

4.4 EL METROCABLE VISTO COMO UN OBJETO-PRÓTESIS PARA EL ESPACIO URBANO.

4.4.1 Materialidad y funcionamiento como prótesis

La interpretación de la aplicación del Metrocable desde la categoría de objeto-prótesis implica fijar la atención inicialmente en su condición de herramienta, dando cabida a una visión intuitiva y pragmática que considera los artefactos tecnológicos como útiles definidos por su materialidad, los cuales están destinados a cumplir una única función o un objetivo predominante. La indagación desde esta perspectiva permite explorar además la interpretación de éste como un artefacto concebido predominantemente dentro de un marco disciplinar tecnológico, caracterizado por la orientación de técnicos e ingenieros dentro de instituciones con este mismo perfil.

En el sentido estrictamente tecnológico podría afirmarse que el caso del Metrocable es un ejemplo trivial, si se compara con otros artefactos de mayor complejidad y sofisticación, pudiéndose describir como un artefacto de infraestructura de dimensiones considerables conformado por múltiples componentes civiles y electromecánicos, el cual es dispuesto material y funcionalmente dentro de una zona urbana particular de la ciudad de Medellín para atender de manera eficiente y segura una demanda de transporte de los habitantes de ese entorno.

La lectura del cable desde la perspectiva de objeto-prótesis, se apoya en la interpretación de la tecnología de Ernst Kapp (citado en Rapp, 1981), quien entiende los artefactos tecnológicos como una extensión de los órganos humanos, e implica mantener la analogía con estos instrumentos médicos que se ubican en una interface particular entre un organismo vivo, y un mundo material, permitiendo subsanar una falencia o amplificando posibilidades biológicas limitadas por la dotación orgánica, facilitando además una ampliación de la capacidad humana de intervenir materialmente el mundo, de desplazarse en el espacio o de percibir la realidad de una manera más amplia y diversa.



Ilustración 14. Objeto prótesis. Composición fotográfica elaborada a partir de una fotografía de El Colombiano¹³ y una fotografía propia.

Esta categoría permite indagar acerca de algunas particularidades de la inserción de este artefacto en la ciudad de Medellín y de la construcción original que se ha hecho de él a partir de la confluencia de un problema técnico con unas dinámicas urbanas y unos agentes locales particulares. En este primer acercamiento se procura centrar la atención en las características del artefacto tecnológico y en sus funciones principales, así como en su proceso de concepción y diseño, para, posteriormente, a partir de esta lectura del caso avanzar en la interpretación hacia la construcción del significado particular de tales características o sus efectos sociales, simbólicos y espaciales.

Tal como se mostró en el numeral anterior, para lograr el objetivo principal del cable, en tanto dispositivo tecnológico, es necesario disponer de manera sistemática y ordenada un complejo entramado material compuesto por cables de sostenimiento, de energía y de telecomunicaciones, torres de apoyo, estaciones, edificaciones, motores, cabinas, altavoces, torniquetes y plataformas y un sinnúmero de señales; Todos estos elementos están sujetos, a su vez, a un estrictos regímenes de normas técnicas y de especificaciones particulares, de

¹³ Fuente: www.elcolombiano.com. Fotógrafo. Henry Agudelo. [Consultada: febrero 15 de 2009].

sistemas de conexión cuidadosamente codificados y coordinados para poder alcanzar el mejor acople y el mejor funcionamiento posibles. Podría pensarse que es pura ingeniería, una maravilla tecnológica como ha sido denominado espontáneamente en más de una ocasión por los usuarios y los periodistas, para quienes esta complejidad no pasa desapercibida. No obstante lo que se aprecia a partir de la exploración de campo y tras la revisión documental es que el Metrocable es mucho más que eso y que la descripción puramente técnica y material es muy limitada para entender su lugar en la ciudad y en las prácticas sociales.

El Cable-prótesis emerge entonces con una materialidad propia y extraña a las formas habituales del entorno, con una apariencia física y una anatomía diseñada y dispuesta artificialmente, que le permite cumplir su función de la mejor manera. Las enormes pilonas que se yerguen inclinadas son en sí mismas un desafío a las leyes físicas, dimensiones y materiales concebidos para poder sostener el cable tensionado de la mejor manera, con sus grandes bloques de concreto en la base, las cuales tienen también una justificación técnica asociada a la seguridad de las fundaciones; así mismo se destaca el corredor aéreo por donde parecen flotar las cabinas, el cual está dispuesto a lo largo de un trazado cuidadoso que evita cualquier interferencia con las edificaciones y una ruta lo mas recta posible, todos estos elementos dan el soporte estructural para que la gran prótesis se mantenga en pie y funcione de la mejor manera.

Pero el cable emerge sobre las calles y edificaciones desplegando también características que no son estrictamente necesarias para su funcionamiento ni hacen parte de los criterios básicos de diseño considerados por los técnicos que lo trazaron, particularidades como la posibilidad que ofrece de un registro visual sobre el territorio desde las “cabinas voladoras” con su superficie expuesta a la vista de todos y la comodidad con que se puede viajar, simplemente divisando lo que hay “allá abajo” lo cual tiene cierta afinidad con elementos de una atracción mecánica, y por ende un potencial turístico. Otra característica que quizás pasó inadvertida a los diseñadores es la gran visibilidad del artefacto, la monumentalidad de las estaciones y las pilonas, que hacen que se dé una suerte de supremacía de este objeto sobre todos los demás que conforman el espacio donde este se ha insertado.

Estas y otras características “no previstas” o irrelevantes para el cumplimiento de su función tecnológica indican que nos encontramos frente a un objeto que es mucho más que una

aplicación tecnológica y que allí se juega algo más que la solución de un problema de transporte mediante una prótesis cuidadosamente diseñada y tienen implicaciones que invitan a una interpretación más amplia.

Tras este acercamiento inicial al artefacto, igualmente es posible identificar, desde la superficie en que este entra en contacto más directo con la corporeidad de los usuarios; es decir, desde el lado interno de la prótesis, algunos elementos característicos de los entornos altamente tecnológicos: una preocupación permanente por la funcionalidad y el control: con los torniquetes, las señales, altavoces y cámaras; y una preocupación casi hospitalaria por la limpieza, como si se quisiera evitar a toda costa la contaminación, la basura, o los olores desagradables, el predominio de las superficies lisas y brillantes, que el personal de aseo mantiene bien lustradas, lo cual notifica al usuario que ha ingresado en un entorno diferente en el que tienen su dominio la racionalidad y la eficiencia, la homogeneidad, la asepsia y el control. Esta característica tampoco es estrictamente necesaria para su funcionamiento pero, como veremos más adelante, produce un efecto muy conveniente respecto a su acople y a la aceptación del sistema por parte de los usuarios.



Ilustración 15. Aspecto liso y ordenado al interior del sistema. Estación Acevedo¹⁴

¹⁴ Fuente: www.metrodemedellin.gov.co/. [Consultada: enero 8 de 2010]

Esta materialidad es un punto de partida y una referencia necesaria para mantener el análisis del caso en el marco de la perspectiva tecnológica. Y en este mismo sentido es de destacar una manifestación característica de este sistema que no se puede pasar por alto al tener un contacto directo con él: la fricción. El ruido que producen los mecanismos en las inmediaciones de las estaciones, las poleas girando, el mecanismo de enganche/desenganche de las cabinas en su maniobra de arribo a las plataformas y las personas entrando y saliendo con sus paquetes son un claro testimonio de ello.

Este ruido que es la manifestación de la fricción de los diferentes elementos que constituyen el artefacto y, es un componente insalvable de los sistemas mecánicos y de su funcionamiento al interior de la ciudad. Este fenómeno nos recuerda que, a pesar de esa aparente complejidad técnica y del deslumbramiento inicial que produce, estamos en lo esencial, frente a una aplicación de principios mecánicos y que este tipo de artefactos aunque los consideremos arcaicos o pre-modernos son un soporte insalvable de la ciudad actual.

Aunque parezca una apreciación trivial, los rasgos destacados dan cuenta de que a pesar del surgimiento de nuevas tecnologías, de las posibilidades personales y territoriales que ofrece el mundo contemporáneo de aprovechar nuevas interacciones de tipo virtual y digital, es posible afirmar que seguimos indefectiblemente anclados al mundo físico, a la necesidad de desplazar nuestros cuerpos, de hacer presencia real en diferentes lugares y de circular materias primas, productos y desechos a través del espacio. Aunque se anuncien los cambios en el orden espacial de la ciudad tradicional debidos a irrupción de las nuevas tecnologías asociadas a la información y a la virtualidad—valga decir *cibercidad*, *teletrabajo*, *e-commerce* y otros presagios— en este caso, y desde este artefacto en particular, es posible evidenciar el peso y la dependencia que aun tenemos del orden material.

Además del los aspectos estructurales y del orden material, es necesario ampliar la exploración del caso en torno a la funcionalidad. Se ha dicho que la utilidad es la razón de ser de los artefactos tecnológicos, que estos están esencialmente orientados hacia un uso, de modo que, enfocándonos en su operatividad y en la relación fisiológica de este artefacto con los cuerpos que hacen uso de él, indagaremos por las principales funciones que cumple el cable o que ha pretendido resolver, desde las más directas hasta otras menos evidentes.



Ilustración 16. Fotografía de una prótesis¹⁵.

Partiendo desde lo más inmediato puede afirmarse que el Metrocable se concibe esencialmente como un medio de transporte, es decir, como un artefacto que permite atender la necesidad de transporte de un conjunto de la población de la ciudad de Medellín. Al analizar el caso bajo esta perspectiva se encuentra que, básicamente, la solución por medio de este sistema de cable aéreo ha logrado materializar una respuesta factible al problema atendiendo de manera muy afortunada criterios técnicos convencionales

En tal sentido puede afirmarse que el cable funciona, y funciona bien, permitiendo el desplazamiento de los usuarios de una manera eficiente, cumpliendo exitosamente con la función asignada para la escala y el contexto en que se inscribe, según registros del Metro y algunas estimaciones propias, el Metrocable de Santo Domingo—o línea K del Metro—moviliza más de 20.000 usuarios en promedio al día, además según datos publicados página Web del Metro en Octubre de 2006, este sistema ofrece una economía significativa a los usuarios: *“Cerca del 95% de los usuarios que ingresan al Metrocable, han tenido un ahorro de por lo menos dos pasajes diarios. Si se tiene en cuenta que el costo aproximado promedio de un pasaje es de mil pesos, el ahorro para la comunidad en un año es superior a los once mil millones de pesos”*¹⁶. (Metro, 2009)

Los jóvenes entrevistados en Santo Domingo también destacaban cómo las tarifas del Metro, el Metrocable y el sistema integrado de transporte han aumentado su rango y la capacidad de movilización, aliviándoles el bolsillo y liberándoles además un tiempo de desplazamiento y el agotamiento de los largos viajes en otros tipos de transportes, otro usuario se expresaba al respecto de la siguiente manera: *“Sabe qué? al menos uno de los problemas de su barrio está solucionado: el del transporte, que va ligado al económico, por el ahorro. Y le queda tiempo para estar con su familia, porque ya no se demora dos horas en llegar de su trabajo”*

¹⁵ Fuente: www.elcolombiano.com. Fotógrafo. Henry Agudelo. [Consultada: diciembre 12 de 2009]

¹⁶ <http://www.metrodemedellin.gov.co/>. [Consultada: diciembre 12 de 2009]

Según los mingueños—gentilicio de los habitantes de Santo Domingo— ha contribuido a su economía y les ha permitido viajar con mayor comodidad a puntos más lejanos de la ciudad. Hoy muchas personas por \$1400 se pueden desplazar casi hacia cualquier sector de la ciudad.

Además del cumplimiento de esa función puede destacarse cómo en esta intervención se resolvieron, de manera satisfactoria una serie de restricciones o condiciones impuestas por el entorno—valga decir: dificultades del terreno, impactos ambientales, eficiencia energética, racionalización de la inversión, etc—, lo cual demuestra a las claras su viabilidad técnica y su conveniencia desde este punto de vista como solución de transporte.

El cumplimiento de esta función primaria, en principio, daría lugar a la aplicación del concepto de prótesis, y justificaría su incorporación como herramienta para la interpretación del caso, pudiéndose asociar el artefacto, en este contexto, a una extensión ventajosa de los pies de los usuarios, a una herramienta que permite ir más lejos, y llegar más rápido haciendo uso de un dispositivo artificial concebido racionalmente atendiendo de esta manera la definición de Kapp de artefacto tecnológico.

Pero el artefacto no se agota allí, en el cumplimiento de esa función primaria y en el servicio que puede ofrecer a las personas para transportarse. Llama la atención el conjunto de elogios que son derramados desde los medios de comunicación, la institucionalidad y la opinión pública en general, quienes justa ó injustamente cargan o asignan a esta intervención diversas formas: desde beneficios ligados al transporte, como la economía para la gente, la reducción de tiempos de desplazamiento ya mencionados hasta la seguridad en los viajes o la reducción de la accidentalidad; el mejoramiento del espacio público con obras de urbanismo e infraestructura comunitaria; pasando por aspectos tan diversos como la generación de empleo, el beneficio ambiental, la apropiación tecnológica, la integración y hasta la seguridad de los barrios hacen parte de esa larga lista.

Además del ahorro por concepto de transporte, las condiciones económicas de la Comuna uno y dos, han mejorado, por lo menos en lo que se refiere al comercio formal e informal. Ha surgido un mayor número de establecimientos para la venta de alimentos, tiendas o graneros, pequeñas ventas ambulantes que se activan con la afluencia de visitantes los fines de semana, tiendas de ropa y jugueterías, redundando en aumento en las posibilidades de la comunidad para acceder a bienes y servicios. De igual manera se puede ver una mayor

cobertura en los sistemas de saneamiento básico y un mayor sentido de pertenencia y corresponsabilidad en asuntos que le competen a los barrios de esta zona.

Cabría entonces la pregunta: ¿en qué radica esta celebración en la que todos parecen estar de acuerdo? Quizás se trata de la larga lista de beneficios que se le asignan los cuales van desde aciertos en lo ingenieril hasta beneficios imaginarios.

Ante esta profusión de beneficios y funciones emergentes es conveniente hacer una pausa y advertir que es muy improbable que todas ellas hayan sido concebidas por quienes concibieron el proyecto, resultando en este caso un producto tecnológico particular en el que se mezclan, además de su función principal, resultados inesperados y beneficios no previstos. Esta particularidad, tiene que ver con la interacción espacial y social que se requiere para el cumplimiento de dicha función principal. Este rasgo será analizado posteriormente, siendo necesario para la interpretación de esta intervención y del tipo de producto tecnológico que de allí se ha conformado: un artefacto multifuncional de un impacto social relevante.

4.4.2 Intervenciones ingenieriles en el espacio: la conformación de una macro prótesis Urbana

El concepto de prótesis puede hacerse extensivo a la ciudad, la necesidad de mejorar la movilidad de los ciudadanos o la de tender elementos lineales que permitan una conectividad o una integración entre otros elementos dispersos en su espacialidad permiten conformar, a otra escala, lo que podría denominarse una *macro prótesis urbana*.

Esta “extensión orgánica” aplicable a las personas en forma de prótesis amplía su rango de aplicación y se constituye en un dispositivo cargado de unas demandas y/o beneficios muy particulares respecto a la ciudad toda, llegando a creerse que ésta última puede valerse de este tipo de implantes para alcanzar un mejor funcionamiento y una mayor salud del cuerpo social que la constituye.

Se mostrará, a partir de algunos rasgos identificados, cómo el cable se va consolidando como una herramienta efectiva de planificación, como un dispositivo para intervenir el

espacio y moldearlo con ciertos fines, los cuales trascienden su condición trivial de herramienta.

En los numerales siguientes se avanzará en la caracterización de esta intervención a una escala mayor, manteniendo un seguimiento de su condición tecnológica, considerando aspectos como los criterios que se aplican para su definición: las decisiones de su diseño y de implantación, haciendo algunas disertaciones acerca de la forma de proceder de los *productores de espacio desde el papel* quienes tienen mucho que ver en este tipo de intervenciones.

Posteriormente se entrará a analizar el artefacto como mecanismo de integración y renovación urbana de los barrios populares de la ciudad, como elemento de compensación y reivindicación de los daños originados por la violencia, o jalonador de otros proyectos sociales. Todas estas referencias completan el paquete de atributos que la ciudad asigna al artefacto y, como se indicó anteriormente, es posible que apenas fueran consideradas inicialmente al proponer el artefacto para la ciudad, pero, tras su inserción se reforzaron, obteniéndose un sentido muy particular para este artefacto y para este tipo de intervención que representa: el de prótesis urbana.

- **Criterios de selección y estudios técnicos: es mejor estar seguros**

Uno de los aspectos más relevantes en esta intervención tecnológica, asociado a lo que se podría llamar su nacimiento o concepción como prótesis urbana, es la selección del sitio de emplazamiento. La demanda de transporte y la necesidad de mejorar la movilidad es significativa en gran parte de la población y en numerosos puntos de la ciudad de Medellín y la coincidencia de esta demanda con zonas de altas pendientes, donde el cable tiene su mejor desempeño técnico, también lo es, de modo que la definición de los corredores para su implantación se constituye en sí mismo en un evento que revela rasgos propios de su condición tecnológica y merece nuestra atención.

Vale la pena destacar inicialmente que, como en el caso de la aplicación médica, es un grupo externo de sujetos especializados (los bio-técnicos) en quienes recaen los principales aspectos de aplicación y el diseño de sus características lo cual implica un proceso bastante ajeno al paciente, quien la utilizará en su cotidianidad. Pero la interacción entre este y el grupo de expertos suele ser reducida o se da a partir de estudios y representaciones

abstractas que escasamente logran incorporar a la prótesis los gustos personales o la historia particular del sujeto que la llevara como parte suya.

Respecto a los elementos que son considerados en tal selección cabe destacar inicialmente que para el caso de la línea K, al ser la primera aplicación del sistema, se partió de algunas iniciativas dispersas y de una serie de planes de movilidad definidos para la ciudad desde los años ochenta, la definición del corredor de la Calle 107, donde finalmente se implementó, había sido insinuado como complemento a un sistema de corredores viales circunvalares para el Valle de Aburrá, y tal idea había sido plasmada en algunos documentos y planos con algunas líneas esquemáticas y con la expresión: “posible sistema de cable”, esto lo corroboró el Ingeniero Juan Ramón Pérez del Metro de Medellín, profesional conocedor de la historia del Metrocable y uno de los principales gestores de este sistema, en una de las entrevistas efectuadas.

Una vez empezó a funcionar y fue conocido por el público, surgió un consenso acerca de las grandes ventajas de su implantación para la ciudad, y se consolidó lo que podríamos denominar un objeto anhelado, cuya aplicación de pronto se hizo *necesaria* en otras zonas de Medellín—y en muchas otras ciudades incluyendo Caracas, Bogotá, Río de Janeiro y Ciudad de Panamá entre otras—. Cobrando fuerza el problema de la definición del su emplazamiento y la respuesta a la pregunta: ¿Dónde podría hacerse el siguiente?

En cuanto a al proceso complejo que busca solución a esta pregunta, llama fuertemente la atención la alusión de los técnicos entrevistados al trazado inicial de este sistema como “unas rayas” sobre el mapa de la ciudad, reflejándose allí una concepción particular del espacio, en la que se proponen unas alternativas de corredores para cada zona de la ciudad en que se definió la necesidad y la pertinencia de un sistema de cable.

Para cada una de las alternativas se inicia entonces un estudio conceptual, o de prefactibilidad el cual consiste en un ejercicio “grueso” de definición de los principales elementos del sistema y de la factibilidad de su implementación: posibles sitios de las estaciones, facilidades de integración con otros sistemas de transporte, abastecimiento de energía, restricciones geográficas, localización de las pilonas y unos presupuestos iniciales que permitan cuantificar los recursos financieros para su ejecución.

Un elemento clave para la definición de la viabilidad de las alternativas es el estudio de demanda, mediante el cual es posible proyectar la cantidad de potenciales usuarios del sistema y su ubicación. A partir de las entrevistas con los técnicos se identificó también que este es un parámetro fundamental para definir si este tipo de intervención es aplicable en una zona predefinida y si el proyecto cuenta con los elementos suficientes para considerarse “atractivo” por parte de la entidad interesada en desarrollarlo. Así por ejemplo, si la demanda es demasiado baja o está demasiado dispersa resultaría una inversión muy alta respecto al número de potenciales usuarios, o si la demanda es demasiado alta puede llegar a rebasar el límite del rango de operación eficiente del sistema, siendo necesaria una solución más masiva que a su vez puede resultar también inviable por el costo de implementación que implica una intervención de mayor escala. Esta evaluación cobra relevancia si se tiene en cuenta que, el otro elemento que define los ingresos del proyecto, la tarifa de su servicio, es un valor muy sensible desde el punto de vista social y cuenta con un rango de modificación muy estrecho por las implicaciones que tiene en la economía de los ciudadanos y en los demás elementos del sistema de transporte de la ciudad.

Una vez definida esta viabilidad se despliega la racionalidad técnica para procurar el mejor diseño, la materialización de esta solución de transporte en el corredor elegido, resolviendo a un mayor nivel de detalle el problema desde el punto de vista de su factibilidad material y funcional, atendiendo de la mejor manera diferentes aspectos que van desde los más generales, comunes a todas las intervenciones tecnológicas como son la minimización de los costos de inversión y operación, la selección de la tecnología más apropiada para el cable y las cabinas, el bajo impacto ambiental ó la eficiencia energética; hasta lo más específico como la adaptación a un terreno escarpado y al tipo de suelo, la localización de las pilonas en zonas consolidadas o la definición del ingreso a las estaciones respecto al sistema de circulación preexistente. Todos estos aspectos, que podríamos asociar a la estructura interna y al diseño de la prótesis como tal, son estudiados por un equipo técnico que valida la intervención, anticipando mediante herramientas disciplinares de la ingeniería—como la modelación—y de la arquitectura—como la representación—, que la solución de transporte opere de la mejor manera y se acople del mismo modo a ese “espacio preexistente”. Esta fase culmina con el diseño y las especificaciones, etapa en la cual se definen las dimensiones, materiales y características de los elementos del sistema a nivel de detalle y se preparan los documentos para su construcción

- **La viabilidad económica y la rentabilidad discursiva**

Es necesario destacar que este proceso, además de su viabilidad material, está marcado necesariamente por la factibilidad económica, elemento crucial y direccionador de las intervenciones tecnológicas convencionales, y en particular de algunas que caracterizamos en la parte inicial de este trabajo como ciencia industrial. A este respecto el secretario de transporte Ricardo Smith, entrevistado dentro de esta investigación, también hizo énfasis en el conjunto de estudios necesarios para decidir acerca de una implantación de este tipo, y de la importancia de contar con estudios técnicos serios, incluyendo lo que se refiere a la selección de la mejor tecnología, la identificación de los posibles conflictos con otros sistemas y a la definición de la demanda del sistema, los cuales van encaminados a definir su viabilidad económica.

Aunque no se trata de una intervención de naturaleza privada, es muy necesario que exista una rentabilidad que permita justificar la implementación del Metrocable. En este punto conviene destacar el rol protagónico del Metro de Medellín, empresa de naturaleza mixta¹⁷, caracterizada por su naturaleza tecnocrática, que tomó el liderazgo del proceso y logró la materialización final de esta iniciativa.

Al respecto es de resaltar cómo este es un caso en el que una empresa que cuenta, según el ingeniero Juan Ramón Pérez, *“con un alto nivel técnico y con el predominio de la ingeniería en su estructura operacional”*, llegué a definir prácticamente todas las características de un artefacto que afectará de manera tan directa y notable la espacialidad y las dinámicas sociales sobre el espacio urbano.

En este mismo sentido el Sociólogo Juan Álvaro González de la Gerencia Social del Metro señala que es necesario pasar prueba de factibilidad, no sólo técnica sino también económica, que no basta con identificar la necesidad o la demanda social y con que esté dada la factibilidad técnica de su aplicación en determinada zona de la ciudad. El proyecto debe también “venderse” al interior de la empresa y justificarse ante el gobierno local, pudiéndose ir a pique por falta de ingresos o por un exceso en el monto del presupuesto requerido para su implementación. Si los números, en términos de la rentabilidad financiera proyectada, “no cierran” se hace inviable la aplicación del artefacto quedando postergada la solución al problema funcional y social.

¹⁷ Se trata de una empresa pública de la cual Municipio de Medellín y del Departamento de Antioquia son socios.

Este aspecto no debe dejar de llamar la atención si se tiene en cuenta que el caso de la intervención que aquí nos ocupa está acompañado siempre de rasgos que parecerían distanciarlo de la lógica de producción capitalista, si se tienen en cuenta las múltiples alusiones que se hacen a éste como herramienta de justicia social, de equidad ó como proyecto de ciudad, atribuyéndose el conjunto de sus beneficios a la buena voluntad y al “esfuerzo” de los gobiernos locales y de la Empresa Metro.

Se debe tener cuidado en la interpretación y advertir que, si bien esta intervención tecnológica puede hacer parte de un proyecto de ciudad y de iniciativas de mejoramiento social, este no es una rueda suelta de la lógica del mercado y por ende debe atender unos criterios básicos de rentabilidad, justificándose su aplicación siempre y cuando “cierren los números” y sea demostrable su sostenibilidad económica.

Esta necesidad de cierre financiero marca un fuerte contraste si se tienen en cuenta algunos elementos discursivos asociados a la intervención; en particular algunos destacados por los periodistas y capitalizados de manera directa por los políticos.

Puede afirmarse que esta imagen de una intervención dirigida principalmente al beneficio social queda plasmada en la siguiente presentación del gerente del Metro Ramiro Márquez Ramírez quién, en el espacio por excelencia para la divulgación de este tipo de discursos: la inauguración de una de las líneas, lo expresa de la siguiente manera:

“Estamos entregando algo que nos llena de satisfacción. Aquí estamos diciendo: ustedes son importantes, el Estado se está acordando, la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín socios del Metro, la Junta Directiva con sus representantes del Presidente de la República, y todos esos esfuerzos nos permiten entregar este sueño hecho realidad”¹⁸

Este ejemplo permite apreciar la forma cómo el proyecto es capitalizado y de una manera muy eficaz por diferentes agentes, presentando el artefacto como un esfuerzo suyo, claro y correcto, para traer unos resultados que parecen beneficiosos para todos. Este es un

¹⁸ Tomado de. Publicación Nuestro Metro. EXTRA Marzo 26 de 2008 No.66 año 7. Inauguración de la línea J. [Consultado: junio 15 de 2009].

ejemplo en el que se evidencia cómo el artefacto es más que su materialidad, más que el entramado material y más que la función de transportar personas.

Múltiples construcciones discursivas, como las destacadas anteriormente, refuerzan la idea que con el proyecto se está haciendo un favor a las comunidades, resarcido un largo período de abandono o pagando de la mejor manera a una deuda social, y que las comunidades deben estar agradecidas por haber resultado favorecidos con la intervención.

Llama la atención además, que en contraste con esta situación, que posiciona al estado ó a la empresa Metro como benefactores, sean escasas o nulas las alusiones al derecho de los habitantes de los barrios marginales a la movilidad, a contar con un sistema de transporte digno, cómodo y seguro. Esta lógica vertical implica de un lado, la definición y el reforzamiento del poder de un agente benefactor al que hay que agradecer y reverenciar; y de otro, el debilitamiento del papel de los ciudadanos quienes pasan a ser definidos como agentes pasivos que deben estar agradecidos. Este tipo de construcciones discursivas tienen una cercanía inquietante con la lógica de la beneficencia y no reconocen una lógica horizontal que parta del reconocimiento del derecho natural y social de los ciudadanos a una adecuada movilidad, a la cual el estado debe garantizar acceso, a figurar en más circuitos de la ciudad, a mantener una relación con un estado que debe cumplir sus obligaciones para con todos sus ciudadanos. En este contexto el artefacto no debería interpretarse como si fuera un regalo, básicamente porque hace parte de su derecho a la ciudad, porque es su derecho como ciudadanos.

Puede afirmarse que el emplazamiento en zonas y en sectores de la población más abandonados por parte del estado busca un propósito múltiple, ya que además de la atención de una necesidad, del impacto y los réditos políticos y de imagen que puede traer consigo—para ciertos agentes—, es necesario también aceptar claramente que es un buen negocio, que le permite obtener a quien lo acomete un beneficio económico. Ya que allí precisamente está localizada una población que constituye un tipo de demanda ideal para este tipo de sistemas, una población que, aunque tiene ingresos económicos muy precarios y una mayor dificultad para acceder a bienes y servicios, debido a la alta densidad y a su gran número, se convierten en excelentes “clientes”, prácticamente en usuarios cautivos con un margen de maniobra reducido respecto a la posibilidad de rechazar una solución de transporte como esta. Es así cómo esta situación más que un sacrificio para los desarrolladores del proyecto, es una gran ventaja para su imagen y para su flujo de caja, y

los casi 20.000 usuarios que pagan al día por su uso en la línea K son un buen ejemplo de ello.

Otro elemento particular que vale la pena destacar, y que va en este mismo sentido, se refiere a la forma cómo en esta intervención la responsabilidad del estado de ofrecer garantías a los ciudadanos para disfrutar de su derecho a la movilidad deviene negocio bajo un esquema de operación característico de un agente semi-privado, y se traduce en algo que ellos mismos denominan *Responsabilidad Social Empresarial*. Es así como una entidad oficial que se constituye en buena medida a partir de recursos públicos —El Metro—, toma el testimonio, no para garantizar derechos como debería ser el deber del estado, sino para ofrecer *un servicio* a los ciudadanos-clientes, quienes además de mantener los torniquetes funcionando con su dinero y con sus recargas, deben guardar gratitud por todos los beneficios recibidos.

La figura de la empresa Metro permite fundar algunas reflexiones acerca de las formas en que se realizan este tipo de emprendimientos, ya que, si bien se trata de una intervención pública y sobre lo público, para atender una demanda de transporte, en este caso la actuación se hace desde una lógica privada y con un predominio de criterios técnicos. En este escenario El Metro, que debe comportarse en buena medida como una empresa capitalista, eficiente y competitiva, y no dar pérdidas a sus inversionistas, a este respecto el Ingeniero Juan Ramón Pérez, indicaba que *“El municipio es nuestro socio y hace un aporte importante de capital, pero el Valor Presente Neto de nuestros proyectos no debe ser negativo, es decir estos deben ser rentables”*.

El papel de la Empresa Metro, con su perfil tecnocrático es, como gestora del proyecto, como decisora y como operadora del sistema, y como interlocutora con los ciudadanos convertidos en clientes, muy importante en este caso. Y más que hacer una crítica a su forma de operación¹⁹, se trata de mantener un cuestionamiento o una alerta en el hecho que una entidad con este perfil sea la interlocutora con los ciudadanos y sea la encargada de tomar decisiones tan relevantes para la construcción espacial de la ciudad.

¹⁹ El Metro de Medellín ya ha demostrado ser eficiente en el cumplimiento de su función y en el manejo de los recursos, máxime si se tiene en cuenta que esta empresa se constituye en un caso excepcional al operar sin recibir subsidios del gobierno, reflejando en buena medida ventajas de los valores tecnológicos.

- **¿Cómo se interviene el espacio desde lo tecnológico?**

Otro punto que llama la atención del caso, de esta forma de intervención tecnológica, y del tipo de actuación de las disciplinas que la sustentan, es el peso, quizás excesivo, que se le da en su proceso de planificación a las representaciones cartográficas y a los esquemas abstractos que supuestamente representan lo existente y al artefacto que allí se implantará, esto se hace más notable con las nuevas herramientas tecnológicas disponibles: imágenes satelitales, los sistemas de Información geográfica y la cartografía digital al detalle refuerzan esa idea de equiparar el espacio virtual, o el espacio representado al espacio “vivo” que será intervenido mediante la prótesis.

La experiencia del autor en tareas profesionales aplicados al sistema Metro ó a sistemas hidroeléctricos, y algunas entrevistas con ingenieros que participaron el proceso de construcción del Metrocable ofrecen elementos para ratificar que frecuentemente desde esta disciplina se parte de una visión bastante simple del espacio considerándolo como un ente neutral, homogéneo y objetivo, siendo común la concepción de que este es un insumo, como una condición de entrada sobre la cual se debe trabajar, siendo frecuente también la opinión que indica que es necesario “abrir espacio” para la inserción del nuevo artefacto, despejar lo existente y conformar un espacio nuevo, radicalmente diferente al existente, para que, de ser posible, se facilite el funcionamiento y la adaptación de la prótesis a la nueva anatomía y a los nuevos usuarios.

Esquemas, trazados y planos surgen de un proceso cuidadoso de aplicación de criterios tecnológicos de eficiencia y seguridad enfocados en metas muy específicas. En este tipo de intervención sobre el espacio, se corrobora la advertencia de Lefebvre al apreciarse la preocupación de los protagonistas de procurar la correspondencia de funciones específicas con ciertos lugares seleccionados, facilitando la construcción y operación del sistema de transporte; es así como se decide pragmáticamente sobre el asunto: este espacio será destinado al emplazamiento de una estación, y se ubica un círculo rojo sobre el plano de la retícula urbana, el trazado del cable iría más o menos por este corredor, y se traza una línea, allí quedarían bien los parqueaderos del sistema integrado, y se representa con un polígono, etc. conformando una curioso pictograma que representa desde ese momento, la prótesis que emergerá.

Todas estas decisiones suelen ser tomadas en una etapa temprana por técnicos que han tenido un contacto mínimo, o en todo caso parcial, con esos lugares específicos que podrán

dar soporte al artefacto, y que “sufrirán” su materialización. Dejando las verificaciones de las consecuencias de la intervención para una etapa posterior y a cargo de otros equipos de trabajo, que apoyaran el trabajo y que suelen estar alineados con la visión de la empresa inversionista.

“Lo técnico en la primera fase se desarrolla muy desligado, y en paralelo con lo social. El diseño es asunto de ingenieros. Se busca la eficiencia y la seguridad, esencialmente se optimiza”. Indica Luís Ramón Pérez, Ingeniero mecánico que hizo parte fundamental del proceso de definición del sistema que como hemos visto tiene múltiples incidencias sobre el espacio y, particularmente en su componente social.

De las alusiones que se perciben en los equipos técnicos encargados de acometer estos proyectos, puede deducirse que la riqueza y la complejidad del espacio en raras ocasiones son suficientemente consideradas por quienes toman las decisiones más importantes acerca de la configuración del artefacto, y esto se debe, entre otros aspectos, a que la complejidad del territorio no es compatible con la legibilidad directa de los planos y de los esquemas, quedando demasiado simplificada cuando se usan esas herramientas de representación, y porque además no se da el tiempo suficiente dentro del ritmo de los proyectos para asimilar de manera adecuada las dinámicas que llegaron a construir ese territorio que servirá de nicho al artefacto.

- **La alineación tecnosocial: las ciencias sociales al servicio de los fines tecnológicos**

Si bien es cierto que una intervención de estas se planea con varios años de anterioridad, y que los equipos sociales inician actividades tempranamente, estos más que ocuparse de hacer una lectura espacial para adaptar las características del artefacto al espacio, juegan un papel de facilitadores de las labores técnicas, y el papel que se les suele asignar desde este tipo de empresas tecnológicas, es el de preparar el terreno para que los esquemas de ingenieros y arquitectos “aterricen de la mejor manera” en ese territorio, para que los contratistas puedan llegar a hacer su trabajo de materialización de los planos de la manera más eficiente y para que desde el principio el artefacto, no solo sea aceptado, sino que todo lo que éste representa llegue a ser querido por la gente.

La resolución de los conflictos, la comprensión de las dinámicas legales e ilegales que rigen en los territorios, la identificación de los grupos sociales más relevantes, se convierten en insumos para la definición de estrategias de intervención, para la preparación logística e ideológica, procurando cumplir un objetivo básico de la mejor manera: una implantación exitosa. Este esquema de operación suena conocido, precisamente porque replica, en otro plano y con diferentes variables, una intervención tecnológica convencional, aunque sea protagonizada por profesionales del área social.

El Sociólogo Juan Álvaro González de la gerencia social del Metro señalaba al respecto que dentro de sus responsabilidades esta el tomar una fotografía social, analizar el proyecto más allá de las variables básicas y de las cifras, para definir las debilidades y fortalezas (de la empresa) al entrar en la zona y ofrecer elementos para poder definir un plan de acción de cara a la construcción y a la operación del sistema. Más adelante ratifica que ellos se encargan de hacer una preparación para que entren los técnicos. generando además una confianza en los vecinos y un sentido apropiación por parte de los futuros usuarios, que éstos quieran la obra desde el principio y así se facilite también la operación, resultando menos vandalismo, menos hostilidad, menos demandas, etc. Menciona también que de esta manera se van encadenando factores, se aplica la responsabilidad social empresarial y se amplía la cultura metro a nuevos escenarios, permitiendo con estas acciones, entre otros, dar garantías a los contratistas para que puedan entrar a la zona y desarrollar sus trabajos, según él la aplicación de esa estrategia da unos dividendos que son que se desarrolle el trabajo con tranquilidad, la construcción, la operación, que se minimicen reclamos.

Se destaca un ejemplo de la aplicación de herramientas del dominio de las ciencias sociales: la dimensión simbólica. Es de destacar el caso de la modificación en la denominación de los elementos para facilitar la aceptación del artefacto por parte de la Comunidad: el Sociólogo Juan A. González del Metro señala como por ejemplo, se adoptó toda una estrategia de denominación al respecto: en el caso de los elementos de soporte vertical del artefacto (ó torres de sostenimiento), se optó por cambiar la denominación de “torre” evitando la alusión a estos elementos a los de la infraestructura eléctrica de transmisión que durante la época de la instalación eran objeto de atentados de la guerrilla, para evitar conexiones con aquellos elementos y ante las características de violencia de la zona se acuñó el nombre de “Pilona”, cambiando la denominación técnica y prefiriendo acudir a cierto imaginario popular de el pilón, elemento campesino para procesar el maíz.

Esta participación no se suscribe únicamente a las etapas pre-constructiva y constructiva del proyecto, ya que, como veremos más adelante, ocupa un papel fundamental durante la operación misma del sistema, procurando inculcar ciertos comportamientos, fomentar una cultura en los usuarios para que el sistema pueda operar a su máxima capacidad y con la mínima fricción.

Incluso, llega a prepararse desde los equipos de apoyo a los técnicos la última línea de defensa: La aplicación de la ley. En esto se actúa con cuidado atendiendo en la medida de lo posible las normas de planeación y, en general los aspectos legales que rigen las intervenciones en el espacio urbano: asociados no solo a aspectos prediales y catastrales, sino también judiciales.

4.4.3 Intencionalidad y eficiencia: dos conceptos de raigambre tecnológica difíciles de aplicar a las prótesis urbanas

Una de las definiciones más completas recopiladas en la exploración teórica inicial presenta al artefacto tecnológico como el medio concreto para poder, mediante *“un sistema de acciones dirigidas intencionalmente, conseguir de forma eficiente un resultado valioso”*. En el capítulo 2 se señaló además que la tecnología opera bajo una lógica que tiene que ver con ofrecer, a partir de esfuerzos y estrategias racionales, una garantía de alcanzar los resultados esperados mediante la acción emprendida, y es bajo el predominio de esta lógica que se llevan a cabo sus emprendimientos, que se materializan e insertan en espacios concretos artefactos como el Metrocable.

Un criterio básico de este tipo de procedimientos es el de procurar una optimización de los recursos disponibles, es decir, cumplir con la función predefinida de la mejor manera reduciendo, en lo posible, la incertidumbre en la relación causa efecto mediante un ejercicio de anticipación (Gertler citado por Santos, 2000, p 98).

Al revisar estas definiciones se destaca el concepto de intencionalidad previa, asociado al objetivo primario de la intervención, el cual está referido en este caso al cubrimiento de una necesidad; se insiste además en la sistematicidad, es decir, la procura de tales fines a través de una planificación racional y consciente; o el de eficiencia, entendida como la búsqueda de

un resultado o rendimiento con el mínimo costo, con el mínimo esfuerzo o con la mayor regularidad.

A continuación se retoman estos aspectos que permiten hacer visibles algunos de los elementos mencionados para hacer una evaluación más específica del caso.

- **La definición de la necesidad como punto de partida**

Como se ha señalado, respecto a los artefactos tecnológicos, la razón de su presencia en el mundo y de los esfuerzos materiales e intelectuales, que su concepción y manufactura implican están, más allá de la valoración social, política o económica de estos, dirigidos a la atención de una necesidad. En el caso particular del Metrocable esta necesidad sería el transporte de las personas, y es en tal sentido que se supone han disponerse y alinearse los demás elementos de la aplicación tecnológica.

Al contrastar esta interpretación con otros elementos que han surgido tras la intervención, incluyendo los beneficios destacados en numerales anteriores, es posible inferir que la definición de las necesidades no es un asunto simple y directo, porque estas no se suscriben a demandas naturales obvias, y pueden provenir, también, de otras necesidades más complejas de orden material, social, simbólico, ó político, etc. ó estar construidas desde discursos y lógicas particulares con arreglo a diversos intereses. De acuerdo a esto puede afirmarse que este artefacto es objeto proclive a recibir demandas que desbordan su capacidad de intervenir sobre la realidad.

Considerando que una vez se trasciende esa “utilidad evidente” se entra en un campo muy problemático, en el que se surgen además de las básicas, demandas mucho más estructurales de las comunidades. Es posible entonces discriminar dos tipos de necesidades: de un lado un grupo asociado a necesidades directrices que son el motivo principal de la intervención, y con cuyo incumplimiento, la empresa tecnológica fracasaría; y de otro lado, otro grupo conformado por las necesidades tributarias o recurrentes, las cuales, a pesar de parecer secundarias, son las que en este caso terminaron cargando y construyendo el papel que ha llegado a identificar al artefacto para la ciudad y para las comunidades.

A partir de estas particularidades del caso se puede advertir lo incompleta que resulta una visión del cable como una mera prótesis para transportarse, y lo inapropiado de proyectarlo a

partir de una interpretación externa de las necesidades de quienes serán “beneficiarios” de la intervención.

Casos como la definición de los nuevos parqueaderos del sistema integrado, la localización y morfología de las estaciones o las obras de urbanismo complementarias son ejemplos de este desdoblamiento a partir del cual se define, desde afuera y desde una racionalidad con primacía técnica, lo que más les conviene a esas *personas*. Es de señalar, a este respecto, que la definición de las necesidades no siempre se hace de manera explícita y consciente, ya que algunas veces queda soterrada en criterios de diseño, en supuestos que se asumen o en decisiones “espontáneas” que los diseñadores toman sobre la marcha. Una vez definen estas necesidades la materialización del proyecto sigue su curso tallando su marca en el nuevo espacio y sobre la cotidianidad de quienes participarán de su construcción.

- **Efectos inesperados y beneficios no previstos. Un objeto proclive a recibir beneficios ajenos.**

Este tipo de intervenciones, asociadas a mega-artefactos tecnológicos tienen un lugar que suele ser visto de una manera demasiado favorable en las percepciones y en los imaginarios de quienes proyectan la ciudad. Esta visión, que nos hace particularmente proclives a la aplicación tecnológica, parte quizás de una inclinación muy humana a esperar grandes y duraderos beneficios de la novedad y por ende a creer que con la aplicación de un cable aquí o allí se lograrán muchos más beneficios de los racionalmente esperables.

A pesar de partir de un marco disciplinar riguroso y de los esfuerzos que se acometen en este tipo de intervenciones para lograr una adecuada anticipación de los efectos, en el caso del Metrocable se evidencia claramente como el artefacto puede terminar cumpliendo funciones para las que no fue concebido, ó desatando efectos insólitos sobre el espacio y sobre la misma construcción tecnológica.

Es así como, sobre la función básica del transporte de personas y de la materialidad de una prótesis dispuesta para ello, emerge otra cosa, una construcción más compleja que desata referentes y procesos difícilmente predecibles desde los instrumentos de representación, desde los trazos de los planos o las fotos de satélite intervenidas digitalmente.

Las bases de las pilonas conforman pequeños parques y parajes para cierto tipo de interacciones sociales, las cabinas emergen como vallas publicitarias circulantes y como

escenarios de interacción social, las estaciones son miradores turísticos y en su exterior se disponen mercados artesanales ó ferias gastronómicas, el sistema mismo concebido como un dispositivo para ir de un lugar a otro deviene también dispositivo panorámico para el turista, quien con frecuencia lo usa como un medio de transporte que, estrictamente, no lo lleva a ninguna parte ó como dispositivo que le permite visitar de manera casi aséptica –o museográfica- una realidad ajena.

Desde el caso puede afirmarse además que los efectos de la intervención no necesariamente son positivos ó neutrales como los mostrados anteriormente, ya que su éxito en algunos aspectos se puede traducir en la profundización de otros problemas, no visualizados o poco ponderados antes de la intervención.

Así por ejemplo, mejorar la calidad de transporte en esta zona ha desatado un incremento en los precios del suelo que ha presionado a algunos de los nuevos “beneficiados “ a alquilar o a vender sus propiedades procurando aprovechar la oportunidad para resolver problemas económicos originados en las difíciles condiciones socioeconómicas que no desaparecerán con la llegada del cable; también está el caso los habitantes del barrio que están obligados a vender porque tuvieron la mala suerte de vivir justo donde “el buen criterio técnico” determinó que era el emplazamiento más apropiado para una pizona o para un muro de contención.

Otro ejemplo de un efecto nocivo de la intervención ocurre cuando el deseo de que este sirva como cohesionante o elemento de integración social que procure un beneficio para todos, termina produciendo un efecto de discriminación al marcar diferencias notables entre aquellos barrios que resultaron asignados con estaciones o con la cercanía del sistema y aquellos que quedan un poco más arriba, a cuyos habitantes les cuesta entender por qué el cable no les llegó también a ellos.

Cabe destacar que, más allá de la evidente solución de transporte requerida para esta zona de la ciudad, tras su inserción se produjo otra cosa diferente a la entonces proyectada, siendo esta una clara manifestación del grado de imponderabilidad e imprevisibilidad de este tipo de intervenciones en el espacio.

Milton Santos (2000) advierte que a pesar de sus significaciones “evidentes” y sus vocaciones originales, los artefactos tecnológicos que hacen presencia en el espacio urbano se ven modificados ganando una significación relativa para el mixto espacio-artefacto (para

el híbrido sociotécnico), diluyéndose tanto la significación previa, o intrínseca del artefacto, como la del espacio precedente (p.51).

Avanzando un poco en lo que ha sucedido tras su inserción, puede corroborarse que esta significación relativa es siempre temporal y parcial porque se trata de una intervención sobre un sistema que es esencialmente dinámico, el cual se mantiene en un equilibrio inestable y es siempre susceptible a nuevas dinámicas, a nuevas presencias o a nuevas interpretaciones. En consecuencia, es necesario tener muy presente la visión histórica de los espacios urbanos como el producto, no solamente de quien diseña – técnicos, planificadores e ingenieros- sino también, y principalmente de los habitantes, que los habitan, los construyen y los significan cotidianamente. Desde este contexto, por más potente y novedoso que sea, ningún objeto trae consigo garantizado el lugar que ocupará en el sistema espacial de objetos y de acciones.

Es por ello que el planificador de espacio en el papel y el técnico parecieran destinados a fracasar mientras mantengan una expectativa demasiado alta acerca del cumplimiento irrestricto y determinístico de los objetivos técnicos planteados. Esto sugiere la conveniencia de poner en suspenso la primacía de la intencionalidad técnica en lo que se refiere a intervenciones espaciales de este tipo, incorporando, mas bien, elementos mucho más amplios y complejos, que incluyan la pregunta por su contexto, por el sentido del espacio en que se insertan y por las particularidades de los grupos sociales a los que están destinados.

La multiplicidad encontrada y la imprevisibilidad tras su implementación ofrece algunos elementos para cuestionar, desde el caso, la visión lineal de la interpretación social conocida como Determinismo tecnológico, visión que parecería haberse adoptado aquí al procurar determinados cambios sobre el espacio urbano por la implantación del artefacto. Dicha visión destacada por Ronderos y Valderrama (2003), confiere a la tecnología la función de motor del cambio social por excelencia, de ente superpoderoso y autónomo que, *per-se* produce transformaciones sociales y espaciales deseables, moldeando y condicionando las conductas, las costumbres y el funcionamiento general de la sociedad que la acoge.

Su arraigo y su convergencia con la visión triunfalista de la ciencia y la tecnología, y con el gran mito del progreso son tales, que persiste como una directriz clave de las intervenciones tecnológicas actuales. Se confirma una vez más en este caso la afirmación de Ronderos y Valderrama quienes destacan que, a nivel pragmático, en la de la vida real los estados y los

individuos (ingenieros del Metro, administradores públicos y ciudadanos) siguen actuando de manera consecuente con los paradigmas del determinismo tecnológico. La idea del progreso unida con el avance tecnológico permanece en el imaginario cultural, político y económico de forma evidente.

Esta concepción de la tecnología ha sido rebatida por autores como Bijker y Pinch (citados en Ronderos y Valderrama, 2003) quienes a partir de una crítica sustentada han desarrollado una interpretación propia a este respecto. La contraposición de estos autores al determinismo es la del constructivismo social, esta perspectiva que parece ajustarse mejor al caso del cable y al carácter dinámico del espacio, pone el acento en la contingencia y la flexibilidad, definiéndolos como la esencia del cambio tecnológico. Bijker y Pinch deconstruyen la versión lineal antes mencionada y asumen el reto de abrir la caja negra para entender cómo el diseño mismo es el resultado de procesos de negociación y de interpretaciones entre grupos sociales, dándose en la mayoría de los casos un papel destacado de las estrategias retóricas y/o propagandísticas dentro de este proceso.

Esta afirmación permite un contraste con el tono de celebración y de alineamiento favorable al cable que se aprecia en la mayoría de los medios de comunicación y en los testimonios consultados, en los que brillan por su ausencia los conflictos durante su implementación y operación, y en los cuales además, prevalecen agentes como el Metro y la Alcaldía, opacando a los demás agentes, a quienes se les relega a la categoría de beneficiarios pasivos.

- **Un proceso de reinención permanente.**

Esta multifuncionalidad, y la interacción con múltiples objetos y agentes en el espacio produce una reconstrucción continua del artefacto a diferentes niveles, manifestándose allí una lógica de renovación permanente o de causalidad acumulativa de modo que la próxima intervención, y el próximo artefacto, de cierta manera se basa en el anterior, capitalizando los resultados, significados y eventos inesperados que surgieron la última vez que se aplicó.

Existen elementos para afirmar que en este caso, como parte del proceso de reforzamiento de la fe la tecnología, se ha dado esta recarga del artefacto convirtiéndolo en un dispositivo altamente deseable, que evoluciona poco a poco, pasando de diseños básicos y de funciones meramente operativas, a funciones más especializadas y transversales sobre el

espacio y la sociedad, consolidándose a partir de sus ventajas técnicas y a la “rentabilidad social” que se le atribuye.

Desde esta perspectiva es posible hacer una lectura de nuestro caso apoyándonos en el planteamiento de Feenberg (2006) desarrollado para un ámbito diferente de aplicación tecnológica pero de gran pertinencia en la interpretación de nuestro caso de estudio. Este autor analiza específicamente la emergencia y consolidación de los computadores como medios de comunicación, función esta que no estaba considerada explícitamente desde su concepción inicial como máquinas para calcular o para manejar grandes volúmenes de información.

En el caso del Metrocable se aprecia, en este mismo sentido, como una concatenación de dispositivos configurados por diseñadores, ingenieros y por el Metro, como la solución a un problema de transporte de personas en un barrio popular con condiciones de terreno abrupto, fue percibido por otros grupos de actores (los usuarios, los periodistas, los políticos) como la solución a muchos otros problemas.

La nueva interpretación de esta intervención tecnológica fue rápidamente incorporada dentro de su estructura a través de cambios en su significado-como veremos más adelante y en su diseño y, en última instancia, a través de un cambio importante en la definición misma de esta tecnología.

Parafraseando a Feenberg puede afirmarse que, actualmente, a alguien que describa las principales funciones del Metrocable, no se le ocurriría omitir su rol como herramienta social ó como circuito turístico, aunque estas aplicaciones particulares fueran consideradas de manera marginal, o resultaran inadvertidas para la mayoría de los expertos solo un lustro atrás.

En este punto es importante insistir en la manera como la aplicación particular de la Línea K, en Santo Domingo, marca un punto de inflexión en la aplicación de esta tecnología, planteando un tipo de artefacto y un paquete de intervención espacial bastante original.

Respecto a esta reinención del artefacto Philippe Adrien director comercial de exportaciones de Poma, la empresa francesa fabricante de los equipos mecánicos señala que, estrictamente no fue necesario desarrollar un producto nuevo radicalmente diferente ya

que en el caso de Medellín se trató de una aplicación de góndolas (Cabinas) desenganchables convencionales, similares a las que se ven en los centros europeos de ski, requiriéndose únicamente unas modificaciones menores, una tropicalización en lo que se refiere a los materiales y a la ventilación. Aunque seguidamente destaca, refiriéndose a su aplicación en Taiwán, que el tipo de cabina implementado para Medellín se está convirtiendo en un componente de uso obligatorio para aplicaciones urbanas de transporte por cable en todo el mundo²⁰

- **La redundancia facilita el ejercicio del derecho a la ciudad. Perder para ganar**

Desde el punto de vista del transporte, a nivel territorial también sería posible plantear una solución tecnológica óptima, siendo deseable el transporte del mayor número posible de personas de la manera más económica y segura, en el menor tiempo posible. Desde este punto de vista la intervención del cable, se han encontrado suficientes elementos puede calificarla como una aplicación tecnológica exitosa entre otras cosas si se tiene en cuenta la su utilización masiva (en La línea K) y la conectividad que permite con extensas áreas de la ciudad.

En este sentido las entrevistas y observaciones de campo permitieron recopilar elementos para afirmar que se ha dado entre los usuarios habituales un efecto de compenetración, o fidelización hacia el sistema, una compenetración en buena medida promovida por la institución (El Metro) y que permite, podría decirse, un beneficio Mutuo. Esta situación, en principio, parece ideal no obstante mientras se da este “fortalecimiento de lazos”— y esto es apenas una hipótesis—, se van atrofiando otros circuitos de transporte, menos eficientes y menos directos, pero necesarios en todo caso para que se mantenga la riqueza y la diversidad del territorio.

Respecto a este último aspecto, y retomando el planteamiento de Gutiérrez (2007), puede destacarse cómo, por la presencia tecnológica, se lleva a cabo un efecto que podría llamarse “gravitatorio”, una influencia de naturaleza centrípeta dándose una suerte de volcamiento de los demás objetos hacia el sistema, una reverencia al recién llegado, adoptándose nombres alegóricos, dirigiendo hacia él las vitrinas de sus comercios, emulando pequeños elementos o haciendo alusión a aquel en elementos como artesanías o murales, adoptando colores, texturas o elementos característicos del artefacto.

²⁰ Tomado de Publicación institucional de Poma: Poma export pomalink01winter06>07. [Consultada: octubre 17 de 2006]

Una situación privilegiada a partir de la cual es posible revelar la magnitud de la dependencia hacia el artefacto y la mencionada atrofia es la asociada a un evento de falla del sistema.

El 25 de Octubre de 2006 periódico El Colombiano reportó cómo una falla atípica originada en el sistema de control eléctrico dejó el Metrocable fuera de funcionamiento buena parte del día, siendo necesario incluso entrar en contacto con los proveedores de Francia para analizar el problema y buscar una solución. El 27 de abril de 2007 este mismo diario reportó como un apagón nacional afectó el Metrocable, dejando “en el Aire” a 300 usuarios que se encontraban utilizándolo lo que produjo pánico en muchos de los usuarios, indicando además que *“en un principio vieron con normalidad la parálisis del sistema pero la interrupción del servicio generó traumas a muchos de ellos”*. Este tipo de eventos son poco frecuentes, no obstante alertan acerca de la dependencia de su funcionamiento de múltiples elementos siendo necesario mantener presente el riesgo que existe de que el artefacto suspenda su operación.

Los usuarios del sector entrevistados destacaron su desconcierto, o incluso una especie de orfandad que emerge ante una falla de estas, la gente señala que le cuesta mucho retomar su ritmo habitual y llegar a sus trabajos por otros medios, resaltando como los principales perjuicios el incremento en sus costos de transporte, la incomodidad de tener que utilizar otros medios de transporte formal ó incluso, de tener que arriesgarse a usar medios de transporte informales los cuales no cuentan con las mínimos condiciones de seguridad y menos aún de comodidad. Lo que se devela allí es un fenómeno característico de la utilización cotidiana de los dispositivos tecnológicos: un reforzamiento gradual de la dependencia, que en este caso es tanto personal como territorial, fomentando cierto “analfabetismo” o atrofia en la solución del mismo objetivo que cumple el artefacto por otras vías menos directas y eficientes.

Esta característica se conjuga negativamente con el hecho de que en la medida que se aleja más del centro se incrementa la demanda de las estaciones, y por ende la vulnerabilidad de los usuarios.

En este punto se plantea a un experimento mental a partir del análisis de un escenario hipotético para exponer un asunto relevante en nuestro planteamiento:

Qué pasaría si un día, por cualquier motivo, sea este una falla técnica, humana o un evento natural, el cable se rompiera? Suponiendo, en aras de la discusión, que por algún motivo la

falla no llega a ser catastrófica y apenas resultan algunos heridos, y que, además, el servicio puede restablecerse relativamente rápido. El susto sería enorme, pero ante semejante escenario es probable que se desatara algo que podría denominarse una crisis de confianza en el artefacto, lo cual que podría incluso dar al traste con todas las ventajas y beneficios que hasta ahora le han sido asignados. Esta situación que ya ha ocurrido en otros sistemas de transporte y en otros contextos geográficos e históricos, como por ejemplo en el caso del zeppelin o de algunos sistemas ferroviarios, por mencionar algunos, pondría en evidencia la importancia de la confianza para soportar cualquier andamiaje tecnológico que interactúe con lo social, pero sobre todo cómo tras esos años, estas personas y estos espacios se habrían subordinado su forma y su funcionamiento al Metrocable.

La imagen de un Santo Domingo sin su cable, o de un desarrollo masivo de vivienda en la zona occidental de la ciudad sin este sistema de transporte, refuerza aún más la alusión a la imagen de un paciente al que se le ha removido su prótesis, e incluso permite avanzar, si se es un poco más agudo en el análisis de múltiples consecuencias de su presencia allí, no obstante, más que el confirmar la elección de la categoría de análisis, con este ejercicio metodológico se pretende más bien es alertar respecto a las consecuencias de esa atrofia para de la riqueza espacial de un territorio y advertir acerca del peligro de desaparición de otros circuitos muy ricos también en vivencias y en significaciones, e incluso, en la medida de lo posible, esbozar una propuesta práctica para manejar esta situación, lo cual obviamente desborda el alcance de este trabajo.

Desde el sentido común o punto de vista de la ingeniería de la tecnología, el cable puede llevar a las personas de manera cómoda, económica y segura de un lugar a otro de la ciudad sin demasiadas complicaciones sociales. No obstante, promueve una simplificación y automatización, una dispersión de la gente que empobrece los rituales de la interacción cotidiana en torno a las necesidades de la vida diaria. (Borgmann, 1984)

La eficiencia y la hegemonía de las acciones orientadas al éxito se contraponen a la existencia de otras dimensiones de la experiencia humana muy valiosas y a ciertas dinámicas que se manifiestan en el espacio que son por su naturaleza misma ajenas a estos conceptos.

Una propuesta hacia un espacio menos homogéneo y menos isotrópico podrá ir en contra de estos principios tecnológicos, no obstante permitirá otros beneficios, sociales y de interacción. La propuesta se basa en soluciones tecnológicas redundantes.

Se sugiere entonces adoptar estrategias de intervención en el espacio mediante artefactos tecnológicos que estén mejor distribuidos espacialmente o que sean más redundantes—es decir que la misma función pueda ser atendida a través de diferentes artefactos y circuitos, aunque ello implique algunas ineficiencias—, que estén más diluidas y sean menos radicales, promoviendo en el tiempo soluciones tecnológicas paralelas que mantengan para los habitantes la posibilidad de escoger y direccionarse hacia aquellos artefactos con los que se sientan más a gusto para resolver sus necesidades diarias, esta propuesta permitirá espacialidades y dinámicas menos isotrópicas, y permitirá conformaciones espaciales más ricas dando lugar a la discrepancia y a la divergencia. De esta manera, a la vez que reduce la vulnerabilidad, se evita la atrofia de otros elementos y dinámicas socioespaciales valiosas.

Más que complementaria, se trataría de una intervención paralela mediante el reforzamiento del sistema tradicional de buses, mejorando la calidad de los paraderos y parqueaderos, o el mejoramiento de la red peatonal y vehicular iría en este sentido, y tendría un efecto mejor distribuido sobre el territorio y las practicas cotidianas, promoviendo cierta autonomía del usuario, reduciendo la dependencia a un único medio y la vulnerabilidad de los habitantes ante su falla o desaparición.

En este punto es importante cuestionar las soluciones predominantemente objetuales o de alta tecnología, y promover otras que tengan un mayor componente social u orientación a las acciones, siguiendo la propuesta de Santos. Acciones de este tipo permitirían descargar un poco las expectativas exageradas, y hasta fetichistas, respecto al nuevo artefacto que traerá consigo “todo aquello que nos hace falta”, dando cabida a procesos sociales, o de intervenciones simbólicas de aprendizaje a sujetos menos dependientes.

4.5 OBJETO SOCIOTÉCNICO FORMADOR DE SUJETOS PARTICULARES, PROMOTOR DE NUEVAS PRÁCTICAS

Estos elementos que unen o dividen a las personas dentro de una sociedad particular no se construyen sólo por medio de las instituciones y prácticas políticas, sino también, y de manera menos evidente, por medio de planes tangibles de acero y hormigón, cables y transistores, tuercas y tornillos. (Winner, 1987)

Tras una revisión del caso a la luz de la primera categoría propuesta, la de objeto-prótesis, se puede destacar que, a pesar de su aporte para el análisis, más allá de los argumentos técnicos y de su aplicación utilitaria inmediata este artefacto se caracteriza por ser un producto de gran relevancia social, producto de múltiples interacciones y participe mediante el “servicio” que presta, de la identidad, del funcionamiento y la operatividad del entorno en que se inserta, y es de este modo que redefine sujetos, potencia o restringe ciertas formas de relación social, permite el desarrollo de ciertas acciones de manera más eficiente o, por el contrario, restringe el desarrollo de otras; esto justifica la ampliación de la mirada hacia los componentes sociales del cable, ampliar la interpretación de éste como un objeto-sociotécnico.

Son múltiples los ejemplos que permiten argumentar que intervenciones urbanas de este tipo además de tecnológicas, son intervenciones de tipo social. Uno de los posibles enfoques de la discusión es concentrarse en la forma en que las tecnologías afectan comportamientos, conductas, percepciones, identidades, vivencias (Santos y Márquez citados en Valderrama y Jiménez, 2005, p.99).

Pierre George, autor citado por Santos (2000) a este respecto señala que “la influencia de las técnicas sobre el espacio se ejerce también a través de las transformaciones sociales generalizadas impuestas por el uso de la máquina y por la puesta en práctica de nuevos medios de producción y existencia” (p. 30). En este numeral nos detendremos en ese análisis.

Más que un efecto unidireccional del artefacto hacia la modelación de la sociedad y del espacio o de un direccionamiento de las actividades humanas, su contacto social hace que

inevitablemente el artefacto resulte contaminado y se transforme, llegando a ser otro, un objeto-sociotécnico diferente al que estaba proyectado en la mesa de dibujo, un nuevo artefacto particular y propio de ese contexto en que se insertó, siendo constituido socialmente desde su producción, pero también desde su uso, como veremos más adelante.

Por ahora se destaca que cuando se refieran al artefacto se hablará de un cable “como el de Medellín” o de soluciones de transporte urbano mediante sistemas “tipo Trasmilenio”—en una alusión directa al sistema bogotano—, quedando éstos marcados por su lugar y contexto de aplicación.

A la luz del análisis también cobra fuerza de Lefebvre, quien lo advierte muy claramente al señalar que más que implantar un artefacto tecnológico para facilitar el transporte, lo que se ha producido, es la modificación de una serie de prácticas sociales asociadas a la actividad de transportarse con otros, de ver el barrio desde otra perspectiva, de modificar las prácticas de consumo, entre muchas otras.

4.5.1 Cómo se originan nuevas prácticas sociales y se conforman nuevos sujetos

Dejando de lado los motivos y el proceso de materialización del artefacto, desde que este emerge en el paisaje del barrio a manera de prótesis y, sobre todo, una vez es puesto en funcionamiento se producen una serie efectos que tienen que ver la afectación de la esfera cotidiana de las personas con la configuración de nuevos tipos de interacción social.

En este caso, al tratarse de un sistema de transporte, y por las características de su entorno en particular, este aspecto cobra una particular relevancia. Es así como este artefacto pasa rápidamente a afectar, inicialmente en escenarios puntuales y posteriormente de manera envolvente, las formas de relacionarse entre los ciudadanos locales. Esta presencia tiene su impacto en la construcción social del espacio trayendo consecuencias en la conformación de las prácticas que allí se desarrollan cotidianamente, las asociadas al transporte, al trabajo, al ocio y a la interacción social en general.

Las intervenciones urbanas mediante artefactos tecnológicos suelen dejar la sensación de ser un choque entre dos lógicas diferenciadas: de un lado estaría el aparato productivo y los

entes de la planificación y la regulación espacial de la ciudad (o los agentes privados), los cuales intervienen en diferentes escalas y definen inicialmente qué es lo que se requiere en el espacio, qué tipo de intervenciones deben implementadas y qué tipo de tecnología es la más pertinente, incluyéndose en este proceso la toma de decisiones en un espectro muy amplio que va desde aspectos sumamente específicos como el tipo de cable a elegir o el diseño estructural de las pylonas, hasta elementos estéticos y funcionales que tienen implicaciones notables sobre los procesos de significación y las dinámicas socioespaciales.

De otro lado está la comunidad, las personas que han habitado y construido con antelación ese espacio a intervenir, que lo han delimitado históricamente y territorializado mediante un sinnúmero de prácticas y procesos valorativos e imaginarios. Para ellos el artefacto suele llegar “en paquete”, como una intervención de impacto, antecedida de una gran carga imaginaria, y surgiendo como una nueva presencia inquietante y perturbadora sobre su espacio, de difícil lectura y asimilación.

Es en el encuentro de estas dos perspectivas que se produce la elaboración social, o socioespacial, de la tecnología. El balance entre ambas parte no deja de ser asimétrico, dándose una primacía de las lógicas oficiales e ingenieriles y un dominio de lo tecnológico. No obstante se requiere algún tiempo para que el artefacto llegue a ser parte de ese espacio. Es necesaria la incorporación gradual a la vida en la sociedad, y a un contexto histórico espacial particular. Este proceso es paulatino e inicia una vez el artefacto es concebido y se desarrolla en la medida que entra en contacto con la sociedad mediante su uso.

Fenómenos y condiciones de mayor escala surgen con la llegada del cable destacándose la posibilidad de contar con un modo de transporte más tecnológico y limpio que desdibuja los antiguos buses, camperos y colectivos; el contar con una presencia permanente que los mira desde el cielo de su barrio; la visita de personalidades famosas y otras que no lo son tanto o ser uno de los únicos barrios del mundo con cable, trae consecuencias en la imagen propia que los ciudadanos y en su interacción social con el resto de la ciudad. Pero estos hechos no solo traen consecuencias sociales a gran escala, también se dan otros de una escala más personal: el tener que ingresar todos los días a los espacios característicos del sistema Metro, el acoplamiento a un orden dispuesto de manera muy diferente al conocido que incluye las filas y otras reglas de comportamiento, el manejo de tarjetas con “cargas virtuales”, los torniquetes y el ingreso a un entorno altamente normalizado o la interacción

con vecinos y desconocidos al interior de las cabinas, produce efectos notables que modifican la experiencia cotidiana.

4.5.2 Cómo lo tecnológico modifica la interacción social. Algunos ejemplos

A continuación se destacan algunos puntos particulares de contacto entre la materialidad, el orden impuesto por la máquina y la experiencia social de quienes usan el artefacto.

Las cabinas suelen circular vacías de 9 a 11 a.m., dándose un fuerte contraste con las filas y la saturación del sistema a las horas pico, este fenómeno tiene un impacto social al nivel que estamos examinando y es la expresión de una particularidad técnica que se explica a continuación.

Es de destacar que la principal forma que se tiene de modificar la capacidad de carga o de transporte del cable es su velocidad de operación, teniendo como límite, impuesto por restricciones técnicas y de seguridad los 5 m/s. En el modo de operación a máxima velocidad y con la totalidad de cabinas, el sistema alcanza su capacidad máxima, la cual según se indicó anteriormente, es de 3.000 pasajeros/hora/sentido. Si la demanda excede esta capacidad por un periodo muy largo necesariamente se producirá un retraso en el flujo de los pasajeros lo cual se reflejará en largas filas generando incomodidad para los usuarios en tales períodos. Esta situación se presenta principalmente en los días de semana alrededor de las horas pico, es decir las 6 a.m. y de las 7 p.m.

Esta es una característica producto de una selección tecnológica que ofrece muchas ventajas pero que a la vez tiene limitaciones para atender los “picos de demanda”. Esto se debe a que el cable funciona básicamente como una banda transportadora de capacidad limitada y debe evacuar los pasajeros de manera continua, cabina por cabina, de diez en diez, cada 12 segundos, mientras que estos llegan en trenes en mayor cantidad y de manera pulsada “por paquetes” de cientos de personas. Este detalle operativo marca una diferencia, no sólo entre la forma de operación del Metro y la del Metrocable, sino de la experiencia social de los usuarios al utilizar ambos sistemas, experimentando situaciones diferentes en los diferentes vehículos (trenes y cabinas). A partir del desfase temporal entre ambos sistemas aparece también, como intersticio, un escenario particular de interacción social: la plataforma de abordaje de la estación Acevedo.

Operación Metrocable: Planificación del servicio

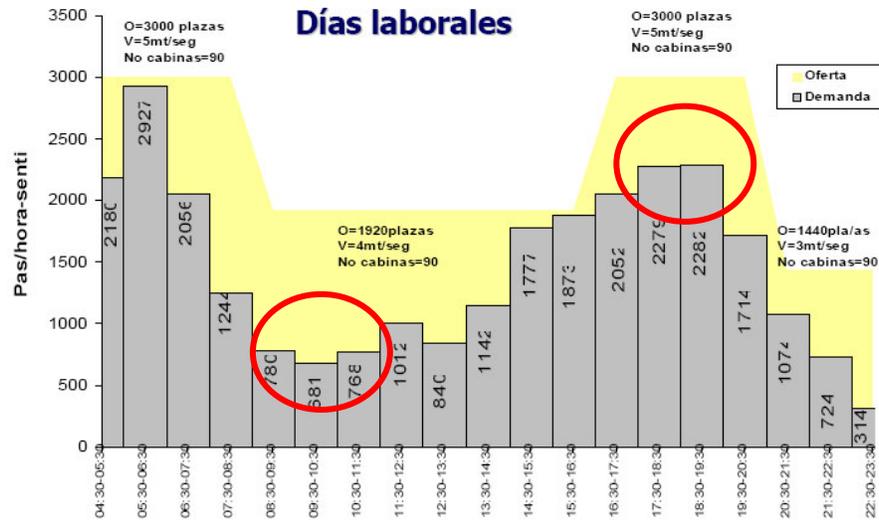


Figura 4. Esquema que representa las fluctuaciones en la afluencia de usuarios. Representación Ingenieril del flujo de pasajeros²¹



Ilustración 17. Panorámica de la estación Acevedo en una hora Valle. Efecto social.



Ilustración 18. Panorámica de la estación Acevedo en una hora pico. Efecto social²².

²¹ Fuente: documento de divulgación del Metro de Medellín de noviembre de 2004.

²² Las ilustraciones 16 y 17 fueron tomadas del documento de divulgación del Metro de Medellín de noviembre de 2004.

Respecto a este fenómeno los jóvenes entrevistados plantean que la fuerte demanda del Metrocable hace que en horas pico las filas resulten “interminables” a ciertas horas, haciendo la espera lenta y tediosa, *“la fila para tomar la cabina en una hora de alta afluencia se demora de 15 a 20 minutos, y aunque es fluida se destaca la sensación de apiñamiento”*. Ellos destacan también cómo este es uno de los espacios de mayor dinámica dentro del sistema, junto con la estación San Antonio del Metro. Esta situación en la plataforma de embarque de la estación Acevedo “obliga” a los usuarios a mantener una cercanía corporal y una perspectiva de los demás suscitando percepciones particulares de los demás y aunque no necesariamente se dé una conversación con los compañeros de viaje si es posible, por la cercanía, hacer un registro detallado del aspecto de los otros, de su forma de vestir y de expresarse, siendo además muy fácil el que se escuche, sin querer, conversaciones ajenas, de los vecinos, de personas de otros barrios, de turistas, dándose una interacción de tipo social en un escenario concebido tecnológicamente.

Una respuesta social de adaptación, o de acople, a esa particularidad del funcionamiento del cable surge espontáneamente por parte de unos usuarios, quienes para evitar esa incomodidad adecúan su rutina al artefacto, tratando de “hacerle el quite” a las congestiones de esos periodos, madrugan mucho más, o se quedan “quemando tiempo” cerca a sus lugares de trabajo antes de regresar a casa en el cable.

Una adecuación similar de las prácticas sociales al sistema, que podría denominarse *un efecto tecnológico de temporización del Barrio*, afecta a usuarios del cable y principalmente a los jóvenes según lo confirmaron, y tiene que ver con la hora límite de funcionamiento del sistema, que actualmente es cercana a las 11 p.m. en días de semana, este límite se constituye en una referencia clave en el imaginario, y en la práctica social de los usuarios habituales, para quienes esa hora condiciona ciertos programas de disfrute de otros espacios y de circuitos socioculturales de la ciudad alejados de sus casas, arriesgándose a la penalización económica que les significa un gasto extra en taxi si esta barrera es trasgredida. Este y los ejemplos anteriores permiten apreciar cómo para ellos la ventaja del cable y la dependencia que este genera, va de la mano de ciertas restricciones que los llevan a actuar y a pensar de cierta manera, a regularizar y moderar su comportamiento, asumiendo por ejemplo que en la noche resulta más conveniente entrarse temprano.

Otro aspecto asociado a la capacidad del sistema tiene que ver con su operación en las horas de menor demanda: considerando que los costos operativos del sistema son

proporcionales a su velocidad de operación, no resulta eficiente desde el punto de vista económico, hacer una operación permanente con el cable a toda marcha manteniendo las cabinas desocupadas, esta situación hace que desde la racionalidad del operador lo más conveniente sea reducir la velocidad del cable en las horas valle o de menor demanda, es decir, alrededor de las 10 a.m. y alrededor de las 10 p.m., reduciendo de esta manera los costos operativos. La consecuencia de este modo de operación ralentizado es que el viaje para los usuarios se hace más largo y tedioso.

En este escenario de operación se devela otro de los espacios de mayor interacción social del Metrocable: el interior de las cabinas. En este espacio confinado, con una disposición particular que obliga a los viajeros a sentarse cara a cara, la proximidad y la duración del viaje facilitan, ya no sólo la escucha, sino también el intercambio de percepciones. Aunque a veces la situación se resuelve simplemente en una turbación de los viajeros sentados frente a frente en silencio, mirando por la ventana, rodeados de un paisaje muy llamativo y con poco ruido la mayoría del recorrido.

Desde una perspectiva general este escenario de interacción había sido descrito por Simmel (citado en Sennet, 1997), señalando además que allí se juega un componente fundamental de la vida urbana, y en tal sentido ubica esta como “una escena característica del transporte moderno de masas: Un grupo de gente obligada a ir sentada junta en silencio por un tiempo determinado, simplemente mirando” (p. 367).

A pesar de la tendencia a mantener el silencio como bastión de la individualidad la situación, al interior de las cabinas, también suele resolverse, con cierta frecuencia, en una pequeña conversación cuya temática varía dependiendo si los pasajeros son turistas, o usuarios habituales, personas que trabajan en los barrios o pobladores de aquellos. Algunas veces el silencio puede originarse en cierta tensión que se percibe entre los viajeros habituales, sujetos por la necesidad al artefacto y los paseantes, vinculados a este excepcionalmente por motivos de placer, recreación o por simple curiosidad.

Las condiciones de escala de la cabina y del viaje, y la experiencia misma de estar suspendidos en el aire impulsa a los extraños a charlar, a intercambiar impresiones, y los temas que más se tratan, según las visitas efectuadas por el autor y algunas indagaciones al respecto, son: las alusiones al progreso, el pasado y el presente de la zona, la situación de seguridad, el miedo a subirse o usar el sistema, las similitudes o diferencias con otras

ciudades y países, la lectura del propio territorio desde el aire, o algunas hipótesis acerca de donde ubicarán el próximo Metrocable.

Podría decirse incluso que el interior de estas cabinitas voladoras, con ese impactante entorno de fondo, se constituye en un *microescenario urbano* privilegiado respecto a otros espacios de la ciudad, sumamente interesante y rico por la altísima probabilidad de que allí se dé, en estas pequeñas conversaciones que pueden parecer triviales, una interacción, difícil de encontrar en la actualidad, entre personas de muy diversa extracción social y cultural, un intercambio y una trasmisión de imaginarios urbanos, un reforzamiento de una serie de mitos respecto a la ciudad (y a la tecnología) de los miedos y de las percepciones de sujetos concretos. Puede afirmarse incluso que allí en esos minutos con cierta frecuencia logra romperse la membrana que envuelve la individualidad y el miedo a los extraños tan característicos en las grandes ciudades.

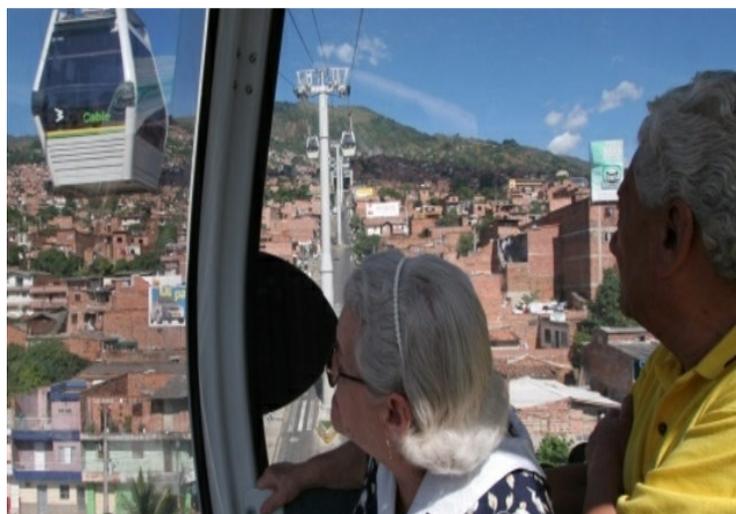


Ilustración 19. Interior de una cabina un intersticio tecnológico donde emerge un escenario de interacción social privilegiado²³.

La experiencia cotidiana de usar el cable se va cargando paulatinamente de elementos sociales, aparecen nuevas prácticas (acciones), asociadas a los diferentes momentos de ese ritual diario, en la entrada, en las plataformas ó en las cabinas destacándose sobre todo ese contraste del ambiente con el “afuera”, con las prácticas que se dan en otras opciones de transporte. Este reforzamiento de la práctica que se da día a día, y viaje tras viaje, va transformando esos usuarios que en un principio se mostraban agradecidos por el beneficio

²³ Fuente: <http://www.metrodemedellin.gov.co/>. [Consultada: mayo 6 de 2009].

que “les trajeron” se van haciendo exigentes, manifestando ciertas críticas en ese margen reducido que el dominio de lo tecnológico y la hiper-regulación les permite.

Pero esta colonización social al artefacto tiene su resistencia, y no deja de ser un punto de choque entre lógicas una interface entre el orden de la regulación y el de la espontaneidad, entre un espacio liso por exigencia técnica y un espacio rugoso y múltiple por inercia social.

Puede afirmarse que se expresa aquí el paradigma del dispositivo Borgmann, (1984) advierte que este “ofrece evidentes ganancias en eficiencia, pero al costo de un distanciamiento de la realidad, de una dilución de los rituales sociales significativos de la interacción cotidiana en torno a las necesidades de la vida diaria” (p. 204). Una evidencia de los efectos de esta simplificación e industrialización del transporte es el que se refiere al conductor: Doña Sixta, señora de unos 50 años, entrevistada en Santo Domingo señalaba su extrañeza ante la falta de “un chofer”, de un conductor al cual saludar y en quien descargar esa responsabilidad de llevarlo a uno, expresando que aquí (en el Metrocable), en cambio, uno cómo que no sabe quién es el que maneja ese aparato. Aunque *“si debe haber alguien que pone a girar las cabinas, o que aprieta el botón pero uno nunca lo vé”*

Esta alusión a la impersonalidad y al cambio en el tipo de relaciones es muy dicente: se pasa de una relación directa con otra persona que lo lleva a uno, a una relación casi abstracta con un artefacto, con un ente tecnológico sin cara precisa y al que no se le puede descargar la rabia, por ejemplo si uno tiene un mal día. Estas relaciones espontáneas construidas desde hace tiempo, la tensión con el conductor, o el coqueteo, los gritos para detener los vehículos o su complicidad con los vendedores ambulantes son mucho más que una fricción a remover por la vía de la eficiencia y tienden a perderse en el distanciamiento del operador de una maquinaria que funciona sin problemas.

Esta situación contrasta con lo que destacaba el sociólogo del Metro Juan Ramón Pérez, quien narrando la estrategia inicial de acercamiento a la comunidad, ubicaba a los conductores como personajes claves en el barrio, bien reconocidos por los vecinos, y no solo por que los transportan sino, porque son quienes manejan el efectivo en el barrio, alrededor de los que giran ciertos circuitos económicos y de poder muy particulares.

Las múltiples visitas a la zona y la descripción presentada en al inicio de este capítulo permitió evidenciar el fuerte contraste entre la espacialidad al interior del sistema y la que se

da en su entorno inmediato. Afuera hay bares, graneros, tiendas, colores, olores y una dinámica permanente de intercambio, en muchas esquinas la gente del barrio se conoce por su nombre se saludan y en la tienda les fían, mientras que adentro las cosas lucen y funcionan de una manera muy diferente, se gana en limpieza “parece un hospital”—mencionó uno de los vecinos—, se habla en voz baja, se escuchan las instrucciones de los altavoces y se procura circular en silencio y en orden para evitar llamados de atención, además impera el anonimato, cada día lo atiende a uno una persona diferente o un policía distinto, rige la uniformidad institucional, y aunque existe la licencia del colorido, casi siempre esta corre por cuenta de la pauta publicitaria.

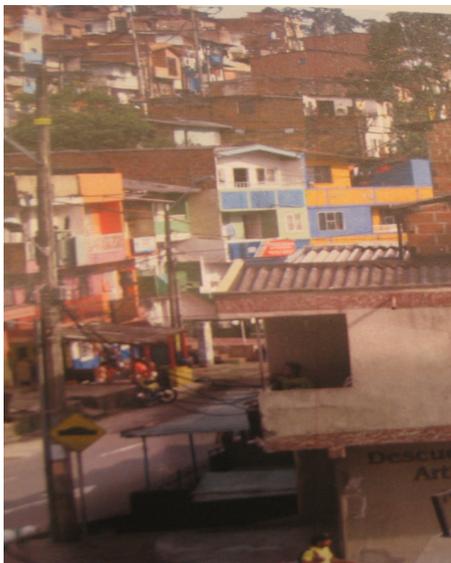


Ilustración 20. Panorámica de una calle tradicional en Santo Domingo²⁴



Ilustración 21. Ambiente limpio y ordenado al interior del sistema²⁵.

En los reportes de prensa de la inauguración de la línea J, el Gerente General del Metro, Ramiro Márquez Ramírez, destacaba cómo el Metro se sentía orgulloso por *abrir nuevos espacios para el encuentro*, pero los hallazgos presentados respecto a la altísima regulación del sistema permiten afirmar que, antes que espacios para el encuentro dentro del sistema, lo que se trata es de fomentar, más bien, son espacios para la circulación. Es así como el objetivo de no obstaculizar la operación normal y el flujo habitual de los usuarios es el que prevalece, siendo los casos presentados, excepciones que representan más bien situaciones marginales que se salen del ojo estricto del control.

²⁴ Fuente: Archivo de la Biblioteca España del barrio Santo Domingo

²⁵ Fuente: Fotografía del autor

4.5.3 Pérdida de tradiciones, se diluyen las particularidades

Aunque no se trata de un efecto exclusivo de la presencia del cable y de la posibilidad de usarlo, es común que desde las percepciones de la gente del barrio se le atribuya a este ciertos cambios sociales y culturales de mayor magnitud.

Se alude por ejemplo a la pérdida de ciertas tradiciones propias del barrio, originadas en buena medida como efecto de la mayor cercanía a la ciudad y a sus dinámicas urbanas; que permite, *“hoy la cultura popular se está perdiendo en el barrio”*, advierten algunos de los pobladores.

Dicen también algunos de los entrevistados que hoy en el barrio se siente otro ambiente, que la gente habla de manera diferente y que su tradición popular se transforma: Jhonson, un joven de 25 años señalaba por ejemplo que *“hoy la gente se cree de mejor estrato, te habla diferente, hasta te tutean y antes esto no se usaba por acá...”*

Respecto a la aparente ventaja funcional, los jóvenes entrevistados señalan que, aunque el Metrocable si ha facilitado la movilidad de las personas del barrio, tienen ciertos sentimientos ambivalentes con algunos recuerdos de antaño y las aparentes restricciones que el artefacto les impone:

“Sentimos tristeza porque ya no podemos utilizar las bicicletas, ni las tablas... Antes el parche era tirarse por las lomas de Santo Domingo hasta caer al Centro o utilizar el “cebollero”, esos camperitos que subían y que no les cabía más gente. Se acomodaba, gente en la trompa, se salían hasta por las ventanillas y en el capacete, era incómodo pero era un parche” señalaba otro de los jóvenes entrevistados.

Incluso haciendo alusión al nuevo cable hacia Santa Elena, expresan el temor de que tras una inserción de este tipo, las cosas ya no serán como antes. Ciertas prácticas asociadas al desorden y contrarias a la concepción oficial de la asepsia y el buen comportamiento, como comerse un fiambre en el espacio público o viajar en medio de la algarabía en compañía de los amigos, podrán desaparecer, sometiéndose a la homogenización de una ciudad más global.

En estas alusiones nostálgicas y en estos temores se reflejan cómo otras formas de transportarse, permitían otro tipo de relaciones con el espacio y con los demás. Deja ver además que aunque el Metrocable como tal no impida directamente el desarrollo de algunas de esas acciones, su presencia si tiene un efecto regulador del espacio, y produce una innegable perturbación, o cohibición a ciertas prácticas callejeras o de raigambre campesina tan acordes a la historia de estos barrios.



Ilustración 22. Escenas de un medio de transporte aún usado en la parte alta para llevar materiales de construcción²⁶.

La adecuación de algunas dinámicas espaciales hacia fuera, hacia el turista o hacia la adecuación a un modelo más global y homogéneo ha tenido mucho que ver esta inserción tecnológica. Esto se aprecia en el caso de Saulo de Jesús Prisco relatado por la publicación del periódico Nuestro Metro²⁷ este migrante campesino de Angostura, de quien se dice que vende un guarapo delicioso, vive hace 37 años en el barrio, y aunque durante 30 años fue

²⁶ Fuente: El periódico del Poli N° 4. Noviembre de 2004. En: www.politecnicojic.edu.co/elperiodico. [Consultado: septiembre 15 de 2009]

²⁷ www.metrodemedellin.gov.co/ de septiembre de 2009

cacharrero, hace 3 decidió empezar a vender esta bebida frente a la estación Santo Domingo. La gran cantidad de visitantes a la zona con la llegada del Metrocable fue su principal motivación” dice la publicación del Metro.

Dentro del grupo de jóvenes entrevistados, Uwadier menciona al respecto que gracias al cable el barrio *“se ha convertido en un espacio para conocer gente, muchas personas nos visitan. Antes este era un lugar vetado para Medellín, nadie subía por acá, a los taxistas les daba miedo. Hoy todos los días vemos turistas, la gente se baja del Metrocable a conocer Santo Domingo sin ningún problema, nosotros podemos disfrutar al ver mujeres tan bonitas y en algunas ocasiones hemos conseguido amigos”*

El artefacto al convertirse en un medio, en una conexión directa con el resto de la ciudad permite que se potencien otras lógicas culturales, o económicas, asociadas por ejemplo a la misma globalización y a sus prácticas homogeneizadoras, ya que estas influencias (su propaganda y seducción) además de tener la capacidad de “viajar por el aire” en la forma de ondas por los medios de comunicación o de pulsos de internet, se potencian al verse plasmados en los cuerpos y en las prácticas de otros seres humanos que suben al barrio, de esta manera el contacto con los turistas y la interacción física con esos otros, con sus cámaras digitales, con sus atuendos, o con las maneras de expresarse, dejan una huella en el barrio, en los imaginarios de su gente, tanto en el sentido de una identificación—para querer ser como ellos— o en el sentido de una resistencia mediante un refuerzo de la identidad propia reforzando la idea de ser distintos.

Estos fenómenos indican la emergencia de una subjetividad menos pueblerina y más urbana, la emergencia de sujetos que tienen un mayor contacto con el resto de la ciudad y una relación con lo moderno, no en el sentido virtual, a partir de los medios de comunicación, sino en lo real a partir de la interacción con otras formas de ser en las cuales se destacan los extranjeros que visitan el barrio por el nuevo atractivo turístico que esta particular infraestructura y estas comunas constituyen.

La sensación es que ahora la ciudad viene hasta ellos pero también que es más fácil bajar a la ciudad, Doña Luz Elena señala por ejemplo que *“Antes uno no conocía a Medellín, que difícilmente se bajaba al Centro...”* y esto en buena medida va marcando un cambio de mentalidad, originado precisamente en la facilidad de circular que este tipo de “conductos” permite a los usuarios, emerge una visión más amplia, una conciencia de hacer parte de un

sistema que trasciende los límites de su barrio, planteándose nuevas relaciones con otros ciudadanos del centro o con otros nodos del sistema, dándose una nueva concepción espacial que incluye a otras gentes y a otros fragmentos de la ciudad y esto, necesariamente debe leerse como un impacto social y cultural del cable.

Ejemplos como este o pequeñas manifestaciones que van surgiendo en diferentes puntos de la geografía “mingueña” dan cuenta del fenómeno: se usan nombres en inglés en los locales, se ofrece acceso a internet con banda ancha, aparecen pequeños jóvenes que se atribuyen el papel de guías los cuales se esfuerzan por aprender inglés y manejan una especie de protocolo turístico en el que evitan no ser demasiado insistentes ni parecer mendigantes al final cuando solicitan al visitante, en su particular inglés, una colaboración por el servicio prestado.

Otro caso de contraste entre el arraigo campesino y este contacto con el mundo que aparentemente el artefacto trajo consigo, se manifiesta ante el deseo que expresaron algunos entrevistados de querer en alguna ocasión llevar “sus bulticos” en el cable y utilizarlo, por ejemplo para ir a comprar el mercado, a lugares de la ciudad donde se consigán cosas más frescas o más baratas. Los adultos entrevistados en Santo Domingo hicieron alusión a las *“incomodidades: el ruido y sobretodo tantas reglas. Es que hay que viajar liviano y enfatizaron en que “sería muy bueno poder ir por el revuelto a la minorista comprar cosas más frescas, pero así no dejan viajar en el metro.”*

Desde la misma prensa del metro, con cierto tono de curiosidad, se ha dado cuenta del fenómeno relatando allí, como parte del anecdotario, casos como el de personas que quieren subirse con sus gallinas para venderlas en la Minorista, paisanos que se echan al hombro tres o cuatro costales, intentos de trasteo con armarios, camas desarmadas, fogones y hasta pipetas de gas. En este punto justamente en el sitio de entrada al sistema se enfrentan la racionalidad y el comportamiento “bien educado” y regulado promovido por la lógica del artefacto con la lógica popular con los rezagos del arraigo campesino.

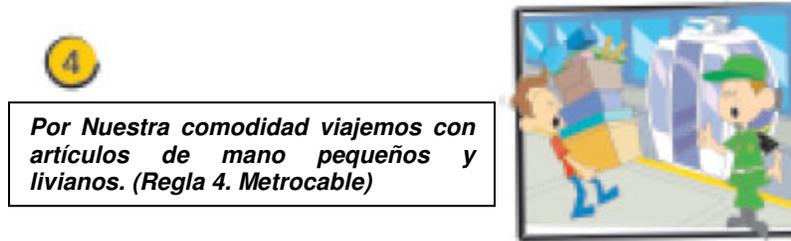


Figura 5. Campaña de promoción de la Cultura Metro “Viajemos livianos²⁸.”

La presencia y la adopción a las normas de funcionamiento propias de este artefacto produce un impacto sociotécnico, el cual se hace efectivo a partir del involucramiento que hace de las personas en la lógica del artefacto, ya que éstas, más que usar el cable y seguir de largo, terminan afectados por la modificación de sus imaginarios y referentes, se convierten en usuarios del cable—o en habitantes de un barrio con cable—, y de esta manera agregan a su condición básica de ciudadanos la de **sujetos técnicos**. Más sofisticados, hábiles en el manejo operacional de ciertas tecnologías e insertos en un mundo más global, resultan sujetos más aptos para hacer parte, si su economía se los permite, de esos circuitos pero no como agentes activos sino como nuevos consumidores.

Se refleja allí un fenómeno contemporáneo, que no suena tan lejano si se mira desde la perspectiva que venimos construyendo: un panorama de actividades sociales llevadas a cabo por nuevos seres, por binomios o acoplamientos temporales hombre-máquina a diferente escala y con diferentes puntos de conexión.

Pero este acoplamiento no permite que haya cabida para todos, y las nuevas obligaciones, necesidades y exigencias culturales para adaptarse a ese estatus van a la par con ciertas prácticas discriminatorias, van quedando relegado sujetos con otros saberes, con otras formas de ver y de ser, con tradiciones que llegan a ser tratadas como de segunda categoría, o como curiosidades del pasado, muchos seres van perdiendo así su margen de maniobra y su derecho de figurar en este circuito y en los que conecta, y mientras más hegemónico sea más visibilidad irán perdiendo. Se irán haciendo anacrónicos, rezagados y la ciudad se cerrará para ellos.

No obstante en algunos puntos se manifiesta la resistencia, acciones que hablan de la historia que antecedió al cable y que no se funden tan fácilmente con este, las

²⁸ Fuente: <http://www.metrodemedellin.gov.co/>. [Consultada: enero 5 de 2010].

manifestaciones de esa cultura popular, las prácticas no oficiales prevalecen, en un proceso de lucha. No se subordinan tan fácilmente a la nueva lógica que ese progreso impone.

Habrá que indagar con más cuidado acerca de ese proceso de esa resistencia tecnológica, esa que se da entre el intento de meter al Metro la cultura popular y la de la misión “oficial” de llevar a la ciudad la cultura tecnológica del Metro. En el fondo pareciera que esta es una lucha inocua, en la que parece saberse de antemano quien triunfará, en el que el proceso de fusión parece ser ya inevitable: porque el barrio mismo será desde ahora un barrio reestructurado con cierto implante, y un barrio cyborg, un binomio socio-técnico, de modo que su devenir y su identidad estarán ligados indefectiblemente a los preceptos de la maquinaria y de quienes la controlan.



Ilustración 23. Barrio Cyborg²⁹

El Metrocable se constituye en un referente ya incorporado en el imaginario colectivo de los habitantes de Santo Domingo, quedando el barrio necesariamente ligado al artefacto, y este empieza a ser parte de la identidad territorial de sus habitantes.

A pesar de este panorama que alude a la dependencia ciertos beneficios surgen en otra escala: se trata del dominio que El Metro y de los gobiernos locales no con poca creatividad se logró de este artefacto, utilizado en países del primer mundo, para deportes invernales en exclusivos condominios alpinos por parte de del metro y de los gobiernos locales. Esta

²⁹ Fuente: www.Surimages.com. [Consultada: enero 25 de 2010].

apropiación de esa tecnología, y su aplicación a favor de los habitantes de unos barrios populares no puede desconocerse, y ejemplifica de muy buena manera cómo innovaciones tecnológicas locales se constituyen en actos de resistencia, transgrediendo patrones de poder y mecanismos de dominación preestablecidos y/o tradicionales en los que unos producen tecnología y otros la utilizan pasivamente.

En este ejemplo es posible retomar y afirmar que no todo está condenado a acoplarse, y esa esperanza está en la capacidad de resignificación de las comunidades y de los diferentes agentes que, como lo advierten Valderrama y Jiménez (2005), por vías inesperadas como las que se insinúan en la conformación de un artefacto turístico para visitar los barrios populares o en la definición de la estrategia de los PUI—Proyecto Integrado Urbano— que complementan al artefacto, controvierten los modelos difusionistas de transferencia tecnológica que presuponen una relación de dominación entre el origen y el lugar de recepción de una determinada tecnología.

4.5.4 La promoción de ciertas prácticas culturales y la cultura Metro

Una línea a destacar tiene que ver con la utilización del cable como elemento de divulgación de un tipo muy particular de elementos culturales que trascienden la adecuación de los individuos a la lógica de funcionamiento y eficiencia del medio de transporte. Además de promover que los usuarios “se comporten” dentro del sistema, que la seguridad y la asepsia se mantengan a la orden del día y que el sistema pueda operar con la mínima fricción, se trata de educar ciudadanos a través de esa estrategia particular que este sistema hereda de su hermano mayor llamada “la Cultura Metro”.

Uno de los mecanismos que se utiliza para esa reproducción es una campaña permanente, multimedial y casi hipnótica de adiestramiento de usuarios, para cuya aplicación El Metro se sirve incluso de un centro de producción de sonido complementado por altavoces a través de los que se emiten mensajes en todas las estaciones y vehículos de las 7 de la mañana a las 9 de la noche. Para qué?, El Metro dice que se trata “simplemente de motivar en los usuarios la Cultura Metro y la sana convivencia dentro del sistema mediante la difusión de normas

que todos debemos tener en cuenta”³⁰ Pero todo parece indicar que, como hemos visto en otros casos, sirve para mucho más.

En una de las publicaciones consultadas se hace alusión a que la cultura Metro se trepa a las montañas, siendo además muy reveladoras las palabras del gerente a este respecto: “En el metro la labor se está cumpliendo, y el sueño de que nuestra cultura metro se extienda por toda la ciudad sigue latiendo fuerte en nuestros corazones. Justamente por ello iniciaremos una campaña que busca motivar el uso de nuestras rutas integradas, la extensión de nuestro metro”³¹

El mismo presidente Uribe en la inauguración del sistema destaca en su discurso cómo este artefacto, no sólo busca mejorar la movilidad sino también la construcción de una nueva “cultura urbana”³²

El sistema se constituye así en un instrumento, no sólo de transporte, sino de “culturización”, continuando con la imagen corporativa del Metro que tiene como una de sus principales funciones la inserción de los habitantes de estas zonas en dinámicas económicas y culturales más globales, menos provincianas.

Desde este caso puede apreciarse como en la tecnología se plasman intereses sociales, económicos y políticos y que lejos de ser neutrales, dan un contenido real al espacio de vida en que son aplicadas, incrementando ciertos fines, negando e incluso destruyendo otros (Winner citado en Osorio, 2002). Este artefacto, como muchos otros, por su gran capacidad transformadora y de impacto se constituye en una pieza clave para llevar a cabo una acción del discurso dominante sobre la práctica social y sobre el espacio.

Este interés ya ha sido señalado por otros autores: Agudelo (2008) destaca puntualmente a este respecto cómo:

Por la necesidad de las ciudades de pertenecer al contexto global y enmarcarse en procesos de competitividad, se ven forzadas a involucrar tecnologías y sistemas que los conduzcan a alcanzar ese nivel, lo que conlleva a la necesidad de generar cambios

³⁰ Tomado de: www.metrodemedellin.gov.co/. [Consultada: diciembre 10 de 2009].

³¹ Ramiro Márquez Ramírez. Gerente general Nuestro Metro Oct. 2009 No. 86 Año 8 p. 2.

³² Tomado de la página web de la presidencia de la República. Acto Inaugural del Metrocable Línea K del julio 7 de 2009 [Consultada: julio 6 de 2008].

culturales de los habitantes de las ciudad de allí la necesidad de intervenir en las subjetividades de las personas, para provocar cambios en ese sentido (p. 68).

En la plataforma de espera atiborrada en las horas pico y, esta vez menos concurrida se pueden leer en las paredes algunos poemas de León de Greiff y apreciar un stand de promoción de la lectura. En efecto, además de la estrategia permanente de difusión de las normas al interior del sistema, se adoptan campañas culturales muy particulares con características “muy Metro”: conciertos en las estaciones, programas de fomento de la lectura, concursos de cuento y proyecciones de cine en algunas estaciones son ejemplos de ello. Se mostrará a continuación cómo estas iniciativas están fuertemente influenciadas por la lógica tecnológica dominante dentro del sistema, por la operatividad y la funcionalidad.

En la publicación oficial de prensa Nuestro Metro de Septiembre de 2009 se destaca la siguiente noticia: “El Metro le acerca a los usuarios el arte y la cultura. Por esta razón y como regalo de amor y amistad, todos los viernes habrá conciertos en una de las estaciones” posteriormente se plantea lo siguiente: “la idea es que mientras pagan su tiquete o pasan los torniquetes, las personas puedan disfrutar un buen concierto y se vayan a su casa más relajados” en este caso se aprecia como lo importante es ofrecer un servicio adicional mientras se circula, no detenerse demasiado tiempo.

Esta postura se replica en otras iniciativas, destacándose el programa de “Palabras rodantes” a través del cual se disponen libros en las estaciones para que los usuarios se los puedan llevar, los pregoneros que recorren el sistema promoviendo la lectura los cuales hacen que “el paso por el metro se vuelva entretenido y cultural”³³ y El concurso de cuento breve en el que se trata de escribir cuentos de menos de 100 palabras, para que se pueda leer más rápido, incluso mientras se viaja.

³³ Fuente: Nuestro Metro. Octubre de 2009, p. 4.



Figura 6. “Palabras rodantes, cultura rodante”
 Noticias de difusión de los eventos culturales promovidos por el Metro

Más que desvirtuar las iniciativas del Metro para la difusión cultural, las cuales no dejan de ser valiosas para una población que ha tenido dificultades para dar acceso a otras manifestaciones culturales, a partir de este fenómeno se trata de mostrar un ejemplo de difusión cultural claramente influenciado por la lógica tecnológica, al promover una experiencia cultural más corta, más operativa, más eficiente, de modo que sea compatible con el sistema en que se inscribe.

No está de más advertir que estas iniciativas no son suficientes y no pueden sustituir otras fuentes de identidad o disfrute cultural, que es preocupante que esos sean los únicos puntos de contacto con la cultura, y mientras a la gente no se le ofrezcan otras opciones, mientras se reduzcan las redundancias en el acceso y la difusión de la cultura se reforzara esa dependencia perjudicial al artefacto, y ese discurso oficial de estar cumpliendo con la sociedad por la vía de la responsabilidad social empresarial.

4.5.5 Autorización tecnológica Control y seguridad

Un rasgo característico de este tipo de sistemas tecnológicos, que se evidencia en el caso es que buscan llevar hacia la uniformización, el cálculo y el control a los seres humanos que los utilizan y para los que funciona. La racionalidad resultante se impone a expensas de la espontaneidad, y de la creatividad, y en aras de una menor incertidumbre, manteniéndose al servicio de ciertos beneficios asociados a una necesidad de transporte o a la promoción de

ciertas formas de ser. Y es precisamente a este respecto que se hacen pertinentes los planteamientos de Milton Santos.

Este autor destaca cómo con estos sistemas se evidencia una de las maneras cómo los artefactos tecnológicos participan de la producción del espacio, desde la autorización definida por la racionalidad tecnológica que los define, para hacer esto o aquello, de esta o aquella forma, a determinado ritmo: no se corre, se circula por la derecha, no se viaja sólo en la cabina, no se bebe dentro del sistema, no se grita. Todas estas son manifestaciones de cómo, según Santos, el espacio es modulado por las técnicas, las cuales dirigen su tipología y funcionalidad a través de las condiciones que ofrece para la comunicación, para la socialización ó para el desplazamiento. De esta forma, y desde un artefacto como el cable se hace palpable la manera cómo las técnicas participan en la producción de la percepción del espacio, y también del tiempo.



Figura 7. Elementos de difusión Amigable de la Cultura Metro.



Por la seguridad de todos no debemos elevar cometas que puedan enredarse con el Cable del sistema. (Regla 11. Metrocable)

Figura 8. La Cultura Metro se trepa a la Montañas³⁴.

La seguridad, el control y la vigilancia son fenómenos muy afines a estos desarrollos y al interior del sistema, como se ha indicado anteriormente, esto es evidente y es garantizado por el servicio de vigilancia brindado por la Policía Metro, por los empleados y por la empresa de vigilancia privada, que son en buena medida los encargados que el régimen

³⁴ Figura 7 y 8. Fuente: www.metrodemedellin.org. [Consultada: enero 25 de 2010].

tecnológico de la regulación se preserve y se reproduzca. Y aunque el trato con el usuario se podría calificar de educado la exigencia desde su mirada es permanente y ante el incumplimiento de las disposiciones del reglamento la reacción es precisa.

“Está bien si no se debe pisar la línea amarilla, uno hasta sospecha del peligro y se cuida de no arrimarse mucho a la vía, pero por qué no lo dejan a uno comerse un mango biche?”

Esto lo expresaba Byron un joven del Popular, al preguntarle por las normas que se deben cumplir en el cable y en el Metro.

Esta sensación respecto a la seguridad (interna y externa) es ambivalente ya que existe también cierto malestar respecto a las restricciones que impone, Jhonson, joven de Santo Domingo, plantea al respecto que no deja de reconocer la tranquilidad que vive hoy el barrio y que aunque valore los cambios generados por el Metrocable, siente malestar con algunas disposiciones desmedidas que se hacen desde la administración del Metrocable, es el caso de la extrema vigilancia a la que hoy son sometidos. En muchas oportunidades se han sentido atropellados o discriminados:

Por ejemplo, Carlos Alberto, quien destaca también la sensación de permanente vigilancia nos cuenta cómo un día fue sacado de una de las estaciones por tener su pinta de Punkero,

Un tercer ejemplo que se ubica en los límites de la vida privada de los usuarios y de otras formas de vigilancia más sofisticadas se expresa en una nueva norma que se promueve en Nuestro metro: “Mínimo tres personas por cabina, una medida por nuestra seguridad”; esta no es una medida técnica, de hecho desde el punto de vista ingenieril mientras más distribuida esté la carga sobre el cable tanto mejor, no obstante, esta nueva regla surge haciendo alusión a la seguridad o a el control de unos usuarios sobre otros, lo cual lleva a otro nivel la vigilancia dentro del sistema, no solo la policía metro y el sistema de cámaras está atento, sino que también lo están los demás usuarios, el metro dirá también en su lenguaje efectista que “es por nuestra seguridad” que es mejor no viajar solos porque “así entre todos nos cuidamos”.

Apoyándonos en Santos para la interpretación del caso, puede afirmarse que esa forma tecnológica (el Metrocable) ya lleva en sí una propuestas de contenido y que además, al

cierre del análisis de esta categoría, se puede hablar desde este caso, incluso de una lógica inversa en la cual el artefacto en tanto prótesis parte aparentemente de la preocupación de atender una necesidad, pero con el paso del tiempo va obligando a los usuarios, más bien, a que se adapten a éste, desde aspectos tan sencillos como la lógica de circulación hasta otros tan propios como la hora a la que se quieren entrar, o los comportamientos que deben adoptar en público. Todos estos elementos, que tienden hacia la promoción de la dependencia y la uniformización justifican la defensa de la redundancia al acudir a soluciones tecnológicas para la ciudad.

- **Con el cable llegó la seguridad**

Desde la categoría de objeto-sociotécnico trataremos de explorar una de las ideas más recurrentes: la que señala que con el cable llegó la seguridad a la zona.

Mateo uno de los niños guías, sale al paso de los turistas, y tras una breve presentación inicia su relato: *“la guerra terminó en 2004, desde que el Metrocable llegó el barrio esto se transformó”* este joven con escasos 10 años va reforzando una y otra vez ese relato que llega a convertirse en un elemento consustancial al cable, a este tipo de intervenciones, y de las que vendrán.

Ese mito de un pasado violento y un presente tranquilo se puede apreciar en la siguiente crónica publicada en el boletín oficial *Nuestro Metro* que circula con miles de ejemplares al interior del sistema Metro señala: *El trabajo de construcción de esta obra fue arduo. Ésta era una zona de territorios. Los de un barrio no pasaban al otro. Las paredes de las casas estaban llenas de orificios causados por balas perdidas, los muchachos andaban armados. Esa historia ya está documentada con exceso en el cine y la literatura*³⁵.

En las conversaciones sostenidas con los jóvenes de Santo Domingo, fue muy frecuente escuchar cómo la instalación del Metrocable y de las demás infraestructuras urbanas, cambiaron las dinámicas violentas que se vivían en el barrio. Así lo plantean los jóvenes: *“...el aspecto físico del barrio cambió, pero más importante que eso, es la seguridad que ahora vivimos... Podemos salir tranquilos a la calle, sin miedo a estar “parchados” por ahí sin que a uno le pase nada”* otro complementando la afirmación anterior indica que *“El*

³⁵ Fuente: Nuestro Metro. Abril de 2008 No.67 año 7. Autor ULISES www.metrodemedellin.org. [Consultada: enero 25 de 2010].

Metrocable ha bajado la intensidad del conflicto que vivimos” y continúa así: “Hace cinco años nosotros a las 10 de la noche no podíamos estar en la calle, ni mucho menos un pelao que vivía en Granizal, podía pasar por Carpinelo o por la Esperanza. Hoy uno se puede entrar borracho a las 3 de la mañana y nada le pasa...”

Este tipo de alusiones refuerzan la vinculación entre la intervención y la modificación de las condiciones sociales, no obstante ese cambio en las dinámicas de seguridad no se le pueden atribuir al cable como tal, se trata de una estrategia más amplia de la cual éste hace parte. Como un elemento dinamizador y sobre todo como un elemento de un alto valor simbólico.



Ilustración 24. La llegada del Metrocable es asociada reiterativamente con la llegada de la seguridad a los barrios³⁶.

Un mensaje televisivo de la administración anterior lo destacaba, de manera reiterativa afirmándolo una y otra vez: hubo tiempos difíciles, ahora—tras la inauguración del cable— la esperanza crece. Haciendo una conexión directa con el eslogan de entonces: “del miedo a la esperanza, de la esperanza a la tranquilidad”. Pero este entusiasmo hacia la novedad y esta tendencia natural a atribuirle al objeto propiedades casi mágicas que lo desbordan debe cuestionarse y mantenerse en su debido lugar.

El carácter dinámico del espacio y su complejidad, nos advierte que esos cambios milagrosos rara vez se presentan, pareciendo más bien, que aquí surgió fue una estrategia

³⁶ Fuente: El Colombiano. www.elcolombiano.com.co. s.f.

desde la administración de la ciudad para “asegurar” una zona, facilitar la llegada de los contratistas, y la operación del sistema mediante un reforzamiento del pie de fuerza o con procesos más amplios de negociación/o reinserción ó pactos de convivencia.

Recientemente se han incrementado, los hechos de violencia en la zona y hay nerviosismo, según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses entre enero y septiembre de 2009, en toda la Comuna 1 o Popular, se han presentado 101 homicidios y hay elementos que indican un fortalecimiento de los llamados *combos* por las mutaciones y acomodamientos que ha hecho la criminalidad de la ciudad por disputas territoriales y de poder asociadas al narcotráfico.



Figura 9. Noticia de hechos de violencia en la Comuna 1 (Diciembre 19 de 2009)

Este panorama controvierte la idea simplista de la seguridad que ha derramado sobre el territorio la intervención del cable e invita más bien a superar el pensamiento un poco infantil que el artefacto trae la seguridad, haciendo un abordaje más crítico de ese concepto de seguridad que mas que enfocarse en la eliminación de amenazas a la integridad física para los individuos, debería considerar otros elementos y causas más amplios que incluyan las originadas en la dificultad para satisfacer derechos básicos como salud, vivienda, empleo, educación, etc., evitando caer en la trampa de creer que la inseguridad que vive una ciudad como Medellín, se pueda resolver con las tradicionales medidas dirigidas a enfrentar sólo

algunas de las consecuencias de la inseguridad y a eliminar sus síntomas más visibles sin afectar los otros factores que inciden en él, como el aumento del número de policías complementadas ventajosamente con un artefacto tecnológico que ayuda también a la movilidad.

4.5.6 Interacción socioespacial: naturalización del artefacto y tecnologización del territorio

Señalamos anteriormente cómo este artefacto tecnológico moderno, de forma poco familiar hasta entonces, llega a constituirse en un nuevo elemento altamente significativo del paisaje urbano en la comuna Nororiental, el Metrocable parece haber llegado para quedarse, y para conformar un nuevo espacio: un espacio tecnologizado. Gutiérrez (2007) en su propuesta de estudio anatómico de la ruta, refiriéndose al análisis de una realización viaria—elemento también de naturaleza tecnológica— ofrece una descripción de este tipo de intervenciones y de su interacción espacial la cual resulta pertinente en este punto:

La vía es una estructura compleja pero unitaria, ricamente articulada, que cuando se inserta en la contextura urbana, y desde el momento en que asume el papel de espacio de relación o de interacción de los flujos, reorganiza en torno suyo todo el orden funcional del hábitat imponiendo en la práctica la política estratégica a través de la lógica de su configuración (p. 52)

Se identificaron dos aspectos relevantes asociados a esta interacción socioespacial con el artefacto: el primero se refiere a la naturalización o mimetización del artefacto, y el segundo se refiere a su papel como elemento colonizador-tecnologizador del territorio.



Ilustración 25 y 26. La mimetización, el cable se hace parte del territorio, parece que hubiera estado allí toda la vida³⁷.

Un fenómeno particular que se identificó de la interrelación del artefacto con el territorio tiene que ver con la evolución que se da hacia una naturalización de éste en el territorio, o hacia una mimetización, a pesar de su gran visibilidad, poco a poco el cable y sus estructuras se van haciendo parte de ese espacio, se incorporan al paisaje del barrio llegando a pasar desapercibidas y a dejar la sensación que siempre estuvieron allí.

Las cometas enredadas en el cable son una señal de esa incorporación al territorio, de ese proceso de naturalización. El mural ya borroneado con cabinas pintadas desproporcionadas, las primeras capas del palimpsesto van quedando cubiertas, en este caso por el aceite de un puesto de empanadas vecino a la Estación Santo Domingo.

De hecho hay algo de violento, o impositivo en que el artefacto no se tenga que adaptar al espacio, obviamente sí lo hace a la configuración del terreno y en lo que se refiere a la incorporación funcional que un sistema de transporte requiere, pero en los aspectos sociales del uso, de la escala humana, la sensación de “aterrizaje” es inevitable.

También se da un juego de permanente tensión un fenómeno de dirección contraria: podría decirse que el barrio, con sus objetos y sus prácticas se va tecnologizando, se va contagiando también de ciertas prácticas originadas en lógicas tecnológicas, los valores, las estéticas, los nombres y los símbolos que se asocian al interior del artefacto se van

³⁷ Fuente: Del olvido al protagonismo el periódico del Poli. No.4. y www.surimages.com. [Consultadas: septiembre 15 de 2009 y marzo 5 de 2009].

dispersando barrio adentro van poblando, colonizando los otros objetos y van modificando las prácticas sociales.

De igual manera las rutas de buses, mediante la propuesta de los sistemas integrados de transporte, pasan a hacer parte del artefacto tecnológico, a ser sus complementos queriendo imponérselos lógicas que contrastan con prácticas que se han consolidado desde hace muchos años. Las rutas que bajaba al centro se proponen ya como rutas más cortas y complementarias para “irrigar” los beneficios del cable, y se les propone utilizar los mismos dispositivos de pago y una cierta imagen institucional y lógica operacional compatible con la del Sistema Metro. En esta aplicación y extensión de naturaleza sistémica se aprecia la forma de colonización tecnológica sobre el barrio, la cual, insisto, no es solo objetual y operativa, sino que también está cargada de prácticas sociales.

Otra manifestación de este fenómeno se da entre las estaciones de Tricentenario y Acevedo dónde surge en medio del paisaje urbano un edificio, aparentemente una escuela, de unos 3 pisos con un techo que replica tanto la morfología como el color de una estación del cable. Esta es una clara manifestación de la forma como se extiende simbólicamente el artefacto sobre el territorio trascendiendo lo funcional.



Ilustración 27. Nuevos artefactos aparecen en el barrio (Instalación artística de la secretaria de tránsito en el mirador de Santo Domingo, campaña cívica)³⁸

Las terrazas se disponen para el usuario que se aproxima en el cable, aparecen mensajes dirigidos a los viajantes: “yo no sabía que vivía tan arriba” ó “ustedes son la berraquera,

³⁸ Fotografía del autor

muchas gracias”, nuevos artefactos de menor escala también van apareciendo: atracciones mecánicas en la plazuela de Santo Domingo, cajeros electrónicos, elementos de amoblamiento urbano, y hasta una enorme biblioteca de aspecto monumental surge enclavada en la montaña.



Ilustración 28. Unos cambios son más drásticos y otros más sutiles: el espacio se dispone para el artefacto (Marzo de 2006)³⁹

Dentro de los objetos que tienden a dirigirse hacia él, se destacan las vitrinas, los otros sistemas de transporte o el reacomodamiento de la oferta de bienes y servicios. Aparecen casas recién pintadas, colores vistosos, y también otras demoliciones quizás en zonas que se harán nuevas intervenciones, estos cambios dan noticia de lo dinámico del territorio, de que los cambios no cesan y de una nueva presencia que a partir de ahora tendrán mucho que ver con ellos. Estos ejemplos muestran el efecto “gravitatorio”, o la influencia que se destacó anteriormente la reverencia y la disposición de los viejos objetos al nuevo elemento tecnológico.

No se debe pasar por alto que este direccionamiento de los objetos impacta directamente cambios en las prácticas sociales y alteraciones en la funcionalidad de otros elementos iniciándose una relación de dependencia, existiendo como hemos visto, el peligro de la atrofia de esos otros circuitos que el artefacto reemplaza.

³⁹ Fuente: Archivo de la Biblioteca España del barrio Santo Domingo



Ilustración 29. Vitrinas en la 107 dispuestas para ser vistas desde el cable



Ilustración 30. Techo de un coliseo en el barrio Popular visto desde el Cable. "Ustedes son la verraquera Muchas Gracias"⁴⁰

Ambos fenómenos, la naturalización y la tecnologización, se combinan y se van dando gradualmente, los cambios espaciales requieren tiempo para darse, pero tras unos años de la intervención muchos de estos ya son visibles y se confunden dificultándose en algunos casos saber si este o aquel elemento aparecieron antes o después del cable. Da la sensación de que el espacio nunca está terminado y es necesario hablar de él, siempre como un producto parcial, inacabado

No obstante a pesar de la compacidad del artefacto, surge otro fenómeno destacable: ese artefacto concebido desde la técnica, compuesto como un entramado tecnológico con una relativa unidad, llega a sufrir cierta desarticulación entre sus partes, el ejemplo de la escuela que replica la morfología arquitectónica y los colores de una estación del Metrocable se puede leer una extensión del artefacto, con otra lógica y otra función, pero manteniendo una cierta reverencia que deja la sensación de ser un elemento tecnológico más del sistema y una demostración de la tecnologización impuesta sobre ese territorio.

Esta línea se le podría profundizar aún, destacando esa deconstrucción que se da del artefacto, y que tiene mucho que ver con el proceso de propagación de esta aplicación tecnológica en el territorio. Puede llegar incluso a desaparecer el artefacto en tanto partes funcionales y persistir su idea, implementarse en otros barrios este tipo de intervención "Metrocable" pero sin cable, pivoteando alrededor de otro artefacto tecnológico. Al momento

⁴⁰ Fuente de las ilustraciones 28 y 29: fotografías del autor.

de cierre de esta investigación por ejemplo, ya empieza a causar revuelo una nueva propuesta para la ciudad: un sistema de escaleras eléctricas para ser incorporado en los barrios marginales del occidente de Medellín para facilitar la movilidad.

Aunque es un aspecto destacado por diversos autores en este caso no se pudo verificar que el artefacto sufriera modificaciones significativas en su forma y diseño. El respeto casi reverencial reforzado por la cultura metro hace que sus superficies internas permanezcan relucientes, y la cara que da al exterior se cargue si acaso con superficies publicitarias. En ese caso parece que en lo físico no opera esta modificación o que lo hace de una manera muy sutil, quizás las imposiciones asociadas a la altísima regulación es lo que preserva la materialidad del artefacto se condensan en el aparato. A este respecto cobra vigencia la exploración de su dimensión simbólica, quizás allí sea más factible la modificación de lo que el cable “es”.

4.6 EL METROCABLE VISTO COMO OBJETO-SIGNO

4.6.1 Un artefacto para proyectar valores e imaginarios

A pesar de ser un objeto esencialmente orientado hacia el uso llama la atención la gran cantidad de significaciones que se asignan a éste en diferentes escenarios y desde diferentes grupos sociales, teniendo un lugar destacado la asignación de valores como el progreso, el desarrollo, la modernidad, la seguridad, la cohesión social, ó la cultura; los cuales llegan a definir de manera decisiva la realidad física y discursiva de la intervención y el lugar que ocupa en el espacio en que se inserta. A continuación se examinan algunas de las manifestaciones de esta asignación simbólica o discursiva.

En la placa inaugural ubicada en la plataforma de abordaje al sistema de cable en la estación Acevedo, se puede leer una leyenda alusiva a uno de estos valores: “Metrocable: Obra forjadora de progreso para la comunidad. 30 de Julio el 2004”; también son múltiples los artículos de prensa, las declaraciones que asocian directamente el progreso y el desarrollo a esta infraestructura:

En una nota del periódico El Mundo, por ejemplo, se destaca que en el acto inaugural de la línea J (San Javier- La Aurora) el entonces alcalde Sergio Fajardo Valderrama, se refería a los vecinos del nuevo cable, con un discurso de una notable carga simbólica, en los siguientes términos: *"...ustedes son hoy la cara orgullosa de Medellín y de Antioquia ante el país y ante el mundo. Todos nos están mirando a través de los ojos de ustedes y de esta comunidad que le está demostrando a toda la ciudad que el progreso y el desarrollo puede llegar a los lugares que más lo necesitan"*⁴¹.

Esta alusión coincide con los mensajes difundidos en los canales de televisión locales Durante los días de la inauguración del sistema en los que se califica a este como *"un orgullo para Medellín"* y un *"instrumento de desarrollo y progreso"*.

Esta forma de asociar la llegada del cable con la llegada del progreso es recurrente y se expresa de manera similar para otros valores como se aprecia a continuación, en las palabras de. Ramiro Márquez Gerente del Metro:

Los habitantes de Juan XXIII estrenaron una obra de infraestructura que marcará un hito económico, social y cultural para la ciudad y para el país, como es el Metrocable" y más adelante: Hoy es un día especial para todo Medellín, pero muy especialmente para ustedes, porque primero que los demás habitantes están tomando posesión de la estación y todo lo que ello significa, todo lo que de allí se deriva: seguridad, recreación, calidad de vida en términos generales que les brinda el Metro de Medellín⁴²

En un artículo Titulado "La revolución de los Metrocables" escrito por el entonces candidato a la alcaldía de Medellín Luís Pérez G. y publicado en la página Web oficial de su campaña (noviembre de 2007), se destaca respecto a la inauguración de la línea J lo siguiente: *"esta es una noticia trascendental para las tecnologías en movilidad, pero por sobre todo, para la equidad social"* y más adelante: *"...es una oportunidad para que sectores marginados se vinculen al progreso y tengan oportunidades reales de gozar, y no de sufrir, los procesos de urbanización"*

El ex-alcalde con un ejercicio de proyección también muy frecuente en las asignaciones valorativas al artefacto reitera que en estos sistemas: "hay un filón de desarrollo y equidad

⁴¹ Aéreo: El Metrocable ya es de la gente 2004-07-23. Periódico El Mundo

⁴² Ibíd.

sin antecedentes para las ciudades de Colombia”, y que además éstos “*Cambian la meta social de que los pobres solo oigan hablar del progreso, por la de que convivan y consuman progreso (sic)*”.



Figura 10. Luís Pérez en su segunda campaña a la Alcaldía de Medellín planteaba la creación de un sistema de cable aéreo⁴³

En un aparte adicional de la campaña este político, cuya formación profesional básica fue la Ingeniería, señala que “El Metrocable enterró la violencia y se convirtió en espejo para derrumbar murallas imaginarias sociales”

Pero esta asociación no se plantea sólo desde afuera, desde la prensa, desde la oficialidad o desde declaraciones de personalidades públicas, también las percepciones de los habitantes de los barrios se mantiene una percepción similar, así por ejemplo lo expresó doña Luz Elena, líder comunitaria y adulto mayor de Santo Domingo “*son muchos todos los beneficios que este artefacto ha traído a la comunidad: mejoramiento de la seguridad, tranquilidad, confort y la atención, entre otros*”.

En ocasiones el Metrocable llega incluso a recargarse de alusiones metafóricas, identificándolo como una vía concreta para reforzar valores como la solidaridad, el amor o la fraternidad. Esta condición de artefacto receptor de asignaciones valorativas refleja una característica muy típica de esta intervención, facilitándole además su ingreso en ese contexto espacial y en otros similares.

Además de la asignación de valores, también se da una relación particular de la gente con el cable a partir de **imaginarios**, es decir, de percepciones y proyecciones más personales que van más allá de la relación material inmediata, presentándose incluso cierta licencia a elementos de fantasía.

⁴³ Fuente: material publicitario de la campaña de Luís Pérez G www.Luisperezcalde.com

Según Silva (1997) este tipo de construcciones reflejan una gran variedad de relaciones simbólicas, manifestaciones de intenciones sociales diferentes y coincidentes sobre su materialidad, aunque no por ello contradictorias con la disposición material y funcional de las cosas, con aquella que por consenso general se acepta como verdadera. La ventaja de considerar esta dimensión en el análisis, es que de su incorporación resulta necesariamente una realidad enriquecida con elementos metafóricos. Así por ejemplo si un grupo de ciudadanos ve el cable como una forma de sobrevolar su territorio, si percibe las estaciones como un hospital, o si lo considera como una línea de vida que los mantiene unidos a la ciudad, esto no quiere decir que así suceda literalmente, sin embargo, de tales proyecciones es posible extraer características que permiten entender lo que el artefacto es y lo que transmite.

Un ejemplo de este fenómeno es el originado en la monumentalidad de las estaciones y de las pilonas, y su marcado contraste con el resto del paisaje, este aspecto no pasa desapercibido para los pobladores y puede afirmarse que tiene un efecto simbólico que llega a desdibujar los demás elementos de la trama urbana construidos en buena medida desde la espontaneidad. Este contraste da cuenta de una presencia superior, de un elemento más importante que los demás, de una estructura hecha cumpliendo todas las normas técnicas, a este respecto uno de los pobladores desde su percepción logró expresarlo al señalar que esta *“es una obra con todas las de la ley una obra hecha sin miseria”*



Ilustración 31. El contraste con el entorno y sus dimensiones refuerzan la carga valorativa asignada al artefacto⁴⁴

⁴⁴ Fuente: Google Earth. Panoramio [Consultada: noviembre de 2009].

La alusión al sobrevuelo también es frecuente para referirse al artefacto, la sensación de ir *“como en avión o flotando sobre las casitas”* es destacada tanto en la prensa como por los usuarios.

A continuación se presentan algunos fragmentos donde se aprecian estas y otras asociaciones:

“Llegó entonces el momento esperado. Por más de una hora niños y niñas de los colegios de la zona, señoras de los grupos de tercera edad y ciudadanos del común volaron sobre sus casas y sobre toda la zona nororiental. El Metrocable ya es de la gente”⁴⁵.

Se exponen además otros imaginarios por parte de los pobladores, mezclados irremediablemente con los valores. Don Heriberto mazo líder comunitario del Popular señalaba por ejemplo: *“con el cable parece que nos ven más, que el gobierno nos mira más, hay más seguridad, y hay paz”, manifiesta además que en el barrio*. Les agrada el hecho de que ya la gente de la ciudad y de otros lugares los ve de una manera diferente, más favorable, lo cual según él los hace sentir orgullosos y con mayores posibilidades de salir adelante.

En un artículo de prensa se destacaban las pruebas de la línea J de la siguiente manera: "Esto es una belleza. Usted no sabe como estamos de orgullosos con este Metrocable. Esto nos trajo desarrollo y más seguridad. Estas cabinas son más bonitas y más grandes que las de Santo Domingo. No vemos la hora en que arranque el sistema porque ahorraremos tiempo y dinero, comentó emocionado Carlos Mario Giraldo, residente en el barrio Juan XXIII, al ver las cabinas cruzando el cielo de su barrio en la etapa inicial de pruebas. Respecto a este comentario cabe anotar que las cabinas de ambas líneas del Metrocable tienen las mismas dimensiones y aunque tienen pequeñas modificaciones en su aspecto estas no son perceptibles desde el suelo.

Otra manifestación de esta fiesta de proyecciones que se despliega desde la intervención está expresada en Guión Literario *“Medellín del miedo a la esperanza”⁴⁶* en el cual se dice

⁴⁵ Tomado de: periódico *El Mundo* (2004-07-23).

⁴⁶ Video realizado por la Dirección de Comunicaciones de la Alcaldía de Medellín en septiembre de 2005-Guión: Juan Fernando Mosquera Restrepo.

textualmente: “*el Metro que nos cambió la vida y el Metrocable que es el asombro acariciando la ladera de barrios marginales a donde algunos piensan que sólo había llegado el olvido y hoy hasta sus preocupaciones cambiaron. La ingeniería y el ingenio nos acercan a todos*”.

El periódico El Colombiano publicaba también en octubre de 2006: “Metrocable Nuevo Occidente es más que un medio de transporte. Es, en definitiva, un proyecto que hará realidad muchos sueños del populoso sector de Medellín”.

Esta compilación de referencias muestra que su materialidad parece pasar a un segundo plano para dar paso a una especie de carcasa imaginaria, a una realidad alterna que lo envuelve, siendo imposible afirmar que el cable sea exclusivamente alguna de estas y que quede reflejado fielmente en una de las descripciones. En consecuencia, es necesario aceptar que el artefacto tecnológico es, tanto su estructura material como los imaginarios que se le asignan, que es un instrumento pero que también es una idea, o mejor un signo.

Los mandatarios locales tampoco se quedan atrás con sus metáforas y construcciones imaginarias para las cuales la inauguración de este artefacto tecnológico se constituye en una ocasión ideal, el actual alcalde Alonso Salazar Jaramillo, se expresaba de la siguiente manera respecto a la inauguración de la línea J:

Dotar a las comunas 7, 13 y el corregimiento de San Cristóbal, de un moderno sistema de transporte que genera desarrollo social y progreso. Este proyecto articula una zona marginada al Metro. Metrocable es un símbolo que lleva a la gente hacía arriba y produce una revolución: la gente mejora sus casas y su calidad de vida y el Municipio llega a desarrollar una intervención urbana para generar espacio público y construir la infraestructura de recreación y salud que se necesite.

El presidente Álvaro Uribe también caía en la tendencia a metaforizar respecto al cable, este sacándole partido a su potencial simbólico, proyectando desde el artefacto. Refiriéndose a la violencia en la zona se expresaba así en el discurso inaugural de la línea K: “*Que este cable sea un semillero de vida, no para que llenen más de muchachitos (muertos) en la Comuna, sino para querer la vida y odiar la violencia*”⁴⁷

⁴⁷ Tomado de la página web de la presidencia de la República. Acto Inaugural del Metrocable Línea K del julio 7 de 2009 [Consultada: julio 6 de 2008].

Se encontró que este tipo de carga imaginaria del artefacto no sólo se ofrece en manifestaciones favorables hacia el cable, por su contraste es pertinente destacar que antes de iniciar su operación se manifestaba también la incredulidad y en miedos mediante proyecciones imaginarias y ciertos rumores:

“Mucho más arriba de Santo Domingo Savio comenzó a rodar una historia que se regó como fuego. Dice la leyenda que en una clínica de Medellín, al ver a un recién nacido, una enfermera dijo: “¡Qué niño tan feo!”; a lo que, cuentan, el bebé respondió: “Más feo lo que va a pasar con el Metrocable.” La historia la cuenta, entre risas, Eduardo Mazo, oriundo de Yarumal y habitante de la zona nororiental de Medellín desde hace veinte años, mientras aprecia desde los cerros la mejor panorámica del Valle de Aburrá”⁴⁸.

Uno de los jóvenes entrevistados también manifestó cierto pesimismo respecto al curso que podría tomar la intervención. Frente a una pregunta que se le hizo por las expectativas respecto al sistema, Jhonson, de Santo Domingo se atrevió a plantear que no sería nada raro que en poco tiempo los estén sacando de su territorio para realizar un hotel lujoso, en donde las lógicas populares del barrio no tendrían cabida.

4.6.2 El cable como herramienta de cohesión social y territorial: una proyección recurrente

Uno de los elementos simbólicos más relevantes en esta intervención es el que alude a su efectividad para materializar el gran ideal de la cohesión social y espacial⁴⁹, y evitar la segregación social y espacial de comunidades que tradicionalmente habían estado excluidas de la ciudad.

Se podrían traer a colación algunos apartes extractados de un documento institucional publicado por el Metro de Medellín (2005) unos meses después de la inauguración del Metrocable, el cual con claras connotaciones políticas señala: “*dichas barreras limitaban el*

⁴⁸ Fuente: Del olvido al protagonismo el periódico del Poli. No.4. y www.surimages.com. [Consultadas: septiembre 15 de 2009 y marzo 5 de 2009].

⁴⁹ Graham & Marvin (2001) hacen un desarrollo muy pertinente respecto al papel que se asignó a estos artefactos en el proyecto moderno para cruzar el territorio, tejiéndolo y cohesionándolo. Esos autores exponen allí la manera en que estos artefactos llegaron a ser vistos por la planeación y la ingeniería como herramientas de soporte necesarias para cohesionar e integrar el territorio urbano, cómo un tejido que liga y anuda personas, lugares, instituciones sociales, y entornos naturales en un sistema de relaciones urbanas coherentes.

derecho natural y social para convivir en una ciudad que se mostraba ajena injusta y despectiva para con miles de hombres y mujeres que por más de cuarenta años forjaron y construyeron sus viviendas en las agrestes laderas de la ciudad". Esta situación aparece convenientemente conjurada con esta inserción tecnológica, el propio gerente del Metro se expresaba así respecto a la intervención: "...es una verdadera integración social, es como si Medellín se hubiera volcado hacia la zona nororiental para reconocer a sus conciudadanos, compartir su entorno mirar la ciudad completa, desde otra óptica"⁵⁰.

En diversos medios se presenta el artefacto cómo una herramienta para tejer espacios que se han mantenido segregados, para tender un vínculo físico entre un barrio periférico y algunas centralidades urbanas superando barreras físicas e imaginarias.

Al interior de la zona de influencia algunos de los pobladores también lo sienten así, por ejemplo Doña Luz Elena expresa que "Antes no se sentían parte de la ciudad, hoy estamos más cerquita además Ahora lo visitan a uno los familiares con más frecuencia". En un sentido similar, respecto a la integración a la ciudad, los jóvenes de Santo Domingo comentan que "antes no conocían a Medellín" y que "difícilmente podían bajar al centro y hoy pueden hacerlo sin ningún problema..." esto en buena medida se da gracias a que las tarifas del Metro, del Metrocable y del Sistema Integrado de Transporte han aumentado la cobertura de movilización y la posibilidad de desplazarse por toda la ciudad con un bajo costo.

También señalan que con el incremento en la oferta de bienes y servicios, con los cajeros automáticos, el gimnasio, los almacenes de ropa y los locales de entretenimiento hoy "se sienten más dentro de la ciudad". Este fenómeno refleja una condición muy propia de la sociedad capitalista contemporánea que considera que se es parte de la sociedad siempre y cuando se consume. En esa medida podría cuestionarse que el vínculo que el Metrocable garantice la cohesión social, sino que habría que considerarlo como una conexión física de nuevas masas de potenciales clientes a los circuitos de consumo, a los grandes almacenes de cadena y a los recintos públicos del ocio.

En la Tabla 1 se presenta, a manera de ejemplo, un listado de algunos de estos núcleos de consumo a los que los pobladores de las zonas de influencia, antes desconectados, se pueden acceder utilizando el cable, sin alejarse más de un par de cuadras de las estaciones del sistema Metro.

⁵⁰ Palabras del gerente del Metro Ramiro Márquez, publicadas en la revista Medellín, del periódico El Mundo.

Tabla 1. Ejemplos de sitios de consumo masivo cercanos a las estaciones del metro, más que cohesión social, integración a los centros de consumo y de ocio

Estación	Núcleo de consumo ó de ocio
Bello	Almacenes Éxito
Universidad	Parque Explora, Parque Norte
Parque Berrío	Circuitos comerciales del centro de la ciudad. Flamingo, Camino real, etc
San Antonio	Centro comercial Palacio Nacional, “El Hueco”, y otros circuitos comerciales
Suramericana	Almacenes Éxito, Carrefour, Home Center
Industriales	Plaza Mayor, Punto Clave
Poblado	Centro comercial Monterrey, Almacenes Éxito
Itagüí	Centro comercial Mayorca, Centro de la moda
Envigado	Almacenes Éxito

A este respecto en las publicaciones de prensa del Metro se destaca que en las nuevas estaciones de la extensión as sur de la línea A, se planteará una estrategia más agresiva en una de sus líneas de negocio: el arriendo de locales comerciales en estaciones y plazoletas, para ello se incluirán nuevos locales al interior del sistema y en las plazoletas aledañas, acercándose el concepto al de centros comerciales integrados al Metro. Todo parece indicar que se podrá entrar al sistema, comprar y salir de él con un sólo tiquete.

Cabe anotar que a pesar de condiciones de vida muy limitadas, con una mayor dificultad para acceder a bienes y servicios, y a los niveles de pobreza, muchos de estos centros de consumo han ido adecuando sus estrategias de acceso a este mercado masivo, mediante créditos o planes de pre-pago de sus servicios. El caso de la telefonía celular es un claro ejemplo del alto potencial que subyace en esta población. Estos elementos permiten evidenciar cómo la cohesión social y espacial tan celebrada puede ser interpretada desde otra perspectiva.

Se puede advertir en este caso que, efectivamente el sistema facilita la circulación en ambos sentidos: para la gente que sube a conocer los barrios, como para la gente de éstos pueda bajar a realizar actividades propias de la vida urbana en diversos sitios de la ciudad, pero esta conectividad no garantiza la cohesión social y la integración, siendo necesarias muchas otras condiciones para que se pueda hablar de una inclusión real de estas comunidades y no sólo en lo que se refiere a lo espacial sino también en lo que se refiere al acceso a los recursos económicos.

En un material promocional del Área Metropolitana (2006), autoridad ambiental del Valle de Aburrá, se destaca el Cerro Santo Domingo, como el único cerro tutelar del cual pende un cable que lo ata a la ciudad. Se refuerza entonces la metáfora de amarrar territorios. Territorios que se deshilachan que se dispersan por el abandono del estado, por la violencia por la exclusión social. En ese contexto cobra sentido la imagen de la prótesis social. Este es un caso en el que se confunde la posibilidad de movilización y la conexión física con las condiciones efectivas de la integración y para que ello se dé es necesario, como hemos señalado, mucho más que un sistema de cable tendido entre diferentes puntos de la ciudad. Parte de la eficacia del artefacto es construida mediante elementos discursivos que lo complementan y pueden llegar a ser muy poderosos. Todo un régimen de significación refuerza el cumplimiento de su “funcionalidad material primaria”, su utilidad es explotable en otros ámbitos, pero este régimen discursivo también refuerza el éxito de la aplicación. Se va configurado alrededor suyo un relato, como este de la cohesión, constituyendo una imagen mítica (Imaginaria, discursiva, narrativa figurativa, metafórica y simbólica), que incluye elementos referidos a su eficacia para la erradicación de los males, para mejorar las condiciones sociales de los barrios o para compensar viejas deudas sociales.

La imposición discursiva mediante el uso reiterativo de las palabras, de los significantes se constituye en un elemento clave en el proceso de transformación social y por esta vía se crea realidad mediante el lenguaje.

Es precisamente a partir de declaraciones de prensa y la retórica institucional que el Metrocable se consolida como un signo que, supuestamente, reivindica e incluye a las comunidades dentro de la ciudad, dejando una imagen positiva de aquellos que lo construyen y operan, a pesar que en el fondo persistan las condiciones injustas que obligaron a esas comunidades a asentarse tan lejos y en territorios con condiciones tan agrestes e inapropiadas.

Un ejemplo de lo anterior queda plasmado en las declaraciones del propio gerente del Metro quien se expresaba así respecto a la intervención: *“es una verdadera integración social, es como si Medellín se hubiera volcado hacia la zona nororiental para reconocer a sus conciudadanos, compartir su entorno mirar la ciudad completa, desde otra óptica”*⁵¹.

⁵¹ Palabras del gerente del Metro Ramiro Márquez, publicadas en la revista Medellín, del periódico El Mundo.

En este caso se puede apreciar cómo los planificadores e ingenieros urbanos, apoyados en la potencia y versatilidad que la tecnología permite, logran ofrecer condiciones necesarias, pero no suficientes, para materializar uno de estos principios, a través de una red de infraestructura muy particular. Y a la vez dejar preparadas las condiciones para que desde la retórica se termine de construir el artefacto y se haga ver como un elemento efectivo para cumplir su propósito, no sólo físico sino también social.

Un caso donde se develan las limitaciones de la intervención puede deducirse de la apreciación de un habitante de Santo Domingo quien afirma que después de 10 ó 15 cuadras ya no es práctico caminar hasta la estación, y se prefiere coger un bus y someterse a los mismos extensos e incómodos trayectos que pueden ocupar hasta una hora para llegar al sitio de destino allá abajo. Repentinamente quedan diluidos casi todos los beneficios del cable y prima el orden de las limitaciones económicas “simplemente” porque en la ecuación fundamental de la economía personal aparecen dos pasajes de más.

4.6.3 En la cosmética y el diseño también se juega el éxito del artefacto

Un asunto que toma en cuenta ese orden simbólico e imaginario es el que se refiere a la estética del artefacto, se aprovecha entonces el artefacto como objeto sobre el que coinciden diversos ordenes de significación con los cuales coexiste lo funcional y operativo.

Con esta intervención se plantea un tipo de producto que permite llevar un mensaje a un grupo amplio de sujetos gobernados por órdenes de expectativas, imaginarios y referentes simbólicos diferentes. Esto permite visualizar cómo el hacer del artefacto un objeto llamativo que seduzca al usuario es un asunto que no es secundario ni banal.

Esa atractividad que se juega en el diseño, referida a los colores y texturas, tiene un papel decisivo para el éxito de la intervención El sociólogo González del Metro destacó por ejemplo la importancia que tuvo el tomar distancia de dispositivos más precarios como la garrucha, y no solo en la forma de nombrar y explicar artefacto a los futuros usuarios sino, en su aspecto final, subrayando los esfuerzos que se hicieron para que este pareciera más moderno y estilizado, con superficies de colores y un mayor aislamiento del entorno natural. En este mismo sentido el secretario de transporte de Medellín, Ricardo Smith, planteó la importancia

de la atraktividad, de este tipo de sistemas, la conveniencia de que *“sean vistosos, para que pueda atraer usuarios de otros sistemas de transporte”*.

De allí surge la preocupación por la estética y la *señalética*, por usar ciertos colores, la ornamentación, la música ambiental y el *design* como un intento de seducción, de ser aceptado en el nuevo vecindario y por otros grupos de usuarios que no tienen una necesidad expresa de usarlo.

En concordancia con lo anterior puede afirmarse que este artefacto en particular se constituye en una superficie privilegiada a ser leída, superficie de la cual es posible sacar provecho para diversos fines. Así por ejemplo se pueden destacar dos formas específicas en que se da este aprovechamiento:

En Medellín después de un tiempo de operación, no sin cierta resistencia de la gente, las cabinas se convirtieron en superficies disponibles para la pauta publicitaria, sirviendo como fuente de ingresos adicionales para la empresa Metro, reforzándose la línea de negocio de publicidad existente con la comercialización de espacios publicitarios en las telecabinas. En la página Web del Metro el Metrocable es ofrecido como un “vehículo publicitario de alto Impacto” muy atractivo debido a “sus características particulares y a la gran cantidad de usuarios cautivos que en él se movilizan diariamente”⁵².

Un ejemplo que ayuda a reforzar esta característica es el que se presenta en un contexto diferente, en el recién inaugurado sistema de Metrocable de Caracas en Venezuela, dónde la superficie de las cabinas es utilizada como un instrumento político de promoción de los “valores bolivarianos y patrióticos”. Este caso permite advertir cómo el mismo artefacto desplegado en contextos diferentes es cargado con diferentes significaciones, y como es explotada su capacidad como promotor de valores.

⁵² Tomado de: www.metrodemedellin.org.co. Febrero de 2009. [Consultada: abril 15 de 2009].



Ilustración 32. Cabinas del sistema Metrocable de Medellín (Línea K) "Vehículo publicitario de alto Impacto"⁵³



Ilustración 33. Cabinas del sistema Metrocable de Caracas. Superficie disponible como dispositivo de promoción política⁵⁴

El Metrocable es colonizado por la pauta publicitaria, hasta tal punto que hoy en día casi el 80% de las cabinas de la línea K están cubiertas de elementos de propaganda. Esta nueva piel, llena de tonos llamativos le da al artefacto un aspecto casi infantil, de juguete, o de artefacto de un parque de diversiones. Considerando estas características cobra vigencia, nuevamente ese otro público del artefacto, el no cautivo, el turístico.

Estos ejemplos muestran un fenómeno que es clave para interpretar el artefacto, esa carga simbólica y valorativa para la cual el entramado de edificios, torres, cables y poleas que lo

⁵³ Fuente: fotografías del autor.

⁵⁴ Fuente: Imagen tomada de una transmisión del programa "Aló presidente". En el canal VTV.

constituyen sirve de nucleador, llegando a definir una dimensión definitiva que no puede ya dejar de ser considerada si se quiere entender lo que el cable significa.

4.6.4 La importancia de otra perspectiva: ver-se y ser visto desde otro lugar, implicaciones simbólicas

Como se indicó anteriormente, este es un artefacto altamente visible que además permite una visibilidad privilegiada, siendo ambos rasgos muy relevantes para la interpretación de sus incidencias en el espacio.

En efecto, en este caso se encuentran elementos que dan cuenta de la dinámica de reconfiguración de ese territorio tras la inserción del cable: sobre la misma base, (o panorama subyacente) y el mismo fenómeno (la inserción del artefacto).

De un lado las personas reinterpretan de una manera diferente su espacio ya conocido y dominado, tratando de resignificar sus viejos objetos a partir de las nuevas perspectivas que la intervención tecnológica les permite; y de otro, emergen nuevas prácticas por el hecho de contar con una nueva presencia permanente mirando desde ahí arriba. En ambos casos se trata de un reacomodamiento y una reconstrucción de *su espacio* por efecto de la presencia del artefacto.

- **Ver desde arriba**

Además de constituirse en un punto focal para el despliegue de procesos de simbolización, imaginarios e interpretaciones sobre el mismo artefacto, es de destacar cómo, una de sus características particulares de funcionamiento: el hecho de permitir un viaje a varios metros del suelo y a una velocidad relativamente baja, da pie a para que, a partir de la modificación de la perspectiva de las personas y del mayor alcance, se lleve a cabo un proceso de resignificación del territorio local, alterando procesos simbólicos y sociales que imprimen identidad a esos los espacios, dándose una apropiación ciudadana y una personalización de éstos.

Es así cómo al desplazarse de otra manera, o a otra velocidad, usando la interface ofrecida por este particular artefacto, se modifica la percepción del individuo, lo sensorial, y

consecuentemente la construcción simbólica que éste tiene, modificándose el imaginario de su entorno y el artefacto mismo.



Ilustración 34. El artefacto como un lugar privilegiado para el registro visual⁵⁵

Respecto a la percepción del barrio es notable el marcado contraste que se da entre recorrerlo a nivel del suelo, por sus calles y escalinatas, o hacer el recorrido mediante el “sobrevuelo” que permite el cable. Puede afirmarse que el resultado es una imagen de dos espacios completamente diferentes, a pesar que la conformación material de este sea idéntica, subir en un colectivo, o caminando y hacerlo en el cable deja visiones muy diferentes, dependiendo de la interface tecnológica usada para el recorrido. En el primer caso hay una percepción directa de los olores, del ruido o de la música al interior de las casas, se aprecia la basura y algunos alcantarillados al descubierto, hay un contacto visual directo con los habitantes, se saluda ó se les esquiva, se leen los avisos y se percibe la gran oferta comercial que surge en cada esquina; esta interacción directa obliga a maniobrar entre los vehículos o entrar tener un físico con los demás peatones, quedando una sensación de un espacio más rugoso; la otra experiencia, la área, ofrece una percepción más cómoda, aséptica y lisa (desapareciendo la dimensión olfativa, y la percepción de los sonidos propios del barrio), dándose una experiencia más panorámica y sorprendente, mas esquemática quizás, y una percepción de un espacio más liso, aunque no dejan de destacarse otros aspectos

⁵⁵ Fuente: fotografías del autor.

como las vallas, las pinturas en las fachadas y terrazas, el trazado de las calles, las infraestructuras deportivas o ciertos equipamientos urbanos, en este recorrido la interacción social se ve reducida, destacándose la interacción directa con los diferentes elementos del artefacto (incluyendo un personal cuidadosamente uniformado y de comportamiento estandarizado), en esta segunda experiencia el usuario “es llevado” por el artefacto, y su margen de maniobra durante la mayor parte del trayecto es mínimo, reduciéndose a circular por la derecha, a esperar en filas ordenadas y a entrar y salir de la cabina en el momento justo y de la manera indicada.



Ilustración 35. Desde arriba las cosas se ven distintas, parece otro barrio⁵⁶

Esta posibilidad, poco frecuente en otros barrios, de contemplar el propio espacio cotidianamente desde las alturas mientras se viaja en el Metrocable, permite descubrir perspectivas que no son posibles percibir desde el nivel del suelo. De hecho, uno de los aspectos que llaman la atención en los comentarios que se dan al interior de las cabinas cuando se viaja con gente del barrio es el ejercicio que llevan a cabo de reconocimiento de sus lugares; un par de jóvenes, por ejemplo, se expresaban así mientras la cabina sobrevolaba el barrio Andalucía, “En esa esquina, ahí al lado del teléfono es donde siempre me encuentro con los parceros” o “ mira allá se ve la casa de Nacho parece que no ha llegado por que tiene la ventana cerrada”.

⁵⁶ Fuente: fotografías del autor.

En las cabinas, a veces los turistas construyen otro espacio sobre la misma materialidad. Durante el viaje se animan preguntar por ciertas infraestructuras que se destacan: un puente, una cancha ó una iglesia, éstos van a otro ritmo y con otros intereses, o simplemente satisfaciendo la curiosidad de una “experiencia interesante”, así es como captan este espacio, con sus fotografías ó con sus impresiones, de esta manera se construyen y se llevan su imagen de la zona visitada, muchas veces sin bajarse siquiera de la cabina.

Esa facilidad de lectura permanente desde el aire es una experiencia insólita que se da en muy pocos sitios de la ciudad, esta característica hace que su uso para transporte se conjugue con el uso turístico de modo que se mezclen los imaginarios asociados a otros entornos y circuitos turísticos, funiculares, parques temáticos o centros de ski, cargan , por analogía, esta experiencia mediante la cual el turista sobrevuela un paisaje ajeno, y pintoresco, constituyéndose este en un panorama exótico, en un circuito que ofrece grandes facilidades para “ir a ver la pobreza, desde arriba y sin ningún peligro”. En una de las visitas a campo, en una de las cabinas una turista ecuatoriana emocionada por la experiencia afirmaba de manera desprevenida mientras disparaba su cámara fotográfica: “¿...y las casitas las van a dejar así no más, no las van a pintar?”.

Así como las telecabinas se hacen superficies para la pauta publicitaria las fachadas y el territorio también, se convierte para los visitantes, para los curiosos en un territorio valla, en un museo, o incluso en una experiencia afín a la de un parque temático.

- **Y Ser visto**

Esta experiencia de poder ver tiene su contraparte, que también afecta la construcción del espacio y las consideraciones acerca del artefacto desde la categoría de objeto-signo.

A la par con ese sujeto que puede hacer una lectura y una significación del territorio, cómodamente desde arriba, emerge un “sujeto mirado”. Los habitantes de zonas aledañas al cable se refirieron en más de una ocasión al hecho de sentir una presencia permanente sobre sus casas como algo incomodo, la sensación de ser vistos, y escrutados, no solo en los espacios públicos sino, también en algunos espacios privados a través de las ventanas en sus balcones, y habitaciones.

En un fragmento del periódico Nuestro Metro se destaca el comentario de uno de los vecinos del cable quien comenta a manera de anécdota con cierto tono de indignación por “Me

acordé de mis vecinos que armaron pataleta, y especialmente de la señora que se fue del barrio porque no quería tener “ese animal volando” por encima de su casa.



Ilustración 36.y 37. El cable permite un registro directo de ciertas escenas cotidianas de sus habitantes⁵⁷

4.6.5 Sentidos políticos y objeto signo. Un rol protagónico en cierto proyecto de ciudad

- **La conformación de una herramienta muy particular para intervenir el espacio urbano, no solo desde lo material**

La gran difusión mediática y la gran visibilidad que este caso ha alcanzado a partir de su aplicación en Medellín, y esta carga valorativa, permiten apreciar la vigencia de lo que hemos llamado en el Capítulo 1 “el ideal moderno de la confianza y la exaltación tecnológica”, apreciándose además cómo este rasgo se constituye aquí en una pieza muy efectiva para la construcción retórica de la realidad y para obtener beneficios políticos a través del artefacto.

De hecho la materialización del artefacto juega un papel clave en el reforzamiento de los discursos siendo este utilizado como argumento de que “aquí si están pasando cosas y que el artefacto es la prueba de ello”, siendo usado como demostración de que el cambio efectivamente está ocurriendo, ofreciendo elementos para afirmar que vamos bien, y su materialización precisamente se convierte en un argumento difícil de controvertir.

⁵⁷ Fuente: Archivo de la Biblioteca España del barrio Santo Domingo

Es de destacar también el uso de su materialidad como prueba frente al escepticismo. El Sociólogo González del Metro explica que es común que la gente incorpore al artefacto sus miedos e ilusiones, y señala que precisamente el tratamiento con tales proyecciones es parte de su trabajo, en la promoción del artefacto frente a la comunidad el cual muchos meses antes de su operación. En la entrevista realizada explicaba por ejemplo que, en la fase preoperativa, ante la resistencia manifestada por la gente a aceptar el artefacto y a cambiar su modo de viaje habitual a ras de suelo en los buses convencionales por unas “cabinas voladoras” suspendidas de un solo cable se adoptó una estrategia que llegó a ser muy exitosa: llevar una cabina real a los barrios y permitir el contacto directo con el artefacto, lo cual, según el funcionario, llegó incluso a revertir la opinión adversa precedente y la idea generalizada que existía en la gente que “en esa garrucha no se iban a montar”.

Don Jesús Albeiro hace parte del sector Nuevo Horizonte cercano al barrio popular 1. Él recuerda el escepticismo inicial “...*Ilusiones iniciales tras varias decepciones por promesas de políticos acerca de obras que nunca llegaron: será que si llega? ¿Si será verdad que van a construir una cosa como la que están diciendo?*”

La materialización del primer sistema, y en ello radica en buena medida su importancia, se constituyó en un ejemplo material y tangible de lo que se hará en próximas intervenciones, un buen ejemplo de ello se refleja en los comentarios favorables de funcionarios de la joven empresa Metro en Panamá, respecto al impacto de que les produjo el ver este artefacto materializado en Medellín, en contraste con el proceso proyectual que apenas se ha iniciado en la ciudad centroamericana. Esa connotación de referente permite entonces aplacar algunos imaginarios adversos pero también alimentar otros bastante entusiastas tanto de manera espontánea, desde la ilusión de la gente, como desde las construcciones discursivas de los políticos y las administraciones locales, como se mostrará más adelante.

No obstante, por ahora se advierte que una actuación física de este tipo al ser tan visible y espectacular se hace más propicia para producir un mayor impacto simbólico y mayores dividendos políticos que la implementación de programas sociales, o educativos que permanecen menos tiempo en la memoria de la gente; es por ello que ante la visita de diversas personalidades, incluyendo la prensa internacional, la visita al sistema se ha constituido en un programa obligatorio, más que la visita a escuelas o el intercambio directo con personas reales de tantos barrios en condiciones de pobreza. Los adelantos en salud y

educación e incluso en seguridad son temas menos tangibles, menos vistosos y son más difíciles de mostrar, en cambio una visita a esta intervención es de mayor impacto sobre la opinión pública y se puede presentar en menos de una hora.

La conexión directa entre la materialización del artefacto y la propaganda política puede apreciarse en el siguiente fragmento del editorial de la publicación *Nuestro Metro*, escrito por el Gerente Ramiro Márquez, quien destacaba cómo “los asistentes a la Asamblea General de la OEA, a principios de este mes (Junio de 2008), reconocieron en nuestro Sistema el signo inequívoco de una administración pública empeñada en ofrecer calidad de vida a la comunidad.

Como cierre de este punto conviene señalar que en la revisión de prensa se identificaron los actos de inauguración de los Metrocables como momentos claves en los que se manifiesta de una manera muy especial la relación entre la ciudad y el artefacto a partir de múltiples alusiones simbólicas, pudiéndose calificar este momento como uno de los rituales más significativos de la vida urbana moderna, como un acto casi sacramental en el que offician los políticos de turno y se refuerza la fe en la tecnología y este culto al artefacto. Múltiples elementos simbólicos hacen presencia en estos actos: Camisetas de colores, niños, flores y palomas refuerzan el rito mientras se redunda en alusiones al futuro y se despliega la imaginación respecto al cambio que llegara después de que sea cortada la cinta.



Ilustración 38. y Ilustración 39. Escenas de la inauguración de la línea K⁵⁸

⁵⁸ Fuente: Archivo del Metro. www.metrodemedellin.gov.co. [Consultada: junio de 2009].



Ilustración 40. Presidente Álvaro Uribe V. Junto con el Alcalde de Medellín y Gobernador de Antioquia en el momento de la inauguración del primer Metrocable en 2004⁵⁹



Ilustración 41. Metrocable de San Agustín en Caracas Venezuela. Presidente Hugo Chávez F. junto al vicepresidente del PSUV, y al presidente del Metro de Caracas presentando las cabinas del nuevo sistema. Gustavo Enrique González López⁶⁰

Otra utilización característica de este tipo de artefactos, que se presenta con mucha frecuencia tanto en los imaginarios personales como en los colectivos, en las campañas políticas o en los despliegues publicitarios, es la asociada a su utilización como mecanismos de proyección de anhelos.

⁵⁹ *Ibíd.*

⁶⁰ Fuente: Imagen tomada de una transmisión del programa “Aló presidente”. En el canal VTV.

La utilización del artefacto como un fetiche social, parte de la forma como se invierte el artefacto a partir de creencias que superan sus atributos y posibilidades reales. Los múltiples beneficios, se cree, llegarán si logramos construirlo y ponerlo a funcionar en este o en aquel barrio. Esta forma de construcción simbólica se hace más clara tras la primera intervención (en la línea K) y una vez se consolidó una imagen y un discurso institucional asociado a este, el cual tuvo como condición necesaria su materialización en la nororiental.

Hacer la transformación social alrededor de cada una de esas obras es un imaginario reiterativo. Se cree que con su llegada las cosas cambiarán para mejorar, y de esta manera se consolida el anhelo o la impaciencia por su llegada. Desde lo simbólico se opera razonando de la siguiente manera: si el barrio, o la ciudad, contaran con aquel objeto, entonces se alcanzará un estado deseado, que es mucho más que el cable mismo: la transformación social, el bienestar, la calidad de vida, la seguridad ó un mejor estatus. Lo particular es que esta asignación imaginaria produce efectos concretos como si fuera real.

Los políticos suelen conocer bien esta lógica y tratan de capitalizarlo a su favor, sacar el máximo beneficio simbólico de tal inversión, enfatizando en las obras que han ejecutado en sus administraciones anteriores, cómo pregonando acerca de las que harán si son elegidos, esta situación se manifestó de manera muy clara en la última campaña a la alcaldía de Medellín en 2007.

Por ejemplo en la campaña de Luís Pérez G. se anunciaba la promesa de un nuevo cable señalando que *“...de esta manera se integrarán los habitantes del valle de Aburrá y el Municipio pagará la enorme deuda social que tiene con las zonas más populares y se convertirá en líder de la movilidad urbana”* campaña luís Pérez G. Pero también otros candidatos, como Alonso Salazar, Sergio Naranjo, o Gabriel Jaime Rico coincidieron en propuesta de hacer más cables, destacándose la propuesta más audaz del candidato Carlos Ignacio Cuervo quien mencionaba la posibilidad de construir un “aerobús suspendido sobre viaductos”.

- **Una herramienta estratégica en el *marketing* de la ciudad**

El Metrocable, se inserta en un proyecto más amplio, en un contexto que trasciende las coordenadas de los barrios que lo utilizan cotidianamente. Se puede hablar del papel del cable como objeto estratégico que permite fundar cierto imaginario urbano, acorde a ciertas

exigencias de inserción en los circuitos del capitalismo globalizado. Siendo una de las formas en que el contexto local pretende ser también global. Al respecto Barreda (2005):

La actual globalización es, entre otras cosas, un proceso de integración sistemática en todos los planos de la economía del mundo. No sólo en la circulación de mercancías y dinero, sino también y muy fundamentalmente en los procesos de producción material de riqueza y en su consumo, así como en los procesos de reproducción técnica y social.

Con este artefacto tecnológico la ciudad parece haber encontrado una vía adecuada para acceder al estatus de ciudad distinguida, que merece ser visitada, de atracción turística visible en la escala planetaria. Es así como el artefacto hace su aporte a una estrategia que incluye de un lado coliseos, museos y otros dispositivos vistosos como pirámides de colores, y de otros eventos internacionales de tipo técnico, económico, artístico y deportivo. Medellín trata de no caer en la uniformidad, busca diferenciarse, en Colombia y en el mundo, ser fotogénica y saber posar para atraer al ojo y a los sentidos del visitante, y esta estrategia de “postalización” en la que el cable mantiene su papel se sostiene tras la ilusión de que, al figurar en tales circuitos se logrará la inscripción en el imaginario del mercado, en los circuitos del capital, llegar a ser la ciudad competitiva en la cual el capital se multiplique, y si es posible que ese paso nos favorezca dejándonos algunos frutos.

A este respecto el Gerente del Metro Ramiro Márquez señalaba en marzo de 2008: “Estamos orgullosos por aportarle al desarrollo y crecimiento de la zona, a la competitividad de nuestra ciudad y a la buena imagen de nuestro país en el exterior”⁶¹

En las últimas administraciones, con el centro de eventos de Plaza mayor “de Luís Pérez”, El Orquideorama “de Fajardo” y los coliseos en forma de montañas que se levantan en esta última administración, se manifiesta la preocupación de ganar atraktividad, de gustarles a los otros, de adornarse y gastar un poco más elementos llamativos, como lo es un cable único en el mundo. Por eso no basta que sea un sistema de cable liviano, como una garrucha o un sistema convencional que pase desapercibido, el impacto mediático es importante, y por ello se deben aplicar preferiblemente, acciones contundentes desde el punto de vista simbólico,

⁶¹ .Tomado de: Nuestro Metro Marzo de 2008 No.65 año 7. [Consultada: junio de 2009].

sus dimensiones, colores y texturas son muy importantes como hemos visto, se debe procurar, en la medida de lo posible, una intervención espectacular que genere ese impacto adicional al que implica su aplicación básica como medio de transporte.

Con el Metrocable se trata de afirmar una identidad de cara al mundo, mediante un proyecto que tiene mucho que ver con la conformación de una marca (una marca de ciudad) en un proyecto del que **todos** se hacen partícipes (quiéranlo o no), para que se unan a las directrices en ese despliegue hacia afuera, sin que se cuestione demasiado ese sentido y la posibilidad, que también existe, de aplicar ese esfuerzo hacia adentro.

Son diversas las formas cómo se construye el cable desde la reproducción de cierto orden simbólico. Lo ideológico, onírico y emocional hace parte decisiva de la mercantilización. En la estrategia de su incorporación a esa estrategia de mercadeo de la ciudad.

Es un ícono, se constituye en un símbolo de lo que se ha llamado “la nueva Medellín”, y su valor simbólico se refuerza con las visitas ilustres como los reyes de España, o los senadores norteamericanos, y su carácter monumental se destaca cada vez en diversas publicaciones nacionales e internacionales.

A continuación se presentan una serie de fragmentos y recortes de prensa en los que se da cuenta del fenómeno:



Ilustración 42. Nota de prensa anunciando un evento internacional en Medellín

Al lado del titular de prensa se destaca una fotografía del cable, la noticia es acerca de un evento de gran relevancia económica que la Presidencia de la República prefirió hacer en Medellín: se puede leer: "...es todo un honor que a tierras antioqueñas llegue el Secretario de Comercio de la primera economía del mundo, el señor Carlos Gutiérrez, acompañado de miembros demócratas y republicanos del Congreso norteamericano. Entre otras cosas, porque esto ayuda a los propósitos de internacionalización de las actividades productivas locales y porque proyecta al mundo la imagen de una ciudad de y para los negocios"⁶².

En muchos de esos eventos, frente a los reyes de España, a la delegación de senadores norteamericanos o a la alcaldesa de Milán, se aprecia una actitud de los mandatarios locales y de la prensa muy particular, la manifestación de lo que Sennet llama una "Necesidad adolescente" de hacerse a una imagen auto-construida, como solución al problema de la identidad. Este símil facilita la apreciación de otra dimensión simbólica de este objeto tecnológico y se hace pertinente para explicar el lugar que se le da al cable en las dinámicas de identidad y de diferenciación en que se está insertando la ciudad. Se utiliza el artefacto de manera análoga a la forma los adolescentes suelen usarlas para proyectar ciertos poderes imaginarios: una motocicleta, un computador portátil o un teléfono de última generación se consideran piezas claves para encajar en ciertos engranajes sociales o para diferenciarse de otros. De esta manera dichas infraestructuras urbanas también pueden interpretarse como objetos-signo.

Al contar con un artefacto de estas características, la ciudad refuerza su identidad, de la mano con el *ethos* paisa se inviste el artefacto urbano con rasgos casi mágicos. Tener el primer metro, tener el Metrocable cable, o contar con el primer el tranvía reinventado constituyen hechos significativos que trascienden su aprovechamiento material para las funciones urbanas. Este proyecto encaja muy bien en la idiosincrasia paisa, quien con la reiterada pregunta de cómo te ha parecido todo?", y estás amañado?", llegan a cansar al visitante.

"Todo lo que se diga del metro y sus arandelas es poco para lo que significa este medio de transporte masivo, que se ha convertido en referente obligado de la ciudad y,

⁶² Fuente: El Colombiano, Septiembre 13 de 2007

*a los ojos de muchos, en un descreste de la ingeniería "made in Medellín", que deja boquiabierto a medio mundo*⁶³.

En un artículo de prensa acerca de la colocación de una Pilona del nuevo sistema a Arví se destaca *"El espectáculo le aumentó el orgullo a la gente de ser antioqueña por todas las cosas que somos capaces de hacer con tal de conquistar el desarrollo"* N.M. Sept. 2009, P.5)

Si algún tema en el que Antioquia gana es cuando se identifica. EPM ... Otro ejemplo es Metrocable. Cuando entendimos que esa montañas no eran un problema si no una oportunidad, nos volvimos referentes mundiales. Unos técnicos dicen que un problema del túnel férreo es la pendiente. También decían en su momento con metrocable, que ese tipo de cables eran turísticos y no para pasajeros. No peliemos con la identidad. Reconozcámosla y aprovechémosla" Aníbal Gaviria Correa, gobernador de Antioquia⁶⁴

⁶³ El Colombiano. s.f.

⁶⁴ El Colombiano 6 de noviembre de 2007.

5. CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

El estudio del caso de inserción del Metrocable en la ciudad de Medellín, construido desde un marco teórico fundamentado en la filosofía de la tecnología y en la concepción del espacio de Santos y Lefebvre, e interpretado a partir del análisis documental y testimonial de información obtenida de actores participantes en el proceso de construcción e implementación, permitió obtener las siguientes conclusiones:

- Considerando las características del proceso de producción y de su utilización, así como su configuración material y funcional, puede afirmarse que el Metrocable responde a la categoría de artefacto tecnológico traduciendo en su forma material la intención preexistente asociada al transporte de personas, no obstante una vez puesto en funcionamiento, o en contacto con la sociedad mediante el uso, su sentido inicial se ha trastocado debido a su estrecho contacto social y a sus interacciones espaciales.
- Esta intervención, implica una forma de transportarse que marca un contraste con las tradicionales de la zona dónde se implementó, fomentando un nuevo tipo de relaciones con el espacio. Aunque el Metrocable como tal no impida directamente el desarrollo de algunas de esas acciones, su presencia si tiene un efecto regulador del espacio, y produce una innegable perturbación o cohibición a ciertas prácticas urbanas o de raigambre campesina acordes a la historia de estos barrios.
- En el caso del Metrocable, a diferencia de otros artefactos, la relación con las personas es más directa, ofreciéndoseles no solo desde afuera, como una presencia en su territorio, sino permitiendo un conocimiento y una relación desde adentro, como un sistema en el cual se desarrolla una parte de sus actividades cotidianas y de sus interacciones socio espaciales.
- Este artefacto es un producto tecnológico en el que se mezclan, además de su función principal, resultados inesperados y beneficios no previstos. Esta particularidad, tiene que ver con la interacción espacial y social que se requiere para el cumplimiento de dicha

función principal y permite denominarlo como un artefacto multifuncional de un impacto social relevante.

- El Metrocable es mucho más que un medio de transporte construido por un equipo técnico, siendo la descripción puramente funcional y material muy limitada para entender su lugar en la ciudad y en las prácticas sociales. Este se caracteriza más bien, por ser un producto socialmente elaborado, fruto de un trabajo y participe, mediante el servicio que presta a funcionamiento y la operatividad del entorno en que se inserta, pudiendo de este modo potenciar o restringir ciertas formas de relación social, el desarrollo de ciertas acciones de manera más eficiente o por el contrario fomentar el aislamiento de los individuos.
- Las modificaciones que se producen en del artefacto y en espacio tras la inserción son asimétricas, siendo mayores las que impone el artefacto al espacio. Se destacan dos maneras de la esta interacción socioespacial: una de ellas, la naturalización, consiste en la mimetización del artefacto en el espacio, y se da a partir de la adopción de éste de las formas y dinámicas del territorio; mientras que la segunda, mas aplicable al caso de estudio, consiste en la extensión de las características del artefacto hacia el territorio produciendo como resultado su colonización o *tecnologización*.

Las modificaciones del artefacto como tal son más modestas, y se concentran principalmente en su dimensión simbólica, cambiando los sentidos asignados al cable inicialmente. La multifuncionalidad, y la interacción con múltiples objetos y agentes en el espacio produce su reconstrucción continua a diferentes niveles, manifestándose allí una lógica de renovación permanente o de causalidad acumulativa, de modo que la próxima intervención, y el próximo artefacto, de cierta manera se basa en el anterior, y es de esperar que capitalice los resultados, significados y eventos inesperados que surgieron la última vez que se aplicó.

De otro lado, a pesar de que el artefacto, en tanto prótesis, parte de la preocupación de atender una necesidad, con el paso del tiempo va obligando a los usuarios y vecinos a que, más bien, se adapten a él, direccionando desde aspectos tan sencillos como la lógica de circulación, hasta otros tan propios como la hora a la que deben regresar a sus casas, o los comportamientos que deben adoptar en público, promoviéndose de esta manera la uniformización de las personas y su dependencia del artefacto.

A este respecto puede afirmarse también que esta colonización del artefacto tiene su resistencia, y no deja de ser un punto de choque entre dos lógicas, una interfase entre el orden de la regulación y el de la espontaneidad, entre un espacio liso por exigencia técnica y un espacio rugoso y múltiple por inercia social.

- Dentro de las prácticas promovidas o modificadas por el Metrocable se destacan el efecto de temporización del barrio, que puede calificarse como una práctica social inducida, y las interacciones sociales que surgen en nuevos escenarios como las escaleras de las estaciones o en la plataforma de transferencia hacia el Metro, en este grupo el espacio interior de las cabinas fue identificado como un microescenario urbano privilegiado, el cual se caracteriza por su alto potencial como lugar de intercambio social y transmisión de imaginarios urbanos.
- La seguridad, el control y la vigilancia, garantizados por la Policía Metro, los empleados y por la empresa de vigilancia privada, ocupan un lugar importante como mediadores entre los usuarios y el sistema tecnológico. Éstos mediante el direccionamiento de los comportamientos son en buena medida los encargados que el régimen tecnológico de la regulación se preserve y se reproduzca.
- La presencia y la adopción a las normas de funcionamiento propias de este artefacto también producen un impacto sociotécnico, el cual se hace efectivo a partir del involucramiento que hace de las personas en la lógica del artefacto, ya que éstas, más que usar el cable y seguir de largo, terminan afectados por la modificación de sus imaginarios y referentes, se convierten en usuarios del cable, (ó en habitantes de un barrio con cable) y de esta manera agregan a su condición básica de ciudadanos la de sujetos técnicos, más sofisticados y hábiles en el manejo operacional de ciertas tecnologías.

De un modo similar, el cable llega a ocupar para la identidad del barrio, constituyéndose en una pieza clave del engranaje técnico, social y territorial que definirá el barrio en el futuro, después de la inserción se irá convirtiendo paulatinamente en un barrio reestructurado con cierto implante, en un barrio cyborg o en un binomio socio-técnico, de modo que, su devenir y su identidad estarán ligados indefectiblemente a los preceptos de que dieron origen la maquinaria.

Las incidencias expuestas anteriormente permitieron evidenciar la manera cómo esta intervención tecnológica sobre el espacio, es también una intervención sobre la sociedad.

- También se constató la alta carga valorativa y simbólica asignada al artefacto: La promoción de intención de llevar cultura de educar o de llevar seguridad, para integrar socio espacialmente a los habitantes de estas zonas mediante este tipo de intervenciones, destacadas en la primera parte de este trabajo para otros momentos históricos, aquí se hace evidente una vez más, ante el panorama explorado se puede afirmar que el Metrocable, es más que un instrumento para llevar personas es un instrumento social con de un alto impacto.

Las cargas simbólicas o valorativas más destacadas, asignadas al Metrocable tienen que ver con su papel en la transformación social y espacial, en la seguridad y la cohesión urbana:

Inducir la transformación social alrededor de cada una de esas obras es un imaginario reiterativo, se cree que con su llegada las cosas cambiarán para mejorar, y de esta manera se consolida el anhelo o la impaciencia por su llegada. Desde lo simbólico se opera razonando de la siguiente manera: si el barrio, o la ciudad, contaran con aquel objeto, entonces se alcanzará un estado deseado, que trasciende la aplicación del sistema de transporte: la transformación social, el bienestar, la calidad de vida, la seguridad ó un mejor estatus, son algunos de esos anhelos no siempre enunciados.

- A partir de declaraciones de prensa y la retórica institucional el Metrocable se consolida como un signo que reivindica e incluye a las comunidades dentro de la ciudad, dejando una imagen positiva de aquellos que lo construyen y operan, a pesar que en el fondo persistan las condiciones injustas que obligaron a esas comunidades a asentarse tan lejos y en territorios con condiciones tan agrestes e inapropiadas. Se advierte que una actuación física de este tipo al ser tan visible y espectacular se hace más propicia para producir un mayor impacto simbólico y mayores dividendos políticos que la implementación de programas sociales.

- Con esta intervención se plantea un tipo de producto que permite llevar un mensaje a un grupo amplio de sujetos gobernados por órdenes de expectativas, imaginarios y referentes simbólicos diferentes. Esto permite visualizar cómo el hacer del artefacto un objeto llamativo que seduzca al usuario es un asunto que no es secundario ni banal y cómo

se deben aplicar preferiblemente, acciones contundentes desde el punto de vista simbólico para alcanzar ese fin, sus dimensiones, colores y texturas son muy importantes, como se ha visto se debe procurar, en la medida de lo posible, una intervención espectacular que genere ese impacto adicional al que implica su aplicación básica como medio de transporte.

- Esta compilación de referencias muestra que su materialidad parece pasar a un segundo plano para dar paso a una especie de carcasa imaginaria, a una realidad alterna que lo envuelve, siendo imposible afirmar que el cable sea exclusivamente alguna de estas y que quede reflejado fielmente en una de las descripciones. En consecuencia, es necesario aceptar que el artefacto tecnológico es, tanto en su estructura material como en los imaginarios que se le asignan, un instrumento pero que también es una idea, o mejor un significativo.
- En ocasiones el Metrocable llega incluso a recargarse de alusiones metafóricas, identificándolo como una vía concreta para reforzar valores como la solidaridad, el amor o la fraternidad. Esta condición de artefacto receptor de asignaciones valorativas refleja una característica muy típica de esta intervención, facilitándole además su ingreso en ese contexto espacial y en otros similares.
- Respecto a la percepción del espacio es notable el marcado contraste que se da entre recorrerlo a nivel del suelo, por sus calles y escalinatas, o hacer el recorrido mediante el “sobrevuelo” que permite el cable, estas experiencias dejan visiones muy diferentes del espacio y traen consecuencias importantes en la reconfiguración de las experiencias sociales y en la ubicación de los sujetos en el territorio. Una consecuencia de este fenómeno es, por ejemplo, la forma en que las cabinas se hacen superficies para la pauta publicitaria las fachadas y el territorio también, convirtiéndose para los visitantes, en un territorio-valla, en un museo, o incluso en una experiencia afín a la de un parque temático.
- Este es un caso que refleja el protagonismo de la ingeniería en la definición del espacio, y de ello da cuenta el papel de la Empresa de Transporte masivo del Valle de Aburrá (Metro), ésta con su perfil tecnocrático es, como gestora del proyecto, como decisora, como operadora del sistema, y como interlocutora con los ciudadanos, muy importante. Más que hacer un cuestionamiento a su eficiencia y desempeño como empresa llama la atención que llegue a definir prácticamente todas las características de un artefacto que afectará de

manera tan directa y notable la espacialidad y las dinámicas sociales sobre el espacio urbano.

- El Metrocable también se ha constituido en una pieza clave dentro del proceso de afirmar una identidad de la ciudad de cara al mundo, mediante un proyecto una marca de ciudad. Es un ícono y se constituye en un símbolo de lo que se ha llamado “la Nueva Medellín”, su valor simbólico se refuerza con las visitas ilustres como los reyes de España, o los senadores norteamericanos, y su carácter monumental se destaca cada vez en diversas publicaciones nacionales e internacionales. Con este artefacto tecnológico la ciudad parece haber encontrado una vía adecuada para acceder al estatus de ciudad distinguida, que merece ser visitada, de atracción turística visible en la escala planetaria. En este sentido el Metrocable hace su aporte a una estrategia que incluye coliseos, museos y otros dispositivos vistosos como pirámides de colores y alumbrados navideños.

- En este caso se vislumbra un ejemplo valioso de posicionarse frente a la tecnología: se trata del dominio que El Metro y de los gobiernos locales, no con poca creatividad lograron de este artefacto, utilizado en países del primer mundo, para deportes invernales en exclusivos condominios alpinos. Esta apropiación de esa tecnología, y su aplicación a favor de los habitantes de unos barrios populares, no puede desconocerse y ejemplifica de muy buena manera cómo innovaciones tecnológicas locales se constituyen en actos de resistencia, transgrediendo patrones de poder y mecanismos de dominación preestablecidos y/o tradicionales en los que unos producen tecnología y otros la utilizan pasivamente.

- En este punto es importante insistir en la manera como la aplicación particular de la Línea K nacida en Medellín, en Santo Domingo, marca un punto de inflexión en la aplicación de esta tecnología constituyéndose en un tipo de artefacto y un paquete de intervención espacial bastante original. en un ejemplo que ya ha empezado a replicarse en más de 10 ciudades alrededor del mundo. Incluso se pueden distinguir otros casos de aplicaciones tecnológicas en el territorio que quedan bien caracterizadas con el ejercicio investigativo que se ha presentado en este trabajo. Al momento de cierre de esta investigación por ejemplo ya empieza a causar revuelo una nueva propuesta para la ciudad: un sistema de escaleras eléctricas para ser incorporado en los barrios marginales del occidente de Medellín para facilitar la movilidad.

- Pudo evidenciarse cómo la definición de las necesidades que atenderá el artefacto no es un asunto simple y directo, porque estas no se suscriben a demandas naturales obvias, y pueden provenir, también, de otras necesidades más complejas de orden material, social, simbólico, ó político, etc. ó estar construidas desde discursos y lógicas particulares con arreglo a diversos intereses. De acuerdo a esto puede afirmarse que este artefacto tecnológico es un objeto proclive a recibir demandas que desbordan su capacidad de intervenir sobre la realidad, como por ejemplo las originadas en la historia llena de carencias que caracteriza los barrios donde se hizo esta intervención.

Frente a esta situación es posible entonces diferenciar dos tipos de necesidades: de un lado las asociadas a necesidades directrices que son el motivo principal de la intervención, y con cuyo incumplimiento, la empresa tecnológica fracasaría; y de otro lado, otro grupo conformado por las necesidades tributarias o recurrentes, las cuales, a pesar de parecer secundarias, son las que en este caso terminaron cargando y construyendo el papel que ha llegado a identificar al artefacto para la ciudad y para las comunidades.

- Según lo que se ha observado tras pocos años de funcionamiento, y proyectándolo hacia el futuro, aprovechando entre otros el contraste que permite el ejercicio de análisis de las fallas, estas personas y este territorio irán subordinado su forma, sus prácticas y su funcionamiento al Metrocable, es decir cada vez será mayor su peso relativo respecto a los viejos artefactos y mayor la dominación de las prácticas sociales asociadas a estos, dándose a partir del volcamiento de los demás objetos y prácticas hacia el sistema, un reforzamiento gradual de la dependencia, fomentando cierto “analfabetismo” o atrofia en la solución del mismo objetivo que cumple el artefacto por otras vías menos directas y eficientes.

Esta situación -que podría entenderse como la cara oculta del beneficio del artefacto- advierte de una vulnerabilidad, del riesgo a padecer una atrofia en otros circuitos muy ricos como los del transporte tradicional o los de las prácticas sociales no tecnologizadas asociadas al transporte. Ante esta situación se planteó una alternativa que consiste en cultivar y fomentar lo que desde el mismo lenguaje tecnológico hemos denominado redundancias.

Se trata de no permitir la atrofia de otros circuitos de transporte, menos eficientes y menos directos, pero necesarios, ya que estos hacen parte de la estructura fundamental que

conformó (y conforma) ese espacio y son necesarios para que se mantenga la riqueza y la diversidad del territorio.

Esbozar una propuesta práctica basada en soluciones tecnológicas redundantes y en el sostenimiento de los viejos circuitos es deseable y necesario, pero desborda el alcance de esta investigación. Esta propuesta hacia un espacio menos homogéneo y menos isotrópico podrá quizás iría en contra de estos principios tecnológicos pero permitirá otros beneficios, sociales y de interacción.

La reflexión anterior ofrece elementos para cuestionar las soluciones predominantemente objetuales o de alta tecnología, poner en suspenso el entusiasmo que la solución tecnología genera y promover otras más creativas que involucren elementos propios del espacio dinámicas locales y materiales conocidos por la gente, o que tengan un mayor componente social u orientación a las acciones, permitirían descargar un poco las expectativas exageradas, y hasta fetichistas, respecto a que el nuevo artefacto traerá consigo “todo aquello que hace falta”, dando cabida a procesos sociales, o de intervenciones simbólicas de aprendizaje a sujetos menos dependientes.

- Es conveniente poner en suspenso la primacía de la intencionalidad técnica en lo que se refiere a intervenciones espaciales de este tipo, incorporando, elementos mucho más amplios y complejos, que incluyan la pregunta por su contexto, por el sentido del espacio en que se insertan y por las particularidades de los grupos sociales a los que están destinados. Entendiéndolos como sistemas socioespaciales de redes interdependientes y superpuestas, donde los cambios de unas necesariamente afectan a las demás.

También se destaca la necesidad de tener muy presente la visión histórica de los espacios urbanos como el producto, no solamente de quien diseña – técnicos, planificadores e ingenieros- sino también, y principalmente de los habitantes, que los habitan, los construyen y los significan cotidianamente. Para este tipo de intervenciones habría que inventar otra forma de acercamiento y de representación del espacio para poder reflejar de una mejor manera la complejidad de sus elementos y sus dinámicas

- El sistema de transporte por cable aéreo Metrocable se ha ido posicionando como protagonista en la escena del desarrollo urbano de Medellín, y a la vez, en una herramienta,

es decir, se ha constituido tanto en un apoyo instrumental para el transporte de los ciudadanos como en un apoyo ideológico a favor de ciertos planes definidos para la ciudad, siendo utilizado a partir de diversas construcciones discursivas e imaginarias, desde diversos agentes como las administraciones locales o la empresa privada. Estos elementos, tratados someramente en la investigación, necesariamente remiten a la dimensión política del artefacto. Máxime si se tiene en cuenta que estos artefactos, por su gran capacidad transformadora y de impacto se constituyen en una pieza clave para llevar a cabo una acción del discurso dominante sobre la práctica social y sobre el espacio.

Para una investigación posterior podría plantearse entonces una cuarta categoría, que se ocupe de revisar la lectura del caso en clave política. Partiendo de estas premisas podría esbozarse la categoría de objeto-argumento, categoría que se concentre propiamente en la dimensión política de los artefactos, de las diversas formas como estos pueden encarnar formas de poder y autoridad, de su lugar en discursos más amplios que desbordan lo puramente simbólico y ofrecen sentidos que hacen parte de cadenas significantes, argumentales, o discursivas, mucho más complejas, como las de la competitividad o la sostenibilidad.

Epílogo

A partir del bombardeo permanente y de la promoción que se da del Metrocable desde los diferentes medios y percepciones, este se va consolidando desde el imaginario colectivo, en un paquete deseable, en un anhelo colectivo de los habitantes de la ciudad por contar con un cable más, y en particular de los habitantes de algunos barrios a ciudad que aspiran a contar con uno. De un momento a otro ya el referente “metroables”, ó “hacer más metroables” conlleva una intencionalidad que, no estaba presente, al inicio de esta “empresa urbano-tecnológica” en la cual se embarco, la ciudad.

La conformación de un anhelo social, centrar la atención en tener un cable, es un circuito que se realimenta, que refuerza simbólicamente el poder del artefacto, es recogida por la administración de la ciudad y por los futuros gobernantes. De esta manera desde ya se va preparando el terreno y la construcción de otros cables aéreos en la ciudad es un anhelo de muchos barrios como La Sierra, Buenos Aires y Doce de Octubre.

Ante este panorama es necesario adoptar una posición responsable y advertir que, la realidad de barrios como Santo Domingo o Popular, en los que se asocia el cable a una redención, se ha construido desde los estragos de un sistema que ha llevado lejos el deterioro de la vida para muchos seres humanos, produciendo trágicas realidades de pobreza y violencia en muchos de sus territorios, y que esta realidad sigue presente no sólo en las zonas que resultaron favorecidas con la inserción tecnológica sino también en las de más arriba, en esos barrios desde los que se ve la última estación del cable allá a lo lejos, en esos que aspirarán a que un día les llegue uno de esos “milagros”. Pero el cable aunque parezca tan provechoso y versátil no alcanzará a extenderse hasta esos lugares tan lejanos, donde también viven personas que hoy en día repiten la historia de los que llegaron a Santo Domingo hace mas de 40 años.

Por ello es muy paradójica la celebración que se hace con la llegada del cable con cada acto de inauguración, porque allí mismo a unas cuadras de donde emerge la fantástica estructura hay una realidad catastrófica que habla del fracaso de una sociedad injusta y excluyente, para cuya inclusión no será suficiente ningún artefacto por más sofisticado que sea si las condiciones económicas persisten.

Como se ha mostrado el cable además de transportar se convierte en un dispositivo simbólico sumamente útil para la construcción de un discurso que habla de un bienestar urbano que es “de mostrar” pero, puede afirmarse, ante ciertos eventos recientes que el miedo no ha pasado del todo, que la miseria persiste y que toda esta estrategia, de la cual el artefacto es protagonista, es una estrategia de administración de la crisis, y que ese bienestar sí es importante como un inicio, pero que aún es insuficiente si se tiene cuenta una escala más amplia, si se consideran las dimensiones de aquello que se muestra “controlado y resuelto”, y que parece al visitante tan tranquilo desde la seguridad, desde el balanceo de las cabinas de colores. Es así como la inserción que parece muy exitosa, y que tiene un gran mérito a cierta escala, se diluye cuando se mira un par de kilómetros más allá del eje del cable.

No está de más reiterar en que existe un peligro en aceptar de manera simplificadora su función como dispositivo de la equidad social, y en recargar el artefacto de demasiadas expectativas, ya que esto puede traer efectos perversos entre los que se puede destacar la ilusión del deber cumplido del estado al “beneficiar una zona” con un nuevo cable, o la

sensación de discriminación o desánimo de aquellos barrios que no alcanzaron a clasificar para acceder a tan anhelado paquete.

La pobreza sigue siendo un fenómeno generalizado en la zona y en tal sentido, es posible que el efecto del cable desde los imaginarios y los discursos haya sido contundente, pero en lo fundamental la situación socioeconómica que dio origen esa deuda sigue creciendo, como sucede con un crédito hipotecario si no se tiene una cuota adecuada, la deuda crece y por más eficaz que sea esta tecnología o las que vendrán, la tarea será imposible de cubrir ninguna prótesis, por más poderosa y eficiente que esta sea.

Es necesario mantener siempre presente que al abandonar la escala de la zona de influencia directa, y antes de entrar en la imagen que de la ciudad se construye desde lo mediático, en ese nivel intermedio que está compuesto por la gran mayoría de las personas reales, en todos esos otros fragmento de los “sin-cable”, de los no privilegiados, de los “desconectados” persiste una tarea, para la que la Tecnología, quizás sea insuficiente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agudelo Vélez Laura. (2008). Racionalidad de la oferta y lógicas de uso en Los sistemas de transporte masivo: Exploraciones en Medellín – Colombia. Magíster en Estudios Urbano–Regionales. Universidad Nacional de Colombia: documento sin publicar.
- Barreda, Andrés. (2005). Análisis geopolítico del contexto regional. *Geopolítica de los recursos naturales y acuerdos comerciales en Sudamérica*. Bolivia: publicat per Fobomade.
- Botero Gómez, Fabio. (1998). Historia del transporte público de Medellín 1890-1990. Medellín: Secretaría de educación y cultura.
- Botero Herrera, Fernando. (1996). Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses. Medellín: Colección Clío Editorial, Universidad de Antioquia.
- Borgman, Albert. (1984). *Technology and the Character of Contemporary Life*. Chicago: Univ. of Chicago Press.
- Bowker, Geof. (1991). El auge de la investigación industrial. Serres, Michel. *Historia de las ciencias*. pp. 527-551. Madrid: Cátedra.
- Bunge, Mario. (1972). *La ciencia, su método y su filosofía*, Buenos Aires: Siglo Veinte.
- Deslauries, James Pierre. (2004). Investigación cualitativa-Guía práctica. Doctorado ciencias de la educación Rude Colombia. Colombia, Pereira: editorial Papiro.
- Escobar Calle, Miguel. (2003). *La ciudad y sus cronistas*. Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano.
- Feenberg Andrew. (2006). Del esencialismo al constructivismo: la filosofía de la tecnología en la encrucijada por Andrew Feenberg. En:
<http://www.sfu.ca/~andrewf/U2%20Feenberg.pdf>. [Consultada: octubre 6 de 2008].

García Vásquez, Carlos. (2004). Ciudad hojaldre, visiones urbanas del siglo XXI. Barcelona: Gustavo Gili S.A.

Graham Stephen y Simon Marvin. (2001). Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. London: Routledge.

Heidegger, Martin (1977a). The Question Concerning Technology, W. Lovitt, trans. New York: Harper and Row.

Hernández M., Luís Humberto. (2001). Técnica y tecnología. Problemas conceptuales. Departamento de Filosofía de la técnica. *Técnica y tecnología: selección crítica de textos. Grupos de investigación filosofía y etología, filosofía de la técnica* (pp. 7 – 23). Cali: Universidad del Valle.

Hobsbawm, Eric. (2002a). La era del imperio, 1975-1914. Buenos Aires: Planeta.

_____ (2002b). Historia del siglo XX. Buenos Aires: Planeta.

Huges Thomas P. (1993). Networks of Power. Londres: The Johns Hopkins Press Ltda.

Instituto Mi Río. (1997). El río Medellín. Historia gráfica. Medellín: Mi Río.

Ladriere, Jean. (2001). Técnica y tecnología. Problemas conceptuales. Departamento de Filosofía de la técnica. *Técnica y tecnología: selección crítica de textos. Grupos de investigación filosofía y etología, filosofía de la técnica* (pp. 48 – 55). Cali: Universidad del Valle.

Lefebvre, Henri. (1976). El derecho a la ciudad. Barcelona: ediciones Península.

Manzini, Ezio. (1996). Artefacto: hacia una ecología del ambiente artificial. Madrid: Celeste ediciones.

Moles, Abraham. (1971). Sociodinámica de la Cultura. Buenos Aires: Paidós.

Mosquera, Juan Fernando. (2005, Septiembre) Guión Literario “Medellín del miedo a la esperanza”. Medellín: Dirección de Comunicaciones de la Alcaldía de Medellín.

Osorio, Carlos. (2002). Enfoque sobre la tecnología. *Revista Iberoamericana de ciencia, tecnología, sociedad e innovación. N° 2, enero-abril*. [Recuperado en agosto 14 de 2008].

Pinch, Trevor y Bijker, Wiebe. (1987) “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other”. Bijker, Wiebe, Hughes, Thomas, y Pinch, Trevor (eds.). *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, The MIT Press, Cambridge, MA y London, UK.

Quintanilla, Miguel Ángel. (2005). Tecnología: un enfoque filosófico y otros ensayos de filosofía de la tecnología. México: Fondo de Cultura Económica

Rapp, Friedrich. (1981). Filosofía analítica de la técnica. Buenos Aires: Alfa.

Restrepo Uribe, Jorge y Posada De Geiff, Luz. (1981). *Medellín: su origen progreso y desarrollo*. Medellín: Servigráficas.

Ronderos, Paula y Valderrama, Andrés. (2003). “El futuro de la tecnología: una aproximación desde la historiografía” En: *Revista iberoamericana de ciencia tecnología, sociedad e innovación*. España, núm. 5, enero-abril.

Santos, Milton. (1995). La metamorfosis del espacio habitado. Barcelona: Oikos-tau.

_____ (2000). La naturaleza del espacio. España: Ariel.

Sennet, Richard. (1997). *Carne y piedra*. El cuerpo y la ciudad en la civilización Occidental. Madrid: Alianza.

Silva, Armando. (1997). Imaginarios urbanos: cultura y comunicación urbana. Bogotá: Tercer mundo editores.

Silva Camarena, Juan Manuel. (2000). Humanismo, técnica y tecnología. *Revista de contaduría y administración N° 199, octubre-diciembre*, 18-53. [Recuperado en enero 24 de 2008].

Valderrama, Andrés y Jiménez, Javier. (2005). Tecnología, cultura y resistencia. En: *Revista de estudios sociales*. Bogotá: Universidad de los Andes N.22 Diciembre. pp. 99-103.

Winner, Langdon. (1987). *La ballena y el reactor*. España: Gedisa.

ANEXO 1
ENTREVISTAS

En este anexo se presentan el formato de las entrevistas, la relación de las personas entrevistadas y del contexto espacial y temporal de aplicación de esta herramienta.

Formato de entrevistas:

- Para habitantes y vecinos del Metrocable

Entrevista Tipo 1a
<p>Identificación del informante</p> <p>Nombre: _____</p> <p>Edad: _____</p> <p>Ocupación: _____</p> <p>Lugar de residencia: _____</p> <p>Inicio</p> <p>Con qué frecuencia utiliza el sistema Metro Cable? Que tan cerca está de su casa? Cómo describiría el sistema? Como se lo había imaginado? Mas rápido, más moderno? A que se le parece?</p> <p>Percepción</p> <p>El cable y su uso, ha cambiado su forma de percibir el barrio? En qué? Ha cambiado su visión de la ciudad de Medellín después de la llegada del cable? Que siente que cambia al entrar en la estación o al subir en las cabinas? Cuál es el mayor contraste con las condiciones de afuera?</p> <p>Juicios</p> <p>Qué le gusta cuando usa el metro cable?, qué le disgusta? Qué le gusta y qué le disgusta de la presencia del Cable en el barrio?</p> <p>Cambios</p> <p>Y esto por aquí cómo era antes del cable? Que otros cambios ha generado el Metrocable en el barrio? En los parques, en las calles, en los negocios? Qué hacían para llegar desde el centro? Como hacen ahora? Como cree que podría ser en el futuro? Cómo era el comercio? En que han cambiado las tiendas? Como cree que cambiarán en un futuro? Usted utiliza el cable para ir de compras? Por ejemplo para ir a mercar o a comprar ropa? Visita algún centro comercial? Qué cambios ha tenido y cree que tendrán las terrazas y fachadas de las casas del barrio?</p> <p>Tecnología (ubicar el concepto)</p> <p>La tecnología puede entenderse como los instrumentos y aparatos que permiten aprovechar los avances de la ciencia para facilitar la vida diaria. Por ejemplo, para desplazarnos más fácilmente, para ver más lejos, para comunicarnos a distancia. Teniendo en cuenta esta definición le parece que el Metrocable es artefacto tecnológico o de alta tecnología? Viéndolo como un artefacto o como un aparato, que características de su forma, de sus materiales o funcionamiento destacaría? Como cree que se controla y desde donde se maneja el sistema?</p> <p>Función</p> <p>Además de ser un sistema de transporte, para que más cree que sirve el Metrocable? De qué manera cree que le sirve a los habitantes del barrio además de transportarse? y a Medellín en general para qué mas cree que le puede servir?</p> <p>Hábitos cotidianidad</p> <p>Desde que empezó el cable en qué ha cambiado su rutina? Sus horarios? Qué hace que antes no hacía, o no podía hacer? Hasta que horas funciona el cable? Ha cambiado su rutina para adoptarse a ese horario? Qué pasa si no lo alcanza? Qué haría si el cable dejara de funcionar? Si se suspende por un día, o si para definitivamente, qué cambiaría en su rutina? Y en el barrio qué cambiaría? Con la presencia del cable y su uso ha cambiado su forma de relacionarse con otros (vecinos, visitantes, comerciantes) En qué? Ha conocido nuevas personas en las estaciones o en las cabinas? Qué impresión le dan los visitantes?</p>

- Para los técnicos

Entrevista Tipo 2

Identificación del informante:

Nombre: _____

Edad: _____

Ocupación: _____

Lugar de residencia: _____

Inicio

Participó en el proceso de planeación, montaje o seguimiento el metro cable? En qué aspectos específicamente?

Percepción

Además de ser un sistema de transporte urbano, qué otros referentes se le ocurren para describir el Metrocable? (material y simbólico)

Tecnología

Qué ventajas técnicas ofrece este sistema para la ciudad?

Que efectos destacaría del cable sobre el funcionamiento de la ciudad y sobre la movilidad en particular?

Que efectos destacaría de la presencia del cable sobre el territorio?

Función

Cuál cree que pudo haber sido la intencionalidad inicial de la construcción de este sistema en Medellín?

Además de ser un sistema de transporte, qué función considera que cumple el Cable dentro de sus áreas de influencia directa?

Que necesidades de la gente atenderá? Que actividades facilitará o promoverá? Creará algunas necesidades nuevas? (un mayor consumo, salir a comprar)

Y para la ciudad, qué funciones cree que cumple? Qué opina de su función como elemento turístico ó publicitario?

Qué destacaría de su impacto social? Cree que se pensó alguna vez como elemento de cohesión o de equidad social?

Cree que mediante la inserción de este sistema se promueve la educación, los valores y un mejor comportamiento en la gente?

Qué tipo de prácticas sociales cree que desaparecerán con la llegada del cable? Cuáles sufrirán mayores modificaciones? Cómo cree que el sistema puede modificar las relaciones sociales entre los usuarios y/o los vecinos del sistema?

Piensa que este sistema modificará la percepción de la ciudad, los imaginarios y los referentes simbólicos que los habitantes tienen?

Por qué cree que las intervenciones con Metrocables se hicieron precisamente es estos lugares? Cree que es conveniente seguir aplicándolos en otros y en otras ciudades?

Considera que es un elemento protagónico en la imagen que se ha ido construyendo de la ciudad a nivel nacional y sobretodo internacional? qué destacaría al respecto?

En qué medida cree que el desarrollo de la ciudad depende de infraestructuras tecnológicas como el Metrocable?

Sobre el espacio y el método de representación de los técnicos

Qué aspectos destacaría de los procesos y metodologías que se utilizan para proyectar intervenciones tecnológicas de este tipo? De las herramientas de representación se utilizan? y la visión del ESPACIO que manejamos los técnicos, qué opinión le merece?

Para usted qué y quién es más visible al considerar un territorio a intervenir? Que lógicas propias de esos espacios destacaría? Que resistencias, esperaría? que fuerzas motoras o agentes protagónicos destacaría?

A continuación se presenta a manera de ejemplo una de las entrevistas semiestructuradas sostenida con cuatro jóvenes de algunos barrios vecinos al Metrocable:

Entrevista Grupo 1
Jóvenes de Santo Domingo Savio: sector La Esperanza y Granizal

La primera entrevista semiestructurada buscaba identificar percepciones, asociaciones y/o imaginarios que se han generado alrededor del artefacto tecnológico Metrocable, se logró además, identificar algunos impactos particulares en los usuarios frente a cambios en los hábitos y prácticas de su cotidianidad.

Los participantes en esta entrevista fueron un grupo de jóvenes habitantes del barrio Santo Domingo Savio de la Comuna Popular 1, asiduos visitantes de la Biblioteca Nueva España, y del espacio público construido al exterior de este lugar, sitio que sirvió como lugar de encuentro para conversar sobre su barrio. Se generó un diálogo muy fluido entre el entrevistador y los jóvenes, de esta manera cada uno de ellos iba aportando su opinión frente a las preguntas realizadas y algunas cuestiones que salían espontáneamente a lo largo de la conversación. La realización de estas entrevistas se llevaron a cabo entre julio y agosto del 2009.

Perfil de los entrevistados: Las conversaciones sostenidas con Carlos Alberto, Carlos Andrés, Wbadier y Jhonson, jóvenes habitantes del barrio, con edades entre los 17 y 25 años, los cuales han vivido durante toda su vida en Santo Domingo Savio y sus alrededores. Dos de estos jóvenes poseen estudios secundarios completos y tienen aspiraciones para seguir estudiando, son además los únicos que laboran dentro de este grupo, los otros tres jóvenes no han terminado sus estudios secundarios y no tienen un empleo estable. A pesar de sus diferencias académicas y laborales, estos cinco jóvenes están vinculados de manera muy profunda con su barrio, por el amor que le sienten, por su participación en las mesas barriales o en actividades que buscan cambiarle la cara al barrio, en el rebusque y en su parche de amigos, que extraña pese a su heterogeneidad, por la apropiación especial que se ha tenido del espacio público aledaño a la estación del Metrocable.

En las conversaciones sostenidas con los jóvenes fue muy recurrente escuchar como la instalación del Metrocable—en especial la cercanía de esta estación Santo Domingo—, así como las otras obras de infraestructura urbana, cambiaron las dinámicas violentas que se vivían en el barrio. Así lo plantea los jóvenes:

“... el aspecto físico del barrio cambió, pero más importante que eso, es la seguridad que ahora vivimos. Podemos salir tranquilos a la calle, sin miedo a estar “parchados” por ahí sin que a uno le pase nada”

“El Metrocable ha bajado la intensidad del conflicto que vivimos”

“Antes no había seguridad, antes nadie subía por acá, nos alejaron, no contaban con nosotros”

“Hace cinco años nosotros a las 10 de la noche no podíamos estar en la calle, ni mucho menos un pelao que vivía en Granizal, podía pasar por Carpinelo o por la Esperanza. Hoy uno se puede entrar borracho a las 3 de la mañana y nada le pasa...”

Jhonson plantea al respecto que no deja de reconocer la tranquilidad que vive hoy el barrio y que aunque valore los cambios generados por el Metrocable, siente malestar con algunas disposiciones desmedidas que se hacen desde la administración del Metrocable, es el caso de la extrema vigilancia a la que hoy son sometidos. En muchas oportunidades se han sentido atropellados o discriminados:

Carlos Alberto nos cuenta cómo un día fue sacado de una de las estaciones por tener su pinta de Punkero, luego el policía le robó su I-poud y no pudo decir nada...

“Existe un choque fuerte, ahora siempre nos sentimos vigilados. Existen lugares en donde el paso está vetado como por ‘Puerto Rico’...”

Se alude también a la pérdida de ciertas tradiciones propias del barrio, “hoy la cultura popular se está perdiendo en el barrio”, aunque el Metrocable ha facilitado la movilización de las personas del barrio—ellos así lo expresan—, se

generan ciertos sentimientos ambivalentes con algunos recuerdos de antaño y las restricciones que impone el Metrocable:

“Sentimos tristeza porque ya no podemos utilizar las bicicletas, ni las tablas... Antes el parche era tirarse por las lomas de Santo Domingo hasta caer al Centro o utilizar el “cebollero”, esos camperitos que no les cabía más gente, se acomodaba, gente en la trompa, se salían hasta por las ventanillas y en el capacete, pero era un parche...”

Dicen que hoy en el barrio se siente otro ambiente, la gente habla de manera diferente, su tradición popular se transforma:

“hoy la gente se cree de mejor estrato, te habla diferente, hasta te tutean, antes esto no se usaba por acá...”

Al respecto estos jóvenes expresaron que sienten con profunda preocupación la puesta en operación del cable de Santa Elena en Parque Arvi, pues plantean que:

“ya nunca los parches serán como antes, las caminadas, hasta llegar donde Martina a comer empanada, ni se podrán fumar tranquilamente un cigarrillo, ni chacotear con los amigos, todo esto se irá perdiendo...”

Otro aspecto interesante a resaltar puesto en discusión es la integración con la ciudad, así lo perciben:

“Antes uno no conocían a Medellín, difícilmente se bajaba al Centro...”

Ideales de progreso... El Metrocable también ha incrementado los costos del suelo, ellos cuentan cómo una casa antes del 2005 podía costar en arrendamiento entre \$70.000 y \$100.000, ahora una casa en las inmediaciones de la estación del Metrocable no baja de \$300.000 el arriendo y se compran por no menos de \$30.000.000. Es posible ver como la demanda de bienes y servicios se ha incrementado, se pueden encontrar hoy cajeros automáticos, gimnasio, almacenes de ropa, parques de recreación y una variada oferta gastronómica...

Las tarifas del Metro, el Metrocable y el sistema integrado de transporte han aumentado la cobertura de movilización, reduciendo sustancialmente tanto el costo del transporte como el tiempo de desplazamiento, esto según los mingueños—gentilicio de los habitantes de Santo Domingo— ha contribuido a su economía. Hoy muchas personas por \$1400 se pueden desplazar casi hacia cualquier sector de la ciudad. Sin embargo plantean estos jóvenes, que la fuerte demanda del Metrocable hace que en horas pico las filas se hagan interminables, haciendo el transporte lento y tedioso por la larga espera...

Imaginario de futuro... Frente a preguntas por imaginarios futuros son pocas las palabras que se dicen, pareciese como si el futuro para ellos no importara o más bien no se pensara, y es entendible que frente a todas las dificultades soportas a lo largo de sus vidas, en su pasado, la opción que tiene hoy es:

“... la de vivir desde el presente y para el presente, no se sabe que pueda pasar mañana”

Esta perspectiva frente al futuro deja ver como la lógica de vivencia está ligada al pragmatismo de aquello que es inmediato y evidente. Es poco visible un sentido de la previsión y la planeación. El "no futuro" de los jóvenes se nutre de una lógica comunitaria de supervivencia donde todos, niños, viejos, jóvenes, mujeres están en función del diario vivir. Porque al día siguiente no se sabe qué va a pasar. En cualquier caso es con la familia y con los vecinos más cercanos con quienes se puede garantizar el diario vivir.

De cara a pensarse el futuro del barrio Jhonson se atrevió a plantear que no sería nada raro que en poco tiempo los estén sacando para realizar un hotel lujoso en donde las lógicas populares del barrio no tendrían cabida.

Otro aspecto importante generado con esta conversación es las múltiples funciones que ha adquirido para estos jóvenes el Cable:

“...se ha convertido en un espacio para conocer gente, mucha gente nos visita. Antes este era un lugar vetado para Medellín, nadie subía por acá, a los taxistas les daba miedo. Hoy todos los días vemos turistas, la gente se baja del

Metrocable a conocer Santo Domingo sin ningún problema, nosotros podemos disfrutar al ver mujeres tan bonitas y en algunas ocasiones hemos conseguido amigos”

El Metrocable ha tenido también otras funciones: ha servido como refugio para la lluvia, centro de encuentro, referente simbólico de progreso...

A continuación se presentan los perfiles de los técnicos entrevistados y se muestra como ejemplo algunos fragmentos de la entrevista realizada a Ricardo Smith:

**Entrevistas grupo 2:
Técnicos del Metrocable y políticos**

Las entrevistas realizadas a los técnicos presentados a continuación se realizaron entre agosto y septiembre de 2009, en las instalaciones de las oficinas del Metrocable, en el caso de los funcionarios que trabajan allí, en las oficinas de Integral S.A, en el caso del interventor y el gestor ambiental, y en las oficinas de Secretaría de transporte de Medellín.

León René Pérez
Ingeniero Civil
Área de interventoría y supervisión en la construcción del sistema Metrocable

Oscar Vargas
Ingeniero Ambiental
Área de Gestión Ambiental

Juan Álvaro González.
Sociólogo de la gerencia social
Área de Planeación del Metro.
9 años Encargado de la gestión social.

Luis Ramón Pérez
Ingeniero mecánico área de planeación Metro.
Especialista en preparación y evaluación de proyectos.

Ricardo Smith Q.
Secretario de tránsito y transporte de Medellín.

Artefactos planeados desde las lógicas ingenieriles desde unos preceptos de eficiencia, usando herramientas matemáticas y una visión particular de la realidad. Afectan a la ciudad y llegan a insertarse allí.

Las intervenciones de transporte. Las necesidades de la ciudad son claras: es necesario mejorar el transporte público. El 82% de los viajes se hacen en transporte público o a pie.
Hay una demanda clara y se requieren soluciones-Técnicas a problemas claves del funcionamiento urbano.

Un sistema de transporte público que debe ser atractivo, nuevo, cómodo, confiable que sea llamativo es una característica importante y allí el diseño, el aspecto puede aportar para complementar su eficiencia tecnológica.

Por ejemplo en las terminales de ruta, un problema ...
Quedaron inmersos en un entorno urbano. Se complementa el artefacto con una intervención combinada, deportivas comunitarias. De beneficio social.
Hay una funcionalidad mixta.
Un problema es que son muy costosas. Equipamientos de 9000 millones de pesos

Una acción adecuada para la ciudad,

Se identifica una necesidad, comunidades insistentes, unas con unos problemas más graves que otros ...

La comunidad no los quiere allí-el lineamiento es mantener los buses donde están.

Las acciones judiciales condicionan el actual...

Como criterios: que satisfaga las necesidades de la comunidad el impacto social, los recursos que se tienen, el impacto ambiental, cierta aceptación, la necesidad.

Hay criterios técnicos cuantos buses guardar...

Hay un objetivo primario, y luego se resuelven los secundarios aprovechando para atender varias cosas a la vez. No es una intervención convencional unipropósito.

Se van configurando paquetes alrededor de un impacto...

Mejoran el espacio público, la calidad de vida.

El mismo pasaje para 2 modos de transporte, ha jalonado intervenciones urbanas, ha promovido el orgullo de las comunidades, sentimiento de apropiación. Ha cambiado la actitud de la gente respecto al espacio, a la institucionalidad.

Solución totalmente adecuada desde el punto de vista del transporte. Para esos sitios.

En las horas pico, pero aún así es más eficiente del sistema de buses. La comodidad del mismo pasaje. El metroplus facilita las redundancias,

Para el año próximo se incrementara el presupuesto en cámaras de vigilancia, de fotomulta, pantallas con información en tiempo real, salto en el manejo del tránsito...

El usuario recibe muy bien, en general esas intervenciones (lógica tecnológica) esas novedades marcan mucho.

El entusiasmo se compensa con buenos estudios, así se soportan esas decisiones

ANEXO 2
ANÁLISIS DE PRENSA

A continuación se presenta la relación del material analizado y un documento de apoyo que sirvió como síntesis en el proceso de análisis de esta información:

La revolución de los Metrocables 2003-05-11

Elemento discursivo político:

Instrumento que se crea con el fin de garantizar la equidad social “Es una oportunidad para que sectores marginados se vinculen al progreso y tengan oportunidades reales de gozar, y no de sufrir, los procesos de urbanización”.

Se alude además a argumentos como el progreso, la dignidad humana

En los Metrocables hay un filón de desarrollo y equidad

Elementos tecnológicos:

Obra de tecnología limpia y de inversión tan significativa, ahorro de tiempo para sus usuarios,

Instrumentos ecológicos de renovación urbana

Además, con el Metro, los Metrocables, Metroplus y otros modos de transporte integrados, Medellín puede convertirse en la capital mundial de la innovación en movilidad pública.

Elemento discursivo:

Cambiado la forma de pensar de la dirigencia y de la movilidad

El Metrocable enterró la violencia y se convirtió en espejo para derrumbar murallas imaginarias sociales

La inserción de artefactos tecnológicos “Metrocable” contribuye a cambiar la imagen de los barrios populares, de su gente...

El Metrocable ya es de la gente 2004-07-23

Elemento discursivo político:

“El progreso y el desarrollo puede llegar a los lugares que más lo necesitan”.

Privilegiados

Frente al cumplimiento de la obra, las comunidades de la zona de Santo Domingo comienzan a recuperar su credibilidad frente al Estado.

“Recibir los beneficios del desarrollo”.

“traer todas las herramientas del desarrollo para construir una sociedad más justa, donde tengamos igualdad de oportunidades, donde cada uno de ustedes encuentre un camino para tener una vida digna”

Discurso presidencial 2004-07-30

Elemento discursivo:

Se alude a la esperanza, a la solidaridad

Devoción popular (para quien lleva a cabo la construcción de estos proyectos de infraestructura)

*Salir adelante

Se evocan los valores familiares como la unión “familia Metro”

Las obras de infraestructura urbana logran una transformación social

A partir del Metrocable se insertan otros artefactos que trabajan de manera interconectada (Metroplus, corredores) que no sólo buscan mejorar la movilidad sino también la construcción de una “cultura urbana”

Esto hace parte de los proyectos de una de las siete Herramientas de Equidad: la herramienta de Calidad de Vida Urbana, que es lo que con este proyecto de cable se atiende en este sector nororiental de Medellín.

“Pero lo que hay que preservar es la vida. Que este cable sea un semillero de vida, no para que llenen más de muchachitos la Comuna, sino para querer la vida y odiar la violencia”.

Se alude además de la solidaridad al amor y la fraternidad.

Participación poli en el PUI 2004-11-01

La introducción del Metrocable trae otros beneficios para la comunidad: Todo eso los llevó a la propuesta urbana con énfasis en el espacio público para mejorar las condiciones de habitabilidad de estos barrios. “Proponemos aprovechar algunos potenciales del sector para integrarlos a la ciudad a partir del sistema del Metrocable e integrar los barrios entre sí con puentes sobre las quebradas”.

Acariciando la ladera, artículo institucional Alcaldía 2005-09-05

“el Metro que nos cambió la vida y el Metrocable que es el asombro acariciando la ladera de barrios marginales a donde algunos piensan que sólo había llegado el olvido y hoy hasta sus preocupaciones cambiaron. La ingeniería y

el ingenio nos acercan a todos”.

Esperanza

Metrocable: movilidad y polo de desarrollo 2006-10-17

Estos proyectos son concebidos como medio de transporte y polo de desarrollo comunitario

La calidad de vida siente un impacto favorable porque la movilidad es más rápida, segura y económica y porque el medio ambiente mejora los indicadores de contaminación.

El Metrocable es un símbolo de inclusión social. Su influencia llega a sectores que tienen un acceso remoto al metro o que usan un medio de transporte lento, costoso y muchas veces riesgoso, en sus desplazamientos diarios. También eleva la autoestima colectiva y, gracias a los programas del Proyecto Urbano Unificado, PUI, se construyen otras obras de inversión social a lo largo del corredor que sigue el Metrocable. Arriba y abajo la comunidad percibe este empujón de modernidad, confort y, sobre todo, de calidad de vida.

Le apuesta al servicio de movilidad y también a la ampliación de la llamada cultura metro, que en poco más de una década se identifica como uno de los logros más importantes del metro.

Realizador de sueños.

Falla atípica dejó el Metrocable fuera de funcionamiento 2006-10-25

Falla eléctrica atípica

Movilización masiva de usuarios entre 12.000 y 14.000

Discurso presidencial 2008-03-27

la buena iniciativa de emprender este cable hacia acá, a partir de la biblioteca, al final de San Javier, del proyecto de bibliotecas del alcalde Sergio Fajardo, que conecta ese gran punto de encuentro con la cultura, ese gran punto de encuentro social en esa biblioteca con estas comunas.

Elementos Tecnológicos

Menor costo de inversión

El costo operativo también es muy moderado, comparativamente.

Totalmente ecológico y acomodado a nuestras laderas

Autosuficiente- subsidio de tarifas

financiar unas obras de progreso de gran

Importancia y tener unas reservas para el complemento de equipos y para reposición

La rehabilitación social: “normalización social para que vivan, con toda la dignidad, estos coterráneos que están en estos tugurios, en estas laderas. Cuenten con el tema de los subsidios de vivienda”.

Buen balance en el primer año del Metrocable 2005-07-28

El Metrocable partió en dos la historia de la movilidad en Medellín, además extendió sus beneficios y garantiza así la integración de la población de la zona nororiental.

El Metrocable ha propiciado entre los habitantes de la zona un cambio de comportamiento, mediante la interiorización de los aspectos de la cultura Metro como el respeto, la convivencia ciudadana, y la apropiación por lo público.

Beneficios económicos

Disminución en los tiempos de desplazamiento

Mejoramiento del espacio público

Valorización del sector y legalización de las viviendas

Aumento de negocios (economía informal)

Disminución de la contaminación atmosférica por uso de energía eléctrica

El Metrocable se ha convertido en un espacio para el encuentro ciudadano.

Busca generar nuevas dinámicas económicas y sociales en el sector nororiental de la ciudad.

Metrocable, gran oportunidad social 2006-01-28

El Metrocable ha logrado vincular a diversos sectores de la empresa privada en los procesos de transformación del Barrio Santo Domingo.

Proponen alternativas de desarrollo cultural y social para esta amplia zona del nororiente de Medellín.

Mejoramiento de fachadas que diera a las viviendas cercanas al metrocable un aspecto más limpio y ordenado, con el fin de hacer del barrio Santo Domingo Savio un atractivo para los miles de visitantes locales y extranjeros que

llegan a conocer esta importante zona de la ciudad, atraídos por la transformación social, la recuperación de la seguridad y el mejoramiento de la autoestima de sus habitantes.

Proyectos paralelos como parques biblioteca y los Proyectos Integrados Urbanos

Modelo digno de ejemplo

Medellín tiene fiebre 2006-02-06

Las obras de infraestructura vial logran generar nuevas dinámicas en la ciudad, es el caso de los nuevos proyectos como Hoteles, Centros Comerciales, Clínicas y Edificios, mejoramiento del espacio público, equipamientos, nuevos proyectos de vivienda.

El Occidente ya sueña con su cable 2006-10-21

"Lo más importante es cómo se transforman las condiciones de vida de la comunidad. Tenemos que hacer unas intervenciones de tipo físico, pero también hay que mirar cuál es la condición ambiental, de salud, recreación y el gran mérito es identificar esos factores y ponerlos juntos para trabajar"

"Las estaciones serán polos de desarrollo en la zona. En cada una de ellas funcionarán oficinas de otras entidades públicas"

Frente a los proyectos que se deslindan del Metrocable: El Proyecto Urbano Integral (PUI) es un conjunto de iniciativas que se desarrollarán de manera paralela a la construcción del metrocable Nuevo Occidente. "Este proyecto corresponde a un proceso de transformación social. Las diferentes secretarías de la Administración Municipal se articulan para acometer un solo proyecto y solucionar problemas en salud, seguridad, infraestructura, espacios públicos, recreación y demás

Para arriba y para abajo en las cabinetas 2006-12-28

El Metrocable se constituye no sólo como un instrumento de transporte sino también como sitio de diversión. Ahora el Cable se convierte en un atractivo turístico para visitantes de la ciudad y para sus propios habitantes.

Cables aéreos, de la provincia al mundo 2007-02-05

Además de cumplir con su función tradicional, y mundialmente conocida de transportar personas, también sirviera para el transporte de carga pesada (productos y animales), un uso sin aplicación en el mundo.

El proyecto de Cables para la Integración y la Equidad debía acabar el aislamiento de muchas comunidades rurales en Antioquia, ubicadas en áreas montañosas y de difícil acceso, y por ello, sin vías ni medios de comunicación adecuados para su movilización y el transporte de sus productos.

En torno a la eficacia del sistema de Metrocable se pronuncia el gobierno afirmando: "el interés del Gobierno Nacional es apoyar el crecimiento de la industria regional para el desarrollo de la competitividad de la región, fomentado en "la cultura de la innovación, el emprendimiento y la asociatividad".

Diario de un mantenimiento mayor 2007-04-08

El mantenimiento del Metrocable suscitó tanto interés en la comunidad que se convirtió en un hecho social.

"Yo trabajo en el barrio Antioquia y me toca coger el Metrocable, por eso me dio durito que lo hayan cerrado. Pero es excelente que le hagan mantenimiento para evitar accidentes y otros problemas". *Hernán Darío Miranda, habitante del barrio Andalucía*

Una hora en el aire, 300 usuarios de Metrocable 2007-04-27

El Apagón nacional también afectó el Metrocable, lo que produjo pánico en muchos de los usuarios que se encontraban utilizándolo.

Comunas en transición 2007-04-27

El caso de los Parques biblioteca: El Metrocable se convirtió en un signo que reivindica e incluye a las comunidades dentro de la ciudad. Proyectos como los parques bibliotecas que son una prolongación del proyecto Metrocable, permiten llevar a estas comunidades, antes marginadas, espacios creados para la lúdica, la investigación, la lectura, el ocio y el encuentro con el otro, para la cultura. El parque biblioteca se ha convertido en un referente positivo para reconciliar ese pasado histórico amargo con un presente amable y pacifista.

Frente a los sentimientos que genera el Metrocable en la comuna se enaltece que: "hemos recuperado dignidad, que nos devuelve el alma al cuerpo, y territorio, que se engalana con la construcción del metrocable Nuevo

Occidente. Tal vez desde sus cabinas no veamos letreros de agradecimiento pintados en los techos de las casas, pero seguramente las indulgencias de los gobernantes de hoy tampoco se han ganado con padrenuestros ajenos".
(Elbacé Restrepo)

Santo Domingo fue vitrina para atraer apoyo Clinton 2007-05-14

Impacto social genera nuevas dinámicas sociales. Proyectos anexos como Centro de Desarrollo Empresarial Zonal (Cedezo), que apoya a la pequeña empresa que surge en el sector y que es pieza clave para el programa Cultura E de la Alcaldía para fomentar el emprendimiento en la zona y la ciudad.

Crecimiento comercial

Inversión social

El cable paró y la gente sabe que es por su bien 2007-05-31

"Esto del Metrocable nos cambió la vida a todos". Dice la gente que a pesar de que haya parado por una semana el servicio del Metrocable ha traído a la comunidad más ventajas que desventajas....

El camino es la arquitectura 2007-06-19

No ha sido fácil la relación política-técnica en la administración pública de ciudades y países a lo largo de la historia, refiriéndome a los técnicos para esta reflexión como los planificadores, diseñadores y gestores de ciudad y territorio, quienes han estado al margen de las decisiones políticas no siempre bien encaminadas en pro del bienestar de sus habitantes.

Han sido tradicionalmente los ingenieros quienes han liderado los temas de diseño urbano, de vías, de planeación y ordenamiento, bajo el objetivo de funcionalidad y economía, en otras palabras, buscando la eficiencia en términos de ecuación matemática, ¿los resultados? Buenos en muchos casos, la gran mayoría, diría yo, si el parámetro de medida es el ya descrito, malos también cuando la inoperancia y la corrupción permean los presupuestos y la dirigencia en detrimento de las comunidades.

Medellín, en los últimos años, volteó su visión a otra parte, volteó su mirada hacia la arquitectura, y no me referiré a la arquitectura privada, de la cual habría un interminable inventario para analizar, me refiero a la arquitectura aplicada a lo público, a la arquitectura en cada rincón de la ciudad y en casi cualquier cosa con la que hasta el más modesto y desprevenido ciudadano tenga contacto en su vida cotidiana, valga decir que en gran porcentaje aplicada en zonas de alta vulnerabilidad; aparece el concepto de parques biblioteca y nuevos colegios, nacido de la idea de dotar la ciudad de espacios de calidad para soportar no sólo lo social sino plantear un gran proyecto de educación, en la cual los estratos más deprimidos tengan acceso a instalaciones no sólo dignas sino de primera categoría, a diferencia del pasado, cuando instalaciones educativas nuevas en estratos bajos fácilmente podrían confundirse con bodegas o construcciones transitorias.

Los paseos urbanos, las intervenciones en quebradas y sitios anteriormente intransitables, intervenciones en Metrocable, etc., la intervención de los arquitectos desde la Empresa de Desarrollo Urbano, la Secretaría de Planeación, la Secretaría de Transporte, de Obras Públicas, la Oficina de Proyectos Especiales del Municipio y otras secretarías que también trabajan en el mismo sentido, se ha buscado el espacio perdido para dotar de calidad y sensibilidad la nueva cara de la ciudad; arquitectos de mucha trayectoria liderando los proyectos, pero también muchos arquitectos jóvenes en contacto con la comunidad trabajando para dar solución a los retos que se presentan.

Entidades como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá han dado la misma preponderancia a sus proyectos, teniendo arquitectos en sus líneas de toma de decisiones y dando un respaldo, especialmente desde 2005, con el Congreso Colombiano de Arquitectura, la Gobernación de Antioquia a su vez hizo lo propio confiando a los arquitectos no sólo el diseño, lo cual es obvio, sino también la gestión y el liderazgo para lo que será su nueva sede y la sede de los antioqueños, La Plaza de la Libertad.

Como gremio no podemos hacer otra cosa que respaldar las decisiones que en buena hora nos han elegido como la conciencia creativa de la ciudad y el territorio, porque es innegable que a partir del decidido protagonismo que hemos cobrado como pensadores de lo público, Medellín se ha convertido en referente para las demás ciudades de Colombia y algunas de otros países. Esta dinámica y apoyo de los gobernantes actuales no puede perderse y deberemos hacer los esfuerzos pertinentes para que se consolide en las próximas administraciones.

Cambio firmas por obras: Pérez 2007-06-26

El Metrocable se ha convertido en un coaccionante para los políticos que ahora dentro de su agenda tienen como uno de sus instrumentos, el ofrecimiento a las comunidades del sistema de Metrocable.

The New York Times resalta la transformación que vive Medellín 2007-0816

Los proyectos de infraestructura urbana le dan un nuevo aire y otra dinámica a la ciudad...

Se va viendo el nuevo Metrocable 2007-09-08

Valores que resalta la gente:

Piensa que es una de las mejores obras que tiene el occidente en este momento.

Es muy bueno, en especial porque podemos llegar más rápido a otras partes de la ciudad, que antes estaban muy lejos".

"Estoy muy entusiasmada con las obras del Metrocable porque nos van a facilitar la vida y todo nos va a quedar más cerca. Esperemos que eso sirva para el desarrollo de esta zona".

Línea J del metro puso a volar la imaginación 2007-11-28

"Estoy feliz porque fui testigo de la labor de ingenieros y obreros que en un año hicieron esta obra, trabajando de día y de noche y la forma como se colgaban de esas alturas para hacer esto tan hermoso", indicó la mujer, que no quería apagar su celular admirando las cabinas".

Los hechos Características del nuevo Metrocable

El Metrocable Nuevo Occidente tiene una longitud de 2.700 metros (la Línea K tiene 2.100 mts), tres estaciones (Juan XXIII-La Divisa, Vallejuelos y La Aurora en Pajarito). El punto de partida es la estación San Javier. Es construido por el consorcio Conconcreto y Termotécnica, de Colombia, y la firma Poma, de Francia.

La Línea J vale 96.900 millones de pesos

La Línea J tiene 119 cabinas, que llegaron hace tres meses a Medellín. La capacidad es de 10 pasajeros. El tiempo de viaje entre la estación San Javier y La Aurora se estima en 11 minutos. El valor de la obra es de 96.900 millones de pesos, aportados por el Metro y el Municipio.

Contando los minutos y los pasajes 2008-03-04

Estas son algunas expresiones de los visitantes del Metrocable y aluden a los valores que trae consigo para la comunidad este sistema.

"Lo bueno es que va a traer mucha cultura, porque la gente va a empezar a cuidar las obras- respondió Byron Piedrahita, ingeniero que también venía de curioso"-Sí, mire que en Santo Domingo que era tan violento, con esas obras del Metrocable las cosas se arreglaron mucho-, le dijo él a Ramírez.

-Otra cosa es la vista, Medellín se ve hermosa, pero muy contaminada, mucho humo -intervino Sandra Carvajal, una señora que vino con toda la intención de estrenar el Metrocable.

-Es que el transporte debería ser como el metro o el Metrocable, que no echa tanto humo y así la ciudad no estaría tan contaminada. Deberían hacer más Metrocables -replicó Piedrahita.

-Pero es que cuestan mucho, dijo Sandra. -Y vea, ya van a abrir el paso hacia el oriente

-Lo cierto es que este, siendo más largo que el de Santo Domingo, me parece que quedó mejor hecho, no más mire estas estaciones, concluyó Ramírez.

El viaje terminó, estos tres desconocidos 25 minutos antes, ahora eran tres buenos amigos que habían compartido juntos la nueva experiencia que tiene Medellín en el Occidente. Sin embargo había que preguntar, "¿Qué le hace falta?" Y los tres al unísono: "Baños públicos".

A pesar de ser una de las obras más importantes que se entregan en los últimos años, la afluencia de gente, tanto de usuarios del sector como de turistas, fue normal.

"Este es un proyecto para el futuro, cuando el sector de Nuevo Occidente esté poblado, podemos ver la real dimensión de los usuarios", concluyó Juan Felipe Correa, comunicador del Metro de Medellín.

Hoy, corte oficial de cinta de línea J 2008-03-26

Elementos tecnológicos:

La obra beneficia a cerca de 120 mil habitantes de los barrios San Javier, Juan XXIII, La Divisa, La Quebrada, Olaya Herrera 1 y 2, Santa Margarita, Fuente Clara y el sector de la Ciudadela Nuevo Occidente. La inversión en la nueva línea del sistema metro ascendió a 100 mil millones de pesos, que fueron aportados por el Municipio de Medellín (73 por ciento) y por el Metro, con el 27 por ciento restante. El sistema cuenta con 119 cabinas, con una capacidad para diez pasajeros cada una. Está diseñado para transportar un total de 3.000 pasajeros hora, con una velocidad

comercial de cinco metros por segundo. El tiempo de recorrido entre la estación de transferencia (San Javier) y la estación de llegada (La Aurora), es de 12 minutos. La longitud del recorrido es de 2,7 kilómetros. según destacó el gerente del Metro, Ramiro Márquez Ramírez, la nueva línea está en el perfil de tecnología no contaminante que adelanta la empresa, gracias a que todos sus equipos funcionan con energía eléctrica, lo cual asegura la reducción en los índices de emisión de gases a la atmósfera. Además, cada cabina tiene un panel de energía solar para su iluminación y comunicación.

Línea J, un ejemplo de obra 2008-03-27

Elementos técnico-sociales

operación, vuela por encima de los barrios de las comunas 13 y la 7, y beneficia a más de 120.000 personas de los barrios San Javier, Juan XXIII, La Divisa, La Quiebra, Olaya Herrera 1 y 2, Santa Margarita, Fuente Clara y el sector de la Ciudadela Nuevo Occidente.

De acuerdo con el gerente del Metro, Ramiro Márquez, el metro y el cable son hoy un modelo social y operativo que en muchos países lo quieren replicar. Esta obra, en la que se invirtieron cerca de 100.000 millones de pesos, aportados por Medellín en un 73 por ciento y un 27 por ciento del Metro, le permite a cerca del 95 por ciento de los usuarios de esta línea ahorrarse 2 pasajes diarios. "Entre 1.500 y 1.900 pesos diarios y 2.200 si va a Santo Domingo podrán ahorrar los habitantes de estas zonas", explicó el gerente.

Esta obra deberá ser el jalonador de proyectos sociales en la zona y en eso coincidieron los asistentes. "Nos convoca este paisaje a una gran intervención social. Hay una gran deuda social en esta zona", destacó el alcalde, Alonso Salazar, al tiempo que llamó la atención sobre el compromiso de construcción del acceso al Túnel Fernando Gómez Martínez, con el Gobierno Nacional y Departamental.

	Fecha	Tema	Fuente
1	2003-05-11	Inician las obras del Metro cable, línea K	El Colombiano
2	2004-05-13	Cabinas línea K	El Colombiano
3	2004-07-23	Inicio de operación Línea K	El Mundo
4	2004-07-30	Discurso presidencial Inauguración línea K	Presidencia
5	2004-08-01	Inauguración línea K, boletín interno POMA	POMA Press
6	2004-11-01	Participación poli en el PUI	Politécnico JIC
7	2005-07-28	Balance operación primer año	Metro de Medellín
8	2005-09-15	Acariciando la ladera, artículo institucional Alcaldía	Alcaldía de Medellín
9	2006-01-28	Metrocable, gran oportunidad social, artículo opinión	El Colombiano
10	2006-01-29	Medellín tiene fiebre, auge en la construcción	El Colombiano
11	2006-10-17	Metrocable: movilidad y polo de desarrollo, editorial El Colombiano	El Colombiano
12	2006-10-21	Arrancó la construcción del Metrocable Nuevo Occidente	El Colombiano
13	2006-10-25	Falla atípica Metrocable	El Colombiano
14	2006-12-28	Para arriba y para abajo en las cabinitas, humor parche turístico	El Colombiano
15	2007-01-15	Efectos urbanos del Cable, POMA	POMA Press
16	2007-02-05	Cables aéreos de la provincia al mundo	El Colombiano
17	2007-04-08	Diario de un mantenimiento mayor	El Colombiano
18	2007-04-27	Una hora en el aire, 300 usuarios de Metrocable	El Colombiano
19	2007-04-27	Comunas en transición , artículo opinión	El Colombiano
20	2007-04-05	Izan la primera Pilona	El Colombiano
21	2007-05-14	Santo Domingo fue vitrina para atraer apoyo Clinton	El Colombiano
22	2007-05-25	Un barrio con sello de realeza	El Colombiano
23	2007-05-30	Semana Santa sin el Metrocable	El Colombiano
24	2007-05-31	El cable paró y la gente sabe que es por su bien	El Colombiano
25	2007-06-19	El camino es la arquitectura , artículo opinión	El Colombiano
26	2007-06-26	Cambio firmas por obras: Pérez	El Colombiano
27	2007-08-01	Metro-Gerente, artículo opinión	El Colombiano
28	2007-08-16	The New York Times resalta la transformación que vive Medellín	El Colombiano

29	2007-09-08	Se va viendo el nuevo Metrocable	El Colombiano
30	2007-09-13	Medellín gana nombre en el comercio mundial	El Colombiano
31	2007-11-06	Gobernador reitera proyecto de túnel férreo a Rionegro	El Colombiano
32	2007-11-28	Línea J del metro puso a volar la imaginación, primeras cabinas	El Colombiano
33	2007-12-27	Siete municipios pasarán en 2008 de la mula al cable	El Colombiano
34	2008-01-21	El zar antidrogas estadounidense destacó los avances de la ciudad	El Colombiano
35	2008-01-22	Condoleezza presiona aval al TLC, artículo portafolio	El Colombiano
36	2008-02-27	Línea J recibió visto bueno	NuestroMetro
37	2008-03-03	Itagüí estudiará viabilidad para hacer un Metrocable	El Colombiano
38	2008-03-03	Acción con responsabilidad social empresarial	NuestroMetro
39	2008-03-04	Ayer fue el primer día comercial del Metrocable de Occidente	El Colombiano
40		Parte la línea J	El Colombiano
41	2008-03-19	Más seguro imposible	NuestroMetro
42	2008-03-26	Hoy, corte oficial de cinta de línea J	El Colombiano
43	2008-03-27	Línea J, un ejemplo de obra	El Colombiano
		Discurso presidencial Inauguración línea J	Presidencia
44	2008-04-05	Medellín se muestra ante once congresistas de E.U	El Colombiano
45	2008-04-19	Sobre la construcción del cable aéreo para el Parque Arví y Andalucía Crónica	NuestroMetro
46	2008-04-20	Una "montañita rusa" recorta camino a Occidente	El Colombiano
47	2008-06-14	Crónica: La estación Popular	NuestroMetro
48	2008-10-17	El cable Arví, una realidad	NuestroMetro

ANEXO 3
BITÁCORA DE CAMPO

En este anexo se presenta la síntesis de la información recopilada en campo_

ANOTACIONES DE CAMPO	
	BITÁCORA:
Descripción del Metrocable	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es un producto particular nacido de la era industrial, altamente material y tangible, en el que prima lo mecánico ▪ Legible, es algo extraño en el mundo actual ya que su funcionamiento parece más transparente, sus piezas y su materialidad es evidente. ▪ Su materialidad es visible, tangible su mecanismo.(Aunque eso no sirve de mucho en tiempos en que se quiere ver tan poco cómo funcionan las cosas). ▪ Es cercano al motor, al engranaje, metáfora primigenia y unidad básica de la que la modernidad es múltiplo. Se mueve a una velocidad visible y medible y esto lo hace altamente legible en su materialidad primera, evidente básica-es algo familiar y conocido- aunque no deja de inquietarnos como usuarios que en lo más íntimo de nuestra relación con el nuestra vida penda de uno de sus hilo. ▪ En definitiva Aquí el hombre con sus medidas físicas y con sus prestaciones neurónicas y sensoriales es todavía el centro del universo de sus instrumentos, aunque sea sólo por el hecho de ser su unidad de medida P53 (Esta hecho a la medida, la ergonomía) ▪ Silencioso se desliza (desde lejos y entre estaciones) ▪ En realidad en este no hay tanto de “Nuevo verdaderamente nuevo” (no ofrece prestaciones radicalmente innovadoras. ▪ Se destaca una ventaja: es espacialmente poco invasor, pero hay que tener cuidado con el concepto de espacio, porque es posible que sí invada ciertos componentes intangibles del espacio, del espacio social. 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MANZINI ▪ Sin embargo en torno a ellos se ha girado la completa reorganización de lo existente. Ello se debe a que las nuevas prestaciones, más que materializarse directamente en nuevos productos, son instrumentos que hacen de forma diferente, lo que ya se hacía antes.. ▪ La radicalidad de lo nuevo en esta fase , su carácter rompedor, se basa en su carácter transversal, en su capacidad de penetrar en los procesos de producción y de consumo, y en la modificación de éstos desde su interior 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Este artefacto, como muchos otros, hace evidente una cierta relación con el espacio tiempo y por consiguiente con la experiencia urbana, hace evidente un cambio de interface, los umbrales. ▪ Permite también ACCEDER de una manera muy particular a la ciudad, VERLA y EXPERIMENTARLA de un modo distinto. Permite cierta continuidad. ▪ Elevarse del piso, era un privilegio de los que podían pagar un tiquete en avión, luego el metro permitió recrear la sensación, y aunque alguna vez un usuario sorprendido lo describió como un ascensor acostado, para mí la sensación del tren en remontando el viaducto es la de despegar, ahora las cabinas y el cable han permitido, por los mismos 1 pesitos, un vuelo adicional(ojo seguir esos significantes) ▪ Elevarse del piso, antes en el viaducto y ahora en el cable permiten una percepción diferente, una relación con la tercera dimensión, una cierta distancia - profundidad con la ciudad. ▪ Además permite una nueva temporalidad, de alguna manera obliga al usuario a la lentitud, en un mundo veloz, a los 10 minutos de pausa en un espacio muy particular. Quizás, también libera el tiempo del trancón en la loma por el de la biblioteca- ensueño-proyección- complemento. ▪ Otros comentarios a propósito de la obra de Manzini: ▪ El Metrocable como híbrido que supera lo funcional, presta más funciones que lo evidente: Superficie publicitable, dispositivo turístico, volar sin alas (sobre la pobreza?),Artefacto terapéutico, medio de transporte. ▪ También se destaca la convergencia e integración funcional en los mismos objetos, componentes del sistema: Pilona/parque, Estación/teatro, Cabina/Valla ▪ El cable es leído con una casi unánime empatía positiva, hay consenso de su bondad de que es la concreción al fin de viejos anhelos la gente lo defiende. Se alinean allí los discursos. ▪ Se trate acaso de hacer de la necesidad virtud, que un limitado y decimonónico artefacto ingrese como estrella en la escena del desarrollo urbano de Medellín, será que sus rasgos dan para que tenga larga vida? o que ni 	

quiera se trata de eso.

- Hay incluso un componente estético a la par con los exaltados resultados sociales y de bienestar que permite.
- En condiciones normales de uso, un puente se comporta simplemente como una superficie plana relativamente regular sobre la cual pueden desplazarse los vehículos. Sólo cuando se le somete a una sobrecarga aprendemos acerca de las propiedades físicas de los materiales con los que fue construido. Herbert SIMON(P14)
- Es así utilizando esta analogía como se puede investigar ciertos asuntos estructurales acerca de la consistencia física y discursiva del METRO K. ES CUANDO FALLA QUE SE SABE DE ÉL, cuando no está o funciona de manera limitada
- Se trata de ir más allá del problema del diseño, del problema básico ingenieril se trata más bien de intervenir una ciudad de insertar
- Hacer abstracción de los detalles de un conjunto de fenómenos, destacar resaltar para “simular y analizar”.

Preguntas para campo:

- *Que ha ido surgiendo como propio tras el cable? Qué está siendo apropiado? Que valoraciones se van construyendo?*

SALIDAS

15 de Octubre de 2006 (Línea K)

- Llama la atención lo complejo del entramado técnico que se percibe: energía, telecomunicación estación motriz, cable, cabinas, personal institucional, pasajeros, altavoces, comunicación, vallas, etc
- La cultura Metro se trepa a las montañas, es clave para entender el sistema (?)
- Se le denomina servicio
- Ver la ciudad de otro modo, desde arriba- es un sobrevuelo
- Ir sentado ir de pie mirar hacia arriba o hacia abajo
- Que discursos son recurrentes, lo atraviesan, lo definen
- inauguración del sistema: 30 de Julio de 2004: placa: Obra forjadora de progreso para la comunidad
- Rastrear con los usuarios habituales los temas que más se tratan en las cabinas hipótesis (progreso, pasado y presente, miedo a subirse,...)
- La fila para tomar la cabina se demora 17 minutos, es fluida pero se destaca la sensación de apiñamiento

Programa en Teledellín

- *Tema el nuevo metro Cable:*
- La nueva línea tendrá 119 cabinas, valdrá 98.000 millones, el trayecto será de San Javier a nuevo occidente, tiempo de construcción 13 meses.
- Hubo tiempos difíciles, ahora la esperanza crece.
- Orgullo para Medellín Instrumento de desarrollo y progreso.
- Ya lo hemos mostrado, ahora lo vamos a hacer.
- Del miedo a la esperanza, de la esperanza a la tranquilidad.

30 de Junio de 2007 recorrido a la línea J nuevo corredor

- Suministro electromecánico Poma empresa francesa
- El mayor problema de la construcción, el traslado de redes, la menuda y lo que exige relacionarse de manera más directa y en mayor cantidad con la gente
- -En la última estación paulatinamente el campo se convierte en ciudad

Marzo de 2007 (cubrimiento Teledellín)

- Un día importante para la Ciudad, la visita de los reyes de España a Santo Domingo Savio (Marzo de 2007) *ver cuaderno P.17.*
- Significantes claves, imágenes, protocolo,

16 de septiembre de 2007(Línea K)

- Entre Tricentenario y Acevedo surge en medio del paisaje urbano un edificio, aparentemente una escuela, de

unos 3 pisos con un techo que replica tanto la morfología como el color de una estación del cable.

- -En la sala de espera, esta vez menos concurrida se pueden leer en la paredes algunos poemas de León de Greiff
- -La Fila, el contacto con otras gentes
- Vallas nuevas en la subida y mensajes en las terrazas: Funeraria la esperanza, cabinas pintadas y mariposas.
- Las paredes y los techos pintados ahora hablas, son superficies para el arte o la publicidad, del mismo modo, pero de manera distinta que las cabinas.
- Se destaca la ropa de colores colgada en las casas, objetos pendiendo de un cable.
- Percibo por primera vez el gran ruido que producen los mecanismos en las inmediaciones de las estaciones, ruido que recuerda la fricción del artefacto, componente insalvable de los sistemas mecánicos.-Es evidente el componente friccional característico de los sistemas mecánicos con partes en movimiento ciudad de fricción.

- A pesar del surgimiento de nuevas tecnologías y de la virtualidad seguimos anclados al mundo físico a la necesidad de desplazar nuestros cuerpos en el espacio, así como los productos que lo alimentan y los desechos que producimos, necesitamos movilizarnos, tener contacto físico. Aunque se anuncien los cambios en el orden espacial de la ciudad tradicional debidos a irrupción de las nuevas tecnologías asociadas a la información y a la virtualidad –ciber-ciudad y otros presagios- estas ciudades, las nuestras en buena medida permanecen dependientes de lo físico.

Lejanos todavía de la implantación masiva de las nuevas tecnologías digitales, y de la modificación de los esquemas productivos y de movilidad. Con un acceso a un nivel tecnológico en las empresas, en la infraestructura y en la vida cotidiana de los habitantes, todavía modesto

- Se lee desde arriba. “se ofrece Internet Banda ancha”.
- Queda pendiente para otra visita una lectura sistemática de la pauta publicitaria en las cabinas y en las vallas.
- Se hace superficie publicitable, tanto el artefacto como la ciudad.
- El mural ya borroneado con cabinas pintadas desproporcionadas, primeras capas geológicas que van quedando cubiertas, en este caso por el aceite de una buñuelería, que apareció reciente seguramente.
- Es domingo y en cada casa emerge un negocio, fijo o portátil, (fijo ó flujo) cachivaches, checheres, peluquería, pan, pizza y butifarra. E incluso Multielectro sube a ofrecer a crédito electrodomésticos nuevos.
- Desde la cabina es posible la lectura aérea del propio territorio. “en esa esquina, ahí a l lado del teléfono es donde siempre me encuentro con los parceros”
- **30 Marzo de 2008 (Transcripción de folleto y visita a línea k)**
- **11 de Abril de 2008**
- **24 de mayo de 2008**
- En un material promocional del Área Metropolitana (2006), autoridad ambiental del Valle de Aburrá, se destaca el Cerro Santo Domingo, como el único cerro tutelar del cual pende un cable que lo ata a la ciudad. Se refuerza entonces la metáfora de amarrar territorios.

Reza también que desde la segunda mitad del siglo XX, se fue configurando el denso tejido habitacional de la comuna 1 en el no oriente de Medellín. Ahora en el siglo XXI, se destaca, el nuevo equipamiento de ciudad ha comenzado a reconfigurar el paisaje del cerro, a partir por ejemplo de la estación Santo Domingo del Cable, la cual se destaca como una nueva centralidad, o una centralidad repotenciada.

El Metrocable como un referente ya incorporado en el imaginario colectivo de los habitantes de Santo Domingo, este barrio ya está necesariamente ligado al artefacto, y este empieza a ser parte de la identidad territorial de sus habitantes.

Una singularidad de este territorio, de sus barrios y del entorno es que existe la posibilidad de contemplarlos cotidianamente desde las alturas, mientras se viaja en el Metrocable, y se descubren perspectivas que no son posibles percibir desde tierra.

30 mar 2008

Las cometas enredadas en el cable son una señal de esa incorporación al territorio, de ese proceso de naturalización

Se aprecian otras obras en el entorno: un puente de guadua, una unidad deportiva. Obras que en el fondo hacen parte de lo mismo, de una intervención más amplia, de la cual el cable es eje estructurante.

Se diferencia en la experiencia del viaje ese “otro usuario”, el turista, con sus cámara y su actitud de sorpresa ante el entorno. Que en muchas ocasiones Ve por primera vez la pobreza, la pobreza desde arriba

Para el habitante, la utilización del cable es frecuente, cotidiana y necesaria, mientras que para el visitante se trata de una “experiencia” de un programa de visita a algo que “es digno de verse” que ya hace parte del circuito turístico de la ciudad. Tomar la foto y preparar la narración de lo allí visto hace parte de su objetivo principal.

11 abr 2008

Las rutas de buses se integran al nuevo sistema, se da una adaptación funcional con la primacía del cable.

Santo Domingo se va configurando como un nuevo centro de consumo de bienes y servicios, de ofertas que llegan de debajo, de la ciudad tiendas de abarrotes, servicios bancarios, surgiendo incluso una oferta de productos más banales, asociados al turismo como artesanías, golosinas, pequeños paseos en precarios juegos mecánicos o en burro.

Una de las cosas que más impresiona, de “La experiencia” es el contraste con el entorno, la extrañeza de ver ese artefacto silencioso marcando el perfil urbano de los barrios, esas cabinas deslizándose por el cielo silenciosamente, produce una sensación difícil de describir.

Las cabinas vacías de 9 a 11 am, y el contraste con las filas y la saturación del sistema a las horas pico, dan cuenta de una particularidad técnica de estos sistemas de transporte tipo “banda transportadora” que tienen un impacto social.

Una respuesta social de adaptación a la lógica del artefacto surge, tratando algunos usuarios en la medida de lo posible adaptarse al sistema, hacerle el quite a las congestiones de esos periodos, madrugando mucho más, o quemando tiempo antes de regresar. La hora límite de prestación del servicio también se constituye en una referencia clave en el imaginario, y en la práctica de los usuarios habituales, esa hora límite condiciona ciertos programas de los jóvenes o implica un gasto económico adicional si es trasgredida. Resulta más fácil entrarse temprano,

El cuidado de las fachadas y terrazas es evidente, una tendencia general a poner el barrio bonito: para los visitantes? O para los mismos vecinos?

24-may-09

Respecto a la percepción del barrio es de anotar el marcado contraste que se da entre recorrerlo a nivel del piso o hacer el “sobrevuelo” que permite el cable, son dos barrios o mejor, dos visiones bien diferentes. En el primer caso hay una percepción directa de los olores, de la música saliendo de las casas, se aprecia la basura y algunos alcantarillados, hay un contacto visual directo con los habitantes y se requiere maniobrar entre los vehículos o los demás peatones; la otra experiencia, la área ofrece una percepción mas aséptica (desapareciendo la dimensión olfativa, y la percepción de los sonidos propios del barrio), dándose una experiencia más panorámica, mas esquemática quizás, y una percepción del espacio menos rugosa, destacándose otros aspectos como las vallas, las pinturas en las fachadas y terrazas, el trazado de las calles y la interacción directa con los diferentes elementos del artefacto, en esta caso el usuario “es llevado” por el artefacto, y su margen de maniobra durante la mayor parte del trayecto es mínimo, reduciéndose a entrar y salir de la cabina en el momento adecuado y de la manera indicada. Respecto a la interacción con otras personas....

El contraste entre el exterior y el interior del sistema: Se destaca la limpieza al interior de la estación, sin olor, así como el atuendo y la actitud del personal del servicio, música ambiental y un entorno que invita a dejarse llevar, a obedecer.

7 enero 09

En las terrazas aparecen mensajes cívicos, de alusión a políticos

Aparecen casas recién pintadas, colores vistosos, y aparecen también otras demoliciones quizás en zonas que se harán nuevas intervenciones, estos cambios dan noticia de lo dinámico del territorio, de que los cambios no cesan

El vértigo por la altura se convierte en tema de conversación