

LA AVENIDA **CARACAS** UN ESPACIO HACIA LA MODERNIDAD
1933-1948

EL MÉTODO EN DOS INVESTIGACIONES URBANAS:
ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR E IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL **TRANSPORTE** PÚBLICO DE PASAJEROS

LA **SEGREGACIÓN** URBANA:
UNA BREVE REVISIÓN TEÓRICA PARA URBANISTAS

LA **PLANIFICACIÓN** Y GESTIÓN URBANA
EN ESCALAS LOCAL-METRÓPOLIS-GLOBAL

LA INVESTIGACIÓN **URBANA**:
UNA TRAVESÍA MULTIDISCIPLINARIA

ESTRATEGIAS PARA ENTENDER LA CIUDAD A PARTIR DEL CONCEPTO DE **HETEROTOPIÁS**

Vol. **10**

ISSN: 1657-0308

FACULTAD DE ARQUITECTURA



ARQUITECTURA

REVISTA DE ARQUITECTURA

ORIENTACIÓN EDITORIAL

La REVISTA DE ARQUITECTURA es una publicación seriada editada por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia, dirigida a la comunidad académica y profesional de las áreas afines a la disciplina (Ciencias sociales aplicadas, Arquitectura y Urbanismo), en donde se presentan resultados originales de investigación. El primer número se publicó en 1999 y continúa con una periodicidad anual. Se estructura en tres secciones correspondientes a las líneas de investigación aprobadas por la institución, a saber:

Cultura y espacio urbano. En esta sección se publican los artículos que se refieran a fenómenos sociales en relación con el espacio y el territorio urbano.

Proyecto arquitectónico y urbano. Esta sección presenta artículos sobre el concepto de proyecto, entendido como elemento que define y orienta las condiciones proyectuales que devienen en los hechos arquitectónicos o urbanos, y la forma como éstos se convierten en un proceso de investigación y de producción nuevo de conocimiento. También se presentan proyectos que sean resultados de investigación, que se validan a través de la ejecución y transformación en obra construida del proceso investigativo.

Tecnología, medio ambiente y sostenibilidad. En esta sección se presentan artículos acerca de sistemas estructurales, materiales y procesos constructivos, medio ambiente y gestión, relacionados con el entorno social, cultural y ecológico.

La REVISTA DE ARQUITECTURA, recibe de manera permanente artículos, por lo cual no existen fechas de apertura y cierre de convocatorias.

El idioma principal es el español y como segundo está definido el inglés, los textos pueden ser escritos y presentados en cualquiera de los dos.

IMAGEN BASE DE LA PORTADA:
FOTOGRAFÍA EDITADA DEL SECTOR DE LA
CANDELARIA, BOGOTÁ-COLOMBIA
IMAGEN BASE DE LA PORTADA INTERIOR:
DETALLE DE FACHADA EN UNA VIVIENDA
DE LA CANDELARIA
CAMILA ANDREA SAAVEDRA

El editor y los autores son responsables de los artículos aquí publicados.

Los autores son los responsables del material gráfico publicado.

Se autoriza la reproducción total o parcial de los artículos, siempre y cuando se haga la solicitud formal y se cite la fuente y el autor.

Universidad Católica de Colombia (2008, enero-diciembre). *Revista de Arquitectura*, 10. 1-112. ISSN 1657-0308

Especificaciones:

Formato: 34 x 24 cm

Papel: Propalcote 150g

Tintas: Negro y Plata

Periodicidad: Anual



FACULTAD DE ARQUITECTURA



CENTRO DE INVESTIGACIONES
FACULTAD DE ARQUITECTURA

SUSCRIPCIONES, ADQUISICIONES Y
COMENTARIOS
DIAG. 46A N° 15B-10 CUARTO PISO
FACULTAD DE ARQUITECTURA -
CENTRO DE INVESTIGACIONES CIFAR
3277300 EXT 3109 - 5146
cifar@ucatolica.edu.co
ediciones@ucatolica.edu.co
www.ucatolica.edu.co

IMPRESIÓN:
Taller Litográfico ESCALA
Calle 30 N° 17-52 - 2878200
Diciembre de 2008

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA
PRESIDENTE
EDGAR GÓMEZ BETANCOURT
VICEPRESIDENTE - RECTOR
FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ ORTIZ
VICERRECTOR
ÉDGAR GÓMEZ ORTIZ
DECANA ACADÉMICA
LUCÍA CHAVES CORREAL
DIRECTORA DE INVESTIGACIONES
MARÍA EUGENIA GUERRERO USEDA
DIRECTORA DE EDICIONES
STELLA VALBUENA GARCÍA

FACULTAD DE ARQUITECTURA
DECANO
WERNER GÓMEZ BENÍTEZ
DIRECTOR DE DOCENCIA
JORGE GUTIÉRREZ MARTÍNEZ
DIRECTOR DE EXTENSIÓN
CARLOS BELTRÁN PEINADO
DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN
JUAN CARLOS PÉRGOLIS V.
DIRECTOR DE GESTIÓN DE CALIDAD
AUGUSTO FORERO LA ROTTA

COMITÉ ASESOR DE CARRERA
FACULTAD DE ARQUITECTURA:
ÁLVARO BOTERO ESCOBAR
ALBERTO MIANI URIBE
OCTAVIO MORENO
SAMUEL RICARDO VÉLEZ
WILLY DREWS

ARQUITECTURA

REVISTA DE ARQUITECTURA

INDEXADA EN: PUBLINDEX

REVISTA DE ARQUITECTURA
DIRECTOR
WERNER GÓMEZ BENÍTEZ
EDITOR
CÉSAR ANDRÉS ELIGIO TRIANA
CONSEJO EDITORIAL
WERNER GÓMEZ BENÍTEZ
JORGE GUTIÉRREZ MARTÍNEZ
CÉSAR ANDRÉS ELIGIO TRIANA
CARLOS BELTRÁN PEINADO
HERNANDO VERDUGO REYES

COMITÉ EDITORIAL
SONIA BERJMAN, PH.D.
ICOMOS, Buenos Aires, Argentina.
HUGO MODRAGON LÓPEZ, PH.D.
Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile
LUIS GABRIEL GÓMEZ AZPEITIA, PH.D.
Universidad de Colima, Colima, México.
BEATRIZ GARCÍA MORENO, PH.D.
Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.
JUAN PABLO DUQUE CAÑAS, MSC.
Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.
RENE JULIO CASTILLO, PH.D.
Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia.
JUAN CARLOS PÉRGOLIS, MSC.
Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia.
GERMÁN DARÍO CORREAL PACHÓN, MSC.
Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia.

COMITÉ CIENTÍFICO
JORGE GRANÉ DEL CASTILLO, MSC.
Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
JAVIER PEINADO PONTON, MSC
Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
JORGE ALBERTO VILLAMIZAR HERNÁNDEZ.
Universidad Santo Tomás, Bucaramanga, Colombia.
AUGUSTO FORERO LA ROTTA, MSC.
Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia.
LUIS ÁLVARO FLÓREZ MILLÁN, MSC.
Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia.
ELVIA ISABEL CASAS MATIZ, MSC.
Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia.

IMAGEN & DISEÑO
DISEÑO CARÁTULA:
OSCAR MAURICIO PÉREZ
CÉSAR ANDRÉS ELIGIO TRIANA
DISEÑO Y MONTAJE INTERIOR:
CÉSAR ANDRÉS ELIGIO TRIANA
TRADUCTOR TÉCNICO:
CARLOS ÁLVAREZ DE LA ROCHE
CORRECTOR DE ESTILO:
ANA MARÍA MONTAÑA IBÁÑEZ

CONTENIDO

CULTURA Y ESPACIO URBANO

5-47



PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y URBANO

48-63



TECNOLOGÍA MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD

64-84



LA AVENIDA CARACAS UN ESPACIO HACIA LA MODERNIDAD

1933-1948

WILLIAM FERNANDO PUENTES GONZÁLEZ

PÁG. 4

LA INVESTIGACIÓN URBANA:

UNA TRAVESÍA MULTIDISCIPLINARIA

DANILO MORENO H.

PÁG. 10

EL MÉTODO EN DOS INVESTIGACIONES URBANAS:

ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR E IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

JUAN CARLOS PÉRGOLIS

JAIRO VALENZUELA G

PÁG. 15

ESTRATEGIAS PARA ENTENDER LA CIUDAD A PARTIR DEL CONCEPTO DE HETEROTOPÍAS

SERGIO PEREA RESTREPO

PÁG. 26

LA SEGREGACIÓN URBANA:

UNA BREVE REVISIÓN TEÓRICA PARA URBANISTAS

ARIEL ESPINO

PÁG. 34

LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN URBANA

EN ESCALAS LOCAL-METRÓPOLIS-GLOBAL

HEIDI NATALIE CONTRERAS LOVICH

PÁG. 49

LÓGICAS DE APROPIACIÓN DEL LUGAR EN LA ARQUITECTURA LATINOAMERICANA.

ENCRUCIJADA SIGLOS XX - XXI

GERMÁN DARÍO RODRÍGUEZ BOTERO

PÁG. 56

EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO:

ALGUNAS CONSIDERACIONES EPISTEMOLÓGICAS SOBRE EL CONOCIMIENTO PROYECTUAL

GERMÁN DARÍO CORREAL PACHÓN

PÁG. 63

TEORÍA Y PRAXIS EN WALTER GROPIUS

MIGUEL ULLOA

PÁG. 69

PROPUESTA DE FORMACIÓN INTEGRAL EN ARQUITECTURA A PARTIR DEL PATRIMONIO

JORGE ENRIQUE CABALLERO LEGUIZAMÓN

PÁG. 75

SE DESTRUYE EL LEGADO DEL MOVIMIENTO MODERNO EN COLOMBIA

¿SE CONSERVA POR DECRETO O POR SUS VALORES?

CAMILO MENDOZA LAVERDE

PÁG. 96

HACIA UN COMPROMISO ECOLÓGICO DE LA ARQUITECTURA LOCAL CON EL TERRITORIO DE BOGOTÁ

MAURICIO PINILLA ACEVEDO

PÁG. 104

EL MÉTODO EN DOS INVESTIGACIONES URBANAS:

ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR E IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

JUAN CARLOS PÉRGOLIS

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA, BOGOTÁ, COLOMBIA.

Pérgolis, J. C., & Valenzuela G, J. (2008). El método en dos investigaciones urbanas: Estación plaza de Bolívar e Imaginarios y representaciones en el transporte público de pasajeros. *Revista de Arquitectura*, 10, 15-25.

Arquitecto, Universidad Nacional de La Plata (UNP), Argentina.

Magister en Teoría e Historia de la Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia.

Docente de pregrado en historia y teoría de la Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia y Universidad Católica de Colombia.

Docente de posgrado en la maestría teoría e historia del arte y la arquitectura y doctorado en arte y arquitectura, Universidad Nacional de Colombia.

Director, Centro de investigaciones Facultad de Arquitectura (CIFAR), Universidad Católica de Colombia.

www.busesdecolombia.com - austral77@hotmail.com

JAIRO VALENZUELA G.

Arquitecto, Universidad Nacional de Colombia.

Coautor de *El libro de los buses de Bogotá*.

Coinvestigador en el proyecto *La metrópoli de los Andes* y en el proyecto *Imaginarios y representaciones en el transporte urbano en Barranquilla*.

valenzuela.jairo@gmail.com



(...) porque la importancia no está en la ciudad, ni en sus formas, que pueden ser engañosas, lo importante está en el recorrido, en el camino con sus bifurcaciones que nos muestran las otras ciudades, los rincones, los anversos. Ojalá que el camino sea largo, sugiere el poeta de Alejandría, no apresurarlo y llevar en el pensamiento la ciudad soñada porque a ella se debe el viaje. (Pérgolis, Orduz y Moreno, 1999, p. 5).

RESUMEN

Las primeras investigaciones urbanas se realizaron a partir de la semiótica de las formas y buscaban definir aquellos elementos o significantes que transmiten el significado de ciudad. Luego, se incorporó la categoría *deseo* que permitió mirar el sentido de la ciudad más allá de su significado formal, esto es la práctica significante. Dentro de esta línea de investigación, la observación, que acá se presenta, pasó de una mirada estática en el trabajo "Estación Plaza de Bolívar", a una ciudad en *movimiento* en el trabajo "Imaginarios y representaciones en el transporte público de pasajeros". Entre estas dos investigaciones se produjo un cambio metodológico inducido por el movimiento y la necesidad de buscar escenas fragmentarias a lo largo de recorridos. El objetivo de este artículo es confrontar esas metodologías, las hipótesis y las referencias teóricas de ambas investigaciones.

PALABRAS CLAVE

Cultura y espacio urbano, imaginarios sociales, semiótica cultural urbana, historia urbana, movilidad.

THE METHOD IN TWO URBAN INVESTIGATIONS: SQUARE OF BOLÍVAR STATION AND IMAGINARY AND REPRESENTATIONS IN THE PUBLIC TRANSPORTATION OF PASSENGERS

ABSTRACT

The first urban investigations were carried out starting from the semiótica in the ways and they looked for to define those elements or significant that transmit the city meaning. Then, he/she incorporated the category desire that allowed to look at the sense of the city beyond their formal meaning, this is the significant practice. Inside this investigation line, the observation that here is presented, it passed of a static look in the work "Station Square of Bolívar", to a city in movement in the work "Imaginary and representations in the public transportation of passengers." Among these two investigations a methodological change induced by the movement and the necessity of looking for fragmentary scenes along journeys took place. The objective of this article is to confront those methodologies, the hypotheses and the theoretical references of both investigations.

KEY WORDS

Culture and social urban, imaginary space, urban cultural semiótica, urban history, mobility.

Recibido: Sep. 25/2007

Evaluado: Febrero 16/2008

Aceptado: Abril 25/2008

A partir de la experiencia de varios trabajos de investigación hemos realizado observaciones semióticas sobre los componentes estáticos de la ciudad: sus elementos de significación, las plazas, las calles y la morfología de la trama urbana. Algunas de estas investigaciones fueron realizadas para las Universidades Nacional y Católica de Colombia, la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Ibero-Amerikanisches Institut de Berlín¹. En el proceso de desarrollo de estos trabajos siempre nos quedó la inquietud sobre la importancia de los procesos de significación durante los desplazamientos: *el viaje urbano*. Así, la intención en esta última etapa de investigación ha sido mirar la ciudad desde el movimiento; gracias a lo cual nos acercamos al transporte urbano de pasajeros, específicamente a los buses, busetas y colectivos, espacios donde transcurre gran parte de la existencia del habitante urbano y cuya imagen se constituye en un elemento de identidad para la ciudad.

La introducción del *vector*, es decir el elemento móvil que corre sobre las calles o canales de la ciudad nos exigió tener un nuevo corpus de observación, además de considerar nuevos entornos físicos, áreas de reflexión teórica y sobre todo, replantear hipótesis, a la luz de autores que permitieran acceder a la historia con la dinámica que la idea de vector exigía. La intención de este artículo es mirar, en forma comparada, las diferencias entre la investigación sobre los elementos estáticos y los elementos dinámicos de la ciudad.

1 Se refiere a los trabajos de investigación realizados para estas instituciones entre 1986 y 2007.

Todo el material gráfico fue tomado de los libros *Estación Plaza de Bolívar: Una mirada desde la semiótica del deseo a la ciudad y su plaza* (Pérgolis, 2000) y *El libro de los buses de Bogotá*, (Pérgolis & Valenzuela, 2007).



INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

ENTORNO DE LAS INVESTIGACIONES ANTERIORES HASTA ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR

La investigación “Estación Plaza de Bolívar” se desarrolló en el marco de la Maestría en Historia y Teoría de la Arquitectura y el Arte, entre 1997 y 2000, y fue publicada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, con ese mismo título (Pérgolis, 2000); luego, se publicó por Editorial Nobuko en Buenos Aires con el título *Ciudad deseada* (Pérgolis, 2007). Esta investigación sobre un lugar determinado de la ciudad fue consecuencia del anterior trabajo: *Bogotá fragmentada: espacio y cultura urbana a fines del siglo xx*, también desarrollada en la Facultad de Artes y publicada por Tercer Mundo Editores (Pérgolis, 1998), se publicó también en 2005 por Editorial Nobuko, en Buenos Aires, con el título: *Ciudad fragmentada* (Pérgolis, 2005). La investigación “Imaginario y representaciones en el transporte público de pasajeros en Bogotá” se desarrolló entre 2001 y 2003 en el Instituto de Investigaciones Estéticas de la Universidad Nacional de Colombia y luego, en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia (2003-2007), la cual fue publicada por esa universidad y la empresa SI 99 con el título: *El libro de los buses de Bogotá*, (Pérgolis y Valenzuela, 2007).

En los primeros años de la década de 1990, iniciamos en la Facultad de Artes, algunos estudios referidos a la relación entre la totalidad y las partes como instancias de significación, aplicadas a la comprensión de las estructuras urbanas. Ese fue el punto de partida de la investigación “*Express, arquitectura, literatura y ciudad*” desarrollada en la misma facultad y publicada con ese nombre por la Universidad Católica de Colombia (Pérgolis, 1995). En años recientes, se publicó en Buenos Aires con el nombre *Ciudad express* (Pérgolis, 2006).

A partir de ese marco de trabajos realizados, se analizó el concepto de fragmentación como un proceso de conformación de partes significantes por ruptura arbitraria de la totalidad, contrario a la idea de recorte o detalle con la cual intentó organizarse la ciudad moderna. Estas observaciones fueron presentadas como ponencia en la Bienal Panamericana de Urbanismo, realizada en Luján, Argentina en 1994 y en la Cátedra Unesco de Comunicación, desarrollada por la Universidad Javeriana, en 1995.

MÉTODO DE TRABAJO Y ANTECEDENTES EN INVESTIGACIONES ANTERIORES: ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR

A partir de la investigación “*Express, arquitectura, literatura y ciudad*” se definió un método de trabajo basado en la ligereza y la inestabilidad que se producen en los juegos arbitrarios de partes independientes –fragmentos– sobre estructuras casi imperceptibles por su levedad. Por ese motivo, *Estación Plaza de Bolívar* es la natural continuación de *Bogotá fragmentada* y un paso hacia la investigación sobre la estética del desarraigo en la ciudad nómada. Proyecto que años más tarde esbozamos, pero no desarrollamos. Resulta imposible hablar de una etapa en un proceso de investigación sin hacer referencia a las anteriores y a las ideas que configuran los próximos pasos del trabajo, porque una investigación es, en esencia, la satisfacción de un deseo y como tal, da sentido a la vida y se manifiesta en cada uno de sus momentos.

Por lo tanto, las hipótesis de trabajo de “Estación Plaza de Bolívar” ya estaban insinuadas en las conclusiones de “*Bogotá fragmentada*”, así como las de ésta fueron la consecuencia de “*Express, arquitectura, literatura y ciudad*”, donde por primera vez planteamos el valor del *relato* como fuente y herramienta en el proceso de investigación. En el cuarto capítulo de ese libro, señalábamos:

Solamente la narrativa, con su capacidad para sugerir y constituir significados de uso, posibles a las formas, puede señalar el camino para salir del encierro que propone el discurso frívolo y ruidoso sobre la ciudad. La narrativa propone la alternativa de la levedad porque es a la vez exacta e indeterminada, precisa y ambigua, todas cualidades necesarias para significar (Pérgolis, 1995).

A la vez que dábamos los primeros pasos en el trabajo con relatos que intentaban expresar contenidos teóricos en contextos literarios.

(...) Sé que tuvimos coincidencias en el tiempo y en el espacio –que permitieron esta amistad– pero sé también que basta que hayamos visto el mismo árbol desde diversos ángulos, en distintos días o que hayamos incorporado su imagen a diferentes emociones, para que hoy hablemos de dos árboles distintos.

Por último, la ciudad que yo recuerdo ya no existe –eso pude comprobarlo– pero tampoco existe la que tú crees ver, porque lo que se fijó en tus recuerdos te impide ver lo nuevo. La memoria guarda lentamente las imágenes recientes y es reacia al cambio...

¿Podremos algún día tener el mismo árbol, la misma calle o la misma esquina en nuestros recuerdos? “La memoria I” (Pérgolis, 1995).



Para concluir, vemos la experiencia de Estación Plaza de Bolívar, donde la reflexión teórica y el relato se fusionan en un solo texto continuo:

(...) Hasta ese momento, no se sabía que pasaba en el interior del edificio, pero después de esa imagen no quedan dudas... El incendio ilumina la noche bogotana y las nuevas generaciones conocerán un nuevo Palacio de Justicia. La idea de no-lugar, es decir el espacio del suceso se recompone rápidamente conformando un lugar, un espacio con identidad formal, aunque años después, ante el nuevo y aséptico edificio, la comunidad sigue preguntándose por sus desaparecidos y sus muertos en el suceso o acontecimiento que pareció rearticular el sentido de la vieja Plaza Mayor “Dicotomías de ayer y de hoy” (Pérgolis, 2000).

En la revisión bibliográfica y en los primeros intentos por avanzar en el desarrollo de las hipótesis aparecieron dos rasgos que se mantuvieron presentes en todo el proceso de la investigación y son inherentes a la estructura del lenguaje: la *dicotomía entre lo social y lo individual* y la *relación que existe entre la forma de la ciudad –morfología urbana– y aquellas construcciones que siendo representativas de un modo de vida, perduran en el tiempo y conforman las llamadas tipologías arquitectónicas*.

ENTORNO DE LA INVESTIGACIÓN “IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS”

“Imaginarios y representaciones en el transporte urbano de pasajeros en Bogotá” es la última etapa del proceso de investigación, que concluyó en *El libro de los buses de Bogotá*. Allí se incorporaron dos nuevas categorías de observación y análisis: el movimiento –hasta este momento las observaciones se realizaban sobre corpus estáticos– y la secuencia histórica, ya que esta etapa de la investigación se refiere a la ciudad vista desde el interior de los diferentes transportes públicos que ha tenido Bogotá, gracias a los cuales se crean contextos de referencia a través del levantamiento y análisis de escenas –situaciones, diálogos– en esos transportes.

El vector es el punto que corre por el canal; él es, verdaderamente, el portador de la carga y en él ocurre el acontecimiento del transporte. La estación es parte de la infraestructura y su complemento es el canal. Estación y canal representan lo estable, aquello que está fijo, adherido al mundo; la estación es el lugar, el origen y el destino del recorrido, o lo que es lo mismo, el punto de partida y de llegada. El canal permite la creación de infinitos lugares, porque hace posible el recorrido del vector que nos lleva entre el origen y el destino a través de una mul-

titud de lugares que contienen las escenas de incontables momentos. El recorrido es la experiencia, es la vida.

*Yo soy el único espectador de esta calle,
si dejara de verla se moriría.*
Caminata (fragmento) (Borges, 1987).

El poema de Borges nos habla del lugar, si cerramos los ojos –que es como morir un poco– el lugar deja de existir; el lugar existe en tanto nuestra percepción lo reconoce.

*Cuando partas hacia Itaca
pide que tu camino sea largo
y rico en aventuras y conocimientos (...)
A Itaca debes el maravilloso viaje...*
Itaca (fragmento) (Kavafis, 1999).

Por otro lado, el poema de Kavafis –que hemos citado– habla del recorrido, de la experiencia.

En esta investigación miramos los buses urbanos de Bogotá, los vectores que corren por las calles-canal de la ciudad. Lo anterior, con la intención de deconstruir el *todo-masa-ciudad* para construir una *historia-tensión-ciudad* a través de una serie de momentos, instantes o escenarios que nos permitieran ver el recorrido, la vida de la ciudad, que es la vida de su gente.

MÉTODO DE TRABAJO Y ANTECEDENTES EN LA INVESTIGACIÓN “IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”

Antes de definir el marco de la investigación y sus hipótesis realizamos dos experiencias que ayudaron a la delimitación del tema y al trabajo con relatos: entre 2001 y 2003 colaboramos con la página web *BusArg, primer museo virtual del transporte en Argentina*², sitio que cuenta con el reconocimiento y el apoyo del gobierno de la ciudad de Buenos Aires y ha sido premiado por su acción a favor del patrimonio urbano. La participación a través de cuatro artículos en esa página nos permitió indagar en el método cronológico y en los corpus de observación que allí se trabajan, generalmente referidos a ciudades, empresas de transporte o diseños y modelos de vehículos.

La intención de esta investigación, como consecuencia de las anteriores, era escoger una forma de aproximación a la historia, más dinámica y fragmentaria, dadas las dificultades de acceso y consecución de las fuentes prima-

² BusArg es un sitio web dedicado al estudio de los buses de Buenos Aires desde la historia y la semiótica, además del reconocimiento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, ha recibido este año el premio *Mate. Ar* dedicado a la importancia cultural de las páginas web.

rias para el tema transporte en nuestro medio. De igual forma, el marco de referencia debía alcanzar una dimensión teórica más amplia, para mantener la reflexión sobre la ciudad que fue la base de la secuencia de investigaciones anteriores. Por ese motivo, decidimos profundizar en el método de trabajar simultáneamente el texto teórico con relatos, que se había experimentado en “Bogotá fragmentada” y fue esencial en el desarrollo de “Estación Plaza de Bolívar”.

Por otro lado, quisimos investigar las posibles respuestas a preguntas como: ¿Qué papel juegan los transportes urbanos en el imaginario bogotano?, ¿qué lugar ocupan en la memoria colectiva?, pero también descubrir ¿qué ciudad se veía desde sus ventanillas?, ¿de qué hablaban sus pasajeros?, ¿qué historias había detrás de ellos?; por eso trabajamos a través de la interpretación de relatos y de la cuidadosa observación del bus como objeto y lugar.

A los transportes en Atenas los llaman metáforas, indica Michel de Certeau también los relatos se podrían llamar así, porque atraviesan y organizan lugares, con ellos se hacen itinerarios. “Los relatos, como los transportes, generan recorridos, hacen sintaxis espaciales, porque todo relato es un relato de viaje que implica una práctica con el espacio, produce geografías de acciones y organiza los andares”, concluye de Certeau (1999).

El primer relato, que nos mostró esa imagen de ciudad que pretendíamos indagar en la investigación, que explicaba la relación con el transporte y a la vez era generador de un contexto, lo encontramos en la novela por entregas *Los aguinaldos en Chapinero* de Eugenio Díaz Castro.

Al norte de la ciudad de Bogotá, como a una legua de distancia, en el punto mismo donde la Sabana se deslinda con las lomas que sirven de base a los páramos de oriente, está situada la pequeña aldea de Chapinero (...) Una capilla, rodeada de algunas casas de paja es lo que constituye la población.

Según lo convenido, el día 15 de diciembre, después de otros viajes, emprendió viaje el único ómnibus que entonces había, el de la conducción de la familia de don Toribio. A las nueve de la mañana se abrió la portezuela al frente de la casa de Teresa (...)

A este tiempo llegó el carro con todos los trastos, tirado por dos hermosos bueyes colorados. Iban allí todos los enseres de la cocina, dos taburetes pequeños, unas esteras, dos almofrejes, dos o tres catres y algunos baúles y cajones... (Díaz Castro, 1985).

Este texto marcó el punto de inicio en la cronología que intentábamos mantener en el desarrollo de la investigación. La segunda etapa, se referiría al tranvía de mulas y allí también la literatura nos aportó el relato que contextualizó la observación:



(...) desafiando la suerte ingrata, un ciudadano de Estados Unidos gerente del tranvía de tracción animal, me ofreció el puesto de superintendente. Debía encargarme de la contabilidad de la compañía, llevar en inglés la correspondencia y atender otros cuidados, tales como el arreglo de itinerarios y alimentación de las bestias de servicio. Tuve que aprender de pastos, si se les daba mucho engordaban y no andaban eran lentas en el trabajo y si se les daba poco no lograban su cometido, la operación correcta era proveer a los animales con comida para cuatro horas, tiempo adecuado de trabajo para cada ejemplar. Es en un día normal en la ruta de línea principal, la del cementerio, donde los pasajeros se colgaban y tenían que empujar en la subida de la calle 26 por el cansancio de las mulas, era aquí donde el cochero del tranvía proclamaba con voz acuciosa: –los colgados, ahora a empujar (Sanín Cano, s.f.).

No tenemos dudas de que el tranvía de mulas bogotano es parte del imaginario en la memoria colectiva de la ciudad, al igual que el tranvía eléctrico que representa la imagen más nítida de aquella Bogotá ‘cachaca’, ciudad de tranvías cerrados, para los de gabardina y abiertos, para los de ruana, ciudad de fuentes luminosas en la Plaza Bolívar y paseos por la carrera séptima. Pero los buses ¿qué papel juegan en el imaginario bogotano? Allí trabajamos y creamos relatos que reúnen diversas narraciones orales y crónicas en un solo relato-contexto. El siguiente fragmento corresponde al primer relato de la década de los años cincuenta:

–Llegamos en 1951 y un primo me presentó a la gente de esta empresa. Desde entonces trabajo aquí. La interlocutora se sentó en el primer puesto del bus, que casi vacío, se acercaba al final de la ruta. –Nosotros somos de una vereda cerca al Líbano, dijo. –Casi todos los del Olaya vinimos del Tolima, hay gente de Murillo, de Falan, de todos los pueblos... –Dicen que en el Olaya van a construir viviendas, agregó otro pasajero, el último que quedaba en el bus. –No creo... hay muchos intereses, replicó el conductor. –Mi General prometió viviendas y va a cumplir, sentenció el pasajero desde la puerta. El bus Fargo de Amarillos y Rojo se acercó cuidadosamente al andén y apagó el motor.

Entre los valores que quisiera que se transmitiesen al próximo milenio –dice Calvino– figura el de una literatura que haya hecho suyo el gusto por el orden mental y la exactitud, la inteligencia de la poesía, de la ciencia y de la filosofía, como la del Valery ensayista y prosista; como la narrativa de Borges, cuyos textos contienen un modelo del universo o un atributo del universo: lo infinito, lo innumerable, el tiempo eterno o cíclico, en textos cortos son una enorme economía de expresión, Calvino, I. (1990).



HIPÓTESIS DE TRABAJO

LAS HIPÓTESIS EN INVESTIGACIONES ANTERIORES

La hipótesis marco con la que se trabajó toda la saga de investigaciones señala que: en la ciudad existe una coherencia entre la identidad formal y la identidad cultural, que los ciudadanos integran en la imagen urbana. De no producirse esa coherencia entre las identidades se produce un desfase o deslizamiento del significado, que se manifiesta en un comportamiento patológico –neurótico– hacia la ciudad.

Sin embargo, la principal hipótesis de trabajo sugiere que la imagen urbana no pertenece a la ciudad, sino a sus habitantes, ya que es el modo como los ciudadanos la representan en su mente, por eso, la imagen identifica a la ciudad, no por como es, sino por cómo es vista. En la relación ciudad-observador la imagen es inherente al segundo, ya que su conformación surge del encuentro de un estímulo reciente con una percepción anterior, por lo tanto, se la puede indagar desde tres aspectos fundamentales: el deseo, el anudamiento a redes y la simulación.

La primera hipótesis derivada surge del primero de esos aspectos y propone que la ciudad adquiere sentido cuando es capaz de satisfacer el deseo de sus habitantes. Como en todo deseo, subyace la intención de una fusión, en este caso, la fusión habitante ciudad. Cuando este deseo se satisface, se produce un acontecimiento que se expresa a través de un relato. Esta aproximación implica revisar las propuestas de la semiótica tradicional, basadas en el significado de las formas e introducirse en una semiótica del deseo, es decir, observar el sentido –no el significado– a partir del vacío, la huella o faltante que manifiesta el deseo.

En esa primera aproximación se trabajó a partir de Julia Kristeva y la articulación que esta autora propone entre la semiótica y el psicoanálisis. En un primer momento, se propuso como autor complementario a esta aproximación a Jacques Lacan, por la importancia que adquiere para la observación urbana la ubicación del ello en el contexto cultural. Sin embargo, se optó por trabajar un marco referencial en torno a algunos textos de Sigmund Freud (1976) en relación con el texto *Lo Vreal* de Julia Kristeva (1976).

La segunda hipótesis derivada propone que la imagen se constituye ante una situación de anudamiento entre el observador y las múltiples redes que actúan en la ciudad. Esto condujo a entender la ciudad como un tejido comunicacional, como fragmentos de espacio y de comporta-

mientos, que crean pliegues culturales sobre una estructura leve, ligera, homogénea y sin jerarquías: el concepto de red es antagónico al de sistema. Bajo esta hipótesis y en el segundo capítulo se trabajó con Michel Serres (1995), como autor principal, con el aporte de algunos conceptos de Gilles Deleuze (Deleuze y Guattari, 1988), como autor complementario.

Finalmente, se planteó la tercera hipótesis derivada en los siguientes términos: la imagen, resultado de un estímulo reciente sobre una percepción anterior, conforma una representación. El territorio se presenta a sí mismo y el mapa es la imagen que nosotros tenemos de él. Porque la simulación no es imitación ni reiteración ni parodia, sino una suplantación de lo real por los signos de lo real, a diferencia del simulacro, que también, en palabras de Baudrillard, se define como “una imagen creada con el objetivo de fascinar”. Esta última aproximación se estructura en torno a Jean Baudrillard (1981b), autor que, en algunos conceptos, nos remite a Freud –a través de Lacan– y a Deleuze, autores complementarios en el desarrollo de las hipótesis anteriores.

Esos aspectos definieron las hipótesis de trabajo, la selección bibliográfica y también la estructura del texto, los cuales se mantuvieron siempre dentro de la hipótesis marco que rige esta saga de investigación entre “*Express*” (Pérgolis, 1995) y el último desarrollo, que condujo a “*El libro de los buses de Bogotá*” (Pérgolis y Valenzuela, 2007): existe una estrecha relación entre las identidades cultural y espacial, que el ciudadano integra en la imagen de la ciudad.

LAS HIPÓTESIS EN “IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN BOGOTÁ”

Fue objetivo básico de la investigación “Imaginarios y representaciones en el transporte público de pasajeros en Bogotá” mantener la hipótesis marco con que se trabajaron las anteriores investigaciones, referidas a la coherencia entre las identidades espacial y cultural, del mismo modo que observamos y confirmamos en *Estación Plaza de Bolívar* (Pérgolis, 2000), en el capítulo “El pliegue es el lugar”. También aquí, si no se produjera esa coherencia entre las identidades ocurriría un desfase o deslizamiento del significado que se manifestaría en un comportamiento patológico hacia la ciudad, pero la observación en esta última etapa debe atender a las identidades espaciales de la ciudad y del interior del vector o transporte.

La primera hipótesis de trabajo se refirió a la condición de lugar-no lugar del interior de los medios de transporte. La referencia más significativa surgió del texto del antropólogo Marc Augé (1993), quien en su libro *Los no lugares, espacios del anonimato, una antropología de la sobremodernidad*, identifica el interior de los transportes como no-lugares por el carácter transitorio de su uso. Sin embargo, la cantidad de acontecimientos simultáneos que ocurren en los transportes bogotanos nos permitieron formular la siguiente hipótesis: los acontecimientos que ocurren en el interior de los transportes bogotanos crean contextos que permiten darle la categoría de lugares.

Para desarrollar esa hipótesis fue necesario descubrir los estímulos externos que actúan sobre el observador, analizarlos, escogerlos, intentar desentrañar su capacidad simbolizante y tratar de entender las percepciones anteriores, el motivo que convierte los recuerdos en imágenes. Porque cuando la memoria, que es un archivo de fragmentos, de instantes, de recorridos, se convierte en imágenes se pueden comunicar los recuerdos: las imágenes transforman la memoria en palabras y éstas permiten compartir los recuerdos. La primera hipótesis derivada nos señala, en palabras de Maurice Halbwachs (1992) que: "Recordar juntos es crear memoria colectiva". Así, podríamos decir que el objetivo de este trabajo es recordar juntos.

La segunda hipótesis tiene que ver con la historia y la teoría. Nuevamente aparece el recuerdo como categoría en la investigación, ahora en palabras de Walter Benjamín (2000) en su libro *historias y relatos*: "El recuerdo no es un instrumento para atrapar el pasado sino un escenario donde se captaron aquellos momentos que hoy son pasado".

A esos momentos –incluyendo los presentes– como escenas de la vida de la ciudad, se refiere esta investigación, que no intenta contar la historia del transporte en Colombia ni en Bogotá, ya que eso tendría que ver con el correr del tiempo y con el fluir de la vida, sería un intento de biografía. Por lo anterior, este texto sobre el transporte bogotano sólo trata de mirar algunos instantes, algunos momentos escogidos, como haciendo *zapping* entre las imágenes del recuerdo.

La tercera hipótesis también miró la historia, no como una continuidad sino a través de escenas fragmentarias, e intentó que la sumatoria de esas escenas conformara un contexto que permitiera identificar un momento y a la vez, referirlo a momentos anteriores y posteriores: las percepciones de ayer hoy son escenas que describen momentos, imágenes que no intentan ser historia, son independientes y tan fragmentarias como las imágenes de un sueño. La referencia también surgió de Walter Benjamín, en particular del método que empleó en la narración de *Infancia en Berlín y Calle de sentido único*, pero visto a través del análisis que hace Susan Buck-Morss (1995) en *Dialéctica de la mirada*, en donde analiza la obra de Benjamín *Los pasajes de París*³.

3 El autor define a la memoria colectiva como "una reconstrucción del pasado que adapta la imagen de hechos remotos a las creencias y necesidades espirituales del presente".



DESARROLLO DE LOS PROCESOS: EL MARCO TEÓRICO DE LAS HIPÓTESIS

LENGUAJE, SIGNIFICADO Y SÍMBOLO: HACIA LA COMPRENSIÓN DE LAS PARTES EN ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR

Ciudad y arquitectura, como aspectos del espacio construido, expresan la dualidad entre lo social y lo individual, esa oposición que está presente en todo lenguaje como sistema de símbolos voluntariamente organizado (Cassirer, 1971).

La ciudad como espacio de la comunidad es la referencia a la parte social del lenguaje; la arquitectura, que desde esta óptica se nos presenta como el resultado de actos expresivos individuales, mediatiza la ciudad y aproxima la relación a la confrontación lengua-habla, propia del lenguaje. Por este motivo, la capacidad comunicante de la arquitectura resulta de un código que le es propio, pero que está sometido, a su vez, a otro código de orden superior, dado por la ciudad.

Esta misma dicotomía, vista desde la teoría de la comunicación, muestra a la ciudad como un sistema de signos definido por su uso social continuado –es decir, un código– y a la arquitectura como mensaje; esto es, como fenómeno concreto basado en formas significantes que inducen a significados (De Saussure, 1982).

Desde este punto de vista se trató de mirar la coherencia entre algunos tipos arquitectónicos que sufrieron transformaciones muy lentas en el tiempo y la forma de la ciudad con la cual se los identifica; también se analizarán algunos rasgos tipológicos de la arquitectura como mensaje, en el marco de la ciudad como código de orden superior.

Cassirer (1971) señala que el hombre alcanza el equilibrio entre los estímulos del mundo externo y su interioridad, y experimenta la existencia de símbolos que le permiten utilizar las sensaciones para acceder a la esfera de lo extrasensorial. El concepto de símbolo se aproxima al de signo en la lingüística y en la estética; así, el símbolo sería el signo por excelencia, es decir, la entidad o la imagen que refiere a otra o que suscita la memoria de una determinada experiencia sensorial o intelectual.

Esta última observación fue fundamental en el desarrollo de "Estación Plaza de Bolívar" (Pérgolis, 2000) que se basó en esa capacidad 'simbolizante' de los elementos urbanos, en particular de la Plaza de Bolívar, nodo de la historia y a la vez signo y símbolo de Bogotá. En una escala de observación mucho menor encontramos esa



capacidad 'simbolizante' en el signo "bus-buseta" en la cual también se basó "Imaginarios y representaciones en el transporte público en Bogotá".

VELOCIDAD Y MASA: HACIA LA COMPRENSIÓN DE LA MOVILIDAD, EL PASO DE ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR A IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ

Desde la visión del pensamiento moderno se intentó comprender a la ciudad a través de la dicotomía territorial ciudad-campo, que presentó como antagónicos los medios urbano y rural, uno consumidor, el otro, productor; uno progresista, el otro tradicional.

Consecuente con la anterior dicotomía, apareció otra: centro-periferia, que trató de explicar la estructura interna de la ciudad y su crecimiento, como el juego de dos sistemas de ondas expansivas sobre el territorio antagónico; uno centrífugo, que irradia las pautas urbanas hacia el medio rural, y otro centrípeta que tensiona el entorno hacia la ciudad, específicamente, hacia el centro de la ciudad, expresado por la imagen histórica de la Plaza Mayor, el centro de todos los poderes.

Pero el borde existe en tanto existe la forma. En la ciudad actual, sin forma y extendida arbitrariamente, la noción de borde desaparece tanto como desaparece la de centro y la circulación de flujos, antes centrífuga-centrípeta ahora es homogénea y monótona en la extensión sin límites. Esta situación que analizamos cuidadosamente en "Estación Plaza de Bolívar", como una particularidad de la morfología urbana, apareció como motor de los desplazamientos urbanos y motor de la estructura de rutas del transporte, tipos y modelos de vehículos y representaciones sociales en los recorridos, en la siguiente etapa de investigación.

Sin embargo, donde los flujos se frenan, allí donde la desaceleración cristaliza la masa, aparecen la forma y los valores tradicionales (Salat y Labbé, 1988); donde la tensión deviene masa aparece la arquitectura. Un exterior móvil, conmutativo, *cool* y moderno confrontado con un interior crispado sobre los viejos valores, es la contradicción que señala Baudrillard en la estructura que denomina *Beaubourg*, imagen de una ciudad expresada solamente por "un esqueleto de flujos y signos, de redes y circuitos, una estructura implosiva de relaciones sociales expuestas a una valoración superficial" (Baudrillard, 1981a).

Así, en esta ciudad, donde arquitectura y urbanismo coinciden, se superponen, y desaparecen como instancias diferenciadas ante el concepto de fragmento urbano, aparece una nueva dicotomía: exterior-interior. Por lo anterior, esta observación fue clave para comenzar a estructurar la siguiente etapa de trabajo: los vectores o unidades del transporte en los que la relación exterior-interior coincide con la relación estático-dinámico, es decir, la observación de un exterior estático desde el interior en movimiento del transporte.

REDES Y PRÁCTICA SIGNIFICANTE: HACIA LA COMPRENSIÓN DEL VIAJE COMO TRAVESÍA DE SIGNOS

El lenguaje, como sistema de signos, es mucho más complejo que la dicotomía semiótica significante-significado planteada por De Saussure (1982). En tanto el lenguaje da sentido, la semiótica se desplaza del discurso a la práctica significante (Kristeva, 1985) esto es, a la constitución y a la travesía de un sistema de signos, algo que exige la identidad de un sujeto hablante con una institución social que él reconoce como soporte de su identidad. La travesía, por su parte, es un proceso por medio del cual el sujeto cuestiona las instituciones en las que antes se había reconocido, pero ahora no se reconoce.

El concepto de práctica significante que propone Kristeva (1985) se estructura a través de dos instancias: una se refiere a los procesos materiales, es decir, el modo de producción de signos y la otra, al deseo, a los procesos significativos. La coincidencia de ambos aspectos ocurre en el sujeto y en la relación que éste lleva entre la unidad –conjunto significante y social– y el proceso que la precede y la excede, porque la práctica va más allá de cualquier significante. Ésta lleva a una nueva visión de la semiótica que analiza el signo, ya no de las formas significantes, sino del deseo que motiva esas formas.

En "Estación Plaza de Bolívar" (Pérgolis, 2000) se trabajó con el deseo de ciudad. Eso permitió interpretar a la Plaza de Bolívar como un espacio urbano y como un ámbito depositario de los deseos de la comunidad. Cuando a la observación urbana a través del transporte se le incorporó la variable de movilidad, apareció junto al deseo de ciudad, otro deseo colectivo manifestado en el imaginario de modernidad.

Desde este punto de vista, la principal característica de la red, es la posibilidad de establecer múltiples conexiones;



por ese motivo, una red está haciéndose continuamente, es un origen que explota en multiplicidades, y que diluyen el punto de principio. Esta aparente “inmaterialidad” es su rasgo esencial, porque es lo que le permite los cambios de naturaleza en el constante armar y desarmar de nuevas conexiones (Serres, 1969).

En el ejemplo de la ciudad, la red de espacios urbanos, vista desde los acontecimientos, se convierte en la de los relatos; éstos, a su vez, sugieren una nueva red de imágenes. Los relatos y las imágenes exaltan los espacios virtuales, pero en éstos está presente el acontecimiento, que nuevamente los contextualiza en la ciudad y así, sucesivamente. El carácter mutante de los lugares de la red evidencia su inestabilidad; del mismo modo, el viaje urbano como travesía de signos, como desplazamiento en una red, se expresa en la constitución de relatos que lo contextualizan.

HISTORIA, ESCENAS Y ESCENARIOS: LA CIUDAD EN MOVIMIENTO, LOS TRANSPORTES

Susan Buck-Morss (1995) se refiere a la observación que hace Walter Benjamín, sobre la mirada del niño que es atraída por aquellas cosas y aquellos gestos que el adulto deshecha o ignora y el niño relaciona de manera arbitraria a través del juego, no imitando sino creando relaciones intuitivas, porque el juego no es imitación sino creación.

Así, la visión infantil se va a referir a fragmentos arbitrarios de la condición de bus, el vector, el escenario de los acontecimientos que nutren esta investigación que intenta la reflexión a partir de la observación de aquello que el mundo adulto deshecha: en el trabajo con los buses como vectores, la curva de una ventana, el zumbido del motor Ford, el ronroneo del diesel, el frente del bus interpretado como la expresión de una cara, o aquellos paisajes alucinados que hace unos años nos regaló Fredy en las ventanas traseras de los buses ejecutivos.

Las percepciones de ayer –las del niño– hoy son escenas que describen momentos, imágenes que no intentan ser historia, son independientes y tan fragmentarias como las imágenes de un sueño. En esa libertad reside su atractivo, ya que una escena no pretende ser parte de algún relato mayor ni trata de integrar un todo (Pérgolis y Valenzuela, 2007); una escena no hace parte de ninguna secuencia: comienza y termina en sí misma, la anécdota

en el interior de un transporte nos muestra un instante que sugiere la ciudad pero no pretende representarla en su totalidad.

Ese concepto, que Walter Benjamin señala en varios de sus escritos (Walter Benjamin, 1987a, 1987b, 2000), rompe el eje de la historia tradicional, porque la historia es continua y las escenas son independientes, aquí no hay continuidades ni secuencias; esta mirada solamente intenta recoger algunas escenas dirigidas a aquellos cuya infancia es hoy el recuerdo de un sueño.

IMAGINARIOS Y DESEO DE MODERNIDAD: IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN BOGOTÁ

Desde los primeros años de la República, Bogotá vivió la contradicción entre las fuertes tradiciones de su sociedad y el anhelo de una modernidad que conocía por referencias lejanas; una modernidad más soñada que experimentada, el deseo por un modo de vida más imaginado que conocido, más allá de los bordes de la Sabana, más allá de la tierra caliente y del río Magdalena que llevaba al lejano mar y al mundo moderno.

Un mundo de ensueños, en palabras de Buck-Morss (1995), en Bogotá: el sueño moderno nació con el observatorio del sabio Caldas, con Mosquera y el Capitolio y con las Galerías de Arrubla, que la ciudad vio crecer, esto se concretó en la emoción de José Asunción como un sentimiento presente durante el final de los años veinte. La Plaza de Bolívar con sus fuentes luminosas, el afrancesado edificio Liévano y las columnas neoclásicas del Capitolio concretaron una imagen del mundo lejano en el corazón de la ciudad. Benjamin (1989) observó que la arquitectura pública del siglo XIX representó los anhelos de la sociedad de esa época. Sin embargo, la sociedad bogotana de mediados del siglo XX soñaba con una modernidad que no se explicaba y la buscaba en pequeños gestos, en rasgos heredados, imágenes de una modernidad que más miraba a la vieja Atenas que al mundo contemporáneo.

Uno de los sueños de aquella modernidad fue el movimiento que se dio a través de los desplazamientos por las montañas colombianas en los bamboleantes trenes o en los lentos tranvías de las ciudades. Aunque éstos no satisfacían el deseo, ya que la belleza moderna, señaló Marshall Berman, no emana del entorno natural, del campo que rodea al tren o los potreros neblinosos por



donde circulaban los tranvías, que se aventuraban hasta los límites de la ciudad; “la belleza moderna surge del ambiente creado artificialmente” (Berman, 1996) y en eso los nuevos buses no tenían rivales; en ellos la sociedad se reencontraba a través de una nueva manera de desplazarse, esa que encerraba la experiencia y el sentimiento de la modernidad.

De esta manera, la sociedad colombiana se consolidó viajando por selvas o por peligrosos despeñaderos, por la monotonía de las llanuras o en las nacientes ciudades. En principio fue mediante bestias y carruajes tirados por animales, que fueron signos de una movilidad identificada con la imagen de la Colonia. Después, el ferrocarril integró el territorio, sin embargo, esas imágenes quedaron unidas al recuerdo del siglo XIX y principios XX, como la navegación fluvial, aquella de *El amor en los tiempos del cólera* (García Márquez, 1985). Años después, a mediados del siglo XX las carreteras acercaron el mundo a las poblaciones más olvidadas, los ideales de movilidad y modernidad se confundieron en un solo anhelo.

RESULTADOS EN CADA INVESTIGACIÓN

EN ESTACIÓN PLAZA DE BOLÍVAR: UN ELEMENTO ESTÁTICO DE LA CIUDAD

La investigación se limitó a tres momentos de la Plaza de Bolívar: uno correspondiente a aquella plaza con cuatro fuentes, que el arquitecto Manrique Martín proyectó en 1926. La observación se situó en 1938, en el marco de la ciudad continua. El segundo momento permitió el análisis de una plaza imaginaria, la gran plaza cívica que, en el proyecto de Le Corbusier, hubiera reemplazado a la Plaza de Bolívar; para esta observación se trabajó sobre una hipotética inauguración de esa plaza en los primeros años de la década de 1950. El último momento de observación corresponde al día del Carmen de 1961, cuando se inauguró la plaza que existe actualmente; los dos últimos momentos corresponden a instancias de la ciudad discontinua. De esta forma, la investigación permitió comprobar que en todo signo subyace un deseo, idea que estaba implícita en las hipótesis. También mostró que un signo es un indicio de algo que nos induce a asumir un comportamiento o a cumplir una acción en ausencia del objeto estimulador, de acuerdo con el concepto de Morris (1971).

La etapa anterior a este trabajo (*Bogotá fragmentada*) comenzó con una cita Lawrence Durrell: “una ciudad es un mundo cuando se ama a uno de sus habitantes” (Durrell, 1962), pese a la subjetividad que sugiere esa frase, aquel trabajo intentó ser una profunda mirada a la realidad de esta ciudad, porque la realidad existe en la medida de nuestras pasiones. La anterior afirmación se convirtió en la tercera conclusión resultado de la investigación “Estación Plaza de Bolívar” (Pérgolis, 2000).

Para concluir, mostraremos el siguiente párrafo que se encuentra en la investigación mencionada y en donde se puede ver la última conclusión de este trabajo, se refiere a la ruptura de la dicotomía ciudad-objeto/investigador-sujeto a través de la articulación del psicoanálisis con la semiótica:

Ahora no miro a Bogotá rota en mil fragmentos: sólo miro a su Plaza de Bolívar, o quizás, me miro a mí en su Plaza de Bolívar, yo-objeto en la plaza-objeto, porque la negación –en esta mirada no soy sujeto, soy objeto– existe como constructo gramatical para permitir una afirmación. Me reafirmo a través de la plaza (Pérgolis, 2000).

EN IMAGINARIOS Y REPRESENTACIONES EN EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS: ELEMENTOS DINÁMICOS DE LA CIUDAD

En Colombia la movilidad es –y ha sido– una condición a la vez que un condicionante en la ocupación del territorio, por ese motivo, la investigación se estructuró en torno a dos grandes ejes: la semiótica cultural y la historia. La historia se trabajó a través de escenas fragmentarias que nos permitieron ver y contextualizar cómo se viajaba en otros momentos, qué ambientes rodeaban aquellos interiores, de qué se hablaba, qué anhelos existían y qué mundos se veían por las ventanillas: el que estaba allí, detrás del vidrio y el mundo deseado. A través de la semiótica se intentó explicar los signos de esas escenas y las representaciones colectivas que expresan los deseos de la comunidad.

En la conformación de *El libro de los buses de Bogotá* (Pérgolis y Valenzuela, 2007), resultado de la investigación, intentamos dar una mayor carga teórica en la primera parte del texto: dos motivos nos llevaron a plantear esa asimetría en el contenido: por una parte, dar al lector las herramientas teóricas al inicio del texto, para que pueda aplicarlas libremente durante el desarrollo, en particular en la segunda mitad, en la que los buses son

protagonistas indiscutibles. Por otra parte, hemos querido aprovechar los ejemplos más lejanos en el tiempo para trabajar esos conceptos teóricos en una estructura urbana –y social más sencilla–, con una red de transportes menos compleja, como ocurría en Bogotá con anterioridad a la década del cincuenta.

La investigación permitió comprobar la importancia de los transportes bogotanos –bus, buseta, colectivo– como lugares de la ciudad, esto debido a la cantidad y calidad emocional de los acontecimientos que en ellos ocurren y que se manifiestan en los relatos, a través de una vívida recordación. De la misma manera, se pudo comprobar el imaginario de modernidad implícito en el viaje, en donde se relaciona el desplazamiento con el tipo de vehículo, lo cual confirma que en torno a la movilidad urbana se configuran representaciones cargadas de deseo.

El fragmento de relato que se transcribe a continuación y que fue resultado de la integración de varios relatos, correspondientes a los días previos al 9 de abril de 1948, confirma la relación representación-deseo:

– Me gusta viajar en bus, dijo la ocasional compañera de asiento y ella salió de su ensoñación. – El bus es más moderno, agregó, en cambio en el tranvía, aún en las lorenzas, me siento como en otra época, son tan lentos... mire, mire, qué tráfico, me imagino que así debe ser en Nueva York y en las ciudades modernas.

- ¿Verdad que se ve moderno el centro de Bogotá? y lo han puesto hermoso para la Conferencia Panamericana, también... con tantos visitantes... concluyó la ocasional y deslumbrada compañera de viaje (Pérgolis & Valenzuela, 2007).

En los recorridos se descubre la vida de las ciudades. Hay “rutas” que son recorridos, pero también son identidades porque son parte de la ciudad, no compiten con ella, se complementan y permiten disfrutarla. Sin duda, Bogotá se encamina al transporte masivo multimodal, pero en el imaginario, que es recuerdo, emoción y afecto por la ciudad, siempre existirán las imágenes de la Candelaria, vista desde las ventanillas de la buseta Olaya-Quiroga; las palmeras de la 57, vistas desde la Salitre-Modelia o el paseo por la carrera 15, en la Chicó-Miranda, nombres que ocultaron números de “rutas” que el público nunca consideró u olvidó rápidamente. Nombres que hicieron a la historia de la ciudad y a la vida de sus ciudadanos.



CONCLUSIONES

Todo proceso de investigación encierra dos aspectos: uno es el científico, es decir, el proceso exacto y riguroso a partir de fuentes seguras que permitan comprobar la validez de las hipótesis planteadas. El otro aspecto, es emocional: todo proceso de investigación compromete progresivamente al investigador. Conforme avanza el proceso, el investigador se siente más y más involucrado con el tema y este compromiso emocional no entra en contradicción con el aspecto científico del proceso, por el contrario lo profundiza.

Un texto infaltable en la biblioteca de todo investigador es *El sujeto en proceso*,⁴ de Julia Kristeva, donde la autora propone un sujeto –investigador– puesto a prueba, mutante, en permanente tránsito, que se desliza desde lo semiótico a lo simbólico y viceversa (París, 2003). El sujeto en proceso propuesto por la autora está estructurado por el “orden simbólico” a la vez que por la subversión de ese orden; concluye observando que esa sería la estructura de la subjetividad humana: el investigador no es ajeno al objeto de la investigación; en ello radica el respeto por el rigor científico del proceso y la emoción que produce ser parte del objeto investigado. En este proceso finalmente, se rompe la dualidad sujeto observador-objeto observado para conformar una unidad o nodo de una red en la que sujeto y objeto son entidades emisoras y receptoras simultáneamente.

Ese concepto de nodo de una red se concretó en la citada frase tomada de *Estación Plaza de Bolívar*: (...)“me miro a mí en su Plaza de Bolívar, yo-objeto en la plaza-objeto, porque la negación –en esta mirada no soy sujeto, soy objeto– existe como constructo gramatical para permitir una afirmación” y en *El libro de los buses de Bogotá*, resultado de la investigación “Imaginarios y representaciones en el transporte urbano de pasajeros”, en el comentario que explica el método: “Las percepciones de ayer hoy son escenas que describen momentos, imágenes que no intentan ser historia, son independientes y tan fragmentarias como las imágenes de un sueño”. En esa libertad reside su atractivo.

4 El sujeto en proceso kristeviano está estructurado por el orden simbólico y, a la vez, por la subversión de ese orden; esa sería la estructura de la subjetividad humana.



REFERENCIAS

- Augé, M. (1993). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Baudrillard, J. (1981a). El efecto Beaubourg. *Cultura y simulacro*. Barcelona: Kairós.
- Baudrillard, J. (1981b). *La precesión del los simulacros. Cultura y simulacro*. Barcelona: Kairós.
- Benjamin, W. (1987a). *Calle de dirección única*. Madrid: Alfaguara.
- Benjamin, W. (1987b). *Infancia en Berlín, hacia 1900*. Madrid: Alfaguara.
- Benjamin, W. (1989). *El libro de los pasajes de París. París, capitale du XIX^e Siècle (le livre des pasajes)*. París: Le Cerf.
- Benjamin, W. (2000). *Historias y relatos*. Barcelona: Muchnik.
- Berman, M. (1996). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Bogotá: Siglo XXI.
- Borges, J. L. (1987). "Caminata". *Jorge Luis Borges Obra Poética 1923-1977. Fervor de Buenos Aires*. Buenos Aires: Alianza Emecé.
- Buck-Morss, S. (1995). *Dialéctica de la mirada*. Madrid: La balsa de Medusa.
- Calvino, I. (1990). *Seis propuestas para el próximo milenio*. Madrid: Siruela.
- Cassirer, E. (1971). *Filosofía de las formas simbólicas*. México: Fondo de cultura económica.
- De Certeau, M. (1999). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana, A.C.
- De Saussure, F. (1982). *Curso de lingüística general*. Buenos Aires: Losada.
- Deleuze, G., y Guattari, F. (1988). "Mil mesetas". *Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pretextos.
- Díaz Castro, E. (1985). *Los aguinaldos en Chapinero*. Bogotá: Procultura.
- Durrell, L. (1962). *Justine*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Freud, S. (1976). *Moisés y la religión monoteísta*. Madrid: Alianza.
- García Márquez, G. (1985). *El amor en los tiempos del cólera*. Bogotá: Oveja Negra.
- Halbwachs, M. (1992). *On collective memory*. Chicago: The University of Chicago.
- Kavafis, C. (1999). "Itaca". *Antología poética*. Madrid: Alianza Editorial.
- Kristeva, J. (1976). *Lo Vreal*. Ponencia presentada en el Seminario Verdad y verosimilitud del texto psicótico, París.
- Kristeva, J. (1985). "Práctica significativa y modo de producción". *Travesía de signos*. Madrid: Aurora.
- Morris, C. (1971). *Fundamento de la teoría de los signos*. Barcelona: Paidós comunicaciones.
- París, D. (2003). *Julia Kristeva y la gramática de la subjetividad*. Madrid: Campo de ideas.
- Pérgolis, J. C. (1995). *Express. Arquitectura, literatura y ciudad*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Pérgolis, J. C. (1998). *Bogotá fragmentada: Cultura y espacio urbano a fines del siglo XX*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Pérgolis, J. C. (2000). *Estación Plaza de Bolívar: Una mirada desde la semiótica del deseo a la ciudad y su plaza*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Pérgolis, J. C. (2005). *Ciudad fragmentada*. Buenos Aires: Nobuko.
- Pérgolis, J. C. (2006). *Ciudad Express*. Buenos Aires: Nobuko.
- Pérgolis, J. C. (2007). *Ciudad deseada*. Buenos Aires: Nobuko.
- Pérgolis, J. C., Orduz, L. F., y Moreno, D. (1999). *Reflejos, fantasmas, desarraigados. Bogotá recorrida*. Bogotá: Arango editores.
- Pérgolis, J. C., y Valenzuela, J. A. (2007). *El libro de los buses de Bogotá*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia-SI 99.
- Salat, S., & Labbé, F. (1988). *La strada del virtuale Le città del mondo e il futuro delle metropoli*. Milano: Electra editrice.
- Sanín Cano, B. (s.f.). Indagaciones e imágenes. *El oficio de lector*, 48.
- Serres, M. (1969). "El mensajero". E. Paci (Ed.), *Estructuralismo y filosofía: análisis simbólico y método estructural*. (pp. 45-62). Buenos Aires: Nueva Visión.
- Serres, M. (1995). *Atlas*. Madrid: Cátedra.



INSTRUCCIONES PARA AUTORES

Los artículos postulados deben corresponder a las categorías universalmente aceptadas como producto de investigación, ser originales e inéditos y sus contenidos responder a criterios de precisión, claridad y brevedad.

Como punto de referencia se pueden tomar las tipologías y definiciones del Índice Bibliográfico Nacional, Publindex, para los artículos tipo 1, 2 y 3 que se describen la continuación:

1) Artículo de investigación científica y tecnológica: Documento que presenta, de manera detallada, los resultados originales de proyectos terminados de investigación. La estructura generalmente utilizada contiene cuatro apartes importantes: introducción, metodología, resultados y conclusiones.

2) Artículo de reflexión: Documento que presenta resultados de investigación terminada desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo fuentes originales.

3) Artículo de revisión: Documento resultado de una investigación terminada donde se analizan, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas, sobre un campo en ciencia o tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

También se pueden presentar otro tipo de documentos diferentes a los anteriormente descritos como pueden ser: artículo corto, reporte de caso, revisión de tema, documento resultado de la revisión crítica de la literatura sobre un tema en particular, cartas al editor, traducción, documento de reflexión no derivado de investigación y reseña bibliográfica entre otros.

Instrucciones para postular artículos

Presentar el artículo mediante comunicación escrita dirigida al Editor de la REVISTA DE ARQUITECTURA, en soporte digital y dos copias impresas, adjuntando hoja de vida del autor (puede diligenciar el formato establecido). En la comunicación escrita el autor debe expresar que conoce y acepta la política editorial de la Revista de Arquitectura, y cede todos los derechos de reproducción y distribución de su artículo.

Los artículos deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

En la primera página del documento se debe incluir

Título: En español e inglés y no exceder 15 palabras.

Subtítulo: Opcional, complementa el título o indica las principales subdivisiones del texto.

Datos del autor o autores: Nombres y apellidos completos, filiación institucional, formación académica, experiencia investigativa, publicaciones representativas y correo electrónico o dirección postal. El orden de los autores debe guardar relación con el aporte que cada uno hizo al trabajo. Si aplica, también se debe nombrar el grupo de investigación, el postgrado del que el artículo es resultado, o el marco en el cual se desarrolla el artículo.

Descripción del proyecto de investigación: Entidad financiadora, participantes, fecha de inicio y culminación, abstract de la investigación y otros productos resultado de la misma. (o puede diligenciar el formato establecido)

Resumen, analítico, descriptivo o analítico sintético: Se redacta en un solo párrafo, da cuenta del tema, el objetivo, los puntos centrales y las conclusiones, no debe exceder las 150 palabras y se presenta español e inglés (Abstract).

Cinco palabras clave: Ordenadas alfabéticamente y que no se encuentren en el título o subtítulo, debe presentarse español e inglés (Key words), estas sirven para clasificar temáticamente al artículo. Se pueden emplear algunas de las palabras definidas en: <http://databases.unesco.org/thessp/>

La segunda página y siguientes deben tener en cuenta estas recomendaciones:

El cuerpo del artículo generalmente se divide en: Introducción, Metodología, Desarrollo, Resultados y Discusión, y finalmente Conclusiones, luego se presentan las Referencias bibliográficas, Tablas, Leyendas de las Figuras y Anexos. En la introducción se debe describir que tipo de artículo se está presentando.

Texto: Las páginas deben venir numeradas, a interlineado doble en letra de 12 puntos, la extensión de los artículos debe estar alrededor de 5000 palabras, a partir de la edición número 10, se debe seguir el estilo recomendado en el Manual para Publicación de la Asociación Americana de Psicología (APA), 5a edición. (Para mayor información puede visitar: <http://www.apastyle.org/>)

Referencias, citas y notas al pie: Las notas aclaratorias o notas al pie, no deben exceder más de cinco líneas o 40 palabras, de lo contrario estas deben ser incorporadas al texto general. Cuando se realicen citas pueden ser, cita textual corta (con menos de 40 palabras) se incorpora en el texto y se encierra entre dobles comillas; cita textual extensa (mayor de 40 palabras) debe ser dispuesta en un renglón y un bloque independiente omitiendo las comillas, no olvidar en ningún caso la referencia del autor (Apellido, año, p. 00)

Siglas: En el caso de emplear siglas en el texto, cuadros, gráficos y/o fotografías, se deben proporcionar las equivalencias completas de cada una de ellas en la primera vez que se empleen. En el caso de citar personajes reconocidos se deben colocar nombres y/o apellidos completos, nunca emplear abreviaturas.

Gráficos: Las tablas, gráficos, diagramas e ilustraciones y fotografías, deben contener el título o leyenda explicativa relacionada con el tema de investigación que no exceda las 15 palabras y la procedencia (autor y/o fuente, año). Se deben entregar en medio digital independiente del texto a una resolución mínima de 300 dpi (en cualquiera de los formatos descritos en la sección de fotografía), según la extensión del artículo, se debe incluir de 5 a 10 gráficos y su posición dentro del texto.

El autor es el responsable de adquirir los derechos y/o autorizaciones a que haya lugar, para imágenes y/o gráficos tomados de de otras fuentes.

Fotografía: Pueden ser entregadas en original para ser digitalizadas, de lo contrario se deben digitalizar con una resolución igual o superior a 300 dpi para imágenes a color y 600 para escala de grises. Los formatos de las imágenes pueden ser TIFF, PSD o JPG.

Planimetría: Se debe entregar la planimetría original en medio digital en lo posible en formato CAD y sus respectivos archivos de plumas, de no ser posible se deben hacer impresiones en tamaño carta con las referencias de los espacios mediante numeración y una lista adjunta. Deben poseer escala gráfica, escala numérica, norte, coordenadas y localización. En lo posible no debe tener textos, achurados o tramas.

Para más detalles puede consultar el documento de descripción en el portal web de la REVISTA DE ARQUITECTURA. (www.ucatolica.edu.co/publicaciones)

PROCESO DE ARBITRAJE

El Comité Editorial de la REVISTA DE ARQUITECTURA es la instancia que decide la aceptación de los artículos postulados, el editor y el Comité seleccionan y clasifican los artículos que cumplan con los requisitos establecidos:

Afinidad temática y relevancia del tema.

Respaldo investigativo.

Cumplimiento de las normas para autores.

Después de esta preselección se asignan pares evaluadores especializados; del proceso se arbitraje se emitirá alguno de estos conceptos que serán reportados al autor:

Aceptar el artículo tal como fue entregado.

Aceptar el artículo con algunas modificaciones: se podrá sugerir la forma más adecuada para una nueva presentación, para lo cual el autor puede o no aceptar las observaciones, de ser así cuenta con ocho días hábiles para realizar los ajuste pertinentes.

Rechazar el artículo: en este caso se entregara al autor un comunicado, evidenciado la razón de la negación de publicación.

El Comité Editorial se reserva el derecho de aceptar o no la publicación del material recibido. También se reserva el derecho sugerir modificaciones de forma y de someterlo a procesos de corrección de estilo.

Cuando un artículo es aceptado para su publicación, los derechos de reproducción y divulgación son de la Universidad Católica de Colombia, lo cual se hará mediante el formato respectivo.

Notas aclaratorias:

Aunque la recepción del material se notificara de inmediato por medio correo electrónico, los procesos de evaluación, arbitraje, edición y publicación pueden tener un plazo máximo de doce meses.

El Editor de la REVISTA DE ARQUITECTURA es el encargado de establecer contacto entre los autores, árbitros, evaluadores y correctores.

Aunque un artículo sea aceptado podrá quedar aplazado para ser publicado en un próximo volumen de la publicación.



LÓGICAS DE APROPIACIÓN DEL LUGAR EN LA ARQUITECTURA LATINOAMERICANA.

ENCrucIJADA SIGLOS XX - XXI

EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO:

ALGUNAS CONSIDERACIONES EPISTEMOLÓGICAS SOBRE EL CONOCIMIENTO PROYECTUAL

La FACULTAD DE ARQUITECTURA de la Universidad Católica de Colombia cuenta con los siguientes reconocimientos a su calidad:

Acreditación voluntaria de alta calidad otorgada por el MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL. Resolución 5671 de Septiembre 20 de 2006



Revalidación internacional del Programa de Arquitectura otorgada por el ROYAL INSTITUTE OF BRITISH ARCHITECTS, RIBA



Indexación de la REVISTA DE ARQUITECTURA en el Índice Bibliográfico Nacional (IBN-Publindex)



TEORÍA Y PRAXIS EN WALTER GROPIUS

PROPUESTA DE FORMACIÓN INTEGRAL EN ARQUITECTURA A PARTIR DEL PATRIMONIO

SE DESTRUYE EL LEGADO DEL MOVIMIENTO MODERNO EN COLOMBIA

¿SE CONSERVA POR DECRETO O POR SUS VALORES?

HACIA UN COMPROMISO ECOLÓGICO DE LA ARQUITECTURA LOCAL CON EL TERRITORIO DE BOGOTÁ