

Nombre del semillero de investigación

SEMILLERO DE INVESTIGACION EN MERCADEO (SMART)

Nombre del proyecto

PROCESOS DE CAMBIOS SOCIALES Y EMPRESARIALES EN RELACION AL TURISMO EN EL CORREDOR DE AYACUCHO, MEDELLIN DESPUES DE LA CONSTRUCCION DEL TRANVIA

Año

2019

Marco del Proceso de ASC: Fortalecimiento o solución de asuntos de interés social.

Este semillero de investigación forma parte de la estrategia de Investigación Formativa de la Universidad EAFIT que ratifica su compromiso con el desarrollo de la Ciencia, la Tecnología, la Innovación y la Creación y lo establece como uno de sus ejes misionales. Con el desarrollo de iniciativas como estas, aportamos a los procesos científico-tecnológicos y creativos que se desarrollan en el seno de su comunidad universitaria y cómo estos permean las experiencias de aprendizaje de los estudiantes.

En el propósito de cultivar talentos y vocaciones científicas y creativas el rol del profesor es vital, ya que es quien desde su pasión, experiencia y conocimiento acerca a los estudiantes a las técnicas propias del saber científico y diseña experiencias de aprendizaje que aporten a la construcción de procesos investigativos.

En consonancia con los [Lineamientos de Investigación Formativa de la Universidad](#), se describe a continuación los principios que rigieron la ejecución del componente con sus resultados, en términos del fortalecimiento de asuntos de interés social, del presente proyecto:

Objetivos del semillero en clave de fortalecimiento de la práctica educativa

1.1 OBJETIVO GENERAL Describir las prácticas, representaciones sociales y el cambio en el espacio del corredor de Ayacucho generados por la implementación del tranvía. 1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 1. Reconocer el discurso institucional respecto al aporte que el tranvía realiza a la ciudad, sus habitantes y visitantes. 2.

Conocer las prácticas y representaciones sociales de los habitantes antes y después de la implementación del tranvía. 3. Conocer las prácticas y representaciones sociales del corredor del tranvía de los visitantes locales y extranjeros.

Metodología

En cuanto al diseño metodológico de esta investigación, se tuvieron en cuenta cuatro enfoques o componentes teorico-metodológicos: un rastreo bibliográfico, etnografía, entrevistas y unos mapeamientos participativos. El primer componente de la metodología está compuesto de una búsqueda de bibliografía inicial que cumpliría dos funciones. La primera sería contextualizarnos sobre lo que ya se había escrito sobre el tema, tanto en términos de los impactos que la construcción de un sistema integrado había traído para Medellín como para otros lugares del mundo con un sistema similar, que nos pudiera servir de referencia. En segundo lugar, este rastreo bibliográfico también fue fundamental para presentar los conceptos fundamentales, desarrollados por autores importantes y de gran relevancia, sobre los cuales se desarrollará más a fondo el análisis de los resultados de la investigación presentada a continuación. Para esta investigación se hizo un trabajo de campo etnográfico, dentro del cual se utilizó la herramienta de investigación de observación participante. Esta herramienta se utilizó porque “el objetivo de la observación participante ha sido detectar las situaciones en que se expresan y generan los universos culturales y sociales en su compleja articulación y variedad” (Guber, 2001, pg. 55). De tal forma que esta herramienta nos permitiría analizar, desde diferentes puntos de vista, las representaciones sociales y todas aquellas transformaciones que sucedieron en torno al tranvía y el corredor de Ayacucho. Para analizar a los visitantes locales, se les presento un formato de observación con una serie de preguntas o enunciados que les pide describir de manera personal, diferentes aspectos del tranvía en relación con el espacio público, dinámicas sociales, entre otras, durante una visita que ellos hagan al tranvía. Este formato de observación se llenó por un total de doce estudiantes de diferentes carreras y semestres de la Universidad EAFIT, para obtener diferentes puntos de vista al respecto. Era fundamental que los participantes que participaran de esta observación se metieran de fondo en la zona y participaran en actividades y/o rutinas de locales de la zona ya que “la observación participante consiste en dos actividades principales: observar sistemática y controladamente todo lo que acontece en tomo del investigador, y participar en una o varias actividades de la población” (Guber, 2001, pg. 55) Durante los meses de abril, mayo y junio se

realizaron visitas frecuentes al Corredor de Ayacucho en donde la etnografía fue una herramienta fundamental para conocer el territorio y sus actores. Durante estas visitas hubo una observación participante activa que permitió entender las dinámicas del espacio a estudiar y de las personas que lo habitaban, teniendo en cuenta que “se participa para observar y que se observa para participar, esto es, que involucramiento e investigación no son opuestos sino partes de un mismo proceso de conocimiento social” (Guber, 2001, p.62). Durante este tiempo las entrevistas a las personas en los locales comerciales o incluso a los transeúntes también fueron una herramienta significativa pues como lo plantea Rosana Guber (2001) “la entrevista es una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación” (p.76). De igual manera se realizó un encuentro para un mapeamiento participativo del territorio como una aproximación a la cartografía social reconociendo que esta última implica procesos más largos y profundos. A este encuentro asistieron 9 habitantes del sector, de diferentes barrios cercanos al corredor de Ayacucho, 3 de San Luis, 2 de Buenos Aires y 4 de Caicedo, lo cual ayudó a tener diferentes perspectivas del territorio, ya que estos ejercicios de mapeo permiten producir conocimientos de manera dialógica y colaborativa para reconstruir memorias colectivas e historias locales sobre el territorio (Montoya, 2007). L

Resultados obtenidos

Esta investigación cualitativa fue exitosa en la medida en que se logró tener un muy buen acercamiento a los tres objetivos específicos del proyecto: (1) conocer las prácticas y representaciones sociales de los habitantes antes y después de la implementación del tranvía; (2) conocer las prácticas y representaciones sociales del corredor del tranvía de los visitantes locales y extranjeros; (3) conocer los cambios materiales, simbólicos, ideológicos, entre otros, que se generan en el espacio, con la implementación del tranvía. En este trabajo se consolidaron los hallazgos que dan respuesta a los objetivos del estudio como una misma conversación interdisciplinaria entre los diferentes actores. A pesar de que las prácticas y representaciones sociales de cada uno de los actores antes y después de la construcción del tranvía varían en varios factores, en unos cuantos otros son similares. Uno de estos factores en los que se observaron opiniones similares recae en la turistificación que trajo los cambios socioespaciales, pero, teniendo en cuenta que los cambios se han venido dando de manera gradual, y si bien hay transformaciones evidentes, hay muchas otras que pueden ser previstas, pero que

aún no se han manifestado. La expansión de la zona comercial, un corredor turístico que se empalme con el discurso de turismo del centro y presente incluso formas de apropiación a partir de la memoria y el posconflicto, gentrificación de los barrios atravesados por el tranvía debido a proyectos comerciales y de vivienda. En tanto a los cambios que se generan en el espacio con la implementación del tranvía, se observó, principalmente, que hay una transformación socioespacial del Corredor del Tranvía de Ayacucho que ha hecho que muchas de las dinámicas de la zona cambiaran y se redirigieran al turismo, como su oferta gastronómica, arquitectónica, cultural y artística. Esto ha generado que haya percepciones muy diferentes entre habitantes y visitantes ya que cada uno ha visto este territorio que es turístico desde su propia construcción de mundo y de sentido. Esto dio paso a la consolidación del territorio turístico del corredor del Tranvía de Ayacucho, que todavía es incipiente en la zona a pesar de los cambios estéticos y de la presencia creciente de turistas. No obstante, es un tema que dará mucho más por explorar y permitirá futuras investigaciones en la zona. En tanto a los nuevos proyectos comerciales y de vivienda, la gentrificación residencial y comercial que ha comenzado a evidenciarse es un tema que requiere mucho cuidado a nivel de política pública porque puede traer perjuicios para la gente de la zona. Es un tema complejo ya que habría que saber llegar a un consenso porque habría que saber involucrar los intereses de los diferentes actores de una manera armoniosa para no generar perjuicios para nadie. A su vez, este proyecto presenta tanto aportes teóricos como prácticos. Los aportes teóricos que presenta este estudio son, en su mayoría, con relación a las prácticas y representaciones sociales que se desarrollaron en el estudio y como a partir de la construcción de los hallazgos se presentó un caso ejemplar de lo que representa la turistificación tras los cambios socioespaciales en un territorio, en este caso el corredor de Ayacucho y sus alrededores. En términos prácticos, este estudio puede ser usado de referencia para que se mejore la planeación y participación de la gente y las comunidades en mega construcciones, de tal manera que se puedan tener en cuenta las opiniones de los diferentes actores para minimizar los posibles impactos a futuro. Finalmente, existen preguntas que quedan para otro proceso de investigación con otros abordajes posibles para el turismo que por ejemplo abarquen la gentrificación turística o que exploren las relaciones de los habitantes con los turistas de una manera más detallada. Otras posibles preguntas que surgen con relación a la planeación son: de qué manera tener en cuenta la turistificación en

Medellín

NIT 890901389
Carrera 49 # 7 sur-50
(57) 604 261 95 00

Pereira

Carrera 19 # 12-70
Megacentro Pinares
(57) 606 321 41 15

Bogotá

Carrera 15 # 88-64
oficina 401
(57) 601 611 46 18

Llanogrande

Km 3.5 vía Don Diego –
Rionegro
(57) 322 529 4323

Descripción del fortalecimiento, la solución o el mejoramiento de la práctica educativa

Se realiza afianzamiento en metodologías de investigación cualitativa y, especialmente, en el método etnográfico a semilleros. El proyecto también posibilitó la alianza entre varios semilleros de la Universidad y de otras instituciones, lo que facilita el intercambio de conocimiento de las personas participantes.

A partir de estas consideraciones, a continuación, se encuentra la sistematización del proceso.

**INFORME FINAL DE LA INVESTIGACIÓN:
PROCESOS DE CAMBIOS SOCIALES Y EMPRESARIALES CON RELACIÓN AL TURISMO EN
EL CORREDOR DE AYACUCHO, MEDELLÍN DESPUÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL
TRANVÍA.**

DIRIGIDO POR:

MARÍA CLAUDIA MEJÍA GIL

ESTUDIANTES PARTICIPANTES:

JEANINE CAROLINA TOVAR QUIROZ

MARIANA VÉLEZ ATEHORTUA

SEMILLERO SMART

SEMILLERO SIMPRO

ERIKA LUCIA MENESES GRANADOS

MARIANA VILLEGAS SERNA

SEMILLERO RERDSA

SEMILLERO DE INVESTIGACIÓN SMART

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN

UNIVERSIDAD EAFIT

MEDELLÍN

2019

Gran agradecimiento por la participación de: Semillero SIMPRO: Miguel Restrepo, Carlos Daniel Arredondo Estrada, Santiago Vásquez y Valentina Ortega. Semillero RERDSA: Alejandra Montaña, Gisela Andrea Galvis.

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	1
Introducción	2
1 Objetivos	4
1.1 Objetivo General	4
1.2 Objetivos Específicos.....	4
2 Marco teórico y estado del arte.....	5
3 Metodología	10
4 Hallazgos	13
4.1 EL TRANVIA DE AYACUCHO Y SU DISCURSO INSTITUCIONAL.	13
4.2 PERCEPCIONES DE LA COMUNIDAD, IMPACTOS DE LOS CAMBIOS EN EL CORREDOR DE AYACUCHO PARA LOS HABITANTES Y COMERCIANTES.	16
4.3 VISITANTES LOCALES Y EXTRANJEROS EN EL CORREDOR DE AYACUCHO, PERCEPCIONES DE LOS TURISTAS.....	22
5 CONCLUSIONES	30
6 Referencias.....	32

RESUMEN

Este trabajo parte de una investigación formativa que realizaron los semilleros SMART y SIMPRO de la Universidad Eafit y el semillero RERDSA de la Universidad de Antioquia sobre los cambios sociales que ha generado la implementación del Tranvía de Ayacucho. En este se indaga por las percepciones y representaciones sociales que han construido tanto la comunidad que tiene habitantes y comerciantes como los visitantes locales y extranjeros. Además, se analiza que este Tranvía ha implicado procesos de turistificación de la zona y hace parte de un horizonte de sentido relativo al desarrollo que hace que se construyan diferentes territorialidades para los actores. La metodología de la investigación fue cualitativa utilizando herramientas como la etnografía, las entrevistas y los mapeamientos participativos. Los aportes principales del estudio son en términos de las implicaciones sociales que se deben tener en cuenta en los proyectos de planeación urbana, y como la turistificación puede jugar un papel fundamental en estos proyectos.

INTRODUCCIÓN

Este artículo surge como resultado de un primer proyecto de investigación de una alianza que se configuró entre la Universidad EAFIT y la Universidad de Antioquia, alrededor del tema del turismo. En él participaron estudiantes de tres semilleros: Semillero SIMPRO del departamento de Organización y Gerencia; semillero SMART del departamento de Mercadeo, ambos de la Escuela de Administración y de la Universidad EAFIT; y el semillero RERDSA, perteneciente al INER, Instituto de Estudios Regionales, de la facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Antioquia. De esta alianza se generó un diálogo interdisciplinar e interuniversitario que posibilitó las reflexiones que aquí se presentarán.

El proyecto tuvo como objetivo describir las prácticas, representaciones sociales y el cambio en el espacio del corredor de Ayacucho generados por la implementación del tranvía. Se preguntó específicamente por los habitantes y visitantes en relación a este proceso de cambio, que a su vez implica la implementación de un discurso turístico vinculado al Tranvía de Medellín. Como herramientas metodológicas se tuvieron los rastreos bibliográficos, las entrevistas, la etnografía, y los mapeamientos participativos. Finalmente, como devolución a la comunidad y para aportar a las empresas y organizaciones identificadas se realizó un RIE, el cual es un evento que la Universidad EAFIT ha venido realizando de manera anual, con el apoyo de la Alcaldía de Medellín. El RIE es un evento de refuerzo integral empresarial que se organiza y celebra cada año por el semillero SIMPRO en colaboración con el semillero SMART. Este es espacio de interacción entre empresarios, con el objetivo que establezcan redes de contactos para ampliar sus oportunidades de crecimiento profesional y empresarial, brindando la posibilidad de que en un futuro logren crear alianzas estratégicas y de esta manera potencializar sus ideas de negocio, además tienes la oportunidad de acceder a consultorías personalizadas para resolver dudas y buscar recomendaciones en temas contables, financieros, procesos, mercadeo y gestión humana por parte de los estudiantes de la Universidad EAFIT.

De igual manera la investigación tuvo un enfoque socio-espacial, pues el objetivo era analizar el espacio para develarlo como producto social y productor de relaciones sociales.

En este sentido se tuvieron en cuenta la dialéctica del espacio y del habitar de Lefebvre y el tercer espacio de Soja expuestos por Herrán Cuartas (2019).

Este artículo está dividido en 4 apartados. El primero de ellos contextualiza de una manera espacial y discursiva el Tranvía de Ayacucho describiendo y reflexionando sobre la construcción del discurso de la institucionalidad como actor clave para la consolidación del tranvía como territorio turístico para la ciudad. En el segundo se describe la percepción de la comunidad en donde se instala el tranvía no solo sobre los cambios socioespaciales sino también sobre el turismo que comienza, revelando las posiciones de los habitantes y comerciantes del sector. En el tercer apartado se exponen las representaciones sociales construidas sobre el tranvía de Ayacucho por los visitantes tanto extranjeros como locales. En el cuarto y último apartado se hace un análisis en donde los tres actores: institución, habitantes y visitantes se ponen en diálogo para revelar las contradicciones, problemáticas, y posibles rutas de análisis.

1 OBJETIVOS

1.1 OBJETIVO GENERAL

Describir las prácticas, representaciones sociales y el cambio en el espacio del corredor de Ayacucho generados por la implementación del tranvía.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Reconocer el discurso institucional respecto al aporte que el tranvía realiza a la ciudad, sus habitantes y visitantes.
2. Conocer las prácticas y representaciones sociales de los habitantes antes y después de la implementación del tranvía.
3. Conocer las prácticas y representaciones sociales del corredor del tranvía de los visitantes locales y extranjeros.

2 MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

En este marco teórico se revisarán los siguientes conceptos: turismo, la diferencia entre visitante y turista, prácticas y representaciones sociales, cambios socioespaciales que se generan en los territorios, los cuales serán abordados a continuación Turismo El turismo se define como la suma de fenómenos sociales, culturales y económicos que se generan a raíz del desplazamiento temporal de sujetos por fuera de su lugar de residencia, siempre y cuando, estos desplazamientos no están mediados por una necesidad de lucro. Estas personas se conocen como visitantes, los cuales podrían ser turistas o excursionistas, residentes o no residentes. Se reconoce que el turismo tiene efectos en la economía, la naturaleza y el ambiente, y más aún, en la población que habita los lugares visitantes, y en los visitantes descritos en el párrafo anterior. Debido a estos impactos, es necesario analizar el turismo de manera holística, para considerar los posibles efectos que podrían suscitar estas nuevas relaciones (OMT, n.d.). Prácticas sociales Los principales autores de la teoría de la práctica son Giddens, Bourdieu, Lyotard and Charles Taylor y Reckwitz (Warde, 2005). Las prácticas se entienden como un grupo de formas de actividad que tienen un despliegue temporal y espacial y que son agrupadas en una misma unidad práctica (Ariztía, 2017; Bourdieu, 2007). Así como lo plantea Reckwitz (2002) en Ariztía (2017), son una forma rutinaria de conducta que está constituida por diferentes elementos que se encuentran interconectados: actividades del cuerpo y mentales; objetos y su uso; y otros saberes que soportan las anteriores, como los significados, emociones y motivaciones. Basándose en la definición propuesta por Reckwitz (2002) y los trabajos de Shatzky, Shove et al. (2012) las prácticas se comprenden como formas de hacer y/o decir que se configuran a partir de la relación entre tres aspectos: competencia, sentido y materialidades. En cuanto a las competencias, son el conjunto de saberes prácticos que son necesarios para ejecutar una práctica, lo cual también incluye aquellos aspectos que determinarían que una práctica está bien o mal ejecutada; acerca del sentido, este se comprende como el conjunto de valoraciones y emociones que se encuentran enmarcadas en colectivos que califican la actividad según sus modelos de referencia, lo que puede aplicar a varias prácticas al tiempo;

y finalmente, las materialidades son las herramientas y recursos físicos que intervienen en la ejecución de una práctica y permiten que la misma se lleve a cabo, posibilita formas específicas de ejecución, así como sus transformaciones (Ariztía, 2017). Respecto a las prácticas de consumo, eje que ha direccionado gran parte de los estudios de las prácticas, se encuentra que las mismas se encuentran condicionadas por unas estructuras sociales y de mercado, que coaccionan a las mismas a partir de las reglas creadas por el sistema capitalista (Molina & Valenzuela, 2006, 224), además de tener un aspecto material y otro simbólico. El aspecto material se percibe en tanto el consumo es un acto material y económico por medio del cual se logra el aprovisionamiento y que sigue los canales de producción, distribución, circulación, apropiación, consumo y desecho de los bienes (Narotzky, 2007). Su aspecto simbólico se concibe a partir de la generación de unas representaciones que se forjan a través de nuestra capacidad creativa, por medio de las cuales comunicamos, damos sentido y generamos las líneas que dividen las relaciones sociales (Douglas & Isherwood, 1979). Desde la antropología económica se han estudiado las prácticas de consumo desde su aspecto simbólico: no lo estudia como demanda, sino que estudia las relaciones sociales involucradas en el proceso mismo del consumo en interacción constante con los procesos sociales que también configuran la producción y la distribución. El consumo tiene un vínculo estrecho con la circulación de bienes en donde no solamente está en juego su valor económico, sino su valor social. La unidad básica de consumo (ej. Grupo doméstico), las relaciones sociales que se construyen en torno al consumo, su relación con la configuración identitaria, etc. son algunos de los focos desde los que la antropología económica ha trabajado el consumo (Narotzky, 2004). Estudiar el fenómeno del consumo desde sus prácticas impone un acento en los aspectos rutinarios y convencionales de la vida social, dejando un poco de lado, sin desconocerlo, los aspectos simbólicos o identitarios del mismo. Este giro conceptual concede una mejor comprensión de dos aspectos alrededor del consumo: en primer lugar, estudiar el consumo desde las prácticas permite analizar sus transformaciones en función de su trayectoria, su nacimiento y la relación entre estas, lo que se puede ejemplificar en el uso de aparatos electrónicos, ya que no es posible usarlos sin la infraestructura que existe para transmitir la energía; en

segundo lugar, permite analizar cómo cambios en ciertos patrones de las mismas tienen consecuencias, algunas sobre el ambiente, lo que se demuestra al conocer que el aumento en los niveles de confort durante el siglo XX, específicamente con la calefacción, ha tenido grandes impactos en el consumo de energía y combustibles fósiles (Ariztía, 2017). Este giro permite entender las prácticas de consumo desde una perspectiva que supera lo actitudinal y que se acerca al entendimiento desde su quehacer.

Representaciones sociales El concepto de representaciones sociales fue acuñado por primera vez por Emile Durkheim (1895) quien desarrolló el concepto de representaciones colectivas para explicar el fenómeno social por medio del que se constituían las representaciones individuales (Araya Umaña, 2002, p. 21). Luego, es el psicólogo social rumano, Serge Moscovici (1979) quien retoma el concepto y lo estudia ampliamente, convirtiéndose en el primer teórico social que lo estudia y expone de manera tan profunda. Para Moscovici (1979), una representación social es una forma de creación de conocimiento, por medio de la cual las personas hacen inteligible su realidad física y social, logran integrarse a un grupo social específico y adquieren los códigos por medio de los cuales este grupo se expresa. “(...) la representación es una modalidad particular de conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos” (Moscovici, 1979, p. 17). Más adelante, Denise Jodelet (2011), alumna y colaboradora cercana de Moscovici, se destaca entre los otros autores que continúan haciendo contribuciones al estudio de las representaciones sociales en el campo y en la teoría. Ella explica el concepto haciendo alusión al conocimiento ordinario, el cual es incluido en la categoría de sentido común, que se construye socialmente y es compartido en los diferentes grupos sociales existentes. Tiene un objetivo práctico: servir de filtro de lectura de la realidad cotidiana y de esta manera, guía las acciones en la vida práctica (Jodelet, 2011, p. 134). Es también una manera de interpretar y de pensar la realidad en la vida cotidiana, como una actividad mental ejecutada por individuos y grupos sociales, con el objetivo de definir su posición con relación a situaciones, acontecimientos y objetos que les conciernen. Lo social está presente en esta construcción en varias formas: en el contexto concreto en el que se sitúan los individuos y grupos; a partir de la comunicación que se establece entre ellos; a partir de los marcos de entendimiento que les proporciona su propia

cultura; a partir de los códigos, valores, e ideas que se relacionan con las posiciones sociales específicas para cada grupo (Jodelet, 1986, p. 473). La noción de RS se sitúa en el punto medio donde se conecta lo psicológico con lo social. Se refieren al conocimiento ingenuo, del sentido común, en oposición al pensamiento científico. Este conocimiento se construye a partir de nuestras experiencias, información que se va adquiriendo, conocimientos, modelos de pensamiento que se reciben y transmiten a partir de la tradición, la educación y la comunicación masiva y personal. Esto lo hace ser un conocimiento socialmente elaborado y compartido por las personas de un mismo grupo social. Este conocimiento participa en la construcción social de nuestra realidad de forma incesante, porque nos determina que percepciones creamos acerca de todo lo que nos rodea (p. 473). Una de las características más relevantes de las RS es que se construyen de forma contextualizada: las RS dependen de los contenidos o de los procesos de representación que suscitan en las condiciones y contextos en que surgen las mismas, de las comunicaciones mediante las cuales circulan y a la funcionalidad que cada contexto les brinda a éstas. Las RS dependerán entonces de la posición social que ocupan los seres sociales en la sociedad, economía y cultura (p. 474-475). Esta contextualización casi implícita de las RS, también las hace merecedoras de un carácter social, el cual no es algo palpable al momento de verbalizar una RS en un contexto social determinado. Las RS se imponen a los individuos, brindándoles una forma de concebir su realidad social, que no puede ser evitada o no considerada. Las personas desconocen el origen de sus propias creencias, así como su funcionalidad, a pesar de que éstas determinan la forma de llevar a cabo las prácticas del día a día y la comprensión de la vida social (Castorina & Barreiro, 2006, p. 11). En el proceso de creación de una RS siempre coexisten dos momentos: el proceso de objetivación y el proceso de anclaje. El proceso de objetivación, es aquel en que el sujeto convierte en significativo cualquier aspecto de su realidad social, es decir, logra concretar algo que es abstracto, que no es material ni perceptible, en experiencias o materializaciones concretas. Es en este proceso cuando el sujeto le confiere un orden, una estructura y una imagen a la representación que está reproduciendo y le permite convertir algo tan abstracto como el concepto de tristeza o alegría, en algo tan concreto como un sentimiento. El proceso de anclaje, es el proceso de

inserción orgánica del pensamiento en una estructura cerebral, que permite contextualizar en una realidad específica al objeto creado en el proceso de objetivación. En este proceso, los sujetos logran contextualizar eso que ya ha sido objetivado en una RS específica, brindarle una interpretación y convertirlas en impulsores de conducta. En el caso de los conceptos de tristeza o alegría, en el proceso de anclaje, estos conceptos ya no son sólo sentimientos, sino que también están contextualizados a una realidad y adquieren un significado específico según la situación (Araya Umaña, 2002, p. 35-37). A continuación se abordan cinco características que tienen las RS y que son explicadas por los diferentes autores estudiados: las RS siempre es la representación mental de un objeto, persona o acontecimiento; se sugiere que la forma de construir una RS es a partir de la creación de una imagen de ese objeto, persona o acontecimiento; las RS tienen un carácter simbólico y significativo, es decir, esa imagen que se crea de ese objeto, persona o acontecimiento, siempre tiene un aporte creativo del sujeto que está reproduciendo la RS; el objeto y el sujeto siempre están en constante reconstrucción, por lo que tiene una condición constructiva y reconstructiva permanente; y, la RS son autónomas y creativas, estando ligadas al lenguaje (Jodelet, 1986, p. 478).

Los conceptos teóricos que se usaron como guía analítica fueron el desarrollo y la turistificación como parte de un mismo entramado que parte del convencimiento de que “solo mediante el desarrollo material podría producirse el progreso social, cultural y político” (Escobar, 2007, p. 78). El desarrollo es además para este autor un régimen de representación y una “invención” que se ha enfocado principalmente en el crecimiento económico y como dice Dubois (2015) se constituye en una “categoría de futuro”, pues allí se planea qué se quiere llegar a ser. La turistificación en este orden de ideas consiste en la mercantilización, intervención y producción de imágenes e imaginarios a partir de un territorio, sus territorialidades y territorializaciones. Se plantea entonces que tras este proceso surge un nuevo territorio, denominado territorio turístico. (Muñoz Arroyave, 2017, p.155)

3 METODOLOGÍA

En cuanto al diseño metodológico de esta investigación, se tuvieron en cuenta cuatro enfoques o componentes teorico-metodológicos: un rastreo bibliográfico, etnografía, entrevistas y unos mapeamientos participativos.

El primer componente de la metodología está compuesto de una búsqueda de bibliografía inicial que cumpliría dos funciones. La primera sería contextualizarnos sobre lo que ya se había escrito sobre el tema, tanto en términos de los impactos que la construcción de un sistema integrado había traído para Medellín como para otros lugares del mundo con un sistema similar, que nos pudiera servir de referencia. En segundo lugar, este rastreo bibliográfico también fue fundamental para presentar los conceptos fundamentales, desarrollados por autores importantes y de gran relevancia, sobre los cuales se desarrollará más a fondo el análisis de los resultados de la investigación presentada a continuación.

Para esta investigación se hizo un trabajo de campo etnográfico, dentro del cual se utilizó la herramienta de investigación de observación participante. Esta herramienta se utilizó porque “el objetivo de la observación participante ha sido detectar las situaciones en que se expresan y generan los universos culturales y sociales en su compleja articulación y variedad” (Guber, 2001, pg. 55). De tal forma que esta herramienta nos permitiría analizar, desde diferentes puntos de vista, las representaciones sociales y todas aquellas transformaciones que sucedieron en torno al tranvía y el corredor de Ayacucho. Para analizar a los visitantes locales, se les presento un formato de observación con una serie de preguntas o enunciados que les pide describir de manera personal, diferentes aspectos del tranvía en relación con el espacio público, dinámicas sociales, entre otras, durante una visita que ellos hagan al tranvía. Este formato de observación se llenó por un total de doce estudiantes de diferentes carreras y semestres de la Universidad EAFIT, para obtener diferentes puntos de vista al respecto. Era fundamental que los participantes que participaran de esta observación se metieran de fondo en la zona y participaran en actividades y/o rutinas de locales de la zona ya que “la observación participante consiste en

dos actividades principales: observar sistemática y controladamente todo lo que acontece en tomo del investigador, y participar en una o varias actividades de la población” (Guber, 2001, pg. 55)

Durante los meses de abril, mayo y junio se realizaron visitas frecuentes al Corredor de Ayacucho en donde la etnografía fue una herramienta fundamental para conocer el territorio y sus actores. Durante estas visitas hubo una observación participante activa que permitió entender las dinámicas del espacio a estudiar y de las personas que lo habitaban, teniendo en cuenta que “se participa para observar y que se observa para participar, esto es, que involucramiento e investigación no son opuestos sino partes de un mismo proceso de conocimiento social” (Guber, 2001, p.62). Durante este tiempo las entrevistas a las personas en los locales comerciales o incluso a los transeúntes también fueron una herramienta significativa pues como lo plantea Rosana Guber (2001) “la entrevista es una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación” (p.76).

De igual manera se realizó un encuentro para un mapeamiento participativo del territorio como una aproximación a la cartografía social reconociendo que esta última implica procesos más largos y profundos. A este encuentro asistieron 9 habitantes del sector, de diferentes barrios cercanos al corredor de Ayacucho, 3 de San Luis, 2 de Buenos Aires y 4 de Caicedo, lo cual ayudó a tener diferentes perspectivas del territorio, ya que estos ejercicios de mapeo permiten producir conocimientos de manera dialógica y colaborativa para reconstruir memorias colectivas e historias locales sobre el territorio (Montoya, 2007). La etnografía también fue el instrumento que permitió acercarse a los visitantes en un primer momento, y dentro de este ejercicio de observación participante se encontró que había visitantes locales y visitantes extranjeros o turistas. Visitante local, fue definido para esta investigación como aquellos visitantes que residen en la ciudad de Medellín o zonas aledañas pero que no visitan ni habitan el lugar con regularidad y, los visitantes extranjeros o turistas, como aquellas personas que vienen de otras ciudades o países a conocer y/o visitar la zona.

Para obtener mayor información sobre los visitantes extranjeros o turistas, y con el fin de contrastar la información de los habitantes, se realizó también un encuentro de mapeamiento participativo. Este fue ofrecido como un recorrido guiado por el corredor del tranvía de Ayacucho que terminó en la elaboración del mapeo. A esta actividad llegaron 14 turistas de diferentes partes del mundo, debido a que fue tanto en inglés como español y se encontró que asistieron tanto turistas que iban a estar poco tiempo en la ciudad como nómadas digitales que habitan hace un tiempo la ciudad de Medellín.

4 HALLAZGOS

Este apartado se presentará por medio de la respuesta encontrada a cada objetivo específico de la investigación:

4.1 EL TRANVIA DE AYACUCHO Y SU DISCURSO INSTITUCIONAL.

En la zona centro oriental de la ciudad de Medellín, se encuentra ubicado el corredor de Ayacucho, el cual históricamente ha sido uno de los más transitados y congestionados de la ciudad. Antes se debía al gran número de autos y rutas de transporte público, y ahora es por su comercio activo y cambiante, las instituciones educativas, los visitantes que cada vez lo frecuentan más y los transeúntes de las comunas 8, 9, y 10 que confluyen en él (Buenos Aires, Villa Hermosa y La Candelaria, respectivamente).

Entre 1921 y 1951, en este mismo corredor pasaba el tranvía eléctrico municipal y, como “un viaje al pasado que lleva al futuro”, en el año 2006 la Alcaldía de Medellín propone nuevamente la implementación del Tranvía en esta zona. Para esto, la administración municipal encontró en el Metro de Medellín al mejor aliado para la puesta en marcha del corredor tranviario de Ayacucho y sus dos metrocables (Alcaldía de Medellín, 2015), comenzando a construirse entonces, durante los planes de desarrollo municipal 2008-2011 y 2012-2015, e inaugurándose oficialmente el 31 de marzo de 2016.

El tranvía tiene 9 estaciones que comienzan en la conexión con el Metro en la estación San Antonio. Le sigue la parada San José que se encuentra en todo el cruce entre la Avenida Oriental y la calle de Ayacucho, es aquí donde empieza propiamente el corredor como espacialidad analizada en este artículo. Las siguientes paradas subiendo por la misma vía son Pabellón del Agua, Bicentenario, Buenos Aires y Miraflores en donde se encuentra la conexión con el metrocable línea M que va al barrio Trece de Noviembre. Aquí el tranvía

se desvía del corredor para adentrarse más en la comuna 9 y siguen las estaciones Loyola, Alejandro Echavarría y Sol de Oriente en donde aparece la línea H del metrocable que se dirige al barrio La Sierra.

El tranvía de Ayacucho se instala no solo como una solución a la movilidad del sector, sino que hay una fuerte construcción discursiva del modelo de ciudad que se propone desde las administraciones municipales, pues “no se trata de una simple obra de infraestructura. Detrás hay un deseo de movilización que impacta en lo cultural, que tiene que ver con volver la mirada al centro de la ciudad, reconocer las diferencias y respetar al otro, cuidar lo público, fomentar el turismo, apostarle a la movilidad sostenible y a la inclusión social” (Aníbal Gaviria, en Alcaldía de Medellín, 2015, p. 5).

Por lo tanto, durante la implementación del tranvía como equipamiento, también se va instaurando desde las publicaciones institucionales un discurso que busca definir lo que ese tranvía debe ser para la ciudad. Esto se analizó haciendo un seguimiento de las publicaciones que sacó, tanto la Alcaldía de Medellín, como el Metro de Medellín en los años 2014 y 2015 como parte de su campaña previa a la inauguración del tranvía. Se analizaron por categorías el periódico mensual Nuestro Tranvía Ayacucho y sus dos cables. Para quienes vivimos la ciudad metro a metro del año 2014, la publicación especializada de Revista Nuestro Tranvía (2015), y el libro Entre Rieles y Cables (2015).

En estas publicaciones se encontró que hay una fuerte alusión al tranvía como progreso, como calidad de vida para la gente del sector y una idea de inclusión social e integración. Otro de los hallazgos fue que, más que un medio de transporte, la forma en la que el discurso institucional posiciona el tranvía es por su apuesta de equidad que conlleva el acceso de todos los ciudadanos al centro, y que al conectar barrios lejanos y periféricos de la ciudad como Trece de Noviembre y La Sierra, se está contribuyendo a cerrar las brechas de desigualdad urbana.

Por otra parte, converge la calidad de vida con la renovación urbana que implicó la construcción del tranvía, pues se mejoraron los equipamientos públicos de la zona, además el espacio público fue una idea fundamental, ya que a raíz de las transformaciones también se vislumbran cambios en la forma de habitarlo cotidianamente. “El tranvía de Ayacucho nos plantea, sin duda alguna, nuevas formas de relacionarnos y apropiarnos del espacio público debido a la característica especial que tiene como es la de transitar compartiendo el espacio con el peatón y el ciclista y al mismo nivel del piso” (Revista Nuestro Tranvía, 2015, p.4).

De igual manera, el tema económico y comercial fue un hallazgo importante en este análisis institucional, pues no solo se mencionan la cantidad de empleos que generó la construcción del tranvía, que en su aproximado son más de 1000, sino también las posibilidades para el desarrollo comercial, debido a que se generan nuevas zonas comerciales como el Centro Comercial Tranvía Plaza, nuevos negocios y la idea de cambiar las ventas informales por establecimientos formales.

Esto a su vez se relaciona directamente con el turismo y la promoción de una idea de turismo local, ya que la revitalización del sector para toda la ciudad es una pieza clave que impulsa la dinamización del comercio en la zona: “ atravesar el corredor tranviario y vivir de una forma diferente porque el mismo sistema nos planteará opciones que quizás antes no contemplábamos como ir de paseo con la familia a Ayacucho, almorzar en el lugar, observar desde el tranvía la arquitectura del centro, sus iglesias, el futuro Pabellón del Agua, entre otras cosas” (Revista Nuestro Tranvía, 2015, p.4).

El discurso institucional comienza a impulsar una idea del corredor de Ayacucho como territorio turístico debido a su carácter patrimonial, y esto se relaciona con la búsqueda de los planes municipales en la construcción de la marca de ciudad. Ya que hay cada vez un llamado mayor a rehabilitar el centro desde su historia, arte y memoria, y el tranvía se plantea como una posibilidad para hacerlo. Esto se pudo analizar en el último

plan de Desarrollo 2016-2020 al plantear la posibilidad de un Plan Integral de Ayacucho en donde el componente de Turismo y desarrollo económico es el eje principal que moviliza la cuestión de lo patrimonial y cultural, y la transformación del paisaje urbano.

4.2 PERCEPCIONES DE LA COMUNIDAD, IMPACTOS DE LOS CAMBIOS EN EL CORREDOR DE AYACUCHO PARA LOS HABITANTES Y COMERCIANTES.

Durante los meses de abril, mayo y junio se realizaron visitas frecuentes al Corredor de Ayacucho en donde la etnografía fue una herramienta fundamental para conocer el territorio y sus actores. Durante estas visitas hubo una observación participante activa que permitió entender las dinámicas del espacio a estudiar y de las personas que lo habitaban, teniendo en cuenta que “se participa para observar y que se observa para participar, esto es, que involucramiento e investigación no son opuestos sino partes de un mismo proceso de conocimiento social” (Guber, 2001, p.62). Durante este tiempo las entrevistas a las personas en los locales comerciales o incluso a los transeúntes también fueron una herramienta significativa pues como lo plantea Rosana Guber (2001) “la entrevista es una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación” (p.76).

De igual manera se realizó un encuentro para un mapeamiento participativo del territorio como una aproximación a la cartografía social reconociendo que esta última implica procesos más largos y profundos. A este encuentro asistieron 9 habitantes del sector, de diferentes barrios cercanos al corredor de Ayacucho, 3 de San Luis, 2 de Buenos Aires y 4 de Caicedo, lo cual ayudó a tener diferentes perspectivas del territorio, ya que estos ejercicios de mapeo permiten producir conocimientos de manera dialógica y colaborativa para reconstruir memorias colectivas e historias locales sobre el territorio (Montoya, 2007).

A partir de este diálogo con la comunidad, tanto en las conversaciones como en el encuentro de mapeamiento participativo, se pudo identificar dos momentos que para tanto

para los comerciantes como para los habitantes del sector han sido relevantes sobre la presencia del tranvía. El primero de ellos alude a la experiencia durante la construcción, donde expresan las implicaciones que tuvo para ellos el proceso de esta obra; el segundo, es el funcionamiento que implica los cambios que se han dado en el espacio y la nueva forma de socialización que impone la presencia del tranvía.

El primer momento, exhibe dos problemáticas muy específicas, la seguridad y la afectación de la economía de los dueños que tenían sus negocios en el área de remodelación y zonas aledañas. Sobre la primera problemática, los habitantes refieren que la soledad y la falta de iluminación en la obra aumentó el número de robos “esto se volvió un atracadero”, expresó una habitante. La segunda problemática es, quizás, una de las más enfáticas en su discurso, los dueños se vieron obligados a cerrar sus negocios por dos años (tiempo que duró la construcción), durante este tiempo “a los negocios de Ayacucho les llegaban los servicios mientras estaban en obra y los locales estaban desocupados”; esto obligó a las personas a abrir sus negocios en barrios cercanos para poder asegurar sus ingresos, sobrevivir y pagar los servicios públicos. Adicionalmente, a muchos de los negocios aún les llegaba el cobro del arrendamiento y los negociantes eran quienes debían reconocer ese dinero, “hubieron comerciantes que se tuvieron que ir hasta para su propia casa para poder competir con los otros, o hasta buscar locales más caros”, buscaban a toda costa poder mantenerse en pie. De acuerdo a los habitantes, todas estas implicaciones fueron desconocidas por el Estado e implicaron que llegaran locales nuevos que no eran los tradicionales, pues muchos no aguantaron la presión económica y tuvieron que cerrar.

Así mismo, otro aspecto importante, muchas veces desconocido, es la afectación en el bienestar de los habitantes, ellos refieren que durante este proceso no tenían tranquilidad, lo expresan así: “caos con los venteros, qué dónde los iban a reubicar y meter. hubo muchas reuniones y manifestaciones. hubo mucho caos”. Debido a estas problemáticas, los habitantes, comerciantes y mecánicos decidieron organizarse, en busca de visibilidad, creando la "Asociación de Comerciantes del Centro", los “Venteros de Buenos Aires” y los

“Mecánicos del Alejandro Echavarría”, para esto se desarrollaron marchas y protestas. A pesar de estos intentos, el Estado continuó el proyecto sin generar estrategias de adaptación y aseguramiento del bienestar de las personas durante la construcción del tranvía.

Cuando finalmente el tranvía es puesto en funcionamiento, las dinámicas locales y espaciales empiezan a sufrir una transformación paulatina. La presencia de esta estructura de transporte masivo reordena el territorio, pero no lo hace de la misma forma en todos los barrios que atraviesa, a lo largo del recorrido ha enfocado la transformación en misiones diferentes, zonas comerciales, proyectos de vivienda y zona de graffiti, incluso hay unos espacios que han sido desalojados de habitantes, pero que aún no se conoce el proyecto de renovación, como es el caso del barrio San Luis.

Es necesario aclarar que la percepción acerca del tranvía es muy variada entre sus habitantes, ya que está mediada por el lugar en el que viven o vivían (para los casos de desalojo), la frecuencia y necesidad con la que usan el tranvía y en general los beneficios y perjuicios que para ellos representa. En este sentido se puede hacer referencia a dos tipos de transformaciones que tienes que ver con cambios espaciales, de infraestructura y espacio público y; con las transformaciones sociales ligadas a este reordenamiento territorial y donde interviene de forma más evidente la percepción particular de los habitantes de cada zona que atraviesa el tranvía.

El Espacio público es definido en el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín, POT, (2014) como “el “elemento principal del sistema estructurante”, factor clave del equilibrio ambiental y principal escenario de integración social y construcción de ciudadanía” (p. 11). En este mismo documento se dice que los procesos de renovación urbana se dan cuando se ve la necesidad de “recuperar y/o transformar las áreas urbanizadas que presentan procesos de deterioro físico, social y ambiental” (POT, 2014, p. 331), así como a la regulación

y normatización de esas zonas donde se deben realizar estos procesos que, afecten predios privados y/o el espacio público (POT, 2014).

En este caso, durante la construcción del tranvía, se intervino el espacio público y se hizo renovación urbana en sus alrededores como parte de decisiones políticas, dando un nuevo sentido urbano a la zona, configurando la distribución del espacio y con ello las dinámicas sociales y culturales. Esta renovación urbana para algunos habitantes fue positiva porque mejoró el entorno que habitan diariamente, sintiéndolo más limpio y organizado. Pero se encontró que hay un sentimiento general de fragmentación social debido a que sienten una pérdida para sus lazos comunitarios pasar por donde antes había casas y vecinos que ya no están.

El caso del sector San Luis es el más emblemático respecto a esta fragmentación y afectaciones por el Tranvía, ya que en esta zona cerca a la estación Loyola del Tranvía el metro tuvo que desalojar a las personas primero de manera temporal, pero después esto se convirtió en un desalojo permanente en el que las personas han perdido sus casas. Juana Cardona, quien es una líder activa del sector cuenta respecto a esta renovación urbana de la que fueron víctimas: “arman una figura jurídico legal para ellos y luego nos sacan del territorio. Hoy por hoy es una incógnita grande, unos dicen que para un parque, otros dicen que para una constructora, lo cierto es que en esa enorme sombrilla que es el ordenamiento urbano, han dicho esto es sujeto de ordenamiento urbano” (fecha). Lo cual evidencia que esta renovación urbana es sentida como una excusa más para la expropiación y el despojo de su territorio y no se ha planteado de manera clara para muchos de los habitantes. De igual manera se encontró que muchos de los cambios estéticos que introduce el tranvía son innecesarios y privilegian una mirada externa como lo comenta Luz Edilma Toro, también del sector de San Luis. Ella expone que la renovación de la cancha Alejandro Echavarría y otras instalaciones públicas si bien son bonitas, no privilegian las viviendas y otras necesidades importantes para la calidad de vida, pues de nada sirve si mejoran el espacio

pero las personas que siempre lo habían habitado no lo pueden disfrutar si les toca irse de su territorio (tomado de: fecha)

Estos cambios espaciales también han generado incremento en los arriendos tanto de viviendas como locales comerciales y hay una valorización del suelo muy marcada que permite hablar de gentrificación, pues se han construido edificios y nuevas ciudadelas, lo cual ha generado que lleguen muchos nuevos habitantes y se desplacen antiguos. Al conversar con las personas mencionaban el aumento del costo de vida en la zona, pues subieron sus cuentas de servicios públicos y sus impuestos prediales considerablemente lo que implicó que muchas familias debieran migrar de la zona del corredor de Ayacucho. En el encuentro de mapeamiento participativo se encontró que los antiguos habitantes sienten que esto es toda una maniobra para tener más consumidores en los centros comerciales nuevos que han abierto, como el de la Central en el barrio Buenos Aires, que ha transformado mucho la zona.

Se encontró que esta renovación urbana y la gentrificación también aplica para los comerciantes, quienes son también habitantes del sector. Hubo un cambio del comercio en la zona que implicó fragmentación de este sector y por lo tanto el tejido social cambió para muchos de manera negativa pues los nuevos locales no generan comodidad para los viejos habitantes y se perdieron negocios de tradición como ya se mencionó anteriormente. Aunque muchas personas de la comunidad mencionan que la oferta comercial ha crecido y esto es bueno otros sienten que no son negocios para ellos sino parte de una vitrina comercial para los visitantes.

Sin embargo, estos cambios espaciales también generaron impactos positivos como los proyectos de la Unidad Intermedia de Buenos Aires o la plazoleta Gastronómica que se está construyendo. Pues hay unas demandas que comienzan a visibilizarse con la importancia que ha tenido el sector e incluso muchos piden que se construya un parque en Buenos Aires y sienten que eso es posible si la renovación urbana comienza a abarcar sus necesidades

como barrio. De igual manera, los habitantes son conscientes de los cambios que el tranvía genera en su vivencia de la cotidianidad, pues ahora su forma de desplazarse por el espacio es diferente, pues las calles son sentidas con menos peligro y más tranquilidad, ya que antes el corredor de Ayacucho era una zona llena de habitantes de calle y ahora esto no se ve con la misma intensidad.

En este sentido, también los habitantes mencionaban que la contaminación que tenía el sector mejoró, pues los buses que transitaban Ayacucho generaban mucho ruido visual y auditivo y por lo tanto ahora es más tranquilo transitar por allí. Además, sienten fundamental la importancia del peatón, pues el alto tráfico de la zona era peligroso (cita). Sin embargo, en este tema de la movilidad el tranvía todavía tiene unos desafíos importantes, Juan David, quien es un líder de la zona menciona que si bien ha mejorado, todavía falta mucha consciencia de que ahora se transita diferente y los accidentes siguen pasando, especialmente porque no hay una regulación efectiva para las motos, pues estas pasan por el corredor y generan accidentes, especialmente en la noche cuando el tranvía deja de operar (cita).

Finalmente, se va viendo que tanto la renovación urbana, como los cambios estéticos se van relacionando y también comienzan a influir en el comercio de la zona, ya que como se mencionó anteriormente, muchos negocios de tradición cerraron y ahora hay una nueva vitrina comercial en todo el corredor que llama a otro tipo de clientes que no son necesariamente habitantes, y es aquí que se empiezan a generar las confrontaciones entre habitantes y turistas que se expondrán más adelante. No obstante, el turismo para los habitantes no parece estar consolidado de una manera concreta, pues es cierto que reconocen que hay más visitantes en su sector y muchos extranjeros que ahora frecuentan las calles que ellos siempre transitaban, hasta ahora esto no ha afectado la cotidianidad con la que habitan sus espacios.

Los habitantes son conscientes de que ahora hay tours y cada vez llegan más personas de diferentes partes del mundo a visitar el Tranvía y los metro cables pero esto sienten que repercute más en el comercio que en sus propias vidas. Los comerciantes son los que han sentido más su presencia, pues los negocios de tradición que continúan ahora se revitalizan con la presencia de otras personas de lugares lejanos de la ciudad como Pompei Bar, lugar que ahora no solo es habitado por los vecinos sino por otros ciudadanos. Además, esta vida comercial que se ha despertado en cuanto a la importancia gastronómica o las cámaras que ahora disparan a las fachadas y graffitis que ahora hay en la zona generan un ambiente que está empezando a cambiar pero que los habitantes todavía sienten que está comenzando.

4.3 VISITANTES LOCALES Y EXTRANJEROS EN EL CORREDOR DE AYACUCHO, PERCEPCIONES DE LOS TURISTAS.

La etnografía también fue el instrumento que permitió acercarse a los visitantes en un primer momento, y dentro de este ejercicio de observación participante se encontró que había visitantes locales y visitantes extranjeros o turistas. Visitante local, fue definido para esta investigación como aquellos visitantes que residen en la ciudad de Medellín o zonas aledañas pero que no visitan ni habitan el lugar con regularidad y, los visitantes extranjeros o turistas, como aquellas personas que vienen de otras ciudades o países a conocer y/o visitar la zona.

Para obtener mayor información sobre los visitantes extranjeros o turistas, y con el fin de contrastar la información de los habitantes, se realizó también un encuentro de mapeamiento participativo. Este fue ofrecido como un recorrido guiado por el corredor del tranvía de Ayacucho que terminó en la elaboración del mapeo. A esta actividad llegaron 14 turistas de diferentes partes del mundo, debido a que fue tanto en inglés como español y se encontró que asistieron tanto turistas que iban a estar poco tiempo en la ciudad como nómadas digitales que habitan hace un tiempo la ciudad de Medellín.

Como se pudo ver anteriormente, dentro de los objetivos principales de la institucionalidad al construir el tranvía están el acercar a los habitantes de la zona hacia el centro de la ciudad y a la ciudad a ellos, el hacer la zona más segura, integrar a Medellín y su tranvía como parte del discurso de una ciudad innovadora, modificando las dinámicas que

se viven en el corredor y en las zonas aledañas. En términos del espacio, se encontraron tres factores claves que nos ayudan a entender las percepciones de los visitantes (tanto locales como extranjeros) sobre el tema: espacio público, renovación urbana, y cambios estéticos, ya que engloban lo que representa la construcción del tranvía y los cambios que éste trajo en términos de espacio para los visitantes de la zona. Estos factores también se expusieron como parte central de los hallazgos sobre los habitantes y en el siguiente apartado se analizarán en conjunto.

En cuanto al espacio público, la percepción de los visitantes es que:

“El espacio público de la zona es muy bueno, hay aceras muy amplias, dándole a, tanto peatones como ciclistas, un buen espacio para convivir con el tráfico de la zona. En la parte baja más que todo, pero también en todo el corredor del tranvía hay bancas donde la gente se puede sentar a descansar y donde se ven algunos adultos mayores embetunando sus zapatos, ya que en algunas zonas se mantiene esta tradición.” (Visitante Local; Observación; 16 febrero, 2019)

Por otro lado, este dio paso a la modificación del paisaje [E1] a través de los cambios estéticos y culturales como los murales y los grafitis, y la permanencia de edificios y casas de corte colonial. Las renovaciones urbanas y de infraestructura que se le dieron al lugar asociada a la preservación de patrimonio arquitectónico de la ciudad, generan un contraste entre lo moderno y lo antiguo que crean un ambiente bohemio y futurista. A partir de esto se construyen también nuevas y se refuerzan antiguas narrativas de la ciudad.

Todas estas transformaciones en la esteticidad del lugar -concebidas como todos aquellos cambios que se perciben visualmente, que hacen más agradable la contemplación para sus habitantes y visitantes-, las múltiples ofertas culturales y artísticas, la multiplicidad de escenarios para el esparcimiento en el espacio público, la amplitud de las aceras que denotan la importancia que se le da al peatón, hicieron que aumentara el flujo de personas, que a ese lugar del centro, llegaran habitantes de la ciudad y extranjeros que nunca se habían aventurado a recorrer esas calles, en la investigación se evidencia esto con varios comentarios que hicieron los visitantes en sus observaciones, entre los cuales uno expresa: Con la construcción del tranvía se ve una transformación del barrio que hay a su alrededor, donde se evidencia arte y cultura que promueve la visita de turistas. Se ven aún más murales

representativos de la ciudad y la cultura. Los murales por esta zona son muy lindos (Visitante Local; Observación; 2 agosto, 2019)

Esta zona también queda más conectada a la ciudad y sus dinámicas, uno de los visitantes hizo la siguiente observación sobre la estación Miraflores:

“Esta estación del tranvía se caracteriza por ser una de las más grandes al tener conexión con el metro, permitiendo que otros barrios que quedan en las laderas se conecten con la ciudad. La estación tiene muy buena infraestructura que permite la movilidad de gran cantidad de personas, además es organizado y agradable su alrededor al tener murales y el cruce del río (Visitante Local; Observación; 2 agosto, 2019).”

Asimismo, la renovación urbana cambió la cotidianidad de la zona, ya no era solamente visitada por los vendedores, los habitantes usuales y las personas que trabajan allí, sino también por familias y turistas, que, son atraídos por la apertura de novedosos locales de comida (como Mercados del Tranvía), tiendas de barrio y supermercados como D1 y Justo y Bueno, entre otras, además de la apertura del Centro Comercial La Central y otros más pequeños que, como se vio en el apartado de habitantes, aunque dinamizadores, también han afectado el comercio local y a las tiendas tradicionales de barrio.

Es necesario resaltar que todas estas transformaciones incrementaron la sensación de seguridad en sus visitantes, tanto locales como extranjeros. Además, la incorporación de estaciones de policías, la constante presencia del personal del Metro y de policías en las estaciones, proporcionan más seguridad a la zona, los habitantes y los visitantes. En palabras de uno de ellos: “Durante el trayecto sentí seguridad tanto dentro como fuera del tranvía, se evidencia un sector seguro, con buena afluencia de personas, es decir, un ambiente que transmite tranquilidad y seguridad para circular (...)” (Visitante Local; Observación; 9 agosto, 2019)

Otro asunto a tener en cuenta es cómo, el comportamiento de los usuarios del sector -habitantes, visitantes ocasionales, empleados- también se ve condicionado por su entorno, es decir, la transformación estética en el sector, influencia las formas de relacionarse con el entorno y con las demás personas, se fortalece nuevos valores como el sentido de pertenencia y el respeto por el otro. Es decir, una transformación del espacio tiene repercusiones en las prácticas sociales: “Se ve mucha gente montando en bicicleta y

patines, muchas más familias que salen con las mascotas" (Visitante Local; Observación; 16 febrero, 2019).

Por otro lado, el tráfico de buses y carros disminuyó en el sector, el tranvía es un sistema de transporte amigable con el medio ambiente. Aun así, aquellas personas que utilizaban el carro o la moto para transportarse se vieron afectados, ya que la línea del tranvía quita espacio para la movilidad de estos vehículos: "Algunos locales se vieron afectos, en su mayoría los que utilizaban carros como activo principal, ejemplo auto lavados o parqueaderos" (Visitante Local; Observación; 9 agosto).

Todos los factores anteriores, son percibidos por los visitantes como un mejoramiento en la calidad de vida, entendida tanto en los aspectos sociales como económicos, puesto que ven gran cantidad de comercios, gente movilizándose y es un sector muy caracterizado por la cultura y el arte: "The part near Buenos Aires where children should be playing white ball courts felt notably post-utopian" (Visitante Extranjero; Observación; 23 mayo, 2019). Sin embargo, esta visión contrasta con la de los habitantes, quienes han atravesado las diferentes fases de la construcción de este proyecto y han tenido que enfrentar situaciones ya referidas en esta investigación.

La economía es un tema de vital importancia en la sociedad y, en este caso concreto, es indispensable reconocer las implicaciones que ha tenido en estos términos la construcción del tranvía para la comunidad de los barrios aledaños en las comunas ocho, nueve y diez. Muchos de los habitantes del sector, poseen escasos recursos económicos y su trabajo se podría definir como de subsistencia. Los comerciantes tradicionales de este espacio tuvieron fuertes afectaciones en las diversas etapas de este proyecto, es decir, desde su construcción hasta su inauguración y puesta en marcha.

Sin embargo, desde la perspectiva de los visitantes, es posible apreciar más un enfoque hacia lo que pasó después sin tener un acercamiento claro de la situación económica del sector antes del tranvía, sin dejar a un lado la dinámica con la que se conocía Ayacucho o en general el centro de la ciudad; aun así, las apreciaciones brindadas por los visitantes reconocen, dan cuenta de ese cambio: "el tranvía ha traído mejoras para la zona en cuanto a progreso, traducido en comercio, seguridad y desarrollo social y económico"

(Visitante local; Observación; 9 de agosto, 2019). Además, se puede observar que la opinión de algunos visitantes no solo se basa en la afectación económica que tuvieron aquellos que tenían locales comerciales en esta zona sino que también brindan su opinión acerca de los residentes de Ayacucho: “para los habitantes del sector la construcción del tranvía ha sido un cambio positivo en sus vidas, ya que la mayoría son beneficiados por diferentes características del transporte público como el ahorro de dinero en gastos de movilización, la rapidez” (Visitante local; Observación; 9 de agosto, 2019).

Durante toda la investigación hay un tema que ha transversalizado el planteamiento y la ejecución del mismo: el turismo es uno de los hilos conductores de los cambios principales que se dieron en la zona de Ayacucho. Este es tanto resultado de las transformaciones como estimulador de su construcción. El turismo en el Sector de Ayacucho ha aumentado significativamente, no solo de visitantes que vienen de otras ciudades del país, pero también de visitantes locales. Muchas de las dinámicas de la zona cambiaron y se redirigieron al turismo, la oferta gastronómica, arquitectónica, cultural y artística se ha asemejado a la de los lugares que tradicionalmente han sido turísticos, convirtiendo al corredor Ayacucho en una parada casi que obligatoria.

Existen diferencias entre lo que percibe un visitante que es habitante de la ciudad a la de los turistas que vienen de otros países o de otras ciudades. Para los últimos, las dinámicas que se presentan en la zona del corredor del tranvía son “naturales”, no perciben el cambio de la integración que había antes versus la que hay ahora, aunque es evidente para ellos de que, si no hubiera sido gracias al tranvía, no habrían paseado por esa parte de la ciudad. En contraste, muchos de los visitantes locales sí recuerdan la zona, tienen una mirada más crítica y social, ya que comparan sus experiencias previas. Así, se pueden comparar dos comentarios, el primer de un visitante local: "Sin la presencia del tranvía, creo que no hubiera conocido nunca esa zona. Le dio un aspecto diferente al lugar, mucho más turístico y más tranquilo" (Visitante Local; Observación; 9 agosto, 2019). El segundo, dice: “I had a great social experience with colombian friends, drinking beer in Parque Bicentenario. We stayed there very late and the vibe was amazing. Good times!” (Visitante Extranjero; Observación; 23 mayo).

En síntesis, primero, la zona se volvió mucho más atractiva para visitar y transitar gracias a sus parques y zonas comerciales peatonales. Segundo, los turistas se sienten atraídos por el número de murales, su belleza, arte y significado. Tercero, el sistema Metro facilita el acceso a esta zona y además, incentiva a las personas a visitarlo: “Sin la presencia del tranvía, creo que no hubiera conocido nunca esa zona. Le dio un aspecto diferente al lugar, mucho más turístico y tranquilo.” (Visitante Local; Observación; 9 agosto, 2019).

Por último, todas estas renovaciones en infraestructura, comercio y transporte, trajeron beneficios y perjuicios económicos a la zona incluyendo una alta valorización que se traducen igualmente en una “transformación social”, no se puede desconocer lo que implicó la realización de este proyecto para los residentes y comerciantes tradicionales del corredor de Ayacucho. Y estos factores permiten hablar de la turistificación del territorio como parte del discurso de desarrollo de la ciudad, lo cual se expondrá en el siguiente apartado.

4.4 ANALISIS

El tranvía de Ayacucho se ha planteado a nivel institucional y de ciudad como un proyecto de desarrollo que ha permitido mejorar la calidad de vida y la integración social y hablar de movilidad sostenible. Primero lo ha hecho desde el campo semántico de la planificación administrativa y los discursos institucionales, y se va infiltrando en la cotidianidad y el diálogo de los sujetos, en los imaginarios y representaciones sociales de los habitantes de Medellín y en las percepciones de los visitantes y turistas. La palabra desarrollo no se hace solo visible en los documentos o en las revistas y programas institucionales de la Alcaldía de Medellín y del Metro, sino que aparece constantemente al conversar sobre el tranvía, porque ha implicado cambios importantes en la forma de habitar el corredor de Ayacucho y sus barrios aledaños.

Estos cambios aparecen en los habitantes a veces de manera positiva porque la calidad de vida se vuelve un hecho cuando los habitantes narran la reducción en la contaminación que vivían en Ayacucho y que ahora no está y esto es visto como progreso. Sin embargo, también aparece de manera negativa, ya que es un desarrollo que para algunos habitantes

y comerciantes ha implicado despojos y angustias debido a que no tuvo en cuenta sus condiciones materiales de existencia que quedaban por fuera de los beneficios del proyecto, tal como es el caso de los habitantes de San Luis. Estos cambios también han permitido la revitalización de la zona que ahora tiene otros transeúntes en ella, como los visitantes de diferentes partes de Medellín y del mundo entero que ahora la frecuentan, los cuales también hablan de admiración ante el orden, la transformación, y el paisaje de civilización que aprecian en la zona, lo cual nos está hablando de una forma de ver el desarrollo como un horizonte de sentido para el futuro.

Y este horizonte de futuro proyectado empieza a ser en la zona cada vez más ajeno a las comunidades y ha comenzado a fracturar su tejido social, ya que la ciudad como una colosal fuerza social productiva, en sus procesos de urbanización, muchas veces privilegia el capital y esto hace que se creen más desigualdades urbanas (Rolnik en Dammert y Delgadillo, 2019). Las inconformidades con la renovación urbana en algunas zonas, los desalojos forzados y los procesos de gentrificación residencial y comercial que han comenzado a vislumbrarse; son evidencias de esto.

A pesar de los cambios negativos que la construcción del tranvía le trajo a varios habitantes y comerciantes, la construcción del tranvía también dio paso a la consolidación de un territorio turístico. Hubo cambios estéticos importantes y se ha ido construyendo un paisaje de postal en donde predomina el comercio y los cambios estéticos asociados a la transformación urbana. Esto ha ido creando imágenes, imaginarios y representaciones. Y una museificación del territorio por los graffitis que son para exhibirlo. Los imaginarios que necesita la creación del territorio turístico, y la relación de los habitantes y visitantes con esto puede ser entendido como territorio turístico. (Muñoz Arroyave, 2017).

Esto ha tenido implicaciones en las formas de habitar el espacio por lo tres actores, y percibirlo y sentirlo, y son formas de habitar, concebir y percibir el espacio que sí son diferenciales entre habitantes, visitantes e institucionalidad que por supuesto se van permeando e impactando entre sí (Herrán Cuartas, 2019). Diferentes territorialidades construidas en el espacio y sus maneras de habitarlas desde los tres actores, que van

construyendo disputas en esa consolidación del territorio turístico. Espacio vivido, imaginado y concebido y sus diálogos que han empezado a darse entre ellos que puede que generen un poco de conflicto, especialmente entre los habitantes que han sido desalojados en sus enfrentamientos con la institucionalidad.

5 CONCLUSIONES

Esta investigación cualitativa fue exitosa en la medida en que se logró tener un muy buen acercamiento a los tres objetivos específicos del proyecto: (1) conocer las prácticas y representaciones sociales de los habitantes antes y después de la implementación del tranvía; (2) conocer las prácticas y representaciones sociales del corredor del tranvía de los visitantes locales y extranjeros; (3) conocer los cambios materiales, simbólicos, ideológicos, entre otros, que se generan en el espacio, con la implementación del tranvía. En este trabajo se consolidaron los hallazgos que dan respuesta a los objetivos del estudio como una misma conversación interdisciplinaria entre los diferentes actores.

A pesar de que las prácticas y representaciones sociales de cada uno de los actores antes y después de la construcción del tranvía varían en varios factores, en unos cuantos otros son similares. Uno de estos factores en los que se observaron opiniones similares recae en la turistificación que trajo los cambios socioespaciales, pero, teniendo en cuenta que los cambios se han venido dando de manera gradual, y si bien hay transformaciones evidentes, hay muchas otras que pueden ser previstas, pero que aún no se han manifestado. La expansión de la zona comercial, un corredor turístico que se empalme con el discurso de turismo del centro y presente incluso formas de apropiación a partir de la memoria y el posconflicto, gentrificación de los barrios atravesados por el tranvía debido a proyectos comerciales y de vivienda.

En tanto a los cambios que se generan en el espacio con la implementación del tranvía, se observó, principalmente, que hay una transformación socioespacial del Corredor del Tranvía de Ayacucho que ha hecho que muchas de las dinámicas de la zona cambiaran y se redirigieran al turismo, como su oferta gastronómica, arquitectónica, cultural y artística. Esto ha generado que haya percepciones muy diferentes entre habitantes y visitantes ya que cada uno ha visto este territorio que es turístico desde su propia construcción de mundo y de sentido. Esto dio paso a la consolidación del territorio turístico del corredor del

Tranvía de Ayacucho, que todavía es incipiente en la zona a pesar de los cambios estéticos y de la presencia creciente de turistas. No obstante, es un tema que dará mucho más por explorar y permitirá futuras investigaciones en la zona.

En tanto a los nuevos proyectos comerciales y de vivienda, la gentrificación residencial y comercial que ha comenzado a evidenciarse es un tema que requiere mucho cuidado a nivel de política pública porque puede traer perjuicios para la gente de la zona. Es un tema complejo ya que habría que saber llegar a un consenso porque habría que saber involucrar los intereses de los diferentes actores de una manera armoniosa para no generar perjuicios para nadie.

A su vez, este proyecto presenta tanto aportes teóricos como prácticos. Los aportes teóricos que presenta este estudio son, en su mayoría, con relación a las prácticas y representaciones sociales que se desarrollaron en el estudio y como a partir de la construcción de los hallazgos se presentó un caso ejemplar de lo que representa la turistificación tras los cambios socioespaciales en un territorio, en este caso el corredor de Ayacucho y sus alrededores. En términos prácticos, este estudio puede ser usado de referencia para que se mejore la planeación y participación de la gente y las comunidades en mega construcciones, de tal manera que se puedan tener en cuenta las opiniones de los diferentes actores para minimizar los posibles impactos a futuro.

Finalmente, existen preguntas que quedan para otro proceso de investigación con otros abordajes posibles para el turismo que por ejemplo abarquen la gentrificación turística o que exploren las relaciones de los habitantes con los turistas de una manera más detallada. Otras posibles preguntas que surgen con relación a la planeación son: de qué manera tener en cuenta la turistificación en la planeación urbana o de qué manera involucrar mejor a los habitantes en una mega construcción.

6 REFERENCIAS

- Alcaldía de Medellín, Metro de Medellín (2015). Entre rieles y cables. https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/archivos_metro/al-dia/REVISTAS-OTROS/Libro-Tranvia-Entre-rieles.pdf
- Ariztía, T. (2017). La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites. *Cinta de Moebio*, (59), 221–234. <http://doi.org/10.4067/S0717554X2017000200221> Araya
- Umaña, S. (2002). Las representaciones sociales: Ejes teóricos para su discusión (Primera). San José, Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- Bourdieu, P. (2007). *El sentido práctico* (Primera ed). Buenos Aires: Siglo xxi editores.
- Castorina, J., & Barreiro, A. (2006). Las representaciones sociales y su horizonte ideológico. Una relación problemática. *Boletín de Psicología*, 86, 7–25. Retrieved from <http://www.uv.es/seoane/boletin/previos/N86-1.pdf>
- Dammert Guardia, Manuel y Delgadillo, Victor. (2019). América Latina, nuevas y viejas desigualdades urbanas. Entrevista a Raquel Rolnik. *Andamios Volumen 16*, número 39, , pp. 237-251
- Douglas, M., & Isherwood, B. (1979). *El mundo de los bienes. Hacia una antropología del consumo*. (Primera ed). Mexico, D.F: Editorial Grijalbo.
- Guber, Rosana. (2001). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.

Herrán Cuartas, Coppelia. (2019). Intervención del urbanismo social de Medellín y la producción del espacio en el habitar: caso de estudio: consolidación habitacional en la quebrada Juan Bobo. Universidad de Antioquia.

Jodelet, D. (1986). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. In *Psicología social* II (pp. 469–494). Retrieved from <https://sociopsicologia.files.wordpress.com/2010/05/rsociales-djodelet.pdf>

Jodelet, D. (2011). Aportes del enfoque de las representaciones sociales al campo de la educación. *Espacios En Blanco - Serie Indagaciones*, 21, 133–154.

Molina, L., & Valenzuela, H. (2006). INVITACIÓN A LA ANTROPOLOGÍA ECONÓMICA José Luis Molina y Hugo Valenzuela, 1–260.

Moscovici, S. (1979). El psicoanálisis, su imagen y su público. *Psychological Bulletin* (Vol. 16). Buenos Aires: Editorial Huemul S.A. <http://doi.org/10.1037/h0067186>

Muñoz Arroyave, Elkin Argiro. (2017). “Territorio de postal: la dualidad del turismo en Santa Fe de Antioquia (Colombia).” *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 26 (2): 153-174. doi: 10.15446/rcdg.v26n2.59237

Narotzky, S. (2004). ANTROPOLOGÍA ECONÓMICA. NUEVAS TENDENCIAS (Primera Ed). Barcelona: Editorial Melusina.

Narotzky, S. (2007). El lado oculto del consumo. *Cuadernos de Antropología Social*. Cuadernos de Antropología Social.

OMT. (n.d.). Entender el turismo: Glosario Básico. Retrieved December 7, 2018, from <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

Warde, A. (2005). Consumption and Theories of Practice. *Journal of Consumer Culture*, 5(131). <http://doi.org/10.1177/1469540505053090>