



Metrocable, corredor de la calle 107 y estación Andalucía en la comuna Nororiental de Medellín. Fotografía de Luis Fernando González E., junio de 2007.

Resumen:

A raíz de los trabajos de filósofos y geógrafos norteamericanos y europeos de los años 1970 hasta la fecha, proponemos mirar de forma teórica y práctica los aportes del término de “justicia” como marco conceptual pertinente para pensar y hacer la ciudad. Gracias a los aportes de un estudio del Metrocable, un proyecto de transporte en barrios populares de Medellín, Colombia, destacaremos en que medida el Estado puede hacer justicia a los territorios desfavorecidos de su jurisdicción. Pone de relieve las potencialidades analíticas del concepto de “justicia espacial” que integra tanto los discursos y actos del Estado como la reducción efectiva de desigualdades territoriales.

Palabras claves: Justicia espacial, política pública, transporte, Metrocable, Medellín.

Abstract:

The notion of “justice” is more and more referred to when it comes to think the city as well as to plan it. On one hand, in the United States, in Latin America and in France, it has become a major conceptual framework so as to analyze territorial inequalities and highlight the fundamental role played by the state in the reduction of such inequalities. On the other hand, it has also served the promotion of numerous urban polities and to justify political actions. Thanks to our study case of the Metrocable, a public transportation system towards poor neighborhoods of Medellín, Colombia, it is possible to think the difference between the use of “justice” as a conceptual critical framework and its use as a tool to build politics. We focus both on discourses and facts to analyze how the state can induce quite a substantial diminution of territorial inequalities.

Keywords: Spatial Justice, Public transportation, Metrocable, Medellín.

De la justicia para pensar y hacer la ciudad

Un análisis del Metrocable de Medellín, Colombia.

Laure Leibler
Dr Alain Musset
École des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS),
París, Francia.
105 boulevard Raspail, 75006 París, Francia.
laureleibler@gmail.com
Francia

Introducción

Se recurre actualmente cada vez más al término “justicia” para criticar o legitimar cualquier tipo de política pública. Se ha convertido en un argumento para promover la acción política por parte tanto de los que pretenden hacer justicia como de los que denuncian unas injusticias. Así, el sentimiento de justicia aparece como una necesidad desde el discurso de las instituciones internacionales que promueven una ciudad más equitativa hasta las reivindicaciones heterogéneas de grupos de acción a escala local. Es así como el último foro de la ONU-Hábitat en Río de Janeiro en marzo del 2010 hizo hincapié en la existencia de un “derecho a la ciudad” basado en los trabajos anteriores de Henri Lefebvre. Más allá de una invitación a considerar la ciudad y los ciudadanos desde una perspectiva de derechos, la noción de “derecho a la ciudad” tiene una connotación básicamente espacial ya que se considera como un *derecho* el acceso a los lugares claves de la ciudad como son los centros de empleo, de salud, de representación, de justicia, de cultura, de educación, etc.

En ese contexto, el proyecto Metrocable y el Proyecto Urbanístico Integral (PUI) para la zona Nororiental de Medellín aparecen como un ejemplo de política para una ciudad más justa. Segunda ciudad de Colombia, Medellín es la única ciudad del país en ofrecer un servicio de Metro, y una de las pocas en el mundo en prestar este

servicio en los barrios más pobres de la ciudad. Desde el 2004, el Metrocable, concebido como un transporte semi-masivo conectado a la red Metro, es una obra de transporte pionera ya que utiliza un sistema de teleférico (como el de uso recreativo y turístico) para brindar acceso a los barrios desfavorecidos de las partes altas de Medellín. Por haber permitido la inversión de millones de dólares en una zona de auto construcción, estigmatizada por la violencia y el desempleo, la Alcaldía demostró una voluntad y un compromiso hacia las *comunas*¹ Popular y Santa Cruz, ubicadas en la ladera Nororiental de la ciudad. Más aún, esa política pública de transporte y de desarrollo urbano se ha adelantado en nombre de una mayor justicia y de un derecho a la ciudad.

A la luz del caso del Metrocable, nuestro artículo invita a considerar la pertinencia de la noción de “justicia” al momento no sólo de hacer o planificar la ciudad sino de analizar las desigualdades territoriales que provoca el ordenamiento espacial. Por una parte, hay que diferenciar el uso pragmático del marco conceptual y considerar los discursos y los actos. Por otra parte, se plantea la obligación de observar en el territorio considerado la reducción efectiva de las desigualdades o injusticias que se han forjado en el territorio. Por lo tanto, trataremos de mirar en que medida el Metrocable ha sido una obra de justicia espacial. En primera instancia, presentaremos la pertinencia de un estudio del transporte con el enfoque de la justicia espacial y el derecho a la ciudad para luego mostrar el caso del Metrocable como un acto político de justicia espacial, que ha sido presentado como tal. Sin embargo, como lo argumentaremos en última instancia, esa estrategia de desarrollo urbano ha producido impactos distintos según la escala considerada y por lo tanto invita a replantear la definición de lo que es una ciudad justa y equitativa.

De la justicia para pensar la ciudad:

En el ámbito de la geografía en Estados Unidos, en Francia y en América Latina, el concepto de justicia espacial se presenta como una alter-

¹ División administrativa, conjunto de barrios, en el discurso de la ciudad las “comunas” se refiere negativamente a los barrios pobres, marginados y históricamente violentos de la ciudad.

nativa para analizar las desigualdades socio-económicas. En lugar de considerar solamente la justicia al nivel de los individuos o de los grupos sociales, nos enfocamos al nivel espacial ya que la diferenciación entre territorios fomenta desigualdades individuales o colectivas. El concepto de justicia espacial se basa en la observación de una coincidencia entre los distintos espacios de la ciudad y las inequidades sociales. A la hora de una globalización que genera potencialidades y poderes económicos variables, la diferenciación en el espacio se agudiza formando “territorios”, es decir espacios considerados por sus condiciones socioeconómicas, culturales o políticas determinadas. Más aún, el espacio produce o mantiene desigualdades o incluso injusticias territoriales. Sin embargo, suele no ser considerado como un aspecto relevante en las ciencias sociales, más propensas a mirar el espacio como un marco en el cual se inscriben las desigualdades que como un factor en la conformación de aquellas.² Poniendo así el espacio al centro de su reflexión, los geógrafos del movimiento de la justicia espacial integran los aportes conceptuales de la justicia social en un análisis de territorios diferenciados. Invitan a una reflexión sobre el papel jugado por el Estado en la gestión de esas desigualdades ya que éste es el encargado de la administración de los bienes comunes y de los derechos de los ciudadanos. Así que se puede considerar que la injusticia/justicia espacial, como lo veremos más adelante, puede ser la consecuencia directa de una política pública.

Transporte, diferenciación territorial y “derecho a la ciudad”.

Si consideramos la ciudad como el conjunto de bienes, servicios y potencialidades producidos por los hombres³, aparece que esos recursos ofrecidos por la ciudad mediante infraestructuras accesibles y adecuadas, se reparten

de forma irregular en el espacio. Como lo dice Alain Musset: “la escasez de los recursos públicos [en América Latina] y la debilidad de los Estados, conjugadas con desigualdades sociales disparatadas y altos niveles de pobreza, no solo desencadenaron tratamientos diferenciados de los territorios, sino que aceleraron la concentración de los recursos públicos en algunos espacios-clave.”⁴ Algunos espacios se benefician de los recursos y por lo tanto atraen cuando otros padecen de una falta de infraestructura. Por razones obvias una infraestructura solamente puede estar en un solo lugar. Por lo tanto, la desigualdad no surge de la repartición de los recursos sino de la accesibilidad a éstos. La localización de las infraestructuras, la decisión del lugar de implementación de varios servicios, las maneras de enterarse de su existencia y el derecho a acceder a aquella son factores que participan a forjar las iniquidades socio-espaciales. Sea por falta de oferta que permita a algunos tener el beneficio de los inmensos recursos que ofrece la ciudad o por factores sociales como el género, la posición en el núcleo familiar, la situación económica y social o la edad, el acceso a bienes de la ciudad no está garantizado de igual manera para todos los ciudadanos. Françoise Dureau que trabajó sobre temas de movilidad cotidiana y residencial en Colombia explica que “la diferenciación socioeconómica individual actúa sobre todo a través de la discriminación social del espacio”⁵.

Más aún, esa diferenciación en el espacio y en la movilidad influye en las perspectivas de desarrollo individual y forja desigualdades entre otras sociales, económicas y territoriales. En particular, la posibilidad física de acceder al lugar mediante el transporte condiciona el aprovechamiento de los servicios ofrecidos por la ciudad (educación, salud, empleo, cultura,

² Edward Soja, *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Carlton, 2000, p.8.

³ David Harvey, *Social Justice and the City*, E. Arnold, Londres, 1973, p.68.

⁴ Alain Musset, *¿ Geohistoria o geoficción ? Ciudades vulnerables y justicia espacial*, Editorial Universidad de Antioquia, Medellín, 2009, p.62.

⁵ Jean-Pierre Levy, Françoise Dureau (dir.), *L'accès à la ville, Les mobilités spatiales en questions*, L'Harmattan, Habitat et Sociétés, Paris, 2002, p.205.

justicia, etc). En América Latina coexisten altos índices de motorización en algunos estratos sociales, varias opciones de movilidad gracias al transporte público colectivo para otros, y una movilidad limitada para aquellos ubicados en zonas populares, aunque esas no estén ubicadas en zonas periféricas⁶. Con la falta de transporte formal, la población de los asentamientos populares debe usar un transporte costoso y de mala calidad. En la era de la velocidad y de la tecnología, la accesibilidad más que la proximidad es un factor decisivo para beneficiarse de los bienes públicos de la ciudad. La noción de distancia hoy está más relacionada con tiempos y costos de movilidad que con distancias métricas. Así, los problemas de accesibilidad son la traducción de la diferenciación espacial, la discriminación territorial y segregación social, física o imaginaria que opera la ciudad.



Metrocable. Estación Santodomingo, Fotografía de Luis Fernando González E., junio de 2007.

⁶ Oscar Figueroa, Etienne Henry, *Les enjeux des transports dans les villes latino-américaines*, Synthèse INRETS n°6, Arcueil, 1987, p.7.

La accesibilidad, aunque no se reduzca a temas de transporte, es un factor a considerar en la conformación de las desigualdades espaciales pero también sociales, económicas y hasta políticas, y por lo tanto un objeto para la justicia espacial. Esas desigualdades de accesibilidad provocan sentimiento de frustración para los habitantes que no pueden acceder a esos recursos que a pesar de ser conocidos siguen fuera de su alcance.

El sentimiento de injusticia sufrido por los habitantes y los “desequilibrios” de todo o parte de un territorio confrontado a problemas de movilidad y accesibilidad a pesar de una política inclusiva son los puntos claves en los que pretendemos enfocarnos.

Tanto la localización como la accesibilidad son elementos estructurales del espacio. Por lo tanto, apelan a la acción del Estado quien está encargado de administrarlo. Aunque puede dejar otros actores encargarse del ordenamiento territorial, con pocas líneas directivas, el Estado es la institución responsable del bien común que está conformado ante todo por el territorio de su jurisdicción. -Ahora bien, la accesibilidad y el transporte traducen una coherencia en el sistema político-territorial⁷. De la importancia de la intervención del Estado surge la idea de un “derecho a la ciudad”⁸ que politiza la cuestión de la accesibilidad a los recursos. Este concepto, teorizado por el pensador y geógrafo Henri Lefebvre en 1968, aparece hoy como una dimensión fundamental de la planificación y de los estudios urbanos. Para Henri Lefebvre, “[el derecho a la ciudad] se puede formular como un derecho a la vida urbana, transformada y renovada”⁹. Afirmar la existencia de un derecho a la ciudad

⁷ Florent Demoraes, sous la dir. de Alain Marzény, *Mobilité, enjeux et risques dans le District Métropolitain de Quito (Equateur)*, thèse Université de Savoie, juillet 2004, p. 31.

⁸ Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*(1968), Anthropos, Paris, 1968, 3ème édition, 2009.

⁹ Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*(1968), Anthropos, Paris, 1968, 3ème édition, 2009, p. 108.

es considerar que el acceso a determinados servicios públicos de la ciudad es un derecho. Entre éstos, el acceso a los centros políticos, de representación o de justicia, de salud, de servicio (por ejemplo en centros de pago), de empleo, de educación y cultura aparecen como aquello que todos los ciudadanos deben gozar. Su pensamiento, a pesar de ser marcado por el pensamiento marxista, está considerado como relevante en el contexto del actual desarrollo económico y político de la globalización.

Afirmar la existencia de un “derecho” a la ciudad implica que es un “deber” para las instituciones encargadas de los asuntos de la ciudad garantizar el acceso a los bienes comunes. El transporte se vuelve entonces una herramienta que permite al gobierno local garantizar la efectividad del derecho a la ciudad y asegurar la “integración”, la “inclusión” de los territorios.

Pensar la justicia espacial:

El concepto de “derecho a la ciudad” y el análisis de las desigualdades espaciales ponen de relieve que las injusticias no surgen de la ubicación de los recursos sino del tratamiento diferenciado de los espacios considerados. Las políticas públicas, las prácticas en el día a día y las representaciones perpetúan e institucionalizan las desigualdades convirtiéndolas en injusticias. Este postulado converge con la teoría de John Rawls cuya reflexión teórica sobre el concepto de justicia sigue siendo una referencia a pesar de las críticas que ha sufrido. En su ensayo *Teoría de la Justicia, el filósofo norteamericano* afirmaba que al nivel individual, la diferencia de talentos o de recursos es “natural” y que, por lo tanto no puede ser considerada como injusta. “Sin embargo, lo que sí es justo o injusto, es la manera con la cual las instituciones tratan estos hechos.”¹⁰ No queremos entrar en el debate sobre lo natural o no de las desigualdades pero lo que nos parece fundamental en esta reflexión de la justicia social es el papel otorgado a las insti-

¹⁰ John Rawls, traduit par Cathérine AUDIARD, *Théorie de la justice*, 1972, Couleur des idées, Seuil, 1987, p.34.

tuciones en el manejo, la producción y la formación de desigualdades e incluso de injusticias.

Frente a las desigualdades espaciales el Estado, es decir las administraciones públicas y los actores institucionales a todas las escalas de poder, puede decidir intervenir (o no) en el espacio y por lo tanto hacer (o no) acto de justicia. Como el geógrafo Alain Reynaud, podemos pensar que “hablar de justicia socio espacial nos obliga a evocar la planeación del territorio, la intervención del Estado en la vida de una formación social para modificar más o menos de forma profunda la repartición de los equipamientos y actividades en el territorio.”¹¹ Los gobiernos, en particular al nivel local, pueden tomar en cuenta esta perspectiva al momento de planificar y hacer la ciudad. Ha sido en particular el caso de la Alcaldía de Medellín cuando se ideó el Metrocable y el Proyecto Urbanístico Integral (PUI).

A raíz de los trabajos pioneros de John Rawls,¹² se generó un fuerte debate al momento de confrontar y adaptar sus ideas al nivel colectivo o territorial. La perspectiva del geógrafo marxista David Harvey¹³, muy crítica de la postura de Rawls, destacó los aportes de la noción de justicia para pensar el desarrollo de la ciudad y la planificación dando paso al movimiento de la justicia espacial. En la misma época, en Francia, es imprescindible destacar los aportes teóricos del sociólogo Henri Lefèbvre¹⁴ y del geógrafo Alain Reynaud quién subrayó la pertinencia de la idea de una “justicia socio-espacial”¹⁵. Estas

¹¹ Alain Reynaud, *Société, Espace et Justice, inégalités régionales et justice socio-spatiale*, PUF, Paris, 1981, p.32.

¹² John Rawls, traduit par Cathérine Audiard, *Théorie de la justice*, 1972, Couleur des idées, Seuil, 1987.

¹³ David Harvey, *Social Justice and the City*, E. Arnold, Londres, 1973.

¹⁴ Henri Lefèbvre, «Les institutions de la société “post technologique”», 1973, *Espace et politique, Le Droit à la ville II*, deuxième édition, Anthropos, Paris, 2000.

¹⁵ Alain Reynaud, *Société, Espace et Justice, inégalités régionales et justice socio-spatiale*, PUF, Paris, 1981.

reflexiones tomaron un interés especial al final de los años 90 y al principio de este siglo tras la reflexión de Iris Marion Young sobre los mecanismos de opresión¹⁶ y el nuevo paso dado a la reflexión de las ciudades y de la justicia por Peter Marcuse¹⁷ y David Harvey¹⁸. Éste en particular, subleva la cuestión de la diferencia frente a las posturas igualitarias y el difícil equilibrio entre una postura universal o hasta universalista de la justicia y los desafíos de la diferencia que conlleva relativismo. Esas tensiones, constitutivas de la definición de la justicia y por lo tanto de la justicia espacial, animan los debates hasta hoy, como lo pone de relieve el último ensayo del economista Amartya Sen.¹⁹

Invitando a la interdisciplinariedad, los geógrafos del movimiento de la “justicia espacial”, tanto en UCLA con Edward Soja²⁰, como en la Universidad de Paris Ouest-La Défense y en la EHESS de Paris usan ese marco conceptual para estudios de casos a todas las escalas, en países diversos y en todos los continentes. Pero entre una justicia universal y moral y una idea de la justicia fragmentada, la justicia no tiene una definición clara y por lo tanto, debemos preguntarnos si la justicia espacial sólo depende del actuar del Estado a favor de un derecho a la ciudad mediante actos urbanísticos o medidas sociales. ¿Sería la justicia un acto que se puede medir mediante la acción planificadora de las administraciones? ¿La reducción de desigualdades territoriales implica necesariamente reducción de injusticias

¹⁶ Iris Marion Young, *Justice and the Politics of Difference*, Princeton University Press, Princeton, 1990.

¹⁷ Peter Marcuse, “Spatial Justice, Derivating but Causal of Social Injustice”, *Justice Spatiale, Spatial Justice*, n°1, septembre 2009. <<http://www.jssj.org>>, [Consultado el 13/03/2009].

¹⁸ David Harvey, *Justice, nature and the geography of difference*, Blackwell, Oxford, 1999.

¹⁹ Amartya Sen, *The Idea of Justice*, Belknap Press, Cambridge, 2009.

²⁰ Edward Soja, *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Carlton, 2000.
Edward Soja, *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, 2010.

sociales? ¿Qué es lo justo al nivel espacial? Esas preguntas hacen hincapié en la dificultad de definir una idea de la justicia al momento de confrontar la acción con la reflexión.²¹



Metrocable. Panorámica de parte del área de influencia del sistema de transporte masivo en la comuna Nororiental, entre la estación Andalucía y la Estación Acevedo en la línea A del Metro. Fotografía de Luis Fernando González E.

La justicia espacial: un estudio de actos, impactos y discursos

Por lo tanto, tenemos que determinar lo que constituye para el geógrafo una injusticia espacial. Si para John Rawls, la injusticia es cualquier desigualdad que se pueda considerar racionalmente como injusta, para el investigador sería complicado decidir eso sin referirse a su marco conceptual y cultural, distinto a veces

²¹ Alain Reynaud, *Société, Espace et Justice, inégalités régionales et justice socio-spatiale*, PUF, Paris, 1981.

de las realidades vividas. ¿Quizás los discursos sean lo que distingue la desigualdad de la injusticia? Lo injusto yacería en el sentimiento y los discursos tanto de los que afirman hacer justicia como de los que la reclaman a gritos. Estaríamos confrontados a una fragmentación de las nociones de justicias, plurales y diversas, que se expresan en los territorios. Esas concepciones heterogéneas de la justicia, según el que la reivindica, implican para el geógrafo una postura de cierta forma relativista: “El aspecto relativo de las percepciones individuales y colectivas en contextos culturales distintos nos invita a cuestionar la universalidad de los criterios socio económicos sobre los cuales podemos o incluso debemos basar la noción de justicia espacial.”²² Sin embargo, la conciencia política necesita para desarrollarse un contexto socio-económico y cultural favorable. Se nota frecuentemente que los que menos tienen son los que también menos sienten necesidades por haber integrado la existencia de esas desigualdades como algo del orden natural de la vida, con resignación.²³ Por lo tanto, poner la reivindicación al centro de la definición implica el riesgo de dejar la injusticia solamente a los que tienen la palabra. Las poblaciones más precarias de los territorios desfavorecidos no tienen necesariamente la sensación de injusticia, ni el poder de expresarlo.

Frente a esos dilemas, decidimos acudir al arbitraje de David Harvey y considerar que la justicia es ante todo un discurso, basado en representaciones. “Like space, time and nature, “justice” is a socially constituted set of beliefs, discourses and institutionalizations expressive of social relations and contested configurations of power that have everything to do with regulating and ordering material social practices within places for a time.”²⁴

²² Alain Musset, « León/Sutiaba (Nicaragua) : frontière ethnique et justice spatiale », *Annales de Géographie*, n° 665-666, 2009, p.125.

²³ David Harvey, *Social Justice and the City*, E. Arnold, Londres, 1973.

²⁴ David Harvey, *Justice, nature and the geography of difference*, Blackwell, Oxford, 1999, p. 330.

Por la importancia de los discursos y de las representaciones, decidimos hablar de “justicia espacial” y no de “equidad territorial”. Éste, tal como lo expresó el geógrafo Bernard Bret²⁵ a partir del pensamiento de Rawls, se refiere a un ideal de planificación y sólo cuestiona el papel redistributivo del Estado. La justicia espacial, más allá de la mirada desde el Estado, incluye las representaciones de otros actores como los ciudadanos. La inclusión de voces múltiples a veces contradictorias, constituye un renuevo para la geografía urbana. Ya no se trata de sólo mirar el transporte en términos de impactos sobre la movilidad e *in situ* sino también analizar los discursos, las intenciones, la recepción, las imágenes abriendo el enfoque clásico de los estudios dedicados a la geografía del transporte.

La manera como estas desigualdades, percibidas o no, afectan a la vez las perspectivas y las “esperanzas legítimas” de cada grupo o territorio, admitimos que una injusticia evidente para el geógrafo no deja de serla por no ser objeto de quejas y reclamos. Como lo subraya David Harvey, “*All conceptions of social justice must be critically evaluated in term of situatedness or positionality of the argument and the arguer*”²⁶ Por esa razón, evaluaremos una política pública tomando en cuenta las posibles contradicciones entre todas las escalas de percepción y actuación de los grupos involucrados en el proceso.

El metrocable de Medellín: ¿un acto de justicia espacial?

Al comprobar las potencialidades de un estudio geográfico bajo el enfoque de la justicia, en particular para una política de transporte, destacamos pistas de investigación tales como el papel del Estado en la reducción de desigualdades territoriales o la influencia de las repre-

²⁵ Bernard Bret, “Interpréter les inégalités socio-spatiales à la lumière de la *Théorie de la Justice* de John Rawls”, *Annales de Géographie* n°665-666, *Justice spatiale*, Armand Colin, Paris, 2009, p.16-34.

²⁶ David Harvey, *Justice, nature and the geography of difference*, Blackwell, Oxford, 1999, p. 363.

sentaciones y de las prácticas sociales sobre el uso del territorio. El caso del Metrocable de Medellín, un teleférico conectado a la red Metro, es particularmente relevante ya que ha sido un programa del Gobierno local para brindar acceso a barrios marginados. Más allá de mejorar la accesibilidad a territorios estigmatizados y la movilidad de los habitantes, pretendió hacer acto de justicia social hacia el desarrollo y la integración territorial. El proyecto Metrocable se ha convertido en un modelo para “hacer la ciudad” de acuerdo a los principios de la justicia. Por lo tanto, es interesante para el investigador analizar los alcances y la instrumentación de las ideas de justicia en la práctica bajo el marco conceptual *justicia espacial*.

El Metrocable : un nuevo modo de transporte colectivo

El Metrocable es una política pública de transporte semi-masivo hacia los barrios populares de las partes altas de Medellín al cual se adjuntó un programa de renovación urbana, el Proyecto Urbanístico Integral (PUI). Es un programa único hasta ahora al nivel técnico y social ya que es la primera vez que este tipo de infraestructura se destinó a la movilidad de habitantes de sectores populares, marcado por la pobreza, el desempleo y la violencia. Abierta en el 2004, la línea K²⁷ cambió sensiblemente el paisaje de las Comunas 1 (Popular) y 2 (Santa Cruz) donde viven más de 350 000 personas de las 2 millones que cuentan la ciudad. El Metrocable promueve la “integración” de esas zonas marginadas al tejido de la ciudad formal bajo el lema de la justicia social y el derecho a la ciudad. Trataremos pues de analizar cómo el Gobierno local pretendió hacer acto de justicia espacial con el Metrocable

²⁷ Medellín cuenta con dos líneas de Metro, la línea A a lo largo del río, en una dirección Norte Sur y la línea B hacia el Occidente, a las cual se adjuntaron desde 2004 tres líneas de Metrocable, la línea K hacia la zona Nororiental, la línea J hacia la zona Noroccidental y la línea L hacia el parque Arví. La línea K tiene tres estaciones después de la de transferencia (Acevedo) Andalucía, Popular et Santo Domingo Savio.

y el PUI y en qué medida ha permitido reducir las desigualdades territoriales. Si bien sabemos que muchas políticas públicas de renovación urbana desembocaron en la expulsión de los más pobres²⁸, y en el crecimiento de las injusticias²⁹, cabe preguntarse si el Metrocable-PUI logró sus metas pregonadas de justicia social y espacial.

Al escuchar la opinión de la gente que conocen Medellín o viven en la ciudad el proyecto Metrocable es un éxito y expresa una auténtica política pública dirigida hacia la justicia social. Sin embargo, esa impresión general y unánime no se basa en estudios de impactos sino en la fuerte imagen que esta obra deja desde hace cinco años. No se trata de criticar o legitimar esa política pública pero sí de analizar el acto, sus motivos, sus consecuencias en el territorio y obviamente en las representaciones colectivas ya que esta obra se ha convertido en el símbolo de Medellín. Gracias a un trabajo de prensa y de archivos³⁰ reconstituimos el contexto del proyecto Metrocable-PUI y los ideales que motivaron esa inversión espacial y social. Con fines de cruzar los discursos de los actores y de las poblaciones beneficiarias, entrevistamos a los actores institucionales del proyecto y a representantes de la zona. No obstante, el enfoque de la justicia espacial no sólo aborda lo institucional o la planificación sino también los territorios y la reducción de las desigualdades. Una inmersión en

²⁸ Edward Soja, *Postmetropolis, critical studies of cities and regions*, Blackwell Publishing, Oxford, 2000.

²⁹ David Harvey, “Chapitre 2 : Social processes and spatial form the redistribution of real income in an urban system.”, *Social Justice and the City*, John Hopkins University Press, Berkeley, 1973, p.41. “The spatial environmentalist will know that if he alters the spatial structure of the transport network then the spatial structure will probably generate quite substantial land use changes.”

³⁰ Consejo de Medellín, *Acuerdo 12 de 2001 por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2001–2003 Medellín competitiva*, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2001.

Consejo de Medellín, *Acuerdo 3 de 2004, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2004 – 2007 Medellín Compromiso de toda la ciudadanía”*, 6 juin 2001, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2004.

los barrios de la zona Metrocable con un método de observación participante y cuestionarios a los habitantes permitió destacar los cambios territoriales, sociales y económicos así como la transformación de las representaciones negativas que solían sufrir los barrios estudiados.

El Metrocable: renovación urbana y justicia social

El proyecto Metrocable nació al principio de los años 2000 en el servicio de planeación de la Empresa Metro de Medellín, la cual pertenece por mitad a la Alcaldía y por mitad a la Gobernación de Antioquia, y recibió el apoyo incondicional del Alcalde Luis Pérez Gutiérrez (2001-2003) y del Alcalde Sergio Fajardo Valderrama (2004-2007) quien después de la inauguración de la obra desarrolló una política de renovación urbana integral (PUI). A pesar de que fuesen de dos administraciones distintas y no de la misma tendencia política, esos proyectos conciernen al mismo territorio, una porción de las comunas 1 y 2. Además, esas dos inversiones fueron justificadas y promocionadas con argumentos de justicia social y de equidad territorial. El transporte fue considerado como la puerta de entrada de la Alcaldía en territorios donde hasta la fecha había sido casi ausente mediante una infraestructura visible y una fuerte inversión, concentrada en un espacio clave, símbolo de los problemas de violencia de Medellín.

La puesta en marcha del proyecto Metrocable empezó en los primeros años de ese siglo con fines de brindar transporte y reducir desigualdades tanto territoriales como sociales para beneficiar a una comunidad que en aquel momento conocía una crisis económica y social aguda. Cuando se decidió y realizó el Metrocable, las Comunas Popular y Santa Cruz se caracterizaban por una tasa de desempleo tres veces más elevada que en el resto de la ciudad, por un estigma asociado tanto a los barrios como a sus habitantes y por un contexto de violencia extrema.³¹

Por lo tanto, invertir por el beneficio de la comunidad 23 millones de dólares en transporte en una zona que en aquel entonces vivía un conflicto armado urbano y problemas sociales mayores es de por sí un acto de justicia. La Alcaldía decidió intervenir a cualquier costo en barrios inestables para un proyecto de gran envergadura, ante todo social. Aunque estuvieron endeudadas con las dos primeras líneas de Metro y padecían de la crisis económica del 2001, la Empresa Metro y sobre todo la Alcaldía pusieron sus finanzas en jaque y se auto-aseguraron ya que ninguna aseguradora quisiera respaldar el proyecto y asumir el riesgo de terrorismo. Decidir pasar por encima de la ley de aseguramiento en Colombia para hacer una obra de transporte en barrios populares y marginados demuestra la implicación de la administración local y su compromiso a reducir no sólo las desigualdades de accesibilidad y de movilidad sino también a cambiar las representaciones de un territorio desamparado.

Si nos referimos a nuestro marco conceptual aparece que el Gobierno Local cumplió con sus deberes interviniendo en la gestión y organización territorial. Los barrios de la zona Metrocable se construyeron a lo largo de la segunda mitad del siglo XX sin planificación ni intervención del Estado. Ni en la gestión de los recursos, como el agua o el alcantarillado, ni en la construcción de infraestructuras, como las vías o el transporte, ni, hay que admitirlo, al nivel de orden público, estaban presentes las instituciones municipales a lo largo de la formación espontánea de esos asentamientos populares. Si bien al momento de la construcción del Metrocable existía una cobertura (aunque deficiente) en servicios públicos, en salud y en educación, no había proyectos enfocados de inversión y predominaba la ciudad informal, como lo atesta el manejo de la legalización de predios. La mayoría de las casas resultaba de un proceso de invasión o de venta de títulos fraudulentos en terrenos muni-

violentas en Medellín, lo que corresponde a estadísticas típicas de un país en estado de guerra (Alain Musset, Op. Cit., p. 188).

³¹ Entre 1992 y 2002 se registraron 42.393 muertes

cipales o privados de los cuales se apoderaron desplazados huyendo la violencia y la pobreza del campo. Hasta que se hicieron los trámites de legalización de predios en las Comunas 1 y 2 para la construcción del Metrocable, no existía un catastro oficial de la zona y de su población. Tal vez el Metrocable como política pública ha permitido un reconocimiento oficial de la zona.

Más aún, el proyecto Metrocable es el símbolo de una voluntad de “integración” al tejido formal de la ciudad. En la zona Nororiental, las deficiencias en la movilidad y la accesibilidad cristalizaban algunos de los problemas de gestión social y política al nivel local. Ejercer un control sobre la movilidad de los habitantes y la accesibilidad a los barrios es fundamental en las dinámicas del control territorial informal. El transporte, principalmente reducido a un servicio de bus o carros colectivos y a la caminata, era el primer afectado por las guerras entre pandillas en el sector. Los terminales de transporte del sector se convirtieron en puntos claves para asegurar el poder social y económico de grupos armados al margen de la ley puesto que constituyen una importante fuente de ingresos por el pago de la “vacuna”, impuesto y salvoconducto para los conductores de los buses. Las fronteras imaginarias y los toque de queda son tantos de otros ejemplos de las trabas a la movilidad de los habitantes durante los conflictos que sacudieron a las Comunas Popular y Santa Cruz a lo largo de las décadas de los 80 y 90 y entre 2001 y 2004, preciso cuando se pensó y se realizó el Metrocable. De tal forma que al brindar transporte público a los habitantes, la Alcaldía echó un pulso a las estrategias territoriales informales, afirmó su presencia y pudo de un tirón no solo mejorar la movilidad y el orden público, sino también fomentar las actividades económicas como el desarrollo social ya que dicha infraestructura permite una accesibilidad mejorada a los centros de empleo y da la posibilidad de generar ingresos in situ.

Es así como el Metrocable no sólo es un acto de justicia por haberse adelantado en un contex-

to social o económico marcado por la violencia y la pobreza sino porque es la expresión de que la Alcaldía tomó en consideración la existencia misma de la zona Nororiental y de sus dificultades propias. Al mismo tiempo podía jactarse de su rol como administrador de la ciudad y como garante de los derechos de la ciudadanía. Más interesante aún es que los actores institucionales siguen presentando el Metrocable como una tentativa exitosa de hacer justicia social. Tienen un discurso que daría a pensar que es una puesta en práctica de la teoría del urbanismo como herramienta para transformar la sociedad, afirmando que al brindar el derecho a la ciudad se permite la “inclusión social” y la “integración territorial” en una ciudad más justa.

De la justicia para promover la ciudad

De hecho, el proyecto Metrocable y el PUI fueron promocionados como políticas públicas de justicia social para el desarrollo y la “integración” de los barrios de la Comuna Nororiental. El discurso poco cambia entre la administración de Luis Pérez Gutiérrez que adelantó durante su mandato el Metrocable línea K (2001-2003) y la de Sergio Fajardo que realizó el PUI (2004-2007). Si bien afirmó una voluntad de ruptura, el Alcalde Sergio Fajardo puso, al igual que su predecesor, el ideal de justicia social al centro de su gobierno. Atestán de esa convergencia de ideales los dos planes de desarrollo para la ciudad. Los planes trienales de desarrollo, programas propuestos por el Alcalde y votados por el Consejo Municipal de Medellín, presentan los proyectos que se van a adelantar durante su mandato, el presupuesto y los principios con los cuales se pretende forjar la ciudad y la ciudadanía. Tanto el plan *Medellín Competitiva* (2001-2003) como el plan *Medellín Compromiso de toda la ciudadanía* (2004-2007) se basan en el diagnóstico de una ciudad desigual social y territorialmente producto de la ausencia de inversión del Estado.

Como consecuencia de un crecimiento desordenado y ausente en algunas zonas, de una planeación territorial coherente y

certera; Medellín refleja profundos contrastes sociales que se hacen evidentes en la desarticulación del territorio y la pérdida de identidad de sus habitantes con la ciudad. [...] Es una ciudad que posee elementos de soporte básico para soñar con una ciudad equitativa y justa a partir de la implementación de intervenciones integrales con una acertada planeación de su territorio.³²

El ideal de una administración justa que resuelva “las enormes deudas sociales que la ciudad tiene con el territorio y en especial con quienes lo habitan”³³ se expresa mediante las abundantes expresiones de “justicia social”, “deudas sociales y territoriales”, “equidad social-espacial”. Se afirma que con equidad se lograra el desarrollo de la ciudad y en particular de la zona Nororiental, a pesar de que el proyecto Metrocable está apenas mencionado.

La Alcaldía de Medellín pone de relieve una manera de pensar muy de moda en estos últimos años. Se cree que el principio de equidad en la acción estatal permitiría la integración y por consecuencia el desarrollo “integral”, es decir, económico, espacial, social y ambiental de la ciudad. Así, la accesibilidad y el derecho a la ciudad no son para las administraciones sucesivas de Medellín tanto un ideal sino un instrumento para lograr la doble meta de justicia social y desarrollo. La administración de Luis Pérez Gutiérrez explica que “Este plan también reconoce que una adecuada accesibilidad a los bienes, servicios, sectores y lugares, es un prerrequisito para la habitabilidad del territorio municipal, la calidad de vida de la población, la competitividad y el desarrollo.”³⁴ Evoca hasta la declaración

Universal de los Derechos Humanos para justificar que “todo ciudadano debe gozar del derecho y la oportunidad de tener acceso en condiciones de igualdad a las funciones públicas de su país”³⁵ ¡Sin duda es una formulación con la cual los pensadores que teorizaron el “eslogan”³⁶ de derecho a la ciudad estarían de acuerdo!

Sin embargo, la teoría en acto conlleva intereses múltiples.

Su instrumentación no implica ni las consecuencias esperadas ni una postura similar. En este caso, nos llamó la atención el uso masivo de la idea de un desarrollo integral basado en la justicia y en la “integración” como si los dos formaran las dos caras de una sola moneda. El proyecto Metrocable se inscribe en un programa que trata de la “Movilidad local para la integración social y territorial”³⁷ y que tiene como meta “Fortalecer el sistema de movilidad local y articularlo a las acciones que se realicen sobre el espacio público, los equipamientos y en la *recuperación de barrios*, con el fin de promover la integración social y territorial.”³⁸ El tríptico, integración, justicia o equidad y desarrollo sirvió de marco conceptual y de justificación al proyecto Metrocable. Este esquema de pensamiento, es decir fomentar el desarrollo a través de la movilidad y favorecer un derecho a la ciudad para los

del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2001–2003 Medellín competitiva, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2001, p.105.

³⁵ Consejo de Medellín, *Acuerdo 12 de 2001 por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2001–2003 Medellín competitiva*, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2001, p. 39.

³⁶ Don Mitchell, *The Right to the City*, Guilford Press, New York, p. 17.

³⁷ Consejo de Medellín, *Acuerdo 3 de 2004, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2004 – 2007 Medellín Compromiso de toda la ciudadanía”*, 6 jun 2001, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2004, p. 111.

³⁸ Consejo de Medellín, *Acuerdo 3 de 2004, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2004 – 2007 Medellín Compromiso de toda la ciudadanía”*, 6 jun 2001, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2004, p. 111.

³² Consejo de Medellín, *Acuerdo 3 de 2004, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2004 – 2007 Medellín Compromiso de toda la ciudadanía”*, 6 jun 2001, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2004, p.90.

³³ Consejo de Medellín, *Acuerdo 3 de 2004, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2004 – 2007 Medellín Compromiso de toda la ciudadanía”*, 6 jun 2001, Alcaldía de Medellín, Medellín, 2004, p. 89.

³⁴ Consejo de Medellín, *Acuerdo 12 de 2001 por medio*

individuos mediante una integración territorial, viene con una fuerte connotación de seguridad y control territorial. ¿Será que la justicia espacial se reduce a una voluntad de integración disfrazada o justificada por ideales y discursos de equidad?

Según quien la mira, la justicia es meta o es instrumento. Pero la justicia para promover la ciudad tiene peso. En el caso de Medellín se ha combinado con una tradición local particular e ideales arraigados de política social empresarial. La posición de Medellín es una síntesis interesante y compleja de principios de urbanismo, de justicia y de paternalismo que invita al investigador a replantear o matizar su percepción. La Empresa Metro, empresa pública de capital municipal y regional, aclara que el Metrocable se hizo gracias al apoyo de la Alcaldía que veía en su idea novedosa una manera de hacer justicia social. Según su portavoz, tal como los talleres educativos, la compra de predios a mejor precio, la formación de líderes o el uso de la mano de obra local en las Comunas Popular y Santa Cruz, el Metrocable no es sino una muestra de la “responsabilidad social” de la Empresa Metro – empresa pública con intereses propios de crecimiento y desarrollo. La construcción del Metrocable no se hubiera podido hacer sin la voluntad del Metro de prestar ese servicio y sin el apoyo del Estado. Sin embargo, esas aclaraciones ponen en entredicho la idea de que la justicia social o espacial sea el resultado de un deber del Estado de prestar un servicio por el bien común. Afirmar la “Responsabilidad Social Empresarial” (RSE) de una entidad pública es tanto paradójico. Con todo, además de atraer reconocimiento internacional, el Metrocable permite a la Empresa Metro cumplir con sus metas primarias de rentabilidad. El Metrocable es una síntesis

original de los ideales de justicia social y de Responsabilidad Social Empresarial. El caso de Medellín es interesante porque propone un discurso de parte de las elites que se expresa en actos sociales en los territorios urbanos. Renueva ideales que han sido desarrollados desde el siglo XIX en esta ciudad de tradición industrial, en donde las teorías del catolicismo social influyeron las grandes familias empresariales que adelantaron políticas paternalistas a favor de sus trabajadores³⁹:

La cuarta Línea, Medellín Productiva, Competitiva y Solidaria, Hace referencia a la necesidad *de recuperar el espíritu emprendedor y la capacidad de generar riqueza con el trabajo productivo, que es una impronta cultural de los Antioqueños*. Pero en ese importante empeño es necesario que la solidaridad y la equidad sean la marca de una economía que sea capaz de distribuir sus beneficios entre el conjunto de su población. Esto implica una organización productiva eficiente, dinámica y competitiva, que exija un cambio de actitudes y de comportamientos para crear una sociedad innovadora, que favorezca el mejoramiento del nivel de vida de los ciudadanos, en el marco de la economía global.⁴⁰

El caso del Metrocable invita al investigador a analizar las implicaciones tanto simbólicas como prácticas de los principios de justicia social a la hora de hacer ciudad. Propone una mezcla de ideales históricos y tradicionales que ponen en tela de juicio el papel del Estado como único encargado de la justicia espacial. Cabe entonces preguntarse si toda política de integración e inclusión es justa en sí, a pesar de esconder intereses particulares no vinculantes con la búsqueda del bien común. El geógrafo Philippe

39

⁴⁰ Consejo de Medellín, *Acuerdo 3 de 2004, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2004 – 2007 Medellín Compromiso de toda la ciudadanía”, 6 juin 2001, Medellín, p.6.*

Gervais-Lambony, justifica el uso del marco conceptual de “la justicia espacial” para entender el nuevo rumbo de las políticas de desarrollo. Para el fundador del grupo de investigación sobre la justicia espacial (JUGURTA) esta herramienta permite dar una lectura crítica y analítica de los procesos actuales de transformación territorial.

La aplicación de las teorías de justicia al análisis de políticas espaciales permite problematizar la reflexión. No se trata de desempatar lo justo de lo injusto, de juzgar del valor de tal o tal política pero de proponer una herramienta científica de comprensión de los procesos abriendo la vía a proposiciones basadas en la consideración de la complejidad de las acciones en el espacio.⁴¹

Por lo tanto debemos considerar en qué medida el Gobierno local redujo las desigualdades territoriales y como gestionó el cambio drástico de imagen, de valor y de accesibilidad del territorio afectado por el Metrocable.

La justicia entre discursos políticos y prácticas sociales

El Metrocable ha sido promocionado por parte de la prensa y de los actores institucionales como una obra exitosa, expresión ejemplar de una política pública hacia el desarrollo y la reducción de desigualdades. De cierta manera la transformación radical de la imagen de la comuna Nororiental y de la ciudad a todas las escalas es el gran logro de esta inversión. Tiene un peso no sólo simbólico sino también social, cultural y económico ya que el Metrocable y la imagen renovada de Medellín atraen inversiones internacionales y interesan desde las entidades financieras internacionales hasta los turistas, algunos ilustres. Sin embargo, cinco años después de la inauguración, las transformaciones en la movilidad y en el territorio de las comunas 1 y 2 han sido distintas según las zonas estudiadas. Se puede observar una especialización de acuerdo

⁴¹ Philippe Gervais-Lambony, “Justice...spatiale !”, *Annales de Géographie* n°665-666, *Justice spatiale*, Armand Colin, Paris, 2009, p. 14.

a la localización en el cerro Santo Domingo (documento n 1, vista de la zona Metrocable desde la estación de transferencia) y una diferenciación entre la zona Metrocable y el resto de las comunas 1 y 2 conformadas por más de 20 barrios.

Al nivel de los barrios de la zona Metrocable, los habitantes se sienten incluidos y orgullosos. La opinión general es indudablemente favorable y positiva. Muchos dicen que con el Metrocable, todo ha cambiado. Se abrieron las perspectivas territoriales. Los entrevistados señalan que les gusta la idea de **poder** ir a cualquier parte de la ciudad (con una sola tarifa) aunque no lo hagan. A la vez, la percepción de lo accesible influye en las perspectivas y esperanzas sociales, especialmente para los jóvenes que aspiran a una mayor movilidad espacial y social. Tal vez es el resultado de un transporte mejorado, de políticas de conexión a internet o del encuentro con turistas extranjeros. Los habitantes tienen la impresión de hacer parte de la ciudad y afirman que la Alcaldía les tiene en consideración. Particularmente significativa fue la frase de una mujer del barrio Popular que enfatizó “¡Usted no se da cuenta! ¡Ya no nos ven tan Populareños!” Ese neologismo basado tanto en el nombre del barrio como en las imágenes conformadas por el adjetivo popular (populoso, pobre o hasta peligroso) dice todo de un estigma que para los habitantes de las *comunas* Popular y Santa Cruz pertenece al pasado.

La auto-estima de los habitantes, el orgullo de pertenecer a la zona Metrocable, el cariño para una infraestructura tan novedosa y creativa, la felicidad de ser los primeros y hasta poco únicos en el mundo a beneficiar de un teleférico como transporte público, forman el gran logro del proyecto Metrocable y es incontable. Esas representaciones se escuchan también en los discursos de los habitantes del resto de la ciudad y de los representantes administrativos. Según el Balance Social de la Empresa Metro 2004: “La puesta en servicio del Metrocable despertó entre toda la comunidad de Medellín una actitud integradora haciendo que miles de habitantes

llegaran hasta la zona nororiental para reconocer a sus conciudadanos, compartir su entorno y mirar la ciudad completa desde otra óptica.”⁴² A la par vienen a conocer el Metrocable y la biblioteca de España ciudadanos de otros barrios y estratos sociales, turistas nacionales e internacionales. El barrio Santo Domingo 1 donde se ubica la estación de retorno es punto de atracción, especialmente los fines de Semana. Se convirtió en la imagen de Medellín en las guías y en los postales. La vocación turística local del Metrocable se fortaleció con la puesta en marcha de la nueva línea de Metrocable hacia el parque natural Arví al principio del año 2010.

El Metrocable como obra pública cumple con dos vocaciones distintas: el turismo y la movilidad en barrios populares. Es un alcance ingenioso pues no es evidente que un medio de transporte hacia sectores marginados seduzca a todos los habitantes de una misma ciudad — cuando a menudo se teme el acercamiento con poblaciones pobres, consideradas como peligrosas. Creemos que esta atracción poco común resulta de una mezcla original: seducción de una obra que permite “volar” arriba de las casas; hábil valorización de la vista desde los cerros como patrimonio paisajístico; y comunicación mediática que supo despertar la curiosidad de los usuarios potenciales. El turismo local expresa tanto la integración de ese sector nororiental al tejido formal de la ciudad como el deseo de los ciudadanos de beneficiarse de un nuevo “derecho” a la ciudad: el paisaje. Cambiar la imagen no sólo de esos barrios asociados a los conflictos que conoció Medellín sino de la ciudad entera, poniendo al lado los tiempos violentos, era el reto más fuerte de la Alcaldía de Sergio Fajardo. El ex Alcalde apostó en una transformación de los espacios para fomentar el desarrollo barrial y municipal dándoles confianza a los inversionistas. El Metrocable ha logrado devolver a la ciudad su imagen tradicional de capital regional emprendedora, dinámica y moderna y ha logrado sanar las heridas de una identidad ciudadana

afectada por la violencia —estimulando la conciencia colectiva y el orgullo de todos.

Sin embargo, el estigma hacia la zona no ha desaparecido en cinco años sino que se ha transformado. Los discursos según los cuales todo ha cambiado solo se basan en la oposición entre la situación actual y la situación anterior de violencia extrema que padecían las comunas nororientales. Ahora bien, es imposible a la escala de la ciudad modificar el imaginario colectivo en tan poco tiempo. Además, se puede dudar de que pasar por encima de las casas y pasear en la plazoleta, el mirador de Santo Domingo y la Biblioteca de España, es “reconocer a sus conciudadanos, compartir su entorno” como lo afirma la Empresa Metro. La mirada desde el Metrocable, del cual el visitante casi nunca se baja, mantiene una altura simbólica que se traduce luego en los discursos. Efectivamente, el discurso dominante insiste en un “antes” violento para resaltar el cambio de un “ahora”, radicalmente opuesto gracias a la intervención milagrosa de la Alcaldía. Si bien se invirtieron los impuestos de todos en una obra con carácter social para pagar su “deuda social y territorial”, según los propios términos de Sergio Fajardo, también se puede percibir que para muchos se trata de un acto casi filantrópico de la ciudad hacia esos sectores sociales necesitados. Desde luego se mantiene una separación entre los “nosotros” benefactores y los “ellos” beneficiados que nos devuelve a la teoría de la dominación de Iris Marion Young.⁴³ El caso de Medellín es ejemplar para demostrar que la justicia en las representaciones sociales es un proceso largo. Si bien se puede cambiar los discursos políticos en cinco años, los imaginarios requieren más tiempo para modificarse.

Tal vez los discursos que van transformando las representaciones y las prácticas del territorio en Medellín lograrán dibujar una identidad colectiva común y desarrollar las actividades económicas en la zona Metrocable con el turismo

⁴² Metro de Medellín S.A., *Balance Social 2004*, Metro de Medellín, Medellín, 2005, p. 36.

⁴³ Iris Marion Young, *Justice and the Politics of Difference*, Princeton University Press, Princeton, 1990.

y en el resto de la ciudad con la llegada de inversionistas, pero siguen existiendo desigualdades territoriales y diferencias sociales sensibles dentro de las Comunas Popular y Santa Cruz. Pues, sería ilusorio pensar que el Metrocable y el PUI tuvieron impactos positivos en el conjunto de las comunas 1 y 2 puesto que se trata de una población de más de 350 000 habitantes distribuidos en más de 20 barrios asentados en una zona muy accidentada. Por lo tanto, se debe considerar las transformaciones y la reducción de las iniquidades a varias escalas e incluso no tratar las dos comunas como un conjunto sino como un espacio con múltiples caras.

Así, por ejemplo, el Metrocable esperaba mejorar la movilidad de quienes antes del 2004 debían recurrir a un servicio formal o informal de buses, a veces de mala calidad para ir hasta el centro y del centro a su destino. Con el Metrocable conectado a la red Metro, el usuario puede ahorrar tiempo y dinero porque simplemente requiere la compra de un pasaje. Según las cifras del 2008 de la Empresa Metro, se puede evaluar a 15 000 habitantes de la Comuna los que diariamente usan el servicio Metrocable-Metro de la línea K. Los usuarios son principalmente trabajadores que tienen contrato en las industrias o que prestan servicios en otros barrios de la ciudad. Para ellos, el Metrocable representa una ganancia económica. No obstante, esos usuarios solamente componen el 10% de la población de la zona Metrocable, es decir de los barrios en los cuales hay una estación de Metrocable en acceso directo y fácil (alrededor de 150 hectáreas y 150 000 habitantes).

El perfil del usuario Metro⁴⁴, una persona con un empleo fijo y que gana por lo menos un salario mínimo, contrasta con el perfil del habitante de los barrios de las Comunas Popular y Santa Cruz ya que 40% de la población del sector es menor de edad, la tasa de desempleo es elevada y predomina el trabajo informal. Incluso los que tienen un empleo gastan por lo menos

15% de su salario sólo para ir diariamente a su lugar de trabajo ⁴⁵. ¡Con más razón el Metrocable tiene un costo elevado para personas que no tienen ingresos fijos! Aunque un pasaje de bus y de metro valen casi igual, los trabajadores informales prefieren el modo de transporte tradicional porque permite transportar sus cargas y mercancías para vender que no dejan entrar en el Metrocable. Así, aparece que por razones sociales, el Metrocable no ha venido modificando las prácticas de movilidad de los habitantes de la zona. Como en los barrios populares de otras ciudades colombianas⁴⁶, los habitantes del sector Nororiental reducen su vida social a la economía local, siguen caminando para cumplir con sus oficios cotidianos y no entran en otros sectores de la ciudad. En particular las mujeres, los jóvenes y los jubilados no sienten la necesidad ni ven el interés en gastar tanto dinero si todo está en el barrio: la familia, las opciones de trabajo, los lugares de sociabilidad, etc. ⁴⁷

En segundo lugar, la valorización de los predios y de las casas, la llegada de nuevos habitantes que alquilan o compran segundos o terceros pisos, a veces ilegales, y el cambio en la accesibilidad son dinámicas que ha beneficiado a la comunidad del conjunto de la zona Metrocable. La Alcaldía no ha tocado hasta ahora el nivel de los impuestos y las ayudas en el sector en nombre de una gestión social. Así, a pesar de que una casa en la parte baja de la zona Metrocable puede valer hasta 40 millones de pesos colombianos (16 000 US\$), la gestión del costo de la proximidad de parte del Estado permite hasta ahora a los habitantes quedarse en el barrio. Sin embargo, el costo de vida también aumentó. La llegada de comercios especializados en Anda-

⁴⁴ Metro de Medellín, *Balance Social 2008*, Metro Medellín, Medellín, 2009.

⁴⁵ Con base en un trabajador que gana salario mínimo (500 000 COP) trabajando 23 días al mes y que viaja ida y vuelta en Metro por 3100 COP por día laboral (valor del pasaje 1550 COP).

⁴⁶ Françoise Dureau, Jean-Pierre Lévy (dir.), *L'accès à la ville, Les mobilités spatiales en questions*, L'Harmattan, Habitat et Sociétés, Paris, 2002.

⁴⁷ Resultados de nuestro estudio exploratorio con cien personas de la zona Metrocable.

lucía o del turismo en Santo Domingo provoca una disonancia entre las posibilidades de pago y la oferta, especialmente para los pensionados. Efectivamente, si bien el Metrocable ha estimulado el desarrollo de una economía barrial con nuevas tiendas que vienen competir con las tradicionales *tienditas* donde se vende de todo en pequeña cantidad, los ingresos de buena parte de la población, al parecer, no han aumentado y siguen existiendo problemas sociales como el desempleo, la falta de oportunidades estudiantil o laboral, o la violencia que afectan el desarrollo, la movilidad y el territorio.

Finalmente, al detallar las consecuencias perceptibles pero limitadas del Metrocable en la movilidad individual y al considerar los impactos del cambio de accesibilidad en los territorios, es decir la valorización y el cambio de usos del suelo, se aclara una diferenciación territorial vertical y horizontal. En la zona Metrocable, observamos una especialización espacial entre la parte baja, la parte mediana y la parte alta del cerro Santo Domingo donde está ubicado la línea K. El sector Andalucía, La Francia y Villa del Socorro en la parte baja a lo largo del corredor de la 107 por donde pasa el Metrocable es residencial y comercial. Bancos, negocios, bares ofrecen sus servicios a habitantes que se beneficiaron de la renovación urbana con el pavimento de las calles, una buena cobertura en servicios y la construcción de parques. Es el sector donde llegan los nuevos habitantes que alquilan o compran en la zona Metrocable. La valorización de las casas particulares y la construcción de Vivienda de Interés Social en lugar de los tugurios de la zona son factores que explican la rapidez de la recuperación barrial y del desarrollo local, especialmente en Andalucía.

Esto contrasta con los barrios cercanos a la segunda estación de Metrocable, la estación Popular. Los barrios Popular y Granizal, de la Comuna 1, poco se beneficiaron de la llegada del Metrocable. Los residentes mantienen una vida centrada en el barrio y poco relacionada con los demás sectores. En este sector intermediario,

algunas obras nunca han sido terminadas aunque están al nivel de la estación. El corazón de esos barrios no fue tocado ni por el PUI ni por el Metrocable. Por lo tanto, la vida y las prácticas de movilidad no se vieron transformadas sensiblemente y todavía existen problemas en cobertura de servicios básicos como la electricidad o el alcantarillado. Los habitantes son los mismos. No hay estación de policía, ni banco, ni hospital como en el sector alto de la zona Metrocable. En cambio, Al nivel de la estación de retorno Santo Domingo, en los barrios la Esperanza, la Avanzada y Santo Domingo 1, se han concentrado las inversiones con la construcción de la Biblioteca de España, la renovación de las plazoletas y la construcción de miradores turísticos, con un mejoramiento del hospital y del colegio, y con un aumento de la presencia policial y militar. Las transformaciones de Santo Domingo, con sus fachadas bien pintadas al nivel de la estación, su mercado para el turismo y sus actividades culturales los domingos, es la vitrina turística del proyecto. Se abrieron negocios destinados a los turistas y se fomentó la economía local especialmente los fines de semana. La parte alta que domina la ciudad expresa abiertamente el éxito del proyecto. Sin embargo, el turismo ha afectado a sectores populosos que no tienen beneficios directos o indirectos del Metrocable y genera una diferencia sensible entre las cuatro calles visitadas y el resto del barrio Santo Domingo.

De hecho, consta que más allá de una especialización territorial vertical, existen desigualdades territoriales horizontales entre distintos vertientes del cerro. Barrios como El Popular o Santo Domingo 1 se extienden en dos laderas. Es asombroso el contraste entre la zona Metrocable y las partes de esos barrios no visibles por razones de topografía. Tanto en las cuencas arriba de Santo Domingo, como del otro lado de la montaña, en la depresión debajo del sector la Torre del barrio Santo Domingo 1, que conforma el barrio Santo Domingo 2, se construyen más barrios informales como resultado de una especulación de grupos ilegales y de la llegada

de desplazados del campo. Asistimos a un desborde de la ciudad informal que compite con la ciudad formalizada de la zona de influencia directa del Metrocable.

De cierta forma, el Metrocable muestra los problemas y los límites de la intervención estatal en un espacio marcado por la informalidad, poniendo en tela de juicio la capacidad del Estado de formalizar o “integrar” los barrios a la ciudad sin generar a otra escala desigualdades importantes que amenazan con provocar una implosión de la Comuna Nororiental. Es difícil saber si mediante una acción ante todo urbanística, la Alcaldía puede lograr un acto de justicia y reducir parte de las desigualdades territoriales sin tocar a la raíz de los problemas: la pobreza y la falta de oportunidades socio-económicas.

Conclusión:

El Metrocable nos invita a mirar como se puede poner en práctica los ideales de justicia para hacer la ciudad. Sin embargo, ha evidenciado tanto los límites de la transformación espacial gracias a una política pública de transporte como sus capacidades de reducir desigualda-

des. Si bien el Metrocable ha logrado disminuir la segregación tanto física como simbólica de las Comunas Popular y Santa Cruz, cambiar la imagen de Medellín y fomentar el derecho a la ciudad, no ha podido acabar con lógicas urbanas basadas en medio siglo de historia. El discurso de justicia que predomina tanto en los actores como en los habitantes es un logro indudable pero sólo es la expresión de un poder social. La obra de justicia se manifestó esencialmente en el mejoramiento de la imagen del barrio gracias a la comunicación institucional. En el territorio, las transformaciones plantean más preguntas y dudas sobre la posibilidad por parte de las autoridades políticas de reducir efectivamente las injusticias sociales siempre y cuando se basan en políticas de reforma urbana (dejando al lado los grupos sociales afectados por estos cambios). Entonces, al proporcionar un marco teórico para estudiar la acción del Estado en el territorio, el concepto de justicia espacial nos permite entender mejor un sentimiento inalcanzable puesto que si bien se pueden medir las desigualdades económicas, la injusticia no cabe en cuadros estadísticos.

