



Los imaginarios urbanos que construyeron los habitantes del barrio Buenos Aires a partir de la llegada del nuevo tranvía de Ayacucho.

Presentado por:

Érsica Yasi Pérez Argáez

000319753

Paola Andrea Zapata Osorio

000317685

Asesor:

Andrés Felipe Sánchez Vargas

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Facultad de Ciencias Sociales

Pregrado de Comunicación Social y Periodismo

Bello

2017

Contenido

Resumen	3
Abstract	4
Introducción	5
Objetivos	10
Objetivo general	10
Objetivos específicos	10
Planteamiento del problema	11
Justificación	17
Estado del arte	21
Marco Teórico	28
Metodología	38
Resultados (Análisis detallado de los hallazgos)	44
Gráfico 1: Pregunta dicotómica. Fuente: Elaboración propia	51
Gráfico 2. Pregunta de elección múltiple. Fuente: Elaboración propia	52
Gráfico 3 Pregunta de abanico. Fuente: Elaboración propia	53
Gráfico 5. Pregunta de diferencial semántico. Fuente: Elaboración propia	56
Conclusiones	61
Referencias	62

Resumen

En esta investigación se comprende cómo los imaginarios urbanos de los habitantes del barrio Buenos Aires fortalecieron la identidad colectiva que se forjó en la comunidad cuando se construyó el nuevo Tranvía de Ayacucho –Medellín– por medio de [1] Una entrevista realizada a un comerciante informal afectado por los cambios en la infraestructura. [2] Una encuesta cuantitativa, con el fin de reconocer si la identidad colectiva del barrio es guiada al nuevo sistema de transporte. [3] Una encuesta cualitativa, que determina los imaginarios urbanos de los habitantes del barrio y sus cambios frente a la llegada del nuevo tranvía.

Se examinan los principales teóricos que indagaron sobre los imaginarios urbanos, la identidad colectiva, la historia de la Comuna 9 y el paso de los primeros sistemas férreos, con el fin de desarrollar la trayectoria y las transformaciones que han surgido ante un fenómeno moderno e innovador. Los resultados obtenidos mediante los sondeos dieron a conocer lugares que tienen relevancia desde los años treinta, los imaginarios que desaparecieron y los que aún prevalecen, observando en los habitantes una mejor identidad colectiva al regreso del sistema tranviario. Se describen dos estrategias: la observación no participativa y el apoyo de autores existentes y necesarios para fortalecer el uso de la información, posibilitando el reconocimiento de los imaginarios urbanos que son la raíz para una identidad colectiva.

Palabras clave: Imaginarios urbanos, identidad colectiva, Tranvía de Ayacucho, principales teóricos, Comuna 9, transformaciones, reconocimiento.

Abstract

With this research we can better understand how the urban imaginaries of the inhabitants of the Buenos Aires neighborhood were strengthened by the collective identity that was forged in the community when the new Ayacucho Streetcar - Medellín was built, by means of [1] An interview with a local merchant who was affected by the changes in infrastructure. [2] A quantitative survey, used to determine whether or not the collective identity of the neighborhood is guided by the new transport system. [3] A qualitative survey, which identified the urban imaginaries of the inhabitants of the neighborhood and their changes as a result of the arrival of the new tram.

It examines the main theorists who inquired about the urban imaginaries, the collective identity, the history of the Communa 9 and the passage of the first iron systems, in order to develop the trajectory and the transformations that have arisen from this modern and innovative phenomenon. The results obtained through the surveys showed places that have had relevance since the 1930s, the imaginaries that disappeared and those that still prevail, observing in the inhabitants a better collective identity since the return of the tram system. Two strategies are described: non-participatory observation and the support of existing and necessary authors in order to strengthen the use of information, making possible the recognition of the urban imaginaries that are the root for a collective identity.

Keywords: Urban imaginaries, collective identity, Ayacucho Tramway, main theoretical, Communa 9, transformations, recognition.

Introducción

La presente investigación habla sobre los imaginarios urbanos de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín a partir de la llegada del nuevo Tranvía de Ayacucho, donde se podrán evidenciar las transformaciones de los escenarios y su parte estética que tiene como finalidad que las personas se identifiquen con estas y puedan tener un tema más para hablar durante el trayecto. Cabe resaltar que estas ilustraciones también son importantes para quienes aprovechan los espacios para realizar ejercicio o caminar y poder vislumbrar la nueva cara que tiene el fenómeno actual.

Inicialmente, se definirán los imaginarios urbanos con dos orientaciones: [1] se precisa imaginarios como lo que no se conoce o lo que remite a varias imágenes empíricas y simbólicas de algo que nos atemoriza o quisiéramos tener. [2] sinónimo de ciudad, un espacio físico que se interviene colectivamente, para este contexto se puede deducir que la palabra ciudad da mucha importancia a lo cultural, a lo simbólico; un lugar privilegiado y excluido de la normalidad; en otras palabras, utopía e iconografía (Lindón, 2007).

Por ende, los imaginarios que se identifican en los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín a partir de la llegada del nuevo tranvía, ya que sus inicios remontan al año 1921 y su principal recorrido finalizaba en Ayacucho frente a la Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús de esta comuna. Sus vías se perdieron por el deterioro del tiempo y el descuido de sus habitantes que alimentó el olvido y la poca memoria que tiene el país con sus procesos históricos. Luego de sesenta y cuatro años, el ex alcalde Aníbal Gaviria junto con las entidades: Sistema Metro, Obras públicas, y el Tránsito, dieron la noticia acerca del inicio del nuevo proyecto del tranvía en el siglo XXI con una instalación más moderna y un transporte continuo que abarca al Sistema Metro, este nuevo sistema también transcurre por la principal arteria de Buenos Aires, Ayacucho, “El corredor verde de la Avenida Ayacucho” nombrado

así porque su propósito es disminuir la contaminación, cuidar el medio ambiente y establecer más zonas verdes permitiendo una movilidad más estable, sin embargo, se da una sazón de indignación por haber perdido las antiguas vías. (Alcaldía de Medellín, 2012, p. 378)

Después de la inauguración del nuevo Tranvía de Ayacucho en Medellín, se observó que en el taller la cual queda ubicado en la calle 51a, Buenos Aires, las personas transcurrían habitualmente en sistemas de transporte privados o públicos, como: buses, carros, motos, entre otros. Con la llegada de éste, se generó un cambio de ruta para los vehículos y nuevas alternativas a los peatones que circulan hacia los comercios de las calles.

A consecuencia de esto, las viviendas tuvieron un cambio significativo en su fachada, las vías mejoraron para la seguridad y comodidad del peatón, los murales de las calles se convirtieron en un referente simbólico e histórico, el turismo en la comuna tuvo un aumento por los cambios en su infraestructura, los vendedores ambulantes sufrieron un desplazamiento forzado y los comerciantes sobrellevaron una disminución de clientela altamente notoria.

Con la llegada del nuevo tranvía los habitantes demuestran a través de imágenes, sentimientos de amor, alegría, desprecio y rabia. Esto lo representan a través del imaginario simbólico que plasman en las calles principales por donde transcurre el tranvía. Un ejemplo a lo anterior, es un cartel que subsistió el tiempo que duró la construcción del taller, que exponía: “Las obras del metro y el tranvía acabaron con nuestros sueños y patrimonio familiar”¹ en efecto a esto, se analizan los imaginarios urbanos que una parte de esta comunidad tienen en contra de la instalación del tranvía. Según Armando Silva (2006): “Una ciudad es imagen abstracta, la que nos hace evocar alguna de sus partes, pero también es iconografía, en un cartel surrealista o una vitrina que nos hace vivirla desde una imagen seductora.” (Silva, p. 322) de esta manera se puede entender porque este tipo de elementos evocan sentimientos encontrados frente a un gran proyecto de transporte.

¹ Remitirse al anexo 1.

La investigación, tiene como objetivo principal, comprender cómo el imaginario urbano de los habitantes del barrio Buenos Aires fortalece la identidad colectiva que se forja en la comunidad en torno a la llegada del nuevo tranvía de Ayacucho. Siendo este un estudio descriptivo, puesto que los habitantes relatan diferentes sucesos que perciben, mediante el cambio estético en la comunidad por las transformaciones que ha tenido a través de la llegada del tranvía. Situación que lleva a describir este estudio como cualitativo con un enfoque epistemológico interpretativo, ya que a partir del imaginario simbólico se creará un acercamiento a la identidad colectiva que los habitantes del barrio dan como pérdida. Esta investigación tiene una duración de aproximadamente tres años y se realiza en la ciudad de Medellín.

Así, el diseño metodológico sobre el que nos basamos es fenomenológico, debido a que tomamos un fenómeno actual como es el tranvía y observamos como la estética y la infraestructura han cambiado exteriormente, con los diferentes diseños y colores que proyectan sentimientos de tranquilidad, referentes históricos, inclusión social y ante todo un sistema de transporte que desea transmitir modernidad y comodidad durante el viaje, debido a que sus ilustraciones e infraestructura lo convierten en un trayecto diferente.

El tipo de muestreo elegido para esta investigación es homogéneo puesto que la población comparte características similares tales como: [1] El ahorro del tiempo, en cuanto a su vía exclusiva y su conexión a otros medios para llegar a lugares lejanos. [2] La economía, por ser un método integral que minimiza gastos de varios pasajes privados por el costo de uno solo. [3] La mejora de la infraestructura, en cuanto al embellecimiento de sus alrededores, vías adecuadas para los peatones, nuevas fachadas para las viviendas de su alrededor, señalización, semaforización actual y funcional, seguridad con acompañamiento de cámaras y murales culturales. [4] El comercio, ya que fue reubicado y en algunos lugares decadentes. Estos motivos, generan elementos de igualdad para el barrio Buenos Aires.

Teniendo en cuenta la trayectoria histórica del proyecto, se toma como base el recuerdo de sus inicios y se conserva el presente para resaltar la identidad colectiva que ha perdido el barrio por el proceso de evolución en infraestructura, desconocimiento de la historia, olvido de las calles y pérdida de memoria popular; de tal modo que la investigación se realizará para que los habitantes del barrio conozcan su historia, las imágenes o fotografías que se perdieron en el pasado, los lugares trascendentes en la época del antiguo tranvía; y no olviden cómo eran las calles y las fachadas antes de la construcción y transformación del nuevo tranvía de Ayacucho.

Las personas seleccionadas para la realización de las encuestas oscilan entre 30 y 60 años, con un nivel socioeconómico medio, que presenten cambios culturales, urbanos y espaciales, por ejemplo, la división y eliminación de un punto de encuentro o un referente establecido en la comuna como “el cerca de Buenos Aires” que fue derrumbado, entre otros canjes urbanos que afectan o benefician a los habitantes de la comuna.

Las unidades de análisis serán partícipes de la recolección de datos históricos que aporten a la construcción de identidad colectiva, teniendo en cuenta la transformación que ocasionó la llegada del tranvía, por ejemplo, el cambio de vida de algunas personas en la mejora de su infraestructura, el cierre de su negocio para la creación de nuevos espacios, la venta precisada de su propiedad y la creación de nuevos imaginarios urbanos, como la actual “zona rosa” de Ayacucho, entre otros factores que modifican las representaciones físicas y espaciales del barrio, dejando como huella de identidad cultural, murales² que representan personajes importantes para la ciudad y espacios culturales antiguos.

De manera que, se recopilan todos estos factores para la construcción de un folleto que les enseñará a los habitantes de la Comuna 9 cómo era el barrio cuando circulaba el primer tranvía eléctrico de Medellín, cómo se veían las vías antes y después de ser olvidadas,

² Véase anexo 2 (Foto de murales actuales)

cómo era el barrio antes de la construcción del nuevo tranvía de Ayacucho, y cómo es ahora con su circulación activa.

Para concluir, las técnicas de recolección de información son encuestas, entrevistas con apoyo de grupos focales, observaciones participativas y no participativas a personas de la comunidad o involucradas en el proyecto. Gracias a éstas se obtendrán algunas razones de peso para visualizar cómo puede ser el cambio social con respecto a la ilustración estética, de murales, referentes históricos, inclusión social, imaginario urbano, la renovación externa de las viviendas, entre otras.

Objetivos

Objetivo general

Comprender cómo el imaginario urbano de los habitantes del barrio Buenos Aires fortaleció la identidad colectiva que se forjó en la comunidad cuando se construyó del nuevo tranvía de Ayacucho.

Objetivos específicos

- Identificar aspectos históricos, culturales y económicos que favorecieron a los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín, y por tanto cambiaron su imaginario urbano.
- Desarrollar las etapas del proceso de construcción de memoria popular de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín a partir de la llegada del Tranvía.
- Entender los relatos de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín que ayuden en la construcción de su imaginario urbano.

Planteamiento del problema

Dentro de la investigación acerca de los imaginarios urbanos de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín a partir de la llegada del tranvía, se evidencia como propósito principal conocer los cambios que han surgido en la comuna para nutrir la identidad colectiva, evidenciando aspectos favorables y adversos con la llegada del nuevo sistema de transporte, mostrando las diferentes estructuras creadas.

De hecho, la investigación será enfocada en la comuna 9 del barrio Buenos Aires de Medellín, su denominación, sus habitantes y su ubicación geofísica le brindan un reconocimiento nacional e internacional. Según la historia su nombre se dio desde los tiempos de la colonización española debido a que la calle de Ayacucho fue la primera en estar comunicada con el Oriente Antioqueño, anteriormente conocido como el Valle de Aburrá, también por el aire puro, pues, el clima era vital para curar enfermedades respiratorias (Alcaldía de Medellín, 2014).

Con el transcurso del tiempo se convirtió en un lugar apetecido por el mercado, por ser una vía principal, su diversidad natural y el trayecto, gracias al ahorro del tiempo y la comunicación con los municipios y departamentos del Oriente de Antioquia, posteriormente su punto estratégico se ubica en un hito bien visto para la Alcaldía de Medellín y El Metro, posicionándolo como un referente en el que se ejecutaría un proyecto tan destacable como era el tranvía, además de los contextos investigados anteriormente de los primeros tranvías.

Siendo esta una de las zonas más transformadas con la llegada del nuevo tranvía, su período de tiempo oscila entre los años 2015 y 2017, dado que su problemática inicia desde antes del 2013 cuando comenzó la serie de procesos para la construcción del Tranvía de Ayacucho, ya que, según algunos habitantes, el valor otorgado por metro cuadrado de su vivienda, el cual equivale entre un millón quinientos y dos millones (Anónimo, 2014) es

insuficiente para ellos. De igual manera, algunas casas se vieron afectadas estructuralmente con grietas obligando a los propietarios a desocupar sus viviendas y a esperar una reubicación o solución por el Sistema Metro. Luego de las negociaciones, el coordinador del proyecto Sergio Acosta, inició el proceso de demolición y adecuación de tierras en la estación de Miraflores, ya que allí se iban a encontrar los talleres, las cocheras y la estación.

En consecuencia, continuó en Ayacucho, el proceso de excavación mecánica y arrasamiento de rocas, lo cual generó congestión en las calles, polvo, ruido por las obras, entre otras. (Radio Munera, s.f.) Es de aclarar que hubo retrasos en la línea M, que hace conexión entre el tranvía y el metrocable debido a que el diseño no fue el correcto, retrasando notablemente la movilización de las personas que viven el barrio Trece de Noviembre y a finales del año 2015 el tranvía mostró sus avances, con desdenes como un muro que amenazaba con caerse y subió los costos a 10.000 millones de pesos (Quiceno, 2015). Pero, siempre incentivando a la comunidad por los grandes beneficios que este nuevo sistema iba a traer.

El proyecto del tranvía tenía una duración proyectada de 30 meses, sin embargo, por varios factores mencionados anteriormente extendió su tiempo y sus construcciones, se puede observar un ejemplo de esto, al analizar la entrevista realizada por Ariadne Agamez (2016)

La obra del Tranvía empezó hace un poco más de 6 años, planificada para ser terminada en 30 meses, ya lleva 55 meses y no se ha terminado, es decir, estamos ya doblando el tiempo. Ese proyecto se le vendió a los ciudadanos como una obra de transporte público masivo para, digamos, mejorar las condiciones de transporte de las comunas 8 y 9, fundamentalmente la 9 que es donde se encuentra. Sin embargo, hoy se reconoce que es una obra esencialmente turística, la más importante de la ciudad en este período. Afirmó Luz María Múnera, Concejal de Medellín. (p. 1)

Con esto se quiere resaltar el tiempo tomado para la realización del tranvía y por ende,

es generador de cambios y circunstancias que afectan la identidad del barrio, la pérdida de sus habitantes con mayor historia ya que han hecho parte del barrio desde el inicio de sus vidas y pueden relatar la transformación y el progreso que se ha visto en la comuna, al comprar sus viviendas y la demolición de lugares concurridos e importantes como un estadero o un parque, son factores que hacen que el barrio se olvide, se cree nuevos imaginarios urbanos con el progreso y que las personas cambien de interacciones e intereses, por ejemplo, la calle Ayacucho, pasar de ser historia ya que era una vía importante para el transporte en el centro de Medellín y tener pasado cultural como la carrera de rodillos o el paso directo para Santa Helena en la Feria de las Flores, donde las personas hacían negocios para los habitantes de la comuna y pasar a crear comercio para los turistas.

La pérdida de las familias históricas, no detiene al Estado para avanzar tecnológicamente en infraestructura y transporte, ayudando a la ciudad a tener un mayor apogeo turístico; por lo cual, Medellín fue ganadora en el 2013 de un concurso mundial organizado por ventas, publicidad y mercadeo, y fue considerada la ciudad más innovadora del año, tomando en cuenta que la innovación haga parte de una intervención urbana. Luego de estos procesos, recobró vida el proyecto de futuro urbano en el 2013 y 2014 cuando dieron pie a obras que habían sido mencionadas o iniciadas, entre estos se determina la construcción del tranvía de Ayacucho (Gonzales, 2014). Lo que ocasionó un cambio radical en la infraestructura de esa zona, obteniendo comentarios positivos del avance antioqueño y negativos por la obstrucción comercial. Para finalizar, se observa que aún con inconvenientes internos, el Estado ha hecho que la ciudad progrese positivamente en infraestructura y turismo.

Por otro lado, el recorrido histórico permite que también pueda corregirse o inventarse una estrategia donde todas las personas estén involucradas con los cambios actuales, modernos e innovadores. Inicialmente todos pensaban que el proyecto del tranvía era muy

lejano, sin embargo, cuando los trabajos comenzaron a verse la comunidad pensó que probablemente su ejecución no sería tan pronta, pero, cuando la Alcaldía de Medellín invierte en este tipo de proyectos, son realizados rápidamente. Por ende, una de las ventajas que trajo este proyecto fue la generación de empleos, el cambio de fachadas y el cambio estético del que disfrutaban sus pasajeros, caminantes, transeúntes y empleados directos e indirectos.

Entretanto, se hace necesario mencionar el respaldo que el metro le brinda al proyecto y sus habitantes, existe un periódico que informa a sus usuarios mensualmente y se imprimen diez mil ejemplares acerca del tranvía y sus dos cables, y así estar a la vanguardia de lo que sucede en la Comuna 9 y sus alrededores, en este se puede encontrar información acerca de los escenarios mediante la muestra de imágenes, relatos de personas que viven en los barrios aledaños, trabajos realizados en Instituciones Educativas, entre otras.

En contraste, mediante la problemática social que se ve afectada con la llegada del tranvía se muestran los diferentes cambios efectuados al accionar social, debido a que lo cotidiano tomo otro rumbo, por ejemplo el desempleo de los comerciantes informales y formales, la parte estética en el exterior de las viviendas, las vías alternas que deben tomar los medios de transporte, los conductores de flotas y cooperativas, la ubicación de cámaras de vigilancia para el control y seguridad del sector, la semaforización, el derribamiento de casas para el recorrido realizado por el sistema tranviario.

Aunque la morfología urbana ya hizo todos los cambios, el imaginario debe adaptarse a las nuevas condiciones espaciales, en cuanto a las transformaciones de hitos de encuentro tanto para los metros cables, alimentadores y trayectos en el sistema metro, porque es un referente para desplazarse a otros territorios desde los ejes centrales. El Metro de Medellín logró darle un manejo diferente y positivo a la vez, un ejemplo es la disminución de la contaminación, el aumento de los niveles de seguridad (eliminando fronteras invisibles), el acompañamiento a los habitantes afectados por la compra de sus hogares y el cambio de

infraestructura, un referente a esto, lo da Juan Diego Quiceno Mesa (2015)

María Paulina Galvis, trabajadora social del Metro, que hizo parte del proceso que se llevó a cabo en las comunidades afectadas, tiene un balance que describe como positivo. “Nosotros llegamos a la comunidad un año y medio antes de que se iniciaran las obras, levantamos actas de vecindad, hablamos con la gente, explicamos que la obra era un beneficio para la ciudad; la mayoría de las personas lo tomó muy bien (p. 34).

Por lo que se refiere al apoyo que el Sistema Metro brindó a las personas desde antes del inicio de la construcción, un logro para el proyecto ya que se tiene evidencia del acompañamiento que se realizó a los habitantes y que algunos están en proceso de reubicación por los sucesos inesperados que ocasionaron daño en sus viviendas, dándose cuenta con una oficina establecida en la estación Miraflores para la atención al usuario encargándose directamente la Alcaldía de Medellín y el Sistema Metro.

Bien se sabe que las crisis por la construcción del Tranvía de Ayacucho a parte de las físicas, son por las negociaciones con la comunidad y el cambio que se les ha generado, por lo que esta investigación, busca generar una recolección de imaginarios urbanos que ayuden a la reconstrucción de identidad de memoria que se ha perdido por el desplazamiento de familias históricas, pérdida de lugares de encuentro y cambio de rutas principales, el desconocimiento de sitios reubicados también suele ser un factor por el que el barrio carece de identidad y por ende apropiación.

La investigación se centra en encontrar e identificar cada imaginario urbano que hayan creado los habitantes del barrio, definir cada uno de forma estratégica para recrear la identidad perdida, con base a resultados, teorías e historias, que demuestran antigüedad, apropiación y afecto por los cambios en su infraestructura, considerando espacios donde la cultura del barrio se haya visto transformada y los jóvenes estén en desacuerdo u orgullosos

por la conversión de está. Se pretende indagar, preguntar e identificar qué aspectos relevantes para el común del barrio se ha desvanecido y que nuevos imaginarios se han formado, por ejemplo, la “zona rosa” de Buenos Aires, la cual se formó por las nuevas vías que dio la llegada del tranvía y la mejora en la infraestructura de esta calle.

Según algunos resultados obtenidos en el proceso investigado, la comuna 9 contaba con un “CERCA” (punto de atención al usuario con diferentes servicios, como salud, pago de facturas, inscripciones a becas del ICETEX o Presupuesto Participativo, entre otras funciones) del que el barrio hacía uso a diario, y que, por motivo de la construcción de los espacios verdes para el paso del tranvía, se perdió y no se le dio una reubicación. Por ello, algunos habitantes se sienten disgustados por la pérdida de su espacio, lo que hacía de éste un imaginario urbano.

Cabe preguntarse ¿Qué otro imaginario urbano se perdió por la llegada del Tranvía de Ayacucho? La calle 49 “Ayacucho” fue nombrada por sus habitantes como “La arteria del barrio” siendo esta un imaginario urbano reconocida en toda la ciudad por la conexión con el Oriente Antioqueño, además por su antigüedad, anteriormente llamada Sol de Oriente, por eso es importante resaltar que se realizará un folleto³ como objetivo para que las personas conozcan acerca de los cambios que han surgido en la comuna y representar como era antes este lugar a través de fotos e historias y que observen la identidad que aún conserva el barrio, haciendo alusión a su nombre.

³ Véase anexo 4

Justificación

Las personas olvidan las calles y los puntos de encuentro, crean nuevas vías y se adaptan a las mejoras sin recordar su patrimonio. De allí nace la idea de recolectar fotografías, experiencias, imágenes y rituales antes de la construcción del sistema férreo. De tal manera que se pueda reconstruir un proceso de identidad para que la futura generación conozca los beneficios del proyecto.

Para iniciar, Daniel Hiernaux (2007) nos define los imaginarios urbanos como: “Temas relevantes que surgen de las tres líneas son la pérdida de la ciudad, el impacto de la modernidad sobre la vida urbana, los nuevos estilos de vida ligados a la posmodernidad y, finalmente, el miedo y la falta de seguridad.” (p.17). Sin embargo, de este concepto podemos resaltar la unión hacia uno solo, por ejemplo, los imaginarios urbanos son creados por el impacto de la modernidad que genera pérdida de identidad, imponiendo cambios relevantes para la competición de un mercado actual donde se quiere lograr un monopolio y tener un avance en su innovación consiguiendo éxitos, olvidando el medio ambiente y los recursos que pueden ser reutilizables en un futuro.

Habría que decir también, que los imaginarios urbanos son las representaciones de los símbolos y espacios culturales y deportivos que hacen alusión a un suceso importante como ritos, tendencias, entre otros que generan sentimientos de amor, apropiación, miedo o rabia, dichas emociones son ilustradas en imágenes, escritos, sonidos o producciones de arte donde lo imaginario crea un valor primordial en aquel espacio.

La investigación habla sobre los imaginarios urbanos que se ven en el barrio Buenos Aires de Medellín a través de los relatos de sus habitantes; ésta puede ser realizada desde la perspectiva del interaccionismo simbólico, corriente de comunicación de carácter interpretativo y con un modelo multiciclo, que permite la realización de talleres donde la

comunidad puede contar las historias que han sido significativas en el barrio y, por ende, crea una representación hacia lo urbano.

Por tal motivo, deseamos investigar cómo ha sido la manera en que los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín han relacionado la llegada del tranvía con la parte estética, cultural, los imaginarios urbanos y la identidad colectiva como representante simbólico y reconocido en la urbe, es porque se puede inferir la transformación de una realidad social y sus consecuencias; esa realidad que inicialmente no fue bien aceptada por los comerciantes, algunos de los habitantes, instituciones educativas u otros, obligándolos a desplazarse, vender sus viviendas y buscar sedes educativas alternas.

Cuando nos referimos a la representación simbólica que está transmitiendo el tranvía cada vez que pasa por las estaciones, con la visualización de imágenes en los diferentes murales, algunos a color, otros a blanco y negro, pero evocando diferentes sentimientos y emociones, dejando a interpretaciones de sus viajantes y habitantes cercanos para que ellos mediante su creatividad construyan historias que deseen.

Se parte de un proyecto histórico como lo es el tranvía para que la cultura presente un cambio significativo no sólo simbólico, sino también organizacional; por ejemplo, en la calle de Ayacucho se realizaron trabajos hasta la calle conocida como *Las Mellizas* para brindar un entorno de no división, esto quiere decir que el tranvía gira en la calle 50 y baja hasta la carrera 23 para que su arteria principal continúe el trayecto inicial y no se desvíen sobre la ruta. Lo que denota que su cambio fue organizacional para que prevalezca lo simbólico que este caso sería la calle Ayacucho.

Ahora bien, la calle de Ayacucho es una vía principal e importante de Buenos Aires, que evoca un recuerdo en particular: “la carrera de rodillos”; un festival para todas las familias que aún puede disfrutarse. Éste fue denominado como un deporte extremo y aunque se premia al ganador, la finalidad es la recreación, la creatividad y la felicidad de los

participantes y visitantes. Por ende, la calle de *Las Mellizas* continúa con el trayecto del sistema de transporte que tiene continuidad hasta el corregimiento de Santa Elena, de esta manera sigue siendo un icono representativo para que las personas que asisten lo disfruten constantemente.

Según el teórico Maurice “El recuerdo es, en buena medida, una reconstrucción del pasado con la ayuda de datos prestados del presente, y preparado además por otras reconstrucciones hechas en épocas anteriores donde la imagen original resulta alterada” (Halbwachs, 1968, p.71). Esto nos facilita la explicación del por qué la vía arterial de Buenos Aires es tan importante para la conservación de ritos históricos, de lugares posicionados y de memoria en las personas, ya que esta calle se recuerda como una de las más antiguas y de mayor longitud de la ciudad por qué va de oriente a occidente. Sin embargo, por los nuevos sistemas de transporte, como es el tranvía, la calle Ayacucho se ha visto alterada.

La pérdida de identidad se aprecia con la falta de memoria que se ve afectada en los habitantes del barrio, lugares que olvidan por demoliciones, desinterés en las personas de conocer sus raíces y la sed de modernidad que incita a las personas a derrumbar y renovar. Un ejemplo a esto es sin duda la historia de los tranvías de Medellín que se remonta desde 1887 hasta la actualidad: Inicia por el primer tranvía de Medellín, que cruzaba por la Veracruz y finalizaba en el Parque Berrío, éste fue arrastrado por mulas, y los inicios de su funcionamiento fueron el 23 de enero de 1887 y finalizó en 1890. Desde allí en 1920 comenzó una nueva construcción olvidando por completo el anterior y utilizando ciento por ciento la energía eléctrica para agilizar sus trayectos y mejorar la comodidad de las personas, lo que duró 30 años en función y desapareció en 1951 y en el 2012 comenzó el proceso del tercer tranvía (Morrison, 2008). Teniendo en cuenta que las vías de los anteriores tranvías fueron perdidas por completo, generando una nueva demolición de calles, casas, lugares posicionados, para su nuevo sistema integral, un avance tecnológico que saca a Medellín

como una de las ciudades más innovadoras y avanzadas de Colombia.

La creación del último tranvía ha afectado el proceso histórico de la ciudad ya que no se preservan las evidencias de logros anteriores, como las vías, o las cabinas, pudiendo estas ser reutilizadas, mejoradas y puestas en función, apoyando la memoria histórica, evitando gastos de nuevas construcciones y enseñando a las personas a conservar su memoria, su identidad, su patrimonio cultural.

La pérdida de identidad colectiva genera un desasosiego en la comuna: el olvido de patrimonio cultural y medio ambiente, son unos de los motivos por los cuales buscamos un apoyo en los imaginarios urbanos para crear una reconstrucción que ayude a los habitantes a recordar, vivir sus antepasados y a sonreír, con base de teorías de Armando Silva y Néstor García Canclini, se fundamenta un proceso que forme a partir de los imaginarios lo que ha perdido el barrio Buenos Aires por la llegada de nuevas construcciones y el quebranto de otras.

Lo imaginario, dentro de la imagen de una ciudad, marca un principio fundamental de percepción: la fantasía ciudadana hace efecto en un simbolismo concreto, como el rumor, el chiste, el nombre de un almacén, la selección de un programa televisivo, la navegación por Internet (Silva, 2006, p. 401).

En síntesis, para la nueva representación de un sistema de transporte es importante generar o recordarles a sus habitantes, turistas, viajeros frecuentes u otros porque cuidar esta adquisición patrimonial y no perder como siempre los frutos del trabajo de generaciones y antepasados, manteniendo vigente su imagen, percibiendo todos los efectos y causas que representa este símbolo coyuntural.

Estado del arte

Existen varias investigaciones que dan a conocer diferentes planes, enunciados por entidades internacionales y nacionales que buscan generar conceptos o procesos sobre la reconstrucción de identidad colectiva o la recolección de imaginarios urbanos de algún lugar específico, se ha notado que los proyectos son enfocados directamente en la definición de cada teoría sin hacer énfasis en algún fenómeno.

De ahí que, dichos planes sólo se han encargado en recolectar la mayor cantidad de conceptos para la realización del propio, o en tal caso solo enfocados en una materia y en un plan sin dar una integración real con otros contextos. Así, Daniel Cabrera en su trabajo “Imaginario social, comunicación e identidad colectiva” define cada aspecto como un énfasis para interpretar la unión de los conceptos, dado que, infiere el significado de imaginario como un conjunto de creencias e imágenes que ayudan a las interpretaciones de la comunicación en la sociedad, ya que cada persona tiene sus significaciones las cuales constituyen sus propios mundos. También expone que lo imaginario no es la imagen sino la existencia para que ésta sea «imagen de» ocasionando una relación más profunda en los objetos y en los sentimientos (Cabrera, 2004).

Por su parte, Asael Mercado Maldonado y Alejandrina V. Hernández Oliva (que por su trayecto académico han estado vinculados al proceso del urbanismo, identidad colectiva e interaccionismo simbólico), evidencian un proyecto nombrado “El proceso de construcción de la identidad colectiva” en el que buscan reconocer diferentes autores que conceptualizan el tema de la identidad colectiva, refiriéndose al contexto social, los repertorios culturales y el proceso de construcción. Dando a conocer que la identidad colectiva anteriormente suponía que los rasgos culturales de los grupos se identificaban debido a la imposición y a la transmisión de otros hacia un individuo, mientras en el contexto social actual puede tornarse

más complicado porque los sentimientos son diferentes y no es posible tener un solo concepto, sino que se convierte en una construcción inestable.

En consecuencia, mencionan autores como: Erick Erickson, que escribió acerca de ego-identidad, y puso como unidad de análisis a los jóvenes para mirar cómo superaron sus crisis. Este teórico relaciona la identidad con el individuo, debido al nivel de conciencia que fue permeado por la sociedad, sin embargo, esto lo destina a un autoconocimiento y de igual manera lo diferencia de otros por su pensamiento. Henry Taifel, percibió la identidad como social desde un aspecto psicológico y mencionó tres características que debía reunir una persona para ser parte de un grupo: (1) percibir que pertenece al grupo (2) tener en cuenta que al pertenecer a ese grupo podrá recibir un calificativo positivo o negativo (3) tener afectos que genera la conciencia al formar parte de ese grupo. Infiriendo que la fuente de identificación del individuo es influenciada por el grupo y cuando se siente diferente con otros tiene la esencia o el valor distinto del inicial, también debe cumplir con tres componentes como cognitivos para conocer el entorno que los rodea, evaluativos porque valora su alrededor y afectivos porque demuestra en otras partes lo que aprendió en su alrededor.

La identidad colectiva en la sociedad moderna puede diferenciarse de la antigua porque en ésta ya no hay imposición sino una elección hacia lo que desea el individuo. Por ejemplo, Edward Tylor que menciona la identidad colectiva como identidad cultural porque el hombre crea hábitos, conocimientos, normas, costumbres, que adquirió en sociedad para comportarse frente a ella, en la sociedad actual cada individuo selecciona el grupo al que desea pertenecer, según sus gustos, anteriormente era por imposición debido a que las clases sociales, grupos étnicos o la cultura estaba arraigada solo para ese escenario y no tenían otras opciones (Mercado & Hernández, 2010).

En definitiva, puede expresarse que la identidad colectiva es una construcción

sociocultural, que no la puede componer un individuo sino la interacción con otros, por ende, es un efecto de la cultura debido a las representaciones, símbolos, creencias, valores se expresan en el contexto, aunque no es suficiente con esto, porque en la colectividad realmente deben sentir un significado especial. También es importante aclarar que es imprescindible que se sientan identificados y por eso se recuerda que la identidad colectiva no es estática sino dinámica.

Al abordar el tema de construcción de identidad colectiva, se ve reflejado el acercamiento a la cultura y por ende a lo urbano, por lo que se hace una indagación a los imaginarios urbanos en Medellín y como representa esto en su identidad, basándose en los escenarios de ciudad, las cualidades y las calificaciones de esta. Por tanto, Daniel Felipe Calle Álvarez (2010), en su libro “Medellín—crónicas: una mirada de sus imaginarios urbanos” que mencionan las cualidades más importantes como el reconocimiento de las zonas más nombradas, entre ellas: el centro de la ciudad, los establecimientos comerciales, los barrios, entre otros. El urbanismo se representa a partir de las calificaciones que les dan los ciudadanos a los sectores, es decir, como dan un significado objetivo por una idea o sentimiento. Calle identifica los imaginarios urbanos de los diferentes escenarios, con producciones literarias, entre ellas “diario de un pillo” crónica que le permitió al autor comprender la encarnación de estos imaginarios.

Es de admirar los análisis que Daniel Felipe Calle realizó frente a la búsqueda de los imaginarios urbanos y el apoyo de conceptos definidos por Armando Silva, donde explica que éstos no son sólo representaciones simbólicas, sino que enmarcan sentimientos y que son reflejados a través de relatos, imágenes y sonidos donde predomina lo imaginario sobre el objeto. Así, da a conocer elementos teóricos de Silva para confirmar los imaginarios encontrados en los relatos examinados, como lo dicho anteriormente: “diario de un pillo” entre otros. Finalizando su investigación, apropia una conclusión al tema: “Los imaginarios

urbanos presentes en las crónicas y reportajes coinciden con la realidad empírica de los habitantes de la ciudad de Medellín” (Calle, 2011, p. 128). Lo que resalta la importancia de su proyecto para el apoyo de este.

Ahora, retomado ya el tema de los imaginarios urbanos y de la identidad colectiva, se busca propiciar un proyecto que se apoye del primer tema para obtener el segundo. No obstante, es notorio que la realización de proyectos donde unan estos dos conceptos sean escasos, o sus objetivos se basan solo en la transformación de los espacios urbanos. Así, Diego Nápoles Franco (2015), en su artículo: “Generando identidades colectivas en espacios urbanos reconfigurados” relata que las ciudades muestran un crecimiento económico con el cambio físico y social y así borrando su pasado rural para convertirse en una metrópolis avanzada. Para Nápoles la identidad colectiva no solo se basa en la cultura y la memoria, sino que prevalece el grado de participación y el apego de los habitantes a un lugar, así se observa que la cultura no interviene, pero sí genera significados con los que se produce la identidad del barrio.

El ambiente económico en crecimiento, la pobreza y diversidad cultural son agentes importantes para la recreación de identidad colectiva, según Nápoles, el hombre pertenece a grupos sociales dependiendo de los intereses y allí pone en práctica su identidad propia y de cómo los otros interactúan de manera continua. En este artículo el autor se basa en las situaciones donde cambia la identidad colectiva dando enfoque a algunas explicaciones teóricas y al estudio que enfoca la identificación y discusión de temas que se enfocan en ciudades en crecimiento.

Un instrumento de consulta para entender los imaginarios urbanos que construyeron los habitantes del barrio Buenos Aires a partir de la llegada del tranvía de Ayacucho es la transformación que este ha tenido en cuanto al transporte y lo que ha ocasionado en los habitantes para el cambio de los imaginarios. Razones por las cuales se estudia el artículo de

Luis Fernando González Escobar (2013): “La transformación urbana de Medellín: el tranvía de Ayacucho” donde relata que Medellín a competido contra Nueva York para ser la más innovadora del mundo, y al ganarle deja ese su lema y para esto las obras de infraestructura fueron su mayor razón, la realización de proyectos como la biblioteca España, el parque bicentenario, las escaleras eléctricas de la Comuna 13, entre otros, dieron apoyo a la ciudad más innovadora. Sin embargo, la ciudad tiene grandes complicaciones de construcción, como bien lo dice González (2013) en su publicación:

Además, a quién le importa que para construir una biblioteca se tuvieran que demoler algunas casas y desplazar sus habitantes, o que para construir un parque se demolieran otras tantas viviendas, se pagarán a precios inferiores las propiedades, y sus habitantes tuvieron que salir de sus lugares tradicionales o que habían configurado con gran esfuerzo, pues al fin y al cabo son cosas del progreso y el futuro urbano, donde no cabe preguntar por lo que fue, lo que estaba allí, el inexorable pasado que debe ser sepultado (p. 97).

Por tanto, es necesario pensar que para realizar múltiples transformaciones de casas, lugares, calles; cambiar sus estructuras y más, se hizo necesario que muchos de sus habitantes olvidarán lo que habían conseguido con sacrificio y ayudarán a construir una metrópoli más moderna, donde la modificación del territorio se hace para beneficio de todos, específicamente para el pleno desarrollo de un sistema tranviario que tenía como meta movilizar según Avendaño entre ochenta mil y noventa mil usuarios diariamente, pero que aún no cumple con el presupuesto porque falta habilitar la línea M del metro cable (Avendaño, M. 2014).

González, en su artículo muestra los cambios que ha tenido el barrio por la llegada del tranvía y su preocupación frente a los habitantes que fueron afectados por el progreso, habitantes que fueron desalojados para vender sus casas por un presupuesto diminuto, las

infraestructuras afectadas que actualmente corren peligro de desplomarse, y sin tenerlo en cuenta la ciudad está feliz por el progreso y la convicción de que ha mejorado.

El artículo de Imaginarios urbanos como espacio público de Armando Silva destacan los modos de cómo habitan la urbe a partir del estado imaginado, Silva propone una serie de metodologías representadas en signos matemáticos para destacar los imaginarios urbanos de una zona, entre estas: [1] I^R . La “I” significa “imaginada” y la “R” “real” que implica en este caso que lo imaginado es predominante en lo real, en otras palabras, cuando un hecho u objeto no está en la realidad, pero un grupo de personas los imagina y los vive como si realmente existieran. [2] R^I en este caso lo real predomina en lo imaginario, se deduce que son lugares, hechos o elementos que están realmente y que las personas no le toman importancia o son lugares no visitados. [3] $R \approx I \approx \mathfrak{A}$, significa que lo real es semejante a lo imaginario, lo que convierte a lo real en algo beneficiado. (2010, p. 20) De esta forma Silva señala los imaginarios como una visión grupal del mundo, un significado o percepción que lleva a las personas crear acciones colectivas.

Con base a lo anterior, Armando Silva expone tres formas para realzar los imaginarios urbanos frente a la realidad, haciendo que estos sean una expresión pública de cultura y arte, dando a comprender que son constructores de la objetividad social y que espera que los habitantes busquen unir al entorno físico ya que estas representaciones son la realidad misma realizada según los sentimientos y percepciones.

Para finalizar, es posible identificar que existen numerosos proyectos investigativos sobre la identidad colectiva y los imaginarios urbanos, teniendo en cuenta que en su mayoría los conceptos analizados son separados, buscando conceptos sobre estos para guiar la investigación de forma más acertada. Es notorio que el Tranvía de Ayacucho ha sido bien mencionado en diferentes noticias o publicaciones, por su gran apogeo en la ciudad, sin embargo, solo se consideró un artículo de la revista Bdigital de la Universidad de Antioquía

(2013), ya que señaló aspectos urbanos e investigativos de gran valor para la investigación.

Igualmente, es de real importancia manifestar que a través del estado del arte se pudo observar los distintos métodos de indagación y de identificación hacía el mismo objetivo, la cual son los imaginarios urbanos para la reconstrucción de identidad colectiva. Se ha decidido incluir las características utilizadas por Armando Silva, para la recolección de imaginarios y los datos propiciados por Luis Fernando González Escobar, por lo que apoyan la investigación con teorías y estructuras de recolección y reconstrucción.

Marco Teórico

Como fundamento base para la investigación de este proyecto fue ineludible definir cada teoría aplicada al objetivo general, el cual busca comprender cómo el imaginario urbano de los habitantes del barrio Buenos Aires fortaleció la identidad colectiva que se forjó en la comunidad, y con dichos contenidos generar estrategias y deducciones particulares que apoyen el proceso y moldeen el contexto del cual se indaga.

Inicialmente se recrea el concepto de imaginarios según Néstor García Canclini, que los define como un grupo de imágenes diferentes a lo que en realidad se observa, y sus exposiciones cambian constantemente ya que pertenecen a los grupos de símbolos causados por sentimientos colectivos generados por el miedo o el deseo hacia algo. No obstante, Canclini manifiesta que: “El imaginario no sólo es representación simbólica de lo que ocurre, sino también es el lugar de elaboración de insatisfacciones, deseos, búsqueda de comunicación con los otros” (2007, p.5). Así, precisa que las personas son las encargadas de la creación de nuevos imaginarios a través de experiencias que quedan marcadas como deseos, historias o miedos, que son portados a la conmoción de las demás personas, dando a conocer un mismo significado para tal símbolo, generando con ello un imaginario colectivo.

Se debe agregar que, la definición de imaginario lo explica el filósofo Armando Silva, y se infiere que éste no se ve, debido a que son inherentes o internos a la construcción, y siendo así, realmente lo que se observa son las representaciones físicas, puesto que se perciben, se reflejan y por ende son existentes, un ejemplo de lo anterior, se puede percibir en el imaginario generado por el Sistema Metro, al establecer su lema: “la cultura metro” que los ciudadanos se apropiaron y la respetan como una ley judicial, de ahí que según Silva, se infiere la cultura metro como un acto de moralidad y ética, pero son inherentes ante lo físico, su representación simbólica sería en este caso, el Metro.

En el siguiente aspecto, trata lo urbano cuando se habla de lo socio-cultural. Es decir, en términos de ciudad particularmente se busca un enfoque material, una estabilidad entre la sociedad y la economía (Lindón, 2007). Al mencionar, cultural, se puede inferir que son cada una de las costumbres, léxicos, vestuarios, lugares y zonas de comida que se encuentran ubicadas en la ciudad, un ejemplo es el parque de la Milagrosa, ya que los habitantes de diferentes comunas asisten para interactuar e intercambiar sus ideologías, sin embargo este lugar es reconocido por tener una zona gastronómica variada y se convierte en un sitio apto aumentando las ganancias de los comerciantes, y se puede evidenciar un equilibrio entre lo económico y lo socio-cultural.

También es significativo nombrar otra ilustración de cómo los géneros urbanos de la comunidad han tenido cambios notables con la llegada del sistema tranviario, por ejemplo algunos grupos musicales de hip hop, rap y artísticos como grafiteros y poetas, que exponen sus obras por las vías en las que transcurre el tranvía, pues así las hacen más visibles ante la sociedad; los participantes más conocidos por la comuna 9 son: Aks, A Tres Manos, quienes fueron llamados para expresar el arte urbano del barrio realizando murales que manifiesten sentimientos en los transeúntes. A pesar de que su avance tecnológico llevó a Buenos Aires a convertirse en un tema de interés para los medios de comunicación, y para los extranjeros, lo que hizo que se transformara en un sitio sin fronteras y que los artistas del barrio tengan la oportunidad de ser vistos por más personas exteriores al barrio.

Por todo esto, se indaga por imaginarios urbanos como un modo de acercamiento a la comprensión de ciudad direccionado en la ponderación cultural, ya que la sociedad construye su modelo de comunicación en la vida urbana y por ende en sus imaginarios. Autores como Armando Silva y Néstor García Canclini, buscan analizar la ciudad a partir de lo imaginario ya que sus teorías señalan que la urbe no es solo una representación simbólica, sino que, necesita también de un juego de roles que formen base para su relación y socialización con el

mundo.

Inicialmente se investigó los imaginarios urbanos como un estudio socio-semiótico, o bien nombrado: semiótica social. Umberto Eco (2013) define: “la teoría semiótica investiga fenómenos sobre los que automáticamente interviene, modificándolos en el momento mismo en que los define, digo que la semiótica es una práctica social”. (p.24). Por lo que se infiere que la semiótica es partícipe de fenómenos de lo que investiga detalladamente para crear un significado, de ahí que lo socio-semiótico propone a través de los números y símbolos generar un acercamiento a la comunidad de forma cultural o mediática para lograr una intervención social. Sin embargo, la semiosis hace una parte más extensa para el estudio de los imaginarios urbanos, ya que se centra en las configuraciones de la realidad (Elena, 2008, p. 63). De hecho, la semiótica parte de la semiosis que se apoya de los procesos comunicativos para interpretar, traducir los signos para la supervivencia, bien lo explica Carlos E. Vidales (2009) al recitar: “Como se puede observar, el movimiento es circular, dado que el proceso constante de semiosis modifica necesariamente el contexto de la semiósfera general y, con el transcurso del tiempo, modifica igualmente al mundo natural y social” (p. 59). La semiosis interpreta un símbolo por medio de las percepciones de las cuales puede llegar a generar significados de algo inherente a la realidad. Dicho lo anterior, ésta se define como el fenómeno que distingue la vida de otras formas inanimadas de objetos y no es partícipe de una sola disciplina, pues abarca varias de ellas para generar su propio nivel (Vidales,2009, p. 19).

Considerando ahora, el uso de imaginarios urbanos apoyado en la semiosis como una perspectiva que brinda García (2007) al formular que “los estudios urbanos particulares centran la atención en la ciudad como un conjunto de escenarios lingüísticos” (p. 65) lo que nos precisa el apoyo de cualquier base semiótica para los estudios urbanos fundamentados en la ciudad. Un ejemplo lo manifiesta Soto y Mardones (1999) en su libro: *Comunicación e*

imaginarios frente a su nuevo milenio:

“La idea es poetizar las verdades, como los enigmas. Los lugares, como los no lugares. Encuentros y desencuentros, las representaciones con “las representaciones” y lo visible con lo no mirado -juego de palabras- principio de la lingüística, para ahora sí decir que el imaginario es: olvidar de olvidarse” (p. 93).

La ciudad representa un punto de encuentro para los habitantes, pues la interpretación y la socialización con el entorno son expresados de diferente manera, esto permite que cada día la innovación tenga un aspecto diferenciador y la semiótica muestre no solo los signos, sino el manejo de todo el lenguaje de los imaginarios urbanos convirtiéndolos en referentes, manejando así una comunicación universal. Como ejemplo claro de un imaginario urbano para los habitantes de Colombia, sería: ‘Polvo’ que remite a lo efímero, pero también a la cocaína que se inhala, al maquillaje que funda máscaras y roles, a lo sexual y a la mortalidad humana: “Polvo eres...” (García, 2007, p.66). Es por esto, que los imaginarios urbanos antes y después de la llegada del tranvía de Ayacucho se han convertido en un tema dispendioso de estudio puesto que semióticamente ha traído cambios significativos y la adaptación a esto requiere de la participación social.

A partir de los imaginarios urbanos se busca comprender cómo se fortaleció la identidad colectiva en el barrio Buenos Aires, pues ésta se puede ver afectada respecto al cambio o reconocimiento de la sociedad cuando hay transformaciones o modificaciones de gran auge. Al hablar de identidad, Beatriz Ramírez, lo define como:

La identidad es una construcción que supone alienación y creación al mismo tiempo; necesarios para darle certeza al yo de lo que no es y, a su vez, inventar y creer lo que es, esforzándose por un pacto de reconocimiento con el mundo (p.196).

Se puede mencionar que, la identidad permite distinguir lo que sucede alrededor de la sociedad, pero para tener un balance entre lo que se cree y lo que es, se estipula un trabajo

equitativo, en términos generales se entiende como un auto-reconocimiento que luego debe prescindir entre un idioma universal, o que en ocasiones especiales se convierte en comunicación grupal, se puede entender desde una expresión individual que al difundirse se aplica como interacción social, es exactamente donde la identidad toma un rumbo importante porque se transforma.

La identidad puede construirse desde lo imaginario, porque en la medida que avanza el tiempo, progresa la convivencia, atendiendo a estas consideraciones el espacio se convierte en el escenario donde la sociedad aumenta la cultura y por medio de está el lenguaje universal, y las temáticas que se trabajan en el presente tienen importancia en el futuro y si se manejan más frecuentemente se convierten en un deseo dinámico interminable.

Una identidad que cabe señalar en el barrio Buenos Aires, es su ubicación geográfica puesto que la mayoría de habitantes eligen la zona por la facilidad de transporte y acercamiento a las franjas comerciales del centro de la ciudad. Dentro de este marco, se analiza la historia del señor Gustavo Quintero Morales, mejor conocido como “el loko Quintero” por la relevancia en el legado musical, específicamente por ser icono del género tropical; nació allí el 23 de diciembre de 1939 y vivió en Buenos Aires por la cercanía que tenía con el centro y su fácil transporte para Rionegro, en su juventud le dio reconocimiento a la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús por evocar una voz angelical y melodiosa acompañándolos todos los domingos en la santa misa, está figura emblemática también estudió en el centro de Medellín en la Escuela de Bellas Artes (Playa) para aprovechar el potencial que tenía, se puede inferir que los momentos que vivió con su familia en la Comuna 9 le permitieron un pleno desarrollo a su “locura” para expresarse en todos los ámbitos sociales e identificarse como el ser más espontáneo que vivió en Buenos Aires.

Se entiende por colectivo un conjunto o grupo de personas que tienen en común una actividad o gusto, siendo así y teniendo en cuenta lo mencionado en los párrafos anteriores, el

término de identidad colectiva inició luego de que Erickson y Henry Tajfel crearán la teoría de identidad social que se solidifica en el conocer rasgos que hacen comunes a las personas y que forman un “nosotros”. En consecuencia, sociólogos y antropólogos analizaron la posibilidad de generar una identidad colectiva al observar los resultados obtenidos por Erickson y Tajfel y dieron paso a la identidad colectiva como: [1] en la sociología, un componente que articula los movimientos sociales. [2] en la antropología, el eje central de investigación desde un enfoque esencialista y una perspectiva dinámica, por el motivo de que esta apoya la interacción y la reelaboración de elementos culturales (Mercado, Hernández, 2010, p 234).

Habermas (citado por Maldonado y Hernández, 2010) parte de una fase simbólica para ver la unión de las personas en los valores, las imágenes, los mitos, entre otras que constituyen la identidad colectiva y por último, una fase que integre la comunicación, para así contar con la identidad moderna que ya no parte de las imágenes, si no de la interacción comunicativa (p. 237). En efecto, se percata que para señalar la identidad colectiva moderna según Habermas, se deben interpretar las acciones de las personas para hallar la identidad, pues, cada sujeto elige su grupo y su accionar, creando una nueva afinidad y situando a los símbolos como parte secundaria, generando en algunos casos un significado solo físico y un no lugar.

Por tanto, se analizan las acciones de las personas del barrio Buenos Aires para encontrar los imaginarios urbanos y por consecuencia su identidad colectiva a partir de los cambios ocasionados en su infraestructura con la llegada del Tranvía. Se tiene en cuenta el anecdotario escrito por Emiliano López Ramírez donde narra historias y recuerdos que vivió en Buenos Aires desde los años treinta. Allí se precisan los sitios que aún prevalecen en la actualidad y los cambios que han tenido como: [1] La Placita de Flores en la cual situaba al rededor con la escuela de los hermanos cristianos, y frente a ella un espacio rural conocido

como “la manga de los puertos” donde hacías las primeras y únicas festividades de Medellín y se hallaba al paso de la quebrada que salía de la carrera de Nariño -en la actualidad son inexistentes-, [2] la Universidad de Antioquia sede de medicina en la actualidad (conocida como el edificio de San Ignacio) y en esa época la facultad de derecho. [3] El Colegio San Ignacio, situado en la calle pichincha y dirigido en la época por religiosos. [4] La iglesia de Buenos Aires, conocida actualmente como “del Sagrado Corazón” que en ese tiempo se encontraba en construcción su fachada y las personas solían guardar su pucho en las grietas de los adobes antes de entrar a misa.

Se evidencia un imaginario urbano del periodo cuando Ramírez cita una frase coloquial y muy utilizada por las personas: “cuando una jovencita era algo descocada, le decían: “claro, como estudia con maestros” pues, era un privilegio estudiar con religiosos y para las personas solo los pobres estudiaban con maestros lo que en su imaginario definían que no aprendían lo suficiente. También se evidencia cómo cataloga a las personas según su situación, en su descripción anexa al prototipo de vida como: “el pianista” contemplado en la película del 2002 dirigida por Roman Polanski, que trata sobre un inmigrante nazi por culpa de la tierra y su profesión era hacer arte con su piano en restaurantes y establecimientos, hombre solitario y resignado con la vida. Así era Don José Pérez para el historiador Emiliano López, un inmigrante español, pianista y cantante del coro de la iglesia de Buenos Aires. Este último como ejemplo de otro imaginario que los colombianos tienden por inmigrante.

En su texto se evidencia parte de su jerga antigua como: [1] “los partipeludos” llamaban así a los menores de doce años. [2] “puchos” conocido actualmente como el tabaco. [3] “envuelto”: Tamal. [3] “devulgar” persona que utilizaba un vocabulario de arriero antiguo. [4] “muleta” bolso hecho con un palo de escoba y una ruana. [5] “Fogonero” personas que laboraban echándole carbón al ferrocarril, también nombraban así a los ayudantes que cobraban el dinero en el tranvía. [6] “El cadita” Bus, actualmente conocido

como “escalera” con solo seis puestos. [7] “motorista” conductor del tranvía.

El tranvía, fue un imaginario urbano que definió a Buenos Aires en aquella época, descrito por Emiliano López (s.f)“El tranvía de Buenos Aires tenía una divisa azul, esta consistía en una lámina de veinte con cuarenta centímetros; desde una distancia de treinta metros, sabíamos que venía Buenos Aires” (p. 6) su terminal estaba ubicada a una cuadra antes de la puerta inglesa, que actualmente se conoce como el inicio de las mellizas, éste pasaba por todo Ayacucho hasta voltear en Córdoba para coger la playa, y se trasladaba a los barrios más lejanos de ese entonces como: Envigado, Belén, Robledo, La América y finalizaba en Rionegro. Su estructura física no contaba con puertas y ventanas por lo que algunos usuarios se montaban al transporte sin consentimiento del conductor, al que llamaban en esa época: “motorista”

Buenos Aires finalizaba en la Carrera 28, conocida antes como “La Francia”, lo que actualmente se conoce como Caicedo, Santa María del Buen aire, Colegio Alejandro Echavarría, La Pastora, 8 de Marzo y Juan Pablo II, entre otros, eran inexistentes en ese periodo, solo zonas verdes.

Un siguiente imaginario urbano encontrado en el legado de López, se notó al recitar: “barrio que se respete tiene bobo propio” al que los habitantes conocían como: “Jesusito” y tenía la costumbre de esperar la misa de las cinco de la mañana en la puerta para tocar a las mujeres jóvenes y decir en cada funeral: “todos se mueren, menos yo”. Actualmente el “loco del barrio” se conoce como “Quiceno” y por su estado de embriaguez diaria, es recordado también por su célebre frase: “estamos locos, Lucas”. Para resumir, Emiliano López, desarrolla historias detalladas de su época, de las cuales son de gran ayuda para identificar los imaginarios urbanos e identidades colectivas que tenía el barrio Buenos Aires.

Es necesario recalcar, que el nuevo tranvía trae consigo una historia para ser un referente actual, pues dentro de sus características principales están la economía y el bajo

impacto ambiental, dos de las más predominantes por el anterior sistema férreo. Actualmente, lo ubican como el medio de transbordo de mayor movilización de usuarios, debido a que es eléctrico y rápido, siendo de real apogeo en el presente, ya que las personas buscan llegar de manera ágil a su lugar de destino y comenzar con sus tareas activamente. Con el fin de generar mayor impacto y recordación por ser Medellín la primera ciudad de Colombia en contar con esta innovación, se podría decir también, que sus dos cables hacen parte del sistema Metro que permite a la ciudad ser transformada en cuanto al transporte al estar compuesto de alimentadores, metroplús, metro–cables, tranvía y en un futuro el monorriel.

El tranvía vuelve a iniciar su construcción y recorrido luego de 200 años con el objetivo de cambiar y mejorar la zona centro–oriental de Medellín y sus Comunas 8, 9 y 10, de agregar pasajes peatonales y modernidad a la ciudad, de igual forma, entre sus mayores propósitos está el estimular el turismo y la innovación en la urbe (Anónimo, 2015, p. 7). Es por eso, que donde estaba ubicada antiguamente la casa de adultos mayores en Loyola, ahora será un centro comercial que podrá cambiar el significado de una zona rural a un espacio urbano y moderno, transitado por más personas que admiren los progresos de la ciudad, buscando así tener un conector más concurrido para que los usuarios visiten y usen más el tranvía. Este proyecto, lo realizaron con el fin de brindar un aspecto diferenciador en la urbe, pues en cuanto al sistema de transporte integrado tiene la finalidad de convertirse en un monopolio que rige todo el epicentro.

Para finalizar, se observa que el Tranvía de Ayacucho, ha generado grandes cambios para la comunidad paisa, y para sus imaginarios urbanos, entre estos, [1] La identidad colectiva de los habitantes del barrio Buenos Aires influencia en éste como punto de encuentro y eje principal que abarca el barrio, con esto se generan imaginarios urbanos de las personas que no viven en la sociedad pero relacionan la Comuna 9 con éste y concluyen que todas las personas que transitan por estos lares utilizan frecuentemente el sistema. [2] Tranvía

igual a limpieza. Los habitantes definen e identifican el barrio como uno de los más limpios y modernos, pues desde que inició su funcionamiento los usuarios y peatones ven la Placita de Flores más “limpia y organizada” teniendo en cuenta que el sistema tranviario no concurre por esos limitantes y no hubo un cambio de infraestructura, ni organizacional. [3] Ayacucho era la calle imaginada por todos los habitantes, ya que se identificaban con ella por su historia, trayectoria e importancia en la comuna, siendo una de las calles principales que abarcaba gran parte del comercio en el barrio, sin embargo, los peatones cruzaban las ceras con miedo por algún conductor imprudente o el paso inconsciente de una “frontera invisible”⁴ al iniciar el nuevo sistema de transporte, el imaginario urbano “cultura metro” abarcó en las percepciones de los habitantes, haciendo que la calle Ayacucho sea más segura para transitar, disminuyendo los robos y accidentes vehiculares.

⁴ Es un imaginario urbano de las personas al creer que el paso a otro barrio es peligroso y amenazante, debido a la violencia que generan los grupos armados de los sectores.

Metodología

La investigación se enfatiza en los imaginarios urbanos que construyeron los habitantes del barrio Buenos Aires a partir de la llegada del nuevo Tranvía de Ayacucho, ésta se apoyará en enfoques de autores como Armando Silva y Néstor García Canclini, ya que algunas de sus teorías, citan como enfoque principal los imaginarios urbanos, por ejemplo: “¿Qué son los imaginarios urbanos y cómo apoyan en la ciudad? entrevista realizada por Alicia Lindón a Néstor García Canclini.” (Lindón, 2007). De ahí se deducen significados o elementos tomados en cuenta para el marco teórico de esta investigación, de igual forma, la 5ª edición del libro *Imaginarios Urbanos* de Armando Silva ya que se centra en cultura urbana de las ciudades de América Latina, en teorías sobre la estética y el simbolismo de la ciudad y en otros términos como “De la ciudad vista a la ciudad imaginada” (Silva, 2006) que confirman varias hipótesis de esta investigación.

Por consiguiente, estos dos autores apoyan la lectura crítica de las imágenes orales y físicas que recrean los habitantes de la comuna para apoyar el proceso de reconstrucción de identidad colectiva que se perdió por la llegada del avance tecnológico en infraestructura y en transporte, haciendo énfasis en el tranvía de Ayacucho. Así, las nuevas estructuras como murales, parques, espacios para peatones, entre otras, que actualmente se plasman por las calles más antiguas de la ciudad son factores que agilizan el olvido del patrimonio y el abandono de la identidad.

La escuela de la cultura y la comunicación en América Latina toma como eje principal la retroalimentación entre el emisor y receptor para construir participación ciudadana y acceso a los medios de comunicación, de allí se origina el Investigador, Filósofo y Profesor crítico cultural de Argentina, Néstor García Canclini, quien apoya la escuela con teorías de interculturalidad, consumismo, arte popular, imaginarios urbanos, entre otros

(García, s.f.).

Para la corriente de comunicación es tan importante este autor que menciona a la memoria como parte de un patrimonio individual, convirtiéndose en global en la medida de que sus narraciones e interacciones se intercambian, de tal manera que no sólo participa para volver viral un conocimiento propio, sino que su finalidad es adquirir mayor estabilidad mediante la cultura compartida, es decir, que la memoria colectiva es la recolección de información de la memoria individual pero que se generaliza o se retroalimenta para desarrollar información de memorias diversas.

El bogotano Armando Silva, filósofo y literato de la Universidad de California, centra sus tesis en diferentes observaciones por las disciplinas, proponiendo lecturas de las ciudades, tratando de reconocer su esencia y también su lado oscuro. Silva, más conocido por su libro *Imaginos Urbanos*, que estudia la parte estética, los sentimientos que evoca la sociedad, también propone tres posturas diferentes (Silva, s.f.):

La primera se refiere a un relato, personaje o lugar inexistente que se convierte en un imaginario de la realidad empírica por el uso frecuente. La segunda trata sobre un objeto o personaje existente que por su poco uso o nombramiento no conlleva a ser notable. La Tercera postura, Silva, la divide en tres instancias.

[1] La inscripción psíquica, ya que tiene referencias sentimentales que arrojan una imagen donde la sociedad se convierte en algo negativo o positivo para el entorno, por ejemplo, la estación Oriente, tiene acceso al metro cable de la línea H que traslada a los usuarios hasta los barrios Villa Turbay y la Sierra, es importante recalcar que estos lugares evocan sentimientos de miedo por las llamadas “fronteras invisibles” donde los grupos armados se peleaban el poder y el mando por el territorio. De allí que los sentimientos y la psicología de las personas le dan un imaginario simbólico a estos lugares.

[2] La tecnología para la representación colectiva, que arroja sentimientos diferentes

con el paso de épocas o tecnologías cambiantes, por ejemplo, el actual Tranvía de Ayacucho da una percepción de avance y logro tecnológico para la urbe, así se da a conocer la innovación de Medellín en cuanto a transporte y modernidad, en consecuencia, el tranvía anterior finaliza su trayectoria al evocar un viaje largo y cargado.

[3] La inscripción social, deja a un lado los sentimientos como base individual y centra su idea en lo colectivo, brindando un referente social, afectivo y cognitivo, por ejemplo, el cambio de la zona rosa de la calle Ayacucho del barrio Buenos Aires de Medellín, las discotecas, zonas de comidas, entre otros, que se convirtieron en un hito reconocido, con ayuda de sus alrededores que tienen representaciones gráficas que brinda mayor sentido de pertenencia y lo convierten en un espacio de placer social (Silva, 2006).

Para resumir, Armando Silva une teorías que apoyan el proceso de reconstrucción de identidad colectiva de una ciudad centrando su interés y búsqueda en los imaginarios urbanos que tienen relevancia en el desarrollo histórico, dejando una nueva ola de representantes para un futuro, especialmente el reconocimiento no sólo de lugares sino de personajes que aportarán un significado nuevo a la Cosmopolitan.

A partir de ahí, Canclini y Silva, hacen referencia a la escuela latinoamericana, ya que mencionan aspectos importantes acerca de las delimitaciones geográficas, sus habitantes, condiciones económicas, entorno social; que contextualizan algunas de las problemáticas más comunes. Ahí es donde la comunicación desempeña un rol fundamental que evidencia el estado social, el desarrollo, el progreso y la igualdad de condiciones, y con estas refiriéndose a la parte democrática, educativa y ante todo de oportunidades.

Por ende, esta escuela es pertinente para la investigación ya que toma estudios sobre comunicación y cultura, los investiga, los describe y observa su hibridación, sus hitos importantes, léxicos, costumbres y cercanía con la sociedad. Así mismo, sus orígenes fueron dados por la búsqueda de identidad en el pensamiento latinoamericano, con énfasis en las

condiciones sociales y el contexto de problemáticas comunes, en este caso los medios de comunicación tienen un compromiso con el progreso social y mejoramiento del desarrollo (León, 2002).

La investigación se basa en un estudio de corte cualitativo debido a que ayuda a describir de forma holística cada detalle meticulosamente, tomando en cuenta lugares, representaciones, características de los habitantes, el diario vivir, y se interesa más en conocer el proceso que se da para llegar al asunto, especificando así, que el asunto es el tranvía, el proceso; es la construcción de éste y todo lo que trajo consigo referido a los imaginarios urbanos que fueron rescatados y derrumbados.

Su enfoque epistemológico es interpretativo ya que se basa en investigar a profundidad el conocimiento y la racionalidad de una sociedad, tiene características profundas para brindar transparencia en el fenómeno real y por ende arroja datos cualitativos, las características por las cuales está direccionada el paradigma interpretativo, son la orientación hacia el descubrimiento, la participación comunicativa y la constante interacción, por lo que son visibles el uso de técnicas como la entrevista, observación sistemática y los estudios de casos (Gonzales, 2003).

El paradigma mencionado anteriormente, se presenta como el más acertado para la investigación ya que se centra en las diferencias y se puede utilizar en pequeños grupos o escalas, esto enfocado en el descubrimiento de una influencia determinada a través de una constante interacción de conocimientos, así permita llegar a entender lo que está sucediendo al objeto de estudio, en este caso el barrio Buenos Aires, comuna 9.

La finalidad del apoyo al enfoque interpretativo es descubrir un acercamiento a la realidad por medio de narraciones de los habitantes acerca de las transformaciones que se presentan en el barrio por la constante evolución de la tecnología y las exigencias humanas, ocasionando así, pérdida de identidad colectiva o continuidad de acciones que detienen el

avance social. La investigación tiene una duración aproximadamente de dos años, comenzando en el año 2015 y finalizando en el 2017 en la ciudad de Medellín.

Por otro lado, otra perspectiva teórica y metodológica que recoge esta investigación, es el interaccionismo simbólico, por lo que se basa en la interpretación y entendimiento de la sociedad a partir de la comunicación, para este, el significado de una conducta se representa a través de una interacción social, por ejemplo, algunas personas solo fuman cigarrillo en establecimientos que vendan alcohol. Como resultado, se crean significados compartidos que hacen parte de su realidad y provienen del interaccionismo simbólico.

Por consiguiente, el interaccionismo simbólico es útil para la investigación ya que su metodología desarrolla significados a través de hechos abstractos que crean personas que usan la comunicación simbólica. Así, la utilización de esta técnica se enfoca en cómo la interpretación de los objetos que crean los habitantes pueden ser entendidos a partir de la interacción de los habitantes y la lectura de sus objetos, un ejemplo a esto, es el entender cuál fue la intención que tuvieron las personas al crear y exponer los carteles⁵ que expresan inconformidad por la construcción del tranvía en la arteria de Buenos Aires.

Para que la corriente del interaccionismo simbólico se vea representada en los habitantes de Buenos Aires es importante que primero se observen todos los significados que tienen alrededor del sistema tranviario, luego por el uso frecuente, los nombramientos, los cambios de pensamientos y acuerdos entre lo que sucede en las diferentes estaciones y en la comunidad es que todos pueden entender que la comunicación juega un rol importante y es la continuidad, el entendimiento de lo que cada individuo comparte y lo convierte en una realidad social.

Esta técnica la utilizan autores como Herbert Blumer, Paul Rock, entre otros, que serán parte de citas textuales utilizadas para la afirmación o contradicción de argumentos

⁵ Véase anexo 3.

encontrados en el desarrollo mencionado en el párrafo anterior. Por añadidura, el interaccionismo simbólico es un paradigma clave porque basa sus teorías en el entendimiento de actores físicos, establecido en lo que estos hacen en su entorno social (Mella, 1998).

Resultados (Análisis detallado de los hallazgos)

El análisis de los datos arrojados en la presente investigación permite conocer los diferentes puntos de vista de los habitantes de la Comuna 9 en cuanto a identidad y utilización del sistema tranviario, pues la indagación de los imaginarios urbanos expone los cambios generados en la infraestructura de las vías, las casas, los espacios peatonales y, por ende, en sus accionares colectivos.

Para empezar, se realizó una observación no participativa para crear la contextualización del barrio y de la construcción que se verificó en ese momento en la calle 51 Miraflores, zona que en gran parte se vio afectada por la demolición de las casas, ya que su espacio fue más amplio al fabricar allí las cocheras, talleres, estación y vías. En suma, se ejecutó una entrevista a un comerciante informal directamente afectado por la transformación y la reubicación que le dio el Sistema Metro⁶. Para la recolección de datos también se elaboraron dos encuestas: la primera fue elaborada para identificar los aspectos de la llegada del tranvía al barrio, con resultados cuantitativos para resumir de manera exacta los resultados que arrojaron las preguntas. La segunda fue elaborada con el fin de reconocer los imaginarios urbanos que pueden notarse en el barrio.

Con respecto a lo anterior, durante el momento de realizar la observación no participativa, se estudió el trayecto de los vehículos, los movimientos de los transeúntes y en especial los comportamientos ante un fenómeno social como era el innovador sistema tranviario que causó efectos notorios en la sociedad. Es importante aclarar que algunos proyectos inicialmente no son bien vistos debido a que lo nuevo siempre genera incertidumbre, un ejemplo a esto se puede notar en los carteles que expresaron inconformidad con la construcción del tranvía y en los que se cita: “las obras del metro y del tranvía

⁶ Todas las entrevistas de los resultados que se realizaron a los habitantes del barrio buenos datan del año 2015

acabaron con nuestros sueños y patrimonio familiar”

Este análisis arrojó resultados referentes a imaginarios urbanos como: El mural realizado por el sistema metro donde se refleja la historia de Medellín nutriendo su patrimonio con la imagen de los antiguos tranvías que hicieron parte de Medellín, el primero que fue arrastrado por mulas y el segundo eléctrico. Además, se observó un carro antiguo, las costumbres de los antecesores con sus vestuarios, las montañas, los perros de la época, entre otros.

Además, se reflejó la carencia de peatones y el poco flujo de clientes en las tiendas, un parqueadero afectado ya que esa calle es ahora por la que cruza el tranvía y por ende, es cerrada tanto para carros particulares, como para motos; sin embargo, la interpretación es totalmente subjetiva para cada individuo, esto sucede porque con la transformación de las calles y la nueva imposición de vías alternas pueden verse congestionadas y de alguna manera la falta de semaforización lo convierte en una problemática mayor.

El siguiente aspecto analiza una historia de vida, realizada para entender los relatos de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín que ayudarán en la construcción de su imaginario urbano, por esta razón, el tipo de público específico fue una persona adulta, que se encuentra entre los 40 y 60 años de edad y que labora como comerciante informal, ya que estos fueron los más afectados de la zona y su reubicación más notoria, así pues, los índices fueron categorizados en preguntas de opinión, expresión de sentimientos, de conocimientos, sensitivas, antecedentes y de simulación.

Para la realización de este aspecto, se enfocó el objetivo operativo el cual dio a entender los relatos de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín que ayudaron en la construcción de su imaginario urbano. La Comuna 9, está situada en el Centro–Oriente de Medellín, limitada con el corregimiento de Santa Elena; el tranvía lo construyeron en la calle de Ayacucho, una de las más habitadas e importantes para el barrio, este transporte dio su

apertura el 15 de octubre del 2015, y trajo consigo varias repercusiones a los habitantes de su alrededor debido a su construcción. Para abordar dicho objetivo se tuvieron en cuenta varias de las categorías utilizadas en la investigación: (1) Tranvía, (2) Consecuencias y beneficios, (3) Afianzamiento de identidad, y (4) Estrategias.

Para desarrollar el análisis de una historia de vida se toma una voz represente, un segmento de varios individuos pertenecientes a un sentimiento o una realidad común, es ahí cuando el relato ya no le corresponde al individuo, sino a la época. (Rubio, 2013). Por ende, fue realizada a un vendedor ambulante, que hacía parte de un imaginario urbano del barrio ya que era más conocido por tener una discapacidad física en su pierna derecha y por su negocio de chunchurria. Wilmar Quiroz o como los habitantes lo llaman “El mocho”.

Él dio a conocer que lo más triste fue haber ido a laborar esa tarde y observar que la calle estaba llena de huecos y cerrada con cinta de color naranja, realmente fue deprimente saber que después de treinta años su lugar de trabajo ya no existía, además pensar en un nuevo sitio donde ubicarse y no perder la clientela que había logrado con tanto esfuerzo. Dentro de sus respuestas a la entrevista lo que más pudo expresar era la esperanza por una reubicación para él y todos sus compañeros, además se atrevió a comparar a Medellín con Europa en cuanto al desarrollo del transporte y su diseño tan bonito.

Quiroz demuestra su interés por conocer la historia del tranvía antiguo, pues no tenía ninguna información acerca de éste, sin embargo, conoce varios detalles del tranvía actual, al vivir o laborar tan cerca de su proceso. La fundación museo del transporte (2015) señala:

El empresario fue el general Juan Clímaco Arbeláez, quien consiguió del general José María Campo Serrano, en su calidad de jefe civil y militar del Estado Soberano de Antioquia, el privilegio de implantar en Medellín un “tranvía de sangre”. Los rieles se mandaron a pedir a Estados Unidos y las mulas a Bogotá, y empezó a

funcionar en 1887; recorrió desde su estación de partida en la Iglesia de la Veracruz hasta “El Edén”, hoy el Jardín Botánico (p. 17).

Actualmente hay personas de más de ochenta años que han disfrutado del tranvía actual y, que cuentan historias de cómo el tranvía antiguo era tan apetecido por los habitantes de Medellín, viéndolo como un icono hacia la evolución.

Por ende, es vital que la gente conozca más acerca de este referente, que interactúe con un pasado que tiene gran trascendencia en el presente y en el futuro; ahí es donde nace la idea de la identidad colectiva, con el fin de saber las consecuencias y las estrategias favorables que ayuden que este proyecto se mantenga estable y se pueda proporcionar una Medellín mejor.

Para varios de los habitantes de la comuna, el tranvía ha sido de mucho auge en cuanto a la recuperación de espacios diseñados para el desarrollo tecnológico, debido a que se visualiza desde diferentes partes del mundo y especialmente de Colombia, como una estructura diferente, algo muy extranjero y capaz de llevar en alto el proyecto en pro del medio ambiente, para Wilmar Quiroz: «Ya hay muchos comentarios, pero ya son positivos, muy contento porque va a embellecer más el barrio y además vienen más proyectos como la unidad hospitalaria de Buenos Aires y se va ver más organizado el barrio y hasta ya parece que estuviéramos viviendo en un país europeo». Es importante que los habitantes vean los proyectos como algo oportuno para una ciudad más innovadora y un progreso que a futuro beneficiará a muchas personas, no obstante, el señor Wilmar contradice el argumento al citar: “fue muy duro porque no estábamos preparados, además el comerciante informal siempre, siempre es falta de conocimiento, de cultura, de educación y todo afecta, porque jamás uno cree que el impacto puede ser tan alto en lo económico y no estábamos preparados, cuando nos cogió esto estábamos sin ahorros, sin acompañamientos, sin capacitaciones, eso fue de una, váyanse de acá”. Según un documento de rendición de cuentas a la ciudadanía para la

Comuna 9 (2013), nos señala que:

Ochocientos doce personas trabajan en el proyecto del Tranvía Ayacucho y sus dos cables. El objetivo es que a medida que avancen las obras, también aumente el número de empleos. La proyección de empleo que se tiene calculada, es que en el tope máximo del proyecto se requerirán al menos 2.000 personas trabajando, entre mano de obra calificada y no calificada (p. 2).

Es cierto que este proyecto ha generado un índice alto de empleabilidad y por ende, el trabajo en conjunto se visibiliza mostrando los avances en cuanto al manejo económico y estructural de la ciudad, en el momento se observan los avances de los dos cables ubicados frente al vitral del parqueadero privado del tranvía y se puede deducir que los trabajadores se mantienen en permanentes cambios para que esta se cumpla a cabalidad con el tiempo estimado para su finalidad y empalme con el Jardín Circunvalar de Medellín.

Sin embargo, debe pensarse en las consecuencias que pueden presentarse, Wilmar Quiroz nos dice que: «si miramos atrás, antes del tranvía el flujo vehicular era demasiado y eso traía mucha contaminación y ahora podemos estar más tranquilos, con más salud...». La aglomeración de vehículos por falta de señalización de semáforos, las vías aledañas no soportan el peso de estos y por ende su deterioro es frecuente y no está siendo atendido por el municipio constantemente y un ejemplo particular es el del puente de la Toma.

Volviendo a contextualizar el objetivo práctico, se busca contar los relatos narrados por las personas que han tenido repercusiones por la llegada del tranvía, en este caso el señor Quiroz nos cuenta varias de sus historias donde se ve afectado su negocio y posteriormente su vida económica.

Los inconvenientes creados por las construcciones que actualmente benefician la ciudad y la ayudan a prosperar, vienen ocurriendo desde tiempo atrás, un modelo de esto es: “El recuerdo fugaz del tranvía de mulas –apenas rodó 10 años, entre 1887 y 1897–” (Alcaldía

de Medellín, 2015, p. 24). Aunque el primer tranvía desapareció por conflictos económicos, se siguió buscando la manera de prosperar, construcciones de nuevas casas, transportes, hospitales, y tecnologías que ayudan a progresar la ciudad, pero que trae consigo repercusiones tanto a los hogares destruidos para dicho espacio, como a los que habitan sus alrededores, directa o indirectamente se verán afectados, con un impuesto predial más alto, con vías obstruyentes o construcciones que afectan el paso del peatón y por ende el comercio.

En la entrevista realizada al señor Quiroz, habla acerca de su negocio de “Chunchurria el mocho”, este cuenta que la única entidad que le ayudó a levantar su puesto de trabajo fue la Corporación Medellín Sí Sabe: “eso es lo único que me ayudó, porque ellos siempre han estado pendientes y me envían clientela para acá y me están dando publicidad en el aeropuerto y en los hoteles, tienen que ver con el turismo” Con esto se pudo llegar a la conclusión que sólo la primera dama de Medellín, Claudia Márquez, ha brindado ayudas a los comerciantes del sector, por medio de unas capacitaciones que da esta empresa, quien es la encargada de enseñar comidas tradicionales realizando un recorrido general de sus diferentes tipos de gastronomía y lo que hace que la chunchurria sea parte de un plato típico antioqueño. que llegan a su vida, y que realmente el trabajo dignifica al hombre y no desvalora su intelecto, por el contrario, hace reflexionar acerca del emprendimiento empresarial dependiendo de si mismo, para El mocho: “estaba muy afectado el comercio, tanto para comerciantes formales como informales, está demasiado afectado el comercio, entonces la única esperanza es que a medida que avancen las obras y que el metro esté en funcionamiento otra vez el comercio vuelve a estar normal.” Aquí se evidencia que en algunos casos el estudio no es solo una base esencial para instalar un negocio, sino también para mantenerse competitivo en su labor, supliendo las necesidades a las que se enfrenta diariamente.

Por otro lado, para generar un referente del tranvía anterior es indispensable recurrir a

la historia, sus relatos y especialmente aprovechar a las personas que vivieron o evidencian hechos que hoy puedan influenciar tanto en la comunidad como en el proyecto, muchas personas acuden con frecuencia a un dicho “recordar es vivir” y desde ahí es que todos los avances que quieran ser reconocidos en la ciudad pueden partir, debido a que con la tradición oral y las evidencias escritas en las bases de datos, fotografías, entre otras se mantienen vigentes de generación en generación, es de aclarar, que si no se permite que estas costumbres sean retroalimentadas el futuro será complejo. Nathalia Rubio (2013), cuenta que se le da importancia a las generaciones que conviven en un periodo determinado, y cómo éstas transmiten sus memorias de una generación a otra, un sentimiento de identificación con un hecho o un proceso histórico.

Para concluir este aspecto, es indispensable tener en cuenta que la construcción de un proyecto requiere de la voz de la comunidad, previas investigaciones y especialmente que sus beneficios y consecuencias sean analizadas a profundidad, tratando de crear diferentes planes de contingencia, ya que cuando la comunidad se vea gravemente afectada tenga una ayuda directa a la comuna. También se evidencia que no es factible que las personas manejen el mismo concepto y comprendan los avances industriales que de alguna u otra manera les afectan a los habitantes y su medio ambiente.

Con el propósito de identificar los aspectos que han favorecido la identidad colectiva con la llegada del Tranvía al barrio Buenos Aires de Medellín , se realizó una encuesta cuantitativa donde las personas de la tercera edad fueron las primordiales para esta actividad, siendo este un muestreo aleatorio simple se utilizó las siguientes variables cuantitativas: nominales como la pregunta dicotómica y de elección múltiple; preguntas ordinales como de estimación, abanico y diferencial semántico.

Dentro de los hallazgos encontrados se observa que en su mayoría las personas se ven favorecidas con la llegada del tranvía, ya que una encuesta de 20 personas el 70% eligió ser

beneficiados por este nuevo transporte ^(Ver gráfico n° 1). Por esta razón, se deduce que, si las personas de la tercera edad son favorecidas padeciendo una movilidad reducida, se infiere que los jóvenes también son beneficiados y con un porcentaje aún más alto.

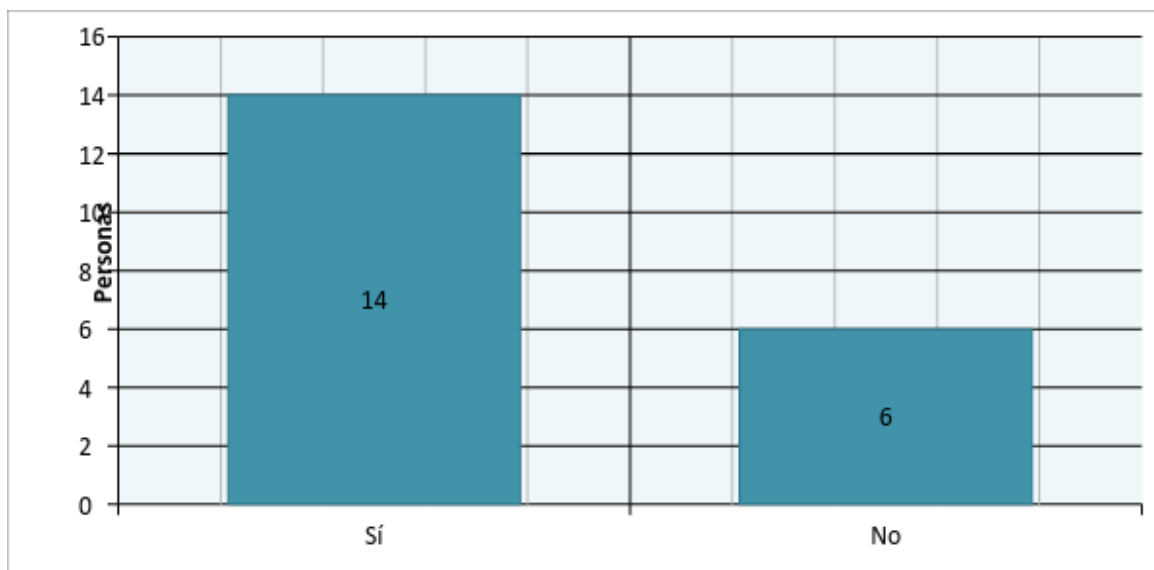


Gráfico 1: Pregunta dicotómica. Fuente: Elaboración propia

De manera que, una de las cualidades que el Tranvía de Ayacucho ejerce, es evitar varias falencias que en el transporte urbano prevalecen, las que posteriormente menciona Acevedo.

Agregando a lo anterior, conduce a los entes encargados del transporte privado de Medellín a reducir sus tasas de ingresos ya que no son partícipes del progreso económico, ecológico y social de la ciudad. De ahí se deduce que las respuestas obtenidas en la pregunta dicotómica son acordes con la información que brindan los beneficios del tranvía, además actualmente es emitida por los medios de comunicación.

Una de las problemáticas que se encontró en la encuesta era la falta de interés frente al tema, no obstante, debido a que el grupo de la tercera edad era mayor al número de personas que se necesitaba para la elaboración de esta, hubo una pregunta de elección múltiple acerca de la identificación del barrio Buenos Aires con la llegada del tranvía, arrojando como evidencia que la opción más elegida fue el embellecimiento de la zona, lo que significa que la

mejora de la infraestructura del barrio ha sido de su mayor agrado. De igual forma la segunda opción más elegida es la ubicación, éste fue construido en plena arteria del barrio, que es conocida como Ayacucho, teniendo en cuenta que el tranvía tiene definidas las estaciones para que la comunidad pueda desplazarse más asertivamente.

De esta manera, se reduce en un 46% el embellecimiento de la zona y un 35% la ubicación, teniendo en cuenta que las otras opciones son minimizadas (ver gráfico 2) al deducir que el tranvía fue construido en una parte muy central tanto del barrio como de la ciudad y agregando la mejora de las calles de sus alrededores y un amplio espacio para peatones.

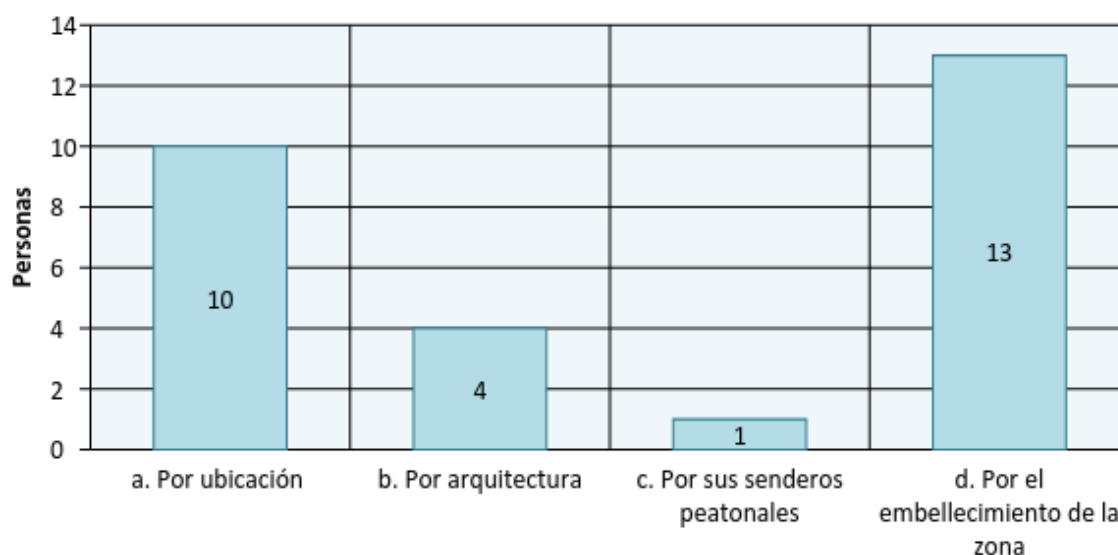


Gráfico 2. Pregunta de elección múltiple. Fuente: Elaboración propia

En conclusión a esta pregunta, se nota que la llegada del tranvía ha sido un cambio positivo ya que cobija a la mayoría de los habitantes del barrio, adorna la ciudad de forma progresiva y estética, siendo estas unas de las cualidades más admirables del tranvía, que demuestra progreso, convivencia e innovación.

La empresa de transporte hace énfasis en que el Metro quiere que en Ayacucho se viva la vida, la cultura, la diversión sana, la convivencia, el arte. Comprometiéndose a que las fachadas sean renovadas y coloridas, brindando un acompañamiento a los comerciantes. También reafirman que es un sistema de transporte urbano, limpio, amigable con el medio

ambiente, integrado y económico (Restrepo, 2015).

Se debe agregar que, durante la elaboración de preguntas relacionadas con las mejoras que han surgido luego del funcionamiento del tranvía, se les pidió a las personas que de acuerdo a su criterio enumeraron cada enunciado en una escala de 1 a 7 (siendo 7 el mayor y 1 el menor), por lo que se observó que los más favorecidos fueron la seguridad, el ahorro de tiempo y dinero, los menos convenientes el comercio y el aumento de visitantes. (Ver gráfico 3)

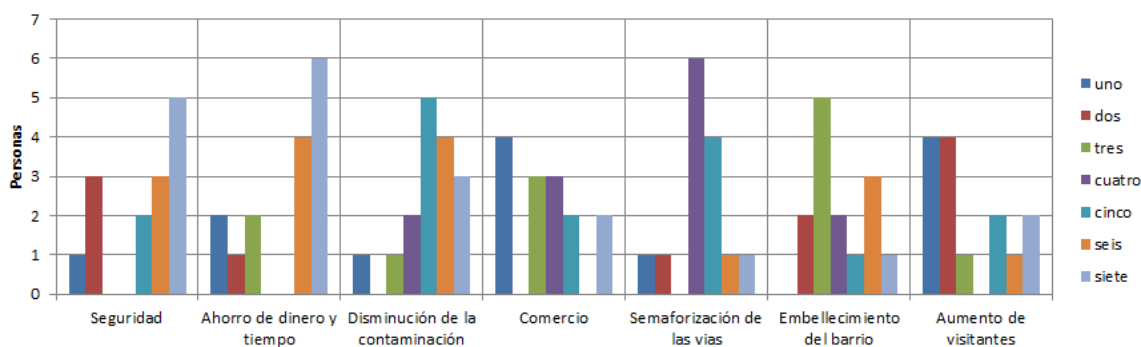


Gráfico 3 Pregunta de abanico. Fuente: Elaboración propia

Como consecuencia se observó que esta pregunta dio un giro al progreso de solución que se planteaba en las encuestas anteriores, dado que nos reafirma la posición del sistema de transporte Metro, percibiendo los datos como lo económico con un 30% siendo este el más alto en la escala de 7, acertando que es lo más trascendental para el barrio, como seguimiento, se pone en duda la disminución de la contaminación con tan solo un 15% en total apoyo y un 25% siendo este el más alto, en una escala de 5, definiendo esta escala como un estado notorio pero no muy importante.

En cambio, este diferencial contradice el resultado total de la pregunta de elección múltiple donde se infiere que la identidad del tranvía en el barrio es el embellecimiento de la zona, con un 46% siendo este el más alto, a diferencia, en el cuestionario inferimos que tan solo un 5% de personas creen que la mejoras en el barrio por la llegada del tranvía son importantes, pero, el 25% siendo el más alto indica que no es irrelevante este punto en la

comunidad, siendo así queda el interrogante ¿Si la identidad del tranvía con el barrio Buenos Aires es el embellecimiento de las zonas, por qué no es favorecido con la llegada de este sistema?

Es importante traer a colación una frase del señor Francisco de Paula Muñoz: “polvo en el verano, fango en el invierno, necesidad en todo tiempo, son esas vías medio urbanas del transitar constante, por donde entra y sale cuanto la gente necesita” (1870, p.15). Se puede inferir que las calles siempre estarán en las diferentes situaciones climáticas, para el uso diario de las personas. Si se piensa que las vías mencionadas por el autor son por las que el sistema férreo transcurrió, se entiende que siempre estuvieron dispuestas a realizar cada viaje que se necesitó, no obstante, el autor pretende concientizar a las personas de una mayor apropiación y un sentido de pertenencia hacia las vías, pues el descuido y el abandono de éstas hicieron que la ciudad retrocediera tecnológicamente. Si los carriles se hubieran preservado, el actual Tranvía de Ayacucho no sólo circularía por Buenos Aires, sino que su recorrido abarcaría: Robledo, La América, Rionegro, entre otras zonas que le dieran mayor kilometraje y por ende mayor utilidad.

En otro sentido, se encontraron hallazgos acerca de la llegada del tranvía en las personas de la tercera edad, quienes en un porcentaje aproximado de 45% confirman que están completamente de acuerdo con los beneficios que reciben al contar con este medio de transporte, y otro 25% está completamente desacuerdo, dejando un 30% en indecisión. ^(ver gráfico 4). Deduciendo inicialmente que las obras eran rechazadas por algunas partes de la comunidad y ahora se disfruta de forma diferente, de acuerdo a los resultados emitidos por la encuesta.

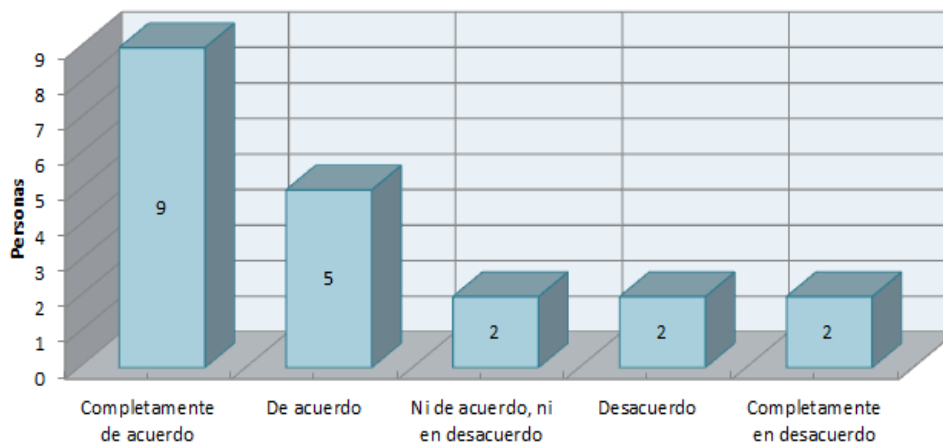


Gráfico 4. Pregunta de estimación. Fuente: Elaboración propia

Observando detenidamente el resultado obtenido durante la realización de la encuesta refleja que con la llegada del tranvía han mejorado el barrio y sus alrededores, cada vez renuevan el nivel de orden, la fluctuación en cuanto al desplazamiento vehicular, la señalización de vías y la adecuación de los semáforos; aunque al principio se vieron dificultades por el cierre de la calle principal, y especialmente por el trayecto que sus habitantes acostumbran realizar, en la actualidad se ve que el proyecto del tranvía ha ido cambiando la ruta que transita por las comunas 8, 9 y 10 de forma más benéfica para los transeúntes y el transporte urbano.

Para sintetizar la encuesta, se realizó una pregunta de diferencial semántico donde cada persona debía calificar en una escala de 1 a 7, (siendo 1 su participación buena y 7 su baja participación) su participación frente a los cambios en la estructura del barrio que se vieron con la llegada del tranvía. Según los resultados de la encuesta se evidencia que un 40% elige una participación buena y valiosa, otro 40% selecciona su participación como mala o sin valor, dando a los demás enunciados un resultado equitativo del 20%. (ver gráfico 5)

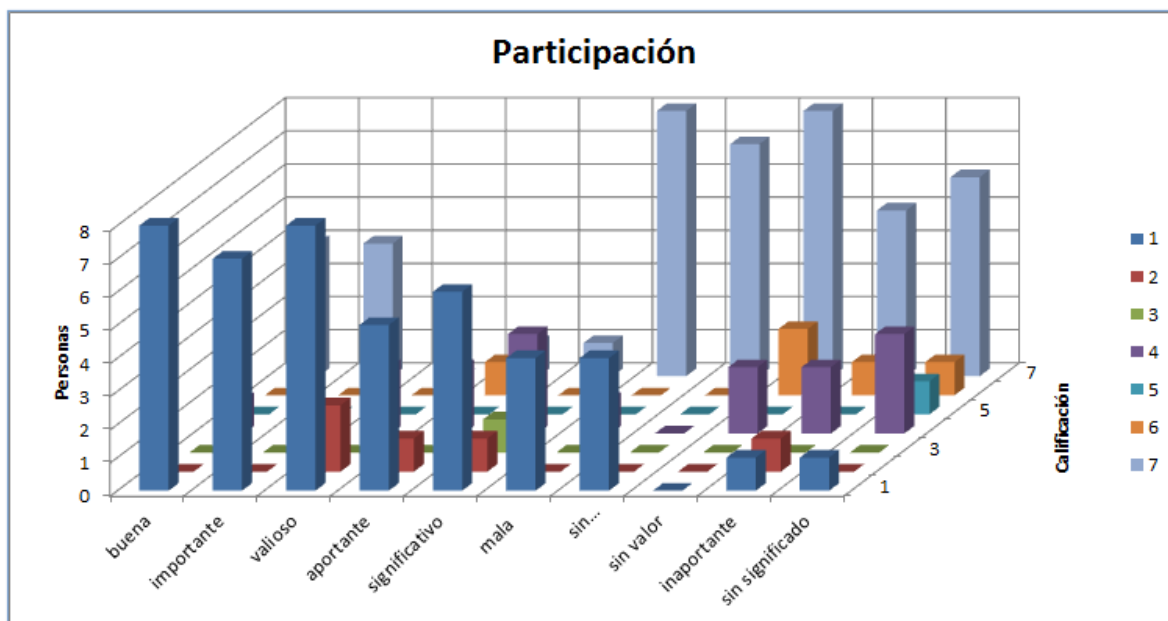


Gráfico 5. Pregunta de diferencial semántico. Fuente: Elaboración propia

Dado que los resultados obtenidos por la encuesta anterior fueron equitativos se puede inferir que las opiniones están divididas en cuanto al nivel de participación de las personas, como en algunas puede llegar a ser buena pero sin significado para la comunidad, para otras puede ser valioso pero sin importancia, Con lo anterior se deduce que las personas no participan activamente ya sea por falta de inclusión con el sistema de transporte Metro, o por la falta de interés frente a este proyecto.

Gloria Inés Peláez es una señora que ha vivido en Buenos Aires una gran parte de su vida y que trabajaba como operaria de barrido en la construcción de la obra del tranvía, específicamente en la estación Miraflores, esta señora causa orgullo por dar más de lo que se le pide, por buscar la perfección, ya sea en el diseño de una mega-obra, en el barrido de una calle, en las cosas cotidianas, donde ella lo define como: “Lo importante es hacerlo bien, muy bien” (Restrepo, 2015).

Finalmente se evidenció que, dentro de los parámetros expuestos por la encuesta, se verificaron que las respuestas son acertadas al segundo objetivo específico, el cual, es

desarrollar las etapas del proceso de construcción de identidad colectiva de los habitantes del barrio Buenos Aires de Medellín a partir de la llegada del Tranvía. Posteriormente se verificó que a partir de los resultados se identifican en el barrio el embellecimiento que produjo en sus alrededores, favoreciendo la economía y el tiempo, de igual forma, se observó que la mayoría de las personas que habitan la comuna son beneficiarias por el tranvía, siendo este un factor que realmente favoreció el territorio, y que se encuentra una falencia dado que los habitantes no participan de forma directa en el progreso de este nuevo sistema.

Es de aclarar que inicialmente el proyecto del tranvía tuvo inconvenientes con el desplazamiento de los comerciantes y los conductores de flotas privadas, sin embargo, gracias a la cooperación de las personas del sector se lograron los propósitos. Así mismo se evidencio que por medio de las encuestas la identidad colectiva se favorece cada vez más, debido a que el voz a voz que se propaga en el área metropolitana resalta el nombre de un barrio que alguna vez no fue tan mencionado como ahora.

El último método utilizado para la recolección de datos, fue una encuesta cualitativa donde el objetivo principal se basó en la identificación de los imaginarios urbanos que se crearon y olvidaron por la construcción del Tranvía de Ayacucho, de ahí se tuvieron en cuenta características como: [1] Los lugares que transcurrían con más frecuencia y que se perdieron al llegar el Tranvía de Ayacucho. [2] Los personajes y tradiciones que se perdieron con la llegada del tranvía. [3] Los beneficios y debilidades generados por la llegada del tranvía. [4] Los lugares que los habitantes más frecuentan actualmente en el barrio Buenos Aires. La encuesta concluye con preguntas cortas para percibir la empleabilidad que le dan los habitantes de la Comuna 9 al tranvía y las opiniones de la gente hacía este nuevo sistema.

Para concluir, se denota que el mayor imaginario urbano que se ha visto afectado en el barrio Buenos Aires por la llegada del tranvía, es la calle 49 –Ayacucho– pues, las personas conservan identidad, cultura y apropiación del espacio, del comercio y de la socialización que

allí se daba, no obstante para los automovilistas la creación de éste obstruye y desmejora la circulación de las zonas, por la amplia congestión en las vías alternas que deben retornar al estar la principal cerrada por el paso del tranvía. Por otro lado, es notorio que los peatones se sienten más a gusto por los amplios espacios para transitar con seguridad y comodidad. Es de aclarar que algunos negocios fueron clausurados al verse directamente afectados con el cambio que generó el tranvía en los habitantes, por ejemplo, el “CDA” Centro de Diagnósticos Automotriz, ubicado en la calle 49, franja que fue cerrada por las nuevas vías peatonales y el paso del sistema férreo, viéndose forzado a sellar, pues ningún auto volvió a su negocio por la prohibición del paso en la zona. Como segundo ejemplo se observa que el barrio tuvo un alza significativa en la factura de los servicios públicos, el alquiler de los establecimientos, las casas, entre otros, de modo que varios billares y negocios se vieron en la quiebra por la disminución de clientela, es probable que los impuestos que se generan son mayores y la economía se impacta negativamente.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y según las encuestas, se observó que el establecimiento La Clarita, ubicado en toda la av. Ayacucho, fue cerrado por la llegada del tranvía y era considerado un imaginario urbano por los residentes, ya que su antigüedad, sus amplias actividades para jóvenes, adultos y niños, hicieron de éste un referente importante del barrio que hoy en día los habitantes lamentan perder y aunque hay un nuevo proyecto que es un centro comercial *Estación Jardín Clarita* con el anterior se sentían mejor por ser un imaginario urbano en el que las familias tenían encuentros dominicales después de salir de misa. 6 de 15 personas encuestadas eligieron este sitio como uno de los más importantes que ya no existen. De igual forma el centro de atención, multipagos y Unidad Intermedia *Cerca* obtuvo una cifra similar, y fue demolido para construir el nuevo hospital de alto nivel, dato que la mayoría de la población desconoce.

Dicho lo anterior, se observaron que algunos sitios también hacían parte de sus

imaginarios urbanos y que actualmente aún prevalecen en el barrio, según los resultados de la encuesta las personas adultas entre 40 y 60 años, eligen como sitio más transcurrido la cantina *Pumpi Bar*, la iglesia *Sagrado Corazón* y para los habitantes que oscilan entre veinte y cuarenta años, prefieren el *Parque Bicentenario*, el *Parque La Milagrosa* y las discotecas que tuvieron apogeo al iniciar el Tranvía de Ayacucho.

Al utilizar el servicio del tranvía desde la estación *San Antonio*, hasta la línea H (Oriente) se contemplan imágenes que evocan significados de personas como Mariana Pajón, la pintura del toxicólogo, los rostros de las diferentes etnias, el tendedero de ropa, entre otras, que logran denotar una perspectiva individual que termina siendo colectiva, convirtiendo este transporte en un icono estético que le brinda a la ciudadanía un enfoque más cultural, didáctico y a la vez educativo, debido que se aprende mientras se desplazan a los diferentes lugares de destino y lo convierten en un tema que relaciona a toda la comunidad, gracias a la intención que es reconocer un espacio que aunque es impuesto tiene la finalidad de mostrar la otra cara artística del sistema.

Ahora bien, la debilidad más mencionada por los habitantes encuestados fue el daño al comercio y el desplazamiento a los vendedores informales, en la cual, narran historias de adultos que han trabajado en esas calles mucho tiempo y que fueron desplazados lo que anexa a Colombia un índice más alto de desempleados porque actualmente por su edad se les dificulta laborar. Así mismo, las personas hicieron notar su inconformidad por la imprudencia de los motociclistas al transitar por las nuevas zonas peatonales y las vías del tranvía, haciendo énfasis en que cada día es notoria esta problemática y las entidades encargadas no le han dado un mejor control.

Para finalizar, las personas son conscientes de que el tranvía trajo consigo una mejor movilidad para los peatones, ahorro económico y que ayuda a la disminución de la contaminación. Hecha esta salvedad, este nuevo sistema se ve reflejado como un nuevo

imaginario urbano que va a relacionar el barrio Buenos Aires, con una mejor movilidad, un avance innovador y tecnológico, donde sus calles y espacios para reposar son de gran agrado.

Conclusiones

- En el proceso de investigación se resaltan aspectos históricos, culturales y económicos donde se analizaron las transformaciones del barrio Buenos Aires de Medellín en el transcurso de la desaparición del primer tranvía y la llegada del nuevo, donde se observó que los habitantes tuvieron cambios significativos culturalmente, ya que se implementaron nuevas costumbres e infraestructuras acoplándose a las modificaciones que se presentaron durante la dejación del sistema tranviario en 1951 y volviendo a una nueva sistematización de cultura y adaptación de espacios en la construcción del Tranvía de Ayacucho (2015).
- Es notorio la participación de la memoria popular como base central para la reconstrucción de identidad a partir de las memorias escritas que algunos habitantes de la Comuna 9 dejaban en el Archivo Histórico de Medellín, evidenciando con estos algunos imaginarios urbanos que en la actualidad empiezan a surgir con la llegada del tranvía.
- Se comprendieron los diferentes aspectos físicos que cambiaron en el barrio por la llegada del tranvía y por ende sus imaginarios urbanos como: La dejación de la vía de Ayacucho por donde la zona comercial prevalecía en el barrio, el olvido de personajes famosos como El mocho y Estamos Locos Lucas, El cierre de lugares destacados como La Clarita y el CDA. Por consiguiente, se encontraron imaginarios urbanos impuestos por el Sistema Metro, como las nuevas esquinas de espacio peatonal decoradas con grafitis, teniendo en cuenta que muchas de éstas son no-lugares. La llegada del tranvía despertó imaginarios urbanos que se encontraron en la época del tranvía anterior, por ejemplo: el tranvía es Buenos Aires, el tranvía es apto para todos los habitantes de la comuna, entre otros.
- Durante las discusiones de los hallazgos con los autores se evidenciaron los conceptos con mayor claridad, logrando alcanzar los objetivos específicos y el objetivo general del trabajo de grados.

Referencias

- Agamez, A. (2016) *Crisis por la obra del Tranvía de Ayacucho*. *Publimetro Colombia*.
Recuperado de: <https://www.publimetro.co/co/medellin/2016/02/25/crisis-obra-tranvia-ayacucho.html>
- Alcaldía de Medellín (2014). *Generalidades de la comuna 9. Plan de Desarrollo Local*,
Recuperado de
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_15/InformacinGeneral/Shared%20Content/Documentos/comunas/COMUNA_9_BUENOS_AIRES.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2012). Plan de Desarrollo 2012-2015. “*Unidos por el Cambio y la Prosperidad*”
- Alcaldía de Medellín. (2013). *Cuentas claras Comuna 9 Buenos Aires*. (Edición No. 1)
Recuperado de
<https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Nuestro%20Gobierno/Secciones/Plantillas%20Gen%20C3%A9ricas/Documentos/2013/Cuentas%20Claras%20Comuna/1%20octubre/comuna%209%20baja.pdf>
- Alcaldía de Medellín. (2014-2015). *Nuestro tranvía para quienes vivimos la ciudad metro a metro*. Publicación especializada número 6-2015
- Avendaño, M. (2014, 16 de julio). *El tranvía abre paso en Medellín*. Recuperado de:
<http://www.elespectador.com/noticias/nacional/el-tranvia-se-abre-paso-medellin-articulo-504866>
- Cabrera, D. (2004). Imaginario social, comunicación e identidad colectiva. *Recuperado de*
<http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Imaginario%20social%20e%20identidad%20colectiva.pdf>
- Calle Alvarez, D. F. (2011). *Medellín-crónicas: una mirada de sus imaginarios urbanos* (Doctoral dissertation, Universidad Tecnológica de Pereira).
- Caracol Radio (2014). *En Medellín los precios son razonables*. Recuperado de:
http://caracol.com.co/radio/2014/03/15/economia/1394888820_129949.html
- Eco, U. (2013). *Los límites de la interpretación*. DEBOLS! LLO.
- Empresa del transporte masivo del Valle de Aburrá Ltda. Metro de Medellín (2015). *Entre rieles y cables*. Recuperado de
https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/archivos_metro/al-dia/REVISTAS-

OTROS/Libro-Tranvia-Entre-rieles.pdf

- Fernández, Manuel., & Rubio Urrejola, Natalia. (2013). *Relato, identidad y memoria una historia de vida para la reconstrucción de nuestra historia reciente* (Doctoral dissertation, Universidad Academia de Humanismo Cristiano)
- García, N. (s.f.). *Curriculum vitae Néstor García Canclini*. [Web Log Post]. Tomado de <http://nestorgarciacanclini.net/index.php/curriculum-vitae-extenso>
- González, A. (2003). Los paradigmas de investigación en las ciencias sociales. *Islas*, 45(138), 125-135.
- González, L. (2014, Julio-Septiembre). El Medellín futuro o el ángel del progreso. *Revista Universidad de Antioquia*. Recuperado de http://www.bdigital.unal.edu.co/51017/1/El_Medellin_futuro_o_el_angel_del_progreso-RevUdeA317.pdf
- Halbwachs, M. (2004). *La Memoria colectiva*. Recuperado de: <http://cesycme.co/wp-content/uploads/2015/07/Memoria-Colectiva-Halbwachs.-.pdf>
- Hiernaux, D. (agosto de 2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *Revista eure*. (Vol. XXXIII, N° 99) pp. 17-30. Tomado de <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n99/art03.pdf>
- León, G. (2002). Escuela Latinoamericana de Comunicación (ELACOM): referente histórico y conquista de la hegemonía en el pensamiento latinoamericano de la comunicación. *ResearchGate* Tomado de https://www.researchgate.net/publication/27392938_Escuela_Latinoamericana_de_Comunicacion_ELACOM_referente_historico_y_conquista_de_la_hegemonia_en_el_pensamiento_latinoamericano_de_la_comunicacion
- Lindón, A. (2007, 23 de febrero). Diálogo con Néstor García Canclini ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? *Revista eure*, (vol.33) pp 99. Recuperado de <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n99/art08.pdf>
- López, E. (s.f) *La historia de mi barrio: "Buenos Aires"*. Medellín. Centro de Documentación Municipio de Medellín.
- Mella, O. (1998). *Naturaleza y orientaciones teórico-metodológicas de la investigación cualitativa*. Recuperado de: <https://www.dropbox.com/s/lj2fq7yp346yj8y/NATURALEZA-Y-ORIENTACIONES%20-%20Orlando%20Mella.pdf?dl=0>
- Mercado Maldonado, A. & Hernández Oliva, A. V. (2010). El proceso de construcción de la identidad colectiva. *Convergencia*, 17(53), 229-251.

- Morrison, A. (2008, 4 de Enero). *Los tranvías y trolebuses de Medellín Colombia*. Tomado de <http://www.tramz.com/co/me/mes.html>
- Nápoles–Franco, D. (2014). Generando identidades colectivas en espacios urbanos reconfigurados. *Anduli: revista andaluza de ciencias sociales*, (13), 151-164.
- Quinceno, J. (2015). *Tranvía y Plan Naranjal: ¿Qué hacemos con la gente? De la Urbe*. Tomado de <http://delaurbe.udea.edu.co/2015/07/22/tranvia-y-plan-naranjal-que-hacemos-con-la-gente/>
- Radio Munera (S.f.). *En marcha las obras para la construcción del tranvía de Ayacucho*. Recuperado de http://www.radiomunera.com/contenidos/contenidos/en_marcha_las_obras_para_la_construccion_del_tranvia_de_ayacucho.php
- Restrepo, C. P. (2015) Nuestro Tranvía para quienes vivimos la ciudad metro a metro. <https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/4/Images/Contenido/REVISTAS-OTROS/2015-Revista-Nuestro-Tranvia-15-09-2015.pdf>
- Silva, A. (2006) Algunos imaginarios urbanos desde centros históricos de América Latina. Tomado de <http://www.flacso.org.ec/docs/sfccsilva.pdf>
- (2006). *Imaginarios Urbanos*. Tomado de <https://docs.google.com/file/d/0By0eEXvO4oLFdTMtaTdQQWt5RW8/edit>
- (2015). Imaginarios urbanos como espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 30(40), 16-29. Recuperado de <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/795/752>
- (s.f.). *¿Quién es Armando Silva? Armando Silva Tellez*. [Web Log Post]. Tomado de <https://armandosilva.wordpress.com/quien-es-armando-silva/>