



LAS TRES TRIADAS DE LA CALLE AYACUCHO- MEDELLÍN 1990-2020. LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO ENTRE DICOTOMÍAS Y CONTRADICCIONES, ENTRE LA VIDA COTIDIANA Y LA MERCANTILIZACIÓN DE LA VIDA.

CARLOS ALBERTO LONDOÑO ESTRADA

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
MAESTRÍA EN DESARROLLO
MEDELLÍN
2021

LAS TRES TRIADAS DE LA CALLE AYACUCHO- MEDELLÍN 1990-2020. LA
PRODUCCIÓN DEL ESPACIO ENTRE DICOTOMÍAS Y CONTRADICCIONES, ENTRE
LA VIDA COTIDIANA Y LA MERCANTILIZACIÓN DE LA VIDA.

CARLOS ALBERTO LONDOÑO ESTRADA

Trabajo de grado para optar al título de Magister en Desarrollo

Asesora
LUZ STELLA CARMONA LONDOÑO
PhD en Geografía

MAESTRÍA EN DESARROLLO
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
MEDELLÍN
2021

05 de mayo de 2021

Carlos Alberto Londoño Estrada.

“Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en ésta o en cualquiera otra universidad”. Art. 92, parágrafo, Régimen Estudiantil de Formación Avanzada.

Firma del autor (es)



Adartse

A los informales, los desposeídos y los migrantes que ven en las calles de las urbes un espacio
para la reproducción social de la vida.

Agradecimientos

A mi madre y mis hermanos quienes, con su apoyo incondicional, su comprensión en momentos de ausencia y las palabras de fuerza en momentos complejos hicieron de este proyecto un desafío familiar

A Wilton Gómez quien con su paciencia, creatividad y disposición estuvo siempre presto a auxiliar mi trabajo con una mano estética en los momentos en que números, tablas y fotos demandaban su intervención.

A Marcela Vergara y Paola Vallejo, coordinadora y asistente de la maestría en Desarrollo de la UPB, quienes con su diligencia y disposición estuvieron prestas a encontrar soluciones frente a situaciones propias del proceso. Gracias por la generosidad y la empatía, pero, ante todo, gracias por mostrar el lado más humano de la academia.

A mis compañeras de maestría, Yessica Pérez y Marcela Cano, con quienes compartí cursos, sonrisas, noches de tensión por entregas, cafés en la universidad y fuera de ella. Gracias por aportar desde sus cosmovisiones y por acompañarme en el proceso de madurez personal y académica. Nos unirán las anécdotas, el cariño y el respeto que les tengo.

A los funcionarios y exfuncionarios de la Alcaldía y el Metro de Medellín. A los habitantes tradicionales de Ayacucho, a los nuevos habitantes y a los turistas; personas que, sin conocerme, estuvieron dispuestos a brindarme de manera generosa su visión sobre Ayacucho y la ciudad.

A los funcionarios de la Biblioteca Pública Piloto, de la biblioteca UPB y del Archivo Histórico de Medellín, quienes estuvieron prestos a orientar la búsqueda de textos, mapas y noticias. Su labor fue fundamental en el proceso de investigación y sus espacios templos del conocimiento que merecen el respeto y el cariño de quienes nos acercamos a ellos. Sin duda su

ausencia en tiempos de pandemia me permitió evidenciar lo importantes que son en el mundo académico.

Por último y de manera muy cariñosa, a mi asesora la profesora Luz Stella Carmona quien hizo de esta experiencia un viaje personal, profesional, social y académico. Gracias por la escucha empática y por la crítica constructiva e incisiva que orientó mi trabajo, por su capacidad de entender la diferencia, los ritmos de aprendizaje y los tiempos de la academia. En definitiva, gracias por combinar comprensión, rigor y pensamiento crítico. Estoy seguro que sin su presencia y apoyo esta aventura hubiera sido completamente diferente, por eso sin temor a equivocarme me atrevo a decir que si tuviera la posibilidad de iniciar nuevamente este viaje no dudaría en emprenderlo a su lado. De corazón, mil gracias.

Resumen

El presente trabajo de investigación analiza cómo se ha (re)producido la calle Ayacucho en la ciudad de Medellín- Colombia desde sus inicios, prestando especial atención al periodo 1990-2020, en el que se destaca una transformación de un eje de la vida cotidiana a un eje de la mercantilización de la vida. El estudio entiende que los tres agentes identificados: Estado, capital inmobiliario y grupos sociales (primera triada) no son homogéneos, sino que por el contrario son diversos; que Ayacucho como eje estructurante e histórico de la ciudad es un espacio en el que se identifican tres tramos: Comercial, mixto y residencial (segunda triada), y que a partir de los planteamientos de Henri Lefebvre (2013, 1974), se reconocen tres tipos de espacio: concebido, percibido y vivido, (tercera triada).

Estas triadas se estudiaron a luz de la geografía crítica y bajo el método progresivo-regresivo, para develar la calle Ayacucho como un espacio de dicotomías y contradicciones, donde se evidencian la tensión entre intereses opuestos: la reproducción del capital y la reproducción social de la vida. En este orden de ideas Ayacucho es el reflejo de las avenidas y corredores turísticos de la ciudad capitalista contemporánea que se debate entre la configuración de una plataforma de competitividad y la solución de las necesidades básicas de su población; entre la producción de la ciudad para atraer inversión extranjera directa y la precarización laboral, entre el índice de vacancia, el déficit habitacional y el desalojo que genera el desarrollo, entre la ciudad formal e informal y entre lo viejo y lo nuevo. Todo esto bajo un modelo de desarrollo que ahonda la desigualdad con intervenciones urbanísticas estilizadas que no logran dar solución al problema estructural de fondo, sino que agudiza la crisis.

Palabras claves: Ayacucho, producción del espacio, vida cotidiana, mercantilización de la vida.

Abstract.

This research work analyzes how Ayacucho Street in the city of Medellín-Colombia has been (re)produced since its inception, paying special attention to the period 1990-2020 considering a transformation of an axis of daily life to an axis of commodification of life. The study understands there are three agents: State, real estate capital and social groups (first triad) that they are not homogeneous, but on the contrary are diverse. Also understands Ayacucho as a structuring and historical axis of the city with three sections: Commercial, mixed and residential (second triad), and based on the proposals of Henri Lefebvre (2013, 1974), there are three types of space: conceived, perceived and lived, (third triad).

These three triads studied in the light of critical geography and under the progressive-regressive method, to reveal Ayacucho Street as a space of contradictions, where the tension between the interest in the reproduction of capital and the social reproduction of the life take place. In that order, Ayacucho is the reflection of the contemporary capitalist city that moves between the configuration of a competitiveness platform and the solution of the basic needs of its population. Between the city's production to attract foreign direct investment and job insecurity, between the vacancy rate, the housing deficit and the eviction generated by development, between the formal and informal city and between old and new city. All this under a development model that deepens inequality with stylized urban interventions that fail to solve the underlying structural problem, but rather exacerbates the crisis.

Key words: Ayacucho, production of the space, daily life, commodification of life

Tabla de contenido

Agradecimientos	5
Resumen	7
Tabla de contenido	9
Lista de Siglas.	11
Lista de figuras	13
Lista de tablas	18
Introducción	19
Capítulo 1 Marco investigativo	26
1.1 Problema de investigación	26
1.2. Pregunta problematizadora	42
1.3. Objetivos de investigación	42
1.4 Antecedentes	43
1.5 Metodología	55
Capítulo 2. Proceso espacial de Ayacucho. Una mirada a sus matrices estructurantes físicas, sociales, económicas y políticas	61
2.1 Ayacucho en contexto: Ubicación geográfica de Medellín y Ayacucho	63
2.2 El sitio de Aná, los primeros años de la villa y el nacimiento de Ayacucho (1541-1889)	67
2.3 Medellín 1890-1929. Las bases para el despertar de la ciudad y su impacto en Ayacucho	81
2.4. Medellín y Ayacucho 1930- 1989. Esplendor y ocaso del centro de la ciudad en la era de la expansión periférica.	94
2.5 El proceso espacial bajo la lógica neoliberal. Medellín y Ayacucho 1990-2020.	117
2.6. Ayacucho frente a la parálisis mundial del consumismo. La crisis sanitaria y económica del 2020 y su efecto en el proceso espacial.	130
Capítulo 3. Los agentes y sus intereses en la (re)producción de Ayacucho	139
3.1 El Estado y sus instituciones. Entre la concepción y la percepción de Ayacucho.	141
3.2 Medellín y Ayacucho entre planes y planos. En búsqueda del orden y el desarrollo en la urbe.	146
3.3 Más allá de un Estado homogéneo y de un único interés: Instituciones públicas en la producción de Ayacucho	176
3.4 El capital inmobiliario-financiero y su interés en la percepción de Ayacucho.	195
3.5 Vivir, sobrevivir y habitar el espacio. Los grupos sociales en Ayacucho.	219

Capítulo 4. Ayacucho un espacio de contradicciones	231
4.1 Sobre la vida cotidiana y la mercantilización de la vida	234
4.2. Entre las necesidades básicas y la configuración de una plataforma de competitividad	237
4.3 Producir Ayacucho como espacio para la inversión y el turismo. Entre la creación de empleo y la precarización laboral	251
4.4 Entre el índice de vacancia, el déficit de vivienda y el desalojo que genera el desarrollo en Ayacucho.	259
4.5 Entre la ciudad formal e informal	270
4.6 Ayacucho entre lo viejo y lo nuevo (Lo tradicional y lo “moderno”, lo autóctono y lo foráneo)	280
Consideraciones finales	292
Referencias	300
Anexos	339

Lista de Siglas.

BRT: Bus Rapid Transit

CAMACOL: Cámara Colombiana de la Construcción.

CAV: Corporación de Ahorro y Vivienda.

DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

DAP: Departamento Administrativo de Planeación

DTF: Depósito a Término Fijo.

EDU: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín.

EPM: Empresas Públicas de Medellín

EIR: Ejército Industrial de Reserva

ESPII: Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional

FII: Fondo de Inversión Inmobiliaria

GEA: Grupo Empresarial Antioqueño

GEIH: Gran Encuesta Integral de Hogares

IED: Inversión Extranjera Directa

IPC: Índice de Precios al Consumidor.

ISVIMED: Instituto Social de Vivienda y Hábitat de Medellín.

OIT: Organización Internacional del Trabajo

OPPCM: Observatorio de Políticas Públicas del Concejo de Medellín

PEHMED: Plan Estratégico Habitacional de Medellín

PP: Plan Parcial

PUI: Proyecto Urbano Integral.

R.U: Renovación Urbana

SITVA: Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.

UPAC: Unidad de Poder Adquisitivo Constante.

UN: United Nations (Organización de las Naciones Unidas)

US: Urbanismo Social

VIP: Vivienda de Interés Prioritario

VIS: Vivienda de Interés Social

Lista de figuras

Figura 1. División política administrativa de Medellín por comunas.	27
Figura 2. Transeúntes y venteros ambulantes a las afueras del centro comercial El Palacio. (Tramo uno de Ayacucho)	28
Figura 3. Palacio Nacional (s.f), Antes de su remodelación y cambio a Centro Comercial.	30
Figura 4. Centro Comercial “El Palacio” vista exterior. 2018	30
Figura 5. Obras de remodelación del Paseo de Bolívar (Carrera 51), entre Ayacucho (calle 49) y Colombia (calle 50). Año 2018	31
Figura 6. Casas de estilo republicano (Ayacucho con carrera 35). Antes de la construcción del nuevo tranvía.	32
Figura 7. Casas de estilo republicano y nuevos edificios (Ayacucho con carrera 35). Antes de la construcción del nuevo tranvía.	32
Figura 8. Tranvía de Ayacucho y sus nuevos espacios (Parada Bicentenario, plazoleta de la parada y murales). Ayacucho con carrera 38.	33
Figura 9. Estadero Club Clarita. (Ayacucho con carrera 34). Año 2013.	34
Figura 10. Mercados del Tranvía. (Calle Ayacucho con carrera 34). Año 2018.	34
Figura 11. Nuevas unidades residenciales en el tramo tres de Ayacucho. Cra 6. vía Medellín- Santa Elena. Septiembre de 2019.	35
Figura 12. Barrio Villa Sierra, toma aérea desde el Metrocable Línea H. De oriente a occidente. (Ayacucho, Tramo 3). 2019	36
Figura 13. División en tramos de la calle Ayacucho según la vocación del suelo (Primera triada)	37
Figura 14. Medellín y Valle de Aburrá. Desigualdad según coeficiente de GINI. 2010-2018	40
Figura 15. Medellín y Valle de Aburrá. Tasa de desempleo juvenil 2013-2018	40
Figura 16. Revisión de antecedentes. Porcentaje de hallazgos por países	45
Figura 17. Ubicación geográfica de Medellín en Suramérica	64
Figura 18. Mapa hidrográfico y orográfico de Medellín. (comunas 8, 9 y 10 resaltadas)	66
Figura 19. Ayacucho en el Plano de Medellín de 1675	70
Figura 20. Camino del Nare	73
Figura 21. Plazuela San Francisco 1875.	75
Figura 22. Plazuela San Ignacio. 2018.	76
Figura 23. Recorrido Medellín- Rionegro a través de diferentes vías.	77
Figura 24. Línea del tiempo. Ayacucho – Medellín (1600-1889)	80

Figura 25. Desarenadero o depósito de decantación de agua del antiguo acueducto de Medellín en pleno uso. Año 1920	83
Figura 26. Desarenadero del antiguo acueducto. Actualmente en tratamiento para reapertura como museo. Año 2016	84
Figura 27. Ayacucho con carrera 50. Antes y después de la demolición del Palacio Amador	87
Figura 28. Rutas del primer tranvía eléctrico. Esquema funcional rutas Sucre y Buenos Aires	88
Figura 29. Antiguo tranvía sobre el Paseo Buenos Aires, hoy Ayacucho (s.f)	90
Figura 30. Casas estilo republicano ubicadas sobre la Calle Ayacucho con carrera 35, frente de la Iglesia y el hospital Sagrado Corazón. 2019.	91
Figura 311. Línea del tiempo, Ayacucho- Medellín 1890-1929	93
Figura 322. Barrio Buenos Aires 1930. Al margen derecho Ayacucho y la iglesia Sagrado Corazón.	95
Figura 33. Plazuela Nutibara. 1947	96
Fuente: Biblioteca Pública Piloto	96
Figura 34. Avenida Oriental (1976)	102
Figura 35. Barrio Alejandro Echavarría en sus inicios. Imagen capturada desde la calle Ayacucho (s.f)	105
Figura 36. Torres de Bomboná y algunos edificios declarados patrimonio cercanos a la calle Ayacucho.	112
Figura 37. Obras de la construcción del Metro de Medellín en el centro de la ciudad	113
Figura 38. Línea del tiempo. Ayacucho- Medellín 1930-1989	116
Fuente: Autoría propia	116
Figura 39. Flujos de inversión extranjera directa en Colombia 1990 – 1999 USD Millones	120
Figura 40. Número de víctimas de desplazamiento forzado en Colombia periodo 1985-2014	121
Figura 41. Mapa esquemático del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables aéreos: Líneas M y H.	124
Figura 42. Línea del tiempo Ayacucho-Medellín 1990-2019	129
Figura 43. Terrazas al aire libre en New York en tiempos de pandemia	131
Figura 44. Aeropuerto internacional de Suvarnabhumi en Bangkok, Thailand, Marzo 16, 2020	131
Figura 45. Torre Eiffel en tiempos de pandemia.	131

Figura 46. Calle Ayacucho en tiempos de pandemia	131
Figura 47. Tramo dos de Ayacucho. Locales comerciales en arriendo por la pandemia	134
Figura 48. Comuna 8. Trapos rojos pidiendo ayuda en tiempos de pandemia.	136
Figura 493. Medellín. Línea de tiempo: premios obtenidos en el periodo 2013-2019	149
Figura 50. Plano de Medellín Futuro (1913)	151
Figura 51. Ayacucho y Centro Cívico la Alpujarra (1989) en Plan Piloto de Medellín 1952	152
Figura 52. Conexión de Medellín con los valles de San Nicolás y del Río Cauca	163
Figura 53. Nuevas líneas contempladas en el plan de expansión del Metro de Medellín.2006-2030.	165
Figura 54. Murales a través de la calle Ayacucho.	166
Figura 55. Parque Bicentenario (Al fondo el museo de la memoria). 2018.	168
Figura 56. Parque lineal quebrada Santa Elena – Estancias. (Tramo tres de Ayacucho)2016	169
Figura 57. Paseo urbano las Torres (tramo tres de Ayacucho) contiguo a la estación las Torres del Metrocable. 2018	169
Figura 58. Zona de influencia de Ayacucho en el modelo de ocupación del Acuerdo 48 de 2014.	172
Figura 59. Ámbitos del Diamante de Medellín.	174
Figura 60. Altiplano Oriente. Sistema de asentamientos contemplada dentro de la súper ciudad 2050.	175
Figura 61. Pendones a las fueras de las casas del barrio San Luis (tramo tres de Ayacucho), como protesta al desalojo por parte del Estado para la ejecución de las obras del tranvía de Ayacucho (agosto de 2018)	183
Figura 62. Proyecto VIS Ciudad del Este. (Tramo tres de Ayacucho). 2019	185
Figura 63. Protesta de las familias afectadas por el proyecto Ciudad del Este a las fueras del Centro Administrativo La Alpujarra	186
Figura 64. Mapa esquemático del Metro de Medellín con líneas A y B en operación en 1995.	188
Figura 65. Mapa esquemático de líneas del Metro de Medellín en operación al año 2020	190
Figura 66. Estructura administrativa del Metro de Medellín Ltda. Año 2020	193
Figura 67. Intervenciones de las instituciones del Estado a través de la calle Ayacucho.	194
Figura 68. Estructura y dinámica del sector inmobiliario.	199
Figura 69. Línea de tiempo de Fondos de Inversión Inmobiliaria en Colombia	201

Figura 705. Tipos de inversionistas. Participación en Fondos de Capital Privado Inmobiliario (FCPI).	202
Figura 71. Gasto real en las ciudades principales de Colombia al año 2019.	203
Figura 72. Nuevos proyectos inmobiliarios comerciales y residenciales en Ayacucho. 1990-2020.	204
Figura 736. Centro Comercial Megacentro Medellín. Cra. 53 #47-6. (2018)	207
Figura 74. Volante promocional para la urbanización Sendero de Bosque Verde. (2016)	208
Figura 75. Nuevos formatos de negocio localizados en Ayacucho.	210
Figura 76. Portafolio de Inversiones Grupo SURA (2019)	211
Figura 77. Aportes de organizaciones sin ánimo de lucro a las campañas políticas del año 2015.	212
Figura 78. Empleo directo e indirecto del sector constructor Medellín, Área metropolitana.	214
Figura 79. Comparativo entre el modelo de ocupación propuesto por el comité Intergremial (izquierda) y el modelo de ocupación definido en el Acuerdo 48.	214
Figura 80. Llegada de turistas a Medellín por controles en el aeropuerto internacional José María Córdova. (2008-2019)	217
Figura 81. Estratos predominantes en las comunas de Medellín 2017	223
Figura 82. Distribución espacial de comerciantes informales en Medellín. (2015)	224
Figura 83. Vendedores ambulantes en el tramo tres de Ayacucho. Año 2019	225
Figura 84. Afectación de los niveles del tejido social en el proyecto tranvía de Ayacucho	229
Fuente: Echeverri (2017)	229
Figura 85. Necesidades a priorizar por el gobierno local (Medellín) 2006-2019, según los habitantes de la ciudad.	239
Figura 86. Número total de homicidios y contiendas armadas 1985-2014.	241
Figura 87. Distribución espacial de la tasa de desempleo. Medellín 2012.	244
Figura 88. Distribución espacial del porcentaje de individuos con educación universitaria en Medellín. 2012	245
Figura 89. Talleres mecánicos en el barrio Alejandro Echavarría (tramo tres de Ayacucho) antes de las obras del tranvía. Año 2012	247
Figura 90. Plataforma tranviaria y parada Alejandro Echavarría. Año 2020	248
Figura 91. Línea del tiempo. Aspectos institucionales del turismo en Medellín.	252
Figura 92. Inversión extranjera en Medellín. Sectores más dinámicos (2008-2019)	253
Figura 93. Incentivos Nacionales para atracción de inversión extranjera directa.	254
Figura 94. Incentivos locales para inversión extranjera directa.	254

Figura 95. Chiva con turistas saliendo de Medellín al corregimiento de Santa Elena a través de la calle Ayacucho para el recorrido silletero (agosto de 2019)	256
Figura 96. Porcentaje de empleados del sector turismo según salario.	257
Figura 97. Tipos de inmuebles en arriendo en la comuna 10. La Candelaria. (agosto de 2020)	260
Figura 98. Tipos de inmuebles en arriendo en la comuna 9. Buenos Aires. (agosto de 2020)	260
Figura 99. Tipos de inmuebles en arriendo en la comuna 8. Villa Hermosa. (agosto de 2020)	260
Figura 100. Déficit cuantitativo de vivienda 2013-2016	262
Figura 101. Comparativo de cotizaciones en metros cuadrados para viviendas afectadas por obras del tranvía de Ayacucho en el barrio Alejandro Echavarría. 2012	268
Figura 102. Pancartas y grafitis en protesta por las obras del Estado en el tramo tres de Ayacucho	269
Figura 103. Ocupación de comerciantes informales del sector Bazar de Los Puentes en el centro de la ciudad. Fotografía tomada desde la estación Prado del Metro en dirección occidente. Julio de 2020	272
Figura 104. Déficit Cualitativo de vivienda por comunas en Medellín 2014-2016	273
Figura 106. Referentes espaciales de los habitantes tradicionales en Ayacucho	285
Figura 107. Referentes espaciales de los turistas en Ayacucho	285
Figura 108. Convenciones y descripción de las etapas del proceso de gentrificación	288
Figura 109. Mapa de gentrificación en las áreas centrales de Medellín. 2012	289

Lista de tablas

Tabla 1. Fragmentos de política pública de competitividad 1993-2023	154
Tabla 2. Proyectos ejecutados del PUI Centro oriental entre el 2008 y el 2014	168
Tabla 3. Estratos predominantes en las comunas de Medellín. 2019.	222
Tabla 4. Déficit cualitativo de vivienda desagregado por estratos socioeconómicos 2014 a 2016	275

Introducción

Hablar de la calle Ayacucho es remitirse al pasado para entender la génesis de la ciudad, es ver el paso de las instituciones públicas y privadas en un espacio singular que acogió a la élite antioqueña en sus inicios, es revisar los primeros planos que configuraron la ciudad en contraste con las migraciones que se asentaron en la periferia y desbordaron lo planeado. Es visualizar la ciudad a través de sus tres tramos que dan cuenta del centro las centralidades y la periferia; es hacer referencia a un eje articulador que conecta la ciudad de Medellín con el altiplano oriente del departamento de Antioquia y comprender el paso de la ciudad a la ciudad región y el futuro de la Súper ciudad que se planea. Es decir, Ayacucho en su singularidad encierra las particularidades económicas, políticas y sociales de las vías fundacionales de la ciudad de Medellín, reflejo de la ciudad latinoamericana que crece y se transforma producto de las determinaciones históricas.

Por tanto, hablar de Ayacucho en la actualidad, es hablar de cambio y transformación, de marketing urbano, de “novedad”, de un proyecto de ciudad que obedece a la lógica neoliberal donde lo urbano experimenta una lucha constante entre la reproducción del capital y la reproducción social de la vida (Carlos, 2014). Así pues, remitirse a este espacio implica hacer referencia al tránsito de la ciudad industrial a una enfocada en servicios y consumo, donde Medellín en su afán por atraer capitales extranjeros y posicionarse en el contexto global tomó acciones para imponer el discurso de la ciudad “más innovadora” en lugar de la ciudad más violenta.

Así mismo, es a partir de un espacio como la calle de Ayacucho que es posible entender la transformación de la ciudad como un proceso que solamente se puede efectuar a costa de destruir el espacio social anterior, o el espacio natural si éste aún se conserva; pues este proceso

implica la destrucción del excedente invertido en la configuración y conservación del espacio social previo, e inversión de otro excedente en la construcción del nuevo espacio social. En definitiva, Ayacucho es fiel evidencia de la remodelación espacial que sólo puede efectuarse desde una posición de apropiación o gestión del excedente y del espacio (Sánchez, 1991)

Así mismo, dado que la globalización ha alterado radicalmente las condiciones de producción y uso del espacio urbano (Parnreiter, 2002), estudiar la producción de espacios urbanos como Ayacucho ayuda a entender la influencia de la globalización y sus procesos económicos, políticos, sociales y culturales en la generación de nuevos tipos de ciudades como la ciudad global (Sassen, 1995). Además, permite dar cuenta de otros elementos que caracterizan a la sociedad y economía actual como el uso intensivo de las tecnologías de la información y la comunicación, que se han manifestado en la ciudad digital y la ciudad del conocimiento en la que aspira convertirse Medellín.

Así mismo, permite comprender el neoliberalismo, como una fase más “avanzada”¹ del capitalismo, el cual se “manifiesta” en bienes intangibles de las actividades productivas, alienta la competencia a nivel mundial y remarca la producción y acumulación del capital con la principal característica de que todo sucede “tiempo real y a escala global” (Rivera, 2010).

Así mismo, bajo esta lógica los espacios se transforman y cambian su organización, afectando de manera directa las ciudades y sociedades de todo el mundo. Los capitales financieros se desregularizan y transitan libremente, se amalgaman con el capital inmobiliario y el suelo urbano se convierte en objeto de especulación generando crisis económicas como la de las hipotecas subprime del 2008, donde la provisión de la vivienda develó la lógica cruel de un

¹ Según Rivera (2010), el neoliberalismo es la fase más avanzada del capitalismo porque se da en medio de un proceso de globalización marcado por el desarrollo de las tecnologías de la comunicación que favorece la financiarización de la economía. Sin embargo, autores como Harvey (2014) sostienen que el modelo agoniza debido a sus mismas contradicciones.

sistema que privilegia el valor de cambio sobre el valor de uso y donde las necesidades básicas de la población se ven superadas por los rendimientos de los grandes capitales transnacionales (Harvey, 2014). Todo esto patrocinado por el Estado que se encarga de viabilizar el accionar del privado y materializa en espacios como la calle Ayacucho una planeación que transitó de una visión indicativa a una estratégica y de marketing, donde los megaproyectos son la prioridad (Pradilla, 2018).

Así pues, la producción de un espacio como este requiere la implementación de una serie de estrategias, el despliegue de instrumentos de planeación y flujos de capitales, por lo que se visibilizan sutilezas paralelas que en ocasiones esconden los intereses de los agentes en tensión. En consecuencia, al intentar estudiar este proceso, se pueden considerar muchos factores y fenómenos, sin llegar a comprender la raíz de la renovación urbana. Es decir, se pueden comprender las capas fenomenológicas más evidentes sin entender las razones de fondo que esconde este proceso.

El presente trabajo de investigación es un reflejo de esta transición, ya que las primeras aproximaciones al espacio se hicieron desde una visión institucional que estaba cargada de intereses personales, académicos y laborales. Como funcionario de una institución pública (Metro de Medellín) y licenciado en lenguas extranjeras, la preocupación por las ciudades, la globalización y el papel de la educación para dar respuesta a ésta, era mi preocupación inicial. Por tanto, la Cultura Metro como modelo pedagógico en el marco de la cultura ciudadana y los aportes que éste hacía a la sociedad fue la primera perspectiva de aproximación a Ayacucho.

¿la razón?, la publicidad emotiva de los 30 años de la cultura metro, la idea de repotenciar este modelo en medio de una serie de intervenciones en el corredor de Ayacucho y el discurso que buscaba hacer de “Medellín y Antioquia la más educada”. Sin embargo, al realizar

la aproximación a la realidad empírica, esta mostraba en cada recorrido a mi lugar de trabajo, incluido el tranvía de Ayacucho, una serie de contradicciones entre el discurso del Estado y la segregación en la periferia, el hambre, la miseria y la creciente inseguridad que circulaba en el Metro y que no lograba ser solucionada con las intervenciones del Estado y el privado.

Luego de desistir de este proyecto, realicé otra aproximación desde los imaginarios de desarrollo que tenían los habitantes de Ayacucho después de las obras que llevó a cabo el Metro de Medellín en el sector. No obstante, pancartas de protesta a las afueras de las casas de Ayacucho denotaban que había otras preocupaciones que superaban el discurso innovador y de progreso que la institucionalidad publicitaba. Una vez más la realidad se develaba y mostraba que el interés de las instituciones públicas en su discurso muestra las ventajas de la renovación y desconocía la afectación a los locales. Además, era evidente que el tranvía solo era una de las obras en la producción del espacio y que existían otras intervenciones públicas y privadas que hacían parte de un propósito mayor para este espacio.

Sin embargo, superar las capas fenomenológicas e ir al fondo de la problemática implicaba entender Ayacucho desde un método que no era cercano y debo confesar me generaba ciertos temores: el materialismo histórico dialéctico. A partir de sus postulados era claro que la configuración de Ayacucho como espacio social, era producto del conflicto histórico entre los diferentes agentes que lo producían, lo cual era indispensable para llegar a entender la totalidad, la cual a partir de la teoría unitaria del espacio (físico, mental y social) (Lefebvre, 2013), suponía otro reto, pues implicaba el acercamiento a diferentes disciplinas como la geografía, el urbanismo, la sociología, la filosofía y la arquitectura que se habían aproximado a este espacio para estudiarlo e intervenirlo. Como señala Lefebvre (2013), entender la producción del espacio urbano implica un proceso de relaciones intrínsecas entre la urbanización, la transformación de la

morfología, la planeación y gestión urbana, las nuevas formas de producción y los agentes sociales, políticos y económicos.

No obstante, con el propósito de tener una comprensión más amplia del mundo, idea que motivó el proceso formativo, se emprendió el proceso de investigación con la convicción que, la producción de espacios singulares como Ayacucho envuelven la sociedad en su conjunto, en su acción real y concreta como condición, medio y producto de la reproducción social (Carlos, 2014). En este orden de ideas, descifrarlo permite entender la desigualdad que vive la sociedad actual, la cual se manifiesta en la concentración de la riqueza y de la propiedad en manos de unos pocos, mientras otros muchos carecen de las condiciones básicas de vida. Así mismo, a partir de este espacio era posible explicar las luchas al interior y fuera de la ciudad y la segregación socioespacial, (revelada por la práctica urbana fragmentada), por el desarrollo de la propiedad privada, por la normatización de los usos del espacio y de la vida por el poder político.

Así pues, en busca de entender la singularidad de Ayacucho como espacio inédito y diferencial, pero con la claridad que este responde a las determinaciones económicas y políticas globales, el presente estudio buscó entender cómo ha sido la producción de este espacio desde sus agentes y sus intereses en medio de la lógica neoliberal que predomina a nivel mundial desde finales del siglo pasado y con mayor fuerza en Colombia desde 1990. Para este fin se desarrollaron cuatro capítulos

El primer capítulo estableció el marco investigativo de esta investigación. Por tanto, presenta una aproximación a las tres triadas (tramos, agentes y espacios) y las transformaciones aceleradas que experimenta Ayacucho en el paisaje producto de esta relación dialéctica que justifica el estudio. Así mismo, realiza una revisión de antecedentes a nivel internacional, nacional y local. Por último, describe la metodología que utilizó la investigación y hace una

aproximación al método regresivo-progresivo, así como a las diferentes técnicas de recolección de información y sistematización utilizadas en el desarrollo de la investigación.

El segundo capítulo describe el proceso espacial de Ayacucho a partir de la idea que, cada sociedad produce su propio espacio, el cual se superpone al producido en otros periodos históricos en ese mismo lugar (Lefebvre, 2013). Por tanto, este capítulo describe la transformación del espacio en el tiempo, quiénes han intervenido, cuáles han sido sus intereses, sus conflictos y contradicciones, cómo se localizaron y relocalizaron las actividades en este espacio y la vida cotidiana en cada momento histórico de la ciudad. En este viaje en retrospectiva el lector evidencia el paso de la ciudad colonial a la ciudad industrial y posteriormente posindustrial orientada a los servicios. A la vez que se encuentra con los principales determinantes sociales, políticos y económicos de la época y el reflejo de estos en la actualidad en una clara alusión al método utilizado.

El tercer capítulo realiza un análisis de los principales agentes y sus intereses en el periodo 1990-2020 a partir de los postulados de Correa (2004), en relación con los tres espacios que plantea Lefebvre (2013), concebido, percibido y vivido. Así, este capítulo explora al Estado con sus herramientas de planeación y sus diferentes instituciones que conciben el espacio, el capital inmobiliario-financiero con sus encadenamientos y presión sobre el paisaje con el propósito de obtener renta (espacio percibido) y los grupos sociales en sus diferentes manifestaciones mediadas por la prácticas socio-espaciales.

El cuarto capítulo pretende develar algunas de las dicotomías y contradicciones que existen entre los intereses de los agentes en la producción de la calle Ayacucho. A partir de la contradicción fundamental entre el valor de cambio y el valor de uso este capítulo muestra la colonización de la vida cotidiana por la sociedad burocrática de consumo con un énfasis en el

periodo histórico 1990-2020, donde las políticas neoliberales tomaron fuerza en el contexto local. Así, estas contradicciones que se presentan en el ámbito local son el reflejo del sistema económico global donde se evidencia altos índices de desigualdad, un predominio de lo privado sobre lo público, una disolución de prácticas socio espaciales tradicionales que se ven marcadas por una dialéctica entre lo novedoso y lo tradicional, lo autóctono y lo foráneo, así como una tensión entre lo formal y lo informal y la preocupación de los gobiernos por configurar la ciudad como una plataforma de competitividad en oposición a las luchas de los habitantes por la satisfacción de las necesidades básicas.

Finalmente, el texto plantea unas consideraciones finales donde se resaltan los hallazgos más importantes de la investigación y concluye con unas posibles líneas de investigación que quedan abiertas a raíz de este ejercicio académico.

En definitiva, el presente texto es una posibilidad de analizar las inter-relaciones entre los agentes locales y globales en la producción del espacio de una vía metropolitana a partir de las singularidades de un eje denominado Ayacucho, una calle que se encuentra en tensión por los diferentes agentes y en un auge de renovación urbana con serias implicaciones en la vida cotidiana de sus habitantes a partir de la producción de su espacio.

Vale la pena señalar que la mayoría del proceso de escritura de este trabajo investigativo se dio en medio de una ruptura histórica, económica y social: La crisis generada por la pandemia del COVID-19 (año 2020). Por tanto, además de realizar un acápite que describió las contradicciones presentes en este periodo (2.6), el proceso de recolección de información, así como el de escritura supuso retos adicionales, reflexiones y cuestionamientos que develó esta situación.

Capítulo 1 Marco investigativo

1.1 Problema de investigación

Ubicada en el centro oriente de la ciudad de Medellín, capital del departamento de Antioquia, la calle 49 conocida como Ayacucho, es una de las vías tradicionales de la capital paisa². Fue y continúa siendo eje de desarrollo para la ciudad y el departamento gracias a la posibilidad de conectar al centro de la ciudad con el oriente Antioqueño a través de la vía a Santa Elena. Fue camino de arrieros y silletteros, vía del antiguo³ y del actual tranvía; y actúa como columna vertebral de esta zona, ya que de ella se desprenden los barrios que conforman las comunas ocho, nueve y diez⁴ como se puede apreciar en la figura 1.

Lejos de ser una vía homogénea, Ayacucho es una calle que se transforma a medida que asciende desde el río Medellín (Carrera 61), atraviesa la avenida Oriental⁵, en el centro de la ciudad (Carrera 46), hasta llegar a la Estación de Policía de Buenos Aires (Carrera 12), donde pasa a llamarse vía Medellín- Santa Elena (corregimiento). En su recorrido el suelo cambia de vocación, la arquitectura se adapta a estas dinámicas y en consecuencia la forma de habitar y resignificar el espacio también lo hace. Es precisamente esa heterogeneidad en el espacio la que permite diferenciar claramente tres tramos a los que denominaremos primera triada.

² En el contexto colombiano, “**Paisa**” es una denominación geosocioantropológica para referirse a los habitantes de las regiones colombianas de Antioquia, Caldas, Risaralda, Quindío principalmente. Medellín por ser la capital antioqueña y la segunda más poblada del país es considerada la capital paisa. Además, en el pasado, gran parte de estos departamentos estaban unidos y se les conocía como Antioquia la grande, hoy en día son completamente independientes, pero comparten similitudes en su cultura.

³ Entre 1921 y 1951 transitó por Ayacucho un tranvía eléctrico que dio paso al creciente auge automovilístico de la época.

⁴ Medellín está dividida en 16 comunas, las cuales a su vez cuentan con diferentes barrios, las comunas 8,9 y 10 conforman la zona centro oriental de la ciudad.

⁵ La Avenida Oriental es de gran importancia en la historia de la ciudad de Medellín, según lo reconoce XXX, luego de su construcción, la ciudad quedó dividida en Oriente y occidente. Con la construcción del tranvía en el 2015, este eje vuelve a conectar ambos extremos

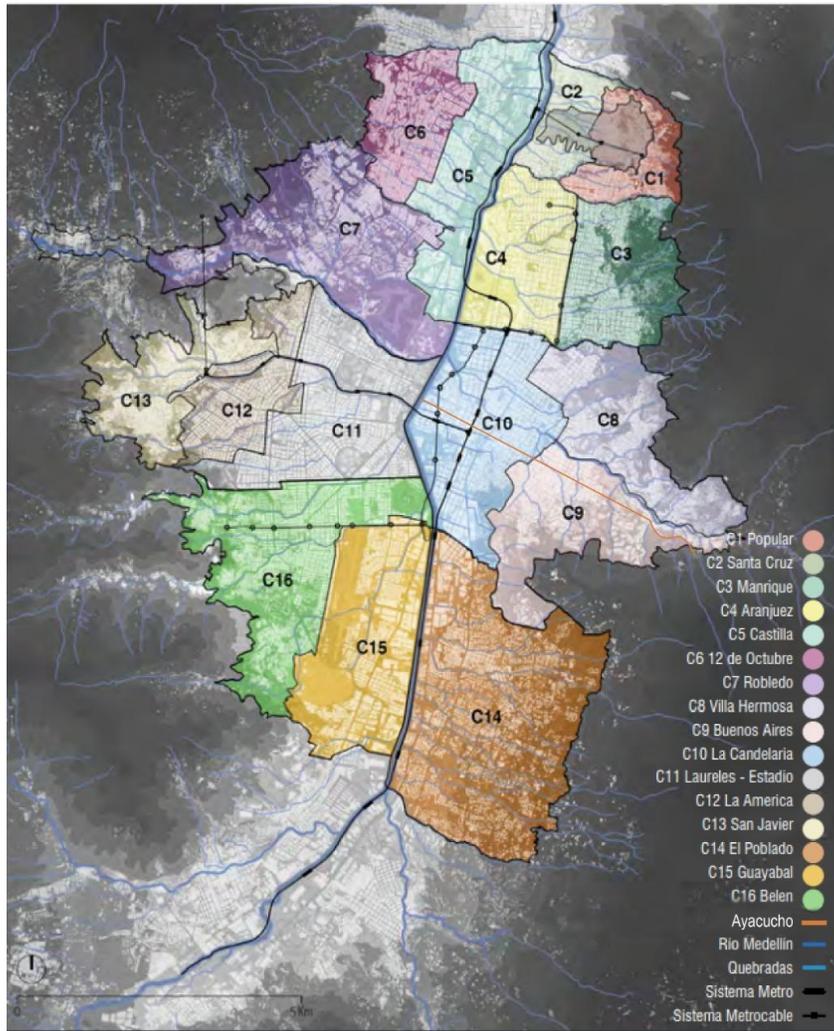


Figura 1. División política administrativa de Medellín por comunas.

Fuente: EDU

El **primer tramo** se extiende desde el río Medellín hasta el cruce con la avenida Oriental. Prevalece un uso comercial del suelo, donde se evidencian grandes consumidores del espacio⁶ debido a las condiciones que requieren sus actividades (Correa, 2004). Este tramo, ubicado en el centro de Medellín, comparte sus características con otros centros de ciudad,⁷ donde confluye el

⁶ Los grandes consumidores del espacio Según Correa (2004) son industriales, privados o públicos que para desarrollar sus actividades requieren de grandes extensiones de tierra para fijarse en el espacio. En el caso de Ayacucho hacen presencia algunas instituciones del Estado y los comerciantes con sus centros comerciales en el centro de la ciudad.

⁷ Según (Naranjo, 1992) el centro de Medellín es una zona de tránsito en el día, donde los transeúntes van a trabajar, a hacer uso de servicios como bancos y oficinas o para realizar compras en los pasajes comerciales tradicionales de

comercio formal e informal lleno de matices entre centros comerciales, en su mayoría asociados al sector textil (telas, estampaciones y vestuario confeccionado), así como los pequeños puestos informales que se toman la calle para ofertar calcetines (pares de medias como suelen ser ofrecidas), cobijas y pantalones (Figura 2).



Figura 2. Transeúntes y venteros ambulantes a las afueras del centro comercial El Palacio. (Tramo uno de Ayacucho)

Fuente: Archivo El Mundo

Además, venteros ambulantes que van y vienen perifoneando la fruta de temporada, el jugo refrescante para la sed, el remedio para el dolor en las articulaciones o la solución definitiva para plagas de ratas y cucarachas. En definitiva, todo un mercado tradicional que tiene lugar en

Medellín. Sin embargo, en las horas de la noche, por carecer de zonas residenciales, se torna solitario permitiendo otros usos ilegales

la calle donde el transeúnte es cómplice y consumidor, pero a la vez es un agente que percibe, vive y siente a Ayacucho dado su experiencia en el espacio.

Como puntos de referencia podemos encontrar en este tramo, la iglesia de María Auxiliadora y la parroquia de San Juan Bosco donde hasta sólo hace dos años, funcionaba “El Patio”, obra de esta comunidad para atender a los niños y jóvenes habitantes de calle durante el día. La Universidad Autónoma Latinoamericana que aparece sobre el margen izquierdo (de occidente a oriente), el centro comercial “El Palacio” que hasta 1988 fuera “El Palacio Nacional de Justicia” (Figura 3 y 4), donde estaban los juzgados, las oficinas de correos y los telégrafos intermunicipales. El Edificio del Café sobre el costado derecho y el edificio de El Banco de la República sobre la izquierda; el Bar Colón como testigo de historias contadas entre aguardiente, café y tabaco; el edificio de la Beneficencia de Antioquia y una cuadra más arriba, en pleno cruce con la Avenida Jorge Eliécer Gaitán, mejor conocida como Avenida Oriental, se erige la parroquia de San José, tradicional punto de encuentro para feligreses, habitantes del sector y transeúntes.



Figura 3. Palacio Nacional (s.f), Antes de su remodelación y cambio a Centro Comercial.
Fuente: El Colombiano



Figura 4. Centro Comercial "El Palacio" vista exterior. 2018
Fuente: Ricardo Restrepo, 2018.

Además de las edificaciones que permanecen desde sus inicios, en este tramo también se identifican centros comerciales relativamente nuevos que marcan un punto de contraste, donde lo nuevo claramente ha desplazado lo tradicional, arrollando a su paso con la memoria de otra época. También se evidencia la intervención urbanística que recientemente realiza la administración municipal, como la peatonalización de algunas vías (Figura 5) y la ejecución de algunos planes parciales⁸ que buscan la recuperación del centro. Estos proyectos, aunque no son nuevos⁹, han venido materializándose con las últimas administraciones.



Figura 5. Obras de remodelación del Paseo de Bolívar (Carrera 51), entre Ayacucho (calle 49) y Colombia (calle 50). Año 2018

Fuente: El Colombiano.

Así pues, hacer un recorrido por este primer tramo es evocar el Medellín comercial caracterizado por la industria textil, acompañada por lugares tradicionales del centro de la ciudad y por los servicios y puntos de referencia. Además, permite al transeúnte viajar en el tiempo y redescubrir la historia de la ciudad a la vez que es testigo de las intervenciones por parte de

⁸ Los planes parciales son instrumentos de planificación que delimitan zonas de intervención y caracteriza su uso. Además, genera plan de ocupación, el cual trae una serie de tipologías en la ejecución en temas habitacionales, de espacio público, comercio e industria, aunque por lo general son planes que regulan y ordenan el territorio y que generan replanteamientos en zonas que ya están construidos. Finalmente, lo que contempla es la renovación del territorio para poder darle oportunidades a sectores que no fueron cubiertos o tenidos en cuenta en su planeación inicial (El Mundo, 26 de agosto de 2016)

⁹ Naranjo (1992) lo reconocía en su monografía: Medellín en Zonas, la preocupación de la administración municipal por la recuperación del centro de la ciudad.

públicos y privados que buscan “devolverle la vida al corazón de Medellín” (Álvarez, 04 de diciembre de 2018)

El **segundo tramo**, comprende desde el cruce de la avenida Oriental (Carrera 46), hasta la carrera 20 B, conocida como “Las Mellizas¹⁰”. La característica principal de este tramo es un uso mixto del suelo: comercial-residencial y servicios-residencial, donde los propietarios buscan la valorización de su propiedad a largo plazo (Correa, 2004). En este espacio de 26 cuadras es posible reconocer el contraste entre edificaciones tradicionales y modernas, con la incursión acelerada de locales comerciales y construcciones verticales que desplazan a antiguas viviendas (figura 6 y 7), lo que permite evidenciar la transformación tradicional del centro de la ciudad por una imagen más “vanguardista”.



Figura 6. Casas de estilo republicano (Ayacucho con carrera 35). Antes de la construcción del nuevo tranvía.

Fuente: Luis F. González



Figura 7. Casas de estilo republicano y nuevos edificios (Ayacucho con carrera 35). Antes de la construcción del nuevo tranvía.

Fuente: Wilton Gómez

Así mismo, la reaparición del tranvía (Figura 8), que se extiende de principio hasta casi el final del tramo modifica el paisaje y aporta la idea de “sofisticación” para atraer turistas a esta zona. A la vez que dinamiza y transforma la vida de este espacio, con un efecto sobre el comercio y los precios de los inmuebles (González, 2013). A esto se suma la construcción de dos

¹⁰ Dos calles paralelas del tradicional barrio Buenos Aires, anteriormente fuera la entrada a la finca denominada La puerta inglesa, hoy vía vehicular.

nuevos centros comerciales que representan la inversión de nuevos capitales por parte del sector inmobiliario que se fija en el espacio con la promesa de acercar los servicios a la comunidad.

Como puntos de referencia se destacan, al inicio del tramo la plazuela José Félix de Restrepo, conocida tradicionalmente como plazuela San Ignacio que alberga unos de los pocos edificios que han sido declarados patrimonio arquitectónico de la humanidad (El claustro, la iglesia y el edificio San Ignacio, sede histórica de la Universidad de Antioquia). Al final de este tramo se encuentra la tradicional zona rosa del barrio Buenos Aires, con restaurantes, bares, discotecas y múltiples puntos de venta informal ubicados a la salida de estos locales comerciales.



Figura 8. Tranvía de Ayacucho y sus nuevos espacios (Parada Bicentenario, plazoleta de la parada y murales). Ayacucho con carrera 38.

Fuente: Feel Medellín. Recuperado de: <https://feelmedellin.com/es/tour/color-tour-ayacucho-downtown-tour/258/>

Llama la atención la desaparición del tradicional “imperio del colesterol” como fue llamado coloquialmente el sector cercano al estadero “Jardines Clarita” (Figura 9), donde más de 53 años de historia desaparecieron para dar paso a “Mercados del Tranvía” (Figura 10), un

moderno mercado con estilo europeo que dista de la venta de “chunchurria¹¹” y arepas de chócolo que hasta hace sólo algunos años predominaba en este espacio.



Figura 9. Estadero Club Clarita. (Ayacucho con carrera 34). Año 2013.
Fuente: google maps



Figura 10. Mercados del Tranvía. (Calle Ayacucho con carrera 34). Año 2018.
Fuente: Medellín travel

¹¹ La chunchurria es un plato típico de la región andina americana que se prepara con el intestino delgado del ganado vacuno y algunas veces del ovino. Ayacucho logró congregarse en la vía pública a varios venteros de este producto antes de la reaparición del tranvía. El puesto que más sobresalía y por el que tradicionalmente se conocía a esta calle era por la “Chunchurria El Mocho”.

El **tercer tramo** de esta vía inicia en “Las Mellizas” (Carrera 20B) y se extiende hasta la vía Medellín-Santa Elena (Carrera 6). Se caracteriza por ser una zona residencial que entremezcla lo tradicional con lo moderno. Predomina un desarrollo inmobiliario donde las unidades habitacionales verticales han extendido la frontera urbana de la ciudad hacia el corregimiento de Santa Elena, con la idea que la ciudad necesita seguir creciendo hacia su periferia (Figura, 11)



Figura 11. Nuevas unidades residenciales en el tramo tres de Ayacucho. Cra 6. vía Medellín- Santa Elena. Septiembre de 2019.
Fuente: Wilton Gómez

Así mismo, se observa a los costados de la calle, barrios con trazos irregulares en las laderas de la montaña (Figura 12), que dan cuenta de las migraciones del siglo pasado. Estos barrios inicialmente autoconstruidos (Naranjo, 1992), son una cara menos amigable de la ciudad ya que en sus vías estrechas y en sus casas improvisadas se deja ver la pobreza y el abandono. Paradójicamente, en la actualidad muchos de estos barrios, entre ellos el Pinal, La Sierra, La Toma y Trece de Noviembre se proyectan como atractivo turístico luego de la construcción de la

línea H y la Línea M del Metrocable¹², donde el producto a vender es la “innovación social” que el urbanismo genera en la ciudad a través de megaproyectos. Esta innovación no sólo se vende a los turistas, sino que se consolida como un bien de exportación que se negocia con gobiernos de otras ciudades de Latinoamérica (Álvarez, 06 de marzo de 2017).



Figura 12. Barrio Villa Sierra, toma aérea desde el Metrocable Línea H. De oriente a occidente. (Ayacucho, Tramo 3). 2019

Fuente: Wilton Gómez

Juntamente con los tres tramos cuyos límites se describen en la figura 13, hay tres agentes que tienen intereses en el espacio: el Estado, el capital inmobiliario-financiero y los grupos sociales, a los que denominaremos segunda triada de Ayacucho. Antes de precisar en ellos es importante mencionar que a través de la historia han estado presentes produciendo y

¹² El Metrocable es el nombre que recibe en Medellín el sistema de cable aéreo que hace parte del sistema de integrado de transporte del Valle de Aburrá. Medellín fue la primera ciudad en utilizarlo como sistema de transporte público de mediana capacidad en el mundo.

reproduciendo el espacio de diferentes maneras. Así por ejemplo Naranjo (1992)¹³, destaca la importancia de urbanizadores, planeadores y agentes privados que buscaron lucrarse con la migración de pobladores rurales que llegaron a la ciudad en busca de empleo en la época industrial o por condiciones de violencia en la segunda mitad del siglo XX. Esto favoreció la transformación del espacio natural a uno construido y generó unas dinámicas sociales propias de la época donde la presencia del Estado fue importante en la consolidación de los usuarios del espacio en este territorio.

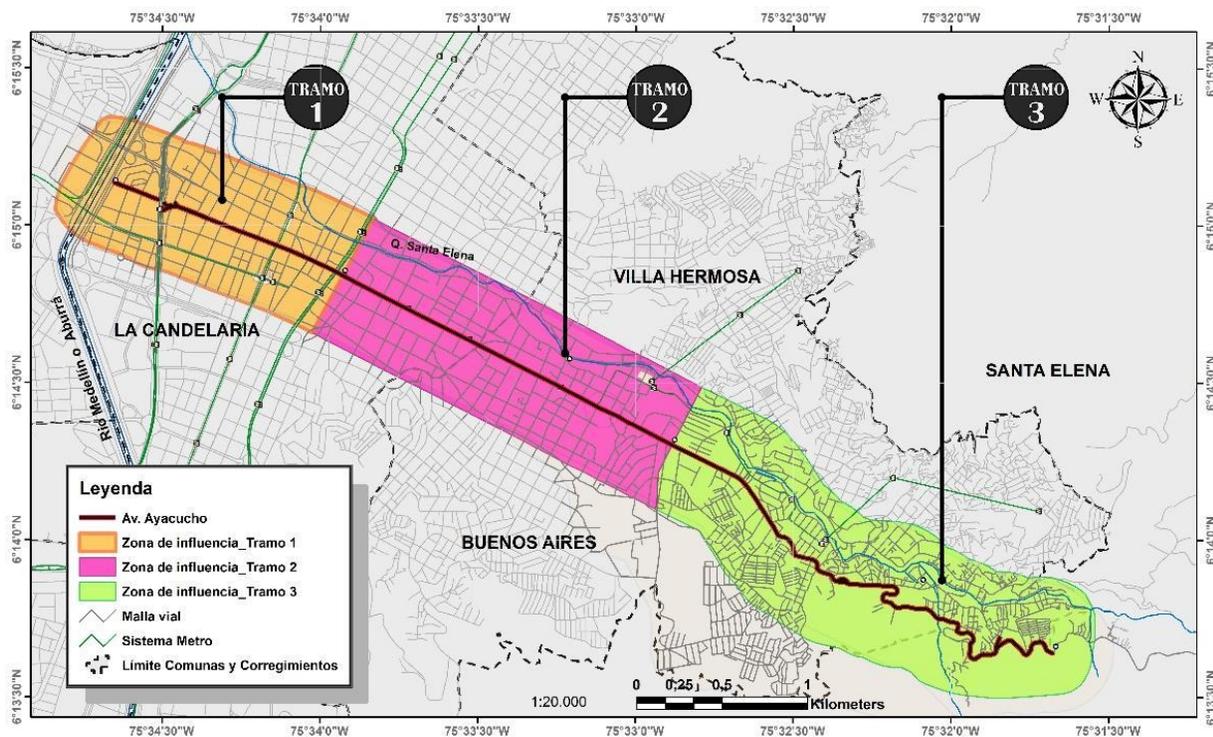


Figura 13. División en tramos de la calle Ayacucho según la vocación del suelo (Primera triada)

Fuente. Elaboración propia

En la actualidad, los tres agentes mencionados anteriormente, modifican el paisaje a un paso difícil de seguir. Es decir, es cierto que las ciudades se transforman, que es un proceso casi natural en ellas, pero el dinamismo con el que se ha dado en las últimas décadas deja claro que

¹³ Proceso de expansión gestionado por compañías y sociedades urbanizadoras privadas o por particulares sin asociación alguna. La expansión de la ciudad de esta manera, estuvo en buena parte monopolizada por un grupo de comerciantes que ejercían gran influencia en los procesos de urbanización (Naranjo, 1992, p.88).

acudimos a una ruptura histórica y social donde varios agentes e intereses confluyen generando tensiones en el espacio.

Por un lado, el Estado en una apuesta clara por cambiar la imagen de la ciudad ante el mundo, se empeñó en hacer que Medellín pase de ser reconocida como una ciudad asociada al narcotráfico a una ciudad “innovadora” y “educada”. Para lograr este fin recurrió a intervenciones urbanas y a estrategias de citymarketing para atraer inversión extranjera y potenciar la ciudad como atractivo turístico (Carmona, 2013 y González, 2013). De esta manera, propuestas como el plan para recuperar el centro, la inversión multimillonaria en Megaproyectos como el Tranvía de Ayacucho (Diosa y Naranjo, 2017), y demás obras de infraestructura en la ciudad como las escaleras eléctricas de la comuna trece, los cables aéreos de Acevedo y San Javier, entre otros proyectos de intervención urbana en las periferias, han hecho que la ciudad acumule galardones y reconocimiento a nivel mundial.

No obstante, aunque la ciudad presenta avances en temas como pobreza extrema, indicador en el que se han focalizado la mayoría de las políticas públicas de los últimos años donde “La lucha contra las desigualdades, central en el viejo proyecto social demócrata, fue sustituida por la «lucha contra la pobreza»” (Laval y Dardot, 2013, p. 235), en la actualidad en Medellín persiste como problema estructural la desigualdad, la cual genera a su vez otra serie de problemáticas sociales como el desempleo, la informalidad, entre otros.

De hecho, los estudios muestran que mientras en los últimos años el Área Metropolitana pasó de tener una desigualdad muy alta a una alta, según el coeficiente Gini¹⁴, Medellín continuaba con una desigualdad muy alta. Además, se observó que entre los años 2016 y 2017

¹⁴ , La administración municipal de Medellín no siempre ha contratado de manera exclusiva la Gran Encuesta Integral de Hogares (GEIH) con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. Por tanto, los datos se presentan como Medellín A. M cuando el consolidado incluye a Medellín dentro del Área Metropolitana y Medellín cuando se realizó la medición por separado. (Medellín como vamos, 2018)

mientras la desigualdad a nivel metropolitana tendía a la baja, en Medellín continuaba en ascenso como lo muestra la figura 14 (Medellín Cómo vamos, 2018).

De igual manera, los niveles de desempleo en la ciudad no corresponden con la imagen que pretende vender la administración local. Un estudio comparativo entre los años 2013-2018 realizado por Medellín Cómo vamos¹⁵ concluyó que en el 2018 la tasa de desempleo de Medellín y el Valle de Aburrá alcanzó el nivel más alto para el periodo de análisis ubicándose en 11,7 %, un nivel significativamente superior a la nacional que fue de 9,7 %. Así mismo, el estudio mostró que la tasa de informalidad laboral durante este periodo, aunque disminuyó de 46 % (2013) a 42 % (2018), representa una disminución muy leve respecto a las sugerencias que el PNUD realiza.

Por último, el indicador más alarmante lo presenta la tasa de desempleo juvenil que viene en un constante ascenso. La figura 15 permite ver el comportamiento irregular a nivel metropolitano, con algunos avances y retrocesos, mientras en Medellín no se evidencia mejoría, sino que por el contrario se agrava constantemente al pasar de (15,2 %), en el año 2014, a un 17,9 % en el 2017 (Medellín Cómo Vamos, 2018b). Adicionalmente, estudios recientes en la ciudad ponen en evidencia problemas como la afectación a la memoria, al patrimonio y el desalojo de los moradores que trae consigo el modelo de ciudad que implementa el Estado con la construcción de Macroproyectos como el tranvía en Ayacucho y sus dos cables, así como obras urbanas como la Casa de la Memoria y el Parque Bicentenario (Mesa et al, 2018).

¹⁵ Medellín Cómo Vamos es una entidad privada que se encarga de medir los avances en términos de políticas públicas en Medellín y el Valle de Aburrá año a año.

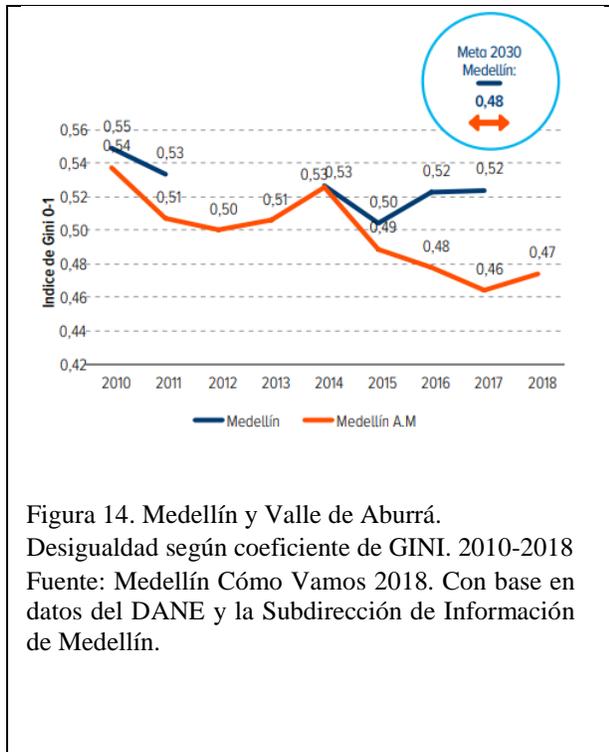


Figura 14. Medellín y Valle de Aburrá. Desigualdad según coeficiente de GINI. 2010-2018 Fuente: Medellín Cómo Vamos 2018. Con base en datos del DANE y la Subdirección de Información de Medellín.

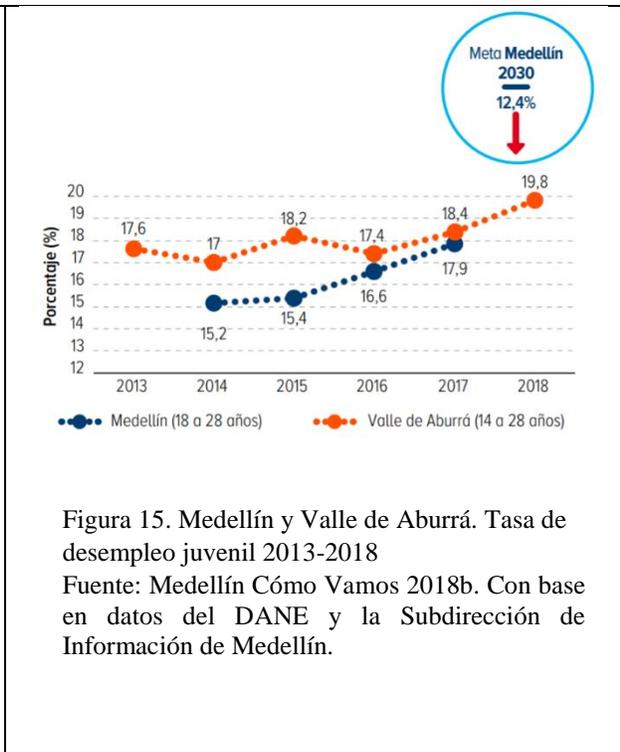


Figura 15. Medellín y Valle de Aburrá. Tasa de desempleo juvenil 2013-2018 Fuente: Medellín Cómo Vamos 2018b. Con base en datos del DANE y la Subdirección de Información de Medellín.

Por otro lado, al revisar el papel del segundo agente de esta triada (capital inmobiliario-financiero), se evidencia que este interviene a través de proyectos inmobiliarios que concentran su oferta en el tramo dos para satisfacer las demandas de algunos grupos poblacionales en especial familias recién conformadas sin hijos y jóvenes (universitarios), que habitan pequeños apartamentos o aparta estudios. Esto debido a la amplia oferta educativa y en general a la ubicación estratégica que tiene el sector (Pareja, 20 de mayo de 2016). De igual manera, la construcción de grandes centros comerciales y diversificación de oferta de servicios a lo largo del tramo uno y dos donde se evidencia una correlación en el crecimiento de ambas ofertas (Residencial y comercial).

Es de anotar que este accionar no sería posible sin un Estado que actúe como garante, situación que es evidente al revisar el Decreto 46 de 2006 en el que se reconoce la incapacidad de la ciudad para seguir creciendo hacia las laderas. En consecuencia, se proponen algunos

espacios susceptibles a ser intervenidos, entre ellos, el centro de la ciudad¹⁶ (Concejo de Medellín, 17 de diciembre de 2014). Aunque, a nivel nacional, a través del CONPES 3305 de 2004, ya se reconocía que era necesario que las ciudades crecieran hacia adentro (DNP, 2004), en el ámbito local fueron las últimas regulaciones las que representan para el sector inmobiliario una oportunidad de invertir, generar lucro y especular con el suelo en el centros de la ciudad que, como es reconocido en los Planes de Desarrollo y los Planes de Ordenamiento Territorial, poseen una riqueza histórica y cultural, además de un potencial comercial y de servicios. Por lo que se puede evidenciar una sinergia entre lo público y privado en la producción de la ciudad.

Por otro lado, antes de hacer mención a los grupos sociales como tercer agente, para realizar una lectura del espacio desde una perspectiva amplia que permita entender las tensiones con los intereses de los otros agentes, es preciso tener en cuenta los postulados de Lefebvre, que aporta una triada en la producción del espacio. El autor interviene para develar el espacio como un producto social proponiendo tres espacios a desarrollar más adelante: el espacio percibido, concebido y vivido (Lefebvre, 2013).

Este último espacio, se convierte en parte fundamental de este estudio, ya que en el sistema capitalista la mercantilización de la vida está por encima de la vida cotidiana (Lefebvre, 2013), por tanto, el tercer agente (grupos sociales) y su interés en la reproducción social de la vida se encuentra en tensión con la reproducción de capitales. Por lo que, si partimos de la comprensión que la producción del espacio es un proceso histórico, dinámico, diferenciado y contradictorio entre los intereses de los agentes identificados (Estado, capital inmobiliario y grupos sociales), las acciones “modernizadoras” esconden sutilezas que van más allá del espacio promocionado.

¹⁶ La construcción de edificios en el centro de Medellín había estado congelada por más de diez años, esto a través de decretos que modificaban el POT, entre ellos el decreto 46 de 2006, pero con el Acuerdo 48 de 2014 se dio vía libre a estos proyectos.

Frente a lo anterior y teniendo en cuenta las implicaciones a nivel histórico, económico, político y social que experimentó el país a partir de los años noventa del siglo pasado (Castaño, 2002, Echavarría, 2001 y Harvey, 2005), donde la gestión de las ciudades se realiza bajo la lógica neoliberal, mediante una serie de políticas cuyos rasgos distintivos son el empresarialismo, la regulación/desregulación, la gentrificación, la financiarización del medio construido, la mercantilización/privatización del espacio público y considerando que los ámbitos centrales de las ciudades se convierten en los espacios privilegiados para la inversión, el consumo, y la obtención de rentas (Harvey 1989), esta investigación se pregunta por:

1.2. Pregunta problematizadora

¿Cómo ha sido la (re)producción del espacio de la calle Ayacucho en la ciudad de Medellín en el periodo 1990- 2020, desde sus agentes y sus intereses considerando su transformación de un eje de la vida cotidiana a un eje de la mercantilización de la vida?

1.3. Objetivos de investigación

Para dar respuesta a la pregunta de investigación se diseñó un objetivo general y tres específicos a saber.

Objetivo General

Analizar la producción y reproducción del espacio de la calle Ayacucho en la ciudad de Medellín desde sus agentes y sus intereses considerando su transformación de un eje de la vida cotidiana a un eje de la mercantilización de la vida

Objetivos específicos:

Describir la constitución histórica de Ayacucho como eje articulador de la ciudad reconociendo las matrices estructurantes físicas, sociales, económicas y políticas.

Caracterizar los agentes e intereses que intervienen en la (re)producción de la calle Ayacucho de la ciudad de Medellín

Develar las contradicciones entre los agentes y sus intereses en el proceso de (re)producción del espacio en Ayacucho, entre la vida cotidiana y la mercantilización de la vida.

1.4 Antecedentes

Para el rastreo de antecedentes sobre publicaciones relacionadas con el presente estudio, se tuvo en cuenta la revisión de las bases de datos (Scopus, Dialnet, EBSCO) y Google académico; repositorios de las universidades locales (Universidad de Antioquia, Universidad Nacional, Universidad Pontificia Bolivariana y Universidad Eafit), así como la revisión de los repositorios de universidades a nivel nacional, (Universidad de Cartagena, Universidad del Valle, Universidad de los Andes, Universidad Externado de Colombia, Universidad del Atlántico, Universidad Nacional sede Bogotá y sede Manizales. De igual manera se realizó una búsqueda en la Biblioteca Digital Brasileira de Tesis y Disertaciones de Brasil (BDTD).

Las palabras claves que guiaron la búsqueda fueron en español, inglés y portugués, las cuales estuvieron, dada la complejidad y amplitud del tema a investigar amparadas bajo las siguientes categorías que permitieron centrar los resultados: producción del espacio, vida cotidiana, mercantilización de la vida, agentes e intereses y Ayacucho. Así pues, partiendo de estas categorías se realizó una búsqueda con las siguientes palabras en los tres idiomas: espacio mercantilizado, vida cotidiana espacio, Ayacucho, producción espacio, espacio neoliberalismo, Estado espacio, capital inmobiliario financiero. Luego de analizar los textos, se encontró que la mayor cantidad de investigaciones corresponden a tesis de maestría y doctorado, además de un gran número de artículos en revistas indexadas.

Las investigaciones que se presentan en este ejercicio reflejan un proceso de revisión constante, al inicio y durante la investigación y se presentó, valga la claridad, como antecedentes ya que realizar un estado del arte implicaría como tal una investigación completa más ardua. En consecuencia, esta sección permite evidenciar los resultados de las investigaciones que se consideraron más relevantes en relación al estudio en cuestión y se presentan a escala internacional, para dar cuenta de la manera en que han sido estudiado este proceso en otras regiones del mundo, en especial en Latinoamérica; a escala nacional para revisar y entender qué y cómo ha sido estudiado al interior de Colombia y por último, una revisión a escala local, para determinar hasta qué punto y desde qué enfoques se han realizado las investigaciones sobre el territorio o parte de este, (Medellín, zona centro oriental o el mismo Ayacucho).

Antecedentes Internacionales

La mayoría de las investigaciones rastreadas dentro de las categorías señaladas anteriormente, se encontraron en Brasil, Turquía y España, como lo muestra la figura 16, sobresalen otros estudios realizados en países como México e incluso en países asiáticos, lo que permite evidenciar como la traducción de la obra de Lefebvre, del francés al inglés en el año 1991, así como al Español (2013) y a otros idiomas en la segunda década del 2000 marca el resurgimiento de las ideas del autor (Ghulyan, 2019).

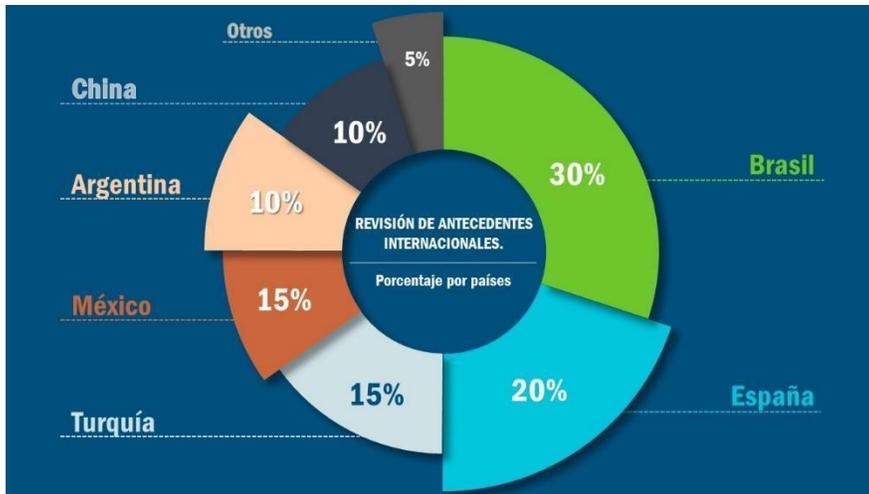


Figura 16. Revisión de antecedentes. Porcentaje de hallazgos por países
Fuente: Autoría propia.

En paralelo, se puede evidenciar tres fenómenos cruciales que revitalizaron el interés académico por este tipo de estudios a nivel internacional. Primero, la apertura comercial y financiera a nivel mundial que dio paso al neoliberalismo en las últimas décadas del siglo XX. Segundo, la crisis económica del 2008 que puso en evidencia la creciente urbanización de la economía y la doble concentración -económica y territorial- de los sectores inmobiliario y financiero en las metrópolis, lo que llevaría a plantear la idea de "las raíces urbanas de las crisis financieras" (Harvey, 2012, p. 321), todo esto en un contexto donde la población urbana superó por primera vez a la población rural durante los años 2007-2008 (Golub, 2010).

Finalmente, y a propósito de David Harvey, su actualización a la obra de Lefebvre bajo el mismo enfoque, influyó de manera importante en la producción académica, ya que la introducción del concepto acumulación por desposesión a partir de la acumulación primaria de Marx es reiterativo al explicar cómo sobrevive el capitalismo a través de la producción del espacio.

Vale la pena aclarar que, para esta revisión a escala internacional, se realizó una pesquisa inicial donde se identificaron 65 textos, entre más de 250 tesis y artículos en revistas indexadas que tenían relación con el área de estudio o que compartían algún interés en común con el presente estudio. Dada la cantidad de textos y la similitud de los aportes que compartían varios de ellos en cuanto a su metodología y abordaje teórico, se seleccionaron 15 para su lectura a fondo. A pesar de que se tuvo en cuenta las publicaciones alrededor del mundo, se dio mayor relevancia a los textos latinoamericanos debido a las particularidades de la región. A continuación, una aproximación a algunos de los trabajos que fueron considerados.

En primer lugar, Pradilla (2010), analiza los cambios urbanos en las ciudades latinoamericanas desde el ingreso del modelo neoliberal. En su estudio, describe la tercerización económica con implicaciones en la informalidad y la baja productividad, el protagonismo del capital inmobiliario y financiero, el paso de una centralidad a múltiples centralidades y la preferencia de algunas ciudades a la planeación a través de una red de corredores terciarios. El autor concluye que, en el neoliberalismo, el urbanismo y la planeación urbana, fragmentados en el nivel metropolitano, han perdido su legitimidad política e ideológica y se debilitan ante el predominio de las políticas modernizadoras pragmáticas cuya mítica meta es “lograr la competitividad en un mundo global”.

Márquez (2014), esboza una propuesta teórica para comprender el concepto de valor de uso aplicado al estudio de la ciudad y del espacio urbano en relación con el conflicto que se genera con el concepto de valor de cambio que el mercado impone. Recuperando las tesis de Henri Lefebvre, el autor plantea como hipótesis principal que la ciudad, en su origen, surge como valor de uso. Así mismo, retoma los planteamientos de Bolívar Echeverría y de Gilbert Durand para describir que el valor de uso no sólo es material y semiótico, sino también simbólico. De

esta manera concluye que la ciudad y la ordenación de su espacio urbano son ejes fundamentales a través de los cuales se organizan las sociedades.

Por su parte, bajo la categoría de mercantilización de la vida y agentes productores del espacio, Ferreira (2017), estudia el lugar de las favelas en el proceso de (re) producción del espacio en Río de Janeiro. El autor sostiene que hay, por un lado, nuevos procesos de mercadeo de la ciudad y, por otro, nuevos patrones de relación entre el Estado y los agentes económicos y sociales, caracterizados por la excepción y el autoritarismo vía militarización. Así mismo señala que el proceso de pacificación de favelas se realiza por medio de la militarización del espacio, atrayendo la instalación de nuevas actividades económicas formales reguladas por el mercado, el estímulo al turismo en las favelas, el fomento a la creación de empresa y explotación comercial de la cultura popular, la formalización tendencial del mercado inmobiliario con precios de alquiler y compra / venta inflados debido a la especulación.

Por otro lado, el estudio de Marroni, Domareski, Dos Anjos y Torres (2019), en el contexto mexicano, realiza un aporte metodológico, ya que su objetivo fue articular una perspectiva de la investigación sobre la ciudad y la urbanización turística apoyada en el abordaje epistemológico del materialismo histórico dialéctico. Los hallazgos de la investigación permitieron concluir que la investigación de la urbanización turística que busque una comprensión más amplia de las fuerzas sociales en ella actuantes, así como sus consecuencias en el territorio, puede encontrar en el materialismo histórico dialéctico un enfoque teórico-metodológico capaz de fundamentar ese análisis.

Por otro lado, en la categoría de agentes que producen el espacio, Tafti (2018), realiza su estudio a partir de tres franjas comerciales en Teherán y devela que el Estado está involucrado en contener, y no eliminar, a los vendedores ambulantes, ya que las relaciones enredadas entre

comerciantes, funcionarios estatales y vendedores ambulantes forman nuevos pedidos dinámicos en las aceras. Así mismo, el artículo propone ir más allá de equiparar la política con las disputas cotidianas de los grupos subalternos. En este sentido, la perspectiva de Rancière, que utilizó el estudio, ofrece un instrumento analítico para comprender cómo las interacciones entrelazadas entre diferentes actores, inscritas por historias locales complejas y normas sociales, determinan las formas de promulgar, o no, políticas estatales, y mediar el gobierno de la ciudad a diario.

Por otro lado, (Jaramillo, 2017b), muestra el papel del mercado del suelo y su papel en la configuración socio espacial de las ciudades latinoamericanas. El autor sostiene que a pesar de que este proceso obedece a rasgos inminentemente capitalistas, hay unas particularidades en nuestros procesos de acumulación que nos diferencian de otras latitudes como las dinámicas en la producción del espacio en los centros de ciudades, la expulsión de la élite de este y el papel funcional del mercado del suelo en la reproducción incesante de la aguda separación en las formas de producción social del espacio construido.

Por su parte, De León (2018), realiza una investigación en el poblado industrial de Atenquique en México, sobre la producción social del territorio luego del ingreso del neoliberalismo, el estudio subraya la precarización laboral como consecuencia de este proceso y los cambios en las prácticas socioespaciales. Así mismo, Capdevielle (2014) analiza el mismo fenómeno en Córdoba Argentina haciendo un énfasis en las políticas habitacionales y sus efectos en la población. El estudio concluye que las medidas adoptadas en el modelo neoliberal (regulación del uso del suelo, convenios públicos-privados y los programas de crédito y viviendas) han profundizado las desigualdades habitacionales entre las clases sociales, en lugar de reducirlas.

Ghulyan (2019), realiza un estado del arte sobre las investigaciones conducidas en Turquía (147 en total), sobre la producción del espacio y sus diferentes enfoques. Destaca que luego de la traducción al inglés en 1991 y al turco en 2014, la obra de Lefebvre en especial “La producción del espacio” (1974), potenció el interés de académicos. Además, el investigador subraya como una de sus conclusiones, que muchas de las investigaciones sólo se centran en la triada (Concebido, percibido, vivido), pero que es importante tener en cuenta la periodicidad del espacio. Así mismo, muestra como proyectos de renovación urbana, políticas neoliberales y movimientos sociales urbanos se convierten en focos de estudio a partir de la teoría de Lefebvre, validando la pertinencia y vigencia del estudio.

Finalmente, Liu, Yu, Shan y Jiang (2019) realizan un estudio teniendo en cuenta el cambio de perspectiva en el diseño de espacios urbanos que pasa de centrarse en los objetos físicos a una concepción multiespacial basada en la perspectiva de la producción del espacio. Teniendo en cuenta los postulados de Lefebvre, los investigadores analizan como en China la Inteligencia Artificial (IA) puede ser aplicada para responder a estas demandas. Más allá de una crítica, muestran cómo los sistemas de información se convertían en una herramienta fundamental para este fin.

Antecedentes Nacionales: en el ámbito nacional se rastrearon diferentes investigaciones en algunas ciudades de Colombia, entre ellas Cali, Bogotá, Manizales, Barranquilla y Cartagena. Luego de revisar 40 textos, entre tesis y artículos académicos, se seleccionaron 10 que se relacionaban con la presente investigación y permitían determinar el estado de la investigación a esta escala. Luego de un análisis se concluye que hay una tendencia por el estudio del espacio público y por la planeación participativa, sobresalen otros trabajos que plantean la importancia de los centros comerciales a nivel nacional como espacios de ocio mercantilizado y algunas

prácticas alternativas para la apropiación y la vivencia del espacio. La ciudad de Bogotá fue el lugar donde mayor número de artículos y tesis se encontraron, seguida por Cali y Cartagena. A continuación, algunos de los hallazgos:

Oliveros (2017), realiza una investigación en la que plantea que las grandes transformaciones que ha sufrido el espacio público en los últimos años como la segregación, privatización y choque entre formas de apropiación, han dado cuenta de la necesidad de replantear la forma en que se piensan y se planean los espacios públicos. Tomando como caso de estudio la ciudad de Bogotá, se argumenta que el espacio público es un producto social, mediado entre lo concebido, vivo y vivido, y por tanto es necesario entender con mayor profundidad las prácticas urbanas, que se desarrollan en ellos y complejizar la forma en que se estudian, permitiendo una mirada plural y multifuncionalidad a ese gran espacio articulador en la ciudad.

Por su parte Mayorga (2016), analiza la ciudad de Bogotá, bajo la premisa que los centros comerciales y unidades cerradas son contenedores comerciales y residenciales que sustituyen el espacio público y recrean realidades sin conflicto en su interior, como una forma de mercantilizar el espacio. La investigación demuestra que existe una alta correlación estadística y espacial entre ellos. Con esto, se generan evidencias de cómo los centros comerciales y los conjuntos cerrados son las principales tipologías arquitectónicas en la producción del espacio urbano en esta ciudad durante los últimos 25 años

Así mismo, Duque (2011), analiza la experiencia del marketing urbano en Bogotá, para esto consideró la evolución de la promoción interna orientada a fomentar la identidad, el sentido de pertenencia y el orgullo de los bogotanos para con la ciudad a través de campañas y estrategias de marketing urbano en el ámbito internacional, en particular las campañas “Y tú, ¿qué sabes de Bogotá?” y “Bogotá es más”. La autora concluye que muchas de las marcas que se

crearon para promocionar la ciudad se convierten en herramientas para publicitar la administración de turno y que las obras de infraestructura y los eventos que tienen lugar en la ciudad son en sí mismas estrategias de city marketing que atraen inversores y turistas.

Por último, Velasco (2017), tomó como base teórica la dialéctica espacial propuesta por Lefebvre (1974) -espacio percibido, espacio concebido, espacio vivido-; la noción de descripción densa de (Geertz, 1973) y el enfoque micro sociológico de Goffman (1979), para comprender la relación que establecen los practicantes de Parkour con el espacio público de la ciudad de Cali, práctica que según el estudio problematiza la idea de las construcciones arquitectónicas al estar preestablecidas funcionalmente. En consecuencia, la vida cotidiana sólo tiene lugar a partir del conjunto de normas y ordenaciones de comportamiento que son implícitas a la vida pública en la que las personas coexisten. El autor concluye que, a través de esta práctica alternativa, el espacio concebido puede ser un espacio vivido.

Investigaciones en el ámbito local: a manera de síntesis, la mayoría de las investigaciones encontradas se focalizaron en el tranvía, lo que demuestra el impacto que generó el megaproyecto inaugurado en el 2015, pero a la vez este hallazgo permite evidenciar el interés de la academia por este tipo de obras. Sobresalen, además, otras investigaciones que resaltan el valor histórico del centro de la ciudad, la transformación urbana que ha sufrido, así como las inversiones en diferentes sectores de la ciudad y la marca que Medellín busca posicionar en el mundo. Entre los estudios que se destacan podemos citar:

En el marco de la geografía crítica, Carmona (2013), realiza un estudio sobre el centro de la ciudad de Medellín, en la que parte del supuesto categórico del mundo como mercancía, y, especialmente, el espacio geográfico que asume dialécticamente valores de uso y de cambio a lo largo del proceso histórico. La autora sostiene que el capital se metaboliza vigorosamente en el

espacio, especialmente en las áreas centrales de las ciudades, ocupándolas y transformándolas, a tal punto que la naturaleza es sometida, mercantilizada y datada. La investigación concluye que, las áreas centrales de la ciudad de Medellín son materialización de la mercancía traduciendo diversas experiencias de lo urbano, las necesidades individuales y colectivas de los diferentes valores sociales y culturales, en contra de los intereses privados del mercado inmobiliario y financiero, que tienen en el Estado un aliado para gestionar las obras que alteran sus usos y, en algunas ocasiones, también sus prácticas.

Por otro lado, Rendón (2015), realiza una investigación rescatando el valor de lo local a partir de las territorialidades de la calle Ayacucho. La autora analiza la inserción en la historia de la ciudad, la vida cotidiana y la memoria de algunos de los barrios que atraviesa esta calle. De esta manera busca entender la configuración de Medellín en términos del hábitat. El estudio concluye que a partir de las particularidades de los habitantes de la calle Ayacucho (usuario inmediato de la ciudad), se puede innovar en términos de planeación urbana.

Por otro lado, desde una perspectiva histórica, González (2013), estudia los cambios urbanísticos a los que se somete Ayacucho, en el tramo dos, con las intervenciones realizadas para la puesta en marcha del Tranvía de Ayacucho. Resalta que las ciudades siempre se están transformando, pero pone en entredicho el cómo se dan estos procesos. Como aporte a la presente investigación se rescata un acercamiento a procesos de especulación del sector inmobiliario y la afectación a la memoria, a la historia y al paisaje urbanístico que esta transformación supone.

Más adelante, González (2014), muestra cómo la mirada optimista del futuro vuelve a tener reediciones en su discurso, amparado en los argumentos derivados de la postulación al premio City of the Year, en la que Medellín era candidata a ser “La ciudad más innovadora del

mundo” y en los fundamentos de su otorgación. El autor resalta como las obras de infraestructura —escaleras eléctricas, edificios inteligentes, parques bibliotecas, centros culturales, metro, cables aéreos, tranvía etc.— predominan sobre otras posibles razones, como los proyectos sociales —disminución de criminalidad— o los instrumentos y el capital técnico para la intervención en el territorio —los planes urbanos integrales. Así mismo, muestra cómo los mandatarios han hecho Citymarketing en una ciudad donde la idea de progreso está interiorizada en la “cultura paisa”. Por último, pone en evidencia esta idea en relación con el urbanismo, al mencionar que las casas de tapia han cedido ante bloques de edificios modernos.

En la misma línea, Echeverri (2017), realiza una investigación en la que toma como caso de estudio la protección a los moradores que permanecen después de la intervención urbanística del tranvía de Ayacucho, en el periodo (2013 – 2017). El estudio que fue esencialmente descriptivo y analítico, basado en análisis documental y entrevistas semiestructuradas, buscaba revelar el grado de afectación del tejido social y de las redes de confianza de los actores involucrados. Los hallazgos permiten concluir que la protección está concentrada en las personas objeto de reasentamiento mientras que la atención del Estado a los moradores que permanecen en el sector es bastante incipiente.

Por otro lado, Montoya (2014), analiza el papel del Estado antes y después de la incursión del modelo denominado Urbanismo Social en la ciudad. La autora señala que con su incursión se pasa de un “Estado de tierra”, represor y coercitivo a un “Estado de agua”, conciliador, incluyente y participativo. En ambos casos con un interés claro de control en el espacio. Concluye que en la actualidad el Estado es una mezcla de ambos, para lo que utiliza la metáfora del Estado anfibio, donde predomina un discurso incluyente con el fin de garantizar las condiciones para la atracción de la inversión extranjera, mientras que, simultáneamente se siguen

desarrollando políticas donde el uso del monopolio de la fuerza pública es común para garantizar el orden y el control en el espacio.

En la misma línea, Mesa et al (2018), realizó un estudio titulado “víctimas de un desarrollo impuesto” donde los investigadores buscaban analizar cómo los megaproyectos que el Estado desarrolla en la ciudad de Medellín generan procesos de gentrificación debido a la inexistencia de un instrumento legal que protegiera a los moradores tradicionales de estas zonas. Entre varias intervenciones que analizaron, tuvieron en cuenta el tranvía de Ayacucho, el parque Bicentenario y demás obras del PUI centro oriental. Esta investigación señala la importancia de una política pública de moradores acorde que garantice el reconocimiento de los derechos de los habitantes tradicionales de los espacios donde se desarrollan los proyectos del Estado y el privado.

En conclusión, luego de revisar la amplia literatura relacionada con el tema de estudio e identificar los aportes históricos, metodológicos y conceptuales, es preciso afirmar que, si bien Ayacucho y el centro de la ciudad de Medellín han sido un espacio estudiado desde diferentes enfoques, principalmente histórico, y que a nivel nacional e internacional ha ganado relevancia el estudio de la producción del espacio, con estudios serios y profundos sobre el tema, en la ciudad de Medellín no se ha publicado un estudio semejante al que se propone en este ejercicio investigativo, donde se encuentren los tres agentes con sus intereses, se plantee una relación centro periferia articulada por un eje como la calle Ayacucho y a la vez se describen los tres tramos, ya que la mayoría de los estudios dan prelación a uno de los agentes, lo que permite a los investigadores mayor foco de acción metodológico y conceptual, mientras que otros estudios se han concentrado en el centro de la ciudad, en uno o dos tramo, o en parte de ellos.

Así mismo, si bien este ejercicio supone un reto por lo ambicioso que puede considerarse. Dado el estado actual de la producción investigativa, a nivel local, nacional e internacional, se consideró prudente emprender, ya que la producción académica, plantea un avance y la oportunidad para rescatar los valiosos aportes de investigaciones anteriores que cuentan con la madurez conceptual y metodológica suficiente para aventurarse a realizar dicha labor.

1.5 Metodología

La presente investigación tiene como preocupación entender la realidad tal cómo ella es, en su movimiento y contradicción, entendiendo que Ayacucho como eje articulador de una ciudad está vinculado histórica y escalarmente con el sistema político y económico. Este desafío reconoce que la calle Ayacucho tiene una singularidad, es decir, unas características que la hacen única, inédita; que tiene una particularidad que la conecta con otras ciudades del mundo y una universalidad que la conecta con el sistema económico mundial (Tonet, 2016).

Esto quiere decir, que analizar o comprender Ayacucho es una comprensión en diferentes escalas, partiendo que la reproducción del capital se materializa en singularidades como la calle Ayacucho. En la búsqueda de un método que permita realizar este ejercicio se consideró pertinente la propuesta de Lefebvre con su método regresivo progresivo el cual propone:

[...] un estudio «retro» del espacio social en su historia y génesis, a partir del presente se remonta hacia esta génesis para después regresar sobre lo actual, lo que permite entrever, si no prever, lo posible y el futuro. Este procedimiento deja lugar a estudios locales, en diferentes escalas, insertándolos en un análisis general, en la teoría global (Lefebvre, 2013, p. 58).

Los elementos para tener en cuenta, así como las técnicas usadas para generar información estuvieron amparadas en sus postulados. En consecuencia, es importante, antes que nada, reconocer los tres momentos que constituyen su método, los cuales son sintetizados por (Zamora, 1963), de la siguiente manera:

Momento descriptivo: observación (sobre el terreno), previa la información de la experiencia y de una teoría general. Prudente uso de técnicas de encuesta (entrevistas, cuestionarios y estadísticas).

Momento analítico-regresivo. Esfuerzo por situar exactamente en el tiempo el hecho.

Momento histórico-genético. Estudios de las modificaciones de la estructura “datada”, por su desenvolvimiento ulterior (externo o interno) y por su subordinación a las estructuras de conjunto. Clasificación genética de las formaciones y estructuras en el cuadro de proceso de conjunto. Esfuerzo por encontrar lo actual que ha sido precedentemente descrito, pero comprendido: explicado (p. 203).

Dando cumplimiento a la propuesta de método enunciado anteriormente se desarrolló la metodología respondiendo a cada uno de los objetivos específicos. Así, teniendo en cuenta la historicidad del espacio social para encontrar las determinaciones en el presente y la revisión de los agentes en este proceso. En consecuencia, la presente investigación tomó como objeto de estudio los diferentes agentes que tienen interés sobre Ayacucho, para ello se consideró la propuesta de (Correa, 2004) que reconoce tanto el Estado, como a los agentes asociados al capital inmobiliario-financiero. Por otro lado, se consideraron los grupos sociales entendidos a partir de las prácticas socio espaciales que se dan en Ayacucho.

En consecuencia, para este estudio, el Estado se materializa en entidades como: La Secretaria de Planeación Municipal, Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (Metro de Medellín), Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), El Instituto Social de Vivienda y hábitat de Medellín (ISVIMED) y la Gerencia del centro. Y la Empresas Públicas de Medellín (EPM). Por otra parte, el capital inmobiliario-financiero se entendió como: las diferentes constructoras que hacen presencia en el sector, los dueños de los centros comerciales y almacenes (grandes superficies), así como las promotoras inmobiliarias que hacen posible la construcción y difusión de estos, a saber: La Cámara Colombiana de la Construcción CAMACOL seccional Antioquia, La Lonja Propiedad Raíz, entidades financieras y constructoras, el Grupo Empresarial Antioqueño (GEA) y los turistas.

Para completar la triada, los grupos sociales se desagregan según sus prácticas socio espaciales las cuales, a diferencia de los otros agentes no generan lucro, sino que están en el marco de la supervivencia y se clasifican en: habitantes tradicionales (han vivido por más de quince años, estos pueden ser propietarios de sus viviendas o pagan arriendo), nuevos habitantes (viven en el sector desde hace cinco años o menos), comerciantes formales e informales y transeúntes.

Es de anotar que se hizo uso de diferentes técnicas de recolección de información como revisión de fuentes primarias y secundarias. Para dar cumplimiento al primer objetivo se realizó una búsqueda en el archivo municipal en la Biblioteca Pública Piloto donde se encontraron documentos históricos de planeación y algunos mapas antiguos. Se visitó el archivo de prensa de la Biblioteca de la Universidad de Antioquia donde se revisaron periódicos locales de los últimos treinta años. Para este fin se seleccionaron los siguientes diarios locales (El Colombiano, El Tiempo, Centrópolis, El Mundo, Universo centro y el Álbum). Además, el Radio periódico El Clarín del Archivo Histórico de Medellín. También se consultaron textos históricos, tesis doctorales y de maestría de las diferentes universidades del Medellín sobre la historia de la ciudad con una aproximación histórica que permitiera dar cuenta del papel de Ayacucho en la ciudad. Por último, se realizaron entrevistas a personas que han habitado el sector por más de 30 años y a historiadores interesados en el centro de la ciudad, los cuales dieron testimonio de la constitución histórica del espacio.

Para dar cumplimiento al segundo objetivo se realizaron recorridos territoriales periódicos entre julio de 2019 y junio de 2020, a diferentes horas del día (Mañana, tarde y noche) para evidenciar la transformación dinámica del espacio. Así mismo, a través de la observación participante se elaboró un diario de campo donde se evidenciaron los diferentes agentes y sus

diferentes manifestaciones en el espacio, se realizaron tomas fotográficas que permitieron evidenciar de manera gráfica la transformación de Ayacucho y los agentes en el espacio. Posteriormente se pasó a analizar la información secundaria con base en los antecedentes recolectados con anterioridad (Planes de Ordenamiento Territorial, Planes de Desarrollo y planes del centro), para evidenciar el papel de los diferentes agentes en los últimos 30 años. De esta manera, se pudo realizar una caracterización de los agentes y realizar un acercamiento a sus intereses.

A continuación, se realizaron entrevistas semiestructuradas a los representantes de los agentes identificados hasta llegar a un punto de saturación, estas tuvieron lugar entre el mes de septiembre y octubre de 2019 y entre abril y julio de 2020. La mayoría de estas entrevistas se realizaron de manera virtual dada la situación de aislamiento social por la crisis del denominado coronavirus COVID-19 que se presentaba en el momento de aplicar este instrumento en el año 2020. Por tanto, fue necesario hacer uso de video llamadas y video conferencias a través de aplicaciones como WhatsApp, Zoom y Teams, dejando grabación del audio de estos encuentros. Es importante subrayar que siempre se solicitó autorización para realizar la grabación y se envió consentimiento informado vía e-mail, sin embargo, no siempre se obtuvo respuesta del correo. No obstante, la autorización quedó registrada en todos los audios.

Luego de esto se procedió a codificar los agentes y a asignarles un número, (para el caso de aquellos agentes que tenían más de un entrevistado). La codificación se realizó de la siguiente manera: Agentes del Estado: Gerencia del Centro (EC), EDU (EE), ISVIMED (EI), Metro de Medellín (EM), Planeación Municipal (EP), EPM . Representantes del sector inmobiliario: Agencias Inmobiliarias (IA), Camacol (IC), La Lonja Propiedad Raíz (IL), Turistas (UV). Usuarios del espacio: Habitantes tradicionales (UT), Habitantes nuevos (UN), Transeúntes (UP).

Posteriormente, se transcribieron las entrevistas y a través del software Nvivo se procedió a analizar la información recolectada teniendo en cuenta algunas categorías que emergieron de la realidad en el proceso de investigación y otros conceptos claves que aportó la teoría. De esta manera, se logró evidenciar en un primer momento los intereses de los agentes y consecuentemente develar las contradicciones entre estos.

Así pues, Entendiendo que la contradicción se destaca como una categoría esencial del materialismo dialéctico, que está presente como ley fundamental, como la unidad y la lucha de los contrarios, como fuente genuina del movimiento, de la transformación de los fenómenos donde los contrarios no existen independientemente (el uno sin el otro) sino que constituyen la unidad de los contrarios que se interrelacionan porque en esencia son semejantes (Triviños, 1987), se logró develar las contradicciones entre los intereses de los agentes por este espacio.

Finalmente, se construyeron algunos indicadores que reflejan cómo ha sido la producción del espacio de la calle Ayacucho en los últimos 30 años, para esto se tuvo en cuenta, además del análisis de la información obtenida durante las dos fases anteriores, algunas bases de datos oficiales como: Datos Abiertos Colombia, datos del Fondo de Promoción Turística FONTUR, el DANE, Open Data de la Alcaldía de Medellín y Medellín Cómo Vámos. Algunos de estos indicadores son:, nuevos edificios-residenciales y comerciales-en Ayacucho, cambio en el porcentaje de turistas que ingresaron a Medellín, identificación de referentes en el espacio (habitantes versus turistas), entre otros. Indicadores que se muestran de manera gráfica y se explican en el texto.

Por otro lado, es de anotar que la validez del presente trabajo investigativo se entendió desde la perspectiva de Lincoln y Guba (1985). En consecuencia, se realizó triangulación de los datos obtenidos buscando contrastar las fuentes. Los datos históricos que emergieron en

entrevistas se triangularon con información oficial de los archivos históricos, con historiadores, con reportajes y crónicas de los diarios seleccionados. De igual manera, se hizo con la información actual que aportaron los entrevistados, las tesis de maestría y doctorado, y los documentos oficiales; el análisis que se realizó se socializó con los involucrados que participaron en la investigación con el fin de verificar que la información consignada representara de la manera más cercana posible lo que ellos quisieron manifestar.

Por último, las acciones metodológicas de esta investigación estuvieron dentro de un marco ético. En consecuencia, una vez se definió la muestra, se contó con un consentimiento informado para la aplicación de técnicas e instrumentos de recolección de información como se evidencia en la sección de anexos, el cual firmaron cada uno de los participantes que de manera presencial o virtual colaboró con la investigación, asegurando el anonimato, la fiel reproducción de los datos suministrados y el uso exclusivamente académico de estos; lo anterior dando cumplimiento a la Ley de habeas data (República de Colombia, 17 de octubre de 2012). De igual manera, como se manifestó en el componente de validez, se realizó una devolución a los diferentes agentes para asegurar que la información fue responsablemente tratada, que los nombres no se publicaron y para informar sobre los hallazgos de la investigación en busca de identificar cualquier error o malinterpretación antes de su publicación.

Capítulo 2. Proceso espacial de Ayacucho. Una mirada a sus matrices estructurantes físicas, sociales, económicas y políticas

El espacio se define como un conjunto de formas representativas de las relaciones sociales del pasado y del presente y por una estructura representada por las relaciones sociales que ocurren ante nuestros ojos y se manifiestan por medio de los procesos y las funciones (Santos, 2000, p. 138).

Hablar del proceso espacial en la ciudad capitalista implica comprender este espacio como el escenario privilegiado donde varios procesos sociales tienen lugar, entre los que se destacan la acumulación y la reproducción social. Estos procesos crean funciones y formas espaciales. Es decir, crean actividades que se materializan distribuyéndose espacialmente, constituyendo así la organización del espacio. Para que esto se dé, es necesario de un elemento viabilizador que está conformado por un conjunto de fuerzas actuantes a través del tiempo, que son puestas en acción por los agentes modeladores. Así surgen los procesos espaciales que describen las localizaciones y relocalizaciones tanto de actividades como de la población en la ciudad a través del tiempo (Correa, 2004). En esta misma línea, Lefebvre (2013) señala que cada modo de producción tiene un espacio que le es propio, por lo que la transición de un modo a otro engendra, a su vez, la producción de un nuevo espacio. De esta manera, se puede concluir que la ciudad es un producto ante todo histórico, fruto de un proceso interminable de relación entre grupos sociales.

En este orden de ideas, describir el proceso espacial en Ayacucho implica hacer una revisión del pasado, pero no por la historia misma, sino en búsqueda de encontrar cómo ha sido producido el espacio y cómo a través de las rupturas generadas en la estructura social, económica y política, el espacio se transformó de una u otra manera por el rol de los agentes y sus intereses, los cuales en la sociedad capitalista no sólo alteran el espacio sino el tiempo, ya que como señala (Harvey, 1990), el capitalismo ha sido revolucionario en relación a ellos, redefiniéndolos permanentemente acorde a sus necesidades y requerimientos .

Ahora bien, antes de iniciar este recorrido es importante señalar que, la historia de Medellín se ha contado en diferentes oportunidades y desde diferentes ópticas. Algunas aproximaciones enfocadas en su proceso de urbanización, otras en su crecimiento económico marcado por la minería, la agricultura, la industria textil y el comercio; otros se han dedicado a estudiar los procesos de migración de los que construyeron ciudad, incluso desde las relaciones entre amos y esclavos, entre blancos y libres en la Medellín colonial. El nivel de rigurosidad con que estos ejercicios han sido abordados, arroja como resultado un amplio abanico de posibilidades para acercarnos a la historia de la ciudad, lo cual supone un reto y una responsabilidad al mismo tiempo. Máxime cuando hay una pretensión por realizar una aproximación histórica haciendo un énfasis en la calle Ayacucho en la búsqueda de entender las determinaciones que la constituyen física, social, política y económicamente.

Dicho esto, y sin el ánimo de desconocer los valiosos aportes que han hecho historiadores, estudiosos de la ciudad y de la vida cotidiana, este capítulo reconoce la ardua labor de (ensayistas, cronistas y tesistas), y su esfuerzo por registrar entre las páginas los hechos que marcaron nuestra historia, hechos que no han estado aislados, sino que por el contrario se encuentran conectados con la realidad latinoamericana y del mundo a través de una relación escalar que no es vertical, sino que mantiene un movimiento de ida y vuelta todo el tiempo.

De esta manera, la comprensión de Ayacucho se hace teniendo en cuenta que no es posible entenderlo aislado en la ciudad, sino conectado con otras calles, carreras y avenidas que son paralelas y transversales a ella, al centro de la ciudad, a sus puntos de referencia próximos y a los barrios residenciales que se construyeron y se transforman a lado y lado de ella. Tampoco es posible comprender la historia de este espacio de manera lineal sino de manera diacrónica y en

un ejercicio constante de revisar el pasado para entender el presente, esto en consecuencia con el método progresivo regresivo.

Así pues, con el ánimo de distinguir ciertas rupturas en el tiempo, se realizó una división por periodos que describen la constitución de Ayacucho en paralelo al desarrollo de la ciudad. Los periodos para estudiar fueron: a) El sitio de Aná, los primeros años de la villa y el nacimiento de Ayacucho (1541-1889); b) Medellín (1890-1929) Las bases para el despertar de la ciudad y su impacto en Ayacucho; c) Medellín y Ayacucho 1930- 1988, esplendor y ocaso del centro de la ciudad en la era de la expansión periférica. Por último, se tuvo en consideración una aproximación al periodo del que se ocupa a profundidad esta investigación el cual fue titulado: d) El proceso espacial bajo la lógica neoliberal. Medellín y Ayacucho (1990-2020), y dado la ruptura que se presentó en el año 2020 con la crisis sanitaria, se dedicó un título en el que se buscó describir este momento histórico que marcó a Ayacucho, la ciudad y al mundo, a saber: e) Ayacucho frente a la parálisis mundial del consumismo. La crisis sanitaria y económica del 2020 y su efecto en el proceso espacial.

A continuación, me permito precisar algunas cuestiones geográficas que nos permitan entender a qué hacemos referencia al hablar de Ayacucho para de esta manera entender la importancia de esta calle en la ciudad y el país.

2.1 Ayacucho en contexto: Ubicación geográfica de Medellín y Ayacucho

Al noroccidente de Suramérica se encuentra la República de Colombia. Bañada por el océano Atlántico y Pacífico, atravesada por las tres cordilleras: central, oriental y occidental, dividida política y administrativamente en un distrito capital y 32 departamentos. En el centro del país se localiza Antioquia, uno de los 32 departamentos cuya capital es la ciudad de Medellín

(Figura 17), la segunda ciudad más importante del país, también conocida como la ciudad de la eterna primavera por su clima de 24° C en promedio durante todo el año.



Figura 17. Ubicación geográfica de Medellín en Suramérica
Fuente: Instituto de Estudios Urbanos UNAL.

Medellín está localizado en el Valle de Aburrá, en el centro del Departamento y conforma, junto con otros nueve municipios, el Área Metropolitana. El territorio municipal asciende a 37.621 hectáreas y la ciudad se extiende longitudinalmente sobre el eje natural del río Medellín enmarcada en dos ramales de la cordillera central, con altitud variable entre 1.460 m.s.n.m. en la confluencia de las quebradas La Iguaná, Santa Elena y el río Medellín, y 3.200 m.s.n.m. en los Altos del Romeral, Padre Amaya y Las Baldías al occidente. Su precipitación promedio anual es de 1.571 mm (Concejo de Medellín, 2006).

En la actualidad, según el censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia DANE, en el año 2018 la población de Medellín ascendía a 2.376.337 habitantes. La ciudad se encuentra dividida político y administrativamente en cinco corregimientos y 16 comunas, (compuestas por diferentes barrios). Estas comunas se agrupan en zonas, a saber: zona nororiental, centro oriental, sur oriental, noroccidental, centro occidental y

sur occidental. Así pues, en la zona centro oriental de la ciudad de Medellín se pueden identificar las comunas 8, 9 y 10 como describió inicialmente.

Estas comunas son atravesadas por una de las calles más tradicionales de la ciudad, La calle 49, conocida como Ayacucho, calle que es un referente de la zona Centro Oriental por ser considerada la espina dorsal que soporta los barrios que se abren paso a lado y lado de ella, ya que es una vía arteria para la movilidad que atraviesa el centro de la ciudad superándolo hasta convertirse en la vía al corregimiento Santa Elena y a la vez con el oriente del departamento. Así pues, a la fecha, Ayacucho cuenta con 51 cuadras (Desde la carrera 61, en el río Medellín hasta las carreras 10 en la vía a Santa Elena) y una extensión aproximada de 5, 5 Kilómetros.

La topografía de esta zona se caracteriza por su diversidad, desde áreas planas en el tramo uno y dos, hasta laderas con pendientes medias y altas en el tramo tres, las cuales constituyen barreras y obstáculos físicos que condicionan el desarrollo urbanístico. Las quebradas que atraviesan la zona son: Santa Elena, La Parra, Santa Lucía, La Cangreja y La Pastora; de todas las anteriores es la quebrada Santa Elena la que se ha hecho sentir con más fuerza en Medellín por los desbordamientos que ha causado graves destrozos a través de la historia (Naranjo, 1992), así como por su importancia en la configuración del proceso espacial como lo muestra la figura 18.

Una última precisión con respecto a la toponimia de la calle en cuestión: Hablar de Ayacucho es hacer referencia a un nombre que persiste en el imaginario colectivo. La nomenclatura colonial, que hacía uso de aspectos de la vida cotidiana para nombrar las calles y caminos, reconocía a la hoy calle 49 como "*Calle de la Amargura*", esto debido a que las carrozas fúnebres que iban camino al cementerio San Lorenzo debían recorrerla. Sin embargo, en el siglo XIX pasó a llamarse "*Ayacucho*" para conmemorar la gesta

2.2 El sitio de Aná, los primeros años de la villa y el nacimiento de Ayacucho (1541-1889)

Para entender las matrices estructurantes de Ayacucho es necesario volver en el tiempo y analizar lo que fue el valle de Aburrá en tiempos de la colonia, para así tratar de develar su importancia y los nexos que se tejen a través del tiempo. Lo primero que hay que decir es que, si bien este valle ya estaba poblado por indios de diferentes tribus, las transformaciones que se dieron a partir del arribo de los colonizadores sirvió como punto de partida para realizar esta aproximación, esto debido a la información disponible y por el cambio en los modos de producción que supuso el proceso de colonización.

Así pues, desde el primer intento sin éxito, de la empresa conquistadora de Jorge Robledo (1541), pasando por los títulos de concesión en 1588 en el valle de Aburrá y los actos del visitador Francisco Herrera (1615) que en marzo de 1616 formó el pueblo y resguardo de San Lorenzo de Aburrá, actualmente parque del Poblado (Álvarez, 1996), el valle de Aburrá ha sido sitio de interés por lo fértil de su suelo, su temperatura favorable y su riqueza hídrica. No obstante, el proceso de densificación por parte de los colonos inició de manera tardía en comparación con otros lugares del país y de la región, como fue el caso de Santa Fé de Antioquia, Cáceres y Zaragoza donde el proceso de asentamiento se llevó a cabo previamente debido a la riqueza de minerales presentes en estos municipios (Londoño, 2002).

Ahora bien, a pesar de que los primeros asentamientos en el valle de Aburrá tuvieron lugar en San Lorenzo, es pertinente señalar que paradójicamente, la crisis minera, después de 1630 favoreció las migraciones al valle de Aburrá y con esto la formación de nuevas haciendas (Álvarez, 1996). Así dueños de minas y esclavos invirtieron en ganado, maíz y otros recursos agrícolas en estas tierras. Otro factor importante que destaca Suárez (1993), fue el descubrimiento de minerales en los Osos y Guarne, por esta misma época, razón por la

cual el valle de Aburrá se convirtió en el centro de abastecimiento de estos lugares y atrajo a más migrantes. En consecuencia, a medida que el número de indios disminuía, al punto que para 1669 sólo quedaban cinco, los nuevos pobladores aumentaron y ocupaban más tierras del resguardo (Patiño, 1985).

Estos nuevos pobladores estaban lejos de ser un grupo homogéneo como lo reconoce Álvarez (1996), luego de revisar las partidas de matrimonio de la parroquia San Lorenzo y concluir: “A los reductos indígenas y forasteros se iban sumando, en los hatos y en las zonas circundantes, los mestizos, los mulatos, los negros libertos, los desertores, los buscadores de fortuna y algunos cimarrones” (p. 61). No obstante, agrega el autor, como las leyes de segregación impedían que los libres-mestizos y mulatos permanecieran en las tierras del resguardo, estos se desplazaron al sitio de Aná (Actual Parque Berrío).

Allí, en 1649 en cabeza del padre Juan Gómez de Ureña, párroco del poblado de San Lorenzo de Aburrá, levantaron otra iglesia, bajo el amparo de la Virgen de la Candelaria, iglesia que en 1659 se convirtió en Parroquia (Piedrahita, 1982). De esta manera, se daría inicio a los terrenos circundantes a Ayacucho bajo el amparo del poder eclesiástico que reafirmó su importancia en la constitución del sitio, dejando su huella hasta la actualidad, ya que además de la tradicional iglesia La Candelaria, se construyeron diferentes lugares de congregación de fieles a través de los años entre las que se destacan sobre Ayacucho, de abajo a arriba, las siguientes iglesias: San Juan Bosco, San José, San Ignacio, Sagrado Corazón y Santa Mónica. Esta proliferación de templos católicos tendría un impacto no sólo en el paisaje sino también en el imaginario, la cultura y la ideología conservadora por la que se caracterizó Medellín, punto que más adelante se mostrará con más detalle.

Retomando el crecimiento del valle de Aburrá hay que resaltar que, debido a la forma descontrolada y poco centralizada de la población, se dio la expedición de la Real Cédula del 17 de mayo de 1666 por petición de los habitantes del valle de Aburrá, la cual mandaba a fundar uno o más pueblos con mulatos y mestizos que andaban dispersos y no eran circundantes con la ciudad de Antioquia. En consecuencia, el gobernador Montoya y Salazar dispuso el sitio de Aná para este fin en el año 1671. Sin embargo, debido la oposición que esto generó por parte de las autoridades de Santa Fé de Antioquia que se sentían amenazados por el potencial del incipiente poblado, y a la negativa del gobierno central, el sueño de convertirse en villa sólo logró materializarse en el año 1675 (Álvarez, 1996).

Es preciso recordar que el criterio para la elección del sitio de Aná era que allí se asentaban 30 familias españolas y otras tantas mestizas y multas. La realidad era que la recién fundada villa de Aná contaba con “61 familias libres, mestizos y mulatos representaban más del triple de las familias blancas, que sólo eran 19 y los indígenas apenas sumaban cinco” (Álvarez, 1996, p. 61). El sitio era básicamente un pequeño caserío como se muestra en la figura 19, comprendido entre las actuales calles Ayacucho y La Playa y entre las actuales carreras Junín y Cundinamarca (Álvarez, 1996) Así pues, se puede inferir que Ayacucho estuvo vinculado, aunque no como calle, con el nacimiento del sitio y la villa de Aná.

De hecho, como menciona (Ramírez, 2015) la vía que comunicaba a Medellín con Rionegro no era Ayacucho como lo conocemos hoy, sino un camino que bordeaba las fincas, este camino era conocido como “Tirabuzón” debido a las muchas curvas que tenía. Según agrega Ramírez, tuvieron que pasar varios años para que los dueños de estas propiedades dieran vía libre a la vía que se convertiría en el eje que conectaría la provincia con el mundo.



Figura 19. Ayacucho en el Plano de Medellín de 1675

Fuente: Germán Suarez Escudero

Por otro lado, la creación de la villa atrajo a nuevos pobladores de diferentes etnias, indios de diversos lugares y los esclavos que venían con los europeos. Según lo señala Álvarez (1996), entre 1675 y 1730 contrajeron matrimonio en Medellín más de medio centenar de europeos que dieron origen a muchos de los apellidos que comúnmente se conocen como antioqueños, apellidos que marcaron la historia de la sociedad Antioqueña ya

que definieron en gran medida la economía de la región, los procesos de colonización de otros municipios, se convirtieron en los dueños de grandes porciones de tierra y de minas, crearon bancos y conformaron las grandes élites de la época (Uribe y Álvarez, 1998).

Con la fundación de la Villa y el crecimiento urbano se evidenció, en paralelo, la legitimación de la expropiación en este espacio con miras a adecuarlo para unos pocos bajo conceptos elitistas y de planeación “organizada” en un intento por concebir el espacio (Lefebvre, 2013). Así pues, bajo la premisa de “establecer un nuevo orden en el poblamiento urbano” el cabildo ordena el 03 de enero de 1676: “Que los indios, mulatos y mestizos que vivan inmediatos a la plaza principal se retiren a los arrabales donde se les dé solares y los que tuvieren ocupados en lo inmediato a la plaza principal se repartirán a las personas españolas y de más lustre” (Monsalve, 1937, p. 95). Así, quedó marcado en la historia de Ayacucho el primer proceso de segregación avalado legalmente.

De esta manera, la Plaza mayor y sus alrededores más inmediatos, entre ellos Ayacucho, se convirtieron en sectores privilegiados a los que solo podían acceder unos cuantos, dando inicio a la dialéctica centro y periferia en la ciudad, donde la expulsión de unos, era necesaria para la apropiación de otros. Estos acontecimientos se repetirían en el futuro aludiendo a diferentes causas, generalmente al progreso, como resalta González (2018).

Por otro lado, según señala Casas (1996), gracias a la creación de la Real Contaduría en Medellín en 1763 se favoreció la autonomía de la villa en el manejo de los asuntos comerciales y con ello la apertura de otras rutas desde el río Magdalena hasta el oriente de la provincia. Así, la villa se convirtió en zona de paso de mercancías entre el oriente y la capital

de la región agudizando la rivalidad entre Medellín y Santa Fé de Antioquia. Conflicto seguido de cerca por Marinilla y Rionegro que también buscaban protagonismo en la región.

El comercio se convirtió entonces en la actividad que potenció el desarrollo económico de la villa. Sin embargo, a pesar de que entre 1763 y 1776 los comerciantes pertenecían a todos los niveles económicos, a partir de esta última fecha y hasta la primera década del siglo XIX, el número de comerciantes disminuyó y pasó a concentrarse en manos de unos pocos creándose las élites. Esto se vio favorecido en gran parte por el cambio en la política comercial de los borbones a finales del siglo XVIII. De esta manera, se favorecieron las importaciones de países europeos diferentes a España. Así, los comerciantes con más poder adquisitivo obtenían las mercancías en Cartagena o Santa Marta para conducir las a Medellín y asumían los altos costos que suponía la larga travesía por el río Magdalena hasta el oriente Antioqueño, por esta razón aquellos que no tenían el suficiente capital quedaban por fuera del negocio a la vez que se agudizaba la brecha de desigualdad entre ellos (Casas, 1996).

Como consecuencia Uribe y Álvarez (1998), destacan los matrimonios entre hijas de comerciantes locales con comerciantes venidos de España o criollos para perpetuar las condiciones económicas de las familias y mantener cerrada la trama no solo comercial sino también política entre las mismas familias. De ahí que, como se ha intentado mostrar los apellidos y las relaciones entre familias para constituir las élites cobren suma importancia para la economía y la política de la región, afectando las decisiones en términos de planeación urbana e ideas de progreso.

Así mismo, es importante destacar la posición geográfica de Medellín como elemento crucial para el desarrollo de la actividad comercial. Situada entre Rionegro y la capital de la

provincia, la villa jugó un papel clave en el tránsito de mercancías que se introducían a la provincia en el siglo XVIII a través del camino del Nare (Figura 20), potenciándola a tal punto que no solo riñó con Santa Fé de Antioquia, sino que frente a toda oposición logró obtener el título de ciudad en 1813, y convertirse en la capital de Antioquia en el año 1826.



Figura 20. Camino del Nare

Fuente: Raíces Paisas <https://raicespaisas.wordpress.com/2014/09/02/caminos-de-antioquia-el-camino-del-nare/>

Consecuentemente con el desarrollo de la villa y dada la marcada influencia de la iglesia católica, en el año 1803, el presbítero fray Rafael de la Serna puso la primera piedra del conjunto de los franciscanos, que a partir de entonces fue llamado Plazuela de San Francisco (Figura 21) (tramo dos de Ayacucho), posteriormente llamada Plazuela San Ignacio (Figura 22) y finalmente, aunque con poca aceptación en el imaginario de los habitantes plazuela José Flex de Restrepo. Este complejo incluía colegio, convento y capilla, y pese a que en 1810 se detuvieron los trabajos por la revolución de independencia, finalizó sus obras años después, por lo tanto, para el año

1822 el vicepresidente Francisco de Paula Santander decretó la creación del Colegio de Antioquia, que debía funcionar en el convento construido por los franciscanos; así la iglesia también pasó a ser propiedad del colegio. De esta manera, se configuró el primer núcleo educativo en la ciudad de Medellín y a partir de este se desarrollarían otras instituciones de educación y viviendas para acoger a los estudiantes que llegaban de otros pueblos (Montoya, 2013).

A pesar de que el colegio inició a funcionar en el año 1822 cerraría sus puertas en el año 1823, ya que durante la rebelión de José María Córdova serviría como cuartel por primera vez. Años después, en 1871, se ordenó establecer la Universidad de Antioquia en este recinto, sin embargo, para 1879 la universidad fue desocupada a causa de la guerra civil. Finalmente, para el año 1913, luego de las ocupaciones militares, se decidió construir el Paraninfo de la Universidad que fue inaugurado en 1916 (Montoya, 2013).

Los años pasaron y los edificios fueron sometidos a reparaciones y restauraciones para garantizar su conservación, la plazuela fue remodelada conservando solo la fuente y el claustro fue adquirido por la caja de compensación Comfama para actividades culturales y educativas. Valga la pena mencionar que en 1982 el Paraninfo de la Universidad de Antioquia fue declarado monumento nacional y Para el año 2013 el conjunto arquitectónico, conformado por la Iglesia de San Ignacio de Loyola, el Claustro y el Paraninfo de la Universidad de Antioquia, fue declarado Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional (Montoya, 2013), convirtiéndose en uno de los pocos lugares que goza de este reconocimiento en la ciudad.

En la actualidad la plazuela es lugar de venteros ambulantes, ancianos que ven pasar las horas jugando ajedrez o intercambiando billetes como es común en las plazas de la ciudad. Además, desde 2007 en estos espacios desarrollan el proyecto San Ignacio, distrito cultural y

patrimonial, que además de congregar a las instituciones encargadas de estos espacios reúne a la Antigua Escuela de Derecho, la Fundación Universitaria Bellas Artes, La Pascasia, Taller 7, Homero Manzi, el Archivo Histórico de Medellín, el Pequeño Teatro, el Teatro Popular de Medellín, Elemental Teatro, el Matacandelas, el Metro de Medellín entre otras (Jiménez, 09 de febrero de 2018). Lo que implica que en los planes turísticos este sea un lugar de paso obligado como lo es el parque Berrío o el atrio de la iglesia San José, dejando entrever cómo la historia y la cultura sirven a propósitos mercantiles que buscan lucro a partir del espacio.



Figura 21. Plazuela San Francisco 1875.

Fuente: Gonzalo Gaviria



Figura 22. Plazuela San Ignacio. 2018.

Fuente: Fuente: Robinson Sáenz

Con el desarrollo de la villa, la planeación de la ciudad se dio de manera lenta, consecuentemente con las dinámicas económicas. En esta medida, Ayacucho se configuró como referente y articulador. Prueba de ello es que los primeros planos de la ciudad tomaron como ejes las vías de Ayacucho y Calibío, predominando el sentido oriente-occidente, y a pesar de que en 1874 cobraron gran importancia las vías de Bolívar y Carabobo, por ser esta última la salida al norte, en 1908, se destacó nuevamente Ayacucho como salida al Oriente (Bravo,1991). Lo anterior ratifica la importancia de este eje a través del tiempo. El nacimiento y crecimiento de esa vía es descrito por (Vásquez, s.f) al mencionar.

Ayacucho nació con el barrio Nuevo Mundo o San Lorenzo a fines del Siglo XVIII, ésta vía se conectó con una más antigua que partía de la que hoy es conocida como la carrera Cundinamarca. De las escasas 8 cuadras existentes en 1791 y con los cambios de la ciudad, se pasó a 19 en 1889 y a 29 en la segunda década del siglo XX (p. 28).

Sin embargo, pese a la importancia de esta vía en los primeros años por conectar a la capital de la provincia con el mundo (Europa y Estados Unidos de dónde venían las mercancías importadas), el desarrollo de vías alternas y la construcción del túnel de Oriente en el año 2019

(Figura 23), que comunica al valle de Aburrá con el valle de San Nicolás¹⁷, la vía a Santa Elena ha quedado relegada a una posición de “vía vieja” dedicada al tránsito entre el municipio y el corregimiento. No obstante, la construcción de la mega obra deja claro que la importancia entre los dos valles (valle de Aburrá y valle de San Nicolás) permanece, así como la relación entre Medellín y Santa Elena en el marco de la evolución centro-periferia y urbanidad-ruralidad; elementos que serán tratados más adelante, intentando develar la expansión de Ayacucho hacia el oriente.



Figura 23. Recorrido Medellín- Rionegro a través de diferentes vías.

Fuente: Caracol Noticias

De vuelta al periodo que nos ocupa es importante mencionar que hasta mediados del siglo XVIII, la calidad de las viviendas era precaria, y su tamaño era mediano o pequeño, ya que tenían un solo piso y los materiales que se utilizaban para su construcción era bahareque o tapia, y para el techo se utilizaba paja, pero gracias a la solvencia económica descrita

¹⁷ San Nicolás es el valle en el que se asienta el municipio de Rionegro, tiene un importante papel para Antioquia principalmente porque allí se ubica en la actualidad gran parte de la industria y el Aeropuerto Internacional José María Córdoba.

anteriormente, a partir de esta época empezaron a levantarse casas de dos pisos con techo de teja (Rodríguez, 1996). De esta manera, el espacio empieza a producirse de manera diferencial donde la élite de la época marcaba su capacidad económica ya no sólo por la ubicación privilegiada que tenían sino por la calidad de los materiales de las que estaban construidas sus casas.

Pese a este primer auge económico la vida cotidiana de la época tenía un ritmo lento que sólo era alterado por las fiestas religiosas, la Navidad, la Semana Santa o la noticia del juramento o la muerte de un rey de España y de manera especial la celebración de la fiesta de la patrona de la villa: la Virgen de la Candelaria. El alto costo de estas celebraciones era pagado por la élite del momento y el carácter colectivo de éstas servía de ocasión para el contacto entre clases sociales. Destacaban en estas celebraciones las corridas de toros y las peleas de gallos, aunque también existía una gran afición por los juegos de azar como el naipes y los dados, así como por el billar, la taba de carnero y la mesa de truco (Múnica, 02 de septiembre de 2019). Un fragmento del Periódico El álbum, en el año 1872, evidencia este ritmo lento, donde el columnista señalaba que era casi imposible hacer un periódico de circulación semanal por la falta de elementos para incluir en este:

Falta de elementos para una Revista.

Hacer una revista diaria en Europa será cosa fácil, hacerla semanalmente será cosa más fácil aún; porque allá los acontecimientos se multiplican con asombrosa rapidez, se atropellan si puede decirse así, de un modo que el revistador para cumplir con exactitud y narrar con religiosa precisión, más que escritor tendría que ser taquígrafo, más que taquígrafo tendría que ser rápido como la electricidad y activo y diligente a la manera de esos vientos que todo lo invaden, que todo lo sacuden, que todo lo rozan con sus alas voladoras.

Pero hacer una revista semanal en Medellín, en esta quieta capital, es cosa que da que pensar, y seriamente, porque aquí pasan con frecuencia semanas, meses y hasta trimestres en que ni la estación cambia, ni los arroyos crecen... (El Álbum, 16 de marzo de 1873)

Por último, hay que subrayar la importancia del federalismo en Colombia en las décadas de 1850 y 1880, esta propuesta inspirada en la experiencia norteamericana y la tradición local y municipal española buscaba liberalizar el Estado a través de la descentralización del poder, la separación entre la iglesia y el Estado y una serie de reformas políticas y económicas. En el caso antioqueño se convirtió en una de las hegemonías más sólidas a nivel nacional, conocida como “el federalismo conservador”, esta fuerza política se distinguía por el deseo de la élite antioqueña de diferenciarse de la capitalina prevaleciendo un arraigo a la iglesia católica como institución indispensable para la sociedad en cuanto favorecía la cohesión y el orden social, especialmente en los grandes centros urbanos (Ortiz, 2008)

En síntesis, como se muestra en la línea de tiempo (figura 24), este periodo histórico estuvo marcado por la fundación y crecimiento de la villa; la migración de europeos, de libres y esclavos desde y hacia la villa. Así mismo, la producción del espacio estuvo liderada por familias europeas blancas que ocuparon la plaza central, desplazando a los negros y mestizos a los alrededores. Es decir, paralelo a la fundación urbana se van dando problemas de segregación y se crean las élites con un número reducido de familias.

De igual manera, el papel de la villa es preponderante como lugar de tránsito de mercancías por estar en el camino de Nare, punto de tránsito entre el río Magdalena y Santa Fé de Antioquia, capital de la provincia de la época. Finalmente, con el auge del comercio y la minería, la construcción de la vivienda sufre una transformación a partir de mediados del siglo XVIII adoptando materiales de mejor calidad creándose un espacio diferenciado para la élite



Figura 24. Línea del tiempo. Ayacucho – Medellín (1600-1889)

Fuente: Autoría propia

2.3 Medellín 1890-1929. Las bases para el despertar de la ciudad y su impacto en Ayacucho

Finalizando el siglo XIX diferentes ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar una serie de cambios en su estructura social, física y cultural. Hubo un paulatino crecimiento de la población y con él las tradiciones y los estilos de vida propia de las ciudades se convirtieron en añoranzas para los antiguos pobladores que no lograron interpretar con precisión el nuevo rumbo por el que las metrópolis se estaban introduciendo (Romero 1996, p. 295).

A pesar de que Medellín ostentaba el título de ciudad desde 1813, para mediados del siglo XIX continuaba siendo un pequeño pueblo alejado del panorama nacional debido a sus problemas de conectividad vial. En consecuencia, en 1870 se empezó a planear la construcción del Ferrocarril para conectar con el río Magdalena en dos días, pero no fue sino hasta 1914 que la primera locomotora arribó a Medellín (Gómez, 2012). Este evento cambiaría las dinámicas sociales, económicas y políticas de Medellín e impulsaría el crecimiento demográfico y los procesos de industrialización.

Lejos de ser un evento aislado, se enmarcó en una serie de hitos nacionales e internacionales que estremecieron al país y a la “ciudad” de la época, a los cuales Ayacucho no fue indiferente. Así pues, el corto periodo a analizar (1890-1929) está marcado por la guerra de los mil días (1899-1902), la separación y posterior indemnización por la pérdida de Panamá (1903), los millonarios préstamos que se hicieron en el extranjero, el desarrollo del transporte ferroviario en el país, el nacimiento de la primera empresa textil de Latinoamérica, (La Compañía Colombiana de Tejidos Coltejer, presidida por Alejandro Echavarría Isaza y Vicente B. Villa en 1907 y ubicada cerca de Ayacucho inicialmente), y el auge y desaparición de varias entidades bancarias locales e internacionales que tuvieron su sede en la ciudad y aportaron de manera decisiva a la construcción del sueño de ciudad que la élite tenía.

A nivel internacional estuvo marcado por el inicio y final de la primera guerra mundial (1914-1918) y un proceso de migración del campo a la ciudad debido al despertar de la industria que respondía a la incursión en el mercado mundial de la mayoría de los países suramericanos, lo cual a su vez aceleraría el proceso modernizador (Gómez, 2012). Todo este panorama a diferentes escalas tuvo repercusiones en la producción del espacio y la vida cotidiana de los habitantes de Medellín y la calle Ayacucho como se describe a continuación.

En primer lugar, el final del siglo XIX estuvo marcado por la creación de dos grandes instituciones en la ciudad. Por un lado, en 1890 se fundó la Escuela de Minas cuyo primer director fue el general Pedro Nel Ospina. Esta institución sentó las bases para la materialización de la idea de progreso industrial en Antioquia y gran parte de Colombia, ya que las fábricas, industrias mineras, ferrocarriles y caminos contaron con sus ingenieros (Ochoa, 2004), los lugares en los que se localizó inicialmente estuvieron vinculados a Ayacucho. Así lo manifiesta el mismo autor al señalar: “El primer local que ocupó fue parte de la Universidad de Antioquia, en la Plazuela San Ignacio; y algún tiempo después fue trasladada a la calle Ayacucho, al local que hoy, reconstruido, es el edificio Pielroja” (p. 85).

Una de las construcciones más importantes para la época, considerada el primer acueducto de la ciudad (ubicada en el tramo dos de Ayacucho), se le atribuye a uno de los egresados de la recién creada Escuela de Minas, el joven Antonio J. Duque, quien en 1896 firmó un contrato con el presidente del Concejo, Francisco A. Arango, para construir un depósito de decantación (Figura 25), por el que le pagaron quinientos pesos (Bedoya, julio de 2016). Aunque, como señala la autora, la obra fue declarada obsoleta pocos años después, hoy en día, con las obras del tranvía cobra relevancia y se potencia como atractivo turístico de la zona. Ubicada al lado de la estación Pabellón de agua de este medio de transporte (Figura 26), remite

al visitante a una época que comparte muchos matices con la actualidad, pues constituyó la primera búsqueda por la modernidad. Así lo señala Pablo Aristizábal, director del Proyecto de Arqueología Preventiva Corredor Verde Avenida Ayacucho en el diario Universo Centro:

Este hallazgo no tiene que ver con indios, pero sí con la historia de nuestra ciudad. En esa época estaban como estamos ahora, en la súper innovación. Llegó el alumbrado público, lograron hacer la primera hidroeléctrica en Piedras Blancas; pusieron el primer acueducto... Ahora estamos que tranvía eléctrico para contaminar menos, limpiando el río Medellín con el proyecto de los Parques del Río; las alcantarillas y la quebrada Santa Elena, con Centro Parrilla. La ciudad está en cirugía, para ser más ecológica y sostenible (Bedoya, julio de 2016).

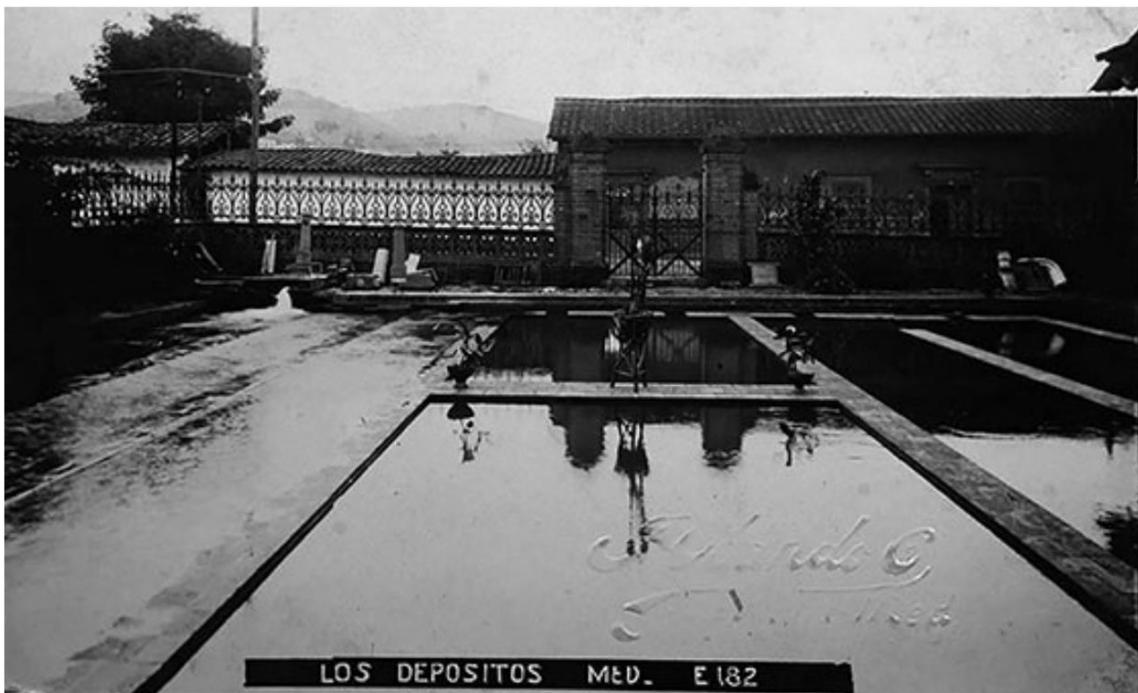


Figura 25. Desarenadero o depósito de decantación de agua del antiguo acueducto de Medellín en pleno uso. Año 1920

Fuente: Biblioteca Pública Piloto



Figura 26. Desarenadero del antiguo acueducto. Actualmente en tratamiento para reapertura como museo. Año 2016

Fuente: Centro de Medellín. Recuperado de: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=399>

La segunda institución que se creó fue la Sociedad de Mejoras Públicas (1899). Constituida inicialmente por un grupo de 23 personajes de la élite antioqueña que pretendía llenar un vacío que el Estado generaba debido a su poca capacidad de gestión. Así, la alta sociedad medellinense de la época centró su atención en realizar intervenciones, en su mayoría urbanísticas, que estuvieran a la altura de la capacidad económica de la ciudad y de su gente, materializándolas en obras tales como la arborización, la construcción de nuevos puentes, la operación del tranvía (1921-1951), empedrados, iluminación navideña, pavimentación y cobertura de la quebrada Santa Elena, esta última obra que obedecía a las recomendaciones de salubristas de la época, tuvo un efecto en el paisaje del centro de la ciudad, especialmente en el tramo uno y dos de Ayacucho en una vía contigua conocida hasta hoy como La Playa.

De esta manera, con recursos propios, algunos préstamos internacionales, la presión de la élite, la formación de profesionales ávidos de transformar la ciudad y los deseos de dejar de lado las costumbres y formas de la vida colonial, se da paso a una era de transformaciones para cambiarle la cara a Medellín.

Además de la imagen, la élite antioqueña buscaba cambiar la mentalidad, es por esto por lo que, las obras de este periodo estuvieron acompañadas de campañas cívicas creadas desde la Sociedad de Mejoras Públicas a través de su Periódico Progreso (1919), posterior Revista Progreso (1926), que entendía el civismo como el espíritu de buscar el progreso por medio de la belleza, la cultura y la cooperación. En consecuencia, saber cuidar lo público por el valor que tiene ese espacio en la ciudad era una premisa fundamental; prontamente este sueño común se convirtió en un sueño de élite pues lo que la SMP concebía como progreso unas maneras propias de EE. UU y Europa, que el resto de la comunidad no terminaba de comprender (Londoño, Higueta y Pareja, 2017). Estas ideas de civismo serían retomadas años más tarde por instituciones como el Metro de Medellín a través de “la cultura Metro” y la alcaldía de Medellín en slogans como “Medellín la más educada” con objetivos similares como cuidar la ciudad y saber comportarse en ella. (Londoño et al, 2017)

Entre las obras que materializaron estos ideales se cuenta con la Fundación Universitaria Bellas Artes (tramo dos de Ayacucho) y el extinto teatro Bolívar (tramo uno de Ayacucho) “[...] tenemos que convencernos de que un buen Teatro es el mejor signo de progreso que pueda mostrar en el día esta pobre Parroquia nuestra, y de que los que inicien su construcción serían dignos de toda estimación y de todo aplauso” (Helios, 26 de septiembre de 1908). Así pues, la construcción del teatro Bolívar en el año 1917, en la calle Ayacucho entre Junín y Sucre, espacio donde funcionaba desde 1836 el Teatro Principal o Coliseo, que alternaba sus funciones con

peleas de gallos hasta finales del siglo XIX, marcó un hito en la historia de Ayacucho, pues no sólo acogía al primer teatro de Medellín sino al más importante de la época con una capacidad de 1200 espectadores (Correa, 2016).

Así mismo, este periodo histórico estuvo marcado por las excentricidades de uno de los personajes más mitificados en Medellín y que influyó de manera profunda en el proceso espacial de Ayacucho: el señor Coriolano Amador. Como lo reconoce Montoya (06 de noviembre de 2018), sus huellas en Medellín van desde el Palacio Amador, ubicado en Palacé (Carrera 50), con Ayacucho –tramo uno-, lugar que en 1938 pasó a ser el Hotel Bristol (hoy demolido) como muestra la figura 27, en su antes y después, hasta obras que se mantiene en el imaginario local como La puerta Inglesa (tramo dos de Ayacucho), estructura que, aunque no existe en la actualidad, persiste en los nombres de algunos locales comerciales en la zona donde antes estuvo ubicada para dar paso a la finca Miraflores, lugar que con los años se convirtió en la casa de ejercicios de Loyola, luego, parte en unidad residencial y en los últimos años pasó a ser el Centro Comercial la Central (fin del tramo dos de Ayacucho e inicio del tercer tramo).



Figura 27. Ayacucho con carrera 50. Antes y después de la demolición del Palacio Amador

Fuente: Leonardo de Constantino en Memoria Visual de Medellín 2017. Recuperado de: <https://www.facebook.com/MemoriaVisualDeMedellin/photos/ayer-y-hoy-palac%C3%A9-paralelo-fotogr%C3%A1fico-entre-una-foto-antigua-y-una-que-tom%C3%A9-hac/10155428565286308/>

Ahora bien, si es cierto que la transformación de la ciudad inició con el paso de Plaza Mayor al Parque Berrio entre 1893 y 1895, lo cual significaba abandonar las costumbres y formas pueblerinas y optar por unas ideas más urbanas, pretendidamente cosmopolitas y progresistas (González, 2018), el tranvía municipal marca un antes y un después no sólo para Ayacucho, sino para la ciudad. Lo anterior, ya que a finales del siglo XIX se venían urbanizando algunos sectores del valle de Aburrá, en especial el occidente de la ciudad, pero los límites naturales que imponía el río Medellín impedían la conexión entre estas zonas (Botero, 1996). Como solución, las rutas que realizaba el tranvía, permitían que barrios como La América, Aranjuez y luego

Buenos Aires a través de Ayacucho (Figura 28), así como Manrique, Sucre, Robledo, Belén y el municipio de Envigado se conectarán, permitiendo que se rompiera la totalidad urbana de Medellín e iniciar la dialéctica centro-barrios (González, 2018).

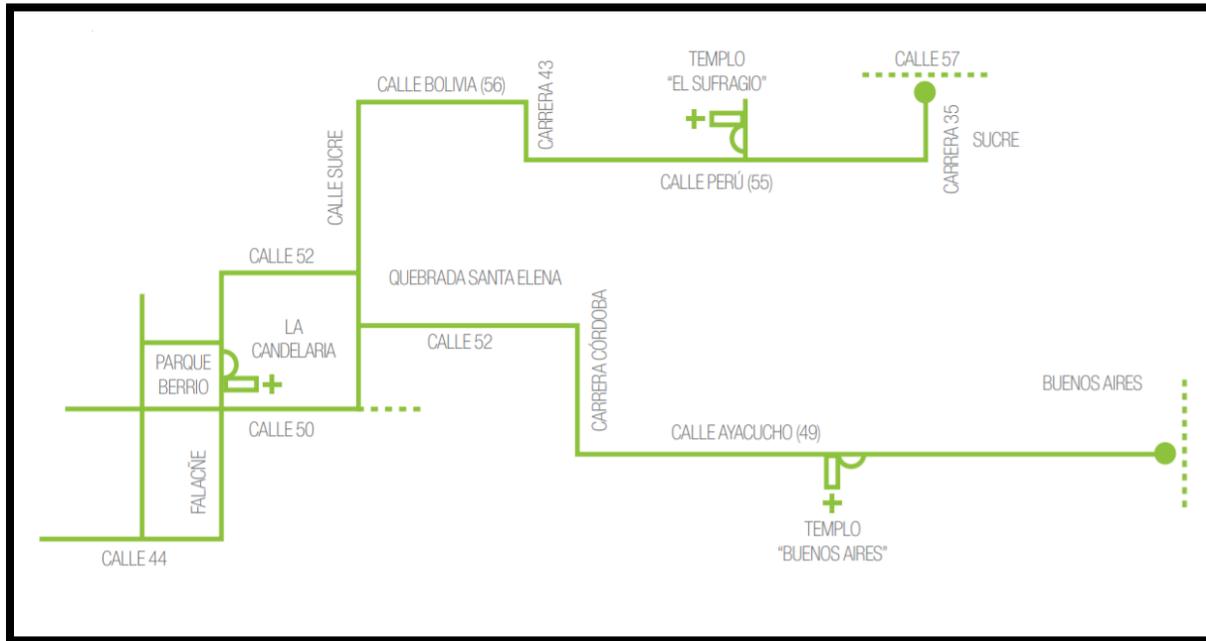


Figura 28. Rutas del primer tranvía eléctrico. Esquema funcional rutas Sucre y Buenos Aires
Fuente: Gómez, 1998

Es de anotar que la construcción de este primer tranvía eléctrico que, llegaba hasta lo que se conocía tradicionalmente como la Puerta Inglesa, hoy carrera 29 donde inicia la pendiente de las Mellizas, generaba unos costos muy elevados que el gobierno local no lograba suplir. Por tanto, se requirió de la presión de los privados para que a través de una inversión de locales y unos préstamos en el extranjero se llevara a cabo dicho proyecto. Ospina, (1966) señalaba:

Dos fueron los contratos celebrados con McDonald, apoderado especial de The Equitable Trust Co. of New York y de los señores G. Amsinck y Co. En el primero, The Equitable Trust Co., poderoso establecimiento bancario, se hacía cargo de la agencia fiscal de unos pagarés municipales redimibles garantizados en oro en tres años y al 6% anual, por dos millones quinientos mil pesos. En el segundo los señores G. Amsinck y Co. de New York, se obligaron a comprar al municipio todos los mencionados pagarés. Estos contratos se formalizaron con escrituras públicas números 364 y 365 del 7 de febrero de 1920, ante el notario primero del circuito (p, 145).

Como señaló el autor, estos multimillonarios préstamos provenían en su mayoría de compañías estadounidenses, lo cual era bastante conveniente en términos económicos si anotamos que, precisamente compañías de este país fueron las que estuvieron al frente del equipamiento de este sistema de transporte (Ospina, 1966), lo cual generó el retorno de los recursos a este país. Así mismo, como si se tratara de un sueño que se repite, el tranvía que regresó como resurgiendo de las cenizas en 2015, fue construido gracias a un préstamo gestionado con la Agencia Francesa de Desarrollo (Diosa y Naranjo, 2017) y como era de esperarse, fueron empresas francesas quienes además de vender los vehículos tranviarios, apoyaron con la asesoría operativa y técnica para su puesta en operación (Duque, 2013).

Así mismo, además del tranvía de 1921 (figura 29), la fiebre tardía por ponerse a la vanguardia dio como resultado una apropiación de un estilo en la arquitectura a la que en su momento se denominó “arquitectura de estilo” hoy conocida como arquitectura republicana, que si bien se construye desde los cánones académicos de la Europa neoclásica del siglo XIX, se reinterpretó teniendo en cuenta los recursos económicos y humanos de la época dando como resultado un estilo un tanto ecléctico (Jaramillo, 2012). Este corto y accidentado periodo dejó huellas en el paisaje de la ciudad, prueba de ello es la estación Medellín del Ferrocarril, ubicada en el sector del actual centro administrativo La Alpujarra, pero también sobre Ayacucho es evidente en el Palacio Nacional diseñado en 1924 por el arquitecto belga Agustín Goovaerts en una manzana ubicada sobre la carrera 52 (Carabobo), entre las calles 48 y 49 (Pichincha y Ayacucho), hoy centro comercial el Palacio, También, en El Palacio de Bellas Artes, diseñado en 1925 por el arquitecto Nel Rodríguez, ubicado a unos pasos de Ayacucho en la carrera 43.



Figura 29. Antiguo tranvía sobre el Paseo Buenos Aires, hoy Ayacucho (s.f)

Fuente: Biblioteca Pública Piloto.

Este estilo que representaba el buen gusto y la posición económica y social no estaba destinado únicamente a usos eclesiásticos o institucionales, sino que la burguesía de la época (las élites antioqueñas) lo adoptaron para sus viviendas. Así al recorrer Ayacucho es fácil observar en barrios como Buenos Aires las casas de finos acabados de estilo republicano (Figura 30), permitiendo al transeúnte de hoy hacer un viaje a un periodo de la historia de la ciudad que, aunque corto, tuvo un impacto significativo en la construcción de ciudad. Periodo que, según González (2015), significó en su momento un “arquitecturicidio”, pues implicó la demolición de las casas de tapia y bareque que predominaban en esta calle.

Así mismo, en la actualidad, estas huellas de la historia son amenazadas por otra fiebre, la fiebre de la especulación inmobiliaria que demuele estas casonas para construir altos edificios bajo la premisa de crecimiento compacto (Concejo de Medellín, 17 de diciembre de 2014), que

genera ganancias multimillonarias al sector inmobiliario (Flórez, 12 de abril de 2019). Esta situación se da pese a que como señala González (2015, p. 123):

Ayacucho fue calificada como “corredor de interés patrimonial” y se propuso que varias de sus casas fueran incluidas entre los bienes culturales municipales cuando se elaboró el Plan Especial de Protección Patrimonial de Medellín –PEPP–, aprobado en el Acuerdo 23 del Concejo el 29 de abril de 2009. Pero pese al interés del equipo técnico del PEPP, misteriosamente las casas no quedaron en los listados y, por tanto, no fueron protegidas.



Figura 30. Casas estilo republicano ubicadas sobre la Calle Ayacucho con carrera 35, frente de la Iglesia y el hospital Sagrado Corazón. 2019.

Fuente: Wilton Gómez

En la misma línea y también con un efecto sobre el Ayacucho de la época, hay que mencionar que, en el año 1926, el industrial Ricardo Olano lideró la urbanización del barrio Prado, él junto a Enrique Moreno y Joaquín Cano promovieron la construcción y venta de lotes donde antes estaba ubicada la finca La Polka, entre otros terrenos. Así, bajo el modelo de barrio jardín, dominante en Europa, atrajo a las élites que se querían diferenciar del resto de la población (Alcaldía de Medellín, 2018).

Este proceso se aceleró por las migraciones que se dieron en las primeras décadas del siglo XX, por la creciente industria en la ciudad, en la que fueron loteados de manera, muchas

veces “pirata”, terrenos para la clase trabajadora en el tramo tres de Ayacucho, en lo que hoy son los barrios Loreto y El Salvador (Naranjo,1992). De ahí que muchos de los habitantes de la calle Ayacucho que tenían la capacidad económica para acceder a este nuevo ideal de vida se desplazaran a este sector en su afán por distinguirse de los nuevos habitantes. Este fenómeno se repitió en los años siguientes, desplazando las familias más poderosas a barrios como El Poblado y Laureles y en la actualidad hacia Llano Grande, Las Palmas y el oriente cercano del departamento de Antioquia, sectores exclusivos y de alta valorización.

En síntesis, como se aprecia en la línea del tiempo de este periodo histórico (figura 31), la ciudad y Ayacucho estuvo marcado por la llegada del Ferrocarril y la consolidación de importantes instituciones conformadas por la élite económica del momento que fueron definitivas para marcar el destino de la ciudad. Como huellas importantes hay que anotar: la intervención en la quebrada Santa Elena en el centro de la ciudad, la construcción del tranvía, que no sólo favoreció el transporte en la zona centro oriental, sino que favoreció el desarrollo de la zona occidental con sus líneas de la América y Belén, el estilo arquitectónico Republicano que transformó el paisaje de los barrios suntuosos de la época y tuvo impacto en la calle Ayacucho, las migración constante de habitantes de diferentes municipios a zonas cercanas a Ayacucho por la promesa de la ciudad industrial y la construcción del barrio Prado en 1926 que motivó el movimiento de las élites a este espacio.

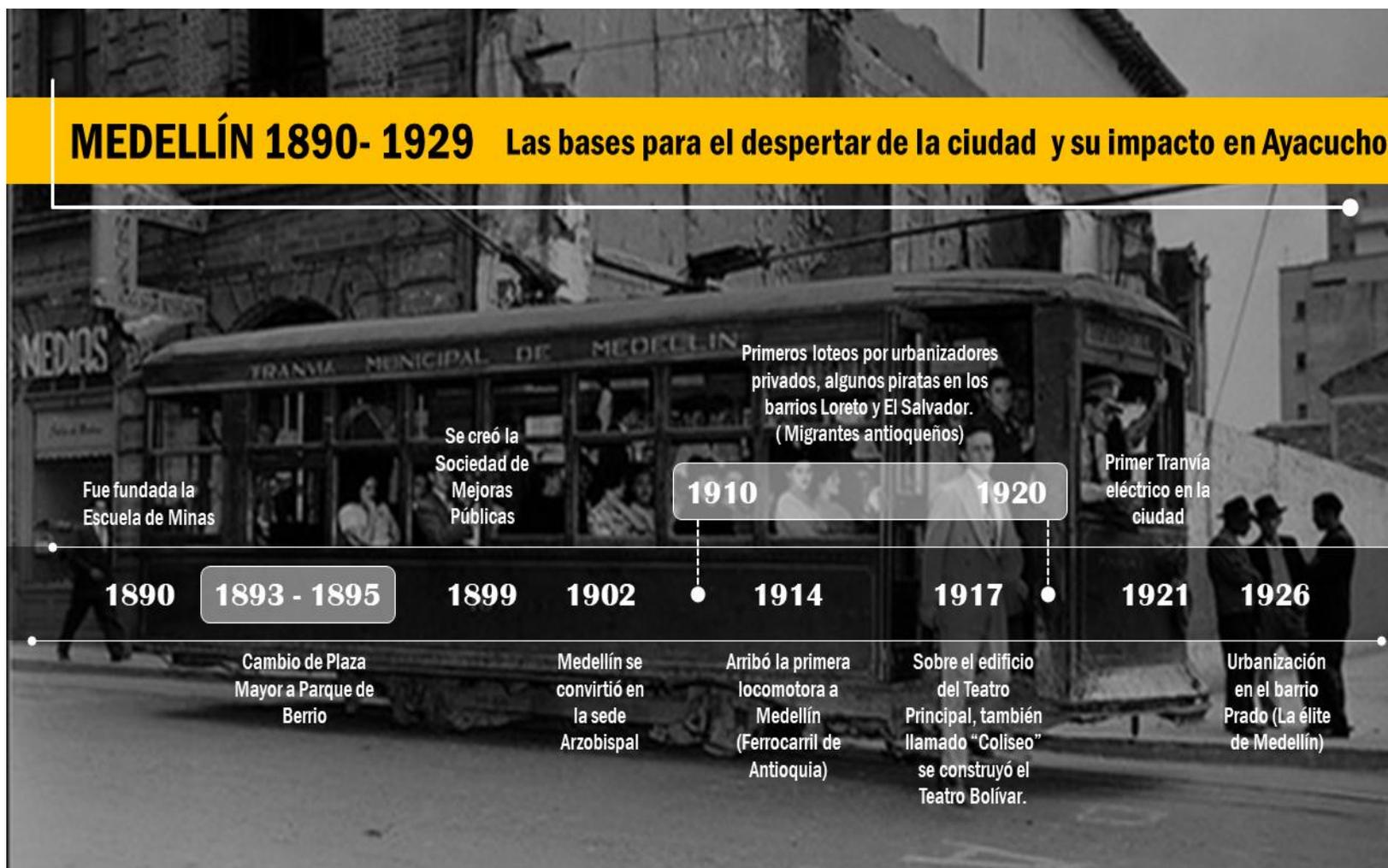


Figura 311. Línea del tiempo, Ayacucho- Medellín 1890-1929

Fuente: Autoría propia

2.4. Medellín y Ayacucho 1930- 1989. Esplendor y ocaso del centro de la ciudad en la era de la expansión periférica.

Luego de 1930, los brotes modernistas inspirados en décadas anteriores cayeron en el olvido y la ciudad nuevamente comenzó a experimentar cambios en su estructura urbana. Nuevas ideas surgieron y comenzaron ciertos cambios en los que el arquitecto Pedro Nel Gómez intervino, hasta la década de 1950, en la reestructuración del paisaje urbano de la ciudad. La época de pomposidad e ideales burgueses reformadores terminó de la misma forma en que inició: renovándose. (Gómez, 2012, p. 124)

Los años 30 del siglo pasado marcaron hitos en la historia nacional e internacional que no se pueden desconocer, ya que consecuentemente tuvieron profundas implicaciones en la ciudad de Medellín y en la calle Ayacucho. Hablar de esta época es pensar en el contraste entre los impactos de la crisis de la bolsa de Nueva York (1929) y la noticia de Colombia como el segundo mayor productor de café en el mundo (1930). Por otro lado, la caída del régimen conservador y como ya lo planteaba (Gómez,2012), un cambio importante en la arquitectura de la ciudad, donde una nueva manera de concebir el espacio sería ampliamente materializada por parte de tecnócratas planificadores impactando el proceso espacial de Ayacucho, donde actividades y pobladores se reubicaron obedeciendo a estos lineamientos.

Por un lado, desde 1902 inició la construcción de la Iglesia Sagrado Corazón de Jesús (como se ven la figura 32 al fondo)- tramo dos de Ayacucho- obra que finalizó en el año 1931 y que dio lugar a la detonación de actividades económicas en sus inmediaciones, entre ellas, las ya generadas por el tranvía. Debido a su carácter de centralidad y a falta de un parque fundacional, la iglesia se convirtió entonces en un nodo representativo entre la terminal del tranvía y el sector de La Toma. En consecuencia, en este período abrieron sus puertas el Bar Sol de Oriente, Mercados Oriente, Mercados La Puerta Inglesa y el Bar Renobar, hasta hoy en funcionamiento, bajo los mismos nombres y en la misma localización (Agudelo, 2018). Esta iglesia ubicada sobre Ayacucho en el tramo dos, cobra una especial importancia para el sector pues, [...] a diferencia

de otros barrios como Aranjuez, Villa Hermosa o Prado, Buenos Aires no cuenta con un parque (espacio público) para sus habitantes, situación que en el futuro intentará ser suplida por el Estado y el capital inmobiliario-financiero, como se mostrará más adelante.



Figura 322. Barrio Buenos Aires 1930. Al margen derecho Ayacucho y la iglesia Sagrado Corazón.
Fuente: Manuel A. Lalinde

Así mismo, para el año 1939 se inauguró un espacio que materializaría las ideas de modernidad que emergían en la ciudad con profundas implicaciones en la vida cotidiana y la vez daría inicio a una serie de transformaciones físicas en la ciudad de Medellín, dicho espacio referenciado en su época como el “palacio del progreso”: La **Plazuela Nutibara** (Figura 33), fue diseñada bajo la idea de hacer “decente” el espacio, dando paso a políticas que buscaban una aproximación al “bien común”, donde soplara un “espíritu cívico” del placer de consumir. De esta manera, las promesas del capitalismo en la ciudad de Medellín marcaron el inicio de una generación mercantilizada que tendría como su obra cumbre la “catedral del capitalismo”, es

decir, el centro comercial, que para el caso de Medellín sería *El centro comercial Astoria*, en el año 1962 (Posada, 2015). Así, con la Plazuela Nutibara a dos cuadras y el Centro Comercial Astoria a una, Ayacucho sería testigo del culto a la mercancía y la estética propia de la reproducción del capital.



Figura 33. Plazuela Nutibara. 1947

Fuente: Biblioteca Pública Piloto

Estas transformaciones tuvieron eco en la vida cotidiana y la percepción del tiempo, entendiendo, valga la precisión, que la vida cotidiana no se restringe a una de las esferas del ser humano sino que es una compleja amalgama que recoge la vida en la familia, en el trabajo y el ocio, y que no se limitan a las actividades que se realizan en este ámbito (prácticas), sino también a los deseos, las capacidades y las posibilidades del ser humano con referencia a todos esos ámbitos, sus ritmos, su espacio, sus conflictos, sus relaciones con los otros, sus tiempos y sus relaciones con los bienes (Lefebvre, 1972).

Así pues, solo por citar un ejemplo (Posada, 2015) describe como en esta época fue evidente el tránsito de un capitalismo de producción a uno de consumo que permeó ámbitos tan importantes como el trabajo, el cual auspiciado bajo la idea de progreso pasó de ser un fin en sí mismo a potenciar el orden, la democracia, la libertad, la economía y las fuerzas del capitalismo afectado las otras esferas de la vida cotidiana de manera directa.

Al respecto, es importante destacar como la aspiración a la “felicidad” de los ciudadanos se vio marcada por el acceso a estos espacios de consumo y a los productos estilizados detrás de sus vitrinas y estantes, potencializando así el centro de la ciudad como punto de confluencia para satisfacer estas necesidades creadas por una publicidad creciente y un sistema de crédito que democratizaba el consumo (Posada, 2015). De esta manera, este momento histórico marcó un punto de inflexión en cuanto se dio una aceleración de los ritmos de vida donde el tiempo parecía pasar más rápido, pues el ocio se mercantilizó profundamente entre centros y pasajes comerciales que invitaban a consumir como promesa de alcanzar una mejor calidad de vida (Posada, 2015). Estos acontecimientos favorecieron el paso a la ciudad que se convierte en un producto de consumo desempeñando un doble papel: lugar de consumo y consumo del lugar (Lefebvre, 2013).

Estos procesos seguirían ampliándose a través del tiempo hasta nuestros días, prueba de esto, es que podemos encontrar en la zona de influencia de Ayacucho (4 cuadras a lado y lado) o sobre este mismo eje, más de 13 centros comerciales, la mayoría en el primer tramo y en menor medida en el segundo, evidenciando que la idea de sociedad que progresa, basada en el consumo está más vigente que nunca.

Es de anotar que esta transformación de la ciudad tubo relación con un fenómeno nacional e internacional que se caracterizaba por el paso de la sociedad rural a la urbana. En

Colombia el proceso estuvo marcado por diferentes condicionantes que describe Rueda (1999), al señalar que en las primeras décadas del siglo XX el promedio de vida de un colombiano era 28,5 años, posteriormente, para 1940 el promedio era 40 años y en 1960 alcanzaba los 58 años. Debido a este fenómeno y la elevada y constante fecundidad (aproximadamente 7 hijos por mujer), influyó en el crecimiento acelerado de la población en el país pasando de 4,3 millones de habitantes a comienzos de siglo a 8,7 millones en 1938, hasta llegar en 1964 a 17,5 millones de habitantes.

A pesar de que en las primeras cuatro décadas este crecimiento fue absorbido por el área rural, al punto que en 1938 un 70 % de la población residía en el campo y sólo el 15 % en núcleos de más de 10.000 habitantes. El crecimiento rural en las décadas siguientes, por efecto de la emigración, se redujo a la mitad, ubicándose en niveles entre 11 y 12 por mil. Para 1970, la población rural prácticamente se había estancado en un volumen cercano a los 11,5 millones, mientras que la población urbana continuaba creciendo producto de la incipiente industrialización, el auge del comercio y los servicios, la presión demográfica en el campo y la violencia política (Rueda, 1999).

Con el crecimiento de la ciudad entre la década de 1950 y 1970 especialmente en las periferias, surgió la necesidad además de diversificar la oferta de servicios comerciales que ya se daban en el centro de la ciudad, en los barrios recién formados con tiendas de barrio y lugares de esparcimiento como los billares, cafés y panaderías que se convertirían en sitios de encuentro. De igual manera, las discotecas y bares que configurarían en el caso de Ayacucho un atractivo para locales y visitantes de otros barrios a través de lo que hoy se conoce como zona rosa de Buenos Aires en donde, según referencia el historiador Reinaldo Spitaletta, en la década de 1990

sería lugar de esparcimiento de jóvenes asociados a las mafias de la época (Spitaletta, comunicación personal, 19 de septiembre de 2019).

Ahora bien, de nuevo en la década de 1950. Por un lado, se da la diferenciación entre los dominios político y económicos, punto de partida para la reorganización de los centros de poder en Antioquia. En la estructura económica se dio un tránsito de la hegemonía de un sector industrial que estaba organizado por gremios y donde las grandes empresas eran de propiedad familiar, a la hegemonía del Grupo Empresarial Antioqueño que, afianzó el sector financiero e inició un proceso de expansión de capital (Franco, 2006). Este fenómeno permitió, entre otras cosas, dilucidar cómo el sistema de crédito que planteaba (Posada, 2015) se convirtió en el apalancadero del sueño capitalista.

En el ámbito político, se dio una transición del predominio del notablató, es decir, las grandes élites económicas como cabezas visibles de la política en los cargos de gran importancia del Estado y el liderazgo de los partidos políticos, al ascenso de los emergentes. Este tránsito permitió en el espacio urbano-regional, la sustitución de un proceso plutocrático de conducción política por uno de “plebeyanización” y profesionalización de la política, sin que esto significara una verdadera democratización de la política local, ya que este fenómeno de separación entre el dominio económico y político demandó una coalición política dominante entre ambos centros de poder (Franco, 2006), garantizando hasta nuestros días que la élite económica ejerza presión sobre políticos, sin necesidad de hacerse visibles a la hora de tomar las decisiones.

Por otro lado, la ciudad experimentó una ola de transformaciones como la desaparición del tranvía que cedió su espacio al coche de motor, esto debido a que la ciudad crecía constantemente producto de la promesa de modernidad que esta ofrecía. Pero además y de forma particular en Colombia por la violencia bipartidista que hizo que muchos campesinos se

desplazaran a la ciudad. En consecuencia, la periferia creció rápidamente producto de invasiones y autoconstrucciones (Naranjo, 1992). Así mismo, la ciudad se vio obligada a hacer que sus calles respondieran a este fenómeno para satisfacer las necesidades en términos de movilidad. Es así como a partir del año 1956 tienen lugar la ampliación de varias calles de la “ciudad antigua”, entre ellas parte de la calle Ayacucho y las carreras Cundinamarca y Cúcuta. Estas obras serían solo el principio de una serie de intervenciones que en definitiva alejarán a Medellín de su estructura pueblerina y la posicionarán como una de las ciudades principales del país (González, 2018), al respecto el autor añadirá.

La ampliación de la carrera Bolívar, entre las calles Calibío y San Juan, fue planteada desde 1963, de un kilómetro de longitud y treinta y seis metros de ancho y fue inaugurada en abril de 1967... Incluía, además, el ensanche de la calle Ayacucho (entre las carreras Junín y Gómez Ángel) y la construcción de una diagonal para unir las calles de Colombia y Ayacucho, desde el mismo parque Berrío; esta última obra era considerada fundamental en tanto era la única que posibilitó la comunicación transversal de la región oriente con la occidente- desde Rionegro hasta Santa Fé de Antioquia- pasando, literalmente por el centro de la ciudad (González, 2018, p. 26).

Con la radical intervención para construir la calle diagonal, entre Colombia y Ayacucho, entre 1966 y 1967, se evidenció un cambio en la forma de concebir el espacio por parte de los tecnócratas de la época que, entre planes y planos, (tema que se desarrollará en el próximo capítulo), buscaban responder a las dinámicas económicas de la época, arrasando sin consideración con los espacios tradicionales. Obras tan representativas como el edificio Uribe Ruiz, conocido luego como La Fama, y posteriormente como el “Portacomidas” entre otras casas tradicionales que debido a su posición estratégica contigua al Parque Berrío tenían suma importancia en la historia de la constitución de la ciudad desaparecieron rápidamente (González, 2018).

Este estallido de obras marcaría el esplendor del centro de la ciudad en cuanto a sus aspiraciones capitalistas. Sin embargo, las obras que se desarrollarían más adelante marcarían su ocaso, ya que es preciso aclarar que pese a la importancia que representaban las obras descritas

anteriormente, fue sin duda alguna el anillo vial conformado por la avenida ferrocarril, la ampliación de la calle San Juan y las dos etapas de la Avenida Oriental (1961-1976) las que marcaron un hito en la Medellín del ensanche, configurando un “centro dentro del centro” lo que daría como resultado que la totalidad de este se fragmentara (González, 2018).

Fue tan significativa esta obra que el escritor antioqueño Héctor Abad Faciolince añadiría al respecto en su obra *Angosta* (2003) que, en el caso de la construcción de la Avenida Oriental (figura 34) se produjo una “cuchillada” al corazón del centro de la ciudad. Aunque en la actualidad, con la construcción del tranvía en el año 2015 se abrió la posibilidad de reconectar de nuevo al centro ya que este medio de transporte irrumpe en la vía devolviéndole la conectividad.

Con estas dinámicas, este centro dentro del centro (tramo uno de Ayacucho), amplió su vocación comercial, para configurarse en lo que hoy se conoce como el sector “*El Hueco*”¹⁸, producto del auge de nuevos pasajes comerciales que se conectaban entre sí. Con el tiempo, se convirtió en un punto de referencia y sus particulares nombres que obedecen a diferentes tendencias en el tiempo serían definitivos para identificarlos. (El San Andresito) por la mercancía que venía de San Andrés, Japón el Hueco y Shanghái que respondía al boom asiático de 1990, y Miami, New York y Hollywood en las últimas décadas (Millán, 2009). Nombres que hablan del peso histórico de las potencias internacionales en nuestro imaginario y la facilidad con que estas influencias internacionales se han impuesto en nuestra región como aspiraciones de una idea progreso (Galeano, 2004).

¹⁸ El Hueco es un sector en el centro de la ciudad con una mezcla de pequeños centros comerciales, tiendas independientes y vendedores ambulantes. Esta es una gran área con, según los informes, más de 80 pequeños centros comerciales llenos de miles de pequeñas tiendas. Y muchos de estos centros comerciales están interconectados. Grupo Mercadeo (22 de abril de 2020)



Figura 34. Avenida Oriental (1976)

Fuente: Gabriel Carvajal

Como consecuencia de este crecimiento comercial, el uso residencial disminuyó en el centro, se incrementó el comercio formal mayorista y minorista, y para los años ochenta, el comercio informal ya saturaba las calles (González, 2018). De esta manera, se consolidaría el primer tramo de Ayacucho como un sector netamente comercial, generando un panorama de aglomeración y bullicio donde el tiempo parecía ir más rápido, los buses y carros particulares que desplazaron al tranvía amenazaban ahora al peatón que confluía en este mismo espacio atraído por el comercio, espacio que además estaba bajo intervención para responder a la demanda “modernizadora” de la época. De este panorama de caos tomaron registro los diarios de

la época, entre ellos el Radio periódico *El Clarín*, que a través de una columna nos ilustra cómo era el Ayacucho de ese entonces.

En medio de tremenda polvoreda se trabaja en la calle Ayacucho con carrera Bolívar.

Personas que tienen establecimiento de comercio en la calle Ayacucho con la carrera Bolívar, nos han pedido insistir ante las autoridades para que dispongan algo en su favor, pues dicen que la polvoreda que allí se registra les está arruinando la mercancía. Los informantes dicen que allí se está demoliendo un edificio, con tan poca atención hacia los vecinos, que el polvo vuela por todas partes invadiendo los almacenes. Todos los dependientes están con gripa y las telas han disminuido su valor debido a lo empolvadas que están. Piden estos vecinos que se adopte una mínima medida de precaución para que no quede arruinada su mercancía (El Clarín, agosto 10 de 1964).

De esta manera Ayacucho se convirtió en la calle impersonal que denunciaba Lefebvre (1970), una calle que no favorecía el encuentro, tomada por comerciantes como vitrina para exhibir sus productos donde pasar se hace casi de manera obligada por el tránsito que implicaba desplazarse del lugar de trabajo al hogar, en este sentido la calle, sostendrá Lefebvre, se tornó un lugar de represión.

Otro de los fenómenos que marca el ocaso del centro de la ciudad y que se vinculan directamente con Ayacucho, es el traslado de diferentes instituciones y en consecuencia el traslado de las funciones que se cumplían en el centro de la ciudad. Por un lado, las universidades y colegios que se mudaron a sus nuevas sedes (UdeA y colegio San Ignacio), el comercio también se relocalizó con la construcción de la plaza Mayorista, las plazas satélites y la Plaza Minorista. Por otro lado, la terminal del Norte se ubicó en el Barrio Caribe, por último, y sin duda el acarreo más importante de la época, la construcción del centro administrativo la Alpujarra (1984-1987), que desencadenó en la disminución de capacidad de convocatoria y poder simbólico del centro de la ciudad. Todo este fenómeno se dio en el tramo uno y parte del dos de la calle Ayacucho.

De esta manera, inició el ocaso del centro de la ciudad en favor del comercio, bajo una lógica tecnocrática enmarcada en el plan de Sert y Wiener que favorecería entre otras cosas la mercantilización de la vida en el centro de la ciudad.

En cuanto a la transformación urbana en el tramo tres de Ayacucho, hay que destacar que en el año 1955 la empresa Coltejer adjudicó 50 viviendas (figura 35) a sus trabajadores dando inicio al barrio que llevara el nombre de uno de los fundadores de la empresa Coltejer y de otras muchas compañías en la ciudad, el señor Alejandro Echavarría. La construcción del área circundante a las viviendas entregadas estaría a cargo de la Urbanizadora Nacional en la década de los 60. Esta última compañía fundada en 1944, con su hermana Suramericana de seguros tendrán un papel fundamental en la construcción de la vivienda a lo largo del siglo XX y hasta la actualidad Suramericana de seguros con su participación en el mercado de valores y su rol preponderante luego de las reformas neoliberales de la década de los 90.

Volviendo al barrio Alejandro Echavarría hay que anotar que este barrio obrero, como otros muchos de la época, estaban dotado desde su construcción, con escuela, iglesia y unidad deportiva propia lo que garantizaba la cercanía de los obreros textiles a estos servicios, dando la sensación de bienestar, que además era blindada por un ambiente tranquilo, libre de bullicio y otros algarabíos para mantener una posición distinguida de clase media trabajadora, así lo hace constar una de las cláusulas de las escrituras de los inmuebles las cuales a la fecha son vigentes y que son destacadas en un diario local a propósito de un especial sobre este barrio.

“El comprador quedará obligado a no permitir que en la casa comprada haya expendio de licores, ni personas de vida licenciosa, establecimientos públicos de juego, ni otras cosas que perturben la tranquilidad y decoro propios de un barrio bien habitado como conviene a los trabajadores”. (El Mundo, 02 de marzo de 2011).



Figura 35. Barrio Alejandro Echavarría en sus inicios. Imagen capturada desde la calle Ayacucho (s.f)
Fuente: Empresas Públicas de Medellín.

Mientras esto ocurría en Alejandro Echavarría, en las laderas a lado y lado del tramo tres de Ayacucho se daba un acelerado crecimiento debido a las migraciones campesinas, en consecuencia, urbanizadores privados lotearon varios sectores de barrios como Loreto, Villa Hermosa, El Pinal y La Milagrosa, posteriormente y debido a la alta demanda y la precariedad de las condiciones de los desplazados víctimas de la violencia, el loteo se daría de manera pirata lo cual llamó la atención de las autoridades, tomando medidas para frenar el crecimiento irregular (Naranjo, 1992 y Franco, 2006).

Entre las medidas que se adoptaron sobresalen las políticas para generar préstamos para la vivienda a través de la Ley 66 de 1968, esta se materializó en la creación del Instituto de Crédito Territorial (ICT) y el Banco Central Hipotecario (BCH), pero a la vez y como se mencionó anteriormente, debido al predominio del gobierno central se le prohibió a los gobiernos locales proveer infraestructura a los asentamientos irregulares, especialmente a los que por norma estaban fuera del perímetro urbano. En esta misma línea actuaría el Acuerdo 40 de

1975 que pretendía detener el crecimiento urbano más allá del perímetro definido a través del denominado “Cordón Verde” que fue diseñado como una barrera natural que frenaría la deforestación y el crecimiento urbanístico (Mesa et Al, 2008).

Además de la expansión demográfica que se vivía, es importante mencionar el proceso de desindustrialización y la crisis internacional de 1970 que, entre otras cosas, mostró el costo del Estado de bienestar como un drenaje excesivo del gasto público (Dodson, 2006) y que tendría implicaciones en el sector inmobiliario en cuanto la disminución en la subvención del Estado para la vivienda social. En medio de este panorama se da un cambio de circulación de capital desde la esfera de la producción industrial al mercado de la construcción. Así pues, como respuesta al declive de beneficios que proporcionaba la industria se adoptó el aumento de la especulación inmobiliaria. Se aceleró, así, el cambio hacia una nueva fase de desarrollo capitalista en la que la ciudad adquirió un papel clave como centro de acumulación de capital, pasando de ser un lugar donde se localizan las actividades productivas a ser una mercancía fundamental para crear oportunidades de beneficio. Se establece de esta manera un nuevo paradigma donde se migró de la producción en el espacio a la producción del espacio (Lefebvre, 2013).

Colombia no sería indiferente a estas lógicas y para ello contaba con hombres que estuvieron a la “altura de la coyuntura”. Dispuesto a seguir las últimas tendencias, en 1971, durante el gobierno de Misael Pastrana, el señor Lauchlin Currie formuló el plan de "Las Cuatro Estrategias", dándole un decisivo impulso a la construcción de vivienda a la que él consideraba el sector líder de la economía, una idea que había sugerido desde el año 1960, la cual consistía en llevar la fuerza de trabajo de los campos a las ciudades, destinándola a actividades que requirieran obreros no calificados, como la construcción de viviendas. A pesar de que en su

momento esta idea fue rechazada, en 1971 se materializó gran parte de esta en el plan de desarrollo nacional y posteriormente, en el año 1972, apareció la Unidad de Poder Adquisitivo Constante (UPAC) impulsando la construcción de vivienda en el país a través del ahorro y el crédito (Banrepcultural, s.f).

Una década después, la ciudad experimentó la crisis textil (1980), la cual generó despidos masivos. Así mismo, varias industrias cerraron y otras se desplazaron al altiplano oriente¹⁹. A esto se sumó la construcción del Aeropuerto Internacional José María Córdova en 1985, estos fenómenos configuraron el oriente cercano como polo industrial, mientras la ciudad de Medellín pasaba a ser considerada una ciudad orientada a los servicios.

En paralelo se dio el auge del narcotráfico que, aunque había iniciado a finales en 1960 con la marihuana y migrado en 1970 a la cocaína, alcanzaría su boom en los años 80 cuando la rentabilidad de este negocio promediaba un 5,5 %, en relación con PIB de Colombia (Rocha, 2001). Este auge generaría una nueva dinámica en la capital antioqueña, no solo en lo económico y social, sino con un profundo impacto en las prácticas culturales y políticas (Angarita, 2003), pero también tendría un fuerte impacto sobre el sector inmobiliario que venía dinamizándose desde 1970.

En consecuencia, con esta lógica capitalista, los carteles que en esta época comerciaban a nivel mayorista especialmente atendiendo la demanda de los Estados Unidos, repatriaron importantes cantidades de dinero a través de la compra de inmuebles suntuosos favoreciendo el proceso de especulación de este tipo de propiedades en sectores estratégicos del área Metropolitana. Así lo demostraría el proceso de extinción de dominio y toma de posesión por parte del Estado que se llevaría a cabo en la década de los noventa luego de la captura y

¹⁹ También conocido como valle de San Nicolás comprende los municipios de Rionegro, Marinilla, Guarne, entre otros municipios contiguos en el oriente cercano.

posterior muerte de los narcotraficantes más importantes, que para el caso de Medellín sería Pablo Escobar y los Ochoa del cartel de Medellín. Los diarios de la época reportarían noticias como:

Ocuparon 68 propiedades de Pablo Escobar

El Director del DAS, Mayor General Luis Enrique Montenegro Rincón, dirigió personalmente uno de los operativos, realizado ayer en el Edificio Helen, ubicado en la Calle 50 (Colombia), marcado con el número 68-38, con un avalúo comercial de seis mil millones de pesos. Se trata de 58 oficinas ocupadas por profesionales independientes entre odontólogos, abogados y profesionales de mercadeo, que no guardan ningún tipo de relación con el propietario del edificio. El general Montenegro explicó que 40 de los inmuebles ocupados, entre bodegas, apartamentos, locales comerciales, oficinas y garajes están ubicados en la zona céntrica de la ciudad. Otros 25 inmuebles están localizados en el sector de El Poblado y en el Parque Central de Envigado, al sur del Valle de Aburrá. Tres predios, entre ellos la Hacienda Nápoles, están localizados en la zona rural y fueron avaluados en unos seis mil millones de pesos. (El Tiempo, 03 de septiembre de 1997).

Llama la atención la ubicación de los inmuebles tomados en posesión, ya que la mayoría estaban ubicados en el centro de la ciudad, a una cuadra de Ayacucho, lo que ratificaría la importancia de este sector de la ciudad por su poder de convocatoria para instalar los servicios que se ofertaban allí, pero además por ser epicentro de especulación debido a la demanda de inmuebles en el sector (Rocha, 2001). Así mismo, la ubicación de los inmuebles en El Poblado y Envigado que se consolidaron como polos de concentración de capitales y como ideal del ascenso social en la época y hasta nuestros días.

Además de las implicaciones en el sector inmobiliario, esta nueva industria generó un cambio en los índices de violencia, los cuales hasta la fecha habían estado focalizada en el territorio rural generando desplazamientos a las grandes urbes. Para esta época la dinámica se invirtió, ya que la presión por parte del gobierno de Estados Unidos y la comunidad internacional al Estado colombiano para frenar la expansión del negocio y eliminar a los “emprendedores” ilícitos hizo que la mafia requiriera de ejércitos humanos que se enfrentaran al Estado en las urbes para defender su patrimonio y su vida (Rocha, 2001), Así, en busca preservar

la riqueza acumulada y ampliarla, "...combinaron la intimidación y el soborno del sector público (jueces policías), legisladores, periodistas, políticos, sacerdotes, sindicalistas, activistas de izquierda derechos humanos, guerrilleros reinsertados, etc." (Rocha, 2001, p. 433)

Los efectos serían devastadores, especialmente para barrios periféricos como los del tramo tres de Ayacucho, pues estos sectores marginados producto del crecimiento acelerado entre 1950-1970 donde el espacio había sido producido mediante autoconstrucciones y el Estado no hacía control (Angarita, 2003), generaba los escenarios más generosos para la viabilidad del negocio por la "ausencia de Estado" y la disponibilidad de mano de obra que requerían para la seguridad privada de los altos mandos (Beltrán y Salcedo, 200) Así, el espacio urbano se tornó paulatinamente en un escenario de terror y desesperanza donde el accionar de la guerra entre narcotraficantes y el Estado alcanzó su pico más alto en la década de los 90, cuando Medellín llegó a ser reconocida como la ciudad más violenta del mundo por sus tasas de homicidios que en 1991 sumaría 6.810 homicidios al año y un promedio diario de 18,7, siendo el grupo poblacional más afectado los hombres jóvenes de estratos medio-bajo y bajo (Franco et al, 2012) lo que los analistas llamarían después una generación perdida.

Si bien es importante subrayar que a pesar de que en la década de los noventa se recrudeció la violencia producto de la lucha Estado- mafias donde se desarticulaban las grandes estructuras, lejos de solucionarse los problemas estructurales, el negocio pasó a ser disputado por grupos alzados en armas en el área rural, y en las ciudades se agudizó el problema con diferentes bandas criminales que estarían en tensión por el control territorial y el negocio del micro tráfico (Rocha, 2001). Esta problemática con sus múltiples bemoles, marcaría el imaginario local e internacional en cuanto estableció una marca de ciudad asociada al narcotráfico que permanece hasta nuestros días.

Prueba de ello es la existencia de los narco-tours que exaltan la cultura del narcotráfico, imaginario que brinda la posibilidad de acceder a las promesas del capitalismo saltando sus propias normas, lo que coloquialmente se conoce en la cultura colombiana como “dinero fácil”. Para describir el fenómeno de los narco-tours Tamayo (2017), señalará siguiendo a Jameson (2005), que el capitalismo tardío se apropia de estas experiencias socioculturales que van en contravía de sus principios y los adapta convirtiéndolas en objetos de consumo. Como resultado, más de 30 ofertas para turistas, en su mayoría provenientes del exterior, que seducidos por la fama y mitificación que la televisión y el cine ha hecho del cartel de Medellín y en especial de su líder Pablo Escobar, están dispuestos a pagar hasta 1.449 dólares americanos (alrededor de 4.200.000 pesos colombianos) por visitar los lugares más representativos de la época (Casas, haciendas y otros inmuebles) como los del barrio la Sierra (tramo tres de Ayacucho), donde hoy se ubica uno de los cables aéreos (Tamayo, 2017)..

De nuevo en el periodo histórico en cuestión, es importante resaltar la ejecución de uno de los proyectos inmobiliarios más emblemáticos del centro de la ciudad: Las Torres de Marco Fidel Suarez, conocidas popularmente como las **Torres de Bomboná**, ubicadas en el tramo dos de Ayacucho (Figura 36). El proyecto llevado a cabo a través del Instituto de Crédito Territorial encomendado en 1971 y finalizado en 1977, fue concebido como un proyecto mixto, residencial-comercial para la clase media de la ciudad, en el marco de un proceso de renovación urbana del Centro de Medellín, en el sector circundante al Edificio San Ignacio. Así pues, la idea era densificar el centro con una propuesta de vivienda de interés social en altura (Buitrago, s.f). Esta propuesta fue abandonada durante décadas debido a la normatividad que prohibió durante años la construcción en altura, pero resurgiría en el próximo siglo, como se evidenciará en el próximo capítulo, para beneficio de los especuladores inmobiliarios (González, 2013)

De esta manera, a tan solo una cuadra de Ayacucho, en el espacio donde funcionaba el Tránsito Municipal, antes cárcel de mujeres, pasó a convertirse en las ya mencionadas Torres de Bomboná, espacio que con el tiempo se configurará como un punto de encuentro para amantes del arte y algunos colectivos culturales, esto potenciado por el diseño del lugar y por el hecho de que en el año 1983 fue inaugurado un teatro al interior de esta manzana, que luego de albergar varios eventos pasó a ser la casa de la compañía Ateneo Porfirio Barba Jacob.

De igual manera, los locales comerciales que habían sido diseñados desde sus inicios en los dos primeros pisos pasaron a albergar en el día restaurante, papelerías, peluquerías y panaderías, mientras que en la noche cobran vida bares, cafés y restaurantes que son visitados, en su mayoría, por punkeros, metaleros y amantes de la música protesta. Buitrago (s.f) explicará que el éxito del diseño de este espacio radica en la posibilidad de integrar lo público con lo privado permitiéndole a la ciudad que ingrese al edificio.

Este fenómeno lo favoreció la amplia oferta cultural y educativa en el sector que congrega a jóvenes que visitan el Pequeño Teatro, el teatro Matacandelas, la sede de Comfama San Ignacio, la Universidad Cooperativa de Colombia, la Facultad de Derecho y la escuela de idiomas de la Universidad de Antioquia, así como una multitud de Institutos y Centros educativos de formación técnica aboral que se encuentran alrededor.



Figura 36. Torres de Bomboná y algunos edificios declarados patrimonio cercanos a la calle Ayacucho.

Fuente: Universo Centro

Por otro lado, en las décadas de los setenta y ochenta, en medio de una tensión entre el poder político central y el regional, se da la gestión política y económica de grandes proyectos de infraestructura por parte de la burguesía industrial con sus gerentes, los gobernantes del departamento y de la ciudad y los orientadores de las facciones partidista, proyectos que habían sido diseñados en décadas anteriores y que estaban orientados a la adecuación del espacio urbano de circulación y consumo (Franco, 2006). Uno de los proyectos, quizás el más notable, que demandó gran inversión y mereció tal movilización, fue la construcción del Metro de Medellín (Figura 37), este sería el primero en su tipo en Colombia y el único hasta la fecha. Su inauguración se dio en 1995 luego de haber suspendido sus obras entre 1989 y 1992. La incomodidad como la incertidumbre que generaba lo aparatoso de un viaducto en pleno centro

de la ciudad (tramo uno de Ayacucho), por la parálisis de las obras fue otro dolor de cabeza que transeúntes y comerciantes del centro tuvieron que soportar.



Figura 37. Obras de la construcción del Metro de Medellín en el centro de la ciudad
Fuente: El Tiempo

Por último y como antesala al próximo periodo histórico, es importante mencionar algunos acontecimientos importantes. A nivel local se produjo un desastre natural en la comuna 8 de Medellín (Tramo tres de Ayacucho), que dejó más de 500 personas muertas y alrededor de 2400 damnificadas en una zona periférica mayoritariamente autoconstruida por sus habitantes. Esta situación influyó los planes de la ciudad en cuanto generó presión para implementar algunos planes integrales de mejoramiento barrial, reubicación de viviendas y diagnósticos tempranos de zonas de alto riesgo en la ciudad (Coupé, Arboleda y García, 2007) planes a tratar en el acápite 3.2.

A nivel Latinoamericano se vivieron varios fenómenos que repercutieron de diferentes maneras a escala local como el modelo Cepalino, denominado Industrialización por Sustitución

de Importaciones (ISI), que se dio entre finales de 1940 y hasta 1980, el cual surgió como efecto de la crisis de 1929 y la segunda guerra mundial (FitzGerald, 1998). De igual manera, se produjo la crisis de la deuda externa en la década de 1980 que sería el telón para que a través del Consenso de Washington (1989) se dictaran desde el extranjero medidas económicas a tomar, las cuales modificarían el curso de la sociedad Latinoamericana, colombiana y medellinense dando paso a una etapa de apertura en el marco del modelo neoliberal (Díaz, 2009), eventos que coincidirían con el triunfo del capitalismo a nivel mundial luego de la caída del muro de Berlín.

En síntesis, como se aprecia en la figura 38, Ayacucho fue uno de los protagonistas en el ocaso del centro de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX. Fue testigo de la desaparición del tranvía, se conectó con la calle Colombia, fue interrumpido por la Avenida Oriental y vio desaparecer instituciones tan importantes como El Teatro Bolívar. En su proceso espacial las instituciones estatales se reubicaron en una zona que desfavoreció la capacidad de convocatoria del centro, por otro lado, Ayacucho se pobló en los barrios circundantes de la parte alta producto del proceso de industrialización de 1920 y las migraciones por la violencia bipartidista a partir de 1950, cambiando las dinámicas sociales y favoreciendo el surgimiento de tiendas de barrio, lugares de diversión y sitios de encuentro.

A nivel internacional se produce un proceso de desindustrialización y en Medellín la industria textil entra en crisis en 1980, en paralelo, se da el auge del narcotráfico que permea la economía nacional. En consecuencia, la producción del espacio se ve afectada por los ingresos repatriados por concepto de la actividad ilícita que, a través de la compra de inmuebles suntuosos en lugares exclusivos, entre ellos el centro de la ciudad, favorecieron la especulación. Por último, toda esta dinámica ilegal permeó la vida cotidiana con implicaciones hasta nuestros

días, fijándose en el imaginario social la idea que las promesas del capitalismo son alcanzables a través del “dinero fácil”.

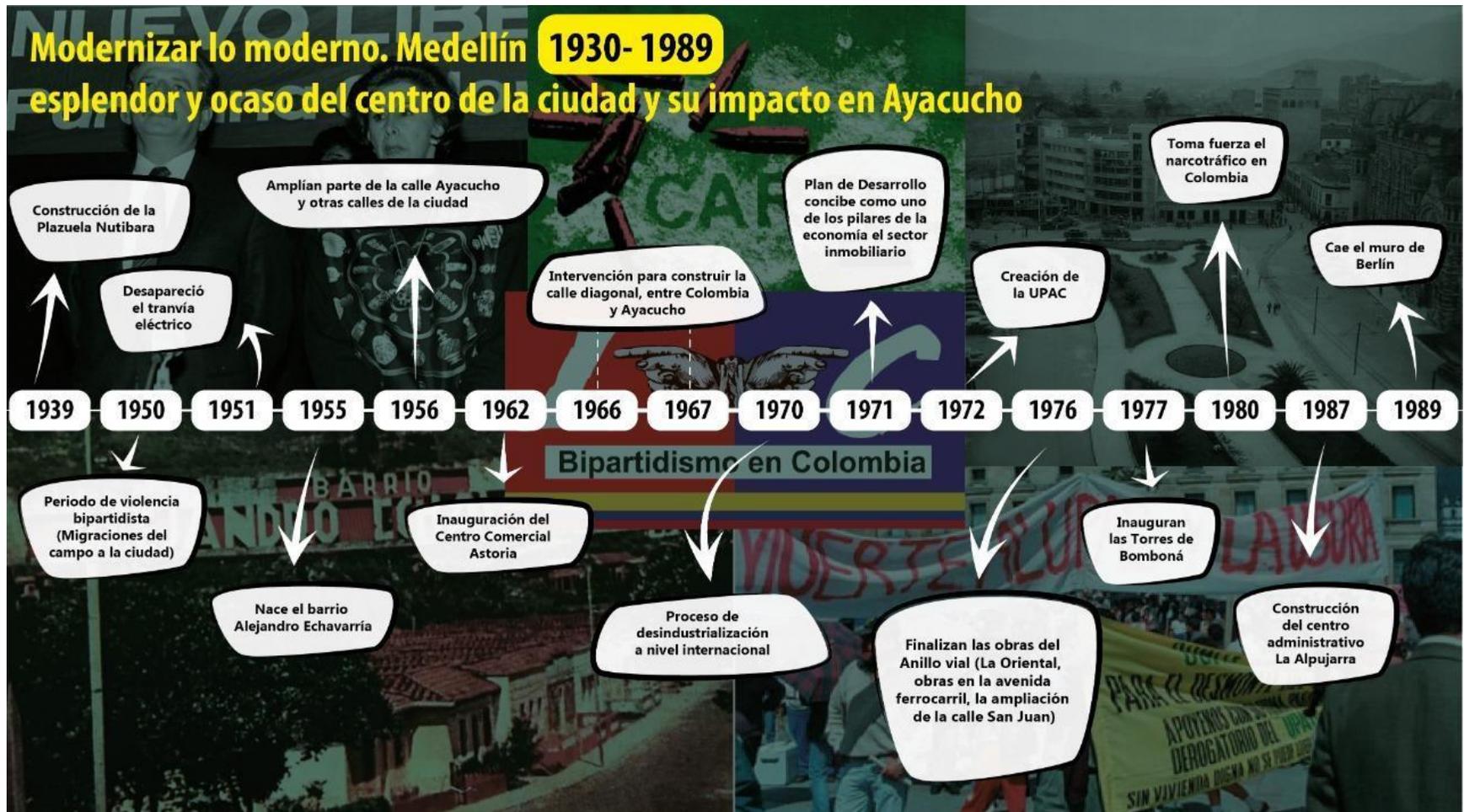


Figura 38. Línea del tiempo. Ayacucho- Medellín 1930-1989

Fuente: Autoría propia

2.5 El proceso espacial bajo la lógica neoliberal. Medellín y Ayacucho 1990-2020.

Antes de revisar el proceso espacial de Ayacucho en este periodo es pertinente hacer dos precisiones. Primero, al ser este el recorte histórico que se tuvo en cuenta para estudiar a profundidad los intereses de los agentes en la producción del espacio, el propósito en este apartado es realizar una aproximación general que será ampliada en el próximo capítulo donde se discutirá entre otras cosas, los mecanismos legales que fueron diseñados, así como las planes, programas y proyectos que viabilizaron el accionar del privado. Por otra parte, se considerará al año 2020 de manera separada. Es decir, fuera de este periodo, debido a la ruptura que significó la pandemia del COVID-19 y su posterior impacto en las diferentes esferas de la vida cotidiana, política, social y económica.

Dicho esto, lo primero que habría que mencionar es que las tres décadas a considerar, entre 1990 y 2020, estuvieron precedidas por acontecimientos a nivel mundial que significaron para la humanidad el fin de la guerra fría que enfrentó a los dos sistemas económicos y políticos opuestos (el capitalismo y el Comunismo). Por otro lado, desde la época de 1980 y con más fuerza en Colombia a partir de 1990, inicio un proceso de transformación que cambió la economía a nivel mundial y dio paso a otra serie de crisis y problemáticas sociales que tuvieron efectos en el cercano y mediano plazo (Harvey, 2020)

Así pues, en este periodo encontramos a nivel internacional las burbujas en el mercado de valores y en el sector inmobiliario de Japón 1989-1991, la crisis económica generada por las acciones de las empresas de tecnología, denominada La Burbuja.com 2001-2002 , y la crisis de las hipotecas subprime de 2007-2008 en USA que se extendió a todo el mundo y dejó en evidencia el mercado globalizado y las nefastas repercusiones de las burbujas inmobiliarias

debido a sus consecuencias multisectoriales, los encadenamientos productivos de insumos y de servicios, y sus apalancamientos y derivados financieros (Dabat, 2009).

A nivel nacional, en el año 1998 se experimentó una crisis producto de una serie de ajustes que se le habían realizado a la Unidad de Poder Adquisitivo Constante (UPAC), donde se pasó de ajustarse al Índice de Precios al Consumidor que reflejaba la inflación a atarse a la tasa de Depósito a Término Fijo (DTF), esto con el fin de ser más competitivo con las Corporaciones de Ahorro y Vivienda (CAVs). En consecuencia, luego de una irregular alza en el DTF a finales de los años 90 se volvió insostenible la deuda para los acreedores, dejando a miles de colombianos sin hogar (Serrano, 2012). La situación llegó a tal punto que fue necesario la intervención de la Corte Constitucional quien canceló este mecanismo en el año 1999. En su reemplazo el gobierno y el congreso aprobaron la Unidad de Valor Real (UVR) que es vigente hasta nuestros días, el cual no ha estado exento de críticas, pues es tachado por muchos de los acreedores como una fórmula maquillada del antiguo UPAC (Dinero, 21 de agosto de 2013).

Por otro lado, tal como se mencionó anteriormente, el inicio de los 90 estuvo marcado por una ola de violencia, pero también fue un periodo de cambios profundos y un tanto contradictorios a nivel nacional en cuanto economía y política. Así pues, luego del asesinato de Luis Carlos Galán (1989) y que Cesar Gaviria asumiera la presidencia (1990), se promulgó la nueva constitución de 1991, que definía al país como un Estado social y democrático de derecho. Un Estado que promueve el bienestar y reivindica los principios de dignidad humana, trabajo, solidaridad de las personas y prevalencia del interés general. Pero en contravía, el país experimenta un proceso de apertura económica bajo el modelo neoliberal que promueve el desarrollo de un Estado mínimo y reivindica los principios de libertad individual, propiedad privada, libre comercio y no intervención del Estado en la economía (Díaz, 2009).

Consecuente con el modelo económico, el gobierno colombiano inició una serie de reformas a lo largo de esta década entre las que se destacan: la reforma comercial, la reforma del sistema financiero, la reforma cambiaria, la reforma laboral, la reforma de la seguridad social, la reforma tributaria y la política de inversión extranjera, entre otras. Todas estas bajo tres componentes estructurales: la apertura de capitales, la apertura comercial y la política de inversión extranjera, que promovían el desarrollo del libre comercio en Colombia (Díaz, 2009). Estas medidas en las que el Estado daba vía libre al mercado establecerían las bases para una nueva fase en la producción del espacio, ya que bajo esta lógica el espacio es entendido como mercancía, por lo tanto, se somete a los rigores de la competencia y obedece a la necesidad de las organizaciones capitalistas por adquirir ventajas competitivas por su localización (Harvey, 2014).

Así transcurre la década de los 90, entre reformas a la ley para viabilizar el ingreso de capitales a través de inversión directa, para lo que fue necesario además de modificar el marco legal, emprender un proceso de privatización de las empresas públicas (Ramírez, 2010), y una lucha sin éxito para posicionar una imagen favorable de Colombia en el exterior. Este último propósito se vería empañado debido a los escándalos de corrupción y a la narcopolítica que dejaron en evidencia la estrecha relación entre la élite política y el narcotráfico (Nieto, 1995). En consecuencia, el Estado era incapaz de frenar el fenómeno de violencia que vivían las principales ciudades, y aunque en el año 1993 abatieran a Pablo Escobar, uno de los principales narcotraficantes, debido a la presión internacional de llevar la situación a niveles controlables (Rocha, 2001), la realidad que mostraban los diarios nacionales anunciaba que el conflicto estaba lejos de terminar.

Bomba en Medellín deja 20 muertos y 99 heridos.

La Policía informó que a las 9:20 de la noche se presentó el estallido en la carrera 46 con calle 47, al lado de una escultura de Fernando Botero llamada El Pájaro, ubicada en

dicho parque, en el sector céntrico de la capital antioqueña, en plena zona comercial. (El tiempo, 11 de junio de 1995).

Los hechos ocurridos a tan solo una cuadra de Ayacucho, en el parque San Antonio, presuntamente orquestados por el capo del cartel de Cali, Gilberto Rodríguez Orejuela, y es preciso aclarar *presuntamente*, porque nunca se supo con certeza quién había perpetuado los hechos (El Colombiano, s.f), dejaron claro a los inversionistas que ni Colombia, ni Medellín contaban con las garantías jurídicas ni económicas para recibir sus capitales al país (Steiner y Corchuelo, 1999). Pese a todo esto, las condiciones estaban dadas y la apertura económica era un hecho. En consecuencia, la inversión extranjera comenzó a experimentar un paulatino crecimiento como lo muestra la figura 39, hasta llegar a fortalecerse con el paso de los años a la vez que se diversificaba, Así pasó de concentrarse en el petróleo en los años 80 a abrirse a las diferentes industrias, alcanzando en el año 1997 cifras sin precedentes (Ramírez, 2010).

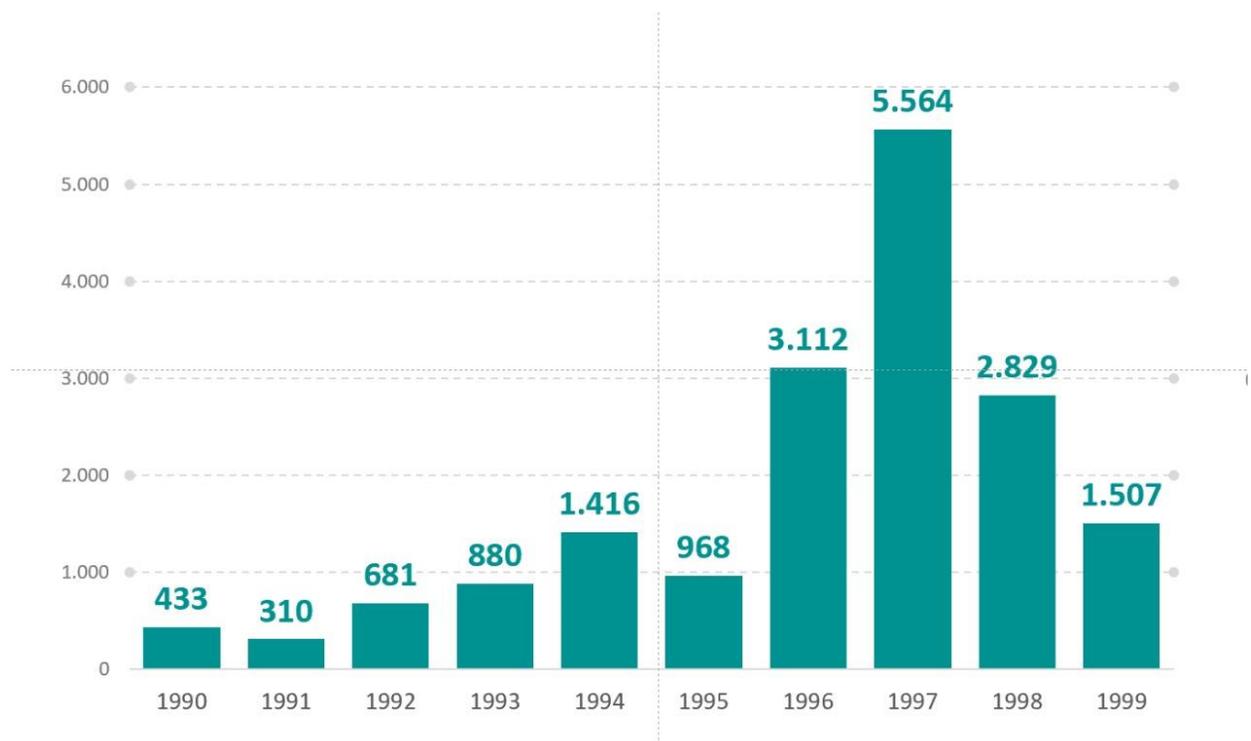


Figura 39. Flujos de inversión extranjera directa en Colombia 1990 – 1999 USD Millones
Fuente: Ramírez (2010)

Por otro lado, en la segunda mitad de la década de los noventa y toda la primera década del siglo XXI, los barrios aledaños al tramo tres de Ayacucho experimentaron nuevamente una ola de migraciones luego de haber mantenido cifras relativamente bajas después del periodo de violencia bipartidista. El efecto de este fenómeno se sintió en los barrios periféricos donde nuevamente las ocupaciones informales e improvisadas fueron predominantes en sectores como Altos de La Torre, La Esperanza, Las Torres, Buena Vista, (Alcaldía de Medellín, 2007). El número de afectados presentaría una tendencia alta, alcanzando un pico alarmante en el año 2002, posteriormente se estabilizaría, pero no presentaría una tendencia a la baja sino hasta el año 2011, bajo el gobierno de Juan Manuel Santos como se evidencia en la figura 40.

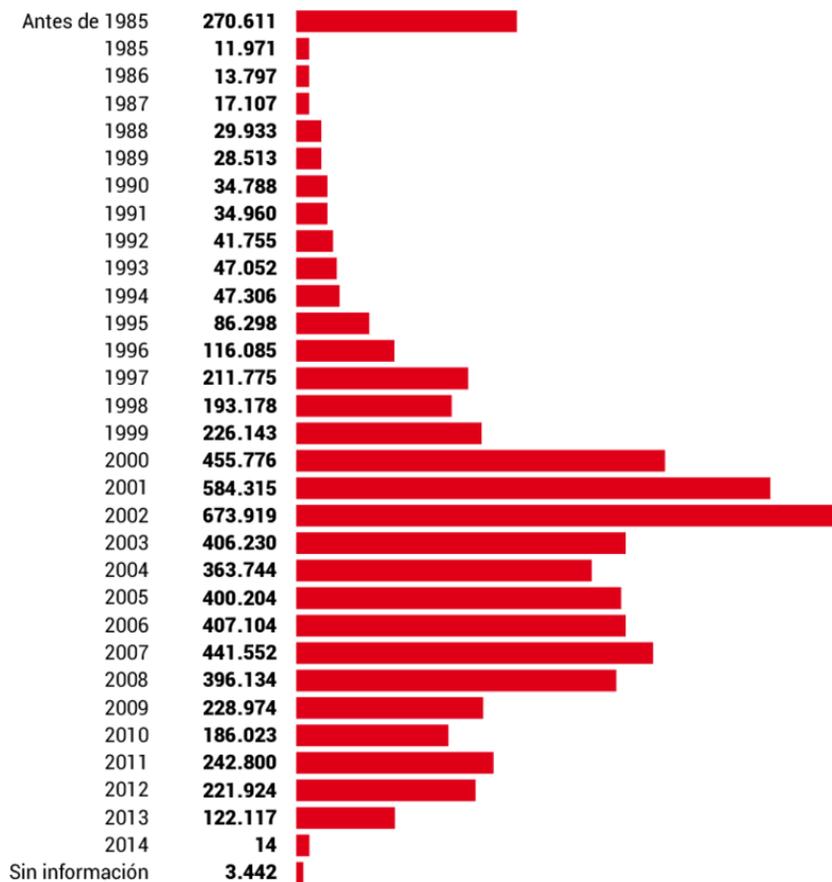


Figura 40. Número de víctimas de desplazamiento forzado en Colombia periodo 1985-2014

Fuente: Revista Semana

Todo este panorama de caos, violencia e inseguridad en la ciudad motivó la creación de planes de intervención del orden local, nacional e internacional que buscaban dar solución a la problemática a través de diferentes estrategias. A pesar de que en el capítulo siguiente se hará un énfasis importante en este tema, vale la pena resaltar que a partir de los noventa, al gozar de ciertas libertades para planificar el territorio, gracias a la descentralización que suponía la constitución de 1991, el gobierno local inició a replantearse las condiciones del centro y la periferia reconociendo las potencialidades del área central y la necesidad de volver a repoblarlo (González, 2018).

A la vez, reconocía las deficiencias de conectividad con la periferia, donde había una deuda social que el Estado estaba dispuesto a llenar con intervenciones urbanísticas que terminarían convirtiéndose muchas veces en bloques de cemento que poco alejaban a los grupos sociales de sus condiciones desiguales (Mesa et Al, 2018). Estas intervenciones, dentro de la lógica neoliberal supondrían una jugada estratégica que le daría a la ciudad una ventaja competitiva frente a las demás ciudades donde Medellín se presentaría como un modelo de transformación social (Montoya, 2014).

Así comienza un nuevo milenio y los vientos de cambio empiezan a soplar para la ciudad de Medellín que quiere deshacerse de la imagen de ciudad violenta asociada al narcotráfico e insertarse en las dinámicas neoliberales del momento, donde la adaptación de la estructura económica y la oferta de las ciudades para atraer capital en forma de inversiones, negocios, ocio o turismo es la última tendencia (Harvey, 2007). En consecuencia, en los primeros años de este periodo aparecen obras que definirán el modelo de desarrollo que imperará en la posteridad.

En el año 2004, se inaugura el primer sistema de cable aéreo en el mundo en ser utilizado como sistema de transporte masivo de mediana capacidad. Posteriormente en el año 2007, se

inauguró la Biblioteca España, seguido por otras intervenciones urbanísticas en el mismo sector, todas ellas contempladas dentro del Proyecto Urbano Integral (PUI) de la comuna Nororiental, el cual pretendía atraer la inversión extranjera y “desmarginar” a la población conectándola con el centro y potenciándolas como atractivo turístico (Alcaldía de Medellín, 2016). La iniciativa que fue inspirada en otros proyectos de Latinoamérica y Europa pasó a llamarse urbanismo social bajo el gobierno del alcalde Sergio Fajardo (2004-2007) y contempló la construcción de varios parques biblioteca en diferentes zonas de la ciudad.

Posteriormente, se construyó el cable aéreo San Javier- La Aurora (2008), que transportaría a los deportistas de los IX juegos suramericanos realizados en la ciudad de Medellín en el año 2010. Dicha actividad significó una inversión de 150 millones de dólares, unos 358.000 millones de pesos colombianos, de los cuales el 98 % se destinaron en infraestructura (Comité Olímpico de Colombia, 2014). Con esta inversión en este megaproyecto que según lo referencia el Comité Olímpico estaría a la altura de unos Juegos Olímpicos, la zona centro occidental de la ciudad se transformó y se potenció como un atractivo turístico en el mundo y como obra culmen de estas intervenciones se instalaron las escaleras eléctricas de la Comuna trece (2011) ubicadas en el barrio La Independencia.

En la misma línea, en el año 2013, pese a todos los pronósticos, Buenos Aires obtuvo la sede para realizar los Juegos Olímpicos de la Juventud, venciendo a Medellín que había desplegado toda una estrategia publicitaria a nivel nacional e internacional. Era esta la oportunidad para mostrarle al mundo la cara amable de la ciudad y demostrar que el modelo y la marca que se estaba construyendo tenía la calidad de exportación, Así lo reportaban los medios antes de la negativa del comité olímpico. “Santos aseguró que el objetivo es compartir el éxito del país con el resto del mundo y exponer los avances que ha hecho en materia de reducción de

la pobreza, un mejoramiento en la democracia y el incremento en la seguridad.” (Zayed, 04 de Julio de 2013).

Así continuaron las obras de intervención urbana hasta llegar el turno de las comunas 8, 9 y 10 donde a través del Plan Urbano Integral Centro Occidental se da inicio a una serie de acciones entre las que se destacan la intervención y recuperación del espacio público (Tramo 1 y 2) y la construcción de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Interés Prioritario (VIP). Muchos de estos proyectos como estrategia para reubicar a población desplazada (Tramo 3); como promesa de conectividad se hizo uso de la nostalgia de antaño y se puso en funcionamiento de nuevo el tranvía, cumpliendo la promesa anunciada por los medios de comunicación “64 años después: hora de abordar el Tranvía” (Ramírez y Restrepo, 11 de octubre de 2015). Pero esta vez no venía sólo, sino acompañado por dos cables más en las estaciones Miraflores y Oriente (Figura 41). De esta manera, se cumplió la cuota “innovadora”, que bajo esta lógica neoliberal se traducían en acercar el desarrollo a la zona centro oriental de la ciudad, innovación que implicó inversiones multimillonarias que no tardarían en ser aprovechadas por los privados (González, 2013).



Figura 41. Mapa esquemático del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables aéreos: Líneas M y H.

Fuente: Plataforma urbana

Con la construcción de este medio de transporte se inició otra serie de transformaciones que generaron varias problemáticas, las cuales persisten hasta la actualidad. Entre ellas, el desalojo de los habitantes del barrio San Luis debido a las fallas estructurales que la construcción de la plataforma tranviaria generó en las viviendas. Ellos debieron trasladarse a otros barrios, inicialmente en condición de arrendadores con la promesa de regresar a sus viviendas, pero debido a las novedades técnicas sólo algunas casas pudieron ser habitables y las restantes debieron ser evaluadas para su compra por parte del ISVIMED. Paradójicamente a las viviendas se les realizó el peritaje años después de ser desalojadas y en condiciones de deterioro, sin tener en cuenta la valorización que la intervención del Estado (Tranvía de Ayacucho) y del privado, (Centro comercial La Central) ubicado a 200 metros de las viviendas generó (Mesa et al, 2018).

Así mismo, varios negocios denominados “El Palacio del Colesterol”, en la parte superior del tramo dos, donde se destacaba la tradicional *Chunchurria El Mocho*, como fue mencionado anteriormente, fueron desplazados para facilitar la construcción del tranvía con la promesa de la reubicación en una plazoleta gastronómica. La afectación a los 18 venteros, así como a sus familias se resumen en el retraso para la entrega de la plazoleta que, luego de seis años de espera no ha sido inaugurada, dejando a sólo tres de los 18 venteros ofreciendo este plato tradicional en vías alternas de bajo flujo de personas, poniendo en riesgo la sostenibilidad financiera de estos venteros y sus familias y la supervivencia del mismo plato (Blue Radio, 13 de febrero de 2018).

Por otro lado, sin la intención de llenar este nicho en el mercado, el comercio “formal” se reinventó con una oferta gastronómica internacional que se adapta a los estándares de “sofisticación” acordes con la producción del espacio. En consecuencia, se abrieron locales

como *Mercados del Tranvía, Mercados de la Colonia y Bulevar Tranvía*, que imprimen su marca a través de espacios estilizados y publicidad llamativa abriendo camino para que otras cadenas de bares, cafés y tiendas se instalen en el espacio. Lo anterior obligó a los pequeños negocios a modernizarse y adaptarse a las demandas y a la estética propia del espacio o en el peor de los casos a cerrar sus puertas y permitir el ingreso de otros negocios que estuvieron en capacidad de competir en este mercado, que cada vez tiene menos espacio para los pequeños y más para los grandes acumuladores.

Volviendo a las dinámicas de ciudad, es de anotar que el posicionamiento de la marca-ciudad no sólo requiere de un proceso de inversión pública en infraestructura, como se evidenció anteriormente, sino que además implica una fuerte campaña de divulgación a través de diferentes medios de comunicación, que garanticen el posicionamiento a nivel nacional e internacional de la ciudad. Así lo han demostrado las administraciones municipales en Medellín que además de publicitar el, ya citado concurso City of the Year, donde Medellín fue elegida la ciudad más innovadora, se destacan otros datos importantes que merecen atención tanto por sus cifras como por la controversia que suscitaron en su momento.

Por un lado, la investigación conducida por la Fundación para la Libertad de Prensa (FLIP) estableció que el alcalde de Medellín (2016-2018), Federico Gutiérrez, gastó la suma de \$ 130.272.827.997 entre 2016 y 2017 en contratos de publicidad. El informe titulado: “Fico el alcalde vanidoso” rescataba cómo a través de estos contratos se promovía la ciudad y a la vez se mostraban los avances de la administración municipal. A pesar de que inicialmente la alcaldía reconoció que la inversión había sido por \$ 36 035 801 320, la FLIP detalló cada uno de los contratos donde evidenciaba un componente publicitario y pidió a la Alcaldía que se rectificara de las acusaciones que había lanzado cuestionando la veracidad del estudio. Además, la

fundación señaló la negligencia para entregar información pública y la negativa a dar entrevistas por parte de los funcionarios públicos (FLIP, 13 de diciembre, 2018).

En la misma línea, la polémica suscitada en el año 2019, luego de que la Alcaldía municipal anunciara que Medellín había sido elegida como “Ciudad Discovery” por sus avances en cultura ciudadana, movilidad e innovación social. La realidad era diferente, no se trataba de un reconocimiento, sino que obedecía a una estrategia para publicitar la ciudad, la cual implicaba un costo de \$ 1.427 millones. Así lo reconoció la administración luego del escándalo que provocaron los medios locales y nacionales.

El contrato suscrito entre Telemedellín y Discovery Networks, obedece a la estrategia de promoción de ciudad, de atracción de turismo y captación de inversión. Con este el fin, dicho contrato busca amplificar la producción de Medellín Ciudad Discovery en la red de canales Discovery en 15 países de América Latina (RCN radio, 03 de julio de 2019).

En conclusión, acudimos a un proceso de repotenciación de lo que Lefebvre (1970) denominó la colonización del espacio urbano, mediante la imagen de la publicidad y el espectáculo de los objetos convertidos en símbolos y espectáculo, con un agravante en este periodo histórico que es la lógica del modelo neoliberal que favorece la competencia entre ciudades. En este sentido Ayacucho y la ciudad intentan responder a estas demandas a través de la estética del paisaje dejando ver un proceso de mercantilización que se superpone a la reproducción social, convirtiendo el espacio en mercancía atractiva para diferentes agentes. Unos que buscan reproducir sus capitales en el espacio, otros que transitan como espectadores, mientras que otros tantos viven y sobreviven a partir de él.

Finalmente, podemos decir a manera de síntesis que, este periodo histórico ilustrado en la figura 42), se caracteriza por la implementación de un modelo neoliberal que es paralelo a varios acontecimientos. Por un lado, la violencia se expande por cuenta del narcotráfico en la década de los 90 y aunque caen las grandes mafias el negocio ilícito queda en disputa de las guerrillas y los ya conformados paramilitares en las zonas rurales. En el área urbana se van a consolidar las

bandas criminales que persisten hasta nuestros días. En consecuencia, Ayacucho se vio doblemente afectado, por los ataques perpetuados por la mafia en su lucha con el Estado en los primeros años de los noventa y en los últimos años de esta década por el desplazamiento forzado que generan las luchas de los grupos alzados en armas por el control territorial.

Por otro lado, Ayacucho es protagonista de la transformación del centro de la ciudad, con obras públicas y privadas que favorecen la especulación inmobiliaria y transforman de manera drástica su paisaje. Pero a la vez se fijan en el espacio megaproyectos que trascienden la centralidad y van a la periferia (tramo tres), promocionando la “innovación social” de la ciudad como bien de consumo que se comercializa a turistas y gobiernos de otros países. Todo esto en el marco de la legalidad que la apertura económica instaló recién entrado el año 1990.



Figura 42. Línea del tiempo Ayacucho-Medellín 1990-2019

Fuente: Autoría propia

2.6. Ayacucho frente a la parálisis mundial del consumismo. La crisis sanitaria y económica del 2020 y su efecto en el proceso espacial.

La crisis sanitaria que enfrentó la población mundial en el año 2020 tuvo fuertes implicaciones no sólo a nivel sanitario, debido al virus como tal, sino a nivel económico, político y social, ya que significó una ruptura que llevó a los gobiernos, a los privados y a la sociedad en general a “repensarse” para enfrentar a un “enemigo invisible y evasivo”²⁰ para el cual nadie se había preparado. Se carecía de información en los niveles, técnicos, científicos y gubernamentales, develando, entre otros muchos problemas, lo vulnerable del sistema de salud altamente neoliberalizado en varias regiones del mundo “civilizado”, donde gran parte de los recursos destinados a la salud pública y a la atención de este tipo de emergencias habían sido recortados debido a una política de austeridad que reducía impuestos y otorgaba subsidios a las grandes empresas y a los más ricos (Harvey, 2020).

Esta crisis tuvo la singularidad de afectar la vida privada, familiar, laboral y escolar debido a las restricciones que proponía el aislamiento social. Como consecuencia, se generó la desolación de espacios que normalmente albergaban a multitudes para evitar el contagio, como se observa en las figuras 43, 44, 45 y 46. Así pues, centros comerciales, avenidas principales, centros de ciudad y atractivos turísticos a nivel mundial se vaciaron para evitar la inminente amenaza, dejando en evidencia la naturaleza social del espacio (Lefebvre, 2013). Como resultado, la economía mundial capitalista que tiene en el consumo, en todos sus formatos, la forma de sobrevivir, resultó gravemente afectada²¹.

²⁰ En medio de una declaración pública el presidente de Francia Emmanuel Mackron utilizó la expresión “enemigo invisible” para referirse al virus, expresión que llamó la atención de los medios de comunicación internacional.

²¹ La OIT informó en septiembre de 2020, que se perdieron 500 millones de trabajos en el segundo cuatrimestre del año en comparación con los meses de septiembre a diciembre de 2019. (El salto, 24 de septiembre de 2020).



Figura 43. Terrazas al aire libre en New York en tiempos de pandemia
Fuente: Picture Alliance



Figura 44. Aeropuerto internacional de Suvarnabhumi en Bangkok, Thailand, Marzo 16, 2020
Fuente: Xinhua



Figura 45. Torre Eiffel en tiempos de pandemia.
Fuente: ISGlobal



Figura 46. Calle Ayacucho en tiempos de pandemia
Fuente: Autoría propia.

Antes de continuar con los efectos a nivel local, es preciso señalar que la pandemia fue inicialmente declarada en Wuhan, China, el 31 de diciembre de 2019, donde se presentó como un conglomerado de casos de neumonía; días después se confirmó la causa: era un nuevo coronavirus (OMS, 2020). El 05 de enero la OMS reconoció el brote epidémico y emitió una serie de recomendaciones. El 13 de enero se reportó en Tailandia el primer caso fuera de China. El 22 de enero se confirmó que la transmisión del virus se daba entre humanos y el 30 de enero se declaró la Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII) (OMS, 2020). De esta manera, se encendieron las alarmas a nivel mundial, aunque con una tranquilidad

generalizada en occidente donde se percibía el virus como una situación del otro hemisferio, que podría ser contenida en sus fronteras (Harvey, 2020).

El virus continuó su escalada mundial y llegó en el mes de febrero a Europa, donde Italia y España fueron los países más afectados, ya que reportaban cifras de contagios y muertes que dejaban en entredicho los bajos porcentajes de mortalidad presentados inicialmente en China (Saura, 05 de abril de 2020). El 06 de marzo se presentó el primer caso de COVID- 19 en Colombia. Una ciudadana proveniente de Milán, Italia había importado el virus (Ministerio de Salud de Colombia, 06 de marzo de 2020).

Frente a este panorama, el Estado tomó una serie de medidas para hacerle frente al virus. Decretó el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional (Decreto 417 del 17 de marzo del 2020). Así mismo, el 24 de marzo a las 23:59 horas inició la cuarentena obligatoria por la vida (Decreto 457 del 22 de marzo). Los vuelos internacionales se suspendieron a partir del 16 de marzo y el sector turismo cerró sus puertas dejando pérdidas millonarias. Así mismo, el sector hotelero reportó \$140 mil millones en pérdidas asociadas a cancelaciones de reservas y el sector de esparcimiento y entretenimiento estimaba pérdidas de \$80.000 millones al mes (Bustamante y Naranjo, 2020).

Con respecto al sector inmobiliario el Estado flexibilizó las condiciones para los arrendatarios debido al aislamiento general y a la afectación en la economía. Mediante el Decreto 579 del 15 de abril de 2020, propuso adoptar medidas en materia de propiedad horizontal y contratos de arrendamiento, suspendió la orden o ejecución de cualquier acción de desalojo dispuesta por autoridad judicial o administrativa que tuviera como fin la restitución de inmuebles ocupados por arrendatarios. Así mismo, ordenó el aplazamiento del reajuste anual a los cánones de arrendamiento que se tuvieran que hacer efectivos durante el periodo citado. Por

último, consignó estipulaciones especiales respecto al pago de los cánones de arrendamiento, sobre lo cual estipula que “las partes deberán llegar a un acuerdo directo”. (República de Colombia, 15 de abril de 2020).

Estas medidas no fueron bien recibidas por el capital inmobiliario- financiero quien tiene en el Estado su mejor aliado para reproducir su capital y garantizar el derecho a la propiedad privada. Frente a esta tensión de intereses, Jairo Alberto Corrales, presidente de PEI²², mencionaba:

“Nosotros creemos que lo ideal hubiera sido que este decreto no se hubiera emitido, en el sentido en que nos parece inconveniente la intervención del Estado en acuerdo entre privados, pero entendemos la plena motivación desde el gobierno en tratar de proteger o ayudar algunos sectores que van a tener unos periodos muy largos de recuperación como lo son los cines, los restaurantes, los bares, todo el tema de entretenimiento” (Itaú Colombia, 11 de junio de 2020).

Esta situación se generó, según explica Harvey (2014), porque en ocasiones el Estado, bajo algunos tipos de gobierno, queda expuesto a influencias populistas de diversos tipos, los cuales pueden emplear sus poderes para contrarrestar los del capital como propiedad privada. En consecuencia, el capital no puede seguir operando libremente en muchos campos de la economía, lo cual suponen una contradicción entre los intereses del capital y el Estado. Esta misma situación se evidenció, en una disputa entre el gobierno central y algunos líderes locales progresistas como la alcaldesa de Bogotá y el alcalde de Medellín, quienes ejercieron presión mediática para regular el mercado en defensa de la vida.

Como resultado, multitud de locales comerciales cerraron sus puertas de manera definitiva y se declararon en quiebra, pues las pérdidas que acumulaban no les permitía pagar los gastos de mantenimiento. Así pues, discotecas y bares tradicionales en la ciudad y Ayacucho

²² PEI es el primer fondo de inversión inmobiliaria y el de mayor participación en Colombia,

exhibían un afiche de *se arrienda* en lugar de los que promocionaban el próximo evento o invitado especial²³ (Figura 47).



Figura 47. Tramo dos de Ayacucho. Locales comerciales en arriendo por la pandemia
Fuente: Autoría propia

Por otro lado, a pesar que los primeros sectores en iniciar actividades fueron la industria y la construcción (27 de abril), otros sectores como los centros comerciales, donde el capital inmobiliario-financiero tiene gran parte de sus activos, se vio regulado por el gobierno local. Por este motivo, el comité Intergremial emitió un comunicado donde señalaba que acataba las medidas, pero no las compartía, justificando que el sector formal había tomado las medidas de bioseguridad y transfería la responsabilidad al consumidor y a la “indisciplina” social del

²³ Los diarios locales informaban que discotecas como Mangos y Dulce Jesús mío cerraban sus puertas luego de tres décadas de servicio debido a la pandemia (Osorio, 19 mayo de 2020)

comercio informal (El Tiempo, 17 de julio de 2020). El comunicado, era una medida apenas consecuente con los cierres que el capital inmobiliario experimentaba en los diferentes activos que poseía. Nicolás Jaramillo, presidente de PACTIA. Fondo de inversión inmobiliaria describía las afectaciones de los cierres por pandemia.

“[...] Dependía mucho del tipo de uso que se le estaba dando a cada uno de los activos. Entonces en orden, por ejemplo, en el caso nuestro, los más afectados hoy son los hoteles en donde tenemos...Hace un par de semanas estamos abriendo en operaciones a puerta cerrada, en las ciudades intermedias del país y algunos de ellos todavía están cerrados. Por ejemplo, los de Bogotá y los de Barranquilla no hemos tomado la decisión de abrirlos. Luego viene el comercio que nunca cerramos, pero que terminaron en operaciones muy bajas con operaciones del 20 o del 30 % de la capacidad instalada completa porque tenías digamos la posibilidad de abrir para lo que se llamó el comercio esencial y en oficinas y en logística fueron digamos comportamientos que dependían mucho del uso del activo como tal. Entonces, aquellos sectores que no cerraron o que cerraron muy poco se seguían operando en el último mes y en la logística la cadena de distribución que estaba alrededor de los comercios esenciales también se mantuvo abierta (Itaú Colombia, 11 de junio de 2020).

Por otro lado, mientras el capital inmobiliario-financiero se preocupaba por una posible desaceleración en los niveles de renta, los intereses de la población que habitaba los barrios periféricos de la ciudad, comunas 1, 13 y 8 (**tramo tres de Ayacucho**), se reducían a la supervivencia. La pandemia y el aislamiento para los habitantes de estos barrios supuso recurrir a estrategias poco convencionales como ubicar “trapos” rojos para pedir ayuda alimentaria al Estado y los vecinos debido al hambre y a la imposibilidad de salir a las calles como se muestra en la figura 48.



Figura 48. Comuna 8. Trapos rojos pidiendo ayuda en tiempos de pandemia.

Fuente: Hora 13 Noticias (13 abril, 2020). Recuperado de: <https://h13n.com/en-barrios-perifericos-de-medellin-sacan-trapos-rojos-para-pedir-ayudas/>

Esta situación se tornó contradictoria, pues mientras los hospitales se encontraban al borde del colapso y la mayoría de la población luchaba contra la enfermedad y las dificultades económicas, los multimillonarios alrededor del mundo aumentaban sus riquezas. En Latinoamérica, Oxfam (27 de julio de 2020) reportaba que la fortuna de los 73 multimillonarios aumentó en 48 mil 200 millones de dólares desde el inicio de la pandemia. El estudio añadía que, los 42 multimillonarios del Brasil aumentaron su patrimonio neto de 123 100 millones de dólares en marzo, a 157 100 millones de dólares en julio del mismo año; así mismo, los siete más ricos de Chile vieron como su patrimonio conjunto aumentaba en un 27 % hasta alcanzar los 26 700 millones de dólares. Mientras tanto Forbes reportaba que Los 12 *billonarios* más relevantes de Wall Street, que incluyen a personas como los fundadores de Amazon, Microsoft y Facebook –Jeff Bezos, Bill Gates y Mark Zuckerberg, respectivamente–, alcanzaban por primera vez en la historia una riqueza combinada de 13 cifras, es decir, más de un billón de

dólares de patrimonio y 40 % más que cuando comenzó la pandemia global del coronavirus (Forbes Colombia, 01 de agosto de 2020).

Al momento de finalizar este proceso investigativo (primer trimestre del 2021), la pandemia continuaba a nivel mundial. Algunos países de Europa enfrentaban una tercera ola de contagios y aunque varios laboratorios habían probado algunas vacunas y se distribuían a nivel mundial, el proceso de inoculación se hacía lentamente. En Colombia se tenía prevista la llegada de la vacuna para finales del mes de febrero. Sin embargo, las medidas restrictivas se flexibilizaron en el territorio nacional (septiembre 01) y operaban los centros comerciales con algunos sectores cerrado.

Así mismo, el gobierno nacional utilizó algunas medidas de choque para reactivar la economía, como los tres días sin IVA, los cuales buscaban dinamizar el consumo. La medida además de develar la importancia del consumo para la reproducción del capital, generó críticas a la prevalencia de la economía sobre la vida misma. El diario Portafolio (19 de junio de 2020) señalaba que las aglomeraciones fueron la constante durante la jornada, por otro lado daba cifras generosas para el mercado como las que aportaba el ministro de Industria y Comercio, José Manuel Restrepo, quien reportó que en la primera jornada se vendieron 6 veces más de lo que tradicionalmente se vendía durante un día de pandemia; explicó, además, que algunos comercios aumentaron sus ventas entre un 30 % y un 70 % frente al año pasado; por su parte el director de la Dian, José Andrés Romero, manifestaba en el diario que las ventas de las plataformas electrónicas aumentaron 800% en la jornada y explicó que a corte de las 5 de la tarde de ese viernes, las ventas del comercio sumaban alrededor de 5 billones de pesos a falta de 7 horas de que terminara el día especial.

Otras de las medidas que tomó el Estado para reactivar la economía a mediano plazo la canalizó a través del sector de la construcción con gasto fiscal reflejado en 200 mil subsidios para vivienda VIS y no VIS (MinVivienda, 26 de mayo de 2020). Adicionalmente, permitió la concurrencia de subsidios nacionales, regionales, municipales y de las cajas de compensación para facilitar la compra de vivienda. En la misma línea, los especialistas proyectaban que el sector infraestructura (construcción de vías 4G, túneles y demás proyectos viales) tendrían un papel importante en la recuperación de la economía debido a la cantidad de obreros que ocupaban (Mora, 29 de junio de 2020). Medidas que según Harvey (2014) buscan absorber tanto los excedentes de capital como de mano de obra y generar el caldo de cultivo para generar la próxima crisis. Es decir, estas soluciones coyunturales desencadenan en futuras crisis más agudas, como se han venido presentando en los últimos años alrededor del mundo.

Capítulo 3. Los agentes y sus intereses en la (re)producción de Ayacucho

El recorrido histórico del capítulo anterior evidenció el proceso espacial que configuró la calle Ayacucho- Medellín hasta el año 2020. En este trasegar varios agentes estuvieron a cargo de la producción del espacio, ya que como menciona Correa (2004), estos no son invisibles, sino que a través de las tensiones que se dan entre ellos generan la reorganización del espacio. Por tanto, la densificación de algunos tramos, la marginación de otros y la actual renovación urbana, esconden unos intereses particulares. Es por esto que, siguiendo a Lefebvre (2013), para *descifrar el espacio*, es necesario analizar los agentes detalladamente. Cuestión que pretende abordar el presente capítulo.

Así pues, Correa (2004), señala que en el espacio se identifican tres de ellos que, aunque poseen diferentes estrategias y pueden entrar en tensión, comparten un fin común: la apropiación de una renta de tierra. Es decir, su propósito es la reproducción de las relaciones de producción. En este orden de ideas, los propietarios de los medios de producción (especialmente los grandes industriales), los propietarios de la tierra y los promotores inmobiliarios serán agrupados en un agente macro: **el capital inmobiliario-financiero**. Así mismo, siguiendo al autor, el **Estado** se presenta como otro agente que produce el espacio en cuanto tiene la capacidad de actuar como propietario de grandes extensiones de tierra, como industrial, promotor inmobiliario, pero a la vez, debido a su naturaleza, tiene la capacidad de regular el espacio.

Por otro lado, lejos de la concepción de (Correa, 2004), que toma a “los excluidos” como agente que produce el espacio, la presente investigación considera, a partir de las prácticas socio espaciales, a los **grupos sociales** como tercer agente. En consecuencia, su fin último, no es la reproducción del capital y la acumulación en sí misma, sino la vivencia y sobrevivencia en y a partir del espacio, así como el disfrute de este.

Por tanto, este proceso se torna contradictorio, pues los intereses de los agentes no siempre están en la misma lógica. Por ejemplo, Lefebvre (1978) señala que, el Estado y el capital inmobiliario financiero actúan bajo el presupuesto de ser médicos del espacio, donde la realidad urbana que observan se les presenta como contradicción y desorden. En consecuencia, sus intervenciones, dotadas de cierto racionalismo buscan darle orden al espacio para restablecer la coherencia a esta realidad “caótica”. Así pues, se valen del urbanismo.

Esta herramienta se presenta de diferentes maneras. Por un lado, está el urbanismo de los hombres de buena voluntad (arquitectos, escritores), aunque generalmente están vinculados a un humanismo que busca crear relaciones nuevas, [...] “esta tradición aboca a un formalismo (adopción de modelos que no tienen ni contenido ni sentido) o a un esteticismo (adopción de antiguos modelos por su belleza que se arrojan como pasto para saciar los apetitos de los consumidores” (Lefebvre, 1978, p. 41).

Por otro lado, está el urbanismo de los administradores vinculados al sector público (estatal), que se cree científico y se funda bajo una ciencia con investigaciones sistemáticas multidisciplinarias. Sin embargo, como añade Lefebvre (1978):

Este cientifismo que acompaña a las formas deliberadas del racionalismo operativo tiende a descuidar lo que llaman «factor humano», Las informaciones o las comunicaciones son optimizadas en un modelo. Este urbanismo tecnocrático y sistematizado, con sus mitos y su ideología (a saber, la primariedad de la técnica), no dudaría en arrasar lo que queda de la Ciudad para dejar sitio a los automóviles. a las comunicaciones, a las informaciones ascendentes y descendentes. Los modelos elaborados sólo pueden entrar en la práctica tachando de la existencia social las mismas ruinas de lo que la ciudad fue (p. 41-42).

Por último, el urbanismo de los promotores, quienes [...] “conciben y realizan para el mercado, con propósitos de lucro, y ello sin disimularlo. Lo nuevo y reciente es que ya no venden alojamientos o inmuebles, sino urbanismo. Con o sin ideología, el urbanismo se convierte en valor de cambio.” (Lefebvre, 1978, p. 42).

En medio de estos intereses, los grupos sociales se presentan en tensión entre la reproducción social de la vida y la reproducción del capital. Por tanto, según sus prácticas socio espaciales, son quienes ocupan el espacio, lo perciben y lo viven, pues es ahí tiene lugar la reproducción de la vida, de los afectos, de las pasiones, de los sueños (Lefebvre, 2013). A la vez son objetos de diferentes políticas públicas o potenciales consumidores de la novedad en el espacio que el Estado y el capital ha producido para ellos (Marroni et al, 2019).

Así pues, los intereses del Estado, el capital inmobiliario-financiero y los grupos sociales producen el espacio en medio de una constante tensión entre la reproducción de la vida cotidiana y la mercantilización de la vida. En un espacio dinámico y activo como la calle Ayacucho, no pasivo o receptáculo, dentro de un sistema capitalista que favorece el valor de cambio sobre el valor de uso, fenómeno que garantiza que unos intereses se prioricen por encima de otros como se intenta presentar a continuación.

3.1 El Estado y sus instituciones. Entre la concepción y la percepción de Ayacucho.

Al realizar una aproximación al concepto de Estado en el contexto colombiano, el diccionario de la Constitución Política de Colombia hace referencia a este como el conglomerado social, política y jurídicamente constituido, asentado sobre un territorio determinado, sometido a una autoridad que se ejerce a través de sus propios órganos y cuya autoridad (soberanía) es reconocida por otros Estados (Madrid-Malo, 2005). Por su parte, el DNP reconoce que en años recientes (finales del siglo XX y durante lo corrido del siglo XXI), bajo la influencia de fenómenos como la globalización y el renacer de las culturas locales, los Estados están reconfigurando su quehacer, cambiando su papel como promotores de las transformaciones económicas y sociales, hacia un rol de reguladores y facilitadores del

desarrollo, así como de garantes del ejercicio y goce efectivo de derechos por parte de sus habitantes (Departamento Nacional de Planeación 2011).

Sin embargo, esta visión institucional resulta insuficiente para el presente estudio, dado el enfoque teórico metodológico bajo el cual se enmarca. En consecuencia, lo primero que hay que aclarar, sin pretensiones de hacer una teoría elaborada del Estado, es que desde la postura Marxista el Estado surge vinculado a la lucha de clases donde la propiedad privada es el presupuesto necesario para el Estado, el Derecho y otras formas ideológicas. En este orden de ideas, el papel del Estado, lejos de ser un mediador entre clases antagónicas, se manifiesta concretamente como “orden” que legaliza la opresión de la clase dominante (Alves, 2012).

Consecuentemente, Harvey (2014), amparado en la postura de Marx amplía esta definición al subrayar la importancia de la infraestructura legal y el uso del monopolio de la fuerza en el ejercicio del Estado.

El régimen de los derechos de propiedad privada individualizada se halla en la base misma del núcleo dinámico del capital. Es una condición y construcción necesaria, en el sentido de que ni el valor de cambio ni el dinero pueden funcionar tal como lo hacen sin esa infraestructura legal. Como garante de esos derechos se apela al Estado, con su monopolio del uso legítimo de la fuerza y la violencia, para evitar o reprimir cualquier transgresión del régimen de los derechos de propiedad privada individualizada. El Estado capitalista debe usar el monopolio adquirido sobre los medios de violencia para proteger y preservar ese régimen tal como se articula en el funcionamiento «libre» de los mercados (p. 56)

Así pues, el Estado se presenta como garante de derechos con un amplio rango de maniobra dado las instituciones que posee. Por tanto, es preciso aclarar que la idea de Estado mínimo que promulga el modelo neoliberal es una contradicción en sí misma, pues para garantizar la supremacía del mercado se requiere de una amplia operación del Estado que regule las cuestiones económicas en forma de políticas de Estado que protejan, como lo han hecho desde los inicios del capitalismo, la reproducción ampliada del capital (Mészáros, 2002). Así mismo, el autor afirma que el Estado capitalista requiere intervenir directamente en todos los

planes de la vida social para promover y dirigir activamente el consumo destructivo y la disipación de riqueza social a gran escala, lo cual reivindica el papel protagónico del Estado.

No obstante, bajo la lógica neoliberal el Estado sufre importantes transformaciones pues asume una forma de gobierno empresarial. Por tanto, abandona la gestión pública como mediadora entre el mercado y la sociedad –redistribución– para ser sustituido por una administración cuyo principal objetivo es la competitividad y el crecimiento (Harvey, 1989 y Cocola, 2016). Por tanto, añade Sierra (2016, pp. 37-38):

Si la pregunta del liberalismo gira entorno de los límites de la acción del Estado, el neoliberalismo resuelve la cuestión con un enfoque distinto, al desligar la acción del Estado como regulador o garante de las condiciones del mercado, mientras que lo inserta en el mercado mismo, como un actor más en competencia, lo que obliga al Estado a migrar de un funcionamiento administrativo a un funcionamiento gerencial, en la lógica de los medios, estrategias y herramientas del sector privado.

Ayacucho es un fiel ejemplo de esta transición del Estado, pues es el reflejo de la ciudad que se ve marcada por la reducción sustancial de la producción y el empleo industrial, así como en las metrópolis latinoamericanas se dio desde la década de 1980. Este fenómeno influyó en la transformación de las ciudades en territorios de circulación de valores producidos en otros ámbitos, sobre todo extranjeros, dejando como sector productor de valor y plusvalía al de la construcción. En este, como veremos, se ha concentrado el capital financiero nacional y transnacional, pero en el que dominan los empleos temporales y estacionales, de baja calificación y salarios reducidos (Pradilla, 2010).

Así mismo, esta transformación generó cambios en el papel del Estado en lo que se refiere a la producción y re-producción de la ciudad, pues favoreció la privatización de lo público y la mercantilización de todo lo urbano (Márquez y Pradilla, 2017). En este sentido, la ciudad pasa a “convertirse en una mercancía, un producto que debe ser vendido en aquellos mercados en los cuales tiene opciones, es decir, en donde puede ofrecer ventajas competitivas,

en términos de infraestructuras, de telecomunicaciones, de costos de instalación, atractivos turísticos o de oferta.

Para a estas exigencias, el Estado cuenta con instituciones como las empresas proveedoras de servicios públicos que son de interés tanto para los privados como para los grupos sociales. A la vez que, como señala Samson (1980) citado en Correa (2004), cuenta con una serie de instrumentos que lo posicionan como otro agente en disputa por el espacio como: a) El derecho de expropiación y prioridad en la compra de tierras, b) la reglamentación del uso del suelo, c) el control y limitación del precio del suelo, d) limitación de superficie de tierra que cada uno se puede apropiar, e) impuestos sobre la tierra e impuestos inmobiliarios según localización y dimensión de los bienes f) impuestos de terrenos libres, g) movilización de reservas de tierras públicas, afectando el precio de esta y orientando espacialmente la ocupación urbana, h) inversión pública: drenajes, vertederos en infraestructura, i) organización de mecanismos de crédito para vivienda, y j) investigación, operación de prueba sobre materiales y procedimientos de construcción.

Así mismo, el Estado hace uso de la publicidad como un elemento fundamental en la promoción de la ciudad mercancía (Harvey, 2014). Por tanto, diseña slogans que permitan identificar la ciudad como un referente a nivel nacional e internacional. En este orden de ideas, marcas como: Medellín la más educada, Medellín un lugar para la vida, Medellín es solidaria y competitiva, Medellín Futura, entre otros, presentan al gobierno como una administración socialmente responsable, benefactora e incluyente, para evitar mostrar una imagen represora, pues esta no se vende bien o se vende como el anti-modelo, (Montoya, 2014). Así mismo, a través de discursos que promueven la participación ciudadana como el urbanismo social y el

urbanismo cívico pedagógico, la administración intenta mostrarse como un agente cercano e inclusivo para recuperar la confianza de los habitantes en el control estatal (Martín, 2013)

Ahora bien, es importante considerar que, a nivel nacional, el Estado en el periodo 1990-2020, está marcado por algunas particularidades como la apertura económica e instalación del modelo neoliberal, donde a partir de la Constitución Política de 1991, buscaba consolidarse como una República unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales. Además, con una estructura de gobierno en la cual el nivel nacional se especializa en la orientación y coordinación general y en el manejo macroeconómico, mientras que las entidades territoriales asumían la responsabilidad de garantizar la prestación de servicios públicos locales con especial énfasis en la educación y la salud (Departamento Nacional de Planeación, 2002). De este modo, se buscaba recuperar un papel importante del nivel local y regional en el marco de las funciones públicas

Dado que el presente estudio se realizó en la ciudad de Medellín, la categoría municipio cobra vital importancia, por lo que es preciso aclarar que, la ley 153 de 1887 en su artículo 80 y el artículo 4° del Código de Régimen Municipal define que estos gozan de personería jurídica desde su creación. En consecuencia, dada su calidad de personas jurídicas, los municipios tienen capacidad de ejercicio y, por ende, son competentes para ejercer derechos y contraer obligaciones; pueden tener patrimonio y ser representados judicial y extrajudicialmente por medio de su representante legal: el Alcalde. (Fernández de Castro, 2005). Así mismo, los municipios están a cargo de la planeación de su propio desarrollo y de responder por su gasto social, incluido en este, las soluciones a los problemas de vivienda (Poveda, 2008).

Finalmente, como lo reconoce Fernández de Castro (2005), en el Sistema Constitucional Colombiano, de acuerdo con las orientaciones contenidas en el artículo 315 de la actual Carta

Política y demás normas concordantes, impera un sistema clásico alterado o mixto. Por cuanto el Alcalde es un gestor y el representante legal del municipio, cuyos actos no deben ser consultados y aprobados por la máxima autoridad administrativa, ya que goza de autonomía en su gestión. Sin embargo, tiene como único límite la ley, aunque con cierta interdependencia del Concejo municipal quien valida y aprueba muchas de sus decisiones, entre ellas los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento Territorial POT.

Precisamente estos instrumentos de planeación guían el accionar del Estado, por periodos de gobierno, como los planes de Desarrollo, mientras que en otros instrumentos existe una mayor proyección en el tiempo como se evidencia en los Planes de Ordenamiento Territorial POT. En cualquiera de los casos, éstos tienen una alta implicación en la forma como se piensa el desarrollo del territorio pues actúan como hoja de ruta para concebir el espacio bajo un modelo predeterminado.

En este orden de ideas, hablar de la concepción del espacio cobra relevancia, en cuanto es el Estado principalmente, quien se encarga de este proceso. Así lo entiende Lefebvre (2013, p. 15-16) al señalar que “[...] es el espacio de los expertos, los científicos, los planificadores. El espacio de los signos, de los códigos, de ordenación, fragmentación y restricción.”. Por tanto, entender el papel de los planes y los planos que ha trazado el municipio de Medellín a través de su historia y en especial a partir de la década de 1990 resulta crucial para entender cómo ha sido concebido Ayacucho y las instituciones que intervienen en ella.

3.2 Medellín y Ayacucho entre planes y planos. En búsqueda del orden y el desarrollo en la urbe.

Según Lefebvre (2013), el espacio urbano es un instrumento fundamental del Estado, así como la posibilidad de subversión contra el mismo. Sin embargo, dado que la planificación es

una mezcla de conocimiento e ideología al servicio de una estrategia de clase, el Estado impone estructuras administrativas, legislativas, impositivas y de identificación individual que obedecen a criterios cartesianos donde el resultado es la producción tecnocrática y burocrática de espacio en nombre de una supuesta modernidad capitalista (Harvey, 2014).

A partir de estos postulados, el presente acápite busca mostrar el impacto de los ejercicios de planeación más relevantes para Ayacucho como eje articulador de Medellín en el proceso de producción de la ciudad, el área metropolitana y la Súper ciudad que se planea en la actualidad. Es decir, se entiende a Ayacucho dentro de un contexto local y regional, para develar las determinaciones a nivel global.

Lo primero a señalar es que estos procesos de planeación sufrieron modificaciones en el periodo histórico en cuestión (1990- 2020), debido al renovado protagonismo de la acción urbana del capital financiero y la desregulación de las prácticas del capital privado que impulsó el paso de la débil, ineficiente e inoperante planeación urbana indicativa al predominio del discurso de la planeación basada en la lógica empresarial (Pradilla, 2009).

En consecuencia, se transitó de una visión prospectiva y normativa del desarrollo de los diferentes aspectos de la totalidad urbana, hacia una visión en la que el papel central lo tienen los grandes proyectos de desarrollo urbano públicos y privados (Pradilla, 2018). Como resultado la concepción del espacio a través de multitud de planos y planes no se ha hizo esperar, sin que estos logran dar solución definitiva a los problemas estructurales de la ciudad.

Así, Medellín al igual que otras ciudades del mundo²⁴ no careció de documentos oficiales en las tres últimas décadas. De hecho, al revisar la cantidad de planes de desarrollo, planes de ordenamiento territorial, planes integrales, planes de Intervención y un largo etcétera, es fácil

²⁴ Maricato (2015), se refería a la poca eficiencia de la planeación en las ciudades de Brasil al decir “Pero nunca esta demás repetir que no es por falta de planes y leyes que las ciudades en el Brasil están como están” (p. 426)

argumentar que el territorio está altamente estudiado y caracterizado a nivel macro y micro. Prueba de esta labor y la articulación del municipio con las últimas tendencias en planeación a nivel nacional se refleja en el premio que recibió la alcaldía de Medellín por su plan de Desarrollo 2016-2019, en el marco del V Concurso Mejores Planes de Desarrollo Territorial que el DNP le otorgó a la administración en la categoría 'Municipios con desarrollo robusto' (Departamento de Planeación Nacional, 2016).

Así mismo, como señalan Carmona (2013) y Montoya (2014), esta planeación centrada en el marketing urbano ha hecho que las administraciones de turno acumulen premios internacionales por sus diseños “novedosos” teniendo como protagonista al urbanismo. Galardones como el Premio Global Knowledge Partnership 2007, por la Red de Bibliotecas; el Premio Internacional de Hábitat Dubái 2008; el Premio City to City Barcelona FAD 2009, por el proyecto “Medellín, la más educada”, y en los últimos años el premio a la ciudad más innovadora del mundo (2013), entre otros que se pueden evidenciar en la figura 49, hacen parte de una larga lista de menciones.

Sin embargo, al igual que Maricato (2015), hay que señalar que pese a la multitud de documentos que “juiciosamente” han elaborado los gobiernos de turno y la multitud de premios internacionales, persisten problemas estructurales en la ciudad como la desigualdad, la pobreza extrema, la violencia, la inseguridad y el desempleo.



Figura 49. Medellín. Línea de tiempo: premios obtenidos en el periodo 2013-2019

Fuente: ACI Medellín 2019.

Esta situación se presenta pese a que la visión institucional reconoce estos instrumentos de planeación como “un juego de tensiones entre los agentes que intervienen en el espacio, donde el Estado resuelve las contradicciones” (Poveda, 2008, p.8). Pero, en la práctica, la relación Estado – Capital más allá de oponerse se complementa en favor de la reproducción de este último. Sin que esto signifique que, como señala Lefebvre (1978), muchos de los planos que arquitectos y urbanistas realizan (técnicos que conciben el espacio), están cargados de *humanismo* y buenas intenciones.

Ahora bien, lo primero a señalar al hacer un recorrido por estos instrumentos es que, siguiendo a Gil (1989), desde 1890 inició la preocupación por el ordenamiento de la ciudad de Medellín con la necesidad de formular un plano para el desarrollo futuro de la ciudad. Por tanto, se creó el cargo de Ingeniero Municipal, a quien se le encargó su realización, la cual no llegó a buen término. Más tarde, en 1910, la Sociedad de Mejoras Públicas convocó un concurso para elegir el mejor plano de Medellín Futuro, por iniciativa del industrial, concejal y miembro de la propia Sociedad, Ricardo Olano, quien recientemente había conocido la maqueta de Washington

elaborada por l'Enfant y se había interesado por el análisis de diversos planes de ciudades europeas, norteamericanas y australianas.

El esquema ganador fue el de Jorge Rodríguez, posteriormente perfeccionado por un grupo de ingenieros y arquitectos con el apoyo de la Escuela de Minas para producir el Plano Futuro de Medellín de 1913 (Figura 50). Se trataba de un proyecto de mejoramiento y ampliación física de la ciudad inspirado en el modelo de ciudad post-liberal europeo, con el cual se buscaba el ensanche, la higiene y el ornato de Medellín (Perfetti del Corral y Jaramillo, 1993).

Bajo este plano se proyectó la avenida del Río Medellín que incluía un parque lineal, Además, la rectificación y ensanche de varias vías y su arborización, así mismo, la canalización de la quebrada Santa Elena (Pérez et al, 2015). Con estas intervenciones Ayacucho se transformó, pues se ensanchó para responder a las demandas de la época, como se evidenció en el capítulo anterior, ya que la cobertura de la quebrada Santa Elena marcó un antes y un después para el centro de la ciudad.

Años más tarde se elaboró el Plan Regulador de Sert y Wiener, quienes eran socios en la Town Planning Associates (TPA). Además de Bogotá y otras ciudades de Latinoamérica, Medellín fue una de las ciudades en las que Sert y su socio aplican los principios urbanísticos y arquitectónicos de la Carta de Atenas en cumplimiento de la Ley 88 de 1947. Esta normativa obligaba a los municipios con un presupuesto anual mayor a la suma de doscientos mil pesos a la creación de oficinas de planeación municipal, a la elaboración de un Plan Regulador, y a la contratación de urbanistas extranjeros de reconocida trayectoria para su formulación; así pues, en 1948 Medellín aprobó el contrato de la TPA y bajo el liderazgo de Sert se produjo un Plan Piloto y un Plan Regulador, trabajos que se extendieron hasta 1952 (Schnitter, 2003).



Figura 50. Plano de Medellín Futuro (1913)

Fuente: Jorge Rodríguez Lalinde.

El esquema general reforzó el eje conformado por el río Medellín y la línea de ferrocarril, corredor en el que convergen las vías que descienden de los cerros. También las quebradas que desembocan en el río en las que el plan dispuso parques lineales destinados a la recreación, el deporte y al control de los cursos de agua pluviales. Así mismo, a partir de las vías perpendiculares al río se configuró un trazado regular o irregular, según la topografía (Tarchópulos, 2010). Con este plan se pretendía el control de los asentamientos en las laderas, lo que hoy se entiende como el Cinturón Verde. Sin embargo, el crecimiento desmedido de la ciudad, como se evidenció en el capítulo anterior, no permitió que se cumpliera en su totalidad (Universo Centro, octubre de 2017). Por esta razón, los espacios periféricos de la ciudad, como el tramo tres de Ayacucho, presentan unas características irregulares respecto a los tramos uno y dos que estuvieron bajo el efecto de este plan.

Además, se propuso un nuevo centro cívico excéntrico, destinado a la Alpujarra (Figura 51). Bajo la idea que el centro de la ciudad conservara su vocación comercial. Esta decisión marcaría el ocaso del centro de la ciudad (Tramo uno de Ayacucho), al perder su poder de convocatoria que le otorgaba el poder público localizado en este espacio, como se señaló en el capítulo anterior.

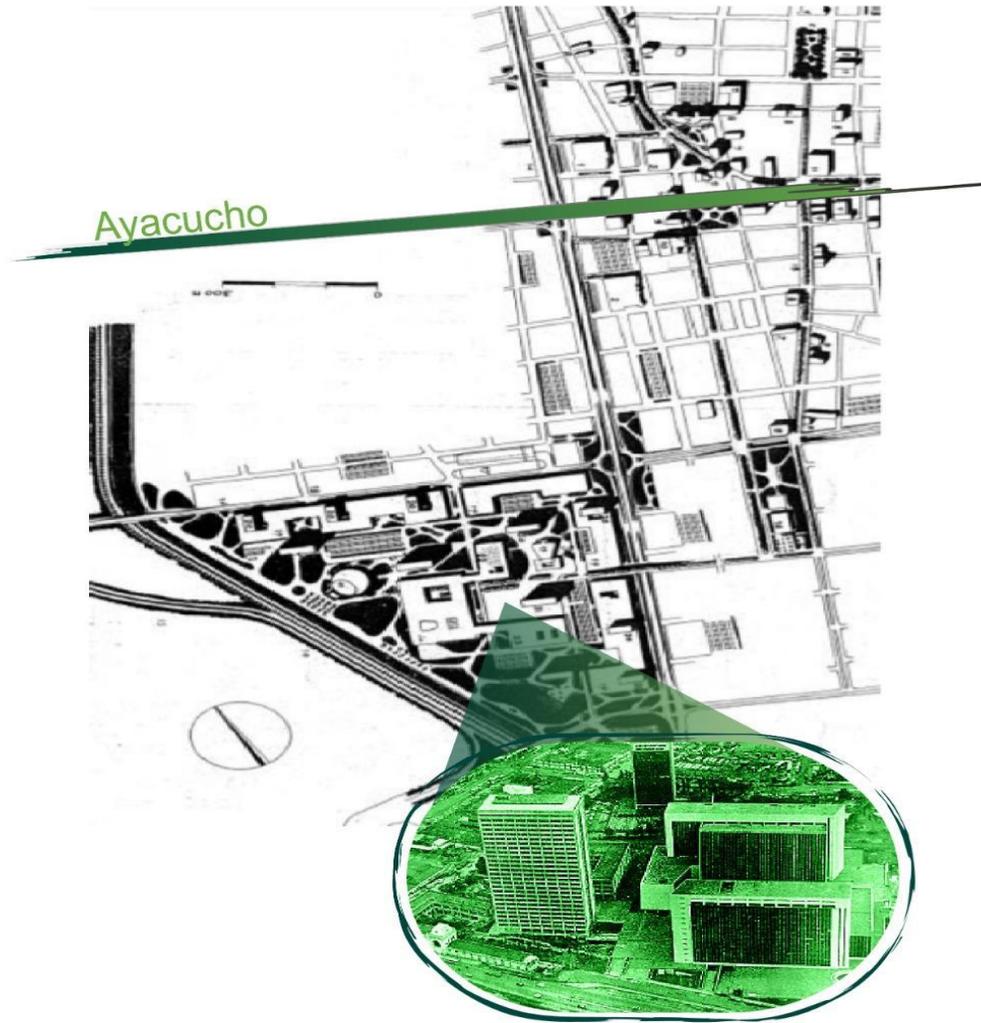


Figura 51. Ayacucho y Centro Cívico la Alpujarra (1989) en Plan Piloto de Medellín 1952
Fuente: Archivo Histórico de Medellín y El Colombiano

El plan también previó un sistema de ejes y una zonificación que servían de referente para el desarrollo futuro de la ciudad. En consecuencia, la industria se consolidó al sur

aprovechando la línea férrea y el río Medellín. Las vías principales incluían actividades comerciales y de servicios, y las áreas residenciales se definían a partir de la Unidad Vecinal; las áreas verdes principales correspondían al sistema hidrográfico y orográfico; por lo tanto, el río y sus quebradas afluentes configuraban un sistema que se introducían en los Distritos y Unidades Vecinales a manera de parques lineales en los que se localizaban los equipamientos y servicios (Tarchópulos, 2010).

Posteriormente, la administración tomó ciertas medidas que no fueron del todo eficientes para contener el crecimiento acelerado de la ciudad. Según señala Valencia (30 de mayo de 2012), mediante el Acuerdo municipal 69 de 1955 se creó las casitas de providencia con el fin de erradicar los tugurios, con el Acuerdo 52 de 1963 se crearon las comunas, las zonas económicas y se ampliaron las zonas urbanas. En 1963, se aplicaron medidas policivas que despejaron el centro y en 1964 se habilitaron algunos barrios informales con servicios públicos con la iniciativa de empresas públicas. Luego la Ley 66 de 1968, prohibió la creación de infraestructura en los asentamientos piratas e invasiones y finalmente. El Acuerdo 40 de 1975, impulsó el cordón verde como barrera que contemplaba parte del tramo tres de Ayacucho, el cual resultó ineficaz.

Para la década de 1980 la planeación de la ciudad inicia una nueva era con la creación del Área Metropolitana (1980) y la oficina de planeación metropolitana (1982), las cuales marcaron el tránsito de la ciudad a la ciudad región. Aunque inicialmente sus funciones fueron la promoción, planificación y coordinación del desarrollo en conjunto, con el tiempo, el Área Metropolitana buscó garantizar la integración regional, articular políticas, programas y proyectos al igual que actores públicos, privados y sectoriales, actuar como autoridad ambiental urbana y como autoridad de transporte masivo y metropolitano, planificar el territorio de su jurisdicción y

ejecutar obras de interés metropolitano (AMVA, 28 de noviembre de 2012). Por tanto, la planeación asumió un carácter más allá de lo local y pasó a un ámbito regional, lo cual sería fundamental para Ayacucho que actúa como eje vial entre Medellín y el oriente antioqueño.

Por otro lado, la ordenación del territorio durante la última década del siglo XX y comienzos del siglo XXI se caracterizó por un conjunto de planes y programas urbanísticos formulados y ejecutados como estrategias para reaccionar ante problemas urbanos sin precedentes en el país y en Medellín, ocasionados por el crecimiento desmedido producto de las constantes migraciones, la violencia, la inseguridad y el narcotráfico (Pérez et al, 2015).

Como lo reconoce Agudelo (2018), estas intervenciones fueron, en alguna medida, consecuencia de reflexiones planteadas por la Consejería Presidencial para Medellín en el año 1992, en los foros y seminarios “Alternativas y Estrategias de Futuro para Medellín y su área metropolitana”, donde se planteó la necesidad de generar nuevos espacios públicos y equipamientos articulados con el sistema de transporte público, como una alternativa de solución frente al deterioro físico y social por el que pasaba la ciudad para finales de la década de 1980.

Paralelamente, mientras en 1986 inició la elección popular de alcaldes en Colombia, a nivel internacional el neoliberalismo se presentaba como la única alternativa a seguir luego del debilitamiento del modelo socialista soviético y su inminente caída, la cual se produjo en 1989. Por tanto, las políticas de competitividad (Tabla 1), se impusieron en los planes de desarrollo municipal y marcaron profundamente la forma de planificar la ciudad y la región que requería proyectarse en un mercado globalizado.

Tabla 1. Fragmentos de política pública de competitividad 1993-2023

Alcalde (Periodo y slogan)	Fragmento de política de Competitividad
Luis Alfredo Ramos Botero,	A partir de la integración en convivencia de los habitantes de Medellín, su proyección a la subregión del Valle Aburra, al departamento de

(1993-1994)	<p>Antioquia y a la Nación, la ciudad debe inscribirse en la tendencia global de apertura que concibe como una sola a la comunidad mundial.</p> <p>Propiciar imágenes reales de Medellín y del Valle de Aburrá como una subregión apta para la inversión productiva y como centro de reuniones y convenciones con características de destino turístico. Fomentar las relaciones internacionales que propenda por la asistencia técnica y financiera para estimular proyectos de desarrollo económico, en lo físico y en lo social, tanto en Medellín como en el Valle de Aburrá.</p> <p>Se trata de establecer las orientaciones fundamentales dentro de las cuales debe ser estimulada la participación del sector privado en las actividades de la Administración Pública.</p>
Sergio Naranjo, (1995-1997)	<p>Hoy, el mundo vive dentro de un marco de globalización y de internacionalización de la economía. Esto significa que se produce para un solo mercado mundial, en el cual hay que entrar a competir y donde las fronteras nacionales se han debilitado sustancialmente, para dar origen a los bloques multinacionales.</p> <p>De aquí nace la ineludible necesidad de manejar una concepción de ciudad enfocada a la competitividad, la internacionalización, la modernización, todo lo cual requiere un soporte en el mejoramiento de la calidad de vida y un nuevo esquema de gobernabilidad, sustentado en la descentralización y el liderazgo compartido. Sobre esta base será posible impulsar la modernización económica de la ciudad, favoreciendo la productividad urbana, con miras a consolidar la ciudad como una urbe internacional, competitiva, pacífica y conviviente</p>
Juan Gómez Martínez, (1998-2000)	<p>Medellín sigue siendo una ciudad básicamente industrial, aunque desde finales de la década del cincuenta perdió su condición de principal sector manufacturero del país. La industria representa el 43% del PIB local del Área Metropolitana, los servicios el 39%, el comercio el 7% y “otros sectores”, dentro de los cuales se incluyen la construcción, el 11%. Con la participación activa del sector privado, la administración municipal emprenderá un programa de promoción internacional de la ciudad como un sitio adecuado para invertir, vivir y hacer negocios</p>
Luis Pérez Gutiérrez, (2001-2003)	<p>Mirando retrospectivamente lo acontecido en el sector industrial de la ciudad de Medellín, se puede apreciar que este ha venido perdiendo participación en el PIB local. La actividad industrial participó con 29% del PIB regional; esta cifra muestra un descenso fuerte, si se tiene en cuenta que en el año 1980 esta actividad participó con el 42.89%. Estos indicadores envían señales claras de la urgencia de cambiar de modelo.</p> <p>El desempleo promedio alcanza 21%, mientras que, en los estratos más desprotegidos, asciende a más de 60%. Hay déficit de cobertura de vivienda y salud. Persiste y se ahonda la deuda social que la ciudad tiene con la mujer, la juventud, la tercera edad y las minorías étnicas. El 42% de la población ha disminuido el consumo de alimentos por insuficiencia de ingresos.</p> <p>En el mundo contemporáneo las ciudades se sujetan cada vez más, en sus niveles y modos de vida, a las maneras de articularse a la economía global. La nueva frontera consiste en situar a la ciudad de Medellín en condiciones de afrontar la competitividad global.</p>

	<p>Un gobierno local promotor y facilitador, alude a su capacidad interna y a su autonomía externa, para negociar la articulación de la ciudad con las empresas e instituciones nacionales e internacionales.</p> <p>Tanto las nuevas empresas como las tradicionales se estudiarán bajo la óptica de CLÚSTER —conjunto de empresas e instituciones interconectadas alrededor de usos finales comunes para competir—, de tal manera que su desarrollo se dé, no solo al interior de la cadena productiva, sino también de sus sectores de apoyo, buscando con ello mejorar el tejido empresarial para proporcionarle la fortaleza que garantice su desarrollo balanceado, su permanencia en el largo plazo, y la generación de empleo, fin último de cualquier sistema de competitividad, lo que en última instancia garantiza la equidad y la cohesión social.</p>
<p>Sergio Fajardo Valderrama, (2004-2007) Medellín, la más educada</p>	<p>Medellín productiva, competitiva y solidaria hace referencia a la necesidad de recuperar el espíritu emprendedor y la capacidad de generar riqueza con el trabajo productivo, que es una impronta cultural de los antioqueños. Esto implica una organización productiva eficiente, dinámica y competitiva, que exija un cambio de actitud y de comportamiento para crear una sociedad innovadora, que favorezca el mejoramiento del nivel de vida de los ciudadanos, en el marco de la economía global.</p>
<p>Alonso Salazar Jaramillo, (2008-2011) Medellín es solidaria y competitiva</p>	<p>El desarrollo económico en condiciones de globalización está soportado en procesos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación, con los que se logra generar mayor valor agregado a los productos y servicios, al igual que crear nuevas empresas, que permitan crecimiento sostenido de la economía, empleo de calidad y estable, con seguridad social, en favor de la competitividad de la región. Empresarios locales y extranjeros e inversionistas, coinciden en los aspectos que en la actualidad hace de Medellín una ciudad atractiva para invertir: nos referimos a la disponibilidad de mano de obra calificada; disponibilidad y calidad de servicios públicos básicos; ubicación estratégica; tamaño del mercado; y altos niveles de calidad de vida. A los que se suman: una ciudad bien calificada por su transparencia y el buen manejo fiscal, una economía sólida y en expansión, y una base empresarial fortalecida a través de una estrategia de clúster estratégicos</p>
<p>Aníbal Gaviria Correa, (2012-2015) Medellín un lugar para la vida</p>	<p>La tendencia hacia la globalización del sistema económico mundial representa oportunidades de propiciar mayor movilidad, acceso a bienes de capital, servicios, conocimiento, y expansión económicas; pero a su vez implica a la ciudad retos en materia de inserción como son: la articulación con la estrategia de desarrollo regional, la concreción de la ciudad como polo atractivo de inversión y ciudad de negocios, la definición de relaciones internacionales, cooperación internacional y atracción de turismo de negocios, salud y ciencia.</p> <p>Es necesario, por lo tanto, continuar posicionando a Medellín como una ciudad global articulada a la región, el resto del país y el mundo, en procesos que inserten a la ciudad en las dinámicas globales de negocios, cooperación y turismo, que contribuyen al desarrollo y crecimiento económico y el bienestar de sus habitantes.</p>

<p>Federico Andrés Gutiérrez Zuluaga (2016-2019) Medellín Cuenta con vos</p>	<p>Un aspecto fundamental para el dinamismo de la economía de una ciudad es la de generar atracción de inversión nacional y extranjera, toda vez que puede promover el crecimiento económico, la generación de más puestos de trabajo y, por consecuencia, un mayor nivel de bienestar para sus ciudadanos. Medellín ha procurado mejorar su competitividad a partir de la construcción de infraestructuras en salud, educación, recreación y vías, y a su vez ha buscado la apertura de diferentes oportunidades educativas para la población. Abordando lo concerniente a la inversión extranjera directa (IED) y a la cooperación internacional, la ciudad ha sido protagonista de un cambio que la ha puesto en la vitrina global, por ser un nuevo laboratorio de buenas prácticas y ser reconocida por la implementación de programas innovadores para el bienestar de sus ciudadanos. (p. 301)</p>
<p>Daniel Quintero Calle (2020-2023) Medellín Futuro</p>	<p>Teniendo como marco la Agenda de Competitividad e Innovación de Antioquia el componente de productividad, competitividad e internacionalización desarrollará acciones orientadas al uso y apropiación de tecnologías que promuevan el incremento de la productividad y competitividad, la internacionalización empresarial, la atracción de inversión y la gestión de cooperación, el posicionamiento de Medellín como destino turístico inteligente, la dinamización de las economías tradicionales, y la financiación e inversión para cerrar brechas de acceso a capital.(p. 222)</p>

Fuente: Prada (2018): 1993-2015. Elaboración propia: 2016- 2023. Ambos con base en los planes de desarrollo de Medellín.

Con estas ideas de internacionalización y competitividad que compartían los gobernantes de turno, vendrían una serie de proyectos de intervención que pretendían mostrar al Estado como un aliado de la inversión extranjera y a la ciudad como un centro de transformación social e innovación que se abría al mundo en la era de la globalización.

Uno de los primeros intentos fue el Programa Integral de Mejoramiento de Barrios Subnormales en Medellín PRIMED que se desarrolló en cooperación con el gobierno alemán a través del Ministerio Federal de Cooperación Económica BMZ, el Banco Alemán de Desarrollo y Reconstrucción KfW y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD (Pérez et al. 2015). Este programa identificó ocho polígonos de intervención, ubicados en las partes altas de **las comunas centro oriental (tramo tres de Ayacucho)**, norte y centro occidental donde se identificaron las problemáticas más agudas. Los objetivos específicos del programa se subdividieron en tres grandes áreas de carácter: físico, social y de gestión. Estos incluían

procesos de participación comunitaria, el mejoramiento de la infraestructura básica, el mejoramiento de vivienda y la reubicación de las zonas de alto riesgo, la legalización de la tenencia del suelo y la mitigación del riesgo geológico (PRIMED, 1996).

De esta manera, el mejoramiento de los barrios se convirtió en la nueva estrategia de intervención del Estado al no lograr, por medio de represión, suprimir los barrios informales que habían surgido en las periferias de la ciudad (Rojas, 2009). A la vez, marcó el inicio de una nueva manera de operar del Estado que se veía obligado a responder a las dinámicas globales que le exigían mostrar ante el mundo una ciudad más competitiva, equitativa y justa (Montoya, 2014).

Llama la atención que la parte alta de la zona centro oriental de la ciudad de Medellín se priorizó como un espacio a intervenir, lo que deja en evidencia la gravedad de los problemas habitacionales, de empleo informal, violencia e inequidad que presentaba el sector en la década de los 90, (tramo tres de Ayacucho). Además, de la presión que generó la catástrofe en el barrio Villatina en el año 1987 en la planeación de la ciudad (Coupé et al, 2007).

Por su parte, el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana 2015, elaborado a finales de los años noventa, marcó un momento histórico pues implicó la incursión de Medellín en el auge de la planeación estratégica de las ciudades en América Latina. Este plan fue impulsado por los promotores del Plan Estratégico de Barcelona con la construcción de un diagnóstico, un pacto colectivo y la definición de 106 proyectos para su ejecución en 15 años. Se construyó una visión compartida de la ciudad futura, que llamó al establecimiento de la confianza y al acuerdo entre los distintos agentes involucrados con la transformación y construcción de la ciudad. Con ello se sentaron las bases para el futuro ordenamiento del territorio municipal y metropolitano (Pérez et al. 2015). Este proceso cobra especial relevancia,

pues como lo señala el autor contribuyó a consolidar una nueva generación de líderes de diversos sectores, que más adelante, asumieron cargos clave en la administración de la ciudad y materializaron sus ideas de “transformación social” en Medellín.

Otro hito en la ordenación del territorio fue la promulgación de Ley 388 de 1997 que introdujo procedimientos e instrumentos nuevos que no hacían parte de la cultura urbanística del país. Con la idea de recuperar la función pública del urbanismo, la ley responsabilizó a los municipios de la formulación de sus Planes de Ordenamiento Territorial (POT), los cuales cuentan con fuerza vinculante entre los agentes del sector público y privado. Además, definen el uso, ocupación y aprovechamiento del suelo con base en un Modelo de Ocupación Territorial e introduce instrumentos como los Megaproyectos, que en otras ciudades del mundo se conocían como Grandes Proyectos Urbanos o GPU (Jaramillo, 2017). En consecuencia, Medellín produce su primer POT con el Acuerdo No. 062 de 1999, y pasa de tener un modelo que entiende la planeación de la ciudad como la emisión de normas inspiradas en el zoning a un modelo con visión estratégica de largo plazo (Pérez et al. 2015).

Este primer POT, propuso un sistema de centros jerarquizados por cobertura, tamaño, importancia, intensidad de usos, amueblamientos y dimensión de espacio público. Sobresalía el río Aburrá como eje potencial ordenador y articulador, de un sistema de movilidad radial y concéntrico que introdujo el metro como nueva tendencia del ordenamiento territorial y unos corredores complementarios que racionalizaban la movilidad y actuaban como estructurantes principales de la ciudad. Así mismo, en el artículo 163, reconoció tres grandes categorías de uso en el territorio urbano:

En primer lugar, el conjunto de áreas y corredores que de acuerdo a su categoría asociada al sistema de centralidades y al sistema estructurante, presentan diferentes mezclas de actividad múltiple. En segundo lugar, las áreas con usos especializados, y en tercer lugar las áreas predominantemente residenciales. (Concejo de Medellín, 1999, p. 87).

Así, el POT introdujo los corredores de actividad múltiple dentro del modelo de ordenamiento, destacándolos como elementos fundamentales de enlaces y soporte de la productividad y movilidad urbana. Se pretendía entonces, mantener la tendencia a la mezcla de usos, garantizando el mantenimiento de las calidades ambientales y funcionales del espacio público, al tiempo que consideraba su futura adecuación con el sistema de transporte masivo de mediana capacidad y consolidación como soportes de la productividad urbana (Concejo de Medellín, 1999). Estas ideas servirían como insumo para que en el futuro se materializarían proyectos como el tranvía de Ayacucho, aunque como se evidencia en este mismo POT otros corredores como el de la 80²⁵ tenía mayor protagonismo en su momento.

Así mismo, este instrumento reconocía al centro tradicional y representativo, como un espacio donde se debía fortalecer la especialización en actividades institucionales, culturales, comerciales y de servicios de importancia y significación a escala metropolitana. Reconocía la importancia de mantener la compatibilidad con el uso residencial y reconocía como causas de deterioro de la periferia inmediata al centro, el comercio informal. Para solucionar esta problemática contemplaba la ejecución de planes parciales en el futuro.

En definitiva, este instrumento planteó la mezcla de usos, como un nuevo concepto planificador, que imprimiría gran dinamismo al territorio, rompiendo los esquemas tradicionales de zonificación (Concejo de Medellín,1999). Además, el plan evidenció una idea de ciudad región donde buscaba “[...]Contribuir desde Medellín a consolidar una plataforma metropolitana y regional competitiva” (Concejo de Medellín,1999, p. 5). Así lo señalaba este POT:

Proyectar la ciudad como un centro metropolitano receptivo a nuevas actividades productivas y el fortalecimiento de otras actividades productivas y de servicios, con una

²⁵ En la actualidad se desarrolla el metro ligero de la 80 que implica una inversión de alrededor de \$3,54 billones de pesos y es considerado como el segundo proyecto más importante de movilidad de la ciudad, luego de la línea A del Metro (Valor Analitik, 09 de septiembre de 2020)

magnífica oferta científica, comercial y cultural, como son por ejemplo las ya identificadas en los distintos estudios de competitividad que desde el año 1994 se vienen haciendo y han arrojado: energía eléctrica, telecomunicaciones, software, transporte y comercialización, recursos de capital, comercio al por menor, obras civiles y fortalecimiento de construcción de vivienda, confecciones y salud (Concejo de Medellín, 1999, p. 5)

Por su parte, el Acuerdo 46 de 2006, retoma dentro del imaginario de ciudad la importancia del río Medellín y de su incipiente centro metropolitano como espacios estratégicos de la ciudad, donde se localizan los edificios públicos, institucionales, educativos y culturales (tramo uno de Ayacucho). A la vez, promovía la recuperación del espacio público, la prelación del peatón sobre el vehículo y los principios de la ciudad educadora. Todo este discurso en el marco de “Una ciudad competitiva y por tanto atractiva para residentes, inversionistas y visitantes” (Concejo de Medellín, 2006, p. 5). Este discurso se materializó en los años siguientes con la peatonalización de varias calles en el centro de la ciudad como paseos urbanos y comerciales.

Respecto a las centralidades, el artículo 47 de este POT definió seis zonas, a saber, Zona 1: Manrique, Aranjuez, Andalucía y Santo Domingo; Zona 2: Doce de Octubre, Castilla-La Esperanza, Robledo y La Aurora (futura); **Zona 3: Buenos Aires**; Zona 4: La América; Zona 5: El Poblado; Zona 6: Belén, Cristo Rey. Por su parte, el artículo 48 aclaró que estas centralidades podrían ser objeto de proyectos integrales, que abordaría sus particularidades y problemáticas. Así mismo, sugiere que en ellas se localicen preferiblemente las plazas, parques, **corredores**, edificios públicos, y edificios privados, puesto que son el lugar óptimo para que converjan. Así mismo, el artículo 283 reguló la construcción de grandes superficies en estos suelos urbanos.

En el suelo urbano se permite la localización de grandes superficies, hipermercados y almacenes por departamento así: Con área construida igual o inferior a 3.000 m² se podrán localizar en las áreas de actividad múltiple de cobertura zonal y en el centro de equilibrio del sur. Con áreas mayores a 3.000m² construidos, **se podrán localizar en las áreas y corredores de actividad múltiple**, de la Avenida 80 - 81, la carrera 65, la carrera 45, la calle 30, la calle 33, la calle 50, la calle 44 y el área de actividad múltiple del Doce de Octubre. Además, en la avenida Las Vegas (entre calle 10 y calle 29), en la Avenida El Poblado, entre la 10 y la 21 sur, en el centro de equilibrio norte y **en el**

Centro Tradicional y Representativo (en el costado oriental del río Medellín).
(Concejo de Medellín. 2006, p. 147).

Esta normativa generó las condiciones para que el capital inmobiliario financiero pudiera continuar desarrollando sus proyectos en el centro de la ciudad e incursionara en el corredor de Ayacucho con centros comerciales como La Central y Tranvía Plaza.

Por su parte, el Plan Director Medellín-Valle de Aburrá, BIO 2030, se produjo luego de la revisión de las directrices metropolitanas de 2006 y preveía, en un horizonte de veinte años, un Modelo de Ocupación que insistía en la consolidación de una región compacta, cuyo crecimiento se orientaba hacia el interior, buscaba contener la ocupación de las laderas, respetando sus recursos naturales, reduciendo los desequilibrios territoriales, la segregación social, y aprovechando las experiencias en materia de intervención urbana (Castaño, 2013).

Adicionalmente, proponía la recuperación del río Medellín y el desarrollo de su franja como una gran centralidad lineal para equipamientos, servicios **y la vivienda**. Así como la recuperación de las transversalidades geográficas de las quebradas de la Iguaná y Santa Elena en términos ambientales y de conexión del valle con el oriente y el occidente de la región y el país (Castaño, 2013). En otras palabras, el plan dio pautas para que el centro de la ciudad, que de hecho es el centro del área metropolitana del valle de Aburrá se conectara de nuevo con las dos zonas de mayor importancia histórica para el departamento: el valle del río Cauca y el valle de San Nicolás. Para este fin, el Estado había iniciado una serie de obras de infraestructura para la conectividad entre estas regiones: Túnel de Oriente y Túnel de Occidente ilustradas en la figura 52.

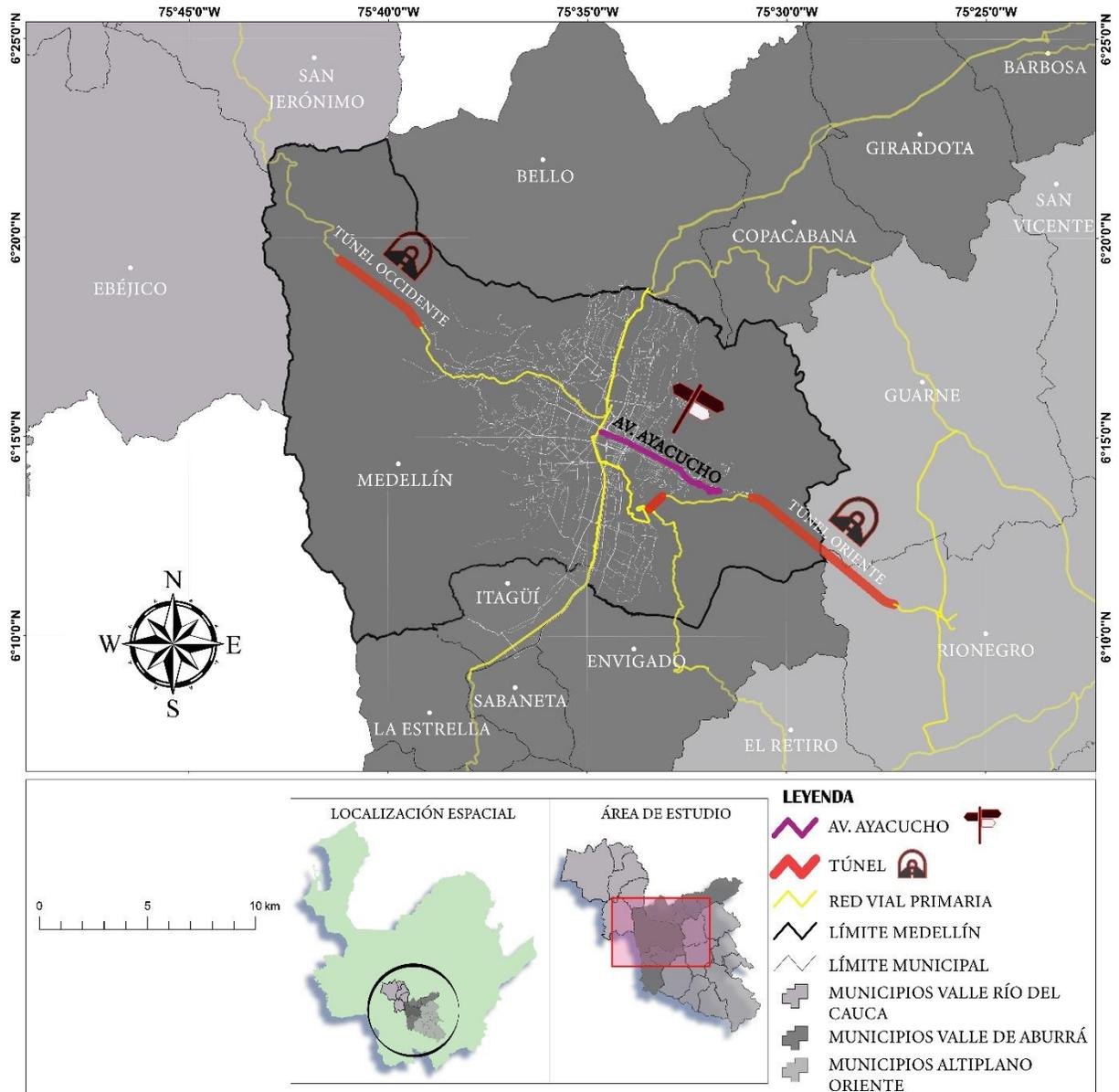


Figura 52. Conexión de Medellín con los valles de San Nicolás y del Río Cauca
 Fuente: Autoría propia

En paralelo, el Metro de Medellín desarrolló su plan maestro 2006-2020, el cual contemplaba la incursión de sistemas de transporte masivo en algunos corredores como la 80 y la zona centro oriental. En el caso de este último corredor, se concibió con la idea de conectarlo con el aeropuerto internacional José María Córdoba ubicado en el municipio de Rionegro como lo muestra la figura 53. La idea era potenciar de nuevo a Ayacucho como eje de comunicación

con el oriente, vocación que había perdido protagonismo luego de la construcción de las dobles calzadas de vías como Medellín-Bogotá por el municipio de Guarne y doble calzada de la vía las Palmas.

La priorización de este corredor se articulaba con el Plan maestro de movilidad para la región metropolitana del Valle de Aburrá 2008-2023 (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, AMVA, 2009), que reconocía el potencial de la subregión del altiplano del Oriente Antioqueño por ser una zona de expansión industrial por su cercanía al aeropuerto y la zona franca de Rionegro, así como por sus tierras y costos de producción más bajos, la mano de obra competitiva y la disponibilidad de recursos hídricos. Así mismo, obedecía al plan metrópoli 2008-2020 que mediante el discurso del crecimiento compacto concebía las zonas centrales en el modelo de ocupación metropolitano.

Adicionalmente, sientan las bases para una futura política habitacional de carácter metropolitano haciendo una propuesta de expansión y redesarrollo para las zonas ya urbanizadas y conurbadas del valle, y aumentando las densidades en zonas planas y en zonas de media ladera, asociadas a corredores de transporte público masivo y de mediana capacidad (AMVA, 2007).

De esta manera, este proyecto del orden municipal obedecía a ambas dimensiones: local, por cuanto daba las condiciones de movilidad para el desarrollo de proyectos inmobiliarios en las áreas centrales de la ciudad; y regional, en la medida que conectaba con la infraestructura del departamento integrando a Medellín con la región. Así lo reconocía el entonces gerente de planeación y hoy gerente general del Metro de Medellín, Tomas Elejalde que declaraba en los medios de comunicación:

El sueño nuestro con el Plan Maestro es que el tranvía de Ayacucho, con esa tecnología seleccionada allí, que cuidadosamente se estudió su aplicabilidad para que pueda cruzar el Túnel de Oriente, nos permita llegar en el futuro al aeropuerto (Metro de Medellín, 2015, p. 5).

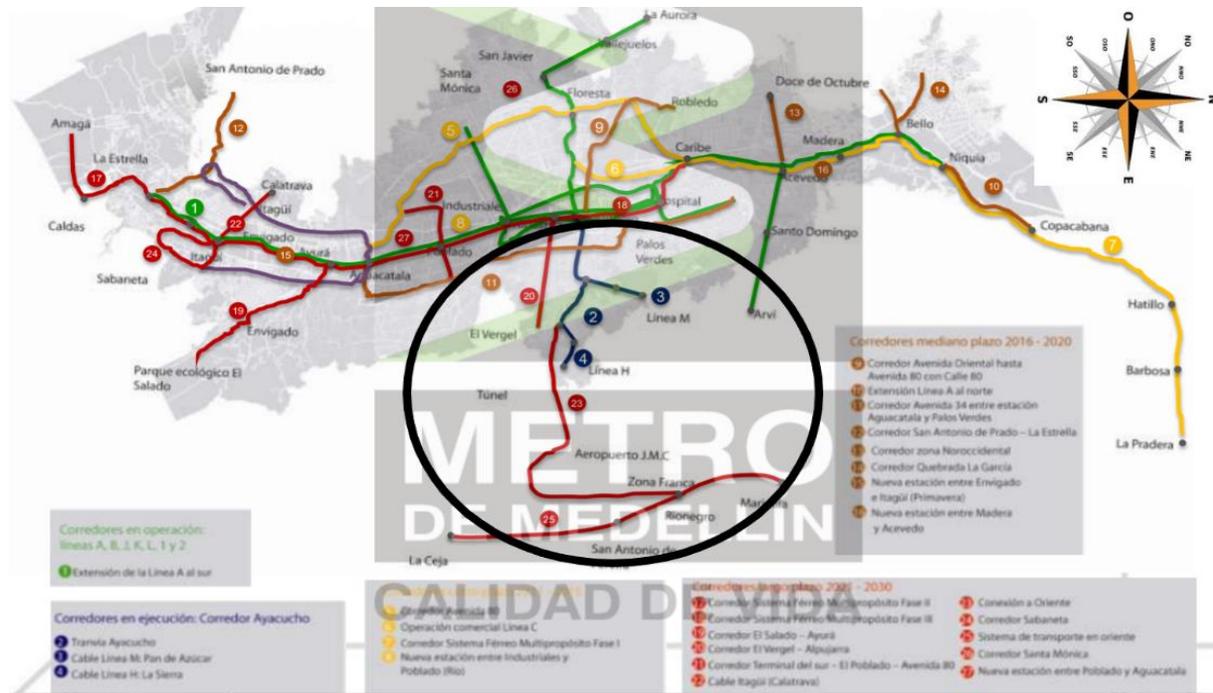


Figura 53. Nuevas líneas contempladas en el plan de expansión del Metro de Medellín.2006-2030.

Fuente: Metro de Medellín (2013).

De igual manera, el diseño de este corredor verde, como fue llamado por el Metro inicialmente, se priorizó dentro del PUI centro oriental en el año 2008 y aunque sufrió modificaciones debido a algunas diferencias entre el Metro de Medellín y planeación municipal que no coincidían en el trazado por la calle Ayacucho, ni contemplaba la creación de algunos espacios públicos, terminó por convertirse en el tranvía de Ayacucho (Vélez, 2018). Posteriormente, y a raíz de esta intervención se diseñó el Plan Integral de Ayacucho (PIA), el cual estaba orientado claramente a transformar el paisaje de este corredor.

Se trata del proyecto de intervención integral para Ayacucho. Una iniciativa del METRO, apoyada por la Alcaldía de Medellín, que busca unir esfuerzos de la comunidad y de varias entidades para lograr no solamente pintar las fachadas aledañas al proyecto, sino llenarlas de arte urbano y conceptual que brinden un mensaje de armonía a quienes las observen y dinamicen una propuesta cultural, turística y de renovación en la zona. (Metro de Medellín, 2015, p. 48).

El plan contemplaba cinco componentes de intervención a saber: Primero, Infraestructura y transformación del paisaje urbano (buscaba mejorar las fachadas de las casas del corredor e

intervenir el paisaje para mejorar su apariencia). Segundo, patrimonio y cultura (buscaba articular los sitios de atractivo patrimonial e incluía diferentes intervenciones artísticas y culturales). Tercero, Turismo y desarrollo económico (buscaba dinamizar la economía del sector capacitando a los comerciantes y proyectando el corredor como un destino turístico), los componentes cuarto y quinto pretendía socializar el plan con la comunidad y crear un equipo interinstitucional para hacer seguimiento al plan (Metro de Medellín, 2015).

De esta manera, Ayacucho inició un proceso de transformación acelerada y focalizada, donde la dialéctica viejo-nuevo borró huellas del pasado para dar paso a una imagen más “sofisticada” de la ciudad. En consecuencia, murales, grafitis y espacios públicos se crearon bajo la premisa de resaltar la cultura local. Aunque en la práctica dejó un aire de homogeneidad que, como señala Lefebvre (2013), remite irónicamente *al festín de originalidad* en el que incurren los centros de ciudad en el proceso de producción del espacio. Así lo muestra la figura 54 que reúne un collage de estos murales y grafitis en diferentes puntos del corredor.



Figura 54. Murales a través de la calle Ayacucho.

Fuente: Elaboración propia

Por su parte, el PUI centro oriental 2008-2015 contemplaba una inversión de \$700 000 millones, 280 000 millones destinados a infraestructura y \$420 000 millones a inversión social (Alcaldía de Medellín, 2009). Este proyecto propuso intervenir el límite urbano- rural con obras de infraestructura en los diferentes barrios de las comunas 8 (Villa Hermosa) y 9 (Buenos Aires), así como en la quebrada Santa Elena. Las obras las desarrolló en su mayoría la EDU (a exponer en el próximo acápite) y como se mencionó anteriormente, el Metro de Medellín quien también se había alineado con sus Plan Maestro 2006-2020 a la construcción del tranvía y sus dos cables.

A partir de este momento Ayacucho y la quebrada Santa Elena jugaron un papel fundamental en cuanto ejes físicos y naturales en la planeación de la ciudad.

Vimos que había dos ejes estructurantes para el proyecto. Un eje estructural y ambiental-natural que era la quebrada Santa Elena que de por sí pues, armaba ya en torno a la quebrada una estructura biótica muy importante. De hecho, es uno de los corredores bióticos más importantes de la ciudad y en paralelo, el tema de Ayacucho, como corredor físico. En algún momento pasó por ahí el tranvía, en 1935-1936 hasta el 52 si la memoria no me falla y a partir de esto se desarrolló toda una actividad inmobiliaria y comercial. Es por esto que definimos que Ayacucho era el segundo eje estructurante no natural para el PUI Centro oriental (ex gerente del PUI centro oriental, comunicación vía video llamada, 08 de julio de 2020).

De esta manera, el PUI centro oriental iba mucho más allá de la construcción del tranvía y sus dos cables. De hecho, entre 2008 y 2014, antes de inaugurar el tranvía, se contaba con once obras ejecutadas entre las que se destacaba el Parque Bicentenario (Figura 55), otras obras de conectividad y equipamientos (Tabla 2). Posteriormente, se ejecutaron el parque lineal quebrada Santa Elena- Estancias (Figura 56), el paseo urbano las Torres (Figura 57). Y posteriormente, la construcción de otra serie de obras para conectar a la comunidad con el tranvía y los cables, y la adecuación de otros espacios públicos como gimnasios al aire libre y equipamientos que reforzaran la idea de ciudad en transformación.

Tabla 2. Proyectos ejecutados del PUI Centro oriental entre el 2008 y el 2014

No	PROYECTO	VALOR DE PROYECTO INCLUIDO INTERVENTORÍA
1	Parque Bicentenario fase 1.	\$ 5.471.457.885
2	Parque Bicentenario fase2- Museo Casa de la Memoria	\$19.938.043.839
3	Parque La Milagrosa	\$1 292 909 760
4	Conectividad Quebrada Santa Elena-El Pinal	\$1 289 812 797
5	Conectividad Quebrada Santa Elena-Villatina	\$1 417 846 024
6	Conectividad Quebrada Santa Elena-Barrio de Jesús	\$1 708 654 536
7	Unidad deportiva y recreativa Miraflores	\$5 173 120 418
8	Unidad deportiva y recreativa Alejandro Echavarría	\$3 639 187 329
9	Unidad deportiva y recreativa y espacio público Las Estancias	\$5 101 868 325
10	Paseo Urbano Carrera 29	\$2 595 955 754
11	Paseo Urbano 8ª y 9.	\$3 363 058 597
12	Vía Fraternidad fase 1.	\$4 093 924 478
13	Espacio público desde el barrio 13 noviembre hasta las estancias- galería urbana.	\$900 000 000
14	Parque lineal- Quebrada Santa Elena. Tramo 3. El Molino	\$2 064 084 485

Fuente: EDU.



Figura 55. Parque Bicentenario (Al fondo el museo de la memoria). 2018.

Fuente: EDU.



Figura 56. Parque lineal quebrada Santa Elena – Estancias. (Tramo tres de Ayacucho)2016
Fuente: EDU



Figura 57. Paseo urbano las Torres (tramo tres de Ayacucho) contiguo a la estación las Torres del Metrocable. 2018
Fuente: EDU.

Por otro lado, alineado con el plan BIO 2030, la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial mediante el Acuerdo 48 de 2014 definió las Áreas de Intervención Estratégica del

Modelo de Ocupación: franja **centro oriental** y occidental, transversales al río Medellín, que corresponde a los corredores de las quebradas La Iguaná y Santa Elena. Así mismo definió los Macroproyectos del Río MEDRio: RioSur, **RíoCentro (Tramo uno y parte de tramo dos de Ayacucho)** y RíoNorte, los cuales incluyen un total de 36 planes parciales de renovación urbana.

De esta manera, en una apuesta clara por materializar varios de los proyectos que se tenían años atrás para volver a habitar el centro y contener el crecimiento hacia las laderas, este POT pretende volver a hacer el centro habitable devolviendo la vivienda al centro de la ciudad bajo el modelo de ciudad compacta y aduciendo al “derecho a la ciudad”. Por tanto, priorizó el proyecto Parques del Río por encima del Sistema Integrado de Transporte Público, que contemplaban los Acuerdos anteriores, todo esto a pesar que, para año 2014 bajo los Acuerdos 62 de 1999 y 46 de 2006 la ciudad contaba con 75 hectáreas de planes parciales de Renovación Urbana en el Centro de la Ciudad que presentaban serias dificultades para su implementación y altos sobrecostos (OPPCM, 2017).

Así mismo, en este POT se priorizó a Ayacucho como uno de los corredores verdes, donde urbanísticamente se busca “Adecuación de mejores espacios peatonales y acondicionamiento de las áreas que hacen parte de la sección de la vial”, y propone “Propender por forjar nuevas conectividades ecológicas a lo largo del corredor” (Concejo de Medellín, 2014, p. 819). De esta manera, Ayacucho se convierte en epicentro de desarrollo en el oriente de la ciudad dada su cercanía y relación histórica con la Quebrada Santa Elena y zona de influencia del Macroproyecto RíoCentro como lo muestra la figura 58.

Sin embargo, como señala el Observatorio de Políticas Públicas del Concejo de Medellín, OPPCM (2017), son varios los riesgos que se corren con este POT. Entre ellos la no realización de los estudios que se les exigía a los privados en los Macroproyectos.

Para la adopción de los Macroproyectos del Río no se realizaron los estudios que se les exigía a los particulares en el pasado (Acuerdos 62 de 1999 y 46 de 2006) para la formulación de planes parciales. Por ejemplo: Estudios de movilidad en detalle, censo de actividades económicas, censos de población, estudios de vulnerabilidad en las áreas de planificación, levantamientos topográficos de las áreas privadas, avalúos, etc. Contrariando lo establecido en el Artículo 6º, Objeto de Ley 388 de 1997, que establece: “El ordenamiento del territorio municipal (...) tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial (...)”. (OPPCM, 2017, p. 34).

Por su parte, investigaciones como las de Jaramillo (2017) señalan como estos territorios se convierten en un “filet migñon” para el gremio de la construcción (capital inmobiliario-financiero), por la posibilidad de especular con el suelo urbano de las zonas centrales de la ciudad. Una zona privilegiada desde diferentes puntos de vista (servicios, topografía, equipamientos, etc.)

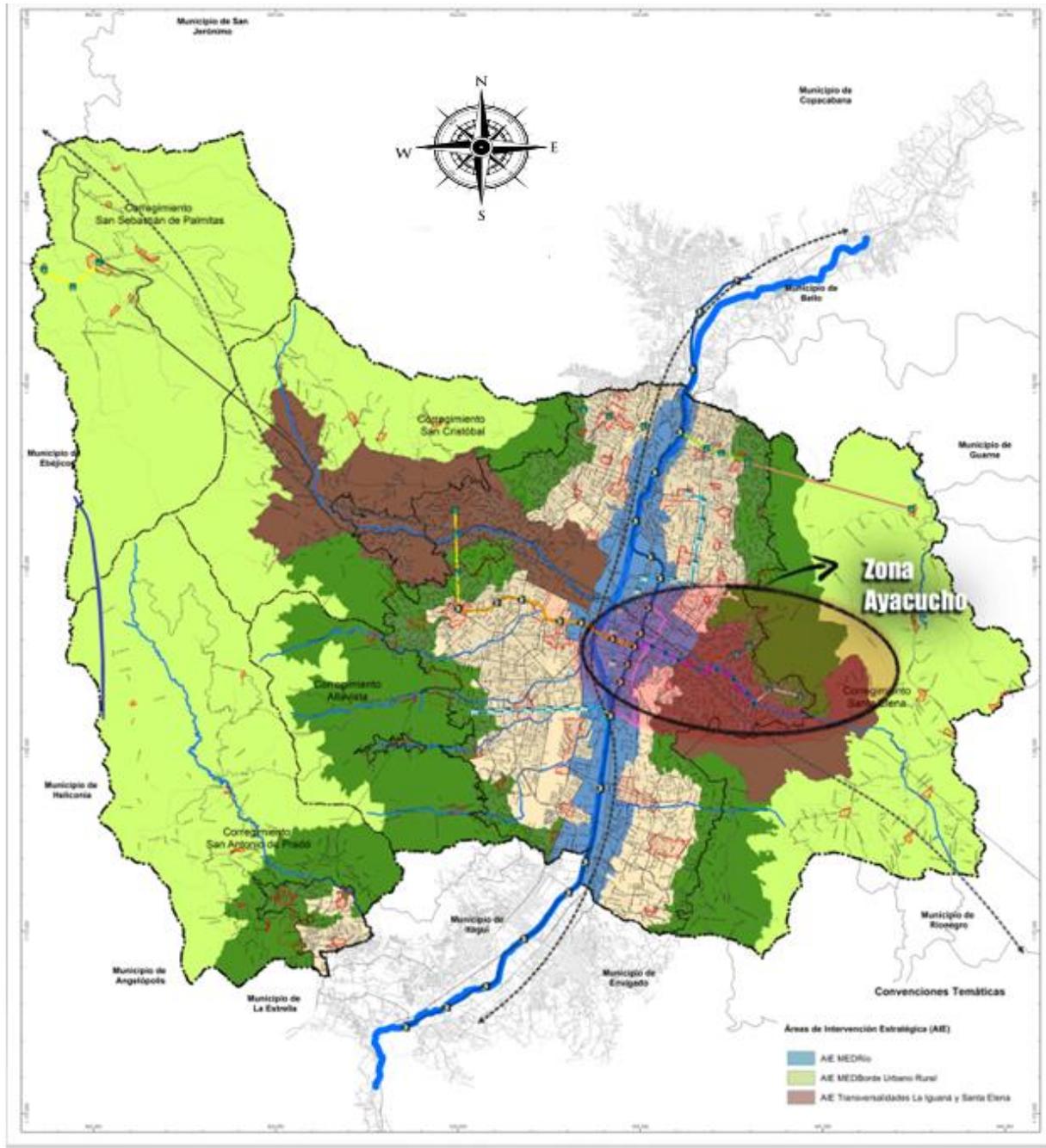


Figura 58. Zona de influencia de Ayacucho en el modelo de ocupación del Acuerdo 48 de 2014.

Fuente: Modificación a partir del mapa del modelo de ocupación. Acuerdo 48 de 2014. Recuperado de: <https://www.medellin.gov.co/geonetwork/srv/spa/catalog.search#/metadata/2e41d8d9-f081-4b43-bdd8-87112156d5ac>

Por su parte, con miras al desarrollo futuro, la fundación Metrópoli de España adelantó el diagnóstico del proyecto Diamante de Medellín. Éste contempla la asociación del Área

Metropolitana, la Alcaldía de Medellín y la Gobernación de Antioquia (AMA) para adelantar un diagnóstico siguiendo los lineamientos de los planes metropolitanos y el POT 2014. Este proyecto busca la integración de las regiones cercanas a Medellín (Altiplano oriente, altiplano norte y Valle del Río Cauca) en relación con las subregiones periféricas de mayor potencial de desarrollo (Urabá, Bajo Cauca y Magdalena medio), para construir una Súper Ciudad al 2050, la cual se puede evidenciar en la figura 59.

Los ámbitos incluidos en el Diamante presentan características territoriales muy distintas, perfiles sociales y económicos diversos y relaciones con Medellín y con otros espacios diferentes en cada caso. Atendiendo a esta diversidad se han diferenciado los territorios periféricos, Urabá, Bajo Cauca y Magdalena Medio de los territorios del entorno inmediato (**Altiplano Oriente**, Altiplano Norte y Valle del río Cauca), colindantes con el Área Metropolitana y que junto con el Valle de Aburrá hemos denominado la Súper Ciudad de Medellín. (Fundación Metròpoli-Cities Lab, 2019, p. 5-6).

En este sentido, las acciones de los planos anteriores que pretendían intervenir Ayacucho como eje articulador entre el centro de la ciudad y el **altiplano oriente (Figura 60)** cobran sentido desde este ejercicio de planeación, A la vez, permite evidenciar una nueva ruptura en términos de planeación que pretende superar la integración de la ciudad a la región, a través del Área Metropolitana, para transitar a una súper ciudad que integra varias regiones con diferentes potencialidades a través de una compleja red vial que viene desarrollándose en los últimos años con la construcción de las vías de cuarta generación²⁶ y los túneles de oriente y occidente que buscan superar las condiciones naturales propias de la región antioqueña marcada por su sistema montañoso para conectar los valles que históricamente han tenido importancia en el desarrollo del departamento.

²⁶ Las vías de cuarta generación son un proyecto de infraestructura vial que desarrolla el gobierno nacional (Agencia Nacional de Infraestructura ANI) por medio de Asociaciones Público Privadas (APP), el discurso del Estado propone mejorar la competitividad del país a través de la intervención de algunas vías importantes en todo el territorio colombiano.

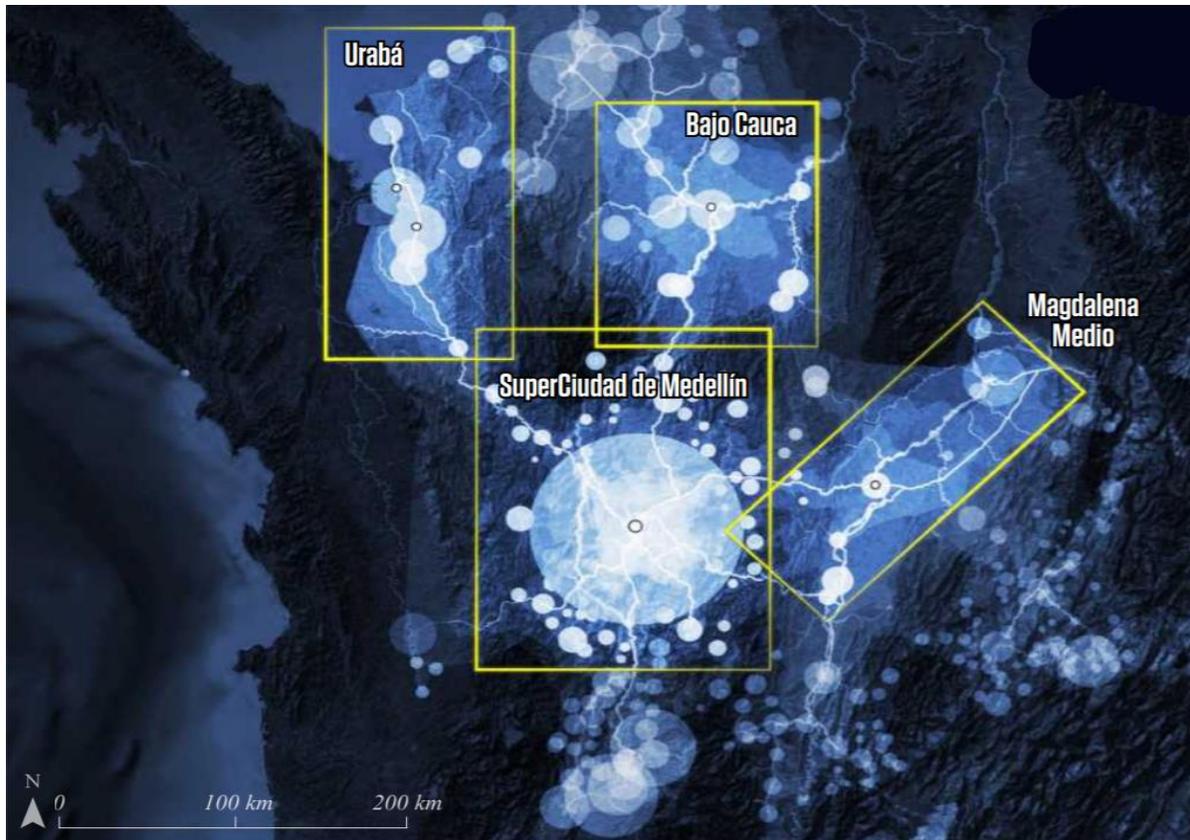


Figura 59. Ámbitos del Diamante de Medellín.

Fuente: Fundación Metrópoli Cities-Lab 2019. Recuperado de: https://www.diamantemedellin.org/wp/wp-content/uploads/2019/12/Diagn%C3%B3stico-Integrado_Diamante-de-Medell%C3%ADn.pdf

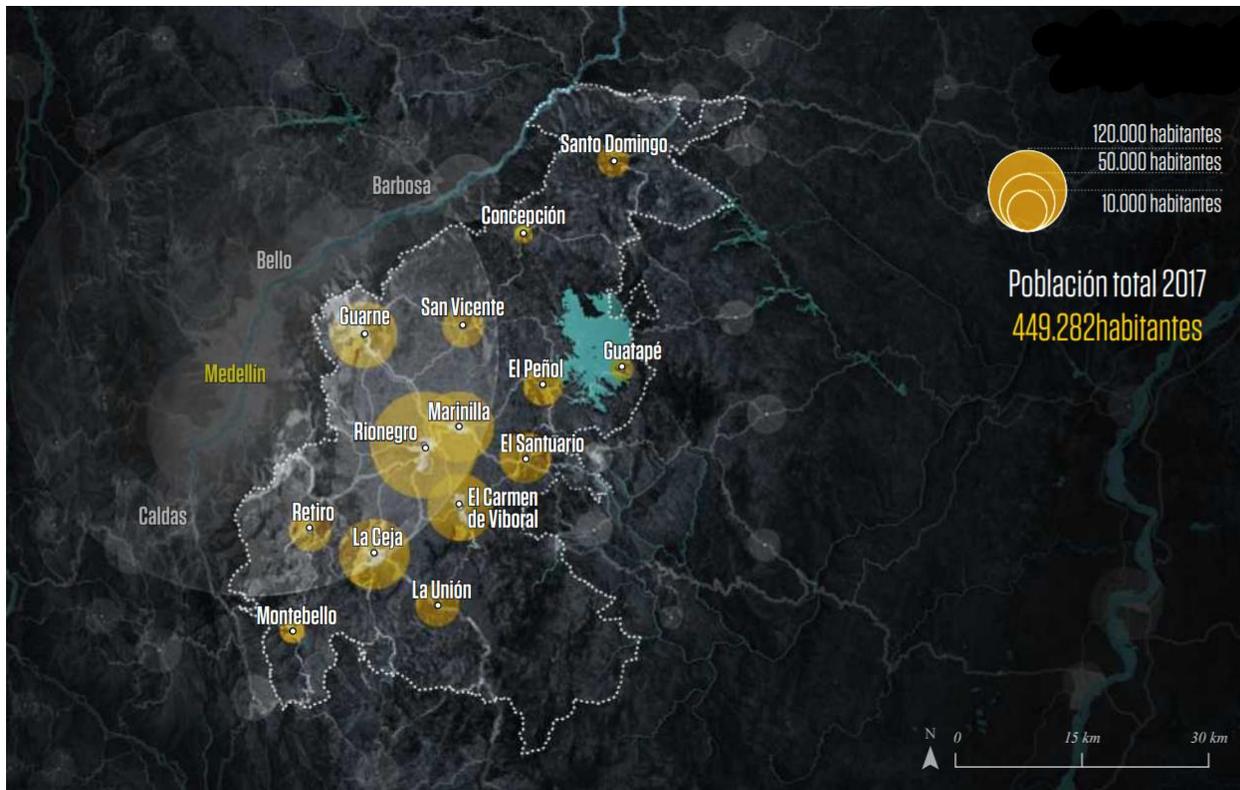


Figura 60. Altiplano Oriente. Sistema de asentamientos contemplada dentro de la súper ciudad 2050.

Fuente: Fundación Metrópoli Cities-Lab 2019 con base en datos del DANE 2017. Recuperado de: <https://www.diamantemedellin.org/wp/wp-content/uploads/2019/12/Diagn%C3%B3stico-Integrado-Diamante-de-Medell%C3%ADn.pdf>

Así, la región entiende que, bajo la lógica de la competitividad propuesta por el modelo neoliberal, la única vía hacia el “desarrollo” debe basarse en la apertura global donde los territorios estén articulados para responder de mejor manera a las demandas que la competencia global impone. Por tanto, muchas ciudades con funciones globales, como planea ser la súper ciudad de Medellín, se convierten en enormes regiones urbanas policéntricas, las cuales son mejor descritas como megalópolis por Gottmann (1961).

A manera de conclusión, esta serie de medidas en el ámbito local, coinciden con el modelo de la ciudad latinoamericana, la cual experimentó cambios significativos, entre los que destacan el desplazamiento de población, industrias y servicios desde la ciudad central a la periferia. Así como la creación de nuevos centros con dinámica económica y social propias en

diversos puntos del vasto territorio urbanizado, el vaciamiento de antiguas áreas residenciales, industriales y de servicios, y el abandono de los centros tradicionales de acopio e intercambio (Martínez, 2014).

Así mismo, estos modelos que históricamente han sido adoptados desde Europa y Estados Unidos sumado al creciente interés de un grupo de tecnócratas locales y su paso por la administración municipal marcó el desarrollo de estrategias e instituciones que materializaron estos ideales. Ideales que según Lefebvre (2013), representan una nueva ideología, denominada “urbanismo”, que encubre una estrategia de dominación de clase, obsesionados en la técnica de la planificación, su racionalidad científica, y su especial interés por la clasificación y el control.

3.3 Más allá de un Estado homogéneo y de un único interés: Instituciones públicas en la producción de Ayacucho

Si bien la concepción de Ayacucho la realiza el Estado a través de herramientas de planeación, como se evidenció en el acápite anterior, materializar estos planes requiere de diferentes instituciones que a través de convenios y acuerdos interinstitucionales den forma a los trazos que tecnócratas han plasmado en el papel. Estas instituciones que son diversas y poseen diferentes estrategias e intereses se presentan en el espacio como brazos del Estado, es decir quienes ejecutan los proyectos. Así, el Estado más que una unidad indivisible se presenta como un conglomerado de instituciones que despliegan su poder en el espacio con diferentes intereses.

A pesar que son muchas las instituciones públicas que hacen presencia en Ayacucho, este estudio tiene en cuenta, además de Planeación municipal, de quien se hizo mención anteriormente al mencionar los planes y planos, cuatro grandes empresas que operan en el espacio. La Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), el Instituto Social de Vivienda y Hábitat de Medellín (ISVIMED), el Metro de Medellín Ltda. y Empresas Públicas de Medellín (EPM).

Primero, como lo señala Carmona (2013), aunque EPM fue creada como la empresa de servicios públicos domiciliarios en la ciudad de Medellín en el año 1955, se convirtió en una empresa gubernamental de gran rentabilidad²⁷ a nivel nacional y de gran influencia en las decisiones de la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana, tales como urbanización, promoción de inversión extranjera y construcción de espacio público. Además, esta institución es un aliado estratégico en el desarrollo de los grandes proyectos de infraestructura públicos y privados, por las modificaciones que implica el tema de redes eléctricas, de acueducto y alcantarillado.

Por su parte, la Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín EDU juega un papel fundamental por ser la encargada de la ejecución de programas públicos de gestión urbana como los planes parciales y los PUI. Creada El 20 de febrero de 2002, mediante Decreto 158 de la Alcaldía de Medellín como entidad del orden municipal, con patrimonio propio y autonomía administrativa y financiera fue inicialmente la empresa comercial e industrial de orden municipal Parque de San Antonio, creada precisamente para construir ese espacio público. Posteriormente se transformó en la Promotora Inmobiliaria de Medellín por el acuerdo Municipal No. 07 de 1996, con el objeto de desarrollar proyectos urbanísticos e inmobiliarios representativos en el espacio público y en zonas de renovación urbana de Medellín.

Finalmente, se convirtió en La EDU en el año 2002, consolidándose como el operador urbano del municipio que, entre los años 2002 y el 2012 había ejecutado un presupuesto superior a un billón y medio de pesos (El Colombiano, 03 de octubre de 2012). En este punto, es importante señalar que la figura de operador urbano

[...] se diferencian de las empresas promotoras de proyectos de urbanismo y construcción en el número, alcance y complejidad de los proyectos que manejan; de un lado, la diversidad de variables que deben ser analizadas, de otro, el número de personas

²⁷ En 2018 el Grupo EPM obtuvo ingresos de COP 16,3 billones. Fuente: Informe de Sostenibilidad 2018

naturales y jurídicas que intervienen y, por último, la variedad de instrumentos que pueden ser utilizados en la gerencia y ejecución de los proyectos (Montoya y Gutiérrez, 2016, p. 176).

Así pues, Macroproyectos como los del corredor del Río que constan de varios planes parciales, requieren de esta figura pues las licencias de construcción no se dan bajo la modalidad “predio a predio”. Por tanto, la magnitud de estos planes requiere, entre otros requerimientos, aportes a través de obligaciones urbanísticas, integración predial, expropiaciones, el reparto de cargas y beneficios y la construcción de redes madres de servicios públicos (OPPCM, 2017).

El operador urbano puede ser público, privado o mixto. En caso de ser público, como es el caso de la EDU, tiene otras responsabilidades adicionales

[...] Tiene además la misión de articular actuaciones e intervenciones urbanas para el logro de los objetivos del POT respectivo y del modelo de ciudad o territorio propuesto por éste. Así mismo el operador urbano público cumple un papel fundamental en tres aspectos: 1) el liderazgo y promoción de procesos de renovación urbana; 2) la creación y cualificación de los distintos componentes del espacio público; 3) el desarrollo de alternativas de acceso a la vivienda para la población más pobre (Montoya y Gutiérrez, 2016, p. 176-177).

Es decir, como agente del Estado, en teoría busca conciliar los intereses del mercado y los grupos sociales. Sin embargo, algunas de sus intervenciones son motivo de cuestionamientos por parte del público y del privado, pues los intereses de estos, como señala Harvey (2014) pueden llegar a reñir con ellos. Por ejemplo, Eduardo Loaiza, gerente de Camacol Antioquia, en el marco de la ejecución de proyectos de renovación urbana reconoce que los intereses de esta institución entran en conflicto con los de otras empresas públicas como EPM y del sector privado, especialmente los constructores, pues señala la debilidad financiera e institucional de esta entidad, lo cual no favorece los intereses del capital inmobiliario en cuanto no garantizan la viabilidad de sus proyectos

La EDU está en quiebra, está en saldo rojo, porque las redes de EPM valen 8 mil millones de pesos, que les toca hacerlo a ellos gratis, y quedaron debiendo. Y EPM sentado exigiendo y pidiendo ¿Ustedes creen que un sector privado está dispuesto a meterse en un proyecto así? La administración tiene que mandar un cheque de \$8.000 o \$10.000 millones a la EDU para que se cuadre como lo hizo Plaza Mayor. (...) Entonces,

es muy mal ejemplo para la Renovación Urbana (R.U), que lo que le espere al sector privado sea el modelo de Naranjal, en donde por exigencias de EPM, no pudo el Alcalde, ni Margarita²⁸, ni el Municipio. Nunca se arregló el problema y le quedó el lío a este Alcalde en cabeza de la EDU, y ahí está al EDU haciendo gárgaras. Eso es un tema muy complicado. (...) Ahora, toda la gestión está supeditada a la EDU, y ahí hay unas dificultades muy grandes, porque es que los empresarios dicen, “por qué me obligan a tener que hacer la R.U. con la EDU”. La EDU se volvió el brazo ejecutor del Municipio. Ahí es donde se ha desdibujado, porque se ha desgastado en ser el contratista mayor del Municipio, y no en ser el Operador Urbano, o el que haga gestión urbana (OPPCM, 2017, p. 19).

Por otro lado, dadas las particularidades de los territorios que interviene la EDU, desde el gobierno de Sergio Fajardo (2004-2007), esta institución implementó un modelo denominado Urbanismo Social, concepto que en la actualidad se conoce como urbanismo cívico-pedagógico, que según la EDU está basado en la construcción participativa con la comunidad donde estos manifiestan sus ideales y sueños. Así, el modelo para esta institución implica:

[...] urbanismo porque logra un ordenamiento del espacio físico, es cívico porque logra un comportamiento social que permite vivir en comunidad y es pedagógico porque se desarrolla a través de un proceso de formación de ciudadanos que conocen, construyen y transforman la ciudad (El Colombiano, 03 de octubre de 2012).

Sin embargo, como señala Montoya (2014), este componente “social” que pretende mostrar al Estado como un agente negociador y cercano a la comunidad donde se privilegia la planificación participativa, es una estrategia del Estado dada la necesidad de proyectar internacionalmente una imagen favorable para atraer capitales extranjeros donde es necesario publicitar la estética de la transformación.

Además, el discurso participativo e incluyente, que valida en el contexto local con espacios urbanos funcionales para el control social, reinventa la represión para cambiar la representación de la misma frente a las personas e inserta al Estado que, estaba alejado de estos contextos, en un agente más en disputa. Así pues, con obras en Ayacucho como el parque Bicentenario, los parques lineales, entre otras obras descritas en acápite 3.1.1, desarrolladas por la EDU, permiten al Estado visibilizarse y recuperar control en el espacio.

²⁸ Margarita Ángel, Gerente de la EDU periodo 2012-2015

Por otro lado, la EDU cuenta con el Centro de Modelación Urbana que obedece a las últimas tendencias en temas de planeación urbana con uso de Big Data. Con el propósito de hacer de Medellín una *Smart City* que tome decisiones con base en los datos, el proyecto busca responder a las últimas tendencias y mantener el discurso de “ciudad innovadora”.

Este centro, creado en el año 2015 adelanta varios proyectos con la administración municipal como el catastro multipropósito y otros proyectos en cooperación con la secretaría de seguridad que buscan evaluar cómo se pueden regular los comportamientos delictivos a través de la intervención del espacio. Adicionalmente, se encarga de la predicción de la expansión urbana de la ciudad y del crecimiento del borde urbano en los próximos 30 años. El centro analiza, entre otros temas, las proyecciones demográficas del DNP que estiman que el eje Medellín-Rionegro lo habitarán cinco millones de personas antes del año 2050 (EDU, 19 de enero de 2017).

En conclusión, siguiendo a Lefebvre (1978), la EDU actúa bajo la doble lógica del “urbanismo de los hombres de buena voluntad” es decir, formal y esteticista, donde a través de diseños novedosos pero carentes de sentido se ordena el espacio, a la vez que, la estética de estos espacios favorece el consumo y la atracción del capital inmobiliario financiero. Así mismo, esta institución sigue los preceptos del urbanismo de los “administradores del sector público” ya que gracias al uso de tecnología de punta utiliza la información del espacio para racionalizarla científicamente y tomar decisiones sobre este, lo que deja cuestionamientos sobre la situación actual y futura de Medellín como ciudad panóptica donde la vigilancia y el control se establecen a través de la tecnología.

Otra de las instituciones que el Estado posee en el contexto local es el Instituto Social de Vivienda y Hábitat de Medellín- ISVIMED. Según señala Correa (2004), el Estado tiene prelación en la compra de vivienda y la capacidad de hacer desplazar a la población de los

espacios que tradicionalmente ocupan con el fin de desarrollar sus proyectos. Estas acciones implican relocalizar poblaciones de sus viviendas tradicionales, por lo cual requiere de la intervención de instituciones como esta.

Así pues, el ISVIMED se presenta como una entidad descentralizada, dotada de personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, encargada de administrar la vivienda de interés social en el Municipio de Medellín y conducir a la solución de necesidades habitacionales. Su foco es especialmente de los asentamientos humanos y grupos familiares en situación de pobreza y vulnerabilidad involucrando a los diferentes actores públicos, privados y comunitarios en la gestión y ejecución de proyectos de construcción de vivienda nueva, titulación y legalización, mejoramiento de vivienda, mejoramiento de entorno, reasentamiento, acompañamiento social, gestión inmobiliaria y demás actuaciones integrales de vivienda y hábitat en el contexto urbano y rural municipal y regional (ISVIMED, 2012).

Aunque el ISVIMED fue creado mediante Acuerdo Municipal N° 52 de 2008, sus inicios se remontan al año 1956, cuando se creó la Institución Casitas de la Providencia con el objeto de conseguir, recaudar y administrar bienes y rentas designados a la construcción de vivienda para las clases pobres de Medellín. En 1975, dicha Institución cambió de denominación y pasó a llamarse Corporación de Vivienda y Desarrollo Social que, además de las funciones que ya tenía, impulsó y financió programas de vivienda y desarrollo rural. En 1982, se convirtió en CORVIDE y entre 1984 y 1987 pasó de tener funciones metropolitanas a no tener esta competencia. En 2002, se suprimió CORVIDE y se incorporó los temas de vivienda al nivel central del Municipio de Medellín. (ISVIMED, 2012).

Posteriormente y como antesala al surgimiento del ISVIMED, el Acuerdo Municipal 11 de 2004 creó el Fondo Municipal de Vivienda de Interés Social – FOVIMED, el cual poseía

unas funciones similares al Instituto tal y como se conoce hoy. Sin embargo, debido a que carecía de estructura, requirió de una transformación institucional para efectuar la Política de Vivienda establecida en el Plan de Desarrollo 2008 - 2009 y coordinar el Sistema Habitacional. Por tanto, en diciembre de 2008 FOMIVED se transformó en el Instituto Social de Vivienda y Hábitat de Medellín ISVIMED (ISVIMED, 2012).

Así, más allá de dedicarse a la construcción de vivienda de interés social, el instituto atiende un amplio abanico de necesidades del orden municipal como es el déficit de vivienda, la atención a personas desplazadas y el **reasentamiento de personas cuando se ven afectadas por los Macroproyectos**. Por tanto, para el presente estudio, la construcción de las unidades residenciales VIS en el límite urbano rural (tramo tres de Ayacucho) y el caso de reasentamiento de los habitantes del barrio San Luis, por obra pública (tranvía y cables aéreos), cobran central importancia por estar bajo la dirección de este instituto y por generar múltiples problemas que persisten hasta la actualidad como se observa en la figura 61, donde los habitantes de este barrio denuncian la mala gestión de esta y otras instituciones del Estado que los ha dejado sin hogar, lo cual pone en evidencia una contradicción entre los intereses de esta institución y la de los habitantes tradicionales afectados (punto a desarrollar en el capítulo 4).



Figura 61. Pendones a las fueras de las casas del barrio San Luis (tramo tres de Ayacucho), como protesta al desalojo por parte del Estado para la ejecución de las obras del tranvía de Ayacucho (agosto de 2018)

Fuente: Colombia Informa. Recuperado de: <http://www.colombiainforma.info/fotorreportaje-barrio-san-luis-resiste-al-desalojo-en-medellin/>

Si bien los principales intereses del instituto en la ciudad son disminuir el déficit de vivienda, que en el año 2020 alcanzaba 32 481 viviendas y de proveer soluciones definitivas de vivienda a 3 062 familias reasentadas por obra pública o riesgo de desastre, entre las que se encuentran algunas que tienen hasta trece años recibiendo un subsidio para el pago de viviendas en alquiler (ISVIMED, 06 de mayo de 2020). Las acciones del ISVIMED en la producción de espacio como Ayacucho presentan algunas contradicciones.

Como señala Mesa et al (2018), con la construcción de las obras del cable aéreo Línea H en el tramo tres, luego de varias acciones de tutela en contra de la EDU y el ISVIMED se lograron algunas soluciones de vivienda por obra pública. Sin embargo, muchos otros afectados no obtienen respuesta en la actualidad.

Como logros de las medidas tomadas por la comunidad se destacan el hecho de que a siete de ellas se les reconoció alojamiento y vivienda, se hizo el cambio de alcantarillado y actualmente hay cobertura en red de gas del 95%. Sumado a esto, se tiene que, como medidas temporales, el Isvimed y el DAGRD reubicaron 38 familias con tres meses de alojamiento y promesa de vivienda, sin embargo, hay 22 familias que no demolieron sus casas y permanecen alojadas en estas (Mesa et al, 2018, p. 73).

Como se mencionó anteriormente esta institución presenta problemas para dar soluciones definitivas a problemas de este tipo. Al indagar por las causas el director del ISVIMED señala:

Encontramos que la reglamentación o el marco rector de los subsidios en Medellín están basadas en un acuerdo que es el Acuerdo 032 de 1999. Cuando llegamos a esta administración a mirar, vemos que hace 21 años tenemos un acuerdo que no es compatible o que no está articulado con el gobierno nacional, por lo que los más afectados son las familias. Entonces cuando vamos a hacer un cierre financiero para hacer un nuevo proyecto nunca nos da y por eso no hay proyectos y en la administración pasada las viviendas nuevas que hicieron fue el sector privado” (ISVIMED, 06 de mayo de 2020).

Esta situación, según señala Pradilla (2010), se presenta en Latinoamérica debido al tránsito de un Estado promotor a uno subsidiario neoliberal. En el cual las políticas estatales de vivienda de interés social, sufren una mutación sustantiva, ya que los organismos públicos transitan de promotores de la producción de vivienda subsidiada de “interés social” para sectores de trabajadores de ingresos medios bajos, a simples bancos hipotecarios que financian a los compradores la adquisición de unidades producidas por el sector privado. Estas viviendas, añade el autor, son construidas normalmente en la periferia lejana para obtener suelo a bajo precio y producir viviendas mínimas y de mala calidad para que estos sectores de ingresos puedan adquirirlas.

Esta situación es evidente en el tramo tres de Ayacucho, donde la construcción de la unidad residencial Ciudad del Este (Figura 62), el proyecto de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) más ambicioso en la ciudad de Medellín desde el año 2014 (Betancur, 10 de febrero de 2020), que lidera el ISVIMED y desarrollada el privado: Constructora Unión Temporal Medellín, (ISVIMED, 26 de mayo de 2017), presenta inconvenientes en la entrega y la calidad en la infraestructura. A la fecha, luego de varios años de incertidumbre, varias familias

beneficiarias de créditos y subsidios perdieron o tuvieron que renunciar a estos beneficios y la presión financiera sobre ellos se aumentó debido al incremento de la propiedad. Por tanto, la Contraloría de Medellín abrió investigación en el año 2019. Por su parte, los afectados protestan por lo que dicen se les ha convertido una casa de papel como lo muestra la figura 63, pues por varias oportunidades han firmado el contrato de compraventa donde se aplaza la fecha de entrega de sus casas. (Betancur, 09 de septiembre 2019)



Figura 62. Proyecto VIS Ciudad del Este. (Tramo tres de Ayacucho). 2019

Fuente: El tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/incertidumbre-en-medellin-por-retraso-en-obras-de-ciudad-del-este-351062>



Figura 63. Protesta de las familias afectadas por el proyecto Ciudad del Este a las fueras del Centro Administrativo La Alpujarra

Fuente: El Tiempo, 05 de septiembre de 2019. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/ciudad-del-este-bajo-la-lupa-por-irregularidades-408934>

Finalmente, el Metro de Medellín es otra de las empresas que intervine en la producción de la ciudad y con especial importancia en Ayacucho en los últimos años, ya que como señala Valencia (2016), siguiendo a Virilio (2003), el transporte y la movilidad son las herramientas conectoras fundamentales de la expansión del capital, que fomentan cambios en las ciudades, donde los progresos de los medios de transporte, como trenes, automóviles, aviones e información son la clave en la guerra por el espacio. En este aspecto Medellín presenta ventajas competitivas respecto a las otras ciudades de Colombia, pues cuenta con un sistema integrado de transporte multimodal operado por una empresa estatal que es referente en el país y Latinoamérica: El Metro de Medellín (ACI Medellín, 2019 y Valencia, 2016).

Esta empresa fue creada el 31 de mayo de 1979 y se constituyó con el fin de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo. Para tal fin se asociaron en partes iguales el Municipio de Medellín y el Departamento de Antioquia. En 1980, el proyecto se sometió a

consideración del Gobierno Nacional, y su Consejo Nacional de Política Económica y Social le dio su aprobación en diciembre de 1982. Ese año se autorizó a la Empresa la contratación externa del 100 % de los recursos necesarios para la obra y en 1984 se contrató la construcción con firmas alemanas y españolas (Metro de Medellín, s.f).

A pesar de los inconvenientes que se presentaron en la construcción, tema que fue mencionado en el capítulo anterior, la obra se inauguró el 30 de noviembre de 1995 con un recorrido entre las estaciones Niquía (norte del valle de Aburrá) y Poblado (sur del valle de Aburrá), luego la red se extendió cuatro estaciones más al sur hasta la estación Itagüí (Línea A) y se inauguró la línea B (occidente de Medellín), con 7 estaciones (Metro de Medellín, s.f). De esta manera, la cobertura del sistema de transporte se limitaba a una franja que recorría parte del área metropolitana de norte a sur y una línea más al occidente de la ciudad, dejando por fuera el oriente de Medellín como lo ilustra la figura 64.

Tendrían que pasar 9 años para que iniciara el proceso de expansión. Primero entró en funcionamiento la Línea K, cable aéreo del nororiente de la ciudad (2004). En marzo de 2008, el segundo cable (Línea J), que atiende sectores del occidente de Medellín. Posteriormente en 2010, se puso en servicio la primera línea turística al oriente cercano (Cable Arví, Línea L). En el 2011, el Metro inició la operación, por encargo del Municipio de Medellín, de la Línea 1 de buses articulados (tecnología BRT: Bus Rapid Transit). En septiembre de 2012, se produjo una extensión de la Línea A hacía el sur del Valle de Aburrá con dos nuevas estaciones, Sabaneta y La Estrella y en 2013, el Metro inició operación la línea 2 de buses padrones.



Figura 64. Mapa esquemático del Metro de Medellín con líneas A y B en operación en 1995.

Fuente: Metro de Medellín Ltda

La primera obra que entregó esta empresa en el centro oriente de la ciudad fue el tranvía de Ayacucho que inició su operación comercial el 31 de marzo de 2016. Las obras que estaban contempladas dentro del plan maestro 2006-2030, contemplaban la intervención de los tres tramos de Ayacucho, transformado en gran medida la vía vehicular por una plataforma tranviaria para el peatón, el ciclista y el tranvía. Además, la entrega de dos cables aéreos como se muestra en la figura 65. En diciembre de 2016, la línea H, cuarto cable aéreo, ubicado en el tramo tres de Ayacucho entró en operación y cubrió la ruta, Oriente (Barrio Alejandro Echavarría) - estación la Sierra. En febrero de 2019, se inauguró la quinta línea de cable, Línea M, ubicada en el tramo tres que cubre la ruta Miraflores- Trece de Noviembre (Metro de Medellín, s.f).

Este proceso de expansión en el territorio lo precedió su modelo de relacionamiento con la comunidad, el cual denominan Cultura Metro. Este modelo comunicativo y pedagógicas sumado a su eficiencia operativa lograron posicionar al Metro de Medellín como una de las principales empresas del sector público y a obtener por catorce años consecutivos el título de la empresa pública más admirada de la ciudad por conocimiento, favorabilidad y gestión (Metro de Medellín, 18 de octubre de 2019). Lo cual facilita, siguiendo a Montoya (2014), la recuperación de la confianza de los habitantes en las instituciones del Estado para posicionarse como otro agente en el territorio.

No obstante, a pesar de estos reconocimientos y su posicionamiento en la ciudad y el país por ser el primer y único sistema masivo tipo metro, su intervención en diferentes proyectos de la ciudad es objeto de cuestionamientos. Por ejemplo, Mesa et al (2018), analizaron las obras del Tranvía de Ayacucho y sus dos cables. Según señalan los autores, los esfuerzos de la administración municipal a través de esta institución por expandirse en el territorio y generar “desarrollo” para la ciudad han desconocido el derecho de los moradores, desplazándolos de un espacio apropiado, *un espacio vivido*, en palabras de Lefebvre (2013), a otros lugares periféricos alejados de sus redes vecinales, familiares y productivas.



Figura 65. Mapa esquemático de líneas del Metro de Medellín en operación al año 2020

Fuente: Metro de Medellín

En esta medida, las acciones del Metro de Medellín con la Cultura Metro y la EDU con el urbanismo cívico-pedagógico ponen en evidencia que más allá de una visión modernizadora existen unos intereses de control social del Estado. Esta visión, según Montoya (2014) citando Cohen (1988), refuerza la visión de orden asociada a la planificación de las ciudades, donde se refleja el predominio de la noción de aldea urbana, como espacio idílico, contrapuesto a una ciudad desorganizada, colapsada donde se recrean espacios para el reconocimiento mutuo, las relaciones de buena vecindad, intimidad, responsabilidad comunal, y para la vigilancia. Además, se invoca a la retórica de la comunidad, en la que se implica a los ciudadanos en la vigilancia del cumplimiento de la ley y en la vigilancia comunitaria.

Así mismo, como lo reconoce Vélez (2018), el interés del Metro de Medellín con las diferentes estaciones del tranvía responde a la lógica de la ciudad capitalista, pues distribuyen población a lo largo del recorrido, articulándose a equipamientos, áreas de actividad económica y zonas residenciales y no a las dinámicas de las comunidades a lo largo del recorrido. Es decir, un reconocimiento de las morfologías institucionales, pero no las morfologías sociales. A esto se suma que, en la lógica de la producción de la ciudad como mercancía, el Metro de Medellín concibe sus vehículos como una vitrina para mostrarla.

Los amplios ventanales del nuevo tranvía serán el mejor mirador para ver a Medellín. Con una extensión de 4,3 kilómetros más los dos cables Línea M y Línea H, el nuevo sistema de transporte se convierte también en una opción para el turismo o la contemplación, para conocer la historia, el arte y la memoria de Medellín y de Antioquia (Metro de Medellín, 2015, p. 42).

En esta misma lógica, dado el papel protagónico del capital inmobiliario-financiero en el modelo neoliberal, los intereses de esta empresa no solo se centran en proveer la infraestructura para la circulación del capital y el desplazamiento de la mano de obra, sino que en los últimos años buscan gestionar y obtener plusvalía a partir de proyectos inmobiliarios. Es decir, se convierte en otro agente en competencia. Para este fin, a partir del año 2017 el Metro de

Medellín se convirtió en un nuevo operador urbano público. Por lo tanto, pretende incrementar paulatinamente sus ingresos que mayoritariamente provienen de operar un servicio público de transporte de pasajeros anexando ganancias del sector inmobiliario. Así lo explica el concejal Daniel Carvalho en su intervención al decir

[...] Hoy en día el Metro vive casi que exclusivamente de lo que pagamos los usuarios y eso es muy poquita plata, porque puede algunas personas les parezca costoso, pero en realidad no lo es, estamos pagando lo que vale, nadie se está llenando los bolsillos de plata con esto, eso vale la tarifa y la única forma que tenemos realmente de conseguir recursos adicionales es a través de operaciones inmobiliarias. Entonces voy a tomarme un minuto para explicarle a la gente que es esto: Cuando un sistema llega un sistema de transporte, una estación de metro, el suelo a su alrededor se transforma, sube de valor, se desarrolla inmobiliariamente, los mejores ejemplos que tenemos son la estación Niquía y la estación la Itagüí. Infortunadamente lo que ha pasado es que ha sido el sector privado el que, con toda legalidad, ha aprovechado esa oportunidad. Entonces es el sector público el que hace la inversión gigantesca de la infraestructura pública y es el sector privado el que llega a aprovechar. Para cambiar esa tendencia ha surgido la idea de que el Metro sea un operador urbano, es decir quien identifique la oportunidad, consiga socios, diseñe proyectos, los haga construir y de ahí gane dinero (Carvalho, 12 de octubre de 2018).

En consecuencia, su estructura administrativa se modificó y pasó a incluir un área denominada gestión urbana que se inscribe dentro del área de gestión de desarrollo de negocios como lo muestra la figura 66, área que antes se dedicaba a la gestión de espacios publicitarios y de algunos locales comerciales y oficinas propiedad de la empresa, para empezar a desarrollar proyectos urbanísticos de alta complejidad.

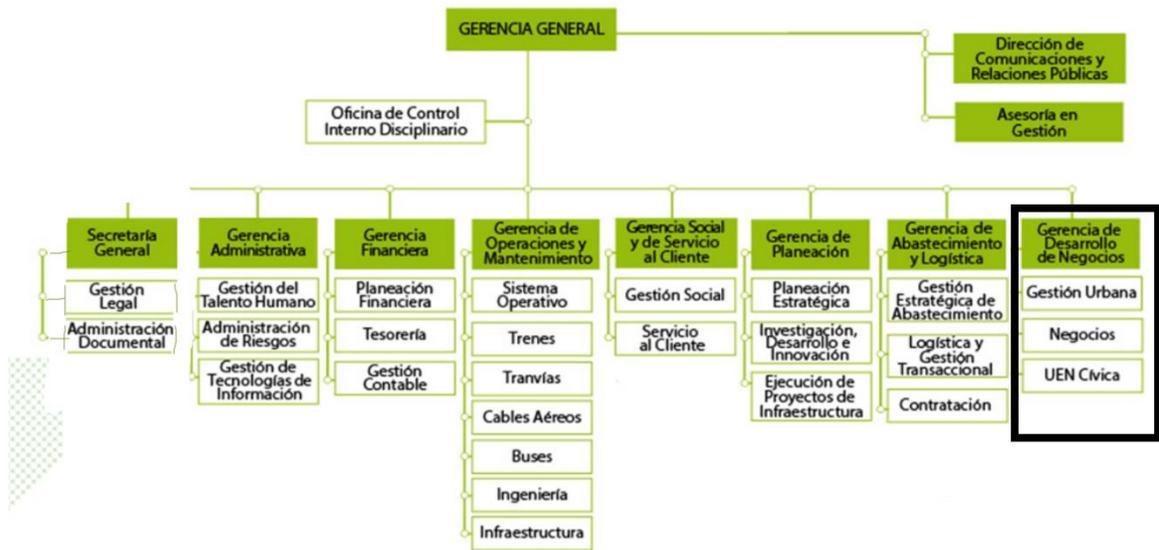


Figura 66. Estructura administrativa del Metro de Medellín Ltda. Año 2020

Fuente: Metro de Medellín Ltda.

Así, la participación del Metro de Medellín en la producción de Ayacucho está vinculada a su expansión en el territorio con el tranvía de Ayacucho y sus dos cables, obras que generaron un impacto antes durante y después de su ejecución y que a la vez facilitaron el desplazamiento de grandes capitales al sector en cuanto proveyeron la infraestructura necesaria (Vías y presencia institucional). Así mismo, generó un impacto con el cambio del uso de la vía que pasó de ser ocupada por el vehículo motorizado a ser un espacio para el peatón, lo cual propició la creación de zonas para el consumo (Cócola, 2016). Adicionalmente, en la actualidad, el Metro se perfila como un agente más en competencia por la plusvalía del suelo al convertirse en operador urbano.

En conclusión, las instituciones del Estado (EDU, ISVIMED, Metro de Medellín, EPM) actúan en pro de la reproducción del capital inmobiliario financiero, dominante en la era neoliberal (Pradilla, 2018), a través de intervenciones en el espacio bajo el supuesto de la renovación urbana como lo muestra la figura 67. Aunque en contradicción con los intereses de los habitantes tradicionales que representan la clase obrera. De esta manera, mientras unos

sienten que el Estado los desplaza, los ignora y los estafa como se mostró en la figura 61, el capital inmobiliario-financiero demanda mayores garantías para operar aduciendo a valores como la eficiencia del sector privado, la competitividad y la importancia de la lógica financiera como sustento de las condiciones de vida de millones de personas.

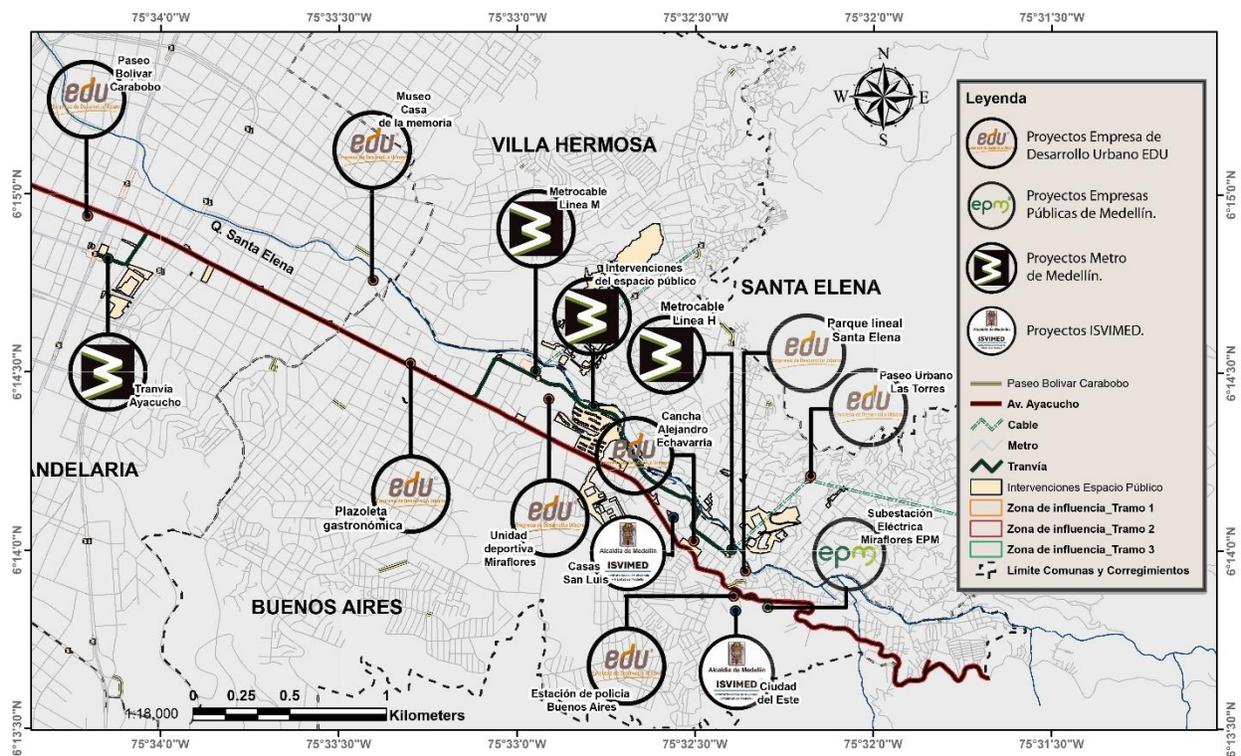


Figura 67. Intervenciones de las instituciones del Estado a través de la calle Ayacucho.

Fuente: Autoría propia

Esta supremacía del capital en la era de la globalización supone ciertas transformaciones a los Estados-nación, pues pone en entre dicho la “soberanía” de la que dicen gozar, en la medida que se ven expuestos a una competencia entre Estados que los obliga a ceder autonomía en cuanto a cobros de impuestos y a generar las condiciones para la reproducción del capital para lograr la atracción de inversión extranjera a través de instituciones como las descritas anteriormente (Velásquez y Pérez, 2012). No obstante, el papel del capital con respecto al Estado requiere una interdependencia a tal punto que no se puede hablar de un eclipse del primero sobre el segundo. Como señala Evans (2001, p. 121)

[...] estos procesos de la globalización ciertamente contribuyen a la percibida evaporación de la autoridad estatal, pero el Estado no es eclipsado por el simple hecho de que sea más dependiente del comercio [...] Los actores transnacionales poderosos pueden tener un interés en limitar la habilidad del Estado para reprimir sus propias actividades, pero ellos también dependen de un Estado capaz de proteger sus beneficios, especialmente aquellos de posesiones valiosas intangibles. En esta óptica, la persistencia de la centralidad institucional del Estado es más verosímil que un posible eclipse del Estado

Es decir, es cierto que la liberalización de capitales a nivel internacional supone algunas reconfiguraciones en el modus operandi de las administraciones locales y sus instituciones, pero como señala Mézáros (2002), el surgimiento y prevalencia del Estado está ligado íntimamente a la protección y reproducción del capital a través de la protección jurídica a la propiedad privada.

En este orden de ideas los intereses de los agentes del Estado se organizan para garantizar los intereses de los capitales transnacionales en el ámbito local evitando entrar en contradicción, salvo aquellos casos donde administraciones progresistas ofrezcan ciertos obstáculos al mercado como lo señala Harvey (2014). Aunque como añade Mézáros (2002), el capital está realmente en control de todos los aspectos vitales del metabolismo social, por tanto, puede permitirse definir la esfera de la legitimación política constituida por separado como una materia estrictamente formal, y con ello excluir a priori la posibilidad de verse desafiado legítimamente en su esfera sustantiva de funcionamiento reproductivo socioeconómico.

3.4 El capital inmobiliario-financiero y su interés en la percepción de Ayacucho.

Hablar del capital inmobiliario-financiero implica revisar, antes que nada, el interés del capital: su reproducción. Pero esta característica fundamental va más allá de esta aseveración. Por tanto, es imperativo ir más a fondo para entender la diferencia entre el capitalismo y el capital. Por un lado, el capitalismo como sistema denota un respaldo institucional. Como señala Wallerstein (1999, p.12)

La característica esencial que permite decir que un sistema es capitalista, no es la búsqueda de ganancia. En todas partes del mundo a través de 10 mil años de historia se pueden hallar individuos, firmas, etc. que buscaban ganancias, como esto, podemos discutir si la Grecia antigua o la India del siglo XI fueron capitalistas o no capitalistas, la búsqueda de ganancias es normal, usual. Hay quien todavía produce para obtener ganancias, aunque no se encuentre en un sistema capitalista; lo que ocurre es que en los sistemas no capitalistas es que tal búsqueda no está garantizada por el sistema, por ejemplo, un tipo obtiene ganancias y 10 o 20 años después el rey o cualquier otro, roba o toma sus ganancias sin que las autoridades morales del sistema lo denuncien. En contraste el capitalismo es un sistema en que la prioridad es la acumulación incesante de capital; no es que todo el mundo busque la ganancia, pero los que la buscan son sostenidos por el sistema.

Por su parte, “el capital es una relación social, que se funda en la manera en que los seres humanos establecen un intercambio con la naturaleza y, por lo tanto, un intercambio entre ellos mismos” (Fallas, 2019, p. 1), en este sentido Mézáros (2002) concluirá que el predominio del capital requiere no solo del desmantelamiento del capitalismo, sino superación la lógica del capital para que la humanidad pueda tener la alternativa de ir más allá de este.

Ahora bien, a través de la historia la clasificación del capital se ha ampliado introduciendo diferentes tipos de capital como el industrial, el inmobiliario, el financiero con un alto protagonismo del capital inmobiliario-financiero en la era posindustrial (Pradilla, 2018); este capital añade el autor, centra sus acciones en la producción del espacio. Es decir, está orientado a la transformación del espacio físico (el paisaje). Así coincide Harvey (2014), al referirse a la movilidad e inmovilidad del capital y los cracs que se produce: “[..] Es en ese mundo en el que se hace más visible, en el paisaje físico que habitamos, el capital como fuerza de destrucción creativa” (p. 88). De esta manera, se puede inferir que es un agente que actúa mayoritariamente en la percepción del espacio. Espacio que según Lefebvre (2013)

[...] Debe entenderse como el espacio de la experiencia material, que vincula realidad cotidiana (uso del tiempo) y realidad urbana (redes y flujos de personas, mercancías o dinero que se asientan en —y transitan— el espacio), englobando tanto la producción como la reproducción social (p.15).

En este orden de ideas, los planteamientos de Lefebvre (2013), sobre el capitalismo contemporáneo y el concepto de especulación inmobiliaria son fundamentales para entender el flujo de capitales y cómo estos convierten a la ciudad capitalista no solo en un importante espacio para la formación y realización de actividades productivas, sino que también, de forma paralela, la producción de este espacio se convierte en un bien producido en sí mismo objeto de transacción y generación de plusvalía.

En consecuencia, la tierra cobra cada vez más importancia como capital ficticio “[...] cuyos títulos de propiedad (o participaciones en futuros ingresos en concepto de rentas) se pueden comercializar internacionalmente” (Harvey, 2014, p. 86). De igual manera, las infraestructuras existentes y las modificaciones humanas acumuladas a través del tiempo y las inversiones recientes se incluyen en el concepto de tierra. Como agravante, la actividad inmobiliaria se encuentra más que nunca respaldada por el sector financiero, capital predominante en la era neoliberal, lo cual supone un peligro aún mayor dadas las crisis que ha generado.

El férreo control potencial de la actividad económica por los rentistas y los intereses terratenientes es ahora una amenaza aún mayor, en particular porque está respaldado hoy día por el poder de instituciones financieras que disfrutan del rendimiento que pueden extraer de la tierra y los edificios aumentando los arrendamientos y los precios. Las escandalosas subidas y caídas del precio de la vivienda que ya hemos comentado han sido ejemplos típicos de ello (Harvey, 2014, p.86-87).

Por tanto, en la actualidad, la estructura y las dinámicas del sector inmobiliario que abarcan el gremio de la construcción, los servicios de venta, administración y avalúos de inmuebles, y los procesos de financiación descritos en la figura 68, se ven marcados por el predominio del sector financiero a través de vehículos de inversión conocidos mundialmente como los REITs (Real Estate Investment Trust), que permearon el sector inmobiliario y generaron una “profesionalización “y financierización de este sector. Así, se brinda la

posibilidad de aumentar la reproducción del capital, pues permiten al inversionista pasar de la inversión directa a la inversión a través de diferentes vehículos inmobiliarios de fácil acceso, a través del mercado de valores (Corrales, 2017).

El proceso de reproducción del espacio de la metrópolis aparece como estrategia de realización del capital financiero en la medida en que éste pasa a invertir en la producción inmobiliaria como aplicación de capital –concretamente, en la producción de los edificios de oficinas modernos, de condominios residenciales ocupando lugares antes ocupados por la industria que se desplaza al mismo tiempo en que se expulsa a los antiguos operarios de estas fábricas, a partir de la destrucción de barrios residenciales (localizados en estas áreas centrales). En este contexto, el contenido de la urbanización aparecería como momento determinado de la reproducción en función de las nuevas posibilidades/necesidades de realizar la acumulación (Carlos, 2014, p. 4).

Ahora bien, este proceso de financiarización tomó años en consolidarse en el contexto local y obedeció a ciertas singularidades. Lo primero a señalar es que entre 1870 y 1923, luego que en el año 1865 se autorizó la creación de bancos particulares en Colombia, se establecieron 32 bancos comerciales en la región antioqueña, 21 en Bogotá, 18 en la costa y 23 en el resto del país (Mora, Serna y Serna, 2011). Este auge desaceleró luego de la creación del Banco de la República y de la Superintendencia Bancaria en el año 1923, cuando el número de bancos en el país se redujo de 95 a 28, debido a las regulaciones de esta última entidad (Caballero y Urrutia, 2006).

Luego de la crisis de 1929, el Estado optó por un modelo de banca especializada en el cual se destacaba la Banca Comercial, la Banca Agraria e Industrial y la Banca Hipotecaria. Para mitad de siglo, en el marco de una política Keynesiana que tomaba fuerza en el planeta, estos bancos se convierten en bancos de fomento con un propósito claro e inicial de apoyar la economía real. De hecho, en esta década aparecen otros bancos con destinaciones a sectores puntuales como el ganadero, el popular y el cafetero. Adicionalmente en los años 70s surgen las Corporaciones de Ahorro y Vivienda (CAV), más conocidos como Bancos Hipotecarios, que

permitieron la participación masiva del sector privado en el mercado financiero y el apoyo a proyectos masivos de construcción (Yi e Ibáñez, 2005).

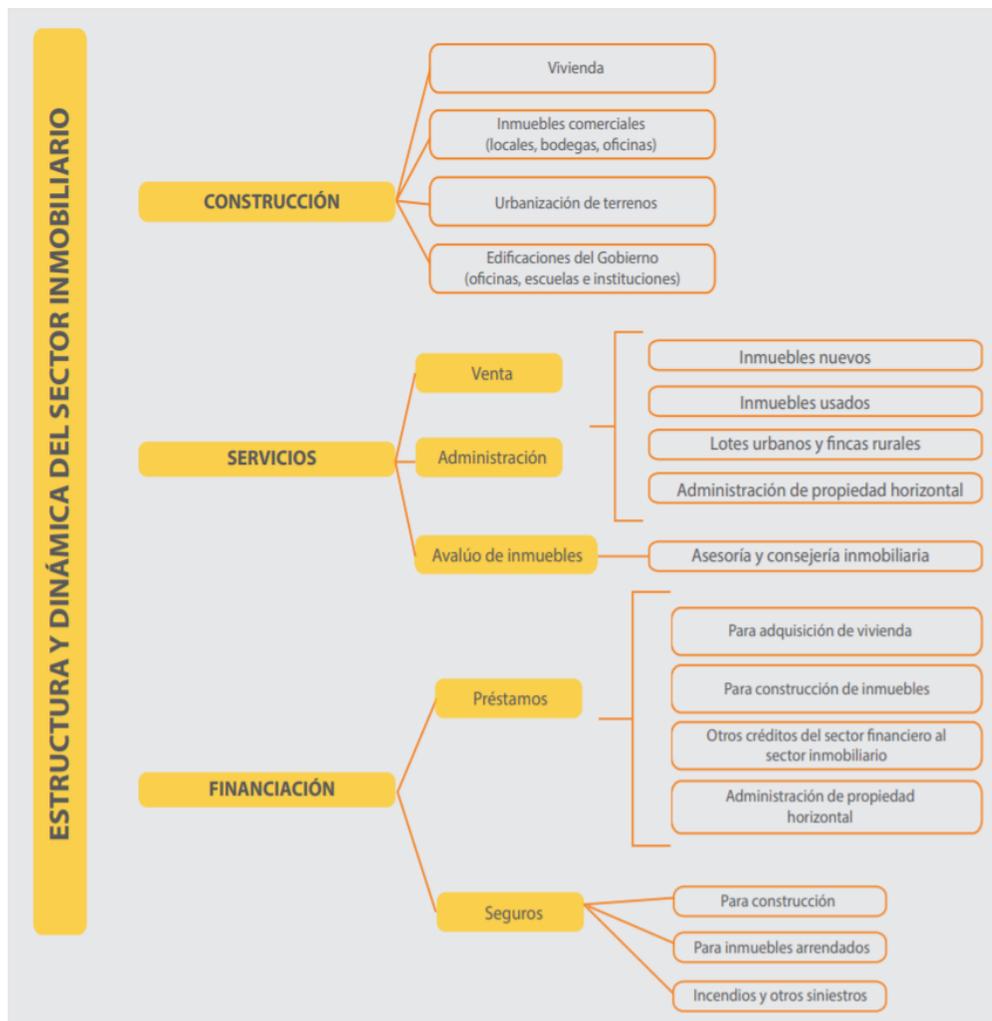


Figura 68. Estructura y dinámica del sector inmobiliario.

Fuente: Carlos Alberto Peranquive Niño (s.f).

Para el periodo en cuestión (1990- 2020), se presentaron como hechos trascendentales, las políticas de liberalización y privatización propuestas en el consenso de Washington que le dieron vía libre a la inversión extranjera. Así, el sector financiero colombiano permitió el ingreso de bancos españoles como BBVA (Banco Bilbao Vizcaya) y Santander. Así mismo, con la Ley 45 de 1990 se presentó una reestructuración del sistema financiero en términos de su enfoque, lo que generó la transformación de la estructura corporativa de las entidades. Este nuevo ambiente

regulatorio abrió la posibilidad a los establecimientos de crédito de incursionar en filiales especializadas en la gestión de portafolios, en actividades fiduciarias, en la administración de pensiones y cesantías, y la venta de seguros y corretaje, lo que impulsó la conformación y consolidación de los grupos financieros (Asobancaria, 2013)

Posteriormente, la crisis económica de final de siglo XX trajo el cierre de muchos bancos, la salida de algunos extranjeros y muchos procesos de fusiones y adquisiciones. Fue entonces cuando la incursión del sector financiero en el sistema global mostró la peor crisis económica que Colombia haya vivido. De hecho, para salvar el sistema financiero el gobierno se vio obligado a imponer un gravamen denominado el 2xmil (Guevara, 16 de julio de 2019), impuesto que pasó a convertirse en 3xmil y finalmente a 4xmil²⁹ en el año 2004 (Dinero, 28 de mayo de 2004).

Luego de la crisis pocos bancos sobrevivieron de una manera vigorosa y el sistema empezó a concentrarse cada vez en menos grupos económicos. En la actualidad el sistema financiero colombiano está altamente concentrado en 3 firmas locales vinculados a los grandes grupos económicos del país. Bancolombia (Grupo Empresarial Antioqueño GEA), AVAL (Organización Luis Carlos sarmiento Angulo) y Davivienda (Grupo Bolívar). Así pues, el sector financiero colombiano tiene sus “too big to fail” (bancos demasiado grandes para fallar) y que ante cualquier crisis en alguno de ellos siempre serán rescatados por su impacto en la estructura económica del país (Guevara, 16 de julio de 2019).

Por su parte, los fondos de inversión inmobiliaria son relativamente nuevos en Colombia. Según señala Fuad Velasco, Presidente de ColCapital³⁰, si bien en el pasado hubo en el país unas titularizaciones inmobiliarias con poco éxito, en el año 2007 nacieron fondos inmobiliarios “bien

²⁹ El impuesto del cuatro por mil permanece hasta la actualidad

³⁰ ColCapital es la Asociación Colombiana de Capitales Privados.

estructurados” como los que se observan en la figura 69. El primero de ellos es Patrimonio Estrategias Inmobiliarias (PEI), que en la actualidad continúa siendo el líder en el sector (Velasco, 21 de junio de 2016), este fondo tiene, en otros activos en el país, un inmueble sobre la calle Ayacucho que alberga al CESDE, una institución de educación ubicada en el tramo dos, con dos sedes contiguas que suman un área arrendable de 15 823 metros cuadrados (PEI, s.f).

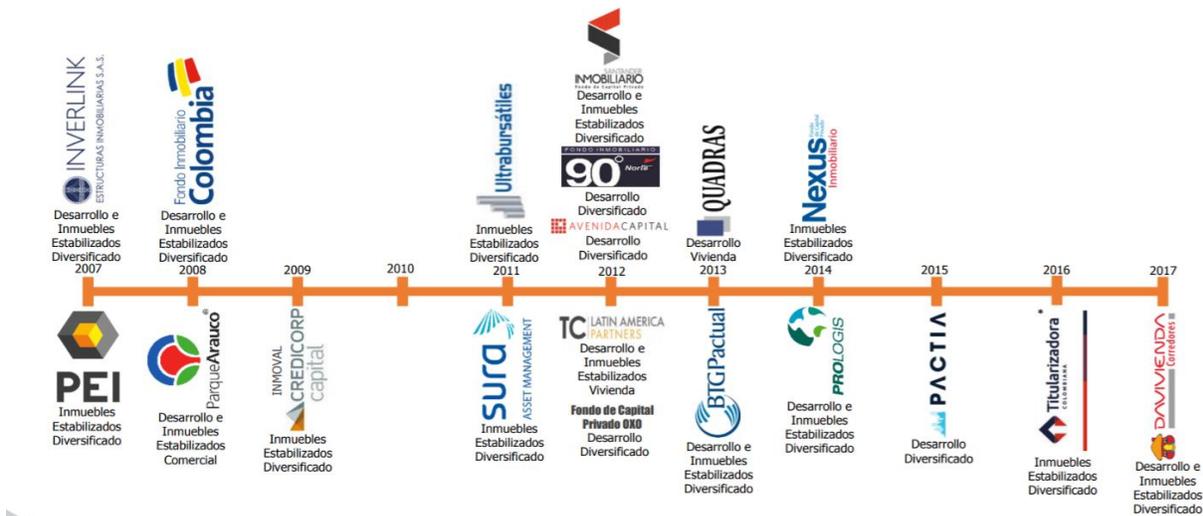


Figura 69. Línea de tiempo de los Fondos de Inversión Inmobiliaria en Colombia

Fuente: Elaborado por PEI con base en datos de Bancoldex y Fiduciaria Colombiana 2018.

Dentro de los inversionistas en estos vehículos de inversión se destacan los fondos de pensiones (Figura 70), situación que pone en evidencia la relación de manera voluntaria o involuntaria, consciente o inconsciente que el trabajador formal, afiliado a los fondos de pensión tiene con este capital. Lo cual a la vez genera un riesgo dadas las crisis económicas que generan las burbujas inmobiliarias (Harvey, 2014). Por otro lado, llama la atención la diversificación en activos que tienen estos fondos inmobiliarios, representa un amplio abanico en diferentes sectores de la economía.

Si bien las inversiones de dichos fondos originalmente se concentraron en activos comerciales estabilizados (locales comerciales, oficinas y bodegas en renta), estas también evolucionaron hacia la inversión en proyectos de desarrollo, pero no solo comercial, sino también de vivienda, hoteles, uso mixto y otros. Hoy en el mercado se

encuentran diversos gestores nacionales e internacionales de fondos inmobiliarios, con múltiples vehículos locales e internacionales (Prensa Real Estate, 21 de junio de 2016).



Figura 703. Tipos de inversionistas. Participación en Fondos de Capital Privado Inmobiliario (FCPI).

Fuente: ColCapital 2019. Recuperado de: <https://camacol.co/sites/default/files/Presentacio%CC%81n%20ColCapital-Camacol%20Completa%20%281%29%20%282%29.pdf>

Ahora bien, el desarrollo de estas nuevas herramientas en el contexto local se vio favorecida por los fenómenos sociales que experimentó la ciudad en las últimas décadas del siglo pasado como el auge del narcotráfico, el cual transformó el ideal de éxito y felicidad ligándolo al consumo (Tamayo, 2017). Estas influencias se evidencian en la actualidad en indicadores como el gasto real (consumo), donde Medellín supera a las principales ciudades de

Colombia y se ubica por encima de la media nacional como lo muestra la figura 71. Por tanto, estos indicadores fueron y son leídos por públicos y privados como una oportunidad de negocio para el comercio en la ciudad y un atractivo para el capital inmobiliario-financiero que desea invertir en el desarrollo de proyectos asociados a la industria del consumo, en especial a la construcción de centros comerciales (ACI Medellín, 2019).

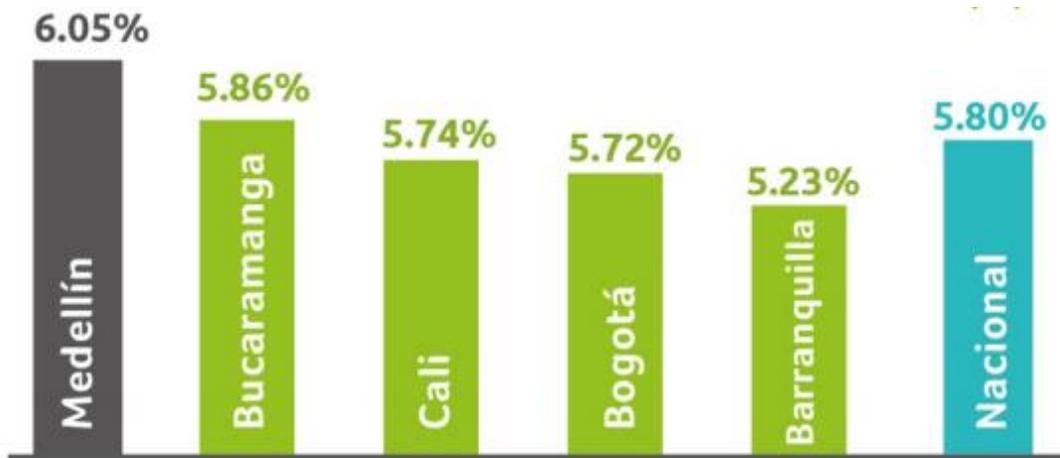


Figura 71. Gasto real en las ciudades principales de Colombia al año 2019.
Fuente: ACI Medellín con base en datos de Gastronomía RADDAR 2019.

En consecuencia, los proyectos inmobiliarios comerciales y residenciales en Ayacucho mostraron un incremento exponencial como se muestra en la figura 72. Por ejemplo, en el tramo uno, el constructor Calicanto con los inversionistas M&V desarrollaron en la primera década del 2000, el centro comercial Hollywood que cuenta con 19 pisos. Esta construcción marcó un hito en el centro de la ciudad, específicamente en el sector el Hueco, pues fue el inicio de una nueva tendencia en la infraestructura comercial del centro de Medellín. Sector que hasta ese momento se había caracterizado por pasajes comerciales de baja altura que atendían población de bajos recursos económicos. Sin embargo, con la ola de inversión privada que, en ese momento contemplaba 13 proyectos comerciales, se buscaba a través del cambio en la estética del paisaje,

la re-estratificación del comercio en el sector para alcanzar a los estratos más altos y atraerlos al centro de la ciudad (Jiménez, 08 de enero de 2006).

El crecimiento de este sector se evidencia al revisar los datos de la Unidad de Monitoreo y Control de Planeación Municipal, la cual reportó en el 2005, que la construcción de vivienda estuvo concentrada en El Poblado³¹, mientras la construcción comercial se concentró en el centro, al punto que, entre el año 2004 y el primer semestre del 2005, se otorgaron licencias para desarrollos no residenciales en 56.623 metros cuadrados, entre los cuales se encontraban locales comerciales, bodegas, oficinas y equipamientos de ciudad. (Jiménez, 08 de enero de 2006).

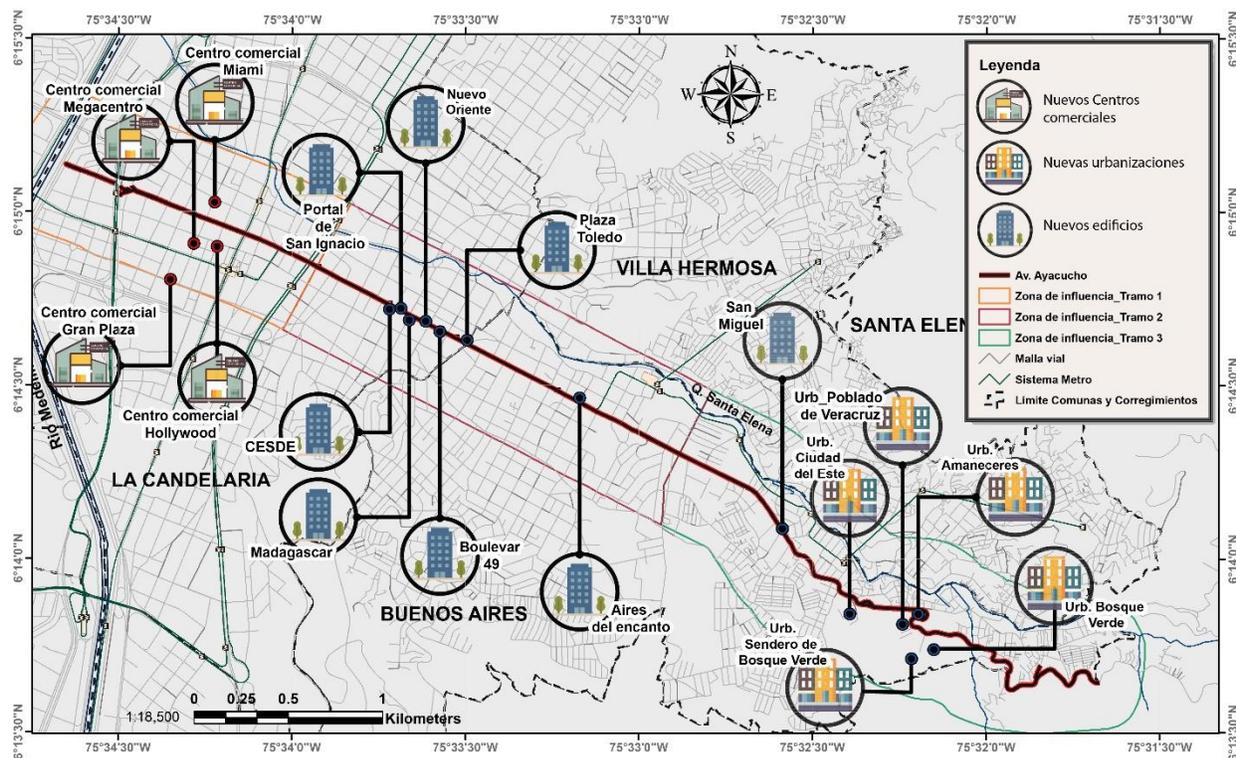


Figura 72. Nuevos proyectos inmobiliarios comerciales y residenciales en Ayacucho. 1990-2020.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas y recorridos territoriales.

Este boom de la construcción denotaba no sólo el dinamismo del capital inmobiliario-financiero, sino que, dadas las singularidades de Medellín y Colombia, se convertía en un

³¹ El Poblado o también conocido como comuna 14, es un sector al sur oriente de la ciudad de Medellín donde se concentran en la actualidad la mayor cantidad de habitantes de estratos socioeconómicos altos.

indicador de riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo, ya que tanto expertos anti-lavado, como organismos nacionales y extranjeros especializados en esta temática, señalaban la susceptibilidad del sector inmobiliario para ocultar el origen ilícito de los recursos del crimen organizado (Unidad de Información y Análisis Financiero, 2014). No obstante, el desarrollo de estos proyectos inmobiliarios continuó en la ciudad sin obstáculos. Así mismo, dado el crecimiento de la inversión extranjera en Colombia, se produjo otro boom de centros comerciales en las principales ciudades de Colombia en la segunda década del 2000, donde Medellín tuvo una importante participación.

Colombia ha sido en la última década, uno de los principales países con mayor grado de atracción de la inversión extranjera, en el retail de Latinoamérica. Esto permitió, una dinámica en la construcción de nuevos centros comerciales, lo cual ha hecho que se inauguren, cerca de un centenar de nuevos malls desde 2010. Los recursos requeridos para esas inversiones, han provenido de fondos de capital privado, fondos de inversión, fondos inmobiliarios y otros sistemas inmobiliarios que ven en los activos comerciales, una fuente segura y rentable de generar renta (Vargas, s.f).

Producto de este nuevo boom es, solo por señalar uno, el centro comercial Mega Centro (figura 73), ubicado al frente del tradicional centro comercial El Palacio (tramo uno de Ayacucho), cuya construcción estuvo a cargo de la empresa Proyecto Constructor S.A.S y su promotor inmobiliario Centro Comercial Manzana Verde inicio construcción en el año 2016 y finalizó en el año 2018 (Proyecto Constructor, s.f).

Por su parte, en el tramo dos, Viviendas y Proyectos, una sociedad anónima constituida en 1986 que construyó centros comerciales como Oviedo, Los Molinos y San Fernando Plaza, se encargó del proyecto más extenso en el centro oriente de la ciudad: el centro comercial La Central, el cual significó una inversión de alrededor de 130 mil millones de pesos, incluyó 86 000 metros cuadrados de espacios arrendables y 900 parqueaderos (Vásquez, 02 de mayo de 2018). De igual manera, conscientes de la importancia de conectar este proyecto con los desarrollados por el Estado, el privado realizó una inversión cercana a los 300 millones de pesos

para adecuar un sendero peatonal que conectó la estación Miraflores del tranvía con el centro comercial (La Central, 25 de abril de 2018).

Así mismo, este espacio respondió a varias particularidades sociales de Ayacucho. Por ejemplo, en el tramo uno (sector comercial y de servicios), el flujo de personas desciende en las noches al punto que el centro de la ciudad se convierte en un lugar prácticamente desolado. Por su parte, el tramo dos carece de espacios públicos y de una centralidad (parque) que les permita a sus habitantes tener un lugar de encuentro. Finalmente, el tramo tres (sector residencial), estaba alejado de la vida comercial. Por tanto, el centro comercial se presentó como una “solución” a los diferentes problemas. En esta “solución”, el regreso del tranvía fue crucial, pues garantizaba la conectividad de éste con el resto de la ciudad. Así pues, luego de los estudios de mercado, el promotor inmobiliario señalaba en un diario local.

Se calcula que entre esa comuna (Buenos Aires) y las de Villa Hermosa y La Candelaria, hay una población por atender de 300 000 personas. Fuentes de la organización afirmaron que “las atienden en el centro de la ciudad solo en semana hasta las 5:00 p.m. y sábados”. Y, añadieron que dentro de la actual oferta no hay “ningún tipo de entretenimiento”.

[...] Esa carencia la aprovechará este centro comercial, que estará ubicado a 300 metros de la estación Miraflores del tranvía de Ayacucho. En un radio de 3 kilómetros a la redonda “hay más de 400.000 personas, lo que representa alrededor de 130.000 familias, con ingresos familiares promedio de casi 2 millones 200 mil pesos mensuales” (Jiménez, 07 de septiembre de 2017)

Además de este proyecto, en el mismo tramo, Óptima, una empresa orientada a la gerencia, diseño, promoción, venta y construcción de proyectos inmobiliarios, construyó el centro comercial Tranvía Plaza contiguo a la parada Pabellón del Agua. Pese a su ubicación estratégica en el centro de la ciudad, en la actualidad, de dos torres que se construyeron, menos de una cuarta parte de los locales se encontraba arrendado según se verificó en una inspección a finales del año 2019. Para el 2020, se preveía el ingreso de una EPS y una multinacional según avisos en el centro comercial. Aun así, el nivel de vacancia del centro comercial continuaría en niveles muy altos.

Por su parte, el tramo uno y dos de Ayacucho es visto en la actualidad como uno de los principales atractivos para la construcción residencial dado el modelo de ocupación que contempla el Acuerdo 48 de 2014, el cual dio prioridad a la construcción de vivienda en el corredor del Río, como se señaló en la sección 3.1.1.



Figura 734. Centro Comercial Megacentro Medellín. Cra. 53 #47-6. (2018)

Fuente: Proyecto Constructor S.A.S. Recuperado de: <https://proyectoconstructor.co/centro-comercial-mega-centro-medellin/>

Por su parte, el tramo tres por ser un sector de estrato socioeconómico bajo comparte las características que señala Correa (2004), y es que los promotores inmobiliarios históricamente evitan desarrollar proyectos por considerarlo un sector que no cuenta con las suficientes potencialidades para atraer a compradores. Por tanto, la producción del espacio estuvo a cargo de los loteadores “piratas”, donde predominan las viviendas autoconstruidas (Naranjo, 1992). Sin embargo, en la actualidad, bajo el modelo urbano de ciudad, el Estado viabiliza el accionar del

privado a través del ISVIMED que apoya proyectos de construcción de vivienda por parte de constructoras como es el caso de la urbanización Sendero de Bosque Verde, la cual está orientada a población de bajos ingresos bajo la modalidad de Vivienda de Interés Social (VIS), allí donde el suelo aún es económico y le permite opciones de renta al privado.

Además, este tipo de proyectos permiten evidenciar las estrategias publicitarias que señala Correa (2004), donde el promotor inmobiliario, a partir de la inversión en infraestructura y redes de movilidad que realiza el Estado, promocionan estos proyectos como lo muestra la figura 74, donde la construcción del tranvía fue crucial para la promoción de este proyecto.



Figura 74. Volante promocional para la urbanización Sendero de Bosque Verde. (2016)
Fuente: Ingeniería Inmobiliaria

Por otro lado, es evidente la presencia de nuevos formatos de negocio a lo largo del corredor como los presenta la figura 75. Denominados formato de alto descuento o descuento

duro (D1, Tostao, Justo y Bueno³²) son producto de inversiones extranjeras³³. Estos negocios que iniciaron en la ciudad de Medellín, actúan bajo la premisa de “democratizar el consumo” y se expanden rápidamente en el territorio colombiano (Forbes Colombia, 10 de marzo de 2020). D1, el más grande en el mercado del retail de Colombia cuenta una participación del 50,3 % a nivel nacional y es ahora propiedad del grupo San Domingo, lo que plantea ciertos cuestionamientos, ya que a pesar de la promesa de economía para el consumidor este modelo de negocio tiene serias implicaciones en las economías locales, en cuanto desplaza a los tenderos de barrio tradicionales (Sinnetic, 2017).

Así mismo, en los últimos años se presenta un modelo de negocio inspirado en los mercados europeos y mexicanos que introducen el concepto *gourmet*, a la vez que transforman el imaginario de mercado que, en el ámbito local remite a una plaza llena de víveres, hortalizas y flores (Arévalo, 26 de abril de 2019). Estos espacios, adoptan el apellido según la ubicación en la ciudad. Por ejemplo, en Ayacucho y su área de influencia han asumido nombres como Mercados del Tranvía, Mercados de la Colonia y recientemente en operación, Mercados de la Playa. Estos formatos de negocio se presentan como la “nueva experiencia de consumo” donde el comensal puede disfrutar variedad de comida internacional con unos precios elevados respecto a la oferta gastronómica local que se caracteriza por la comida tradicional.

³² D1, Justo y Bueno y Tostao son cadenas de tiendas y cafés de pequeña y mediana superficie

³³ Los inversionistas eran inicialmente alemanes y venezolanos con apoyo logístico de colombianos. (La República, 17 de julio de 2017)

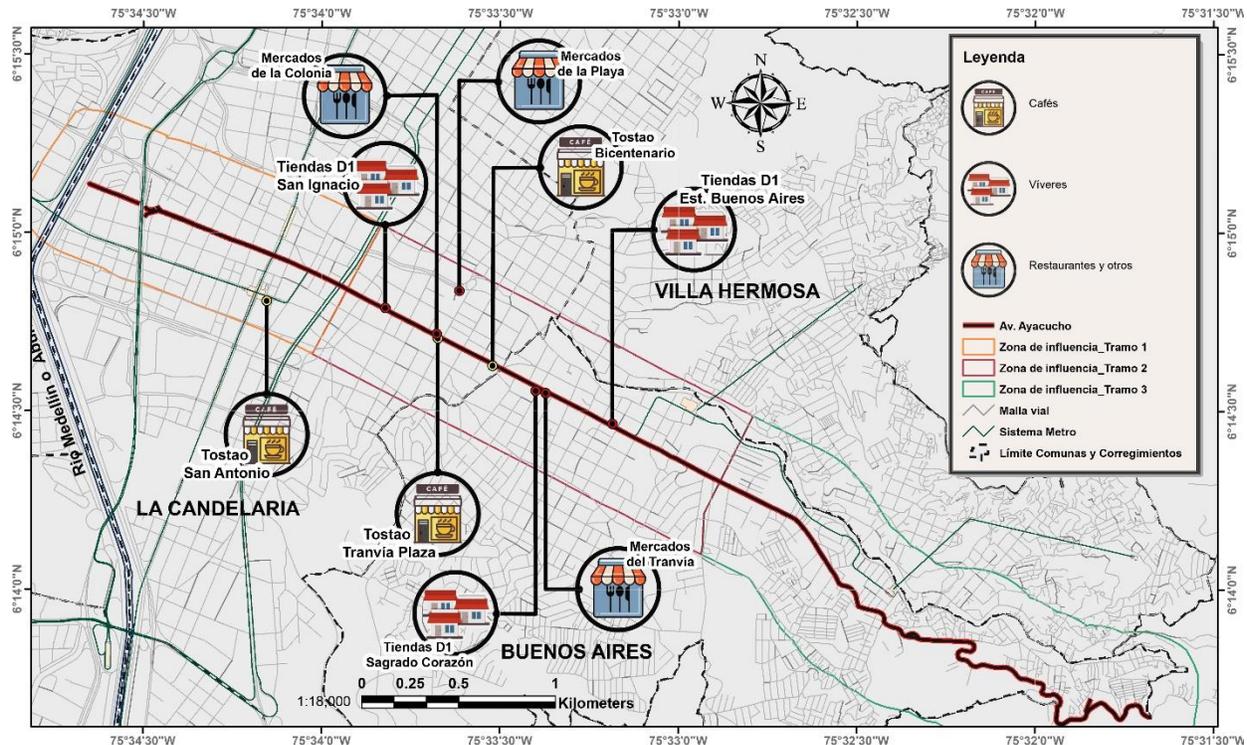


Figura 75. Nuevos formatos de negocio localizados en Ayacucho.

Fuente: Autoría propia con base en recorridos territoriales.

Por otro lado, como señala Upegui (2014), los grupos financieros con frecuencia hacen parte de grupos empresariales o Holdings. Un ejemplo claro en el contexto regional es el Grupo Empresarial Antioqueño que tiene diversificadas sus inversiones en diferentes sectores económicos. Así, el Grupo SURA ilustrado en la figura 76 tiene el 76,3 %, del capital en el sector financiero donde además se evidencia un encadenamiento con el sector de la construcción a través de una partición accionaria del 11,2 % en el Grupo Argos, productor de insumos para el sector de la construcción, (que entre otras participaciones proveyó el cemento para el tranvía de Ayacucho). Así mismo, en pensiones y cesantías con suramericana 20,2 % y SURA Assest Managment 27,6 % encargada de inversión en diferentes vehículos, entre ellos el inmobiliario. De esta manera, se refuerzan los encadenamientos productivos, de insumos y servicios, y sus apalancamientos y derivados financieros los cuales según Dabat, (2009), generan que las crisis inmobiliarias alcancen proporciones mundiales con efectos nefastos en la economía.

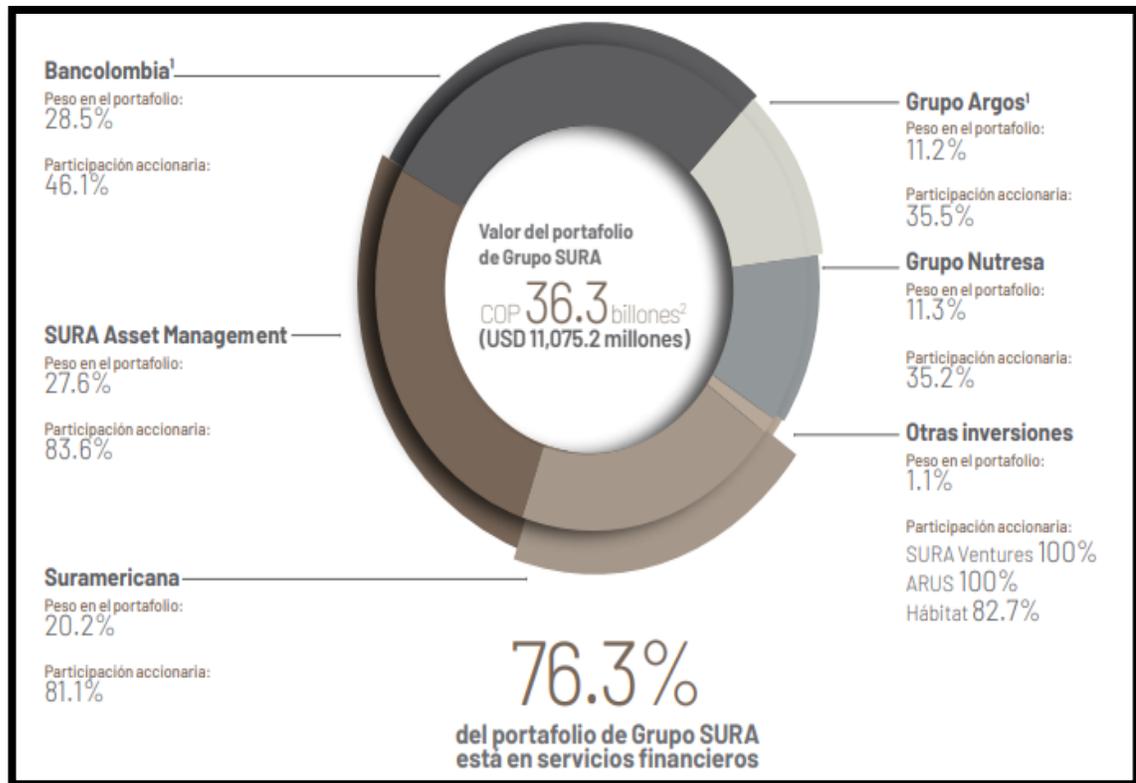


Figura 76. Portafolio de Inversiones Grupo SURA (2019)

Fuente: Grupo SURA. Recuperado de: <https://www.gruposura.com/wp-content/uploads/2020/03/sura-grupo-informe-anual-web-2019-1.pdf>

Llama la atención, la importancia de este grupo empresarial en las decisiones políticas de la ciudad y el departamento dada la relación Estado-capital, donde los intereses del segundo se ven favorecidos por el primero. La participación de este y otros grupos empresariales se da gracias a la Ley 130 de 1994, artículo 14, que les permite a los distintos partidos, movimientos y candidatos recibir recursos financieros de particulares (personas naturales y jurídicas), así como utilizar dinero de su propio patrimonio, lo cual garantiza que estas élites actúen bajo el marco legal vigente.

En consecuencia, la presencia del GEA con una de sus empresas (Argos) en la financiación de campañas como las del 2015, no podría considerarse como un acto aislado. El informe presentado por la organización transparencia por Colombia revela: “Es evidente que el

sector predominante en la entrega de donaciones a las campañas de 2015 fue el de la construcción y desarrollo inmobiliario (incluyendo Cementos Argos que está directamente relacionada con el sector)” (Transparencia por Colombia, 2016, p. 28). Así mismo, en la categoría de donaciones de organizaciones sin ánimo de lucro, las fundaciones del GEA hicieron de Antioquia la región con mayores donaciones en esta categoría como lo muestra la figura 77.

Transparencia por Colombia (2016, p. 33) señalaba:

[...] Entre estos aportes se encuentran los de las fundaciones empresariales como Fundación Sura con \$155.000.000, Fundación Bancolombia con \$310.000.000, Fundación NUTRESA con \$203.000.000 y Fundación CELSIA con \$200.000.000. Estas donaciones en su mayoría se destinaron para apoyar las campañas para la gobernación de Antioquia y para la Alcaldía de Medellín.

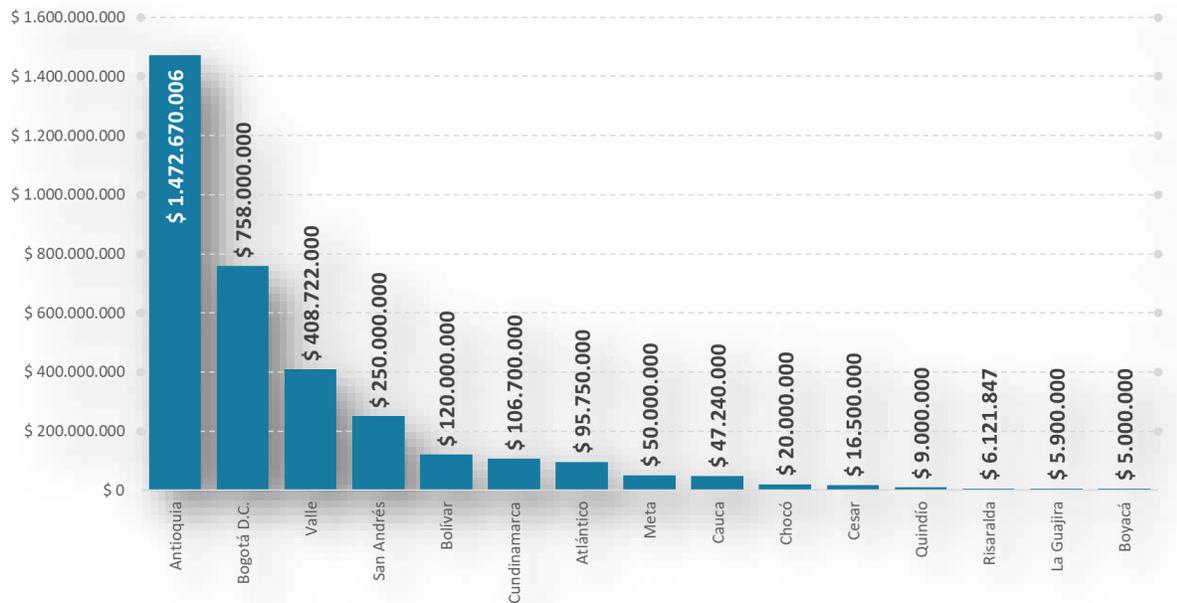


Figura 77. Aportes de organizaciones sin ánimo de lucro a las campañas políticas del año 2015.

Fuente: Transparencia por Colombia (2016)

Además de instituciones como el GEA, los gremios y cámaras que representan los intereses privados (inmobiliario, construcción y financiero), generan presión al Estado para continuar validando su accionar a través del discurso de la sostenibilidad, el desarrollo y la

generación de empleo, mientras esconden como fin último la reproducción del capital, como se mencionó previamente y se intenta precisar en el presente apartado.

En el caso de Medellín y Ayacucho instituciones como el Comité Intergremial de Antioquia que cuenta con la participación de cinco cámaras de comercio y más de 30 agremiaciones cobran especial importancia. Sin embargo, dada la cantidad de instituciones que lo conforman, para el presente estudio se consideraron dentro de este comité a la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol), La Lonja Propiedad Raíz de Medellín y Antioquia, la Sociedad Antioqueña de Ingenieros(SAI), la Sociedad Colombiana de Arquitectos de Antioquia (SCAA) y la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI).

Su participación es evidente en la elaboración de instrumentos como el POT, que tiene en cuenta diferentes intereses como los del comité Intergremial (sector privado), la comunidad, el comité asesor del Alcalde y el grupo de trabajo técnico del DAP que se encarga de la revisión de este plan (Concejo de Medellín, 2014). No obstante, la emergencia del sector inmobiliario como el sustituto para la generación de valor y de empleo en el imaginario de los gobernantes presupone una supremacía sobre los otros intereses de los agentes, lo que garantiza que la política pública favorezca al capital inmobiliario-financiero (Márquez, 2016). Ya que como lo muestra la figura 78, el gremio de la construcción genera una cantidad importante de empleos directos (7,7 %) y a la vez dinamiza otros sectores como el comercio, las manufacturas, el transporte, entre otros.

Por tanto, las sugerencias emitidas por el comité Intergremial en documentos como “Medellín, Ciudad Exitosa y Desarrollada, Propuesta desde el sector privado como aporte para la formulación del Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín. POT 2014-2026”, son asumidas, en parte, manera textual por el Estado, como en el caso del Macroproyecto

RíoSur (Figura 79), sector industrial donde se concentra en la actualidad, la construcción de vivienda de alta valorización (Jaramillo, 2017).



Figura 78. Empleo directo e indirecto del sector constructor Medellín, Área metropolitana.
Fuente: DANE, Calculado por CAMACOL Antioquia

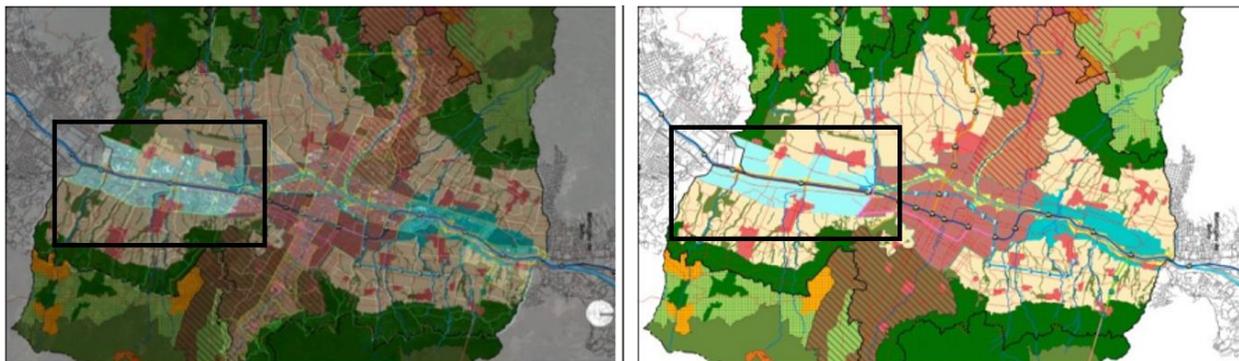


Figura 79. Comparativo entre el modelo de ocupación propuesto por el comité Intergremial (izquierda) y el modelo de ocupación definido en el Acuerdo 48.
Fuente: Jaramillo (2017)

Pese a su protagonismo, el capital inmobiliario financiero reclama mayor celeridad en los trámites. Es decir, no basta solo con que el Estado conciba el espacio a través del plan, plano o acuerdo, son necesarias las estrategias que reglamenten el accionar del privado para facilitar la credibilidad de los inversionistas y evitar la fuga de capitales a otras ciudades del mundo. Así lo

expresa Eduardo Loaiza Posada gerente de Camacol Medellín al ser indagado por la participación del privado en los Planes Parciales (P.P) que se desarrollan en el centro de la ciudad.

(En el pasado) se desestimó la gente por la incertidumbre, el costo, y la demora de los P.P. Los P.P. de primera generación, en promedio 4 años y medio para la aprobación del P.P., eso sin la ejecución. Si tenemos P.P. que se demoraron 7 años como el de Calasanz, ente esto se desestimula, yo recibí unos franceses que querían hacer una inversión de 300 millones de dólares, de la Agencia de Cooperación los mandaron (por los tiempos) “Salieron disparados”. Ahora tenemos con los Macroproyectos (...) con los Macroproyectos se aprobaron 36 P.P., ganamos años en la gestión en esa parte es bueno (Observatorio de Política Pública, 2017. Loaiza, 2016, p. 30).

Bajo la misma lógica se encuentran los turistas, ya que su papel dentro del espacio garantiza la reproducción del capital inmobiliario-financiero, pues como señala Coriolano (2006), el turismo forma parte del mundo de las mercancías que atiende las nuevas necesidades generadas por el capitalismo en la sociedad de consumo. En este orden de ideas, cadenas de hoteles, empresas dedicadas a servicios turísticos, sector comercial, entre otros, obtienen rentas a partir de esta actividad.

Así mismo, en la actividad turística el valor de uso del territorio se transforma en valor de intercambio (Luchiari, 2001), y las necesidades de los turistas superan las necesidades de la población local (Meethan, 1997). Por tanto, concluye Harvey (2005c, p.28) “la producción y el consumo del territorio turístico se diferencian a medida en que no se comercializa la tierra, el recurso natural o el lugar de calidad singular, sino la mercadería o servicio producido por medio de su uso”

Esta actividad presentó un crecimiento exponencial a nivel internacional desde la segunda década del siglo XX y en los últimos años con mayor intensidad debido a la crisis ambiental que generó cierta “conciencia” en la forma materialista de consumir; en contraste el sistema se adaptó bajo la tendencia de llevarse “una maleta llena de experiencias que nadie les

puede robar a través del turismo”; aunque en la práctica esta implique que la misma crisis ambiental se agrave (Vera, 1992).

Este fenómeno tuvo un impacto en el contexto nacional, donde se destacan algunas ciudades como destinos llamativos. Por ejemplo, según Chacón (09 de enero de 2019) en 2018, Bogotá fue la ciudad con mayor cantidad de visitantes internacionales con un total de 1.104.446, le siguen otras ciudades como Cartagena (433.058); Ipiales, Nariño³⁴ (400.976), Medellín (282.363) y Cali (118.891).

En el caso de Medellín se evidencia un crecimiento constante y acelerado entre 2008 y 2019, donde se observa que las cifras de turistas se han triplicado en este periodo, pasando de 270 080 a 927 423 turistas como se muestra en la figura 80. Este fenómeno también se explica debido al crecimiento del sector turismo en el mundo (democratización de este tipo de consumo) y en gran parte, a las estrategias estatales en términos de marketing urbano, como lo reconoce la ACI (2019). Así coinciden los turistas al ser indagados sobre las motivaciones para visitar la ciudad y la influencia de la publicidad en esta decisión.

Había escuchado que es una ciudad muy bonita, con gente muy amable. El Metro también, el Metrocable, bueno, todo el sistema de transporte. Digamos que el tranvía era algo que ni siquiera sabía que existía. Lo conocí estando allá. Además, leí que era una de las ciudades principales con atractivos turísticos dentro y cerca de la ciudad. (turista nacional, comunicación por videollamada, 09 de abril de 2020)

Así pues, al leer entre líneas se puede evidenciar que las expresiones “había oído” y “leí” denotan una presencia en medios de comunicación o referencias directas que hablan de la creciente publicidad que ha tenido la ciudad en los últimos años. Así mismo denotan la proyección del territorio a partir de una intencionalidad: Producir el espacio para el turista. Como señala Cammarata (2006, p. 358)

³⁴ El autor señala que en el caso de Ipiales el fenómeno se da debido a la migración venezolana que transita hacia este municipio.

Así se construye el espacio turístico recreativo, se adorna, se arma para el mercado actual o potencial. De esta manera, el territorio es una proyección de la acción social, a partir de una intencionalidad. En este ámbito se realiza el territorio del turismo, se le adorna con una nueva cara hacia la proyección de su bien amado mercado potencial. Las adjetivaciones varían con las intenciones de los negocios: turismo: ecológico, religioso, rural, cultural. Se diseñan proyectos para la creación de flujos, se localiza un conjunto de objetos técnicos y se instituyen normas para definir las orientaciones de las acciones.

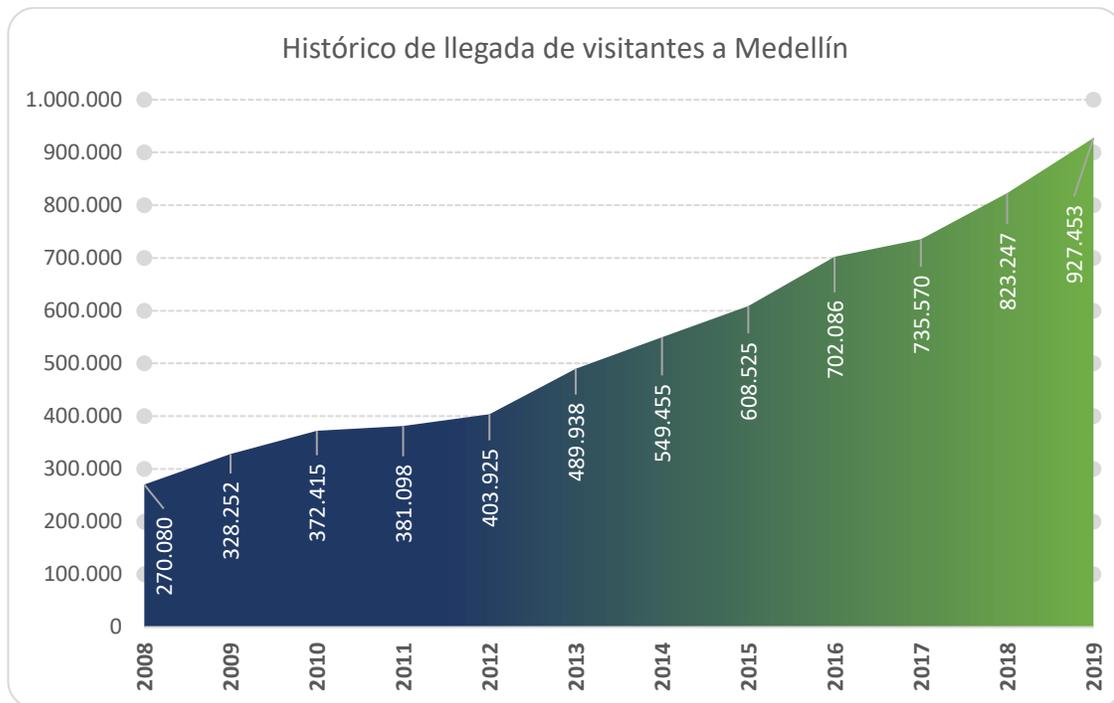


Figura 80. Llegada de turistas a Medellín por controles en el aeropuerto internacional José María Córdoba. (2008-2019)

Fuente: Elaboración propia con base en datos de SITUR

En este sentido, se puede afirmar que las prácticas sociales del turista en Ayacucho crean, transforman e inclusive valorizan diferencialmente los territorios que no tenían valor desde la lógica de la producción. Por tanto, los tramos de Ayacucho se transforman, cambian, decoran, y revalorizan en función de las nuevas necesidades sociales dando lugar a distintas actividades socio económicas y nuevas experiencias que según el escenario se valorizan o re funcionalizan. Como señala Cammarata (2006, p. 356):

Las relaciones entre los objetos naturales y culturales están imbricadas en los procesos sociales y económicos del territorio. En lugar del cotidiano vivir se construye la práctica social del turismo, destino para los otros, pero donde el individuo-habitante satisface sus necesidades (p. 356).

En esta perspectiva , es preciso señalar que las prácticas socio-espaciales del turista en Ayacucho integra los intereses del Estado y el capital inmobiliario financiero y afecta el orden local, el cual, siguiendo a Cammarata (2006), se re-territorializa porque reúne en una misma lógica interna todos sus elementos: hombres, empresas, instituciones, formas sociales y jurídicas y formas geográficas, así como la revalorización de los paisajes, la fuerza de los lugares con recursos naturales y culturales, los cuales generan traslados y producen flujos, movimientos de construcción real y simbólica, y construyen nuevas territorialidades, nuevas morfologías espaciales y configuraciones territoriales .

En este orden de ideas, siguiendo a Sassen (2015), el proceso de transformación que experimenta Ayacucho se encuentra en una etapa en la que la dicotomía viejo/nuevo replantea las prácticas en el espacio (a desarrollar en el acápite 4.6), donde la expulsión de los habitantes tradicionales que no se adaptan por su condición económica y social, es un proceso intencionado del Estado y el capital inmobiliario financiero para producir un espacio que se adapte a una lógica que supera lo cotidiano para implantar lo mercantil. Sin embargo, este proceso se da de manera diferencial según la estratificación económica, condición que permite responder de una u otra manera a las presiones de estos dos agentes

Por otro lado, como se mencionó anteriormente no se puede desconocer el papel de las actividades al margen de la ley, con intención de generar rentas (Harvey, 2014), donde Medellín y Ayacucho no son la excepción, de hecho, dadas los problemas de narcotráfico y micro tráfico que la ciudad ha experimentado a través de la historia, emergen otros fenómenos como el lavado

de activos, el control territorial con el cobro de vacunas³⁵ y otras actividades ilícitas que engrosan la economía local y generan tensiones en la producción del espacio que también se da en medio de la contradicción legalidad-ilegalidad.

Finalmente, hay que señalar que según Mészáros (2002) el capital y el trabajo se oponen, en la medida que el trabajo se constituye en su antagonista estructural. En este orden de ideas la reproducción del capital no es posible sin la explotación de la mano de obra, en el caso del capital inmobiliario-financiero, Harvey (2005b), señala que su reproducción implica la expropiación y el desplazamiento de unos para la producción del espacio para otros que gocen de mejores condiciones. Es decir, implica la reacomodación de los grupos sociales en el espacio. Grupos que tienen diferentes intereses, pero que deben ceder a la configuración de la ciudad para el capital trasnacional.

3.5 Vivir, sobrevivir y habitar el espacio. Los grupos sociales en Ayacucho.

Además de ser el espacio donde se materializan los intereses del Estado y del capital inmobiliario-financiero, Ayacucho es el espacio de los sentimientos, los sueños y la vida cotidiana, de quienes lo transitan, lo habitan y trabajan en él. Es decir, de los grupos sociales que en la reproducción social de la vida realizan sus actividades diarias. Siguiendo a Lefebvre, Martínez (2014, p. 215) señala.

Una sociedad genera prácticas que producen espacios singulares, diferentes prácticas y espacios a los generados y producidos por otras sociedades. Para entender la práctica social de una sociedad se debe descifrar su espacio (práctica del espacio). Las representaciones del espacio subyacen en las prácticas y forman parte de la representación ideal del mismo, aunque no expresada en la práctica. Estas representaciones son concepciones en las cuales entran las ideologías y los saberes del espacio.

³⁵ En el contexto local se conoce como “vacuna” a la renta que se le paga a una estructura criminal para operar, habitar u ocupar un determinado bien o espacio. Existe cobro de vacuna a grandes empresas, pero también a vendedores informales por realizar su actividad económica en ciertos sectores de la ciudad.

En este orden de ideas, entender el término socio espacial como génesis de las prácticas socio espaciales es fundamental. Para el presente estudio éste se entiende a partir de Souza (2008), quien plantea las relaciones sociales y el espacio social de manera simultánea como dimensiones de una sociedad concreta, donde ambos son esencialmente interdependientes, pero no se confunden ontológica ni conceptualmente.

Así mismo, Sotolongo y Delgado (2006), distinguen la conceptualización macro social y micro social de la realidad social con las dimensiones objetiva y sensible. Esta visión permite identificar, por un lado, las prácticas sociales que remiten a las formas de habitar la ciudad de acuerdo con las actividades cotidianas de sus residentes relacionadas al ámbito doméstico, laboral, de estudio, el consumo, recreativas, deportivas y de transitar expresadas en su corporalidad y espacialidad, mientras la subjetividad espacial se entiende en términos sociales con la construcción de sentimientos hacia el entorno en diálogo entre el lugar y los grupos sociales.

Por su parte, Badía (1975, p.9) señala que los grupos sociales se presentan como una “[...] pluralidad de personas en situación estable, uniforme y formal (a veces institucionalizada, en sentido sociológico) de interacción activa o potencial, que cristaliza en un sistema de valores interiorizados y, por ende, compartidos, y se traduce en actitudes y comportamientos comunes”. De igual manera, señala que, en nuestra sociedad de clases se entrecruzan «situaciones de vida» y «comunidades de vida», los fenómenos de estratificación con los de estructuración, los de clases sociales con los de grupos sociales, por lo que cada sociedad adopta su propio sistema de jerarquías sociales, las cuales están íntimamente vinculadas con sus comportamientos e intereses.

La noción de individuos y grupos en situación —el status— es de una importancia capital para comprender «el paso del análisis de las estructuras al análisis de los comportamientos, puesto que éstos no son más que una respuesta más o menos adecuada

a aquella». Es decir, que la razón por la cual un grupo de individuos asociados por una comunidad de roles adopta un determinado comportamiento es debido a que tiene una posición determinada en una jerarquía social. El status de un grupo social, en el seno de una estructura, es condicionado por la cultura de la estructura social en la que se inserta, y condiciona, a su vez la conformación de su propia subcultura (Badía, 1975, p. 21).

En este orden de ideas, hablar de los grupos sociales en el contexto local implica entender la estratificación socioeconómica como elemento fundamental, máxime cuando se presenta de manera singular en Colombia, al clasificar los inmuebles residenciales que reciben servicios públicos en estratos (de 1 a 6). Si bien, el fin de esta medida es principalmente cobrar de manera diferencial los servicios públicos domiciliarios para permitir asignar subsidios y cobrar contribuciones en esta área (DANE, s.f), en la práctica se convierte en una forma de “clasificar” a los habitantes según criterios sociales (Carmona, 2013),

Así, este fenómeno permite evidenciar una ciudad fragmentada en estratos socioeconómicos donde los barrios se clasifican según las características físicas externas de las viviendas (jardín, garaje, material de fachada, material de puerta), así como su entorno inmediato (vía de acceso, foco de contaminación, acera) y su contexto urbano. Así mismo, se observa como en las comunas predomina un estrato socio económico. Por ejemplo, la tabla 3 muestra como en las comunas 8, 9 y 10 los estratos predominantes son 2,3 y 4 respectivamente, lo que permite evidenciar cómo la proximidad con el centro de la ciudad influye aumentando el estrato socioeconómico. Es decir, si bien dentro de las comunas hay ciertos sectores que poseen diferentes estratos, hay una tendencia a un estrato predominante como ilustra la figura 81.

Tabla 3. Estratos predominantes en las comunas de Medellín. 2019.

Número y nombre de la comuna	Estrato Predominante
1. Popular	2
2. Santa Cruz	2
3. Manrique	2
4. Aranjuez	3
5. Castilla	3
6. Doce de Octubre	2
7. Robledo	2
8. Villa Hermosa	2
9. Buenos Aires	3
10. La Candelaria	4
11. Laureles	5
12. La América	4
13. San Javier	2
14. Poblado	6
15. Guayabal	3
16. Belén	3

Fuente: Alcaldía de Medellín 2019.

Con base en lo anterior, y teniendo como punto de referencia las prácticas socio-espaciales, en Ayacucho es posible identificar diferentes grupos sociales entre los que se encuentran los habitantes tradicionales, los nuevos habitantes, los transeúntes y los comerciantes formales e informales. Estos grupos se diferencian entre sí por sus actividades en el espacio, pero a la vez comparten una característica común y es que sus actividades cotidianas, a diferencia del capital inmobiliario-financiero y el Estado, no están ligadas la lógica de la reproducción del capital -la acumulación- sino en la vivencia, sobrevivencia y el consumo en el espacio. Es decir, las prácticas de estos pueden beneficiar a ciertos sectores de la economía, pero su relación con el espacio está orientada mayoritariamente a la reproducción social de la vida. En consecuencia, existe una relación directa entre ellos y el espacio de representación, también conocido como espacio vivido. Espacio que según Lefebvre (2013).

[...] Se vive, se habla; tiene un núcleo o centro afectivo: el Ego, el lecho, el dormitorio, la vivienda o la casa; o la plaza, la iglesia, el cementerio. Contiene los lugares de la

pasión y de la acción, los de las situaciones vividas y, por consiguiente, implica inmediatamente al tiempo. De ese modo es posible asignarle diferentes calificaciones: puede ser direccional, situacional o relacional en la medida en que es esencialmente cualitativo, fluido y dinámico. (p. 100).

Así mismo es preciso señalar que, siguiendo a Badía (1975), los grupos sociales, a partir de un cierto grado de conciencia, se institucionalizan, lo cual trae consigo, normalmente, su organización, mediante elementos técnicos y materiales. En el caso de Ayacucho se evidencian algunos grupos con estas características, como los habitantes tradicionales organizados en asociaciones como las juntas de acción comunal y el comité cívico tranvía de Buenos Aires, una organización compuesta por 200 habitantes tradicionales de la comuna 9 que tenían como fin reivindicar los derechos de los moradores afectados por las obras del Estado en el sector (Concejo de Medellín, 2012, Mesa et al 2018)

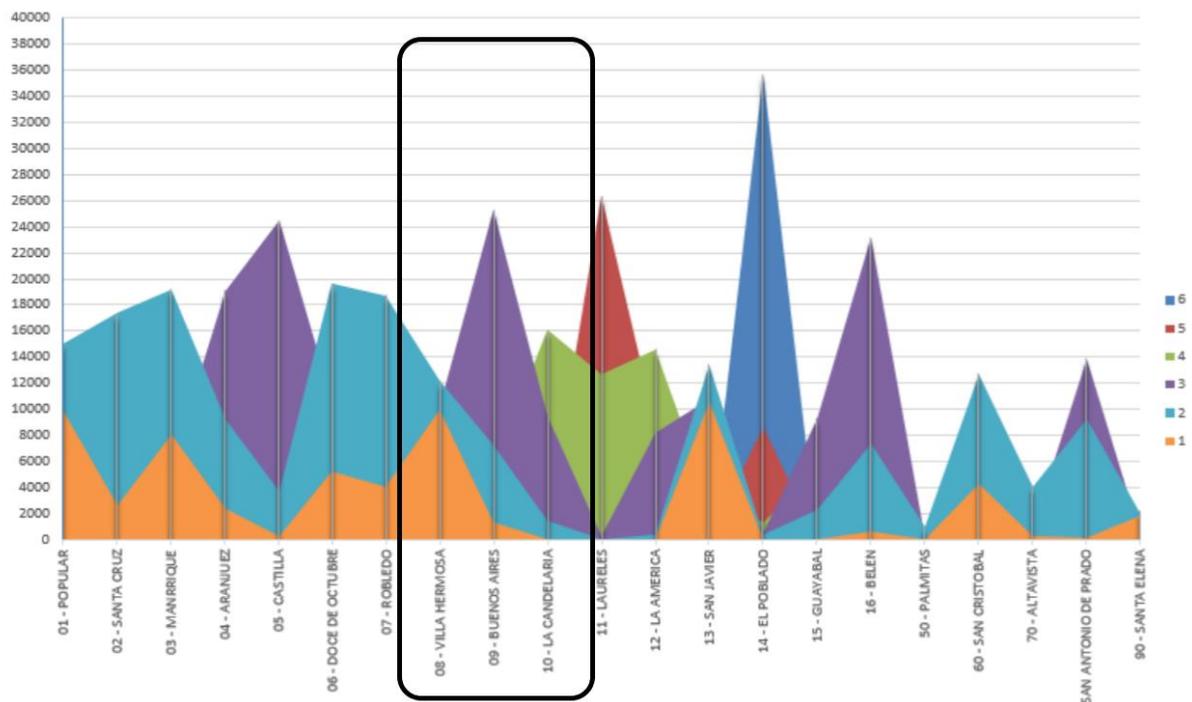


Figura 81. Estratos predominantes en las comunas de Medellín 2017

Fuente: García 2019, con base en datos de catastro municipal de mayo de 2017.

Así mismo, los comerciantes formales presentan condiciones que permiten concluir que tienen cierto grado de institucionalización. Asociaciones como Asoguayaquil (tramo 1 de Ayacucho) y la

corporación de comerciantes del paseo urbano Ayacucho dan cuenta de esto. Sus intereses son sintetizados por el líder de los comerciantes de esta última corporación quien manifestaba en sesión en el concejo su preocupación con las obras del Estado en el sector.

Soy del sector de Ayacucho Buenos Aires, llevo 55 años viviendo en la comuna 9. En Ayacucho hasta el segundo sector de la segunda melliza tenemos una corporación de comerciantes de Ayacucho donde ustedes no nos han invitado, y nos hemos reunido en el Jardín Clarita, en el Séptimo Cielo, en la taberna la Farra, en Cosmopolita, y la posición ha sido clara, queremos que a quienes tienen que vender el predio le paguen lo justo y en eso nadie está en contra, ni Edison que lo están descalificando acá, ni Uberney, todos tenemos la misma filosofía, Luz María. Hay mucha gente valiosa trabajando estos proyectos, son más de 50 líderes y todos estamos convencidos porque a la gente hay que decirles las cosas como son (Concejo de Medellín, 2012, p. 61).

Paralelo a este grupo se encuentran los comerciantes informales. Este grupo social tiene una amplia participación en Ayacucho, ya que, en el contexto local, la economía informal representa un 42,6 % de las dinámicas comerciales (Sierra, 2015), donde, de un total de 10.655 venteros informales regulados en Medellín al año 2014, el 55 % se ubicaba en el centro de la ciudad, mientras un 45 % se distribuye en los barrios como lo muestra la figura 82 (Alcaldía de Medellín, 28 de noviembre de 2014).



Figura 82. Distribución espacial de comerciantes informales en Medellín. (2015)

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Sierra (2017)

Estos datos se hacen evidentes al hacer el recorrido por el tramo uno y parte del tramo dos de Ayacucho donde los vendedores ambulantes que no logra absorber la economía formal se

ubicar a lado y lado de la calle ocupando el espacio público (figura 83), ya que ven en este corredor urbano la posibilidad de aprovechar los flujos de habitantes tradicionales, transeúntes y turistas que realizan sus desplazamientos regularmente.

Además, según los estimativos de la Federación nacional de comerciantes, a comienzos del 2018, en la actividad informal del centro de Medellín participaban diariamente unas 15.000 personas; sin embargo, análisis de esta institución mostraron que esa cifra se había incrementado en unas 5.000 personas durante los primeros meses de ese mismo año, producto de la migración de ciudadanos venezolanos (Caracol radio, 12 de abril de 2018), fenómeno que continúa en ascenso en el país en los últimos dos años³⁶.



Figura 83. Vendedores ambulantes en los tramos dos y tres de Ayacucho. Año 2019

Fuente: Wilton Gómez

³⁶ Según cifras entregadas al 29 de febrero de 2020, más de 1 millón 825 mil se radicaron en el país y se preveía la llegada de más migrantes al país. (Migración Colombia, 03 abril 2020)

En una contradicción entre formalidad e informalidad, los intereses de los comerciantes formales e informales son sintetizados por el presidente de la corporación de comerciantes del paseo urbano de Ayacucho que en sesión en el Concejo señalaba.

También en Ayacucho nos hemos reunido con los 70 comerciantes informales carnetizados y en la comisión de convivencia deben mirar esos venteros estacionarios desde el barrio Alejandro Echavarría, bajando por las mellizas, Ayacucho, Salvador, Milagrosa, que entre otras a ellos no los afecta el proyecto, pero los estamos invitando de todas maneras. En Ayacucho tenemos una asociación de venteros donde nos hemos reunido más de 15 veces con el Metro y la dirige Wirmar Quiroz y los venteros están de acuerdo con la obra, pero que le paguen bien a la gente damnificada dentro del proyecto. Los comerciantes dicen lo mismo y por eso quiero ser claro, que decimos lo mismo. (Concejo de Medellín, 2012, p. 61).

Si bien estos comerciantes informales “no se vieron afectados” como señala el presidente de la corporación, en la medida en que no tenían una propiedad en el espacio, por lo que no era necesario realizar procesos de compra de predios. Es preciso señalar que este no fue el caso de otros informales como los vendedores de la tradicional chunchurria que tuvieron serias implicaciones durante el desarrollo de la obra debido a los cierres de vías y a la disposición de nuevos lugares en el corredor que los desplazaba de estos espacios. No solo porque su actividad económica se desarrollaba en espacios fijos acreditados, sino porque el diseño de este corredor responde en la actualidad a otros estándares estéticos y a otras lógicas mercantiles más internacionales como se señaló en el capítulo uno al describir estos negocios.

Por otro lado, los habitantes tradicionales por su condición en el espacio y el tiempo que pasan en él, desarrollan vínculos sociales y económicos. Por tanto, los intereses de este grupo, cuando se desarrollan proyectos de renovación, gira en torno a la reubicación en sitio y la justa compensación por las afectaciones (Mesa et al, 2018). Esto se ve influenciado, entre otras cosas, por las condiciones de seguridad de otros barrios periféricos a los que se tienen que desplazar estos habitantes, ya que, dadas la situación de violencia en la ciudad, se ven amenazadas no solo

sus condiciones económicas sino sus vidas mismas. Como señala el concejal Jesús Aníbal Echeverri Jiménez:

Me contaron que la empresa que hace el avalúo es de Bogotá porque con el sistema de contratación que existe ganaron ellos, pero les digo que saben poco del tema cultural, de la posición geográfica de ese sitio, de las familias que viven allá, porque uno vive bien donde los bandidos ya lo conocen y no le hacen nada, porque donde uno es nuevo corre el riesgo que le peguen un tiro, lo roben y matan, y es el temor que hay y la gente no va para la Ciudadela Nueva Occidente y que ustedes vienen con un discurso importante de construir en reasentamiento (Concejo de Medellín, 2012, p. 65).

Así mismo, como señala Harvey (2014) el predominio del valor de cambio en la vivienda hace que los propietarios de estas tengan ciertos intereses (habitar, ahorrar o generar ganancias) por lo que con la llegada de Macroproyectos de renovación como los que experimenta Ayacucho el estrato socioeconómico juega un papel fundamental en el nivel de afectación, que hace que los habitantes tradicionales asumen una postura diferencial. Como señala Echavarría (2009, p.43).

El residente habría sido despojado si bien no totalmente de su ejercicio de morar, de construir su lugar individual y colectivo; al arrebatarle a los habitantes su facultad para marcar y crear el espacio en concordancia con sus propios sentidos de vida. Este fenómeno es frecuente en operaciones de modernización, como la renovación urbana, donde el morador, si no es que es expulsado de su hábitat, termina asumiendo el papel de simple consumidor de un espacio regulado desde afuera, y no en el rol de constructor del mismo.

Así pues, los habitantes manifiestan diferentes intereses. Algunos disfrutan de la renovación y la valorización porque les permite acceder a los bienes y servicios que esta genera, como lo señala un estudio realizado recientemente por la universidad EAFIT que evaluaba algunos factores como acceso a educación y movilidad de los vecinos del tranvía (Metro de Medellín, 29 de septiembre de 2020)³⁷. Así lo expresan algunos habitantes tradicionales como don Flavio Montoya quien habita hace más de 40 años en el barrio Alejandro Echavarría, pensionado de una empresa estatal, y responde que pese al re-estratificación que ha sufrido el barrio no ha pensado en irse a otro sector de la ciudad.

³⁷ Al momento de finalizar la investigación el estudio realizado por la Universidad Eafit aún no se había publicado. No obstante, el Metro de Medellín ya reconocía el efecto positivo que algunos vecinos tenían con las obras que realizaba el Estado en algunos sectores de la ciudad como Ayacucho.

Le soy sincero, este barrio tiene varias ventajas: Este barrio es muy cerca al centro, entonces usted en siete minutos está en la avenida Oriental, usted en transporte si va a viajar en tranvía son 15 minuticos con las paradas de las estaciones, si va a viajar en bus son aproximadamente diez minutos y si va a viajar en taxi son entre cinco y siete minutos, entonces es una gran garantía que tenemos en el barrio, ese es uno de los factores. El segundo es que es un barrio muy tranquilo, es un barrio muy calmado donde amanecen las motos en la calle, los vehículos, donde vos no piensas en los ladrones entonces es un barrio muy bueno para vivir (Habitante tradicional, don Flavio, abril de 2020).

Así mismo, este interés lo comparten los nuevos habitantes que ven la posibilidad de acceder a mejores espacios que evidentemente es producido para ellos y el turista (Mesa et al, 2018).

Sin embargo, no es el caso de otros habitantes que permanecen en el sector y ven que las condiciones han cambiado drásticamente. Como don Hernán, quien percibe además de un incremento en el estrato económico, una nueva población creciente en Ayacucho que tiene otro estrato que lo expulsa sutilmente de su barrio.

Ha cambiado mucho el estrato, por ahí 30 años y ahora más porque acá hay gente abogados, hay médicos, agrónomos, psicólogos, [...] Sí he pensado en irme, porque se ve mucha... Bueno voy a tratar un tema con mucho respeto y mucha educación. Aquí hay mucho orgullo y todos somos iguales, pero no voy a decir más nada. Hasta ahí. (Habitante tradicional, abril de 2020).

Por otro lado, según señala Echeverri (2017), otros habitantes tradicionales permanecen en el espacio, aunque ven afectadas su tejido social, especialmente las relaciones laborales, la afectación a relaciones vecinales y lazos familiares como lo muestra la figura 84. Por tanto, demandan más acompañamiento del Estado luego de su intervención. Por su parte otros habitantes realizan procesos de resistencia para permanecer en el territorio o para recibir una compensación justa que les permita vivir en otro sector de la ciudad en condiciones similares; finalmente, otros son desplazados del territorio con estas intervenciones (Mesa et al, 2018).

Por su parte, Sassen (2015), señala que, en estos procesos, es cuestión de tiempo para que los habitantes tradicionales sean expulsados de estos territorios para que otros, que puedan

permitir la reproducción de los capitales, se apropien de ellos. Así mismo, coincide Lefebvre (2013) al señalar que este espacio vivido suele ser un espacio dominado y experimentado de forma pasiva por la gente, por lo que con frecuencia acaba siendo “objeto de deseo” por parte de las clases dominantes y sus tecnócratas (los especialistas) que intentan codificarlo, racionalizarlo y, finalmente, tratar de usurarlo con sus planos, proyectos y discursos.

En conclusión, Siguiendo a Badía (1975), la estratificación socioeconómica es un factor fundamental en la configuración de los intereses de los grupos sociales. Por tanto, en el proceso de producción de Ayacucho, las manifestaciones se dan de manera diferencial, muchos habitantes fueron expulsados del territorio por mecanismos legales (expropiados), otros permanecen (lograron adaptarse, ven en los proyectos una posibilidad de valorizar sus viviendas), otros sienten la presión por el incremento del costo de vida, sienten que ya no pertenecen a este lugar. En contraste, se percibe la llegada de nuevos habitantes producto del desarrollo inmobiliario que se presenta en los tres tramos.

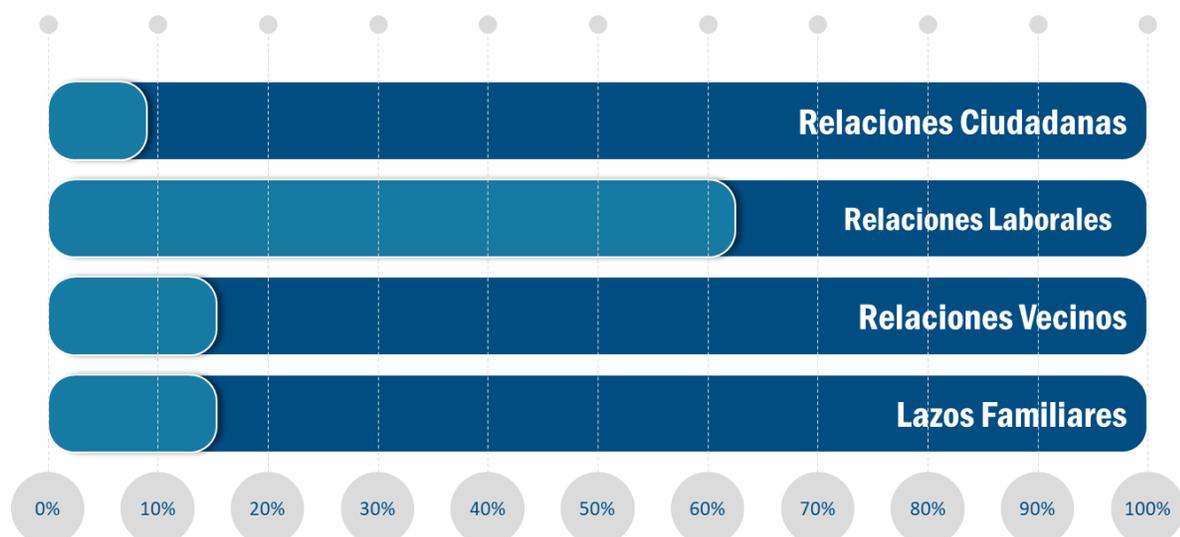


Figura 84. Afectación de los niveles del tejido social en el proyecto tranvía de Ayacucho

Fuente: Echeverri (2017)

Estas dinámicas de los agentes, con sus respectivos intereses, convierten a espacios como la calle Ayacucho en un lugar saturado de contradicciones, las cuales ponen en evidencia el agotamiento del sistema económico, el cual no logra conciliar los intereses de unos (el Estado y el capital inmobiliario-financiero), con las necesidades básicas de la población (clase obrera), que reclama la presencia del Estado como garante de sus derechos. Sin embargo, dada la naturaleza del capitalismo y la lógica neoliberal imperante que privilegia el crecimiento económico sobre el desarrollo humano, más allá de encontrar una solución a este problema el periodo entre crisis que producen estas contradicciones se hacen cada vez más corto y las crisis cada vez más profundas (Harvey, 2014).

Capítulo 4. Ayacucho un espacio de contradicciones

Como señala Carlos (1994), en la producción de una porción de espacio se encuentran las mismas determinaciones y la misma articulación, por lo que, siempre que se considere la relación con la totalidad, es posible detectar las leyes generales del proceso de producción espacial a través del análisis de una parcela determinada. En este orden de ideas, Ayacucho, permite evidenciar, siguiendo a Pradilla (2010), el reflejo de la ciudad Latinoamericana que transitó de la centralidad única del pasado, a la multi-centralidad, y hoy a la tendencia de reestructuración a partir de una red de corredores terciarios.

Así mismo, estas particularidades que conectan a Ayacucho con otras ciudades del mundo permiten develar las contradicciones del sistema económico global que se materializan en las singularidades de cada uno de sus tramos. Tramos que dan cuenta del centro, las centralidades y la periferia de la ciudad, a la vez que la calle en sí misma se consolida como un eje que conecta la ciudad con la región(es), donde Medellín se perfila como centro de una “súper” ciudad.

Este proceso de producción del espacio tiene implícito un conflicto de intereses entre los agentes descritos en el capítulo 3, por lo cual este espacio es inminentemente un espacio de contradicciones, reflejo de la universalidad del sistema capitalista. Como señala Carlos (2014, p.

6)

El proceso de urbanización revela, en el plano espacial, las estrategias de reproducción del propio espacio, del capital y de la vida en la ciudad en contradicción. Los diversos usos, en la metrópolis, entran en conflicto en la medida en que son contradictorios los intereses del capital y de la sociedad. Mientras el primero tiene como objetivo su reproducción a través del proceso de valorización, la sociedad ansía (y lucha) por condiciones mejores de reproducción de la vida en su dimensión plena.

Dicho esto, el presente capítulo pretende mostrar, a partir de “la oposición entre valor de uso (la ciudad, la vida urbana y el tiempo urbano) y el valor de cambio (los espacios comprados

y vendidos, la consumición de productos, bienes, lugares y signos).” (Lefebvre, 1978, p. 45), las contradicciones que emergen entre los intereses de los agentes que producen la calle Ayacucho, teniendo en cuenta el momento histórico del capitalismo 1990-2020, el cual está marcado por el modelo neoliberal y la crisis profunda del sistema capitalista, donde cobra protagonismo la privatización de lo público y el predominio del capital financiero que permea el inmobiliario y acelera el proceso de mercantilización de la ciudad.

Para explorar algunas contradicciones, es importante señalar que desde la dialéctica estas se entienden como la confluencia simultánea de dos fuerzas aparentemente opuestas en una situación, una entidad, un proceso o un acontecimiento determinado, aunque no siempre de manera evidente; es decir, muchas veces con unas sutilezas que no permiten ser identificadas (Harvey, 2014). Para clarificar estas sutilezas el autor añade.

Siempre han existido tensiones entre las exigencias de la producción organizada y la necesidad de reproducir la vida cotidiana; pero a menudo son latentes, más que abiertas, y como tales permanecen inadvertidas para la gente que intenta cumplir sus obligaciones diarias. Además, esas oposiciones no están siempre claramente definidas, sino que pueden ser porosas e interpenetrarse. La distinción entre trabajo y vida, por ejemplo, a menudo se difumina (Harvey, 2014, p. 18).

Así mismo, estas contradicciones en el capitalismo tienen la desagradable costumbre de no ser resueltas sino simplemente desplazadas y a menudo generan innovaciones, muchas de las cuales han mejorado la calidad de la vida cotidiana, por lo que se dice que cuando las contradicciones dan lugar a una crisis del capital, propician momentos de «destrucción creativa». Sin embargo, cuando la reproducción del capital se ve amenazada por las contradicciones subyacentes, las crisis son consideradas momentos de peligro dentro del sistema (Harvey, 2014).

Así mismo Marx (1974) citado en Harvey (2014, p.17) precisaba.

En las crisis del mercado mundial se revelan aparatosamente las contradicciones y antagonismos de la producción burguesa. En lugar de investigar cuáles son los elementos contradictorios que entorchocan, los apologetas se contentan con negar la catástrofe misma y se obstinan en afirmar, frente a su periodicidad regular, que si la producción

tuviese lugar según prevén los manuales, nunca se darían crisis. La apologética se resume pues en el falseamiento de las relaciones económicas más simples y especialmente en sostener la unidad frente a la contradicción.

Estas contradicciones se presentan en Ayacucho como reflejo de la ciudad capitalista contemporánea, donde a pesar de ser evidentes, los gobiernos locales no logran darle solución, sino que se agudizan, generan más desigualdad y nuevas crisis. El presente estudio presenta solo algunas que emergieron en diálogo con los diferentes agentes y que permiten dar cuenta de las tendencias de la producción del espacio en los últimos 30 años.

Así pues, a partir del estudio de Ayacucho es posible señalar que, mientras se instala una plataforma de competitividad para proyectar la ciudad a nivel global, las necesidades básicas de los habitantes locales no son satisfechas y la desigualdad se profundiza. Así mismo, mientras el Estado brinda las condiciones para que el capital inmobiliario-financiero genere renta a partir de la construcción de vivienda en tierra vacante latente en las áreas centrales (tramo uno y dos de Ayacucho), el déficit de vivienda para la población de menos recursos, normalmente localizada en las áreas periféricas de la ciudad se eleva año tras año.

Por otro lado, se justifica la atracción de inversión extranjera y el turismo como motor para el desarrollo a través de la generación del empleo, mientras se precariza laboralmente a la población. En correlación, se evidencia una contradicción entre la ciudad formal e informal donde la segregación socio-espacial denota la aberración del sistema que excluye y niega el derecho a la ciudad a gran parte de sus habitantes, mientras pocos gozan de unas condiciones de opulencia y despilfarro.

Finalmente, en la dialéctica entre lo tradicional y moderno se evidencia un interés del capital y el Estado por insertar el espacio en una lógica de obsolescencia programada donde el paisaje se modifica para generar la novedad para el turista, mientras se desconocen las implicaciones en las prácticas socio-espaciales de los habitantes tradicionales.

4.1 Sobre la vida cotidiana y la mercantilización de la vida

Hacer referencia a la vida cotidiana implica hacer mención a la praxis como punto de partida y de llegada del materialismo dialéctico (Lefebvre, 1974). La praxis, según el autor, designa filosóficamente lo que el sentido común llama: ‘la vida real’ esta vida que es a la vez más prosaica y más dramática que la del espíritu especulativo (Goonewardena, 2011). Así, emerge la relación entre vida cotidiana y el materialismo dialéctico pues [...] “La finalidad del materialismo dialéctico no es otra que la expresión lúcida de la praxis, del contenido real de la vida, y correlativamente, la transformación de la praxis actual en una práctica social consciente, coherente y libre” (Lefebvre, 1974, p.80).

En este orden de ideas, como señala Lefebvre, lo que Marx quería era: «cambiar la vida cotidiana», porque, cambiar el mundo es sobre todo cambiar el modo en el que cotidianamente se vive la vida real”. Por tanto “[...] la crítica de la vida cotidiana —crítica radical orientada a alcanzar la metamorfosis de la vida cotidiana— es la única que ha retomado y continuado el auténtico proyecto marxista: reemplazar a la filosofía y realizarla” (Lefebvre, 2002, p.35). Para lograr este fin, concluirá el autor, es necesario la producción de un espacio que responda a esta nueva lógica. Es decir, “[...] a nuevas relaciones sociales, un nuevo espacio, y viceversa” (Lefebvre, 2013, p.117).

Ayacucho como espacio social, histórico, inédito, evidentemente contradictorio, pero, ante todo, un espacio vivido, se presenta como un epicentro para este proyecto revolucionario. Sin embargo, dada su condición de mercancía, la cual constituye parte constitutiva de la problemática urbana y aporta nuevos contenidos para la práctica socio-espacial en la cual la segregación es su expresión más evidente (Carlos, 2014), el auténtico derecho a la ciudad propuesto por Lefebvre queda reducido a un discurso que asumen los gobiernos y el privado, el

cual en la práctica responde más a la mercantilización de la vida que a la realización de la vida cotidiana. Como señala Harvey (2014, p. 149)

El paisaje geográfico que el capital construye no es un mero producto pasivo. Evoluciona de acuerdo con ciertas reglas genéricas que tienen –como las que gobiernan la evolución combinatoria de las tecnologías– su propia lógica autónoma pero contradictoria. La forma independiente en que evoluciona el paisaje afecta a la acumulación de capital y a la manifestación de sus contradicciones y las del capitalismo en el espacio y en el tiempo, desempeñando un papel clave en la gestación de crisis. Sin el desarrollo geográfico desigual y sus contradicciones, el capital se habría osificado hace tiempo y habría caído en el caos. Es un medio clave para la reinención periódica del capital por sí mismo.

Así emerge la primera contradicción, pues a pesar que la producción de espacios como Ayacucho son siempre una producción social y colectiva, su apropiación es privada, fundada en la existencia de la propiedad privada de la riqueza. Es decir, al transformarse en mercancía, su acceso es determinado por el mercado inmobiliario y a partir de este se redefinen otros usos, como el acceso a bienes y servicios urbanos, a la centralidad y a los espacios públicos cuyo acceso necesitan del transporte, (Carlos, 2014). De igual manera se da la destrucción de vivienda tradicional para construcción de nuevos centros comerciales como se mencionó anteriormente.

Esta condición remite a una contradicción fundamental que exploró Marx y que Harvey (2014) utiliza para explicar la situación actual “la mercancía es una unidad contradictoria de valor de uso (su forma material y «natural») y valor de cambio (su valoración social). (p. 243). Por tanto, encontraremos en el centro de las contradicciones a desarrollar en este capítulo la supremacía del valor de cambio sobre el valor de uso, lo cual es una condición natural de un sistema que vela por la propiedad privada y busca convertir en mercancía lo tangible y lo intangible (Harvey, 2014). Es en este punto donde los intereses de los agentes que producen espacios inéditos como Ayacucho entran en contradicción. Así, coincide Carlos (2014, p. 12)

la ciudad como realización económica en su función de crecimiento con el máximo de actuación de los sectores privados debe estar en el centro del debate. Al ser subsumido al valor de cambio, resumiendo la ciudad a una función económica- fuente de inversión y generadora de lucro, el uso del espacio como actividad constitutiva de la práctica social

se somete al imperio de la ley del valor lo que redefine los horizontes reales y concretos de la realización de la vida.

Por tanto, Ayacucho como reflejo de los ejes de movilidad de la ciudad contemporánea, inmersa en el proceso de mundialización, presenta un movimiento contradictorio entre los lugares dirigidos e integrados al capitalismo financiero mundial (los lugares de la acumulación de la riqueza) y los lugares de desintegración (Carlos, 2014). Este proceso es evidente tanto en el plano económico – entre los lugares articulados a la reproducción del capital financiero produciendo el eje de servicios modernos de la ciudad a través de la expansión de su área central (tramo uno y dos de Ayacucho), en una asociación entre los intereses económicos y políticos, donde los planes y planos crean las infraestructuras necesarias para la producción de los edificios corporativos. Al mismo tiempo, en el plano social, se acelera la precarización del trabajo, existe un acceso diferenciado de la población a la vivienda, aumenta la degradación de los espacios públicos y se evidencia una mayor banalización de la vida y la segregación socio-espacial (Carlos, 2014).

En definitiva, la configuración de Ayacucho, en la lógica neoliberal, se da bajo la influencia del Estado que asume una postura empresarial donde reconfigura la geografía urbana, el estilo y la calidad de vida en una mercancía, para aquellos que cuentan con los recursos para acceder a los servicios que allí se ofertan. Por tanto, para competir en el mercado mundial de ciudades, la infraestructura, las actividades culturales basadas en el conocimiento, el ocio, el entretenimiento y en general la economía del espectáculo juegan un papel fundamental pues se convierten en mercancías que a la vez son ventajas competitivas a la hora de atraer a potenciales consumidores (Harvey, 2013). Como consecuencia, esta lógica permea las diferentes esferas de la vida humana desencadenando una mercantilización de la vida misma.

La vida cotidiana en la ciudad, las formas ordenadas de vida, de relacionarse y socializarse, se ven una y otra vez perturbadas para hacer sitio a la última moda o

fantasía. Las demoliciones y los desplazamientos para hacer sitio a la gentrificación o la disneyficación rompen tejidos ya hechos de vida urbana para dejar paso a lo llamativo y lo exagerado, lo efímero y lo pasajero. La desposesión y la destrucción, el desplazamiento y la construcción, se vuelven vehículos para una vigorosa y especulativa acumulación de capital a medida que las figuras del financiero y del rentista, del promotor, del propietario inmobiliario y del alcalde emprendedor surgen de las sombras y pasan al primer plano de la lógica de acumulación del capital. (Harvey, 2014, p. 268).

Sin embargo, frente a lo llamativa que pueda presentarse la mercantilización de la vida y lo básica que puede suponer ser la vida cotidiana, Lefebvre (1991), aboga por esta última y la reivindica como campo fértil para una praxis consciente al señalar: “Un paisaje sin flores o magníficos bosques puede ser deprimente para el paseante; pero las flores y los árboles no deben hacernos olvidar la tierra que los sustenta” (p. 87). Así, el reto es ir más allá de la estética de ejes comerciales y de servicios como el corredor Ayacucho para develar la vida cotidiana de sus grupos sociales y enfrentarlos a los intereses de los agentes que tratan de estilizar con intervenciones las problemáticas que están ahí y son gritantes.

4.2. Entre las necesidades básicas y la configuración de una plataforma de competitividad

La ciudad es el lugar donde los seres humanos encuentran la satisfacción de necesidades básicas y bienes públicos esenciales. Es también el lugar en donde las ambiciones, las aspiraciones y otros aspectos inmateriales de la vida se realizan, proporcionando felicidad y aumentando los prospectos del bienestar individual y colectivo (ONU-Hábitat, 2015, p. 5).

Si bien desde el discurso institucional el deber ser de la ciudad es convertirse en el espacio para la reproducción social de la vida, en la práctica es el escenario ideal para la reproducción del capital (Pradilla, 2018, Carlos 2014 y Harvey 2014). Es decir, según la Constitución de Colombia de 1991, el Estado está llamado a velar por algunos derechos fundamentales que garanticen unas condiciones de vida digna, sin embargo, como se planteó en el acápite 3.1, el origen mismo del Estado es servir de garante para la reproducción del capital, la acumulación y el lucro.

No obstante, la reproducción social de la vida y las necesidades básicas de los habitantes de la ciudad deben estar en el centro del debate, máxime cuando se habla de la producción del espacio como un proceso inminentemente social. Así pues, hablar de necesidades básicas en el contexto local, implica revisar diferentes indicadores como la tasa de empleo formal e informal, el déficit habitacional (cuantitativo y cualitativo), la pobreza extrema, la desigualdad, la atención en salud y educación, la violencia, entre otros.

En la actualidad, gracias a instrumentos como las encuestas de percepción ciudadana, entre otros instrumentos de recolección de información, los habitantes de la ciudad de Medellín pueden manifestar cuáles son sus necesidades por priorizar, con la idea de que el Estado representado en las entidades gubernamentales locales (agentes como ISVIMED, la EDU y el Metro de Medellín, entre otros), tome decisiones y desarrolle políticas públicas que respondan a estas. Por ejemplo.

En el periodo 2013-2019 en los tres temas prioritarios a los que debería prestar mayor atención la Alcaldía de Medellín, según los ciudadanos, se tiene que en promedio el empleo ha ocupado el primer lugar, con 56 %, es decir casi seis de cada diez personas así lo afirmaron. Seguido de la salud, donde cinco de cada diez lo priorizaron y en tercer lugar la educación (Figura 85), con casi cuatro de cada diez ciudadanos que así lo manifestaron (Medellín cómo vamos, 2020, p.1).

Pese a estos datos, en los últimos años cobró especial relevancia para la administración municipal la seguridad -medida entre otros indicadores, por la tasa de homicidios- como tema a publicitar. Si bien este dato presentó un decrecimiento importante, aunque no constante en los últimos años como muestra la figura 86, éste fue crucial en el concurso city of the year, donde Medellín sobresalió como modelo de transformación social y resultó ganadora como la ciudad más innovadora en el año 2013 (Dávila, 2016). De esta manera, para la ciudad se convirtió en una especie de medidor de la gestión de los gobiernos, a pesar de no ser el único indicador que permite evidenciar la situación actual y que solo en el 2010 apareciera como segunda prioridad

de los habitantes. Es decir, si bien es un síntoma de la enfermedad que padece la ciudad, no es la enfermedad en sí misma.

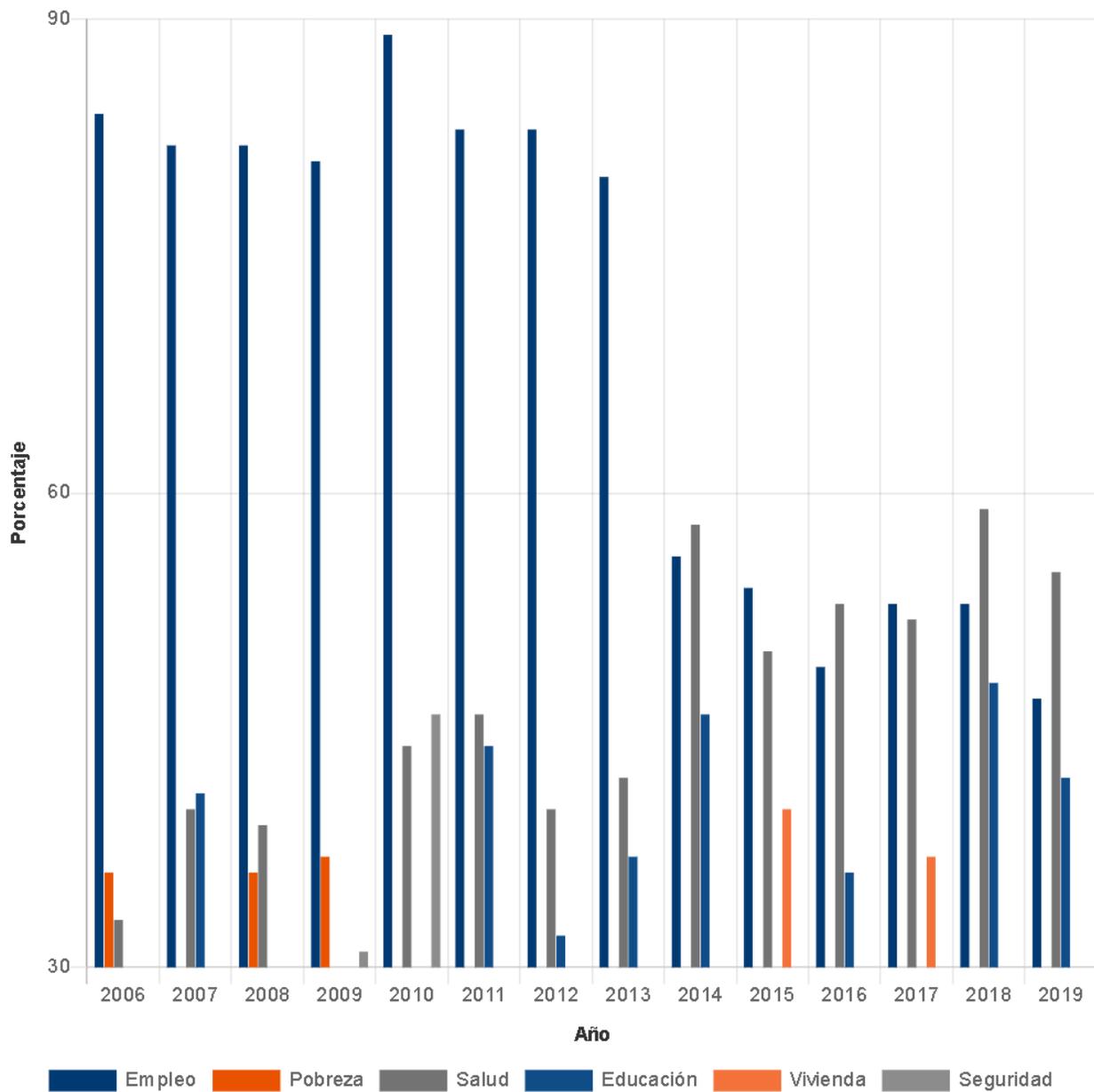


Figura 85. Necesidades a priorizar por el gobierno local (Medellín) 2006-2019, según los habitantes de la ciudad. Fuente: Medellín Cómo Vamos (2020)

No obstante, los gobiernos locales continúan señalando la correlación entre las intervenciones urbanísticas y la mejora en seguridad ciudadana, aunque sus fines vayan más allá de la satisfacción de las necesidades de la población y se concentren en la atracción de capitales

extranjeros, donde la imagen de una ciudad segura es fundamental para la inversión y el turismo (Montoya, 2014).

Sin embargo, las explicaciones para el descenso en la cifra de homicidios no siempre se atribuyen a la gestión del gobierno local. Dávila (2016), en su estado del arte sobre estudios de violencia urbana, señala que si bien algunas investigaciones muestran explicaciones Estado céntricas, donde la gestión local y los pactos de paz del gobierno nacional fueron decisivos, otras investigaciones explican este fenómeno a partir de los pactos entre bandas criminales: “Don Bernabilidad”³⁸ y al “Pacto de fusiles” los cuales garantizan la permanencia de negocios ilícitos en la ciudad en condiciones pacíficas. En cualquiera de los casos, ambas visiones muestran que en la ciudad de Medellín persiste la violencia urbana como problema estructural, donde la inequidad es fundamental para entenderla.

En este orden de ideas se puede señalar que, mientras los problemas de fondo continúan sin resolver, se proyecta una imagen de ciudad que pasó de ser la más violenta del mundo (año 1991) a ser la ciudad más innovadora (año 2013), Al tiempo, la realidad material muestra que es una de las ciudades más inequitativa de Latinoamérica y del mundo (ONU-Hábitat 2013). Donde la violencia urbana persiste debido a una deuda histórica sin resolver. Como señala Jaramillo (2011, p. 80):

La violencia urbana sería la resultante de una acumulación histórica de problemas no resueltos de exclusión e inequidad, que dieron lugar a la existencia de una ciudad dividida y heterogénea en todos sus aspectos, en la cual no ha cuajado un proyecto incluyente y colectivo ciudadano. Expresión de ello sería la separación del centro y la periferia: de un lado, una Medellín estética y bella a nivel arquitectónico, de grandes inversiones y prósperos negocios (legales e ilegales), contrapuesta a una ciudad con graves problemas de desempleo, hambre, drogadicción, prostitución, violencia delincual o política; donde la ausencia del Estado es evidente en vastos sectores poblacionales.

³⁸ Bernabilidad es una expresión usada por académicos para subrayar la importancia de alias don Berna en la construcción de acuerdos entre bandas de la ciudad. Es decir, se le resta importancia a la gobernabilidad (mirada Estadocéntrica) y se les da protagonismo a los pactos entre ilegales.

Por tanto, como señala ONU-Hábitat (2015) la correlación entre la inseguridad pública, medida por el número de homicidios, y la desigualdad en el ingreso, puede encontrar una solución en la medida que las ciudades y los Gobiernos centrales logren trabajar de forma coordinada para abatir los índices de desigualdad. Es decir, la solución de problemas estructurales (necesidades básicas de los habitantes), garantizaría la solución de la inseguridad como síntoma de la problemática mayor.

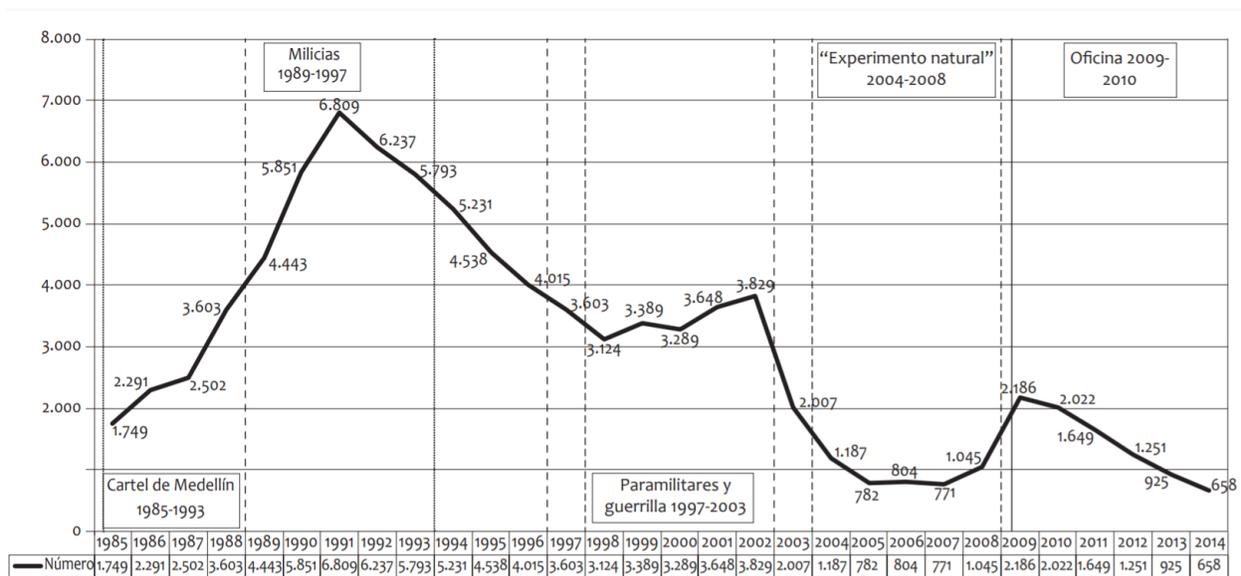


Figura 86. Número total de homicidios y contiendas armadas 1985-2014.
 Fuente: Giraldo y Preciado (2015, p. 3)

Frente a este panorama, Moreno (2003) subraya una contradicción entre los intereses del Estado, específicamente de Planeación municipal (al concebir el espacio en planes y planos) y los intereses de los grupos sociales y sus necesidades reales.

[...] En la esfera territorial donde entran a terciar los conflictos por los procesos de producción y organización de los territorios; se plasma una relación de conflictos entre los pobladores de dichos barrios y sectores que se encuentran más cercanos y con cierta representación en la enunciación y cristalización de los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial. Es acá donde identificamos, por un lado, una demanda por la satisfacción de necesidades básicas, y por el otro, el interés por la configuración de una plataforma competitiva. (Moreno, 2003, p. 212).

Para entender esta contradicción entre los intereses de los agentes del Estado y los habitantes tradicionales, Duque (2011), brinda una explicación que coincide con los planteamientos de (Harvey, 2014 y Pradilla, 2018), y es que, a principios del siglo XXI el gobierno local se encontraba, como gran parte de los gobiernos del mundo, en una encrucijada que les obligaba a decantarse por una de las siguientes opciones: responder a una lógica económica para hacer a la ciudad competitiva y atractiva para los inversionistas o responder a las necesidades de las personas que habitan en ella. Como se evidenció en el capítulo anterior, la decisión del Estado favoreció la primera opción. Por tanto, la planeación de la ciudad se enfocó en permitir la transición de centro industrial a una ciudad del conocimiento que potenciara la atracción de inversión extranjera, razón por la cual las entidades del Estado (EPM, Metro de Medellín, EDU e ISVIMED) debían estar alineadas con este fin, aunque en el discurso su razón de ser fuera la solución de necesidades básicas como la vivienda en el caso del ISVIMED, esto solo por citar un ejemplo.

Sin embargo, como reconoce Jaramillo (2017), pese a que en la actualidad la vocación económica de la ciudad se orienta hacia el comercio y los servicios como “ciudad del conocimiento”, de manera paradójica la actividad industrial sigue siendo el primer renglón en la participación del PIB por rama de actividad económica con el 16,9 %, seguido por actividades de servicio a las empresas con un 12,8 %, en comparación con otros sectores privilegiados como el de la construcción que aporta el 3,7 %. Esta predilección se debe entonces a los intereses económicos actuales donde el capital inmobiliario-financiero tiene el protagonismo. Como señala Harvey, (2014, p.237), “el privado cada vez está invirtiendo más capital en la búsqueda de rentas, intereses y royalties y menos en la actividad productiva”.

Por tanto, los intereses de agentes del Estado como la EDU y el Metro de Medellín en la producción del espacio a través de Macroproyectos, generan beneficios para un sector reducido (el más rico), mientras las necesidades básicas priorizadas por los habitantes, como el empleo, la vivienda y la salud se ubican en un segundo plano. Esto a pesar que desde el Estado y el capital inmobiliario-financiero justifican sus acciones bajo la promesa de generar nuevos puestos de trabajo (prioridad de los habitantes de Medellín). No obstante, como señala Pradilla (2010), estos puestos de trabajo presentan condiciones precarias, pues el fin último es la reproducción de estos capitales, no la satisfacción de las necesidades básicas de los habitantes (contradicción a desarrollar en el acápite 4.3).

Así pues, como señala Gallego, Muñoz y García (2018), encontramos una ciudad desigual con un alto índice de desempleo donde esta problemática se concentra en zonas periféricas de la ciudad como en el caso de Ayacucho donde estas cifras se evidencian especialmente en el tramo tres, mientras en otras zonas de la ciudad como Laureles y el Poblado las tasa de desempleo son mínimas como se puede observar en la figura 87. Este dato coincide, según señalan los investigadores, con la solución a otra necesidad básica –la educación- la cual presenta mejores índices en estas últimas comunas mientras en las zonas con mayor desempleo persisten menores tasas de educación universitaria. Así lo muestra la figura 88, que presenta la zona noroccidente, nororiente y el tramo tres de Ayacucho con las tasas más bajas de educación universitaria con entre 0 y 15 estudiantes universitarios por cada cien habitantes, mientras en Laureles y el Poblado entre 44 y 82 por cada cien habitantes.

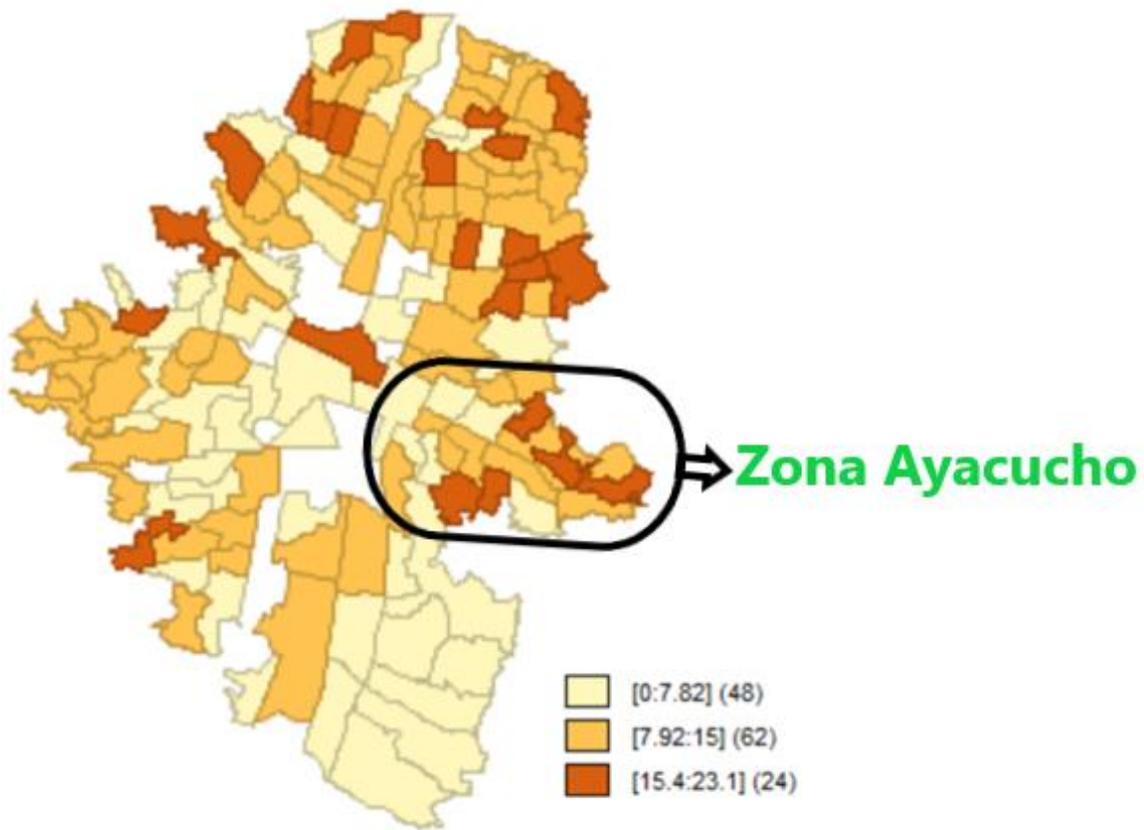


Figura 87. Distribución espacial de la tasa de desempleo. Medellín 2012.
 Fuente: Gallego, Muñoz y García (2018) con base en datos de ECV 2012

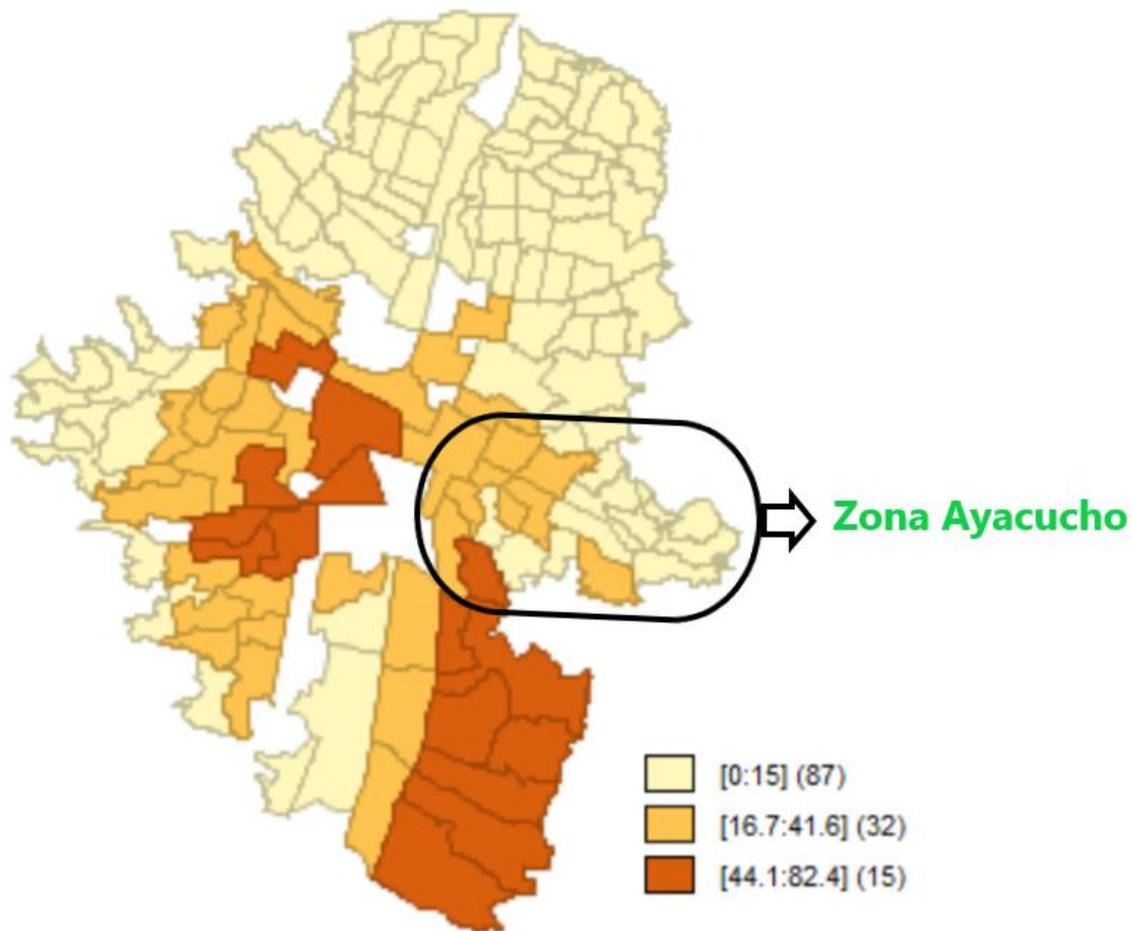


Figura 88. Distribución espacial del porcentaje de individuos con educación universitaria en Medellín. 2012
Fuente: Gallego, Muñoz y García (2018) con base en datos de ECV 2012

Llama la atención que, si bien, desde Planeación municipal las intervenciones urbanísticas estaban focalizadas en los espacios más vulnerables, las figuras 87 Y 88 muestran que, en la zona nororiental, donde se desarrolló el PUI nororiental en la primera década del 2000, persisten los problemas más agudos de la ciudad.

Por su parte, en Ayacucho las obras de esta institución con proyectos como el PUI centro oriental, más allá de solucionar los problemas de la población local, generan una serie de problemas a algunos comerciantes y trabajadores formales de Ayacucho como los dueños de talleres mecánicos tradicionales del sector. Así lo muestra las figura 89 y 90 que permiten

evidenciar que en la medida en que estos proyectos se desarrollan, se rompen los vínculos comunitarios y productivos de los habitantes y los comerciantes, los cuales son desplazados fuera de estos lugares, pues estos espacios son producidos para otro tipo de público y estilizados para el inversionista y el turista. Frente a esta contradicción los habitantes tradicionales de Ayacucho manifiestan.

¿Que trajo el tranvía hoy? Trajo pobreza, que pena tenerlo que decir y con mucho respeto, pero trajo pobreza. Aquí había multitud de mecánicos (**figura 89**), mire en lo que quedaron los mecánicos. [...] ahora dicen que calidad de vida, muy bien una calidad de vida, pero donde están esos trabajadores que había y multiplique por casa cuantas personas se quedaron sin sustento, el alcalde no mira sino a las grandes empresas (habitante tradicional, comunicación personal, 15 de mayo de 2020).

Así mismo coincide otro habitante tradicional quien describe el cambio en el paisaje en el mismo sector del tramo tres de Ayacucho.

Claro que el tranvía desplazó muchas viviendas, muchas familias. El más afectado de esos fue el barrio Alejandro Echavarría, el cual desapareció un 40 % de las viviendas para darle paso a estas estaciones como esta estación Alejandro Echavarría (**figura 90**) y la de Oriente. [...] Esta parte era vehicular, en la zona de allá había unos negocios de comida, unos lugares donde reparaban vehículos, eran talleres y lo mismo esta zona donde estamos, Aquí había un taller de pintura, otro negocio como una ferretería y así. Entonces arquitectónicamente esta zona cambió bastante por la venida del tranvía (Habitante tradicional, comunicación personal, 15 de mayo de 2020).



Figura 89. Talleres mecánicos en el barrio Alejandro Echavarría (tramo tres de Ayacucho) antes de las obras del tranvía. Año 2012

Fuente: Escuela de Hábitat CEHAP. UNAL Medellín. Recuperado de: https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?album=135&pid=7714#top_display_media



Figura 90. Plataforma tranviaria y parada Alejandro Echavarría. Año 2020
Fuente: Autoría propia.

Como agravante, los líderes comunales manifiestan que este tipo de proyectos no estaban contemplados dentro de las necesidades expuestas por los habitantes, sino que obedecían a una lógica de competitividad donde la infraestructura, los equipamientos, las vías de comunicación, entre otros activos eran necesarios para que los capitales internacionales circularan libremente en el espacio (Insuasty, 14 de abril de 2020). En consecuencia, las necesidades que los habitantes priorizaban en sus planes locales no se tuvieron en cuenta, mientras los megaproyectos de desarrollo se convirtieron en programas bandera de los gobiernos de turno. Así lo manifiesta un habitante tradicional en la investigación de Echeverri (2017, p. 28):

El Estado es siempre es el dueño del territorio, hacen lo que les conviene, esto claramente se evidencia en situaciones como: El proyecto Tranvía de Ayacucho, si revisan con juicio encontrarán que no está dentro del plan de desarrollo local de nuestras comunas para los periodos (2008-2011)(2011-2015);mientras la unidad hospitalaria de Buenos Aires si está y aún no ha sido entregada a la comunidad; lleva en obra con dos años de atraso, la planeación sigue estando allá en el escritorio, nuestra voz no tiene eco.

Pese a esta contradicción que tiende a convertirse en paradoja, en la lógica neoliberal el Estado se ve presionado para que sus acciones estén dirigidas a satisfacer las demandas de las empresas y los accionistas, aunque esto implique perjudicar a los ciudadanos. Como consecuencia Harvey, 2014 (p.160) señala:

[...] A los Estados les puede estar yendo muy bien, mientras que a sus poblaciones les va muy mal. Esto se aplica incluso, quizá sorprendentemente, a países como Alemania, donde la contención de los salarios reduce el consumo de los trabajadores y sus familias, mientras que el capital basado en el país y la situación financiera nacional parecen gozar de buena salud.

Así mismo, Harvey (2014), siguiendo a Stiglitz aclara que las innovaciones más importantes en el neoliberalismo no pretenden hacer más eficiente la economía, sino fortalecer los monopolios y eludir las regulaciones gubernamentales, lo que implica la demolición de una amplia variedad de derechos democráticos incluidos los derechos económicos a las pensiones y cuidados sanitarios y el libre acceso a servicios vitales como la educación, los medios antiincendios y los programas financiados por el Estado. Es decir, a las necesidades básicas de la población. Por tanto, “El asalto neoliberal contra esos derechos y servicios es una forma de desposesión que pasa los ahorros en gasto público a la clase de directores de empresa y multimillonarios «no menesterosos sino codiciosos” (Harvey, 2014, p.137).

De esta manera, esta contradicción presente en Ayacucho, pone en evidencia las causas de la desigualdad que se presenta a nivel global, donde los 2 153 multimillonarios que hay en el mundo poseen más riqueza que 4 600 millones de personas (60 % de la población mundial). Así mismo, en América Latina y el Caribe, la región más desigual del mundo, el 20 % de la población concentra el 83 % de la riqueza (Oxfam, 20 de enero de 2020). Por su parte, Medellín,

una de las ciudades más desiguales de Latinoamérica presenta ambas caras de la desigualdad evidentes tanto en la ciudad formal e informal que se aprecia empíricamente, como se pretende mostrar más adelante (acápito 4.5), así mismo, el coeficiente de Gini revelado en el estudio Medellín Cómo Vámos (2018b), muestra que la ciudad desde 2010 se mantiene por encima de 0.5, lo que la ubica como una de las más desiguales del área metropolitana y del país.

Ahora bien, esta desigualdad extrema hace que esta contradicción, evidente en Ayacucho y a nivel mundial, se torne en crisis y ponga en evidencia el agotamiento del modelo neoliberal, pues las sociedades reclaman cada vez más la satisfacción de sus necesidades básicas, las cuales han sido negadas para llenar las arcas de los multimillonarios. Como consecuencia, esta se vuelve en contra de los intereses de los gobiernos y el mismo Estado pues como señala Oxfam (2016, p. 7)

Mientras más aumenta la desigualdad menos confía la gente en el sistema democrático. No sólo está en juego la calidad de la democracia, sino su misma permanencia. Por eso, los Estados deben tomar acciones urgentes para enfrentar la desigualdad. La ciudadanía latinoamericana y caribeña está harta de la desigualdad. Hay niveles crecientes de protesta ante tanta injusticia.

En este orden de ideas, si la producción del espacio bajo el modelo neoliberal que, privilegia la competitividad por encima de las necesidades básicas de los habitantes no es reemplazado, la desigualdad continuará en ascenso, consecuentemente la violencia urbana y las manifestaciones se agudizarán, como lo hicieron alrededor del mundo en tiempos de pre-pandemia (2019)³⁹, generando la presión necesaria para poner en jaque al Estado y al sistema económico vigente que tiene en la inversión y el turismo su fuente de reproducción.

³⁹ Diarios internacionales reportaban las protestas alrededor del mundo, desde Asia hasta Latinoamérica estallaba en manifestaciones pidiendo un cambio a quienes estaban en el poder. Argelia, Bolivia, Catalunya, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Georgia, Guinea, Hong Kong, Irak, Irán, Líbano, Reino Unido, entre otros fueron los países donde se reportaban estos hechos (Amnistía Internacional, 25 octubre 2019, La Vanguardia, 01 de diciembre de 2019)

4.3 Producir Ayacucho como espacio para la inversión y el turismo. Entre la creación de empleo y la precarización laboral

Para entender esta contradicción es importante señalar, antes que nada, la estrategia que usan los gobiernos en el tránsito de la ciudad industrial a la posindustrial. El propósito es configurar la ciudad como centro financiero, de negocios y comercio, atractivo para profesionales altamente capacitados y para inversionistas que aprovechen estas ventajas; por lo tanto, como segunda alternativa, los gobiernos y el privado buscan producir la ciudad para el turismo (Cócola, 2016).

No obstante, como señala Qian, Feng y Zhu (2012), estas iniciativas de desarrollo con base en la creación de territorio para consumo, no para producción implican una notable transformación de las estructuras socioeconómicas locales, pues promueven una expansión significativa del ambiente construido urbanizado. En consecuencia, surgen lugares de entretenimiento y consumo en vez de los de producción.

En este sentido, Ayacucho es un claro ejemplo, pues la renovación a la que se somete actualmente permite que surjan nuevos locales comerciales y restaurantes, que se construyan nuevas torres de edificios, hoteles o un nuevo centro comercial. Por tanto, se subordinan las estructuras sociales existentes, anteriores a la lógica de mercantilización del territorio, donde el espacio que fue construido como valor de uso pasa a vivir intensamente la contradicción entre uso e intercambio.

Este fenómeno responde a las políticas de competitividad que implementaron los gobiernos desde principios de 1990 y las medidas tomadas desde inicios del 2000 con la formulación del plan de desarrollo turístico y la creación de una serie de espacios e instituciones para posicionar a Medellín como destino turístico, tales como: el Medellín Convention and

Visitors Bureau (2002), Plaza Mayor (2006), la Subsecretaría de Turismo de la Ciudad de Medellín (2012), entre otros descritos en la figura 91. Instituciones y espacios que fueron diseñados para albergar eventos académicos y de negocios, que facilitaran el disfrute de los visitantes en la ciudad en una clara articulación con los Cluster que señala Carmona (2013) en los que la ciudad se enfocó en sectores específicos como el turismo de negocios, moda, salud, entre otros.



Figura 91. Línea del tiempo. Aspectos institucionales del turismo en Medellín.

Fuente: SITUR, 2019 con base en (Mejía y Alzate 2018)

Así mismo, con la creación de la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín (ACI Medellín), en el año 2002, cuyos socios son la Alcaldía de Medellín, el Área Metropolitana, EPM y Empresas Varias de Medellín, se dio otro paso para configurar la ciudad en esta lógica. Esta institución encargada de promover la capital paisa como uno de los lugares estratégicos para invertir en el país y en Latinoamérica señalaba que en el año 2019 la inversión extranjera en Medellín entre 2008-2019 fue de 2 665, 93 millones de dólares, así como, 253 proyectos de inversión y reinversión en el mismo periodo (ACI Medellín, 2019).

Llama la atención, al revisar estos datos que el sector de infraestructura y competitividad ocupaba el segundo lugar, tanto por número de proyectos como por montos de inversión con un 18 y 28 % respectivamente como lo muestra la figura 92, lo que ratifica la importancia de este

sector para la IED. Sin embargo, el sector manufactura continúa siendo el primer renglón por monto de inversión.

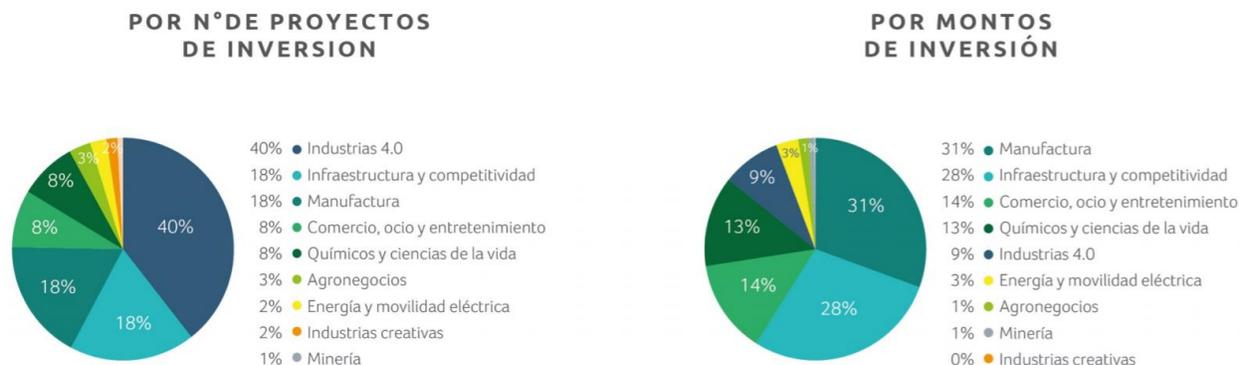


Figura 92. Inversión extranjera en Medellín. Sectores más dinámicos (2008-2019)

Fuente: ACI Medellín, 2019.

Ahora bien, para la atracción de estos capitales, tanto el gobierno nacional como local utilizan diferentes estrategias como los beneficios tributarios expuestos en las figuras 93 y 94, así como el posicionamiento de marca ciudad y la creación de las condiciones laborales que permitan la reproducción del capital. Como señala (Sierra, 2016, p. 35)

Los propios Estados son ahora partícipes de la competencia constante, sus servicios están en igualdad de condiciones de oferta a la elección de los individuos, de inversiones privadas, extranjeras y de otros Estados. En esta lógica, el Estado adopta estrategias de mercado como abaratar costos, disminuir salarios e inversiones sociales, y disponer un nuevo orden de las condiciones impositivas, contribuye a la globalización de las finanzas.

En este sentido, con la producción de espacios como Ayacucho, Medellín busca convertirse en un destino ideal para la inversión y el turismo, pues presenta un espacio ideal para la reproducción del capital a precios competitivos, un eufemismo para decir que la ciudad es barata y que está en oferta con respecto a otras ciudades que compiten con ella. Por lo que, con estas medidas, más allá de generar empleo, el Estado garantiza las condiciones tributarias para que los capitales se reproduzcan a la vez que se da un proceso de desposesión donde los millonarios evaden impuestos que podrían ser invertidos en programas sociales.



Figura 93. Incentivos Nacionales para atracción de inversión extranjera directa.

Fuente: ACI 2019



Figura 94. Incentivos locales para inversión extranjera directa.

Fuente: ACI 2019

Además de la ACI, instituciones del Estado como la subsecretaría de turismo en conjunto con la Fundación greater Medellín convention & visitors Bureau, se encargan de promocionar sitios y espectáculos para que el turista pueda vivir la “experiencia Medellín”. Por tanto, respondiendo a los nuevos espacios producidos ofertan entre otros espectáculos para disfrutar en la ciudad, Mercados del tranvía, la tradicional feria de flores y los recorridos a través de

Ayacucho al corregimiento de Santa Elena en las tradicionales chivas o escaleras⁴⁰ como se muestra en la figura 95. Así mismo, en una clara articulación en la planeación regional, los esfuerzos de estas instituciones van más allá de la concepción de Medellín como atractivo turístico e incorporan los barrios, los corregimientos y los municipios de la región. Así lo señala uno de los objetivos de esta institución:

[...] Potenciar la cultura como el motor del turismo, aportar al crecimiento de la oferta y consumo del turismo social/comunitario, sacar mayor provecho de los nichos de mercado de salud y educación y generar planes y proyectos para la descentralización del turismo, ampliándolo a barrios y corregimientos de Medellín y a otros municipios del departamento. La integración de ciudad-región tendrá un papel preponderante en nuestra gestión (Fundación greater Medellín convention & visitors bureau, 2020, p. 63).

Estas estrategias obedecen según Harvey (2014, p. 143), a “la mercantilización de la historia, la cultura o la tradición, la cual, aunque pueda parecer repulsiva, sostiene un vasto comercio turístico en el que se valora mucho la autenticidad y la unicidad”. En este sentido Ayacucho cuenta con un potencial debido a que es un eje fundacional de la ciudad donde se asientan unos de los pocos lugares declarados patrimonio. Por tanto, el corredor viene en un proceso de renovación para atender a las dinámicas internacionales. Así lo reconoce el actual subdirector de turismo.

Ayacucho tiene mucho potencial, el sector de la plazuela San Ignacio, el tranvía, la oferta gastronómica que se está ofertando. [...] Sin embargo hay retos principalmente en la formalización del turismo y en la capacitación del personal que atiende. Falta capacitación en una segunda lengua, por ejemplo.” (Subsecretario de turismo, comunicación por video llamada, 23 de abril de 2020).

⁴⁰ Las chivas también conocidas como buses escalera porque tienen un ‘capacete’ o segundo piso a donde se llega por una escalera situada en la parte posterior– son uno de los buses más representativos de Colombia. La chiva es un transporte propio de las zonas rurales del país, aunque en los últimos años también se ha convertido en sinónimo de recreación, turismo y esparcimiento en las grandes ciudades y un atractivo del turismo en Colombia.



Figura 95. Chiva con turistas saliendo de Medellín al corregimiento de Santa Elena a través de la calle Ayacucho para el recorrido silletero (agosto de 2019)

Fuente: Wilton Gómez

Si bien estas estrategias se justifican bajo la premisa de favorecer el flujo de turistas nacionales e internacionales y afectar de manera positiva la generación de empleo del mercado laboral turístico de Colombia, el cual presentan unos resultados positivos en términos de ocupación de trabajadores en los últimos años, al pasar de un promedio de 889.770 personas ocupadas en el sector en 2007 a un promedio de 1.655.384 personas en el 2019, lo cual equivale a un aumento de 86 % (Bustamante y Naranjo, 2020) Como reconoce SITUR (2019), en su informe sobre el impacto social y económico del turismo en la ciudad de Medellín, los salarios del personal vinculado a este sector así como las condiciones laborales de sus empleados son mínimas lo que pone en evidencia la precarización laboral en este sector de la economía.

Así pues, la figura 96 pone en evidencia que mientras el 55,81 % de los ocupados en el sector turismo ganan un salario mínimo, solo el 1,74 % gana más de cuatro salarios mínimos. Datos similares arrojan otras investigaciones en ciudades con tradición turística como Barcelona (Castañeda, 2017) y en México DF (González y Muñoz, 2017), lo que pone en evidencia el riesgo que implica producir la ciudad para el turista.

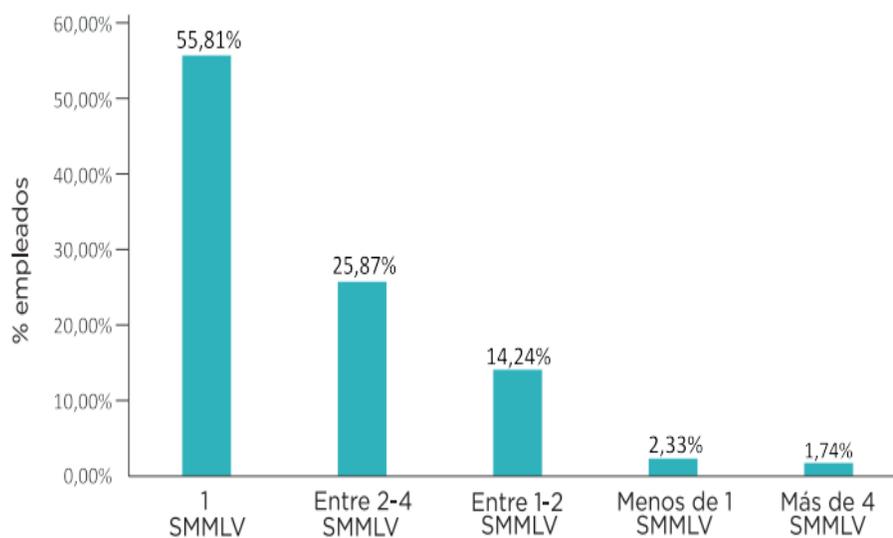


Figura 96. Porcentaje de empleados del sector turismo según salario.

Fuente: SITUR 2019

Por su parte, el sector de la construcción, que absorbe gran parte de la IED, muestra un nivel de precarización que no tiene punto de comparación con los sueldos del sector inmobiliario. Según la OIT (2017), mientras que los trabajadores del sector inmobiliario-financiero con sus acciones especulativas reportaban las ganancias más altas respecto a los otros sectores de la economía, los empleados del sector de la construcción (obreros, maestros de obra y otros trabajadores operativos), así como los del comercio presentan los sueldos más bajos. Es decir, mientras el capital ficticio de los inversionistas se reproducía ampliamente y los

ambiciosos corredores de bolsa inflaban los valores para crear una nueva burbuja inmobiliaria, la mayoría de la población asalariada presentaba dificultades para suplir sus necesidades básicas.

En este orden de ideas, el interés del Estado por configurar espacios como Ayacucho para la inversión y el turismo genera un crecimiento desigual, ya que, por un lado, busca generar crecimiento económico, pero estas estrategias no son posible sin unas condiciones laborales precarias que permitan la explotación del trabajador. Por lo que esta situación va en contra del mismo crecimiento. Así lo señala el PNUD en las propuestas del desarrollo sostenible sobre las condiciones laborales de calidad como requisito indispensable para lograr el desarrollo económico.

Las sociedades que pretendan alcanzar un desarrollo económico sostenible deben crear condiciones para que las personas accedan a empleos de calidad. El ODS 8 de trabajo decente y crecimiento económico plantea como uno de los desafíos la creación de oportunidades de empleo de calidad, así como proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo agradable y seguro, lo cual significa que para lograr el desarrollo sostenible no basta con generar empleo, sino que es necesario garantizar un ingreso justo, protección social y entornos que permitan el desarrollo y despliegue de capacidades y libertades de los trabajadores (Medellín como vamos, 2018b, p. 103

Así pues, es preciso concluir que producir espacios como Ayacucho en la lógica de la ciudad-mercancía en oferta, implica una contradicción entre la reproducción del capital y la precarización laboral. Situación que no es nueva en el sistema capitalista, ya que como señala Harvey (2014, p. 130)

Los indudables y asombrosos aumentos de productividad, volumen producido y rentabilidad que consigue el capital en virtud de su organización de la división técnica y social del trabajo se producen a expensas del bienestar mental, emocional y físico de los trabajadores en su empleo.

Como agravante, la situación se torna paradójica cuando las crisis propias del capitalismo se agudizan y los espacios no permiten la expansión del capital. Como consecuencia, la IED se ve obligada a desplazarse a otras latitudes que brinden la posibilidad de mayor renta, situación que pone en evidencia como el sistema capitalista nunca tiene que resolver sus fracasos

sistémicos, sino que los desplaza geográficamente. dejando a su paso una ola de miseria (Harvey, 2005b)

Así mismo, la actual crisis que adelantó el coronavirus deja interrogantes frente a la manera de producir la ciudad para el turismo. Según UN (2020), al cerrarse las fronteras y los hoteles y reducirse drásticamente los viajes en avión, en los cinco primeros meses de 2020 las llegadas de turistas internacionales disminuyeron un 56 % y se perdieron 320.000 millones de dólares en exportaciones del turismo, lo cual significó más del triple de lo que se perdió durante la crisis económica mundial de 2009. Así mismo, el estudio muestra que la reconstrucción del sector requiere transformarlo prestando especial atención a aprovechar los efectos que ejerce en los destinos visitados y a crear comunidades y empresas más resilientes.

Esta situación implica repensar los intereses de los agentes del Estado como la EDU y el Metro de Medellín que amparados bajo la lógica neoliberal desarrollan estrategias de intervención urbana como el urbanismo social, el cual está orientado a la atracción de capitales extranjeros generando problemas estructurales como el déficit de vivienda debido al desalojo de habitantes tradicionales para la producción del espacio para turistas. Así mismo, los intereses del ISVIMED requieren de especial atención, pues si bien en el discurso atienden la problemática social de vivienda, en la práctica esta función la asume el privado, agente condicionado bajo la visión mercantilizada del valor de cambio que prevalece sobre el valor de uso (Harvey, 2014).

4.4 Entre el índice de vacancia, el déficit de vivienda y el desalojo que genera el desarrollo en Ayacucho.

Hablar de la triada vacancia, déficit de vivienda y desalojo, implica revisar las condiciones de habitabilidad en Ayacucho y tener una mirada focalizada según el tramo que se analice, pues hacerlo implica revisar el estrato socioeconómico, los equipamientos y los servicios que provee cada uno de estos en su heterogeneidad. Es decir, mientras que en las zonas

centrales (tramo uno y tramo dos) hay mayor acceso a servicios y equipamientos, así como un estrato socioeconómico más alto, en el tramo tres las condiciones de vida son precarias, hay problemas de accesibilidad, servicios públicos y un estrato socioeconómico más bajo.

Estas condiciones también se ven marcadas por el precio del suelo, pues la vocación comercial influye notoriamente. Así pues, mientras que la comuna 10 (tramo uno y parte de tramo dos) es mayoritariamente comercial y de servicios como muestra la figura 97, las comunas 8 y 9 (parte del tramo dos y tramo tres) son más residenciales (figura 98 y 99).



Figura 97. Tipos de inmuebles en arriendo en la comuna 10. La Candelaria. (agosto de 2020)
 Fuente: Properati. Recuperado de: <https://www.properati.com.co/candelaria-medellin/>



Figura 98. Tipos de inmuebles en arriendo en la comuna 9. Buenos Aires. (agosto de 2020)
 Fuente: Properati. Recuperado de: <https://www.properati.com.co/buenos-aires-medellin/>



Figura 99. Tipos de inmuebles en arriendo en la comuna 8. Villa Hermosa. (agosto de 2020)
 Fuente: Properati. Recuperado de: <https://www.properati.com.co/villa-hermosa-medellin/>

No obstante, esta situación la pretende intervenir el Estado y el capital inmobiliario-financiero al potencializar el ingreso de la vivienda en las áreas centrales de Medellín a través del Acuerdo 48 de 2014 con la construcción residencial en la franja central de la ciudad. Es decir, un cambio de uso del suelo el cual supone, en términos de Clichevsky (2002), una tierra vacante latente: un suelo que está ocupado en la actualidad por edificios antiguos (residenciales y comerciales) que serán demolidos para desarrollar nuevos proyectos residenciales verticales.

Esta tierra vacante plantea, en teoría, la posibilidad de solucionar el déficit cuantitativo de vivienda que acumula la ciudad descrito en la figura 100, el cual, alcanzó la cifra de 11 602 hogares en el 2008 (Alcaldía de Medellín, 2010), ascendió a 50 378 en el 2013 y aunque en el 2014 descendió a 21 849 debido al cambio de criterios en el Acuerdo 48 de 2014⁴¹, la cifra continuó en ascenso y alcanzó en el año 2020 la suma de 32 000 viviendas (ISVIMED, 23 de Julio de 2020). Lo más preocupante de este crecimiento es que este déficit se concentra en las áreas periféricas de la ciudad como la comuna 8 (tramo 3 de Ayacucho), sectores que presentan unas condiciones históricas de segregación socio-espacial (ISVIMED, 2019).

Se observa que en 2014 las comunas con mayor déficit cuantitativo de vivienda eran: la c-1 Popular (3.357), c-3 Manrique (2.983), c-4 Aranjuez (2.780), y la comuna 8 - **Villa Hermosa (2.739)**. Estas representan un poco más de 50 % del déficit cuantitativo de vivienda total de Medellín. Al año 2016 se mantienen los territorios anteriormente mencionados como los de mayor déficit cuantitativo de vivienda; sin embargo, **la comuna 8 - Villa Hermosa pasa a ser la tercera.** [...] Las comunas de Medellín con más déficit cuantitativo de vivienda se mantienen a lo largo del periodo 2014- 2016, aumentando estas sus déficits año a año y de manera más acelerada que el resto del municipio, lo cual demuestra que se trata de un problema estructural que profundiza la inequidad social. (ISVIMED, 2019, p. 119).

⁴¹ La disminución se debió a una reducción en el número de viviendas asentadas en Zonas de Alto Riesgo No Mitigable ZARNM que pasaron a la categoría de zonas con condiciones de riesgo, sujetas a estudios de detalle. El Departamento Administrativo de Planeación estima que se pasó de aproximadamente de 30.000 viviendas en ZARNM a 5.000 como resultado de dicha modificación (ISVIMED, 2019, p. 118-119)

Comparativo déficit cuantitativo de vivienda por comuna y corregimientos				
Comunas / Corregimientos	Déficit cuantitativo de vivienda por años			
	2013	2014	2015	2016
1 Popular	7.664	3.357	3.481	4.613
2 Santa Cruz	2.619	1.998	2.042	2.901
3 Manrique	7.177	2.983	3.074	3.956
4 Aranjuez	5.147	2.780	2.831	3.389
5 Castilla	1.350	721	740	1.027
6 Doce de Octubre	2.885	1.682	1.733	2.545
7 Robledo	2.137	1.517	1.580	2.016
8 Villa Hermosa	8.769	2.739	2.808	3.694
9 Buenos Aires	1.976	819	845	1.253
10 La Candelaria	3.317	486	532	620
11 Laureles	105	43	52	67
12 La America	183	96	103	128
13 San Javier	4.595	1.523	1.598	2.316
14 El Poblado	41	20	21	42
15 Guayabal	887	366	386	473
16 Belen	1.526	719	727	983
Suma urbano	50.378	21.849	22.553	30.023

Figura 100. Déficit cuantitativo de vivienda 2013-2016

Fuente: Elaborado por ISVIMED con datos del Sisbén 2013-2016.

Así pues, emerge una contradicción entre los intereses del Estado en instituciones como el ISVIMED, la EDU y el Metro de Medellín, y los intereses de la clase obrera de la ciudad, pues el artículo 51 de la Constitución Política de Colombia consagró el derecho de todos los colombianos a tener una vivienda digna y estableció que el Estado es quien fija las condiciones necesarias para hacer efectivo este derecho por medio de la promoción de los planes de vivienda de interés social, los sistemas adecuados de financiación a largo plazo y formas asociativas de ejecución de estos programas de vivienda (República de Colombia, 1991). Sin embargo, el Estado en su versión neoliberal, transitó de promotor a subsidiario de vivienda (Pradilla, 2018). En consecuencia, consciente del protagonismo del capital inmobiliario financiero y sus

encadenamientos productivos modifica las políticas de vivienda para buscar favorecer a este sector bajo la promesa de generar empleo.

Así, el interés de generar renta que caracteriza al capital inmobiliario-financiero se antepone al interés de los grupos sociales que buscan solucionar su problema de vivienda en una tierra vacante con unas condiciones favorables. Por tanto, en una evidente negación al derecho a la ciudad, Ayacucho se convierte en el reflejo de la ciudad latinoamericana que se caracteriza por el contraste entre la presencia de enormes cantidades de áreas vacías—muchas de ellas perfectamente dotadas de equipamientos y servicios— (tramo uno y dos de Ayacucho) y un voluminoso contingente poblacional relegado a áreas, por lo general lejanas, (tramo tres) desprovistas de los más elementales servicios y equipamientos, indispensables para una vida digna en la ciudad; develando que en la lógica neoliberal la existencia de tierras vacantes no es condición suficiente en sí misma para atender a quienes los necesitan (Clichevsky,2002). Al respecto Harvey (2014, p. 33) añade:

El valor de cambio queda determinado por los costes reales de producción más el beneficio, el coste del endeudamiento y la renta capitalizada (precio de la tierra). El objetivo de los productores es obtener valores de cambio, no valores de uso. La creación de valores de uso para otros es un medio para ese fin. La cualidad especuladora de esa actividad significa, no obstante, que lo que importa es un valor de cambio potencial. Los constructores de viviendas están en realidad expuestos a perder tanto como a ganar. Obviamente, tratan de organizar las cosas, en particular la compra de viviendas, de forma que eso no suceda; pero siempre corren cierto riesgo. En el puesto de mando y conducción de la oferta de viviendas se sitúa el valor de cambio

En este orden de ideas, es imposible dar solución definitiva a la problemática local, ya que los topes para VIS y VIP son insuficientes para costear los precios de un suelo cada vez más valorizado. Por tanto, acciones como la reciente modificación de topes para este tipo de viviendas en ciudades como Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena y Medellín donde se pasó de 135 Salarios Mínimos Legales Vigentes (SMLV) a 150 para vivienda VIS (República de Colombia, 13 de agosto de 2019), no son suficientes para quien aspira tener

vivienda ni para el promotor y constructor , pues en la lógica actual el margen de ganancia es fundamental para los inversionistas, por lo que este tipo de proyectos se vuelven poco atractivos para este sector (Correa, 2004).

En consecuencia, quedan en entredicho las herramientas que el Estado desarrolla para regular el accionar del capital inmobiliario-financiero como el reparto de cargas y beneficios y la construcción de VIS y VIP en el desarrollo de los planes parciales, ya que como lo manifiestan tanto representantes del Estado como del capital inmobiliario-financiero es difícil que en estas áreas centrales se desarrollen proyectos de vivienda para población históricamente segregada. Por ejemplo, Daniel Carvalho, Concejal de Medellín señala:

Hay un problema fundamental y es el valor del suelo. Hoy en día es mucho más fácil a la hora de hacer una inversión inmobiliaria ir y coger un suelo virgen en expansión en otro municipio porque Medellín ya no tiene, que venir a hacer R.U⁴² en Medellín. Este es un problema que es bastante delicado, y que lo que ha hecho es que los únicos P.P⁴³ que funcionan en R.U. sean en estrato 5, lo cual es muy bueno que pase, pero no nos va a solucionar el problema esencial de vivienda que hay en la ciudad, donde el 70% de la gente es de estrato 1, 2 y 3 (OPPCM, pp. 26-27).

En este sentido, los intereses del Estado y el capital inmobiliario-financiero superan los intereses de los habitantes tradicionales en condiciones menos favorables , pues aunque en el Acuerdo 48 de 2014 se reconoce la necesidad dar solución al déficit habitacional a través del Artículo 223 donde señala las áreas centrales como el tramo uno y dos de Ayacucho, como un espacio ideal para este fin, en la práctica estos espacios son destinados para otra población.

Promover el desarrollo de vivienda social que contribuya a la disminución de los déficits habitacionales y al reasentamiento de la población que habita en zonas de alto riesgo no mitigable, mediante el establecimiento de un sistema de reparto de cargas y beneficios en el ámbito municipal, como instrumento de equidad e inclusión social, a través de las obligaciones urbanísticas, que determinan los porcentajes mínimos de suelo para el desarrollo de la vivienda social (VIS y VIP) en los tratamientos urbanísticos de Renovación Urbana y Desarrollo, sin detrimento de que este tipo de vivienda se pueda localizar en cualquier otro tratamiento urbanístico.

⁴² R.U: Renovación Urbana

⁴³ P.P: Planes Parciales

[...] Llevar al ámbito Río, desarrollos habitacionales que posibiliten la mezcla de tipologías de vivienda VIP, VIS y No VIS, en búsqueda de una distribución más equilibrada de los asentamientos humanos en el territorio municipal y de privilegiar el modelo de crecimiento hacia adentro, aprovechando la capacidad instalada en infraestructura y el potencial de desarrollo de los diferentes territorios de la ciudad ya construidos. (Concejo de Medellín, 2014, p.308).

No obstante, el capital inmobiliario-financiero reclama mayor ganancia en la producción de estos espacios. Así lo señala el presidente de Camacol (Comité Intergremial), al referirse a los proyectos de vivienda de interés prioritario y de interés social en los planes parciales de renovación urbana.

El problema es que sí hay 3 mecanismos para hacer VIS y VIP, pero no se han reglamentado. No hemos reglamentado los mecanismos de pago de la obligación de VIS y VIP en los Macroproyectos y en los P.P. Esas son cosas que vuelven viable o inviable un proyecto. Los mecanismos de pago de VIS y VIP en R.U. tienen un enredo, y es que hay que hacer la mitad de la carga de VIS y VIP en el propio proyecto o en el Macroproyecto. En Rio Sur se puede transferir, pero no la totalidad. Yo entiendo que hay que pagarlo en el mismo proyecto. Y los empresarios dicen que no les da. [...] Hemos propuesto, pero hay que modificar el POT, y es crear un mecanismo fiduciario en donde toda esa carga se pague. Hoy hay que hacer en el Macroproyecto mínimo la mitad. Y lo que se propone es que el 100% se pague en un mecanismo fiduciario, y ya el Municipio verá dónde hace las casas, si las alquila, las construye, las contrata (OPPCM, 2017, p. 26-27).

En este orden de ideas, es claro que el espacio que se produce en estas áreas está destinado a los estratos socioeconómicos más elevados, que gozan de mayor poder adquisitivo, mientras las personas de estratos más bajos deben continuar en las periferias con los riesgos que esto acarrea como las condiciones inestables del suelo, la violencia, la inseguridad, la falta de equipamientos, vías, etc.

De manera paralela, la intervención del Estado con los Megaproyectos añade una tercera triada a la problemática: el desalojo que genera el desarrollo (Mesa et al, 2018) ya que en la lógica de la renovación urbana estos requieren que el Estado expropie a los habitantes tradicionales de estos espacios, muchas veces sin considerar los vínculos comunitarios y productivos que estos han creado en el territorio. Por tanto, con este tipo de intervenciones se

amplía el déficit de vivienda, pues no solo se niega la posibilidad de solucionar el problema en las zonas privilegiadas, sino que se expulsa a la población que tradicionalmente habitaba estos espacios. Como señalan Gelacio, Martínez y Wolf (2019) “Las familias afectadas por el urbanismo neoliberal son sujetos descartables per se y son deliberadamente sometidos a nuevos procesos de periferización y exclusión del desarrollo”. Situación que coincide con los datos que presenta el director del ISVIMED:

Uno de los principales problemas que hay, es que no hay vivienda nueva para los que viven en arrendamiento temporal. Actualmente pagamos a cerca de 3 062 familias. Les damos subsidio de arrendamiento, que son \$424 014 a esas familias que fueron reasentadas por obra pública o riesgo de desastre. En algún momento ISVIMED los llamó y les dijo: salga de donde está, yo le compro su casa, me la escritura, yo la tumbo para la obra pública o por el riesgo de desastre y yo le doy un subsidio de arrendamiento temporal. Eso era por 18 meses, hay gente que lleva hasta 13 años esperando su vivienda (ISVIMED, 06 de mayo de 2020).

Para dar solución a esta problemática, en especial a las reasentadas por obra pública se crearon varias reglamentaciones en el año 2014, producto en su mayoría de luchas sociales en defensa de los derechos. Echeverri (2017), señala que el Decreto 478 incorporó las compensaciones por desplazamiento de actividades económicas informales, el Decreto 1571 modificó el 2339 de 2014 respecto al monto de reconocimiento del arrendamiento temporal, el Decreto 965 que modificó el 543 de 2013 en lo relativo al monto de compensación por desconexión de servicios públicos y arrendamiento temporal y, finalmente, el Acuerdo 048 de 2014 modifica el Plan de Ordenamiento Territorial e incluyó la protección a moradores de una manera contundente; política que concibe la reubicación en sitio de los habitantes afectados. Sin embargo, el OPPCM evidenció en una investigación que frente a la posibilidad de realizar este proceso con población de estratos 1, 2 y 3, se encontraron puntos de vista opuestos. Por un lado, el Concejal de Medellín Daniel Carvalho señalaba que, La VIP debía quedar en sitio.

Yo entiendo la dificultad desde el punto de vista inmobiliario, entiendo desde el punto de vista del mercado, que no quiere la gente vivir al lado de un estrato 2, que sabemos que

así sucede acá. Pero entonces si no es así, dónde entregar VIP en otros lados mejorando las condiciones es una buena alternativa, pero si se masifica eso, por un lado, se podría estar consolidando la histórica segregación social de la ciudad, por otro lado, se podría estar generando una presión sobre las laderas. Ahora, se podría decir que alrededor de las centralidades de los barrios populares, y es válido. Ahí en media ladera podría ser una solución (OPPCM, 2017, p. 27).

Por otro lado, de manera tangencialmente opuesta, otro de los concejales expresaba desde su perspectiva:

Me parecía muy especial la norma de Vivienda de Interés Prioritario VIP, que prioritariamente debiera hacerse dentro del sector. Entonces yo digo, es muy buena la heterogeneidad de estratos en un proyecto de vivienda, obviamente que es bueno, innegablemente bueno. Pero en un sitio donde el valor de la tierra con todas las obligaciones que tiene a cumplir, va a edificar con mucho esfuerzo estrato 4 o 5, no me imagino ahí un edificio de VIP, no me lo imagino. Porque si la heterogeneidad es buena, también los patrones culturales que conlleva esa heterogeneidad no puede dar unos brincos muy grandes, porque se crea conflicto en las comunidades, y en vez de hacer bonito se hace feo (OPPCM, 2017, p. 27).

Otro problema que enfrentaba los intereses del Estado y el capital inmobiliario-financiero con algunos grupos sociales es la compensación por las viviendas y negocios expropiados. Mesa et al (2018) manifestaban que existía una constante demanda de los habitantes tradicionales y comerciantes formales de Ayacucho en contra de las instituciones del Estado como la EDU y el Metro de Medellín por los procesos de compra de predios y expropiación, producto de diferentes Megaproyectos, entre ellos Parque Bicentenario, Tranvía de Ayacucho y sus dos cables, ya que las cotizaciones que se presentaron a medios de comunicación no correspondían al pago que les realizaron, ni a las cotizaciones que hicieron instituciones como Camacol, La Lonja y otros avalúos contratados por la comunidad y realizadas por asesores de uno de los concejales en el año 2012. Como lo muestra la figura 101, mientras en rueda de prensa instituciones como el Metro de Medellín ofrecían hasta \$1 900 000 por metro cuadrado, en las notificaciones que realizaron a los propietarios de las viviendas el promedio era de \$901 000.

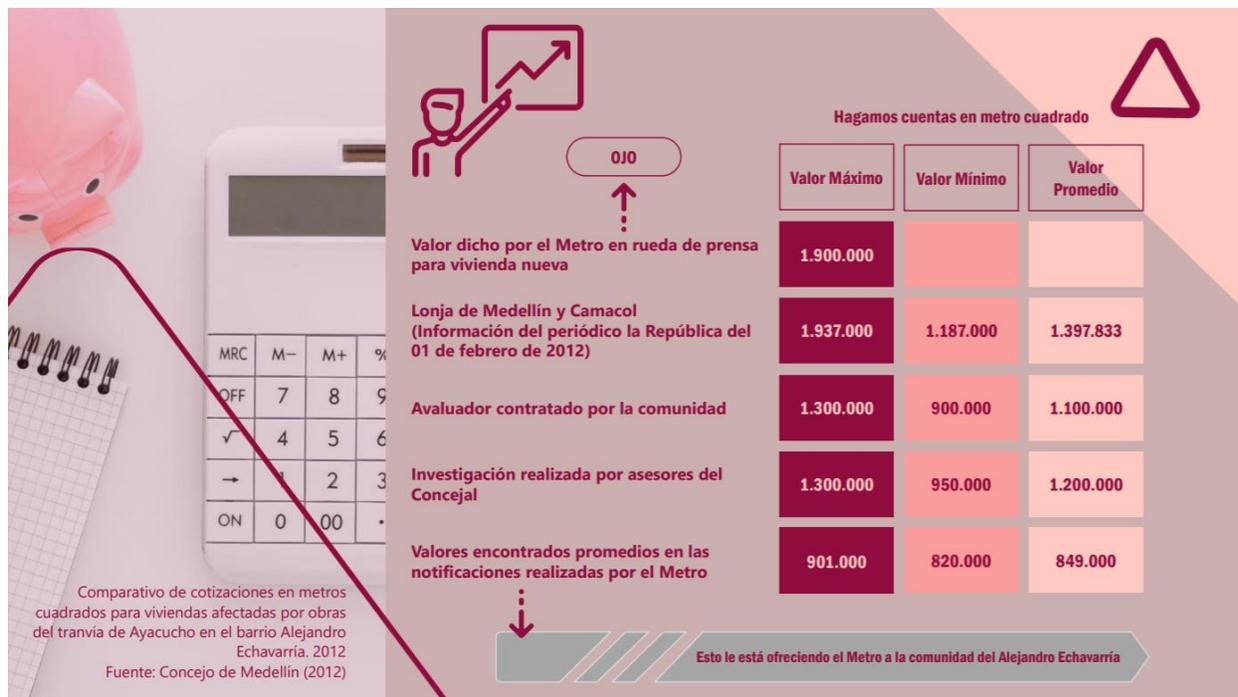


Figura 101. Comparativo de cotizaciones en metros cuadrados para viviendas afectadas por obras del tranvía de Ayacucho en el barrio Alejandro Echavarría. 2012

Fuente: Concejo de Medellín (2012)

Esta situación generó el rechazo de la comunidad afectada por estas obras, como se evidencian las pancartas y murales en las fachadas de las casas expropiadas en el tramo tres (Figura 102), pues con ellas no solo se estaba expropiando a los habitantes de estos barrios, sino que se les negaba el derecho a la vivienda, en la medida que con estas compensaciones no lograban adquirir una en condiciones similares a las que tenían y debían desplazarse a zonas periféricas donde el suelo era más barato, pero las condiciones de seguridad, equipamientos, accesibilidad y servicios eran más deficientes. Así lo manifestaba uno de los concejales en su intervención a propósito de las obras del tranvía de Ayacucho.

Como lo dice el Alcalde: 'Medellín un hogar para la vida'. No podemos ir en detrimento de la dignidad del ser humano, pero en búsqueda del desarrollo de la ciudad. Hay que hacerlo, hay que buscar el desarrollo de la ciudad, pero no pasando por encima de la gente sino, más bien, haciendo un trabajo social, un trabajo donde podamos que esta comunidad concilie con todo el Metro. Triste es escuchar a la comunidad: 'Es que no queremos el Metro'. Yo quiero el Metro. Haga que esa gente quiera el Metro también. Es que el Metro es de todos, se hizo con los impuestos de todos nosotros (Concejo de Medellín, 2012, p. 87).



Figura 102. Pancartas y grafitis en protesta por las obras del Estado en el tramo tres de Ayacucho
Fuente: Autoría propia.

Así pues, siguiendo a Harvey (2014), con la provisión de viviendas bajo el capitalismo se ha desplazado, de una situación en que dominaba la búsqueda de valores de uso, a otra en la que lo primordial es el valor de cambio. En consecuencia, el acceso al suelo urbano en los tramos con mejores servicios de Ayacucho (tramo uno y dos) se convierte en un privilegio de algunos pocos, mientras que los proyectos que desarrolla el sector privado en la periferia (tramo tres) aunque resultan rentables para el capital inmobiliario-financiero presentan bajos índices de calidad, incluso fallas estructurales como el caso de la Urbanización Ciudad del Este. En otras palabras, mientras gran cantidad de tierra urbana—con características de infraestructura y equipamiento permanece sin ocupación, un número importante de pobres urbanos deben producir su hábitat ocupando tierras sin infraestructura, localizadas en áreas no aptas para el

desarrollo urbano: inundables, con riesgos de movimientos en masa, cercanas a basurales, etc, agudizando a la vez la segregación socio espacial (Clichevsky, 2002).

Así mismo, la renovación urbana de este espacio desplaza a la población local tradicional. Por lo que se puede concluir que esta contradicción desencadena dos contradicciones más. Por un lado, una asociada a la ciudad formal e informal donde las condiciones de una niegan el derecho a la ciudad. Por otro lado, una contradicción entre lo nuevo y lo viejo, donde los intereses del foráneo parecen estar por encima de la población local que ve transformar la morfología del paisaje y el tipo de habitante que vive en el espacio.

4.5 Entre la ciudad formal e informal

Entender la contradicción entre formalidad e informalidad remite a múltiples contextos en la ciudad capitalista contemporánea. Para el caso de Ayacucho, ambos conceptos se analizarán a partir del mercado de trabajo y el mercado inmobiliario donde la ciudad de Medellín presenta unas condiciones particulares que a la vez permiten develar la realidad de la ciudad latinoamericana.

Así pues, teniendo en cuenta que en ambos contextos la informalidad se relaciona con aspectos poco deseables; en el primero, las condiciones de empleo de un individuo y en el segundo de las condiciones habitacionales del lugar de residencia de una persona y su grupo familiar (Bonet, Pérez y Chiriví ,2016), el presente acápite busca señalar cómo se evidencia la correlación entre estos y la influencia de las contradicciones anteriores en la configuración de la ciudad formal e informal.

Primero, siguiendo a Bonet, Pérez y Chiriví (2016), las dimensiones de infraestructura, servicios básicos, aspectos legales y condiciones de entorno, son un común denominador en la literatura nacional e internacional a la hora de incluir una vivienda en la categoría de formal o

informal. Así mismo, estos autores consideran informales todos aquellos trabajadores que no tengan afiliación a salud, a pensión o quienes no tengan contrato de trabajo o que no esté por escrito. Por su parte, Clichevsky (2000), señala que los principales tipos de informalidad urbana en América Latina, desde el punto de vista dominial son:

[...] Ocupación de tierra pública o privada en "villa", favela, callampa, barriada; asentamiento, toma; ocupación de lote individual; loteos clandestinos o "piratas"; loteos irregulares; propiedad horizontal aplicada a la tierra urbana; venta de lotes rurales, como partes indivisas; "casas tomadas"; "equipamientos tomados"; hoteles –pensiones, corticos, tugurios, casas de vecindad, conventillos; ocupación de áreas públicas (plazas, etc.); propiedad de origen social (ejidos o comunidades indígenas) incorporada al área urbana por medio de ventas ilegales; cooperativas agrícolas transformadas en "urbanas". Es decir, que se trata tanto de ocupaciones directas que realiza la población a través del mercado informal del suelo y la vivienda, algunas de ellas de muy compleja forma de producción (p. 15).

En Ayacucho esta realidad es evidente de la siguiente manera: en el área de influencia del tramo uno y parte del tramo dos (centro de la ciudad), se identifican equipamientos tomados y ocupación de áreas públicas producto de la problemática social que deja a una gran cantidad de habitantes de calle que trabajan y duermen en este espacio como muestra la figura 103⁴⁴. Así mismo, se identifican en este tramo hoteles-pensiones (inquilinos⁴⁵) y casas de vecindad. Según el PEHMED 2030 "el número total de viviendas en inquilinato de la ciudad fue de 1.762, donde la comuna que más inquilinos tiene es la 10 - La Candelaria, que cuenta con 458 (25,9 % de

⁴⁴ Este espacio conocido tradicionalmente como el Bazar de Los Puentes fue demolido en el año 2015, aduciendo a la construcción de una estación del Metroplus (BRT) sin embargo, los vendedores, que en su mayoría comercializan productos de segunda mano, se apropiaron de este espacio e improvisaron sus carpas. Durante la noche muchos de ellos habitan este lugar cuidando sus pertenencias en compañía de habitantes de calle.

⁴⁵ Para el ISVIMED un inquilinato es una vivienda administrada por una persona que, para ella misma o para el propietario del inmueble, alquila cuartos a familias que pagan diario, semanal o mensualmente por el uso y disfrute del espacio que destinan como morada.

los inquilinatos de Medellín” (ISVIMED, 2019, p. 117).



Figura 103. Ocupación de comerciantes informales del sector Bazar de Los Puentes en el centro de la ciudad. Fotografía tomada desde la estación Prado del Metro en dirección occidente. Julio de 2020. Fuente: Autoría propia.

En el tramo tres predominan los asentamientos, los loteos clandestinos o “piratas” y los loteos irregulares, alguno de ellos construidos en zonas de alto riesgo, los cuales son susceptibles a catástrofes naturales (Naranjo, 1992), Así coincide la administración local en su PEHMED 2030 al señalar que la comuna 8 (tramo tres de Ayacucho) cuenta con el déficit cualitativo de

vivienda más alto en la ciudad por encima de comunas como Manrique y Popular, como lo muestra la figura 104.

Se puede observar que las comunas/corregimientos con mayor déficit cualitativo a 2014 eran en orden descendente: comuna **8 Villa Hermosa (5.947)**, comuna 3 Manrique (5.151), corregimiento 60 San Cristóbal (4.176), comuna 1 Popular (3.964), y comuna 2 Santa Cruz (3.598). A 2016 las comunas/corregimientos con mayor déficit cualitativo eran en orden descendente: comuna 8 Villa Hermosa (6.111), comuna 3 Manrique (5.308), comuna 1 Popular (5.117), comuna 2 Santa Cruz (4.353), y comuna 13 San Javier (4.090) (ISVIMED, 2019, p. 124).

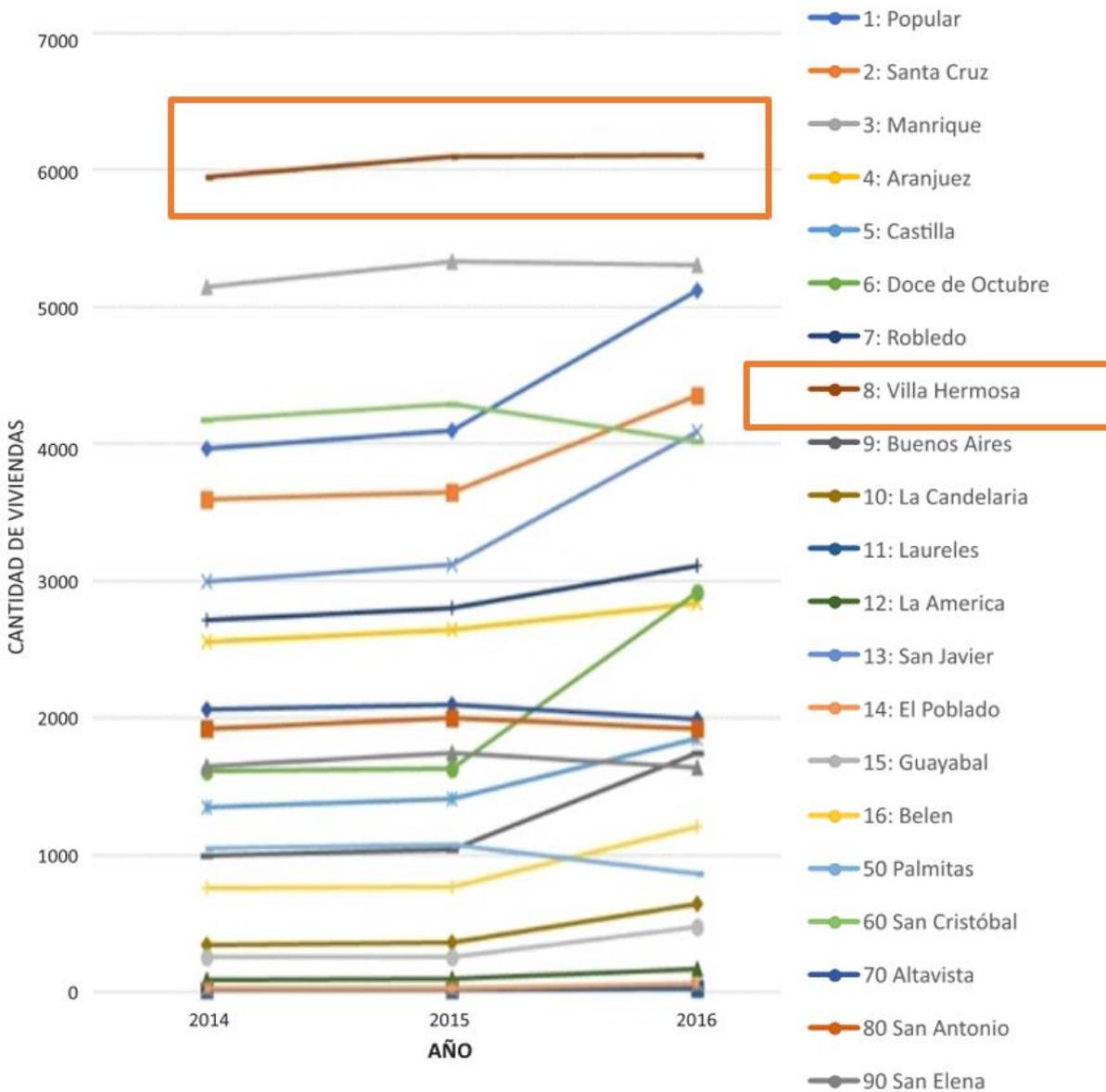


Figura 104. Déficit Cualitativo de vivienda por comunas en Medellín 2014-2016.

Fuente: (ISVIMED, 2019, p. 123). Recuperado de: https://drive.google.com/file/d/1AN_RGJWuUrla0Tk0nXNC1fsVmeQ3hYS3/view
http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/13796/1/HerranCoppelia_2019_IntervencionUrbanismoSocial.pdf

Así pues, se puede inferir que en este proceso de construcción entre lo formal y lo informal, Ayacucho presenta unas singularidades que van más allá de la relación centro-periferia, ya que debido al grado de deterioro de las áreas centrales de la ciudad y los problemas sociales que allí se presentan (tráfico de drogas, prostitución, pobreza extrema, mendicidad, entre otros), los tramos presentan en sí mismos, contradicciones internas, además de las contradicciones entre tramos donde se nota una segregación espacial marcada por la estratificación y las posibilidades de acceso a la vivienda informal en la periferia.

Sin embargo, los datos muestran que los asentamientos precarios prevalecen en la periferia donde se concentran los estratos socioeconómicos más bajos, con menor posibilidad de acceso a servicios públicos, transporte, educación universitaria y trabajo. Como se observa en la Tabla 4, mientras los estratos 5 y 6 presentaban cifras de apenas un dígito en los últimos años, los estratos 1 y 2 concentraban las cifras más elevada con hasta cinco dígitos, superando las 20 000 viviendas por año, a excepción del año 2014 en estrato 2 (19 930), estrato presentó mayor crecimiento y alcanzó un déficit cualitativo de 25 680 en el año 2016. Por tanto, las áreas centrales (tramo uno y dos de Ayacucho) serán analizadas de manera más cercana en la siguiente contradicción (4.6 entre lo viejo y lo nuevo), ligado a los procesos de gentrificación.

Tabla 4. Déficit cualitativo de vivienda desagregado por estratos socioeconómicos 2014 a 2016

Déficit Cualitativo de vivienda por estrato				Tasa Promedio
Estrato	Años			
	2014	2015	2016	
1	21.075	21.513	21.470	1%
2	19.930	20.651	25.680	14%
3	2.132	2.275	3.960	36%
4	120	150	289	55%
5	9	7	7	-12%
6	0	0	2	No aplica
Sin datos	0	23	0	No aplica
Total	43.266	44.619	51.408	9%

Fuente: Informe Calidad de Vida Medellín 2016.

Hecha esta claridad, es importante señalar la investigación de Gallego, Muñoz y García (2018), donde analizaron la tasa de informalidad laboral en Medellín, en busca de espacializar los resultados de la Encuesta de Calidad de Vida del año 2012, para esto dividieron la ciudad entre 134 regiones analíticas. El estudio concluyó que la tasa de informalidad varía entre 5,34 % y 100 %, donde las regiones con mayores tasas se encuentran localizadas en la parte nororiental de la ciudad, específicamente en las comunas 1, 2, 3 y 4 (Popular, Santa Cruz, Manrique y Aranjuez, respectivamente), en las partes periféricas de las **comunas 8** y **13 (Villa Hermosa y San Javier)**, y en algunas zonas de la **comuna 10** que es el centro administrativo y comercial de la ciudad como se evidencia en la figura 105. Por otro lado, los menores niveles de informalidad se presentan en el sur-oriente centro-occidente de la ciudad, zonas de El Poblado (comuna 14) y Laureles-Estadio (comuna 11), situación que coincide con mejores condiciones de educación y desempleo, es decir, una correlación entre la satisfacción de necesidades básicas (contradicción 4.2) y la tasa de informalidad.

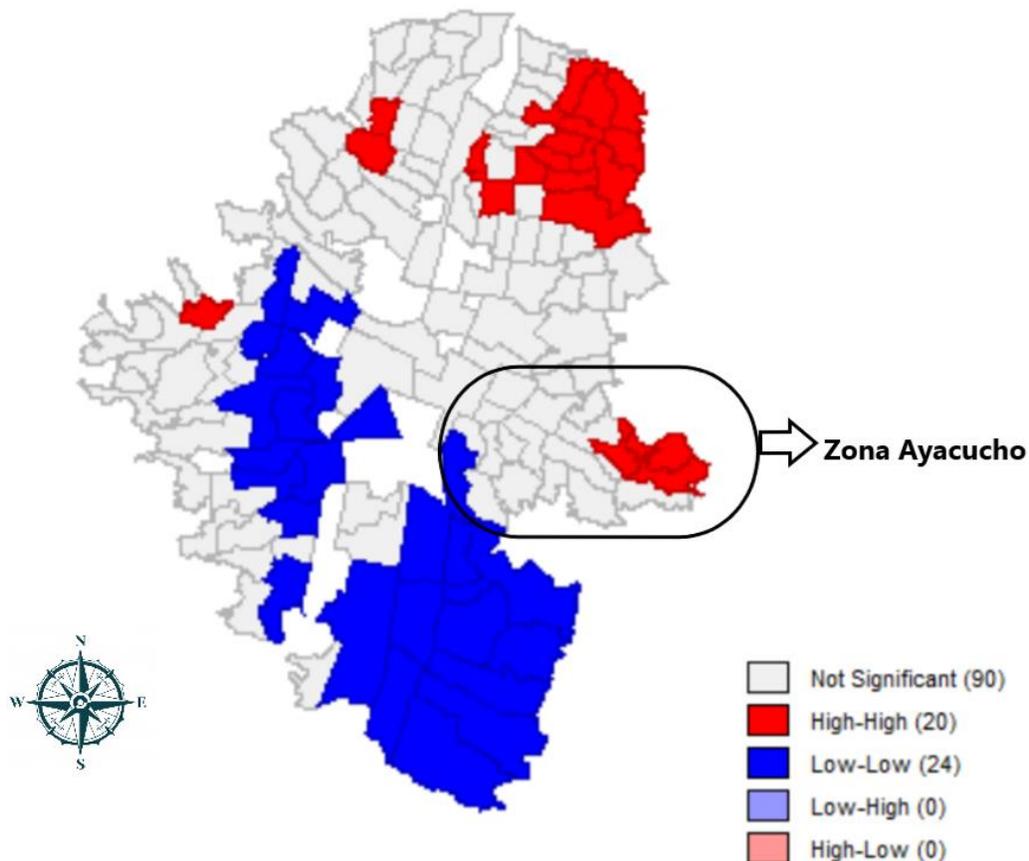


Figura 105. Tasas de informalidad por niveles en zonas de Medellín.

Fuente: Gallego, Muñoz y García (2018).

Así pues, los autores señalan que en aquellas regiones donde hay mayores tasas de informalidad, también se presentan los menores niveles educativos de la población, habitan en mayor proporción individuos desempleados y aquellos empleados se encuentran sectores económicos menos modernos y existe altos niveles de precariedad de la vivienda. En estas regiones (nororiente, centro oriente y centro occidente), las personas se encuentran atrapadas en un entorno que imposibilita mejores oportunidades labores que propendan el desarrollo económico y perpetúen el escenario de segmentación espacial de la ciudad (Gallego, Muñoz y García, 2018)

Estos datos coinciden con Eslava (2017), quien señala que en esta ‘otra ciudad informal’ y autoconstruida, se desencadenaron procesos endógenos que determinaron la existencia de altos índices de violencia y la baja calidad de vida y de desarrollo humano, acentuando las diferencias

entre la Medellín planificada formalmente y produciendo el ‘Efecto Mateo’, fenómeno a partir del cual la aglomeración territorial otorga cada vez más beneficios a la ciudad formal, negándoselos a quienes más los necesitan, porque carecen de vínculos formales con el Estado

En la búsqueda de entender la informalidad urbana en espacios como el tramo tres de Ayacucho es importante señalar que si bien esta se vio agudizada por las migraciones producto de la violencia partidista, el auge de la industria y las nuevas olas de violencia producto de disputas entre guerrillas y autodefensas que hicieron que muchos migrantes se ubicaran en las zonas periféricas, este fenómeno también se debió al “abandono” del Estado en la planeación de la ciudad que no consideraba los barrios informales dentro de estos instrumentos. Como señala Valencia (30 de mayo de 2012), el Plano Medellín futuro 1913, no incluía barrios como las Estancias (1906) Majalc (1932) Enciso (1918) entre otros. Sin embargo, consideró nuevos barrios y universidades; así mismo, el plan de Wiener y Sert no contempló estos barrios, ni otros nuevos como la Ladera (1921) o el Pinal (1944). Mientras tanto, barrios más centrales y de mejores condiciones socio-económicas fueron beneficiados con estas obras. Así lo reconoce el exsecretario de planeación y exgerente del PUI centro oriental.

La comuna nueve tiene una bondad y es que en su momento fue planificado dentro de la comisión de Wiener y Sert del 51. Fue planificada de alguna manera bien, como era una zona residencial y era de alguna manera de gente pudiente entonces la zona fue muy generosa en el sistema reticular. Por ejemplo, el sistema reticular de la comuna nueve hasta donde fue planificado se ve muy bien. Ayacucho es un sistema troncal, así como la 50, 48 y 46. (Ex gerente del PUI centro oriental, comunicación por video llamada, 08 de julio de 2020).

Además de estos condicionantes históricos, en Ayacucho y a nivel global se reconoce que otras de las causas del surgimiento de los asentamientos informales es la vulnerabilidad económica y las precarias condiciones laborales. Según UN-Hábitat (2015), en ambos casos, se percibe la causalidad desde el empleo informal hacia la informalidad urbana. Esta realidad coincide con el panorama latinoamericano donde según Márquez (2020) la tercerización está

dominada por la informalidad, a causa del modelo neoliberal que ha impulsado la reducción del empleo formal y el incremento de la masa de una superpoblación relativa que sobrevive mediante la realización de actividades informales (comercio en la vía pública, servicios personales de todo tipo, venta del cuerpo, delincuencia individual u organizada, y otras).

Así, espacios como la calle Ayacucho se convierten en corredores entre lo formal y lo informal donde la población que no logra absorber la industria, el comercio, la construcción y demás sectores formales de la economía ocupan las calles con las ventas callejeras como los jugos, el tinto, los confites, los calcetines, las frutas de temporada, etc. Así, narraciones como las de Pradilla (1995), al hacer una descripción detallada de estas actividades informales en Latinoamérica coinciden con la realidad de la calle Ayacucho.

Entre las múltiples actividades desarrolladas por los desempleados urbanos latinoamericanos para obtener los ingresos necesarios a la subsistencia, el comercio callejero se destaca por su presencia bulliciosa en las plazas, parques y calles de los centros comerciales, en los cruceros de las vías importantes, en las paradas de los medios de transporte público, en torno a los mercados, en las obras en construcción, o en cualquier otro lugar de concentración de los ciudadanos. Los vendedores ambulantes o semifijos son la expresión más evidente de la imposibilidad estructural que tienen las economías de los países capitalistas semicoloniales para absorber en su estructura económica a la totalidad de la población económicamente activa y pagar por su valor real a la fuerza de trabajo, obligando así a los trabajadores en edad activa a realizar estas improductivas y mal remuneradas tareas, y a los ancianos, a las mujeres y niños a complementar los ingresos familiares con el producto de su penosa actividad (p. 38).

Esta informalidad laboral tiene una relación con el mercado de vivienda, Henao (2011), señala que este primer fenómeno es uno de los factores (por el lado de la demanda) que más incide en la producción privada de Viviendas de Interés Social (VIS). El estudio muestra que alrededor del 70 % de los hogares que buscan adquirir VIS están conformados por trabajadores del sector informal. Por su parte, Abramo (2003) reconoce que esa relación existe y que la causalidad va desde el mercado laboral informal a la informalidad urbana. En otras palabras, que el hecho de ser un trabajador informal aumenta la posibilidad de que estos individuos y sus familias se establezcan en un asentamiento irregular.

Frente a las posibles razones de la informalidad o exclusión de la economía en Ayacucho en la actualidad, es importante tener en cuenta la historia singular que la caracteriza, pero a la vez considerar las determinaciones más recientes como las que señala la OIT (2013), que se asocian a unas contradicciones que se agudizan con el modelo neoliberal. Por ejemplo, desde la oferta de mano de obra señalan que las restricciones internas originadas por la pobreza y la acumulación inadecuada de capital humano, como los bajos niveles de educación, formación y capacidad de gestión del riesgo y los ingresos impiden que los trabajadores encuentren empleo más productivo o accedan a servicios financieros y de otra índole. Es decir, las necesidades básicas no resueltas que exigen los habitantes locales (contradicción 4.2), son un impedimento para superar la contradicción entre la ciudad formal e informal.

En este sentido se evidencia una contradicción entre una de las instituciones del Estado, el ISVIMED y los intereses de los comerciantes informales, ya que, por un lado, en el discurso esta institución se creó con el fin de garantizar las condiciones de vivienda de la población menos favorecida. Sin embargo, en la práctica los datos muestran que su acción ha estado focalizada a atender, en el caso de Ayacucho, obras de reasentamiento por obra pública como señala Mesa et al (2018). Así mismo, como se señaló en el acápite 3.3, los resultados de esta institución en la ciudad dan cuenta de la provisión de vivienda ha estado en manos de privados lo que dificulta el acceso a la vivienda a los trabajadores informales que no cuentan con los requisitos para el financiamiento de sus propiedades.

Así mismo, desde la perspectiva del entorno externo, la informalidad está asociada a la globalización y el aumento de la competitividad que obligan a las empresas a basarse en modalidades de trabajo atípicas y no regulares que son más económicas para los empleadores, pero aumentan la precariedad de los trabajadores (OIT, 2013). Esto sugiere que para solucionar

esta contradicción es necesario superar la contradicción 4.3 donde la creación de empleo conduce a la precarización laboral.

Finalmente, desde la perspectiva de la demanda de mano de obra, la informalidad está asociada a un régimen de políticas de incentivos que alientan las tecnologías y reducen la utilización de mano de obra. Por tanto, se presenta un crecimiento de gran intensidad de capital que alejan a las instituciones de apoyo públicas y privadas del crecimiento de las pequeñas empresas y el sector privado. (OIT, 2013). Es decir, que en la medida que la desigualdad se acrecienta genera otras contradicciones asociadas a la informalidad.

Así, podemos concluir que la contradicción entre la ciudad formal e informal está lejos de solucionarse sin que se aborden problemas estructurales como la desigualdad que genera el sistema capitalista en su versión neoliberal y sin la solución a las anteriores contradicciones que actúan como caldo de cultivo para que exista esta división socio espacial tan marcada que permite ver un Ayacucho próspero, de edificios nuevos, ordenado y estilizado, pero a la vez inundado de vendedores informales, casas autoconstruidas y “desorden”.

4.6 Ayacucho entre lo viejo y lo nuevo (Lo tradicional y lo “moderno”, lo autóctono y lo foráneo)

Como señala Montoya (2014) siguiendo a Harvey (2003), con las intervenciones del Estado en el espacio, a través de discursos como el urbanismo social se moldea la ciudad a imagen de este y se busca más allá de garantizar el derecho a la ciudad, homogenizar y desconocer la diferencia. Así, estas propuestas desarrolladas bajo la lógica neoliberal desplazan lo tradicional por lo “moderno” para responder a las necesidades de los inversionistas y los turistas. Realidad evidente en Ayacucho donde la renovación urbana modifica el paisaje con

unas implicaciones en la vida cotidiana de quienes lo habitan. Para explicar este fenómeno Harvey (2014, p.268) precisa:

El motor económico que es la circulación y acumulación de capital engulle ciudades enteras solamente para escupir nuevas formas urbanas, a pesar de la resistencia de la gente que se siente totalmente alienada de procesos que no solamente remodelan los entornos en los que vive, sino que también redefinen la clase de persona en la que se tienen que convertir para poder sobrevivir.

En este orden de ideas, la contradicción viejo-nuevo, tradicional-moderno en Ayacucho va más allá de la idea del paisaje que se transforma producto de la renovación urbana que adelantan instituciones como el Metro de Medellín, la EDU, EPM y el privado (capital inmobiliario-financiero). Si bien este es un aspecto fundamental ya que se pone en peligro la memoria histórica producto de un proceso espacial, esta contradicción también pone en evidencia la transformación del espacio para nuevos habitantes donde los tradicionales son expulsados de manera intencionada para dar lugar a los nuevos habitantes (Sassen, 2015).

Como señala Carlos (2014), la constante renovación –transformación del espacio urbano a través de los cambios morfológicos produce constantes transformaciones en los tiempos urbanos de la vida, en los modos y tiempos de apropiación/uso de los espacios públicos. En consecuencia, espacios como la calle Ayacucho van transformándose de forma irreversible con el achatamiento de la historia contenida en ellos, tornándolos iguales a tantos otros, dejando el habitante en relación directa con un espacio destituido de la memoria (como producto de la historia vivida como práctica socio-espacial).

Así mismo Gelacio, Martínez y Wolf (2019), señalan que en Medellín los entornos urbanos embellecidos se consolidan como la cara visible de la ciudad neoliberal y forjan nuevos preceptos estéticos y pragmáticos para legitimar y camuflar la creciente desigualdad socio-espacial; por tanto, en el lapso de veinte años la ciudad se transformó para acomodarse a este nuevo destino de ciudad marca y ha pasó de ser la ciudad industrial de Colombia a la de la

innovación, donde no cabe la versión de espacio patrimonial, que vincula a este con la ciudad histórica o con edificaciones significativas y de buena factura. Prueba de esto es lo que sucedió en Ayacucho con las intervenciones del PUI centro oriental donde lo antiguo dio paso a lo nuevo. Así lo reconoce el ex gerente del PUI centro oriental (comunicación por video llamada, 08 de julio de 2020). Al señalar:

No tuvimos como administración el tiempo, ni tampoco coincidió con el POT y es que el Plan Especial de Manejo del Patrimonio, el PEMP del centro, no se logró extender a la comuna nueve. Eso para mí es un desacierto porque ¿qué pasa? como no hubo esa connotación patrimonial para muchas de las viviendas de Ayacucho no había legalmente como conservarlas, a pesar que tenían una historia tremenda. Se decidió entonces que eso fuera un corredor de renovación urbana. Ahí perdimos más de 80 años de historia, ¡no! 100 años de historia, perdón. Entonces, para mí eso fue un desacierto, haber permitido que todas esas calles que colindaban con Ayacucho se hubieran permitido para el desarrollo comercial, hotelero. Ahí hay centros comerciales, hoteles, oficinas y residencias.

En consecuencia, el espacio - vaciado de su historia y de las relaciones sociales que los constituyen y les dan sentido se tornó amnésico relacionándose directamente con el tiempo efímero, donde la reproducción del espacio urbano realiza una nueva relación espaciotemporal (Carlos, 2014, p. 8). Así mismo, con el caso particular del turismo y la mercantilización del territorio el espacio existe únicamente para ofrecer particularidades en relación a otros y las características que lo diferencian y despiertan el interés del flujo turístico. Según Corolano (2016), el fetiche de la mercancía estimula el deseo de lo nuevo, del lugar novedoso y diferente.

En consecuencia, además de la nostalgia por lo viejo, mucho de lo cual desapareció, los nuevos formatos de negocio que implementa el capital inmobiliario-financiero amenazan las economías locales y redefinen la lógica viejo-nuevo. Prueba de esto son los formatos de descuento duro y los “mercados gourmet” señalados en el acápite 3.4, los cuales reemplazan las tiendas tradicionales de barrio y los restaurantes y cafeterías familiares. Así lo señala Sinnetic (2017, p.3) al referirse a la problemática que genera el ingreso de este nuevo tipo de negocios:

Si la competencia fuera lineal contra las grandes superficies, estaríamos frente a un proceso de competencia resonante y benéfico para la economía, pero se ha evidenciado el cierre de tiendas de barrio, supermercados y otros formatos de comercio que sustentaban la economía doméstica de muchas familias en Colombia.

Lo anterior pone en evidencia el riesgo de este tipo de negocios, por cuanto se convierte en un monopolio del pequeño comercio o *retail* con unos pocos dueños que representan una de las grandes élites de Colombia que buscan reproducir sus capitales en este nicho de negocio que dominaba las pequeñas micro y medianas empresas que significan el sustento de muchas familias. De esta manera, se desplaza al pequeño comerciante local y se concentran las ganancias en un solo agente.

Así pues, tanto los negocios de descuento duro como los “*Mercados*”, se convierten en una estrategia del capital para producir el espacio de acuerdo con una nueva tendencia que permite diversificar el consumo y aprovechar el potencial del corredor, ya que este espacio por ser receptor de turistas, habitantes y transeúntes representa la posibilidad de atraer mayores consumidores y en consecuencia continuar reproduciendo el capital. En este proceso, el espacio se ve sometido a la presión de estos agentes que buscan a través de la “novedad” generar un espacio llamativo para el consumidor, es decir actúan en la percepción del espacio. Este fenómeno a la vez implica retos para el comerciante tradicional que se ve obligado a responder a estas demandas o a ser expulsado por no contar con las condiciones para competir con el músculo financiero de estos proyectos tan ambiciosos.

Así mismo, esta contradicción entre lo nuevo y lo viejo, se puede evidenciar en los referentes que los habitantes tradicionales tienen en el espacio en contraste con los referentes de los turistas. Mientras los habitantes tradicionales muestran una nostalgia por lo viejo, lo tradicional y las actividades que se desarrollaban allí: Bar sol de Oriente, Sector de la Puerta Inglesa, Plazuela San Ignacio, iglesia San José como muestra la figura 106; los turistas tienen

como punto de referencia lugares diseñados en los últimos años para ellos. Atractivos como los medios de transporte, (tranvía y cables), sitios de turismo asociados a la violencia: Villa Sierra (Línea H del Metrocable) y lugares para el consumo (Mercados del tranvía, centro comercial La Central) como se ilustra en la figura 107.

Este fenómeno se profundiza gracias a otra contradicción: una gran masa de turismo en el mundo que busca los centros tradicionales e históricos como: La candelaria (Bogotá), el distrito cuatro (París), el Pelourinho (salvador de Bahía- Brasil), el centro de Arequipa (Perú) y corredores como Ayacucho o el barrio Prado⁴⁶ en Medellín. Por tanto, el Capital en su proceso de expansión debía buscar ciudades (países de capitalismo tardío) donde tumbar y construir la ciudad moderna para generar más lucro. En este proceso la dialéctica viejo nuevo se impuso con más fuerza y se configuró como una nueva apuesta por acelerar los procesos de proletarización o des ruralización del mundo para la obtención de mayor ganancia en este tipo de ciudades. Así lo señala Wallerstein (1999, p.20), al describir el interés del capitalista y la reacción de la población obrera que obliga a la relocalización del capital:

¿Dónde es posible encontrar ahora unidades poco proletarizadas? En la ubicación y reubicación continua de las producciones, buscando áreas donde haya una gran población rural que vivía un poco al margen de la economía monetarizada, pero implicada en esta y lista para aceptar un salario submínimo, que se queda como realidad durante 30 o 50 años. En un momento dado en esta ciudad o pueblo lejano la gente comienza a comprender las posibilidades de la acción política y comienza a “sindicalizarse” y a exigir un salario mayor, más realista. Por eso, 30 años después de haberse instalado los capitalistas buscan otro lugar.

⁴⁶ Prado es un barrio que supone uno de los proyectos más ambiciosos para la Alcaldía de Medellín. Desde algunas administraciones pasadas buscan realizar intervenciones, con la ayuda del privado, como parques, hoteles y demás atractivos para turistas.

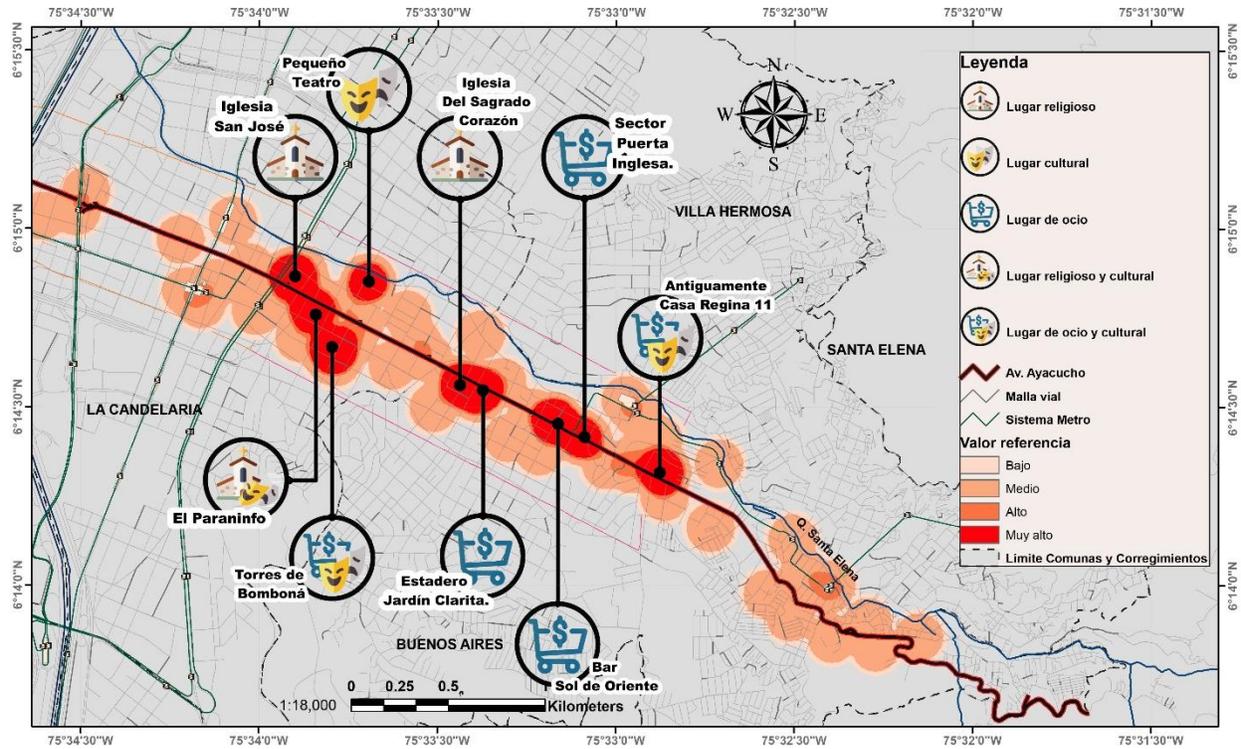


Figura 106. Referentes espaciales de los habitantes tradicionales en Ayacucho
Fuente: Autoría propia con bases en entrevistas a habitantes tradicionales

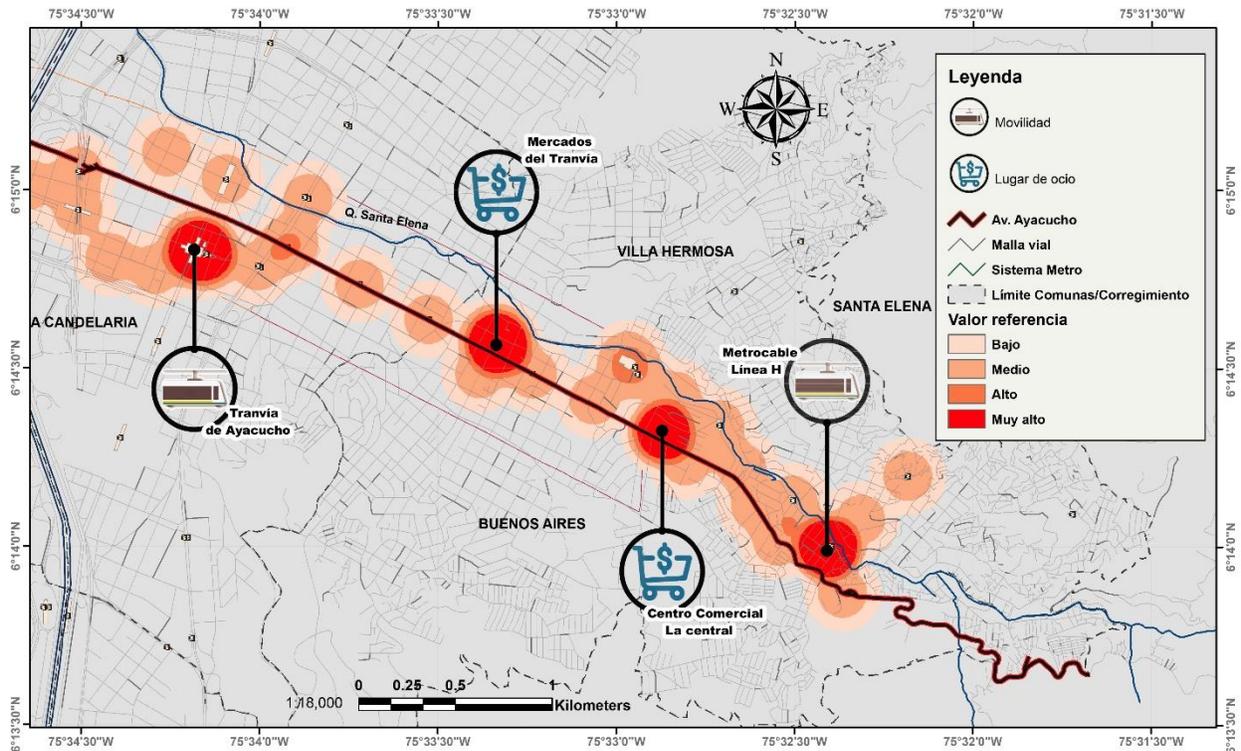


Figura 107. Referentes espaciales de los turistas en Ayacucho
Fuente: Autoría propia con base en entrevistas a turistas nacionales e internacionales.

Ahora bien, como se mencionó anteriormente, no solo la infraestructura se ve sometida a estas presiones, sino los mismos habitantes tradicionales se ven desplazados por habitantes nuevos que cuentan con las condiciones económicas para vivir en espacios como estos. En Ayacucho, estas tensiones se evidencian en acciones agresivas como el desplazamiento intraurbano al que se vieron sometido los habitantes de unidades residenciales que debieron ser demolidas producto de megaproyectos como el tranvía, el parque Bicentenario, los cables aéreos H y M que adelantaron agentes del Estado como la EDU y el Metro de Medellín (Mesa et al, 2018), pero también esconde diferentes niveles de sutilezas como los procesos de re-estratificación⁴⁷ a los que se ven expuestos los inmuebles luego de intervenciones del Estado. Como señalan algunos habitantes tradicionales y nuevos.

La estratificación si muy alta, porque igual como todo ha cambiado tanto, no es lo mismo que anteriormente que no eran barrios tan seguros, que uno decía, pues, eran como muy solos. Hoy en día también siguen siendo solos, pero se ve más organizado, más limpio, no sé. Pero sí ha cambiado mucho porque yo vivía en estrato tres y lo pasaron a estrato cinco, pero lo bajaron a estrato cuatro (El edificio en el que yo vivía anteriormente que es supremamente cercano). En el que vivo actualmente como es nuevo todavía no le han hecho planeación y me dice en los servicios que pendiente por planeación o algo así. [...] En el edificio anterior, Portal de San Ignacio, inicialmente me llegaron esos servicios costosísimos en un lugar que antes era estrato tres (Habitante nuevo de Ayacucho, entrevista personal, 07 de julio de 2020).

Estos procesos de valorización ya preocupaban a los habitantes de la comuna 9 desde el año 2014. Ya que como se señalaba en la tabla 3, aunque en esta comuna predomina el estrato 3, viene en ascenso la construcción de vivienda de estrato 4. Así lo señala la Alcaldía de Medellín (2015, p.86)

la percepción comunitaria con respecto a la oferta de vivienda nueva, según algunos líderes y lideresas participantes en los recorridos territoriales y talleres, es que ha aumentado en los últimos 12 meses. Hablan con preocupación de la transformación habitacional en sectores como Nacional, Cándamo y las Esmeraldas, donde se ha

⁴⁷ A pesar de que todos los agentes coinciden en la re-estratificación de las viviendas en Ayacucho, al señalar los precios se incrementaron considerablemente, no fue posible encontrar estudios que mostraran en qué proporción fue este incremento.

incrementado **la construcción de vivienda de estrato cuatro**. La comunidad considera que son pertinentes los proyectos de mejoramiento de vivienda para aquellos hogares que tienen piso en tierra o arena, debido al riesgo para la salud. De igual manera, consideran que el déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda en la comuna es una problemática que se ve agudizada ante la **valorización de los predios**, porque esto, incrementa el valor de las viviendas y hace cada vez menos asequible la compra de este bien.

Pese a esto, se identificó que los habitantes nuevos que valoran las condiciones de proximidad con el centro de la ciudad y los servicios que este ofrece cuentan con los recursos para costear la vida en este sector de la ciudad. Por otro lado, para algunos habitantes tradicionales que habitan estos lugares centrales el proceso de re estratificación supone un desafío que en muchos casos no pueden enfrentar y se ven expulsados producto del encarecimiento de la vida. Así lo explica la directora de la maestría en urbanismo de la UPB al hacer mención sobre la estratificación en Colombia y sus efectos:

[...] Al volverlo, que un sector de la ciudad tiene un tipo de estratificación y otros no, es un factor de segregación socio-espacial porque entonces si tus ingresos no son altos tu tienes que irte a vivir en una zona de la ciudad poco equipada, que tenga vías en mal estado, que no tenga transporte, que quede en la porra, que esté lejos de los hospitales, y que te sometes a convertirlo en guetos, a veces de delincuencia, de malas prácticas de vida donde tu sientes que no vas a puedes rescatar a tus hijos, donde las dinámicas se convierten en un círculo vicioso de lo que no queremos que pase en la ciudad. [...] Entonces lo que hace es que si la ciudad mejora en un sector expulsas la población que había porque los tributos urbanos cambian y ya no van a poder pagarlos. Deberías poder permanecer ahí y poder pagar según el nivel de ingresos que tienes ¿por qué tienes que ir a vivir a otra zona de la ciudad? (Coordinadora de la maestría en urbanismo, comunicación por video llamada, 25 de julio de 2020).

Por tanto, como señala Sassen (2015), la expulsión de los habitantes tradicionales del territorio no es un efecto colateral eventual de este tipo de proyectos de infraestructura; es parte básica y estructural del renovado sistema de acumulación y reproducción de capitales, donde quienes expulsan son agrupaciones de actores poderosos, mercados, tecnologías y gobiernos.

Así pues, esta renovación no puede entenderse aislada a los procesos de gentrificación que son comunes en los centros de las ciudades, donde se generan las condiciones que obligan a los habitantes tradicionales a desplazarse de estas zonas para que ingrese el capital inmobiliario a especular con el suelo urbano:

Cuando ciertos agentes muy interesados en las inversiones y en el dinero se dieron cuenta que el suelo urbano era mucho más rentable -su especulación- que vender drogas o vender armas, se dedicaron a esto. Entonces hay una dinámica muy constante en las ciudades y que yo creo que le está pasando a nuestro centro. [...] Digamos que mi sensación es que hay fuerzas muy poderosas intentando hacernos sentir que no se puede vivir en el centro, que estar en el centro es malo, de manera que todas las propiedades del centro se devalúen y luego incluso en un eje tan prestigioso, tan importante y tan histórico con unos entornos como Ayacucho, al lado de la quebrada Santa Elena que es fundacional también, al lado del Paraninfo, unos sitios tan bonitos y como se ha pauperizado. Entonces la idea es que se deprima, que la gente venda muy barato y se vaya cansada de estar en esa locura de atracos, de tacos, de contaminación, de ruido, de ser un espacio de nadie y luego se hacen cosas maravillosas en los centros y se vende muy caro (Coordinadora de la maestría en urbanismos- UPB, comunicación video llamada, 25 de julio de 2020).

Esta visión la comparte el colectivo de cartografía crítica quien estudió el fenómeno de la gentrificación en el centro de Medellín (tramo uno y parte del tramo dos de Ayacucho), en sus diferentes etapas: Abandono, estigmatización, especulación, encarecimiento, expulsión y comercialización descritas en la figura 108; el estudio señala cómo se da este proceso de manera progresiva y diferencial en los diferentes tramos del centro de la ciudad y muestra a Ayacucho como uno de los ejes afectados.



Figura 108. Convenciones y descripción de las etapas del proceso de gentrificación.

Fuente: Laboratorio de cartografía crítica. Recuperado de: <http://cartolabmed.blogspot.com/p/gentrificacion.html>

Así pues, al revisar detenidamente el mapa de gentrificación de las áreas centrales de la ciudad de Medellín (figura 109), se observa que en el tramo uno, en el área de los clústeres estratégicos, hay una propensión a la especulación y la comercialización de predios, contiguo a este se encuentra una zona de degradación y precarización donde se evidencia una presión por la expulsión de los habitantes de esta zona. Así mismo, en el límite entre el tramo uno dos, donde se concentra el sector histórico y tradicional coinciden la expulsión, el encarecimiento y la especulación. Por último, en la parte final del tramo dos donde hay una proliferación de vivienda en altura, donde el encarecimiento y la especulación son la tendencia.

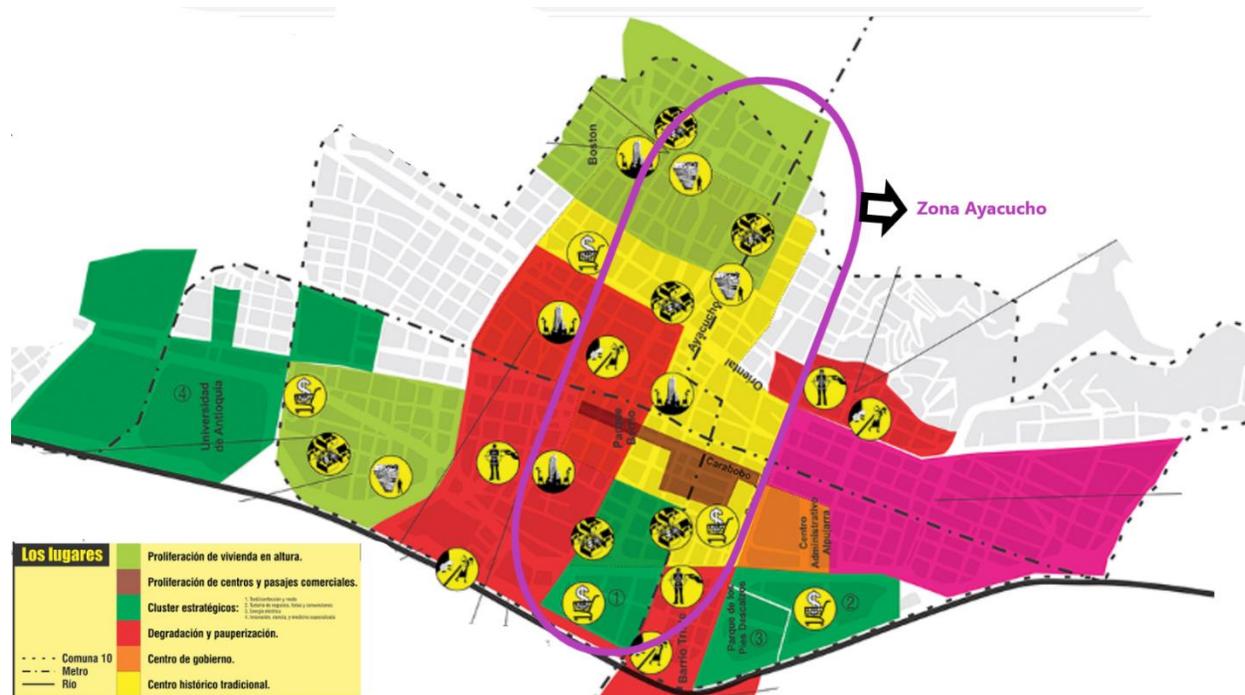


Figura 109. Mapa de gentrificación en las áreas centrales de Medellín. 2012

Fuente: Laboratorio de cartografía crítica. Recuperado de: <http://cartolabmed.blogspot.com/p/gentrificacion.html>

Este proceso coincide con la visión de algunos representantes del Estado como la gerente del centro quien realiza una aproximación al deterioro de este sector de la ciudad y a los procesos de “transformación” que se adelantan en la actualidad:

Yo pienso que el deterioro del centro lleva aproximadamente 30 a 35 años y se debe en gran medida a un abandono institucional, no solamente de los organismos de la administración y del Estado sino de instituciones que son muy importantes para las dinámicas de los territorios. El abandono de la vida, del uso residencial de cualquier territorio es definitivamente su carta de muerte, cuando en un sector no hay vivienda, no hay dolientes, no hay posibilidad de tener un control, o una vigilancia o una activación mejor del espacio público las 24 horas, los siete días de la semana e inevitablemente las fuerzas del mal, la ilegalidad, todo lo que es oscuro y oculto se va apoderando de lo que no tiene presencia de otras formas de vida, [...] pero desde cuatro administraciones atrás han hecho cositas, es decir no empezamos desde cero (Museo de Antioquia, 12 de Agosto de 2020).

Sin embargo, toda esta novedad presenta un problema a largo plazo pues con el tiempo las infraestructuras construidas para atraer turistas experimentan un estancamiento, lo que refleja la incapacidad de reproducir indefinida y exponencialmente el capital (Harvey, 2014). Así lo muestra la experiencia empírica en ciudades que realizaron una transición en la segunda posguerra, donde se dio el proceso de desindustrialización y el auge del marketing urbano en la lógica neoliberal (Precedo, Orosa y Míguez, 2010). Así pues, estrategias materiales se estancaron e incluso mostraron decrecimiento, lo que pone en evidencia que estas prácticas en el marco de la dialéctica nuevo-viejo tienen un crecimiento vertiginoso en sus inicios, como el que experimenta actualmente Ayacucho. Sin embargo, tiene un punto de saturación y posterior estancamiento momento en que los gobiernos deben concentrarse en promocionar la ciudad a través de estrategias publicitarias (Precedo, Orosa y Míguez, 2010).

Por lo tanto, bajo esta lógica sería necesario reanimar este proceso nuevamente a través de la obsolescencia programada de la ciudad como mercancía, con la destrucción de este espacio y la producción de uno nuevo para poder continuar con la reproducción del capital, situación que en el contexto local ha sido una constante como lo explican Gelacio, Martínez y Wolf (2019), al

señalar que en la cultura antioqueña el imaginario de prestigio y progreso a través de toda nuestra historia moderna busca construir demoliendo previamente lo construido.

Otra posible salida al estancamiento que supone esta contradicción es, aunque de manera más violenta, la que explica Harvey (2014), al hacer referencia a la fijación de soluciones espacio temporales del capital en otras ciudades, situación que desencadenaría en una ola de miseria en la ciudad y que no estaría lejos de la realidad actual, dada la competencia entre ciudades que el mismo neoliberalismo ha generado.

En conclusión, el proceso de renovación para Ayacucho recién inicia. Aún falta que se den a conocer los planes parciales del macroproyecto Río-Centro, el cual supone un reto para el gobierno de turno dada el nivel de degradación y los múltiples intentos de “re-habitar y devolverle la vida al centro” entre otras propuestas, que se han trazado en planes y planes desde hace más de 30 años.

No obstante, el Estado sigue produciendo la ciudad y por tanto ya desplegó muchas de sus instituciones como la EDU y el Metro de Medellín a otros sectores como el corredor de la 80 donde el proceso de renovación continúa para que la ciudad se siga “transformando”. Aunque la realidad que develó la pandemia del COVID-19 mostró que la producción de la ciudad para el turista era una manera de estilizar la pobreza, pues con el confinamiento la ciudad se tornó en un espacio desolado y emergieron las condiciones de miseria de gran parte de la población que dependían de lo poco que esta actividad proveía para su sustento.

Consideraciones finales

Al revisar la configuración histórica, política, económica y social de Ayacucho, encontramos que este espacio tuvo un lugar predominante en la configuración de la ciudad pues actuó como vía de conexión con el oriente antioqueño y el resto del país a través de sus caminos hacia el río Magdalena, también se evidencia que en sus tramos uno y dos, se perfiló, por su cercanía a la plaza principal -hoy Parque Berrio- como el lugar de asentamiento de las clases privilegiadas, en una época donde las leyes de segregación estaban vigentes, lo que obligó a la población de negros, mulatos y mestizos a desplazarse a la periferia.

Por su parte, el proceso de industrialización que experimentó la ciudad a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, trajo consigo importantes instituciones como la Escuela de Minas y la Sociedad de Mejoras Públicas, que materializaron, entre otros proyectos, el Ferrocarril de Antioquia, el tranvía eléctrico (1921-1951) y distintas obras de ornato que buscaban deshacerse de los aires pueblerinos de la ciudad y entrar en un proceso de modernización del cual Ayacucho fue protagonista con obras como la canalización de la quebrada Santa Elena, la arborización, entre otras.

Así mismo, esta calle vivió un proceso de relocalización de la élite citadina que se trasladó mayoritariamente al barrio Prado en el año 1926. Al mismo tiempo, se emprendió un cambio de arquitectura en los tramos uno y dos, pues se demolieron las casas de bahareque para dar paso a las casas republicanas: primer “arquitecturicidio” en Ayacucho. Situación que, en la actualidad se da con el proceso de renovación urbana que adelanta la administración municipal a través de instituciones como el Metro de Medellín, la EDU, el ISVIMED, así como la incursión del capital inmobiliario-financiero. De esta manera, las casas de estilo republicano ceden paso a nuevos edificios residenciales y negocios dedicados al consumo.

Por su parte, los tramos uno y dos vieron su ocaso luego de la construcción de la Avenida Oriental y el traslado de las instituciones estatales a la Alpujarra, producto del Plan Piloto de 1948. De esta manera, el centro perdió su protagonismo y poder de convocatoria. Paralelamente, el tramo tres fue producto de constantes migraciones producto de los diferentes fenómenos sociales, políticos y económicos de la sociedad antioqueña como el proceso de industrialización que experimentaron las ciudades latinoamericanas en las primeras décadas del siglo XX, la violencia bipartidista y las guerras entre Estado, guerrillas y grupos paramilitares que generaron una ola de población rural a las metrópolis.

Frente a estos fenómenos, la posición del Estado más allá de contemplar un plan de intervención, buscaba la erradicación de estos asentamientos “informales, piratas e ilegales”, situación que prevaleció hasta la llegada del PRIMED que contempló la intervención de estos barrios “subnormales” a través de estrategias urbanísticas focalizadas y con un objetivo claro: Producir la ciudad como atractivo de inversionistas y turistas. Todo esto dentro de un contexto neoliberal que cobraba fuerza en la década de 1990 en el país.

Desde entonces Ayacucho fue foco de varios planes de movilidad, Planes Parciales (PP), Proyectos Urbanos Integrales (PUI), Planes de Desarrollo, Planes de Ordenamiento Territorial, entre otros instrumentos de planeación que son producto de la visión estratégica y de city marketing que han adoptado las administraciones locales para producir la ciudad, es decir el espacio fue concebido desde la administración local bajo una lógica empresarial. En consecuencia, este espacio se convirtió progresivamente en un corredor urbano atractivo para que el capital inmobiliario financiero desarrollara proyectos residenciales y comerciales especialmente en los tramos uno y dos, ya que , estos planes se articulan para reeditar la estética

de este eje para convertirlo en vitrina de murales, museos y medios de transportes de última generación es decir se afecta tanto el espacio concebido como el espacio percibido.

Paralelamente, estos planes de intervención local se articulan a los planes regionales que buscan re-potencializar el corredor como eje de conexión vial con el altiplano oriente, luego que perdiera su protagonismo después de la construcción de vías alternas para acceder a el aeropuerto José María Córdoba. Así, los proyectos de infraestructura como el Túnel de Oriente y el plan diagnóstico Diamante de Medellín que contempla la creación de una Súper Ciudad, se articulan a la planeación de Ayacucho.

En consecuencia, instituciones como el Metro de Medellín concibieron en el plan maestro 2006-2020 la construcción del tranvía de Ayacucho en parte del tramo que antes ocupó el tranvía de 1921-1951 e incorporó otros sistemas de transporte de mediana capacidad (cables aéreos) línea H y M como medidas para la integración regional en la lógica de mejorar la competitividad de la ciudad.

En esta línea es posible evidenciar los agentes que han producido a Ayacucho. Así pues, desde la configuración de la ciudad a través de este eje ha existido una preocupación de la élite antioqueña por posicionar a Medellín como referente en el país. Por un lado, a inicios del siglo XX la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP), se destacó con ideas que prevalecen hasta nuestros días en slogans y marcas como “La Cultura metro” y “Medellín la más educada”. Así mismo, la escuela de minas con sus ingenieros que materializaron varios proyectos de intervención urbana.

En la actualidad, emporios económicos como el Grupo Antioqueño y el Comité Intergremial de Antioquia son los principales exponentes del capital inmobiliario financiero en la ciudad, los cuales buscan perpetuar el protagonismo de la ciudad con un interés claro: ampliar sus capitales en la ciudad y expandirse a nivel internacional, para este fin ejercen presión sobre

el Estado para que viabilice sus intereses aduciendo a ideas de crecimiento económico y generación de empleo.

Por su parte el Estado consciente de su papel en la configuración de la ciudad como una plataforma de competitividad hace presencia con instituciones como la EDU, el Metro de Medellín, EPM y el ISVIMED, como se señaló anteriormente. Estas empresas bajo la lógica económica han impulsado la “transformación” de la ciudad con un alto costo social como el desalojo, el desplazamiento intraurbano de población vulnerable (clase obrera), que más allá de gozar de los beneficios, se convierte en víctima del “desarrollo” de la ciudad. Así, el Estado se convierte en viabilizador de proyectos privados pues su rol en el mundo globalizado y neoliberalizado es competir por la atracción de inversión extranjera y de turistas garantizando la reproducción del capital, aunque esto implique la destrucción de las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad y la negación de sus derechos.

Respecto a los grupos sociales en Ayacucho, si bien sus intereses son heterogéneos, marcados principalmente por el estrato socioeconómico, se observa una tendencia de los habitantes tradicionales a resistir en el territorio y a exigir una compensación justa por las viviendas expropiadas. Por otro lado, algunos habitantes nuevos y tradicionales que gozan de mejor estrato socioeconómico perciben un mejoramiento en su calidad de vida y disfrutan de los nuevos servicios que se ofertan en el sector. No obstante, tanto antiguos como nuevos habitantes ven con preocupación los procesos de valorización de los predios y el cambio de estrato de viviendas, especialmente en la comuna 9, Buenos Aires, lo cual supone un riesgo de expulsión de estos. Así, el espacio vivido, el de las pasiones, de los sueños, de los recuerdos se ve amenazado por un espacio mercantilizado donde la lógica del valor de cambio se superpone a la de uso.

Por su parte, tanto vendedores formales como informales buscan permanecer en el espacio durante y después de la intervención de las instituciones del Estado y el capital inmobiliario-financiero, aunque perciben que estos buscan un nuevo tipo de estética que se centra más en el consumo para el turista, situación que requiere no solo la inversión de grandes capitales sino abandonar muchas de las formas tradicionales locales para responder a los intereses internacionales.

Esta oposición entre los intereses de los agentes que producen Ayacucho, genera una serie de contradicciones, ya que, por un lado, unos agentes buscan configurar la ciudad para la reproducción del capital (el Estado y el capital inmobiliario-financiero), mientras otros ven en este espacio el lugar de la reproducción social de la vida (clase obrera que habita tradicionalmente este espacio, vendedores formales, informales y transeúntes). Estas contradicciones se profundizan dado el momento histórico (1990-2020), donde la lógica neoliberal acelera la financiarización de la economía, la liberalización de mercados, el fortalecimiento de la globalización, entre otros fenómenos que desencadenan en la mercantilización de la vida misma.

Por tanto, Ayacucho en su singularidad, pero a la vez como reflejo del sistema económico global se convierte en un espacio contradictorio, ya que, por un lado, los gobiernos locales buscan configurar la ciudad como una plataforma de competitividad, pero niegan las necesidades básicas de la población local. Esta situación va ligada a otra contradicción que actúa como justificación de la primera: producir Ayacucho y la ciudad para el turismo y la inversión extranjera. Esta estrategia, según el discurso estatal y del privado garantizará más empleo y, por tanto, mejor calidad de vida. Sin embargo, los datos muestran que, más allá de solucionar estas problemáticas promueven la concentración de riqueza en un número reducido de compañías que

ven en la precarización laboral la oportunidad para ampliar sus ganancias por medio de la evasión de impuestos.

Así mismo, una de las necesidades básicas de la población: la vivienda, se encuentra en medio de una contradicción dialéctica que enfrenta el índice de vacancia, el déficit habitacional y el desalojo que produce el desarrollo producto de la renovación urbana en las áreas centrales de la ciudad (tramo uno de Ayacucho). En este orden ideas, estos sectores se convierten en zonas de especulación inmobiliaria donde se le niega a la población de ingresos medios y bajos grandes superficies de tierra vacante latente, a pesar que persista un déficit habitacional en la ciudad concentrado en estos estratos de la población.

Paradójicamente, estas zonas centrales se destinan para proyectos privados que solo pueden adquirir las clases más privilegiadas de la sociedad (estratos 5 y 6) e inversionistas que buscan desarrollar proyectos comerciales y residenciales. Llama la atención que, a pesar de que existen herramientas en los Planes Parciales que consideran la construcción de vivienda de interés social y prioritario en estos sectores, tanto el sector público como privado proponen el traslado de estas obligaciones a otros sectores de la ciudad aduciendo a el alto valor del suelo en la ciudad.

Por otro lado, producto de la intervención de agentes del Estado como la EDU y el Metro de Medellín los habitantes tradicionales que habitaban estas zonas se ven despojados de sus viviendas y obligados a retirarse a otras zonas periféricas, lo que los excluye de este “desarrollo”. Con esto se amplía la contradicción entre la ciudad formal e informal donde por un lado se percibe una ciudad planificada, con necesidades básicas satisfechas como la educación y el empleo, mientras se en otros sectores como el tramo tres de Ayacucho se observa otra ciudad

de trabajadores informales, habitando en áreas no planificadas, con riesgo de desastre y con unas tasas de educación universitaria y empleo mínimas.

Esta segregación socio espacial se agudiza, ya que el mercado informal no garantiza las condiciones para que estos trabajadores accedan a una vivienda digna a través del sistema financiero, esto a pesar de que existen instituciones como el ISVIMED, que en el discurso deben garantizar el acceso a la vivienda de esta población vulnerable. No obstante, sus acciones se concentran en la población reubicada por obra pública, mientras que la provisión de vivienda queda en manos del sector privado que tiene en esta necesidad básica un medio para ampliar su capital.

Así mismo, la última contradicción que subraya este estudio muestra como con las acciones de renovación que adelantó el Metro de Medellín, la EDU y el capital inmobiliario-financiero obedecen a un proceso de gentrificación que esconde diversas sutilezas entre lo viejo y lo nuevo. Por un lado, los nuevos formatos de negocio en el corredor responden a una estética y poseen un músculo financiero que desplaza a los negocios tradicionales. Así mismo, la producción del espacio responde a una nueva población: habitantes nuevos con mejores ingresos, y a los turistas, donde los intereses de estos últimos se anteponen a los de los habitantes tradicionales que no cuentan con los recursos para responder a esta presión. De esta manera no sólo se demuelen las casas republicanas de principios del siglo pasado, sino que se busca reemplazar intencionadamente la población tradicional por un nuevo tipo de habitante.

Finalmente, gracias a esta investigación es posible plantear algunos temas y abrir otras líneas de investigación que, debido al tiempo de la investigación, a la situación en la que se desarrolló el proceso de recolección de información (pandemia) y al nivel de complejidad que demandaba requieren ser abordados en otra investigación. Por un lado, sería interesante caracterizar las formas de apropiación del

territorio en relación con los paraísos fiscales, revisando determinadas inversiones en servicios y equipamiento en espacios como Ayacucho o en otros sectores de la ciudad.

Así mismo, sería interesante desarrollar un acercamiento a la producción del espacio en el corredor de la 80, el cual se constituye en un espacio de interés de las instituciones del Estado y el capital inmobiliario en la actualidad. En este espacio se podrían estudiar temas como las nuevas herramientas que estos agentes están implementando, así como una revisión exhaustiva al cumplimiento a la política pública de protección a moradores que se reglamentó recientemente.

Por último, otro de los estudios que se puede sugerir a partir de esta investigación es la revisión del capital inmobiliario-financiero en la ciudad para entender la “democratización del capital”, ya que, al indagar se encuentra que la promesa de este es ofrecer la posibilidad de invertir sumas pequeñas de dinero en diferentes inmuebles que garanticen mejores rentas, esto a diferencia de la inversión en inmuebles por compra directa que supone más riesgos para el inversor.

En definitiva, quedan muchas líneas abiertas a desarrollar, otras contradicciones a explorar y la oportunidad de generar alternativas que superen la lógica del capital para garantizar que espacios como la calle Ayacucho sean ejemplo de un desarrollo justo e igualitario, donde se supere la premisa de explotación, desposesión y desarraigo como condición para garantizar el crecimiento. Esta situación se hace más apremiante pues la realidad social muestra un agotamiento del modelo neoliberal que más que develarse se profundizó con la pandemia del COVID-19, obligando a públicos y privados a pensar una vez más en el futuro que le espera a una humanidad cada vez más deshumanizada a través de la mercantilización de las diferentes esferas de la vida.

Referencias

- Abramo, P. 2003. A cidade da informalidade. O desafio das cidades latino-americanas. Ed. Sete Letras, Rio de Janeiro
- ACI Medellín. (2019). ¿por qué Medellín? Recuperado de: <https://www.acimedellin.org/wp-content/uploads/2020/05/pqm-esp.pdf>
- Agudelo, N. (2018). La diversidad urbana como variable de apropiación para analizar la pertinencia de las intervenciones en el espacio público. Caso de estudio: Corredor Urbano de Movilidad del Tranvía de Ayacucho. Tesis de Maestría en Urbanismo, Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín, Colombia.
- Alcaldía de Medellín. (2018). Memorias y Patrimonio. Recuperado de <https://patrimoniomedellin.gov.co/proyectos/barrio-prado/#prado-proyectos>
- _____. (2016). Proyecto Urbano Integral Nororiental. Recuperado de http://aprendeonline.udea.edu.co/lms/moodle/pluginfile.php/142744/mod_resource/content/0/PUI-NOR_Sistematizacion_metodologia_Noviembre-2006.pdf
- _____. (2015). Plan de desarrollo local /Comuna 9. Buenos Aires. Recuperado de: https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_15/InformacinGeneral/Shared%20Content/Documentos/comunas/COMUN_A_9_BUENOS_AIRES.pdf
- _____. (28 de noviembre de 2014). Acuerdo 42. Por medio del cual se adopta la Política Pública para los Venteros Informales en la ciudad de Medellín y sus familias. Gaceta oficial, Medellín, pp.01-08. Recuperado de: https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/astrea/docs/a_conmed_0042_2014.htm

- _____. (2010). Plan Estratégico Habitacional de Medellín 2020. Diagnóstico del sistema municipal habitacional. Recuperado de: <https://www.isvimed.gov.co/planhabitacionaldemedellin/wp-content/uploads/2019/08/P2020Azul-300x222.png>
- _____. (2009). Proyectos Urbanos Integrales- contra la exclusión y la desigualdad. Recuperado de: <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Nuestro%20Gobierno/Secciones/Programas%20y%20Proyectos/Documentos/2009/pui.pdf>
- _____. (2007). Plan de Desarrollo Local comuna 8 / 2008-2018. Recuperado de: <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeaci%C3%B3n%20Municipal/Secciones/Plantillas%20Gen%C3%A9ricas/Documentos/Plan%20Desarrollo%20Local/PDL%20COMUNA%208.pdf>
- _____. (2004, febrero 11). Decreto 0195 de 2004, “Por medio del cual se delega en el Secretario de Gobierno Municipal la función de expedir permisos para el funcionamiento de las venta ambulantes y estacionarias y se dictan otras disposiciones”. Medellín: Gaceta Oficial No. 2034, abril 2 de 2004.
- Álvarez, V. (04 de diciembre de 2018). Devolverle la vida al corazón de Medellín. El Colombiano. Recuperado de: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/centro-de-medellin-alcaldia-trabaja-por-recuperar-este-espacio-YE9754357>
- Álvarez, V. (1996). Poblamiento y población en el Valle de Aburra y Medellín. En Historia de Medellín. Vol. 1. Ed. por Jorge Orlando Melo. (p.p. 57-84). Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros.

- Alves, M. (2012). "De Marx a Mészáros: a inseparável relação entre o Estado e a reprodução do capital. En Marx, Mészáros e o Estado. Melo. E., Alves, M., Soares, M. (Orgs.) São Paulo: Instituto Lukács.
- Amnistía Internacional. (25 octubre 2019). Por qué estallan protestas en todo el mundo. Recuperado de: <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2019/10/protests-around-the-world-explained/>
- AMVA. (2009). Plan maestro de movilidad para la región Metropolitana del Valle de Aburrá. Medellín: AMVA. Recuperado de: <https://www.metropol.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>
- _____. (2007). Plan Metrópoli. (2008-2020). Medellín AMVA. Recuperado de: <https://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/plan-metropoli-2008-2020.pdf>.
- Angarita, P. (2003) Conflictos, guerra y violencia urbana: Interpretaciones problemáticas. Nómadas, 9, pp.96-104. http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas_19/19_9A_Conflictosguerrayviolencia.pdf
- Archivo Histórico de Medellín. (2014). Historias Callejeras. Primera edición. Medellín. Tragaluz editores.
- Badía, J. (1975). En torno a los grupos sociales, su jerarquía y la noción de estructura social. Revista de Estudios Políticos. (199):7-64. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1705254.pdf>
- Banrepcultural. (s.f). Lauchlin Currie. Recuperado de: https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Lauchlin_Currie#:~:text=El%20plan%20

de%20%22Las%20Cuatro%20Estrategias%22%2C%20presentado%20en%201971,y%201
a%20redistribuci%C3%B3n%20del%20ingreso.

Bedoya, A. (julio de 2016). El desarenadero. Universo Centro. Recuperado de:
<https://www.universocentro.com/NUMERO77/Eldesarenadero.aspx>

Betancur, J. (09 de septiembre de 2019). Ciudad del Este bajo la lupa por irregularidades. El
Tiempo. Recuperado de: [https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/ciudad-del-este-
bajo-la-lupa-por-irregularidades-408934](https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/ciudad-del-este-bajo-la-lupa-por-irregularidades-408934)

Bonet, J., Pérez, G. y Chiriví, E. (2016). Informalidad laboral y en la vivienda: primeros indicios
para las principales ciudades colombianas. Recuperado de:
[https://camacol.co/sites/default/files/documentos/Informalidad%20Laboral%20y%20en%20
0la%20Vivienda.pdf](https://camacol.co/sites/default/files/documentos/Informalidad%20Laboral%20y%20en%20la%20Vivienda.pdf).

Arévalo, M. (26 de abril de 2019). Los imperdibles del Mercado del Río. Recuperado de:
[https://www.elespectador.com/opinion/los-imperdibles-del-mercado-del-rio-columna-
852320/](https://www.elespectador.com/opinion/los-imperdibles-del-mercado-del-rio-columna-852320/)

Asobancaria. (2013). La internacionalización de la banca y los retos de supervisión consolidada,
2013. Recuperado de: [https://www.asobancaria.com/2013/10/07/edicion-920-la-
internacionalizacion-de-la-banca-y-los-retos-de-supervision-consolidada/](https://www.asobancaria.com/2013/10/07/edicion-920-la-internacionalizacion-de-la-banca-y-los-retos-de-supervision-consolidada/)

Bejarano, J. (1988). “Despegue cafetero, 1900-1928”. En Historia económica de Colombia,
Comp., José Antonio Ocampo. Bogotá: Editores Siglo XXI, pp.173-207

Beltrán, I., y Salcedo, E. (2007). Entornos generosos para el crimen: Análisis del narcotráfico en
Colombia. Borrador de Método. Recuperado de:
[https://www.researchgate.net/publication/4829585_Entornos_generosos_para_el_crimen
Analisis_del_narcotrafico_en_Colombia](https://www.researchgate.net/publication/4829585_Entornos_generosos_para_el_crimen_Analisis_del_narcotrafico_en_Colombia)

- Betancur, J. (10 de febrero de 2020). Contraloría de Medellín revela problemas en obras de Ciudad del Este. El Tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/contraloria-de-medellin-revela-problemas-en-obras-de-ciudad-del-este-460762>
- Blue Radio. (13 de febrero de 2018). La chunchurria más famosa de Medellín podría desaparecer. Recuperado de: <https://www.bluradio.com/medellin/la-chunchurria-mas-famosa-de-medellin-podria-desaparecer-169090>
- Botero, F. (1996). Cien años de vida en Medellín, 1890-1990. Medellín, Universidad de Antioquia.
- Bravo, J. (1991). Medellín: Análisis sobre su proceso histórico y su desarrollo urbano. Medellín, Concejo de Medellín.
- Buitrago, A. (s.f). Las Torres. Centro de Medellín. Recuperado de: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=246&type=A&idArt=247>
- Bustamante, C., y Naranjo, L. (2020). El sector turístico durante la pandemia del COVID-19, el impacto inmediato y la lenta recuperación. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/1uQJpNVMcFnwMDOSYfDSEMeBbUCOayUvw/view>
- Caballero, C., y Urrutia, M. (2006). Historia del sector financiero colombiano en el siglo XX: Ensayos sobre su desarrollo y sus crisis. Bogotá, Editorial Norma.
- Cammarata, E. (2006). El turismo como práctica social y su papel en la apropiación y consolidación del territorio. En América Latina: cidade, campo e turismo. San Pablo. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/coediciones/20100729093109/20cammar.pdf>

- Capdevielle, J. (2014). Espacio urbano y desigualdades: las políticas públicas y privadas en la ciudad de Córdoba, Argentina (1990- 2011). Cuadernos Geográficos. 56, (2). Recuperado de: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/2224/3062>
- Caracol radio. (12 de abril de 2018). Alerta por invasión de espacio público en centro de Medellín. Recuperado de: https://caracol.com.co/emisora/2018/04/13/medellin/1523579921_746418.html
- Carlos, A. (2014). La producción contradictoria del espacio urbano y las luchas por derechos. Revista Cidades, São Paulo. (19): 130-163. Traducción al Español por Instituto Mora. Recuperado de: <https://www.institutomora.edu.mx/Instituto/SiteAssets/CARLOSAFAC%204.pdf>
- _____. (1994). A (re) produção do espaço urbano. São Paulo: Edusp.
- Carmona, L. (2013). A estética da natureza e o processo de reprodução do capital nas áreas centrais de Medellín – Colômbia. Tesis de Doctorado en Geografía, Universidad Federal de Pernambuco. Recife, Brasil.
- Carvalho, D. (12 de octubre de 2018). El Metro de Medellín como operador Urbano. [Archivo de video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=fKBgQL4Gkk0>
- Castaño, R. (2002). Colombia y el modelo neoliberal. Recuperado de: http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/17535/ricardo_castano.pdf;jsessionid=87D99CEEDEF701BDF5DFA790D8A2E057?sequence=2
- Casas, Á. (1996) Medellín en el siglo XVIII. Valle de Mercaderes. En Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo. Septiembre- Diciembre 1989 (pp. 26-38): Cámara de Comercio de Medellín. Medellín, Colombia.

- Castaño, N. (2013). BIO 2030 Plan Director Medellín, Valle de Aburrá Alcaldía de Medellín– Área Metropolitana–Urbam EAFIT. ARQUITRABE, 3(5)
- Chacón, M. (09 de enero de 2019). Las ciudades del país a las que llegaron más extranjeros en 2018. RCN radio. Recuperado de: <https://www.rcnradio.com/colombia/las-ciudades-del-pais-las-que-llegaron-mas-extranjeros-en-2018>
- Clichevsky, A. (2002). Tierra vacante en ciudades latinoamericanas. Toronto, Webcom Ltd. Recuperado de: <https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/tierra-vacante-en-ciudades-latinoamericanas-full.pdf>
- _____. (2000). Informalidad y segregación urbana en América Latina: Una aproximación. CEPAL. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5712/S00100859_es.pdf;jsessionid=6CB76A5E22BC30A5B60D7F23E39050EC?sequence=1
- Cócola, A. (2016). La producción de Barcelona como espacio de consumo. Gentrificación, turismo y lucha de clases. En Cartografía de la ciudad capitalista. Recuperado de: https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/cartografia_web_2_0.pdf
- Cohen, S. (1988). Visiones de control social. Barcelona: PPU.
- Comité Olímpico de Colombia. (2014) Medellín 2010, IX Juegos Suramericanos. Recuperado de: <http://www.coc.org.co/memory-seats-sports/4th-asian-beach-games-phuket-2014/>
- Concejo de Medellín, Departamento Administrativo de Planeación (17 de diciembre de 2014). Acuerdo 48 de 2014. Revisión y ajuste al Plan de Ordenamiento Territorial-Medellín. Recuperado de: https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeD

[esarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2015/DTS_POT048/POT_20141123_IVb_Formulaci%C3%B3n.pdf](#)

_____. (2012). Sesión ordinaria. Acta 047 de febrero 23 de 2012. Recuperado de:
<https://www.concejodemedellin.gov.co/sites/default/files/2018-10/Texto-del-acta-047-de-febrero-23-de-2012.pdf>

_____. (2006). Acuerdo 46 de 2006. Revisión y ajuste al Plan de Ordenamiento Territorial-Medellín. Recuperado de:
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeaci%C3%B3n%20Municipal/Secciones/Informaci%C3%B3n%20General/Documentos/POT/ACUERDO%2046%20DE%202006_para_pdf.pdf

_____. (1999). Acuerdo 62 de 1999. Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín. Recuperado de:
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeaci%C3%B3n%20Municipal/Secciones/Servicios/Documentos/SITE/Derogados-1999/ACUERDO%2062_POT%20DEROGADO.pdf

Coriolano, L. N. M. T. (2006) “O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza”. Annablume Editora, São Paulo

Corrales, J. (2017). Evolución de los Fondos de Inversión Inmobiliaria en Colombia. Recuperado de: <https://www.asofiduciarias.org.co/wp-content/uploads/2017/10/jairo-alberto-corrales-asofiduciarias.pdf>

Correa, J. (2004). O espaço urbano. (4ª. edição). São Paulo. Editora Ática.

- Correa, N. (2016). El Teatro Bolívar y otros espacios para las representaciones escénicas en Medellín (1850 – 1950). *Historia y espacio*. (47): 41-65. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5839922.pdf>
- Coupé, F., Arboleda, E. y García, C. (2007). Villatina: algunas reflexiones 20 años después de la tragedia. *Gestión y Ambiente*. 10 (2): 32-52. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/13789/1/1410-6751-1-PB.pdf>
- Dabat, A. (2009). La crisis financiera en Estados Unidos y sus consecuencias internacionales. *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, Vol.40, No.157, pp. 39-74. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/118/11820087006.pdf>
- DANE (2019) Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018. Medellín, Antioquia. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/190709-CNPV-presentacion-medellin.pdf>
- _____. (s.f). estratificación socioeconómica. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/69-espanol/geoestadistica/estratificacion/468-estratificacion-socioeconomica>
- Dávila, L. (2016). Violencia urbana, conflicto y crimen en Medellín: una revisión de las publicaciones académicas al respecto. *Revista Criminalidad*, 58 (2): 107-121. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v58n2/v58n2a03.pdf>
- De León, A. (2018). Pueblo de papel: la producción social del territorio en el poblado industrial de Atenquique, México. *Íconos*, 61, 135-152. Recuperado de: <https://doi.org/10.17141/iconos.61.2018.3004>
- Díaz, J. (2009) Estado social de derecho y neoliberalismo en Colombia: Estudio del cambio social a finales del siglo XX. *Revista antropología y sociología Virajes*. No. 11, Enero -

Diciembre 2009, págs. 205 – 228. Recuperado de:
http://virajes.ucaldas.edu.co/downloads/Virajes11_8.pdf

Dinero. (21 de agosto de 2013). El fin del Upac. Recuperado de:
<https://www.dinero.com/edicion-impres/a/caratula/articulo/el-fin-del-upac/182444>

_____. (28 de mayo de 2004). Réstele al 4 x 1.000. El 4 x 1.000 afecta la rentabilidad de sus inversiones. Aprenda cómo reducir el impacto de este impuesto sobre sus finanzas. Recuperado de: <https://www.dinero.com/dinero-usted/edicion-impres/a/articulo/restele-4-x-1000/23231>

Diosa, L., Naranjo, N. (2017) Efectos de la implementación de un modelo de Project Finance en el Municipio de Medellín – caso de análisis Tranvía de Ayacucho. Tesis de Maestría en Administración Financiera (MAF), Universidad EAFIT, Medellín, Colombia

DNP. (2016) DNP premió los mejores Planes de Desarrollo Territoriales del país. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/Paginas/DNP-premi%C3%B3-los-mejores-Planes-de-Desarrollo-Territoriales-del-pa%C3%ADs.aspx>

_____. (2011). Elementos básicos del Estado colombiano Guía para autoridades territoriales y ciudadanía. Recuperado de:
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Guia%20Elementos%20Basicos%20Estado.pdf>

_____. (2004). Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Colombia. Recuperado de:
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3305.pdf>

- _____. (2002). Evaluación de la descentralización municipal en Colombia: balance de una década. Recuperado de: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/01_Libro.pdf
- Dodson, J. (2006). The “Roll” of the State: Government, Neoliberalism and Housing Assistance in Four Advanced Economies, *Housing. Theory and Society*, Vol.23, No4, pp.224-243, DOI: [10.1080/14036090601043540](https://doi.org/10.1080/14036090601043540)
- Duque, J. (03 de agosto de 2013) Tranvía de Ayacucho llegará desde Francia. *El Colombiano*. Recuperado de: https://www.elcolombiano.com/historico/tranvia_de_ayacucho_llegara_de_francia-GCEC_253948
- _____. (25 de Julio de 2010). La gente ya disfruta el Parque Bicentenario. *El Colombiano*. Recuperado de: https://www.elcolombiano.com/historico/la_gente_ya_disfruta_el_parque_bicentenario-LVEC_98003
- Duque, I. (2011). Bogotá: entre la identidad y el marketing urbano. En: Cuadernos de Geografía, *Revista Colombiana de Geografía*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 20, (1): 29-45. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rcdg/v20n1/v20n1a04.pdf>
- Echeverri, A. (2017). Morar, habitar, transformar. El caso de protección a moradores que permanecen después de la intervención urbanística del Tranvía de Ayacucho en Medellín (2013-2017). Tesis de Maestría en Gobierno y Políticas Públicas, Universidad EAFIT, Medellín, Colombia.

Echavarría, J. (2001) Colombia en la década de los noventa: neoliberalismo y reformas estructurales en el trópico. Vol. XX, n. 34, Bogotá, pp. 57-102. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/ceco/v20n34/v20n34a04.pdf>

Echeverría, M. (2009). ¿Qué es el Hábitat?: Las preguntas por el hábitat. Medellín: Universidad Nacional de Colombia

EDU. (30 de marzo de 2017). El centro de Medellín será el barrio de todos. Recuperado de: <http://www.edu.gov.co/site/actualidad/1693-el-centro-de-medellin-sera-el-barrio-de-todos>

_____. (19 de enero de 2017). Medellín se planifica en tercera dimensión. Recuperado de: <http://www.edu.gov.co/site/actualidad/1674-medellin-se-planifica-en-tercera-dimension>

El Colombiano. (03 de octubre de 2012). Historia que se une a la ciudad. Recuperado de: https://www.elcolombiano.com/historico/empresas_en_accion_la_edu_cumple_10_anos_construidos_con_pasion-DFEC_209857

_____. (s.f). En San Antonio se hizo pedazos el símbolo de la paz. Recuperado de: <https://www.elcolombiano.com/medellin-es-mas-que-pablo-escobar/bomba-parque-san-antonio>

El Mundo. (26 de agosto de 2016). ¿Qué son los planes parciales? Recuperado de: https://www.elmundo.com/portal/noticias/territorio/que_son_los_planes_parciales.php#.X-qd_9hKg2w

_____. Barrio Alejandro Echavarría. “Un Laureles chiquito”. Recuperado de: <https://www.elmundo.com/portal/resultados/detalles/?idx=173338>

- El Tiempo. (17 de julio de 2020). Gremio empresarial de Medellín acata, pero no comparte la cuarentena. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/gremio-empresarial-de-medellin-acata-pero-no-comparte-la-cuarentena-519192>
- _____. (03 de septiembre de 1997). Ocuparon 68 propiedades de Pablo Escobar Gaviria. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-622169>
- _____. (11 de junio de 1995). Bomba en Medellín deja 20 muertos y 99 heridos, Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-343371>
- Eslava, A. (2017). Políticos, técnicos y comunidades. Una visión institucional del Urbanismo social en Medellín. Medellín. Colección Académica.
- Evans, P. (2001). "¿El eclipse del Estado? Reflexiones sobre la estatalidad en la época de la globalización", en *Estado constitucional y globalización*, México, Porrúa/UNAM.
- Fernández de Castro, J. (2005). Una nueva concepción del municipio colombiano. (Tesis de maestría). Universidad Pontificia Javeriana, Bogotá, Colombia. Recuperada de: <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere7/DEFINITIVA/TESIS%2016.pdf>
- Ferreira, J. (2017). Cidade Ltda.: valorização do espaço e reprodução da metrópole para megaeventos. Tesis doctorado en Geografía. Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil. Recuperada de: http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/USP_3d71298243b6fdebc952b6e65b35a6b5
- FitzGerald, V. (1998) La CEPAL y la teoría de la industrialización. Revista CEPAL No 10, p. 47-61. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/12123>
- Flórez, G. (12 de abril de 2019). Así está el mapa de la inversión inmobiliaria en Colombia. El tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/como-esta-la-inversion-inmobiliaria-en-colombia-en-abril-de-2019-349214>

FLIP, (13 de diciembre, 2018). FLIP solicita a la Alcaldía de Medellín que rectifique sus afirmaciones sobre la investigación ‘Fico: el Alcalde vanidoso’. Recuperado de: <https://flip.org.co/index.php/es/informacion/pronunciamentos/item/2304-flip-solicita-a-la-alcaldia-de-medellin-que-rectifique-sus-afirmaciones-sobre-la-investigacion-fico-el-alcalde-vanidoso>

Forbes Colombia. (01 de agosto de 2020). ‘Billionaires’ de Wall Street aumentan su riqueza 40% en la pandemia. Recuperado de : <https://forbes.co/2020/08/18/editors-picks/billionaires-de-wall-street-aumentan-su-riqueza-40-en-la-pandemia/>

_____. (10 de marzo de 2020). La fórmula de Michel Olmi, el hombre detrás de Justo y Bueno, Tostao y Deliz. Recuperado de: <https://forbes.co/2020/03/10/negocios/la-formula-de-michel-olmi-el-hombre-detras-de-justo-y-bueno-tostao-y-deliz/>

Franco, S., Mercedes, C., Rozo, P., Gracia, G., Gallo, G., Vera, C., García, H. (2012). Mortalidad por homicidio en Medellín, 1980-2007. *Ciência & Saúde Coletiva*, 17(12), pp. 3209-3218. Recuperado de: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v17n12/06.pdf>

Franco, V. (2006). Centros de poder económico y político en Medellín: Dilemas estructurales y selectividad estratégica. *Revista Controversia* no. 186 (junio 2006). Bogotá: CINEP: 90-110. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/cinep/20100925011331/conflictoyreligioncentrosdepoderControversia186.pdf>

Fundación greater Medellín convention & visitors bureau. (2019). Informe de gestión 2019. Recuperado de: <https://bureaumedellin.com/greater/wp-content/uploads/2020/03/INFORME-DE-GESTION-2019-ASAMBLEA-BUREAU-MEDELLIN-2020-.pdf>

- Fundación Metrópoli-Cities Lab. (2019). Diagnóstico Integrado Claves de Futuro y Oportunidades en el Diamante de Medellín. Recuperado de: https://www.diamantemedellin.org/wp/wp-content/uploads/2019/12/Diagn%C3%B3stico-Integrado_Diamante-de-Medell%C3%ADn.pdf
- Galeano, E. (2004) Las venas abiertas de América Latina. Siglo XXI editores, México. Primera edición 1971. Recuperado de: https://static.telesurtv.net/filesOnRFS/news/2015/04/13/las_venas_abiertas_de_amxrica_la_tina.pdf
- Gallego, E., Muñoz, E. y García, G. (2018). Análisis Espacial de la Informalidad Laboral a Nivel Intra-urbano. *Sociedad y Economía*, (35), 9-31. Recuperado de <https://doi.org/10.25100/sye.v0i35.5647>
- Gelacio, J., Martínez, H. y Wolf, G. (2019). La ciudad como espacio urbano neoliberal – planteamientos sobre la planificación del territorio en la ciudad de Medellín. *El Ágora USB*. 19 (2). 521-536. Recuperado de: DOI: 10.21500/16578031.439
- Ghulyan, H. (2019) Lefebvre's Production of Space in the Context of Turkey: A Comprehensive Literature Survey. *SAGE Open*, July-September 2019, pp. 1–14. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/335426831_Lefebvre's_Production_of_Space_in_the_Context_of_Turkey_A_Comprehensive_Literature_Survey
https://www.researchgate.net/publication/335426831_Lefebvre's_Production_of_Space_in_the_Context_of_Turkey_A_Comprehensive_Literature_Survey
- Gil, H. (1989). Lo que va de la urbanización al urbanismo. *Revista antioqueña de Economía y desarrollo*, 97-110.

- Giraldo, J. y Preciado, A. (2015). Medellín, from Theater of War to Security Laboratory. *Stability*, 1(4), 1-14.
- Golub, Ph. (2010). Las capitales del capitalismo. De las ciudades-estado a la ciudad global. En *Monde Diplomatique* (Ed.), *Las capitales del capitalismo. Ciudades. Urbanismo y desastre en Chile* Santiago: Editorial Aún creemos en los sueños: 25-30.
- Gómez, J. (2012) Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930, *Historelo, Revista de historia Regional y Local*. Vol 4, No. 7 / enero - junio de 2012. Medellín-Colombia (p.p. 112-127)
- González, L. (2018) *Ensayos inútiles sobre historia urbana de Medellín*. Fondo editorial UNAULA, Medellín, Colombia.
- _____. (2015). Ayacucho de puertas para fuera. En el libro de los barrios. Medellín, Universo centro. 118-125. Recuperado de: https://www.universocentro.com/Portals/0/PDF/Libro_Barrios-Def_baja_indv.pdf
- _____. (2014) El Medellín futuro o el ángel del progreso, *Revista Universidad de Antioquia*, (317): 93-101
- _____. (2013) La transformación urbana de Medellín: El tranvía de Ayacucho. *Revista Universidad de Antioquia*, (314), 94-110. Recuperado de: <https://revistas.udea.edu.co/index.php/revistaudea/article/view/18450>
- González, R. y Muñoz, P. (2017). El turismo como catalizador de la pobreza. Trabajo turístico y precariedad en Cozumel, México. Alba Sud Editorial, Barcelona.
- Goonewardena, K. (2011). Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y el Estado. *Urban.* (02): 25-39. Recuperado de: <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/1488/1985>

Gottman, J. (1961). *Megalopolis (The Urbanized Northeastern Sea-board of the United States)*.
Cambridge: MIT Press.

Grupo Bancolombia. (09 de septiembre de 2019). Fondos inmobiliarios: dinamizando el sector construcción. Recuperado de:

<https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/especiales/sector-construccion-colombia-2019/fondos-inmobiliarios-sector-construccion>

Grupo Mercadeo (22 de abril de 2020) Colombia- EL Hueco: una guía para el área de compras más barata en Medellín. Recuperado de: <https://www.grupomercadeo.com/colombia-el-hueco-una-guia-para-el-area-de-compras-mas-barata-en-medellin/>

Guevara, D. (16 de julio de 2019). Una mirada al último siglo del sector financiero en Colombia. Recuperado de: <https://www.portafolio.co/economia/una-mirada-al-ultimo-siglo-del-sector-financiero-en-colombia-531602>

Harvey, D. (2020). *Anti-capitalist politics in times of COVID-19*. Recuperado de: <https://jacobinmag.com/2020/03/david-harvey-coronavirus-political-economy-disruptions>

_____. (2014) *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Quito. Traficantes de sueños.

_____. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid.

Ediciones Akal

_____. (2012). *Las raíces urbanas de las crisis financieras*. En M. Belil, J. Borja & M. Corti (Eds.), *Ciudades, una ecuación imposible*. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades, pp. 321-358.

_____. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Ediciones Akal.

_____. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*, Oxford, Oxford University Press.

- _____. (2005b) El “Nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. Recuperado de:
<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- _____. (2005c) “A produção capitalista do espaço”. Annablume, São Paulo
- _____. (1990). Los límites del capitalismo y la teoría marxista, (1ra edición en español)
México. Fondo de Cultura Económica.
- _____. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban
Governance in Late Capitalism, Geografiska Annaler B, Vol 71, No 1, pp. 3-17.
- Helios. (26 de septiembre, 1908). “De teatro”, p.2
- Henao M. (2011). Análisis del proceso de producción privada de Vivienda de Interés Social
(VIS) en Colombia en el periodo 2007-2010 a partir del Macroproyecto de Interés Social
Nacional Ciudad Verde. Recuperado de:
<https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2633/10101822%2005-2011.pdf?sequence=13>
- Insuasty, A. (14 abril de 2020). Con política, pero sin protección. Moradores, Medellín.
Kavilando. Recuperado de: <https://kavilando.org/lineas-kavilando/observatorio-k/7642-con-politica-publica-pero-sin-proteccion-moradores-medellin>
- ISVIMED. (23 de Julio de 2020). Medellín de Propietarios, Medellín Futuro: ambicioso plan de
vivienda del alcalde Daniel Quintero. Recuperado de:
<http://isvimed.gov.co/noticia/medellin-de-propietarios-medellin-futuro-ambicioso-plan-de-vivienda-del-alcalde-daniel-quintero/>
- _____. (06 de mayo de 2020) Entrevista Televid. [Archivo de Video] Recuperado de:
https://www.youtube.com/watch?v=5UuYj6_xAmQ

- _____. (2019). Plan Estratégico Habitacional de Medellín PEHMED 2030. Diagnóstico del Sistema Municipal Habitacional. Recuperado de: https://drive.google.com/open?id=1AN_RGJWuUrla0Tk0nXNC1fsVmeQ3hYS3
- _____. (2012). Plan Estratégico Institucional. Recuperado de: <http://isvimed.gov.co/wp-content/uploads/2016/12/direccionamiento-estrategico-isvimed-v2.pdf>
- Itaú Colombia. (11 de junio de 2020). Tendencias y perspectivas del sector inmobiliario en Colombia. [Archivo de video]. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=KXAMZUZknIU&t=904s&ab_channel=Ita%C3%BA
[Colombia](#)
- Jameson, F. (2005). La lógica cultural del capitalismo tardío. Centro de Asesoría de Estudios Sociales, Madrid. Recuperado de: http://www.caesasociacion.org/area_pensamiento/estetica_postmaterialismo_negri/logica_cultural_capitalismo_tardio_solo_texto.pdf
- Jaramillo, A. (2011). Acerca de los estudios sobre conflicto armado y violencia urbana en Medellín. En Giraldo, J. Economía criminal en Antioquia: Narcotráfico (pp. 63-134). Medellín: Universidad Eafit, Fundación Proantioquia y Empresa de Seguridad Urbana
- Jaramillo, C. (2017). El corredor del río en el modelo de ocupación territorial de Medellín. Análisis de riesgos y oportunidades en la gestión futura de los Macroproyectos del corredor del Río del Acuerdo 48 de 2014, frente a la materialización del Modelo de Ocupación de la Ciudad. (Tesis de maestría). Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia. Recuperada de: <https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/4956/Corredor%20r%C3%A>
[Do%20modelo%20ocupaci%C3%B3n%20territorial.pdf?sequence=1&isAllowed=y](#)

- Jaramillo, S. (2017b). El papel del mercado del suelo en la configuración de algunos rasgos socio espaciales de las ciudades latinoamericanas. *Territorios*, No. 2, p. 107-129.
Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/5689>
- Jaramillo, G. (2012) La Estación Medellín y la arquitectura republicana en Colombia, *Iconofacto*. Vol. 8, N° 11, pp. 96 - 116.
- Jiménez, D. (09 de febrero de 2018). San Ignacio: tertulia, patrimonio y cultura. *Centrópolis*.
Recuperado de: <https://www.centropolismedellin.com/san-ignacio-tertulia-patrimonio-cultura/>
- Jiménez, G. (07 de septiembre de 2017). Dos nuevos centros comerciales se construyen en Medellín. *El Colombiano*. Recuperado de: <https://www.elcolombiano.com/negocios/centros-comerciales-pradera-sur-y-la-central-en-medellin-ED7252633>
- _____. (08 de enero de 2006). Fiebre de inversión en el sector de El Hueco. [skyscraper city].
Recuperado de: <https://www.skyscrapercity.com/threads/el-hueco-medell%C3%ADn-centro-comercial-hollywood.304042/>
- La Central. (25 de abril de 2018). El tranvía, la mejor opción para viajar y comprar. Recuperado de: <https://www.lacentral.com.co/blog/el-tranvia-la-mejor-opcion-para-viajar-y-comprar/>
- La República. (17 de julio de 2017). Los pioneros de las tiendas de descuento duro en Colombia.
Recuperado de: <https://www.larepublica.co/consumo/los-pioneros-de-las-tiendas-de-descuento-duro-en-colombia-2527081>
- Laval, C., y Dardot, P. (2013). *La nueva razón del mundo: Ensayo sobre la sociedad neoliberal*. Barcelona, Gedisa.

La Vanguardia. (01 de diciembre de 2019). Focos de protesta en todo el mundo. Recuperado de:

<https://www.lavanguardia.com/internacional/20191201/471950592846/focos-protestas-mundo.html>

Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. Colección entre líneas, (1ª.ed.), Madrid, Capitán Swing Libros, S. L. Primera edición: Paris, 1974.

(1991) Critique of Everyday Life Volume I: Introduction, London: Verso [edición original (1947) Critique de la vie quotidienne I: Introduction, Paris: Grasset].

_____. (1978). El derecho a la ciudad. (4a. ed.). Barcelona, Ediciones Península. Primera edición: Paris, 1968.

_____. (1972). La vida cotidiana en el mundo moderno. Madrid. Alianza Editorial.

_____. (1970). La révolution urbaine. París: Gallimard.

Lincoln, Y., Guba, E. (1985). Naturalistic inquiry. Thousand Oaks, CA: Sage.

Liu, F., Yu, W., Shan, H., y Jiang, S (2019) The Concept of Intelligent Interaction Design Based on the Perspective of the Production of Space. En HCI International 2019, Springer International Publishing.

Londoño, A., Higuera, A. y Pareja, D. (2017). Civismo en Medellín. Recuperado de:

<https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/3712/Articulo%20Civismo%20en%20Medell%C3%ADn.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Londoño, J. (2002). El modelo de colonización antioqueña de James Parsons. Un balance historiográfico. Fronteras de la Historia, 07: 187-226. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/833/83307007.pdf>

- Luchiari, M. (2001) “Urbanização turística: um novo nexu entre o lugar e o mundo”. En: Serrano, C.; Bruhns, H. & Luchiari, M. T. (Coord.) Olhares contemporâneos sobre o turismo. Papirus, Campinas, pp.105-130
- Madrid-Malo, M. (2005). Diccionario de la Constitución Política de Colombia. (3ª. ed.), Bogotá. Librería Ediciones del Profesional Ltda.
- Maricato, E. (2015). “La política urbana del Partido de los Trabajadores en el Brasil, De la utopía al impasse”, en Fernando Carrión y Paúl Ponce (Coord.), El giro a la izquierda: los gobiernos locales de América Latina, Fundación Friedrich Ebert, 5ª Avenida Editores, Café de las ciudades, UAM, México DF, México.
- Marroni, S., Domareski, T., Dos Anjos, F., Torres, L. (2019). El materialismo histórico dialéctico como base epistemológica para la investigación de la ciudad y la urbanización turística. Revista Estudios y Perspectivas en Turismo, 28, 372 – 392. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6871854>
- Martín, G. (2013). Medellín: Tragedia y resurrección. Mafia, ciudad y Estado 1975-2012. Bogotá, D. C.: Planeta.
- Martínez, P. (2014). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. Hallazgos. (23): 211-229. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/hall/v12n23/v12n23a11.pdf>
- Márquez, L. (2020). El capital inmobiliario-financiero y la producción de la ciudad latinoamericana hoy. Cadernos Metrópole, 22(49), 665-682. Recuperado de: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4901>

- _____. (2016). Acumulación del capital inmobiliario y apropiación social del espacio público en el Paseo de la Reforma, Ciudad de México. *Economía, Sociedad y Territorio*, XVI, (50): 71-101
- Márquez, L., y Pradilla, E. (2017). “La privatización y mercantilización de lo urbano”, en Daniel Hiernaux-Nicolás y Carmen I. González-Gómez, *La ciudad latinoamericana a debate. Perspectivas teóricas*, Universidad Autónoma de Querétaro, Querétaro, México
- Márquez, U. (2014). Valor de uso y espacio urbano: la ciudad como eje central de la conformación política, cultural y simbólica de las sociedades, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. 59, (22), 187-208. Recuperado de: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rmcyps/article/view/47729>
- Mayorga, J. (2016) Producción del espacio urbano en Bogotá: la ciudad de los centros comerciales y los conjuntos cerrados. *Revista Ciudades, Estados y Política*. Vol. 3 (3): pp.7-18.
- Medellín Travel. (06 de agosto de 2019). Descubre la transformación. Recuperado de: <https://medellin.travel/tour-item/descubre-la-transformacion/>
- _____. (04 de septiembre de 2017). ¿Cuáles son los sitios turísticos del dentro de Medellín? [Archivo de video]. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?time_continue=60&v=8EcHs9iBukg&feature=emb_title
- Medellín Cómo Vamos. (2020). Medellín: temas prioritarios a los que debería prestar más atención la administración municipal 2006-2019. Recuperado de: <https://www.medellincomovamos.org/sectores/agenda-ciudadana>

_____. (2018). Informe de Calidad de Vida Medellín 2018. Pobreza y desigualdad. Recuperado de:

<https://www.medellincomovamos.org/system/files/2020-04/docuprivados/Informe%20de%20Indicadores%20objetivos%20sobre%20c%C3%B3mo%20vamos%20en%20pobreza%20C%202018.pdf>

_____. (2018b). Informe de Calidad de Vida Medellín 2018. Empleo. Recuperado de:

https://www.medellincomovamos.org/system/files/2020-04/docuprivados/20190721_EMPLEO%20ICV%202018.pdf

Meethan, K. (1997) “York: managing the tourist city”. 30 d 14(6): 333-342

Metro de Medellín. (29 de septiembre de 2020). Expertos en economía de EAFIT evaluaron el efecto en los vecinos de intervenciones asociadas al transporte público en Medellín.

Recuperado de: <https://www.metrodemedellin.gov.co/al-d%C3%ADa/noticias-metro/artmid/6905/articleid/1419/expertos-en-econom237a-de-eafit-evaluaron-el-efecto-en-los-vecinos-de-intervenciones-asociadas-al-transporte-p250blico-en-medell237n>

_____. (2019). Los venteros que estarán en la futura Plazoleta Gastronómica de Ayacucho continúan formándose para hacer de este lugar un espacio de encuentro y buena atención.

Recuperado de: <https://www.metrodemedellin.gov.co/al-d%C3%ADa/noticias-metro/artmid/6905/articleid/1088/los-venteros-que-estar225n-en-la-futura-plazoleta-gastron243mica-de-ayacucho-contin250an-form225ndose-para-hacer-de-este-lugar-un-espacio-de-encuentro-y-buena-atenci243n>

_____. (18 de octubre de 2019). El Metro de Medellín es la empresa pública más admirada de Medellín y está entre las 20 organizaciones con mejor reputación de Colombia.

Recuperado de: <https://www.metrodemedellin.gov.co/alamys-2019/noticias/artmid/8805/articleid/1112/el-metro-de-medell237n-es-la-empresa->

[p250blica-m225s-admirada-de-medell237n-y-est225-entre-las-20-organizaciones-con-mejor-reputaci243n-de-colombia](https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/Images/Contenido/REVISTAS-OTROS/2015-Revista-Nuestro-Tranvia-15-09-2015.pdf)

_____. (2015). Nuestro tranvía. Revista Metro. Recuperado de:
<https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/Images/Contenido/REVISTAS-OTROS/2015-Revista-Nuestro-Tranvia-15-09-2015.pdf>

_____. (2013). Plan Maestro 2006-2030: Confianza en el Futuro. Recuperado de:
<https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/10/presentaci%c3%b3n-plan-maestro-metro-de-medell%c3%adn-2006-2030-confianza-en-el-futuro-2013.pdf>

_____. (s.f). Historia. Recuperado de:
<https://www.metrodemedellin.gov.co/qui%C3%A9nessomos/historia>

Mesa, N., Londoño, Daniel., Insuasty, A., Sánchez, D., Borja, E., Valencia, J., Zuluaga, H., Barrera, D., Pino, Y. (2018). Víctimas del desarrollo en Medellín: progreso y moradores en disputa. Recuperado de:
<http://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/kavilando/20190318011450/0.pdf>

Mészáros, I. (2002). Para Além do Capital- os fatos e sua interpretação marxista. São Paulo, Boitempo Editorial.

Migración Colombia. (03 abril de 2020). Más de 1 millón 825 mil venezolanos estarían radicados en Colombia. Recuperado de:
<https://www.migracioncolombia.gov.co/noticias/265-abril-2020/mas-de-1-millon-825-mil-venezolanos-estarian-ubicados-en-colombia>

Millán, A. (12 de diciembre de 2009) Historia de El Hueco que se convirtió en una marca. El Colombiano. Recuperado de:

[https://www.elcolombiano.com/historico/historia de el hueco que se convirtio en una marc a-HKEC 70700](https://www.elcolombiano.com/historico/historia-de-el-hueco-que-se-convirtio-en-una-marc-a-HKEC-70700)

Ministerio de Salud de Colombia. (06 de marzo de 2020). Colombia confirma su primer caso de COVID-19. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-confirma-su-primer-caso-de-COVID-19.aspx>

MinVivienda. (26 de mayo de 2020). Gobierno Nacional lanza ambiciosa estrategia con 200 mil subsidios para la compra de vivienda. Recuperado de: <http://www.minvivienda.gov.co/sala-de-prensa/noticias/2020/mayo/gobierno-nacional-lanza-ambiciosa-estrategia-con-200-mil-subsidios-para-la-compra-de-vivienda>

Montoya, L. (06 de noviembre de 2018). La imborrable huella de don Carlos Coriolano Amador. Recuperado de: <https://www.centromedellin.com/cronicas-del-centro/imborrable-huella-don-carlos-coriolano-amador>

Montoya, N. (2014). El Urbanismo Social: las tácticas de un Estado anfibio. Bitácora Urbano Territorial, 1, (24): 159-164. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/40232>

Montoya, P. (2013). Oasis San Ignacio. en El Libro de los parques, Medellín y su centro. Medellín, Secretaría de Cultura Ciudadana en coedición con Universo Centro.

Monsalve, M. (1937) Libro de actas del Muy Ilustre Cabildo de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín. Volumen No 1

Mora, M. (29 de junio de 2020). Infraestructura: esperanza tras la coyuntura. Bancolombia. Recuperado de : <https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/recuperacion-sector-infraestructura-tras-covid19>

- Mora, A., Serna, M., Serna, N. (2011). Las entidades bancarias en Colombia, consecuencia de un movimiento constante del sector bancario. *Revista MBA Eafit*, (2): 32-53
- Moreno, R. (2003). Conflicto y violencia urbana en Medellín desde la década del 90: algunas valoraciones. En *Violencias y conflictos urbanos: un reto para las políticas públicas*. Instituto Popular de Capacitación IPC: 190-232. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/ipc/20121210120342/conflicto.pdf>
- Múnera, L. (02 de septiembre de 2019). La sociedad de Medellín en la colonia. *El Mundo*. Recuperado de: <https://www.elmundo.com/noticia/Historia-de-Medellin-a-cuentagotas-13/377478>
- Museo de Antioquia. (12 de agosto de 2020). Centro y periferia. ¿Cómo habitar y liderar propuestas por el derecho a la ciudad en un espacio que congrega, a la par, el pulso vital de Medellín y todas las manifestaciones de exclusión? [Archivo de video]. Recuperado de: <https://www.facebook.com/museodantioquia/videos/centro-y-periferia/317425429499967/>
- Naranjo, G. (1992), *Medellín en Zonas*, Primera Edición. Medellín, Corporación Región.
- Nieto, J. (1995). Narco política en la actual coyuntura política colombiana. *Estudios Políticos*, 07. (08), 105-116. Recuperado de: <https://revistas.udea.edu.co/index.php/estudiospoliticos/article/view/15996>
- OPPCM. (2017). Las dificultades de los Planes Parciales de Renovación Urbana en Medellín. ¿Por qué no ha sido posible activar la gestión de la Renovación Urbana a partir del instrumento Plan Parcial en Medellín? Recuperado de: <http://oppcm.concejodemedellin.gov.co/sites/oppcm/files/2019-08/planes-parciales-renovacion-urbana-2017.pdf>

- Ochoa, L. (2004) Cosas viejas de la Villa de la Candelaria. Tercera edición, Medellín-Colombia. Instituto Tecnológico Metropolitano.
- OIT. (2018). Mujeres y hombres en la economía informal: Un panorama estadístico (Tercera edición). Recuperado de: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_635149.pdf
- _____. (2017). Informe Mundial sobre salarios 2016/2017. La desigualdad salarial en el lugar de trabajo. Recuperado de: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_541632.pdf
- _____. (2013). La economía informal y el trabajo decente: una guía de recursos sobre políticas , apoyando la transición hacia la formalidad. Ginebra. Recuperado de: https://www.ilo.org/emppolicy/pubs/WCMS_229429/lang--es/index.htm
- Oliveros, L. (2017). Del espacio público planeado a los espacios públicos vivos y vividos: consideraciones sobre la planeación del espacio público en Bogotá, (Tesis de maestría en Planeación Urbana), Universidad Pontificia Javeriana, Bogotá, Colombia. Recuperada de: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/40651>
- ONU-Hábitat. (2015). 1er reporte del estado de las ciudades de Colombia: Camino hacia la prosperidad urbana. Recuperado de: https://cpi.unhabitat.org/sites/default/files/resources/RECC_ONU-Habitat_2015.pdf
- _____. (2013). Estado de las ciudades del mundo 2012-2013: La prosperidad de las ciudades. Nairobi-Kenia.
- Ortiz, L. (2008). Antioquia durante la federación, 1850-1885. Anuario historia regional y de las fronteras. 13 (1): 59-81. Recuperado de: <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/109>

- Ospina, L. (1966). Una vida, una lucha, una victoria. Monografía histórica de las Empresas Públicas de Medellín. Medellín: EEPP de Medellín
- Osorio, D. (19 mayo de 2020). Tradicionales discotecas de Medellín anuncian cierre definitivo por el coronavirus. *El Colombiano*. Recuperado de: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/cierre-de-discotecas-en-medellin-por-el-coronavirus-EA13027388>
- Oxfam. (27 de julio de 2020). Aumentan los milmillonarios de América Latina a medida que la región más desigual del mundo se hunde bajo el impacto del coronavirus.
- _____. (20 de enero de 2020). Los milmillonarios poseen más riqueza que 4 600 millones de personas. Recuperado de: <https://www.oxfam.org/es/notas-prensa/los-milmillonarios-del-mundo-poseen-mas-riqueza-que-4600-millones-de-personas>
- _____. (2016). Desigualdad extrema y secuestro de la democracia en América Latina y el Caribe. Recuperado de: https://www-cdn.oxfam.org/s3fs-public/file_attachments/reporte_iguales-oxfambr.pdf
- Pareja, D. (20 de Mayo de 2016) Revivirán proyectos de en el centro de Medellín, *El Tiempo*, Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16598268>
- Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *Eure, URE (Santiago)*, 28(85): 89-119. Recuperado de: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500006
- Patiño, B. (1985) Riqueza, pobreza y diferenciación social en Antioquia durante el siglo XVIII. Medellín. Editorial Universidad de Antioquia.
- PEI. (s.f). Cesde Specialized-Medellín. Recuperado de: <https://pei.com.co/en/listing-detail/?listing=6719>

- Pérez, J., Patiño, J., Spera, G., García, J., Tarchópulos, D., Cardona, L. (2015). El Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín 2014: Un Modelo Territorial para la Intervención Estratégica. Recuperado de: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80323/97BCN_PerezJorge.pdf
- Perfetti del Corral, V. y Jaramillo, R. (1993). Cartografía urbana de Medellín 1790-1950: Concejo Municipal de Medellín. Comisión Asesora para la Cultura.
- Piedrahita, J. (1982) “Documentos y estudios para la historia de Medellín. Municipio de Medellín, Raíces Paisas (02 de septiembre de 2014) Recuperado de: <https://raicespaisas.wordpress.com/2014/09/02/caminos-de-antioquia-el-camino-del-nare/>
- Portafolio. (19 de junio de 2020). Balance y enseñanzas del primer día sin IVA en Colombia. Recuperado de: <https://www.portafolio.co/economia/balance-y-ensenanzas-del-primer-dia-sin-iva-en-colombia-541926>
- Posada, J. (2015) La promesa del capitalismo en Medellín (Colombia, 1939-1962). Historia crítica. No.57, pp.141-160. Recuperado de: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/full/10.7440/histcrit57.2015.08>
- Poveda, A. (2008). Planeación del Desarrollo. Programa administración pública territorial. Recuperado de: <http://esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2017/10/4-Planeacion-del-Desarrollo.pdf>
- Prada, F. (2018). Racionalidad representacional de la política de competitividad de la ciudad de Medellín. Ensayos de economía, 28(52):203-230. Recuperado de: <https://doi.org/10.15446/ede.v28n52.69116>
- Pradilla, E. (2018). Estado subsidiario, capital inmobiliario-financiero y ciudad neoliberal. Recuperado

de:https://www.researchgate.net/publication/335477224_Estado_subsidiario_capital_inmobiliario-financiero_y_ciudad_neoliberal#references

_____. (2010). “Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina”, *Cadernos MetrÓpole*, 24 (2), Observatorio das MetrÓpoles, Sao Paulo, Brasil.

_____. (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*, Miguel Ángel Porrúa Editor y Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México DF, México.

_____. (1995). El mito neoliberal de la informalidad urbana. En Coraggio, L., Pradilla, E., Ruiz, I y Unda, M. *Más allá de la informalidad*. (pp.29-52). Quito: CIUDAD. Recuperado de: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/5351-opac>

Precedo, A., Orosa, J. y Míguez, A. (2010). De la planificación estratégica al marketing urbano: hacia la ciudad inmaterial. *EURE*, 36. (108): 5-27. Recuperado de: DOI [10.4067/S0250-71612010000200001](https://doi.org/10.4067/S0250-71612010000200001)

PRIMED. (1996). *Una experiencia exitosa en la intervención urbana*. Colombia: Multigráficas Ltda.

Proyecto Constructor. (s.f). *Centro Comercial Megacentro Medellín*. Recuperado de: <https://proyectoconstructor.co/centro-comercial-mega-centro-medellin/>

Qian, J., Feng, D. y Zhu, H. (2012) “Tourism-drive urbanization in China’s small town development: a case study of Zhapo Town, 1986-2003”. *Habitat International* (36): 152-160

Ramírez, C. (2010). La inversión extranjera directa en Colombia. Años 1990-2009. *Saber, ciencia y libertad*,5,(2), 173-183. Recuperado de: <https://ideas.repec.org/a/col/000497/016910.html>

Ramírez, O. (2015) Ayacucho en la historia del transporte de Medellín. Centro de Medellín.

Consultado 12 de noviembre de 2019.

<https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=157&type=A&idArt=158>

Ramírez, R. y Restrepo, J. (11 de octubre de 2015) 64 años después: hora de abordar el Tranvía.

El Colombiano. Consultado el 13 de marzo de 2020

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/tranvia-vuelve-a-las-calles->

[MN2861608](https://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/tranvia-vuelve-a-las-calles-MN2861608)

Ramírez, S. (2011) Cuando Antioquia se volvió Medellín, 1905-1950. Los perfiles de la

inmigración pueblerina hacia Medellín. Anuario colombiano de historia social y de la

cultura,38, (2), 217-253. Recuperado de:

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/28089>

Rendón, C. (2015). El valor de lo local: Territorialidades de la calle Ayacucho, Tesis de maestría

en Hábitat, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, Medellín, Colombia.

República de Colombia, Congreso de la República, Habeas Data, Ley estatutaria 1582 (17 de

octubre de 2012). Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos

personales. Diario Oficial, Bogotá. Recuperado de:

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1581_2012.html

_____. Ministerio de vivienda ciudad y territorio. Decreto legislativo número 579 (15 de abril

de 2020. "Por el cual se adoptan medidas transitorias en materia de propiedad horizontal y

contratos de arrendamiento, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y

Ecológica" Departamento Administrativo de Presidencia de la República. Bogotá. p.p. 1-

13. Recuperado de:

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20579%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>

Restrepo, J., e Insuasty, A. (2014). Medellín, un modelo que incluye la pobreza como negocio. *Kavilando*. 6 (1): 72-79. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5476406.pdf>

Rivera, J. (2010). Globalización, procesos locales, territorios y cambio sociocultural en San Luis Potosí. San Luis Potosí: Miguel Ángel Porrúa

Rocha, R. (2001). El narcotráfico la economía de Colombia: una mirada las políticas. *Planeación Desarrollo* XXXII, Julio -septiembre 2001: 427-470. Recuperado de:

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/RevistaPD/2001/pd_vXXXII_n3_2001_art.3.pdf

Rodríguez, P. (1996) “El calor de hogar en la vieja Villa de la Candelaria”, en Jorge Orlando Melo, editor, “Historia de Medellín”. Compañía Suramericana de Seguros, Medellín, primera edición, tomo 1, pp.121 - 130.

Rojas, E. (2009). Construir ciudades. Mejoramiento de barrios y calidad de vida urbana. Estados Unidos: Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Romero, J. (1996) *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Rueda, J. (1999). El campo y la ciudad: Colombia, de país rural a país urbano. *Credencial Historia*. No 19. Recuperado de: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-119/el-campo-y-la-ciudad-colombia-de-pais-rural-pais-urbano>

Sánchez, J. (1991). *Espacio, economía y sociedad*. Barcelona, Siglo Veintiuno editores. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/texap-6.pdf>

- Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio. Barcelona: Editorial Ariel.
- Sassen, S. (2015). Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global. Buenos Aires: Katz Editores.
- _____. (1995). La ciudad global: Una introducción al concepto y su historia. *Brown Journal of World Affairs*. 11 (2): 27-43.
- Saura, G. (05 de Abril de 2020). ¿Por qué Italia y España? La Vanguardia. Recuperado de: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20200405/48314311965/por-que-espana-italia.html>
- Schnitter, P. (2003). Sert y Wiener en Colombia, la vivienda social en la aplicación del urbanismo moderno. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales* (7), 35.
- Serrano, J. (2012). Financiamiento de vivienda. *Revista de Ingeniería*, (35), pp. 61-78. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n35/n35a12.pdf>
- Sierra, J. (12 de octubre de 2015).). 42,6% de los ocupados de Medellín son informales. *El Colombiano*, p. 18.
- Sierra, J. (2016). Medellín, ciudad neoliberal. Dinámicas socio-espaciales en la formación de un hábitat urbano, 1970-2015. (Tesis maestría en hábitat). Universidad Nacional. Medellín, Colombia
- Sinnetic. (2017). Usando analítica predictiva de factores sociales SINNETIC presenta su proyección de crecimiento económico 2018 basada en Big Data. Recuperado de: <https://www.sinnetic.com/noticias/SINNETIC-NEWS-Edicon-especial.pdf>
- Sotolongo, P., y Delgado, D. (2006). La intersubjetividad social, las estructuras sociales objetivadas y las subjetividades sociales individuales. En, P. L. Sotolongo y C. J. Delgado,

La revolución contemporánea del saber y la complejidad social: hacia unas Ciencias Sociales de nuevo tipo (pp. 131-164). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/campus/soto/sotolongo.pdf>.

Souza, M. (2008). Em torno de um hífen. Revista Formação, São Paulo, 1, (15): 159-161. Recuperado de: <https://doi.org/10.33081/formacao.v1i15.743>

Steiner, R. y Corchuelo, A. (1999) Repercusiones económicas e institucionales del narcotráfico en Colombia. CEDE- Universidad de los Andes. Recuperado de: <http://www.mamacoca.org/feb2002/DrugTradeEspanol.PDF>

Suárez, I. (1993) Oro y sociedad colonial en Antioquia. 1575-1700, Medellín, Secretaría de Educación y cultura.

Tafti, M. (2018). Negotiating the order: The politics and policing of the Street vending in Tehran. International Development Planning Review. Liverpool, 41, (2), 173-192. DOI:10.3828/idpr.2018.26

Tamayo, C. (2017). De tours, narco-tours y otras especies extrañas: la encrucijada de cómo narrar nuestros fantasmas. Recuperado de: <https://razonpublica.com/de-tours-narco-tours-y-otras-especies-extranas-la-encrucijada-de-como-narrar-nuestros-fantasmas/>

Tarchópulos, D. (2010). Las huellas del Plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. En Edición. (PhD), Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

Tonet, I. (2016) Método Científico: uma abordagem ontológica. 2. ed. – Maceió: Coletivo Veredas.

Transparencia por Colombia. (2016). Análisis cuentas claras elecciones 2015. Informe de financiación de campañas y rendición de cuentas en elecciones 2015. Recuperado de:

<https://transparenciacolombia.org.co/Documentos/Publicaciones/sistema-politico/INFORME-CUENTAS-CLARAS-2016.pdf>

Triviños, A. (1987) “Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação”. Atlas, São Paulo

UN. (2020). Informe de políticas: La COVID-19 y la transformación del turismo. Recuperado de: https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/policy_brief_covid-19_and_transforming_tourism_spanish.pdf

UN-Hábitat (2015). “Issue paper on informal settlements”. Habitat III Issue Papers. http://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat-III-Issue-Paper-22_Informal-Settlements-2.0.pdf

Unidad de Información y Análisis Financiero. (2014). Riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo en el sector inmobiliario. Recuperado de: https://www.urosario.edu.co/observatorio-de-lavado-de-activos/Archivos_Lavados/Riesgo-de-LAFT-sector-inmobiliario.pdf

Universo Centro. (octubre de 2017). Regular lo irregular. Recuperado de: <https://www.universocentro.com/NUMERO91/Regular-lo-irregular.aspx>

Upegui, A. (2014). Fusiones y adquisiciones en el sector bancario colombiano. (Tesis maestría en administración financiera), Universidad EAFIT, Medellín. Recuperado de: <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/2958>

Uribe, M. & Álvarez, J (1988) El parentesco y la formación de élites en la provincia de Antioquia. Estudios Sociales Número 3. septiembre 1988. Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales – FAES, pp. 48-93. Recuperado de

http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/8604/1/UribeMaria_1988_ParentescoFormacionElitesAntioquia.pdf

Valencia, H. (2016). Impactos en la movilidad, el espacio público y el control social en el proceso de implementación del sistema integrado de transporte en Medellín (2008-2015). Tesis de maestría en estudios urbano-regionales. Universidad Nacional sede Medellín. Medellín, Colombia. Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/55699/1/Impactos%20en%20la%20movilidad%2C%20el%20espacio%20p%C3%ABblico%20y%20el%20control%20social%20en%20el%20proceso%20de%20implementaci%C3%B3n%20del%20sistema%20integrado%20de%20transporte%20en%20Medell%C3%ADn.%20%282008%20-%202015%29.pdf>

Valencia, J. (30 de mayo de 2012). El Urbanismo social en la comuna 8 como estrategia de control social, territorial y del conflicto. [Entrada de blog]. Recuperado de: <http://perseovalencia.blogspot.com/2014/02/el-urbanismo-social-en-la-comuna-8-como.html>

Valor Analitik. (09 de septiembre de 2020). Avanza financiación del Metro Ligero de la 80 en Medellín por \$3,4 billones. Recuperado de: <https://www.valoraanalitik.com/2020/09/09/avanza-financiacion-del-metro-ligero-de-la-80-en-medell-n-por-3-4-billones/>

Vargas, L. (s.f). Los centros comerciales Único fueron vendidos al PEI, vehículo de inversión inmobiliaria líder en Colombia. Recuperado de: https://www.mallyretail.com/index.php?id=&id_news=302

Vásquez, D. (s.f) Historias Callejeras. Archivo Histórico de Medellín. Recuperado de <https://patrimoniomedellin.gov.co/wp-content/uploads/2018/02/historias-callejeras.pdf>

- Vásquez, C. (02 de mayo de 2018). La Central, un centro comercial pensado en los vecinos. El Mundo. Recuperado de: <https://www.elmundo.com/noticia/La-Centralun-centro-comercial-pensado-para-los-vecinos/370529>
- Velasco, F. (21 de junio de 2016). Historia y evolución de los fondos inmobiliarios en Colombia. Prensa Real Estate. Recuperado de: <http://prensarealestate.com/historia-fondos-inmobiliarios-colombia/>
- Velasco, J. (2017) Cuerpos y trazos en el lienzo urbano: la práctica del parkour en Cali, (Tesis de Maestría en Sociología), Universidad del Valle, Cali, Colombia. Recuperado de: <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/11003/7381-0534475.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Velásquez, C. y Pérez, G. (2010). Las transformaciones del Estado–nación en el contexto de la globalización. *Política y cultura*, (34), 107-127. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422010000200006&lng=es&tlng=es.
- Vélez, N. (2018). La diversidad urbana como variable de apropiación para analizar la pertinencia de las intervenciones en el espacio público. Caso de estudio: Corredor Urbano de Movilidad del Tranvía de Ayacucho. (Tesis maestría en urbanismo). Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín, Colombia. Recuperada de: <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/4434>
- Vera, J. (1992). La dimensión ambiental de la planeación turística: Una nueva cultura para el consumo turístico. *Papeles de geografía*. (18): 195-204
- Wallerstein, I. (1999). El capitalismo ¿qué es? Un problema de conceptualización. Recuperado de: http://computo.ceiich.unam.mx/webceiich/docs/libro/El_Capitalismo_que_es.pdf

Yi, F., e Ibañez C. (2005). Análisis del spread financiero peruano: relevancia y determinantes.

Tesis licenciatura en Economía. Universidad de Piura, Piura , Perú. Recuperada de:
https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/1320/ECO_025.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Zamora B, S. (1963) El método progresivo regresivo de Lefebvre y Sartre. Revista, La Palabra y el Hombre, (26): 201-208

Zayed, M. (04 de Julio de 2013) Medellín perdió la sede de los Juegos Olímpicos de la Juventud La República. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/economia/medellin-perdio-la-sede-de-los-juegos-olimpicos-de-la-juventud-2042012>

Anexos**Consentimiento informado para participantes de entrevistas.**

Fecha: _____

Yo, _____, con base a lo expuesto en el presente documento, acepto voluntariamente participar en la investigación “Las tres triadas de la calle Ayacucho- Medellín. Estudio sobre la (re)producción del espacio desde sus agentes e intereses, entre la vida cotidiana y la mercantilización de la vida.”, conducida por el estudiante Carlos Alberto Londoño Estrada, investigador de la Universidad Pontificia Bolivariana.

He sido informado(a) de los objetivos, alcance y resultados esperados de este estudio y de las características de mi participación. Reconozco que la información que provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y anónima. Además, esta no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio.

He sido informado(a) de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin tener que dar explicaciones ni sufrir consecuencia alguna por tal decisión.

Entiendo que una copia de este documento de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar al Investigador Responsable del proyecto al correo electrónico c.londonoestrada@gmail.com o al teléfono 3003933264

Nombre y firma del participante

Carlos Alberto Londoño E

Investigador Responsable

Modelo de entrevista para representantes del Estado.

Nombre o código	Edad
Empresa o dependencia	Cargo u oficio
Tiempo en el cargo:	Fecha de la entrevista:

1. ¿Para usted desde y hasta donde va Ayacucho? – Apoyo del mapa
2. ¿Cuál es la importancia que tiene Ayacucho para la ciudad y en particular para su dependencia?
3. ¿Cuál cree usted fue el acontecimiento, obra o intervención que marca el hito más importante para el centro de la ciudad?
4. ¿Cuáles han sido los principales aciertos y desaciertos de la administración municipal en la intervención del centro de la ciudad? 35 min
5. ¿Cuáles han sido los proyectos más significativos que se han desarrollado en los últimos 30 años en Ayacucho?
6. ¿Cuáles considera usted han sido los impactos de estos proyectos en la comunidad, en el paisaje y en la memoria?
7. ¿Cómo ve usted el problema del espacio público en Ayacucho?
8. ¿Cuáles han sido los principales aliados para llevar a cabo los proyectos que su dependencia ha fijado en este territorio?
9. ¿Cuál es el principal reto que enfrenta la administración municipal y los entes públicos en este espacio y en general en las comunas 8, 9 y 10?
10. ¿En últimos años se ha dado un proceso de re estratificación o re valorización del suelo en este sector?
11. ¿Cuáles son los proyectos en el corto y mediano en Ayacucho desde su dependencia?

Modelo de entrevista para grupos sociales.

Nombre o código	Edad
Lugar de nacimiento	Género M_ F_
Tipo de usuario (habitante tradicional, nuevo habitante o transeúnte)	Cargo u oficio
Fecha de la entrevista:	

Preguntas generales para recolectar información sociodemográfica

¿Hace cuánto vive en Medellín?

¿Dónde nació?

¿En qué sectores de la ciudad ha vivido?

¿Cuántas personas habitan la vivienda?

¿Hace cuánto habita esta vivienda?

1. ¿Qué emoción le produce hablar de la ciudad de Medellín?
2. ¿Desde y hasta donde es Ayacucho para usted?
3. ¿Qué le viene a la mente al hablar de Ayacucho?
4. ¿Cuáles son los lugares más relevantes, o los referentes de la calle Ayacucho?
5. ¿Cómo recuerda el centro de Medellín o esta calle en su niñez?
6. ¿Quiénes habitaban Ayacucho?
7. ¿Cómo era la movilidad de Ayacucho?
8. ¿Qué estrato era y que estrato es hoy?
9. ¿Qué tipo de población habita y transita por Ayacucho hoy en día?
10. ¿Cuáles han sido los últimos proyectos que ha habido en Ayacucho? ¿Qué beneficios ha tenido?
11. ¿Cuáles han sido los proyectos de vivienda más importantes en los últimos años?
12. ¿Tiene fotografías que nos permita evidenciar esas transformaciones?

13. ¿Con todos estos proyectos ha habido alguna revaloración o re estratificación de su vivienda?
14. ¿Cuánto cuesta hoy en día un arriendo de una propiedad en Ayacucho y cuánto podría costar hace algunos años según el tiempo que lleva viviendo acá?
15. En el proceso que está viviendo la calle Ayacucho ¿Usted ha considerado la posibilidad de vender o le han hecho alguna oferta por su vivienda? ¿Se iría del sector y para dónde?
16. ¿Realiza frecuentemente recorridos por esta calle? ¿Qué es lo que más le llama la atención?
17. ¿Cómo le parece la actividad comercial en los últimos años en Ayacucho?

Modelo de entrevista para los representantes del capital inmobiliario-financiero.

Nombre o código:	Edad:
Dependencia:	Cargo u oficio:
Tiempo en el cargo:	Fecha de la entrevista:

1. ¿Qué le viene a la mente al hablar de Ayacucho y cuáles considera usted son sus principales referentes? - Usar el mapa para que ellos los ubiquen-
2. ¿Desde y hasta donde concibe usted Ayacucho?
3. ¿Qué particularidades tiene la construcción en el centro de la ciudad?
4. ¿Cuál considera ha sido la obra, la intervención o el evento que ha marcado un antes y un después en el centro de la ciudad?
5. ¿Cuáles han sido los proyectos inmobiliarios más importantes en los últimos 30 años en Ayacucho y sus alrededores?
6. ¿Cómo se ha venido comportando el precio de la vivienda en la ciudad y en particular en la zona centro oriental?
7. ¿Cómo afecta el actual POT la construcción en el centro de la ciudad?
8. ¿Cuál es la importancia del sector inmobiliario para la economía y el empleo en Medellín y el centro de la ciudad?
9. ¿Cuáles son los principales retos del sector inmobiliario en Medellín y en especial en las comunas 8, 9 y 10?
10. ¿Cómo le parecen las medidas que tomó el ministerio de vivienda el año pasado para incentivar el crecimiento del sector inmobiliario en Colombia y qué les modificaría?
11. ¿Qué tipo de vivienda se está construyendo en Ayacucho?