

Taller internacional:  
**Gobernanza, movilidad y reducción de la pobreza:  
lecciones de Medellín, Colombia**

Medellín, 12-14 de diciembre de 2011, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín

# Los Metrocables: resonancias políticas

Peter Brand

Escuela de Planeación Urbano-Regional

Facultad de Arquitectura

Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín



**UKaid**  
from the Department for  
International Development



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA  
SEDE MEDELLÍN



Universidad de  
**los Andes**



# ¿En qué se basa su popularidad entre las administraciones urbanas?

- En América Latina, los cables aéreos se han utilizado para ‘pacificar’ barrios violentos y bajo el control de grupos ilegales ...



- ... ¿pero hasta qué punto contribuyen a reducir la pobreza y la desigualdad?

# Algunas características de los Metrocables:

- **Relativamente baratos**  
**(US\$12-17 millones/km.)**  
(financiados conjuntamente por el Metro de Medellín y el municipio, sin préstamos).
- **Construcción rápida (14-15 meses)**
- **Alto impacto (visual, estético)**
- **Atractivos políticamente**  
(aunque no son de transporte masivo: 30.000 pasajeros/día)



# Movilidad y desigualdad

Ohnmacht et al. (2007) proponen dos maneras de abordar la relación entre movilidad y desigualdad:

- En su relación con las **formas clásicas de desigualdad**: cómo diferentes niveles de movilidad están relacionados con la distribución desigual de riqueza, ingresos, escolaridad y estatus.
- Nuevas formas de desigualdad relacionadas con las **distintas movilidades** en sí: en adición a las desigualdades ‘verticales’ dentro de una sociedad, las movilidades producen desigualdades ‘horizontales’, en el sentido de efectos dentro de una organización social más compleja y diversa; por ejemplo de acuerdo con edad, género, etnicidad, estilos de vida, etc.

# Las formas clásicas de desigualdad

## El costo del transporte y las periferias

- En el caso de Santiago de Chile, por ejemplo, Ureta (2008) encontró que no sólo el distanciamiento de estas áreas periféricas limitaba los desplazamientos a pie, sino también que el costo del transporte público para las familias de bajos ingresos inhibía cualquier desplazamiento que no fuera estrictamente necesario (para el trabajo, la educación, las compras, etc.).
- En consecuencia, la falta de movilidad restringía enormemente la participación de las personas en la vida urbana en general y en el aprovechamiento de oportunidades de diversión, trabajo, participación política etc.
- **La falta de movilidad hace que el marginamiento geográfico se convierta en la profundización de la exclusión social.**



# Inclusión social ... condicionada

- Mientras que hay amplias evidencias para argumentar que una falta de movilidad constituye una parte integral de una condición de desventaja social, no es claro que lo contrario sea cierto ...

... es decir, no se puede asumir que una mejora marginal en la oferta de movilidad conduzca directa e inexorablemente al mejoramiento social.

- **La importancia del contexto:**

La manera en que las opciones de movilidad se operacionalizan y se insertan en las rutinas económicas y sociales, produciendo resultados positivos, depende de las condiciones específicas de cada comunidad o grupo social.



# Las formas nuevas de desigualdad: motilidad

- La capacidad de las personas de ser móviles en el espacio socio-geográfico, o la manera en que **tienen acceso y se apropian** de la capacidad de movilidad socio-espacial de acuerdo con sus propias circunstancias” (Kaufmann et al., 2004).
- En contraste con ‘movilidad’, el concepto de ‘motilidad’ incorpora **las dimensiones estructurales y culturales** de la movilidad y la acción: capacidad actual o potencial de movilidad.
- Se reconoce conceptualmente el hecho de que **la movilidad no es un fenómeno plano y uniforme** en su carácter, significado y consecuencias, sino otro bien o una nueva forma de ‘capital’.



# MOTILIDAD:

## tres elementos interdependientes

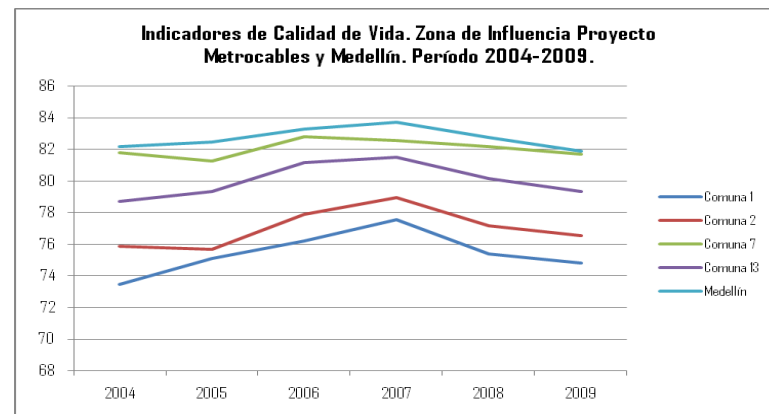
- **Acceso**, o la posibilidad de aprovechar las diversas opciones de transporte y comunicación que ofrece un territorio particular, y las condiciones de tal acceso (costos, logística y otras restricciones).
- **Competencias**, o los conocimientos y las destrezas necesarias para acceder y apropiarse de estas opciones de transporte y comunicación.
- **Apropiación**, o cómo los agentes (individuos, grupos, redes e instituciones) interpretan y actúan frente a tales opciones y las competencias requeridas; incorpora las necesidades, motivos, planes, valores y aspiraciones de los agentes.





# Incidencia los Metrocables sobre las condiciones materiales de vida

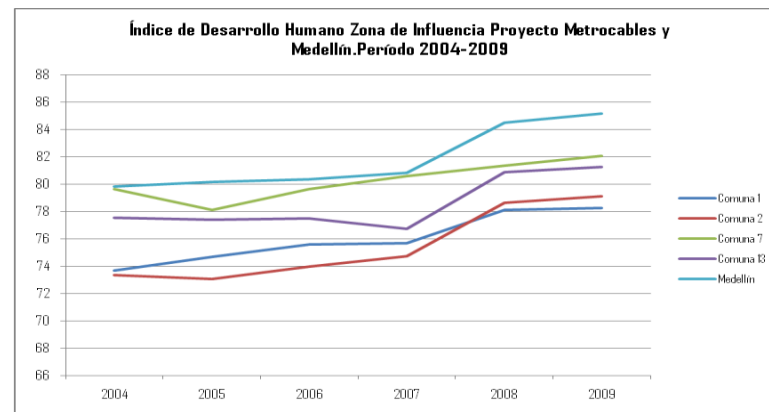
- No se detecta una incidencia clara en los índices de calidad de vida y de desarrollo humano.
- La movilidad en sí no está contemplada en el cálculo de estos índices, pero debe encontrarse reflejada en ellos.
- Importancia de los programas sociales.



## Coefficiente de Gini, 2009

<b>Medellín</b>	<b>0,566</b>
Montería	0,552
Bogotá	0,548
Pasto	0,536
Manizales	0,530
Cúcuta	0,525
Cartagena	0,521
Cali	0,517
Ibagué	0,513
Villavicencio	0,494
Barranquilla	0,487
Pereira	0,486
Bucaramanga	0,465

Fuente: MESEP



# Los ires y venires de la movilidad

- La accesibilidad bi-direccional
- El síndrome del Rey de España
- Video clip  
Rio de Janeiro





“Me pregunto si, desde ahí arriba [donde la presidente pasaba en el cable aéreo] son visibles los problemas que nos afectan en la vida cotidiana. Aquí abajo, nuestra realidad merece más atención que un cable aéreo: atención a la población que se siente en sus huesos lo que significa vivir en una favela (...) Me da ganas de gritar “Oigan, hay gente que vive aquí y todavía tenemos problemas!” ¿Pero quién me escuchará en medio del deslumbramiento por el embellecimiento de la favela?”

(Community leader, favela Complexo do Alemão, Río de Janeiro, citada por Mariana)

# Normalización/control social

Limitaciones y resistencias

- **“Cultura Metro”,  
cultura popular**  
Una estrategia contra la informalidad
- **Ciudadanía**  
Replanteamiento de  
derechos y deberes
- **Criminalidad  
y violencias**  
La estrategia represiva



# La eficacia simbólica de los Metrocables

Dada la poca participación de los Metrocables en el número total de viajes, ¿cómo se explica el alto impacto de ellos?

- **Parte del urbanismo como espectáculo**
- **La superación de (algunas) barreras socio-espaciales**
- **Incursión del poder estatal y la autoridad legítima**
- **Explotación estética en la producción de la imagen de la ciudad**

