

Línea # 193. La experiencia de investigación-creación de un pasajero de autobús en la ciudad de Bogotá*

Line # 193. A research-creation experience from a bus passenger in Bogotá city

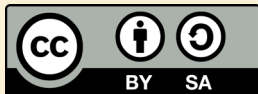
Linha # 193. A experiência de investigação-criação a partir de um passageiro de ônibus em Bogotá

Lorena Cortés Durán**

Pontificia Universidad Javeriana

Correo electrónico: loreslores@gmail.com

Revista Corpo-grafías: Estudios Críticos de y desde los Cuerpos / Volumen 8 - Número 8 / enero - diciembre del 2021 / ISSN impreso 2390-0288, ISSN digital 2590-9398 / Bogotá, D.C., Colombia / 175.



Fecha de recepción: 29 de junio del 2019

Fecha de aceptación: 25 de abril del 2020

Doi: <https://doi.org/10.14483/25909398.19085>

Cómo citar este artículo: Cortés, L. (2021, enero-diciembre). Línea # 193. La experiencia de investigación-creación de un pasajero de autobús en la ciudad de Bogotá. *Revista Corpo-grafías: Estudios Críticos de y desde los Cuerpos*, 8(8), pp. 175-201. ISSN 2390-0288.

***Artículo de investigación:** el presente artículo deriva de la investigación Línea # 193 “Pontevedra” realizada por Lorena Cortés Durán, bajo la orientación de Marta Bustos, durante la Maestría en Estudios Artísticos cursada entre el 2016-2018, en el marco de la Facultad de Artes ASAB, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Bogotá, Colombia.

****Maestra en Artes Visuales de la Pontificia Universidad Javeriana, especialista en Urbanismo y magister en Estudios Artísticos de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Bogotá. Como docente universitaria y gestora cultural ha centrado su interés creativo e investigativo en la relación presente entre el dibujo, las artes y los estudios territoriales. Actualmente, se desempeña como docente en la Facultad de Artes ASAB y en el Departamento de Estética y Territorio de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Javeriana de Colombia.**

Resumen

Haber pasado cerca del 38% del tiempo activo de mi vida dentro de un bus urbano junto a miles de ciudadanos más, me ha convertido en una investigadora territorial formada desde las artes. Por ello esta indagación se sitúa desde un cuerpo que al desocupar la arquitectura de la ciudad se amolda a un puesto apretujado con la mirada puesta en la ventana como único escape corporal. Entre eternos trancones y afanosas avenidas, se emprenden trazados colectivos cada vez más indignantes sobre las vías de Bogotá y desde ellos este artículo aborda la posibilidad de concebir una sistematización territorial que reconozca modelos distintos a los que plantean los cánones hegemónicos de ciudad o el acoso empresarial de la movilidad urbana. Este artículo persigue, desde la línea y el dibujo como método principal de indagación, un trayecto cotidiano reteñido desde la acción de una población que, desde la visual del bus, se hace experto en el ingenio popular desarrollado a la par de una ciudad salpicada por la diversidad, el conflicto armado y la intención de ser la gran capital.

Palabras clave: geopolítica, hábitat, territorio, arquitectura popular, autoconstrucción.

Abstract

Having spent about 38% of my active time life in an urban bus with thousands of other citizens, I have become a territorial researcher formed from the visual arts. Therefore, this article is located from a body that, when vacating the architecture of the city, adapts itself to a position squeezed with the gaze placed on the window as the only corporal escape. Between eternal traffic and busy avenues, collective paths are undertaken increasin-

gly on the roads of Bogotá and from them addresses the possibility of conceiving a territorial systematization that recognizes models other than those posed by the hegemonic canons of city or mobility market. This article pursues from the line and drawing, a rutinary line redrawn by the action of a population that from the visual of the bus, becomes expert in the popular ingenuity developed whit same time of a city sprinkled by diversity, the armed conflict and the intention for to be the big capital.

Keywords: geopolitics, habitat, territory, popular architecture, self-construction.

Resumo

Tendo passado cerca de 38% do tempo ativo da minha vida em um ônibus com milhares de outros cidadãos, me transformou em pesquisadora territorial treinada desde las artes. Portanto, essa investigação está localizada em um corpo que ao desocupar o arquitetura da cidade, se molda a uma cadeira apertada com el olho na direção de janela como única fuga corporal. Entre um trafago eterno e avenidas movimentadas, milhares de habitantes eles empreendem rotas coletivas cada vez mais ultrajantes, no entanto a partir daí, podemos vislumbrar um dos campos mais dedicados da criação em na cidade de Bogotá, seu arquitetura de auto-construídas popular. A retórica da economia laranja ¿levará isso em consideração? Este artigo aborda a possibilidade de compreendo arquitetura deauto-construção popular em Bogotá, como um campo cultural de criação em que os sujeito e comunidade operam de forma autônoma, sustentando-se durante o tempo e as gerações. Desde da linha e do desenho como principal método de investigação, este artigo prossegue uma rota e um dibujo pintado por uma população que desde os cristais do

ônibus, se tornou especialista em um engenhosidade popular desenvolvida ao lado de uma cidade pontilhada de diversidade, de conflito armado e a intenção de ser a grande capital.

Palabras-chave: geopolítica, habitat, território, arquitetura popular, auto-construção.

Uno solamente tiene que escoger los objetos adecuados y encajarlos con precisión en el cuadro, entonces ellos contarán su propia historia.

Hilla Becher

Como investigadora urbanista y artista visual quisiera aprovechar este artículo para hablar de la *línea*, elemento esencial del dibujo y un gran camino de investigación. Al superar esa condición sensible que la asocia exclusivamente al dibujo artístico o geométrico, la *línea* puede trazarse desde una acción colectiva dispuesta a un trayecto hecho por un vehículo urbano que dibuja y redibuja, una y otra vez, el recorrido de una población viva entre las vías de la ciudad.

El bus es como un lápiz que retiene los recorridos que hace la gente por la ciudad, así como lo hacía la ruta # 193 Pontevedra para llevarme o traerme a casa. La ciudad se asomaba ante mi puesto enmarcando una serie de fachadas y rápidos acontecimientos como los puntos de una *línea* desde el ejercicio de dibujar. El marco de goma de la ventana capturaba las visuales del diario que todos activamos en la capital; una cinta fílmica del habitar y del estar vivo en Bogotá.

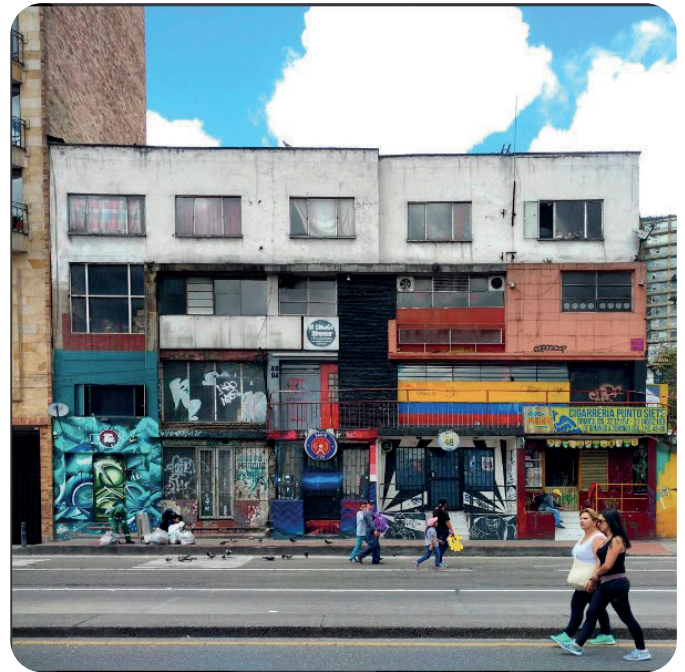


Imagen 1. Carrera 7.^a, calle 48 en Bogotá. Una de las tantas visuales que ofrecía la ruta # 193 Pontevedra.

Para lo que a mí respecta, el desarrollo de esta ciudad ha sucedido desde extensas lecciones sentada en el puesto de un bus. Al menos cerca del 38% del tiempo activo de mi vida (desde 1988 hasta abril del 2018) la pasé en un bus junto a cientos de habitantes más, que sobre las horas pico desocupaban conmigo la arquitectura de la ciudad para entregarse por horas a eternos trancones y afanosas avenidas. Por todo esto, hoy me enuncio como una pasajera formada desde las artes que ha terminado por asentarse desde esta focalización.

Los buses urbanos son el museo de la cotidianidad para mí y para millones de personas más que encuentran en las ventanas el escape corporal de un cuerpo apretujado pero liberado desde sus miradas a través

las ventanas. Cierta curaduría itinerante cambia su visual conforme al movimiento del vehículo enmarcando diversos barrios y tipos arquitectónicos que conforman la línea curatorial de cualquier ruta por Bogotá, sin embargo, la arquitectura popular de autoconstrucción es la que aparece con mayor frecuencia y la que también enmarca mi mayor atención. Los barrios residenciales “debidamente bien planificados” por una urbanizadora no podrían resultarme más aburridas de tratar. Esa idea de vivienda digna, tranquila, segura y retirada que sedujo a mis padres puede ser la razón de tan largos trayectos en los que la vida se va entre trancones y frenones.

¿Acaso la sistematización territorial en Bogotá no tiene más salida que someter a tan largos recorridos a sus ciudadanos para ir o venir a casa? No necesariamente, desde principios de la década de los noventa María Clara Echeverría ya visionaba alternativas horizontales al sector popular desde la descentralización municipal, lo cual habría podido aportar al funcionamiento y consolidación de otra ciudad no tan dependiente del costoso sistema de transporte urbano ni de la necesidad de gastar tan altos porcentajes de tiempo de vida yendo y viniendo de un lugar a otro como lo hemos vivido hasta ahora.

Además de ella también podemos recordar cómo en el 2014 las nuevas políticas y programas del exalcalde de Bogotá, Gustavo Petro, retomaron tal visión pretendiendo conformar una confrontación entre la ciudad formal de altos estratos con la ciudad popular lo que provocó en seguida un escándalo y por supuesto un rechazo inmediato: “La estratificación social en Colombia es un sistema de castas, antidemocrático, antirrepublicano y anti-humano. Eso debe acabar”, sentenció Petro, al explicarle al periódico *El Tiempo*, el 8 de noviembre del 2014, su novedosa propuesta que apuntaba a una drástica recon-

figuración territorial que lograría acortar los trayectos de miles de ciudadanos. Por eso, el objetivo central de este artículo no solo es revisar las distintas propuestas y discusiones cada vez más pertinentes en tanto a la mejora de los modelos de ordenamiento territorial en Bogotá, sino palpar el dibujo de una población que, desde el ejercicio inherente y rutinario de la movilidad, también esboza de forma contundente la ciudad.

Situación

Descubro la dirección en la que me muevo moviéndome.

Perec (2007, p. 142)



Imagen 2. *I went*, 1968-1979 por On Kawara. Carpetas con los trayectos del día a día del artista hechos durante cuatro años por él.

Fuente: imagen proporcionada por el museo Guggenheim, Nueva York.

Cientos de formas distintas de aproximación a las artes habría podido tomar con el fin de ubicar un lugar de enunciación claro para un proyecto de investigación de corte autorreferencial como lo fue “Línea 193” Pontevedra, sin embargo, fue el modo creativo del japonés On Kawara el que encontré más preciso. En su obra *I went* de 1972 este artista conceptual dibuja sobre mapas urbanos los recorridos más reiterados de su historia de vida, con lo cual termina ubicando aspectos muy especí-

ficos de sí mismo, tal como ahora lo haría yo. Catorce líneas trazadas sobre papel transparente resultaron estudiando mis recorridos más rutinarios por Bogotá desde su método y entonces fue allí cuando pasó: lo incodificable se hizo evidente, el trazado real de lo que configura mi Bogotá.

Al sobreponer este juego de capas traslúcidas por Bogotá, para sobreponerse como capas y configurar el gran dibujo de lo que significa mi Bogotá. De ello encontré que el trayecto más largo y reiterado es la *línea-trayecto* trazada por la ruta # 193 Pontevedra durante 2002-2008. El total del tiempo invertido en este dibujo-trayecto fue de 126,8 días consecutivos.



Imagen 3 (izquierda). Línea-trayecto más reiterado en mi historia de vida: ruta # 193 Pontevedra.

Imagen 4 (derecha). Sobreposición de catorce líneas-trayecto, las cuales representan mis trayectos más reiterados por Bogotá.

Ciertos patrones de movimiento, ritmo y direccionalidad salen a la luz junto a las zonas ignoradas y los recorridos predominantes que han configurado mi Bogotá. Líneas trazadas con un vehículo declaran el lugar de sujetos como yo, que persiguen situarse en el mapa y descubrir en dónde estamos parados ¿o sentados?

Por ello, el lugar desde donde me enuncio como investigadora es el puesto de la buseta que me llevó por extensos y rutinarios trayectos por cerca de 24 años de un lugar a otro por Bogotá. A continuación, intentaré describir uno de los recorridos más repetitivos que realicé por años mientras me movilizaba desde mi casa a la universidad y viceversa.

Línea-Dibujo
Línea-Trazo y Recorrido
Línea-Recorrido-Camino-Dibujo y Viaje
Línea-Ruta-Trayecto y Bus

La ruta que me servía era la # 193 Pontevedra. Cada día debía estar sobre las 5:50 a. m. en el paradero ubicado en el barrio Santa Rosa para tomar puesto y llegar a tiempo a la universidad a clase de 7 a.m. Con una periodicidad menor a dos minutos, la radio anunciaba la hora manteniendo cierta tensión entre los pasajeros que afanosos se acomodaban para iniciar el recorrido. Las noticias matutinas acompañaban el trayecto que primero bordeaba a Santa Rosa por la carrera 71 hasta el semáforo de la calle 116 emprendiendo en este punto el primer trancón que iba hasta la avenida Suba.

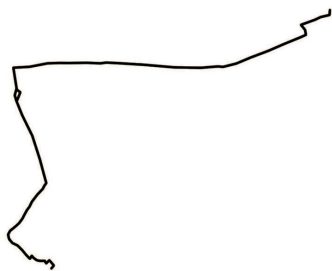


Imagen 5. Línea-trayecto trazada por la ruta # 193 Pontevedra durante 2002-2008 por 1.304 días. El total del tiempo invertido en este dibujo-trayecto fue de 126,8 días consecutivos.

Las fachadas acristaladas de los concesionarios empezaban a llenar el paisaje a la derecha mientras que a la izquierda contrastaban las zonas residenciales de Pontevedra y San Nicolás con sus robustas casas blancas de la década de los setenta con techo de teja cocida a dos aguas. Luego de unos 27 minutos de estar casi obligada a detenerme en cada detalle de cada cosa que viera por la ventana, el bus al fin llegaba a la avenida Suba y el trayecto continuaba hasta llegar por la calle 100 al sector del Chicó. Apacibles barrios residenciales aparecían ahora mientras el bus subía por la 21 hacia la calle 94, lotes arborizados y casas de un solo nivel llenaban ahora el paisaje, pero entre más se avanzaba hacia Chapinero, los predios cedían con más fuerza al acoso del comercio anunciándose ahora como hoteles, *boutiques*, bancos, restaurantes, tiendas, supermercados y bares confundidos con el uso residencial.

Mirar por la ventana traía a la mente mi infancia cuando viajaba con mamá sobre sus piernas hacia Ocaña, su tierra natal. Casas rurales y urbanas iban a prisa tras los vidrios de la flota con personas delante de fachadas coloridas, niños jugando, mujeres limpiando curiosas rejas y pequeños negocios dentro de las mismas casas. Desde que recuerdo, la experiencia sobre ruedas ha sido una constante en mi vida tanto en territorios rurales como urbanos y tal vez sea por esto que de allí venga mi sospecha de que a la historia de la arquitectura en Colombia le falta un óptimo desarrollo del capítulo de su vivienda popular, y es más, estoy cada vez más segura de que no resulta nada descabellado empezar a hacerlo desde la visual común que tenemos muchos sobre la ciudad: la ventana de un vehículo urbano.

La visual de la ventana vehicular ha venido sesgando nuestra comprensión del paisaje desde el futurismo de

Marinetti o incluso muchos años atrás. Su estudio promovió, en gran parte, la aparición del cine y con este todo lo que luego sería el imperio de lo audiovisual. Por ello la experiencia de recorridos rutinarios a los que se somete una persona promedio en Bogotá no puede entenderse solo desde lo visual, se siente en los recorridos, se escucha en las conversaciones y se prolifera con la radio por todas partes como una estrategia de polarización y de guerra que dentro de la cabina vehicular se acentúa con el gesto de molestia del conductor y se siente con cada brusco frenón.

En mis ojos, las ventanas
 En las ventanas, las casas,
 En mis oídos, la radio
 En la radio, la guerra
 En mi tacto, el bus
 y en el bus estoy yo.

Apunte poético tomado en el diario de campo proyecto de investigación Línea # 193 Pontevedra

Así mismo sucede con los cientos de viviendas que se desarrollan de a poco afuera del bus desde cierta pluralidad. Tantas maneras de concebir el albergue en un país que cuenta con una orogenia tan diversa como Colombia no se puede negar en su capital, tantos modelos de arquitectura doméstica se han desbordado en apretujadas cuadras que bajo el cielo tienen una red de cables anclados a postes que crecen día a día, mientras el semáforo cambia de color y el trayecto sigue una y otra vez hasta el paradero final.

Pero, aunque me interese comprender por qué la capital se desbordó en tiempos del conflicto armado en Co-

lombia, sería poco sincero enunciar me como conocedora o víctima directa de tal hecho. Ningún primo o tío fue a la guerra ni tampoco nadie mató nunca a algún familiar; tampoco conocí a nadie que torturaran, masacraran o secuestraran en la vida real. No obstante, hay investigadores que han reconocido la violencia como un factor determinante en la prosperidad de la vivienda popular de autoconstrucción en Colombia y eso es algo en lo que me detengo bastante en mi investigación. Sin embargo, desde mi lugar solo puedo reconocer la guerra como todo aquello que transmitió la radio en el bus mientras iba a algún lugar o la televisión mientras jugaba en mi habitación; como aquellas noticias y anuncios publicitarios que no permitían que mi madre me dejara salir a jugar con tranquilidad pues la desconfianza por el otro, el individualismo o el hermetismo social eran el nuevo capital simbólico de la publicidad, el periodismo y la opinión pública en Bogotá. Por eso, el diseño de unidades residenciales como en la que crecí fue la estrategia triunfante de un miedo generador de toda una cultura bogotana a la que mis padres se inscribieron para no correr el riesgo de ser tocados ni por la delincuencia común o la de las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) u otras las fuerzas armadas de Colombia. Así, programados bajo el temor, mi papá y mi mamá se hicieron partícipes de un plan de vivienda a las afueras de la ciudad con unidades de apartamentos debidamente enrejados y custodiados las 24 horas por un serio equipo de seguridad.

Tengo que reconocer que a pesar de que la rentabilidad de estas nuevas unidades también dependiera de los largos recorridos que había que hacer para alejarse de la desconfianza por el otro, después de un tiempo tales trayectos hasta Chapinero o el centro dejaron de ser una condena y se convirtieron en algo que hoy exploro con

mucho interés. De un tiempo para acá, mi preferencia ha sido el puesto de la ventana derecha situada justo en la mitad del bus; este puesto además de estar en la parte que menos salta, permite quedar de cara a los andenes de los barrios y a las fachadas de las casas. Si al subirme al vehículo el lugar está ocupado, puedo aguardar paciente-mente en otro sitio mientras el que fuere se baje, total, no somos todos los que llegamos hasta el paradero final.



Imagen 6. Foto de la autora dentro de un bus en el 2011.

Recuerdo cómo algunas veces salía tarde a clase de 7 a. m. y la lentitud de los trancones me empezaba a preocupar. Desde la calle 94 el bus podía tardar hasta 35 minutos mientras llegaba a la carrera 11, mis dedos empezaban a moverse con afán. Para desviar la ansiedad renunciaba a la contemplación territorial y sacaba mis apuntes para estudiar. Con las fotocopias y un resaltador en mano intentaba hacer un ligero repaso, al menos hasta llegar a la decimonónica Plaza de Lourdes. Si bien llegar a este punto significaba estar mucho más cerca de la universidad, la calle 65 con 13 en Bogotá siempre ha sido un sinónimo de congestión vehicular dada la canti-

dad de discotecas y tiendas especialmente de zapatos que hacen de esta zona un verdadero punto crítico de movilidad. Entre estrechos andenes caminaban como ovejas centenares de personas sobre la colapsada calle 13 tratando de no pisar a quienes ocupaban la vía para pedir monedas o tender su negocio. Dentro del bus algunas mujeres aprovechaban cada frenada para terminar de maquillarse, otros dormían o escuchaban algo individual con sus audífonos, pero nadie miraba el celular porque para aquella época, usar tal aparato era distinto a hoy, no había internet inalámbrico ni tantas herramientas como ahora. De pronto, aparecía en el camino la anhelada calle 45 que pareciera sintetizar en una sola vía todos los tipos arquitectónicos de Bogotá. Esta era mi parada final y varios nos bajábamos ahí para terminar de llegar a pie a nuestros destinos. Mi camino terminaba a quince minutos subiendo a pie hasta la Facultad de Filosofía o a los talleres de artes de la Javeriana llegando a la Circunvalar.

Al salir de clase, tomaba la buseta sobre la carrera 7.^a y la transitaba hacia el norte mientras atardecía. En la calle 65 el conductor subía hacia la 5.^a para poder tomar la calle 67 hacia el occidente y salir a Quinta Camacho, uno de los barrios más emblemáticos de Bogotá. Todo tipo de casas se asomaban por la ventana, pero allí primaban las casas que evidenciaban la ilusión de siempre por vivir en modelos calcados de Europa. Casas de ladrillo con columnas de madera, pórticos rematados con cornisas y techos inclinados que en ciudades como Londres sirven para que en invierno la nieve se deslice hacia el suelo, en Bogotá se alzan sobre la carrera 9.^a con una confusa utilidad.

El bus seguía por el norte entre pinos, jardines, escudos, chimeneas y pomposas cerraduras que ostentaban

el estilo inglés de quienes podían consultar con cierta regularidad el canon internacional de comienzos del siglo XX para presumir sus viviendas, hoy sede de importantes embajadas, restaurantes o centros empresariales. En ese punto, el bus doblaba hacia la carrera 15 y al son de constantes frenones y la elección musical del conductor, se recogía hasta el último pasajero que pudiese caber atrás. El tramo más difícil era el que antecedía a la calle 100, lograr llegar a esa avenida era como revivir. La dicha, sin embargo, solo duraba hasta la autopista Norte, pues usualmente una aglomeración de buses, motos, taxis y automóviles daban espera sobre el puente vehicular para avanzar.

Al llegar a la avenida Suba hacia la calle 116 se asomaba a un costado el barrio Puente Largo y la clínica en la que nació. Sabía cuál había sido la habitación exacta, pues cuando pasábamos por allí con mamá, ella solía señalar la ventana para contar las mismas tres anécdotas que recuerda de ese día. Mientras seguía el trayecto hasta la calle 116 mi mente generalmente se quedaba unas cuadras atrás preguntándose por qué aquella coordenada espacial había sido la exacta para que yo llegara a este mundo. Un jalonazo gravitacional me regresaba a la avenida Pepe Sierra, que ahora tomaba velocidad hasta la carrera 70, en donde por fin hacía el giro para llegar al anhelado paradero final en el barrio Santa Rosa, a unas cuadras de mi casa.

Santa Rosa, un punto de inicio y un punto final

El barrio Santa Rosa fue un importante punto de partida y de destino en mi historia de vida durante un largo tiempo, no solo por representar el embarcadero más cercano desde mi casa hacia otros puntos de la ciudad, sino porque era el sitio en donde se conseguía el pan, los ingredientes del almuerzo e incluso los materiales es-

colares sin necesidad de someterse a parqueaderos o a largas filas en los almacenes de cadena.

A unas seis cuadras de nuestro apartamento en Pontevedra, pareciera encontrarse un barrio de personas vivas que tenían abiertas las puertas de sus casas, con niños jugando en el parque e interactuando entre sí. Un barrio popular de autoconstrucción asentado desde 1946, en donde todos se reconocían entre sonidos, nombres, colores y fachadas; un gran contraste con el silencio y la soledad que caracterizaban la homogeneidad del sector que habían elegido mis padres para vivir. La Urbanizadora Alberto Segura Herrera fue la que inició la construcción de los conjuntos de casas residenciales y urbanizaciones de Pontevedra, a donde pertenece nuestro apartamento que con miles de predios más hoy siguen rodeando el barrio Santa Rosa, fundado por los campesinos que trabajaban el ganado, la papa, el trigo y la cebada de los terrenos situados camino al prestigioso Club Los Lagartos.

El territorio, que hacía parte de la hacienda El Prado en Suba, fue bautizado con el nombre de Santa Rosa en honor a una pequeña y solitaria rosa que crecía en medio del fango. (De Sotelo, 10 de septiembre del 2008)

Un lugar de enunciación coherente a esta indagación debe partir no solo de la línea que emprendía a diario una y otra vez para asistir a la institución que formó parte de mi horizonte ideológico, sino que debe incluir también su punto de inicio y su punto final. Aquella rosa que surgió del fango, en Santa Rosa, significó también el florecimiento vital de un territorio ciertamente vacío promovido por las urbanizadoras del siglo pasado; sin embargo, Santa Rosa siempre fue una flor en el pantano.

Al lado de los 14 albergues espontáneos que constituyeron inicialmente Santa Rosa en los años cuarenta,

subyació la concepción del pozo proveedor del agua y el horno proveedor del pan. Luego y de a poco se fueron abriendo entre matorrales estas vías reteñidas por la ruta #193 y que solo hasta 1962 recibieron la instalación oficial del alcantarillado y los servicios públicos.

El agua llegaba con molino: con mucho esfuerzo, la comunidad instaló un barreno o un molino de viento, ubicado donde hoy queda el parque principal del barrio. Este bombeaba agua desde el fondo de la tierra que la gente recogía en baldes y cuando el viento no era favorable y el molino no suministraba agua, había que caminar hasta el sector de Julio Flórez para traer el preciado líquido. La otra alternativa era la inmensa sensibilidad humana del doctor Valencia, director de la Clínica Shaio, quien en ocasiones suministraba el agua [...] en la década del 70, el barrio entró en la onda de la modernidad y se unió a los cambios propios del norte de la ciudad. (“El barrio Santa Rosa cumple 62 años”, 2008)

Santa Rosa figura como el asentamiento fundador de lo que hoy conforma mi territorio. Pretensiosos proyectos residenciales, como en el que crecí, se emplazaron después haciendo prosperar la vitalidad y economía del sector gracias a cientos de habitantes de las urbanizaciones aledañas que, aunque vivieran hermetizados del “salvajismo de lo popular”, caminaban a diario hasta las carnicerías, plomerías y otros negocios de Santa Rosa para conseguir lo que sus hogares demandaran.

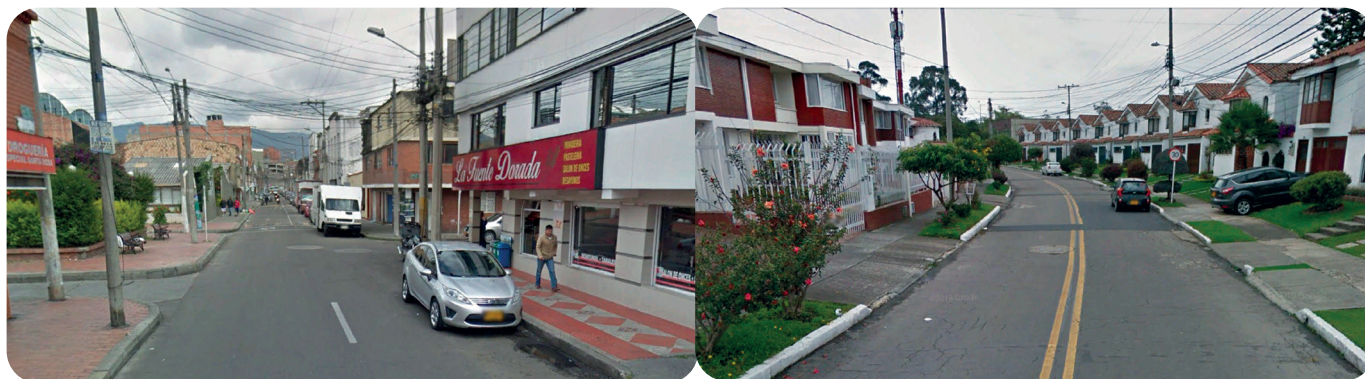


Imagen 7 (izquierda). Barrio Santa Rosa en la actualidad.

Imagen 8 (derecha). Barrio Pontevedra en la actualidad.

La frontera entre lo popular y lo prestigioso ha sido la constante no solo en la delimitación del trazado del sector en el que habito, sino en el imaginario que le otorga un lugar y unas posibilidades muy distintas a los que viven de este lado del sector con respecto al otro. Del lado de mi casa, por ejemplo, se encuentra la sistematización de una infancia que no tuvo la soltura de los niños de Santa Rosa, ni la espontaneidad al jugar de la que gozaron mis primos creciendo en Ocaña, la tierra de mi mamá.

Necesitar algo de los demás en nuestro sector era casi como naufragar, no resultaba nada fácil timbrar en la puerta de algún vecino para pedir prestado un destornillador o encontrar ayuda con alguna tarea escolar. Necesitar del

otro no era una opción en un territorio como el de Pontevedra que, bajo el escudo de ser de un exclusivo uso residencial, terminaba entregándose a la esterilidad y a un hermetismo casi letal; más vale sacar dinero, ponerse zapatos y llevar sombrilla para caminar hasta Santa Rosa y resolver la vida.

Observación

Dibujar es un proceso tan relacionado con el de ver, que resulta muy difícil separarlos. La habilidad en el dibujo depende de la capacidad de ver cómo ven los artistas, y este modo de ver puede enriquecer maravillosamente la vida.

Betty Edwards

Ahora utilizaré el dibujo y el pensamiento artístico como herramienta de observación para encontrar esos saberes y sensibilidades de la vivienda popular de autoconstrucción que no han sido tenidos en cuenta dentro de las últimas ordenanzas territoriales, y para esto, es fundamental acudir a métodos de observación distintos a los que se han aplicado hasta ahora frente al tema. Por esto tomaré la aproximación que han hecho otros artistas (además de On Kawara) como los Becher, para ponerla en confrontación con algunos métodos tradicionales como la encuesta, el diario de campo, los esbozos conceptuales y los apuntes caligráficos, y adentrarnos en los saberes y sensibilidades presentes en la vivienda de autoconstrucción en Bogotá, especialmente, en la que ha quedado expuesta sobre la ruta # 193 Pontevedra.

Identificando las casas de autoconstrucción sobre la ruta # 193 Pontevedra

Uno solamente tiene que escoger los objetos adecuados y encajarlos con precisión en el cuadro, entonces ellos contarán su propia historia.

Hilla Becher

Para aproximarme a lo que me interesa realzar en esta investigación tomaré la fotografía más que desde su inmediatez técnica, desde su capacidad de inserción directa y documentativa. Por eso, el trabajo de los Becher, una pareja de fotógrafos que en el periodo de la posguerra alemana fotografió construcciones desde una mirada sistemática y casi científica, es gran materia de inspiración. Lo más interesante es la fascinación que resulta de sus capturas pues, aunque fueran objetos alejados de cualquier función artística, terminaron sacando a la luz su autonomía estética de la que gozan casi a modo de esculturas, tal como entiendo la vivienda popular de autoconstrucción en Bogotá.

La incomparable gama tonal de las fotografías de los Becher también es un insumo que he encontrado pertinente en esta observación de las viviendas presentes sobre el trayecto # 193 Pontevedra, sin embargo, no la tomaré ni desde la técnica fotográfica ni desde su producción a blanco y negro, pues la policromía de la arquitectura popular de autoconstrucción es un asunto determinante. Los colores son fundamentales no solo en la escritura de la casa como tal, sino en la facilidad para que cada quien recree una estética propia desde una propia subjetividad. Con esto es posible realzar la pluralidad de la vivienda de autoconstrucción en Bogotá y reflexionar sobre la esencia de nuestra inteligencia o lo que nos une y nos diferencia como habitantes de la ciudad.

La siguiente imagen muestra el ejercicio de observación de los predios realizado a partir del dibujo y el color.



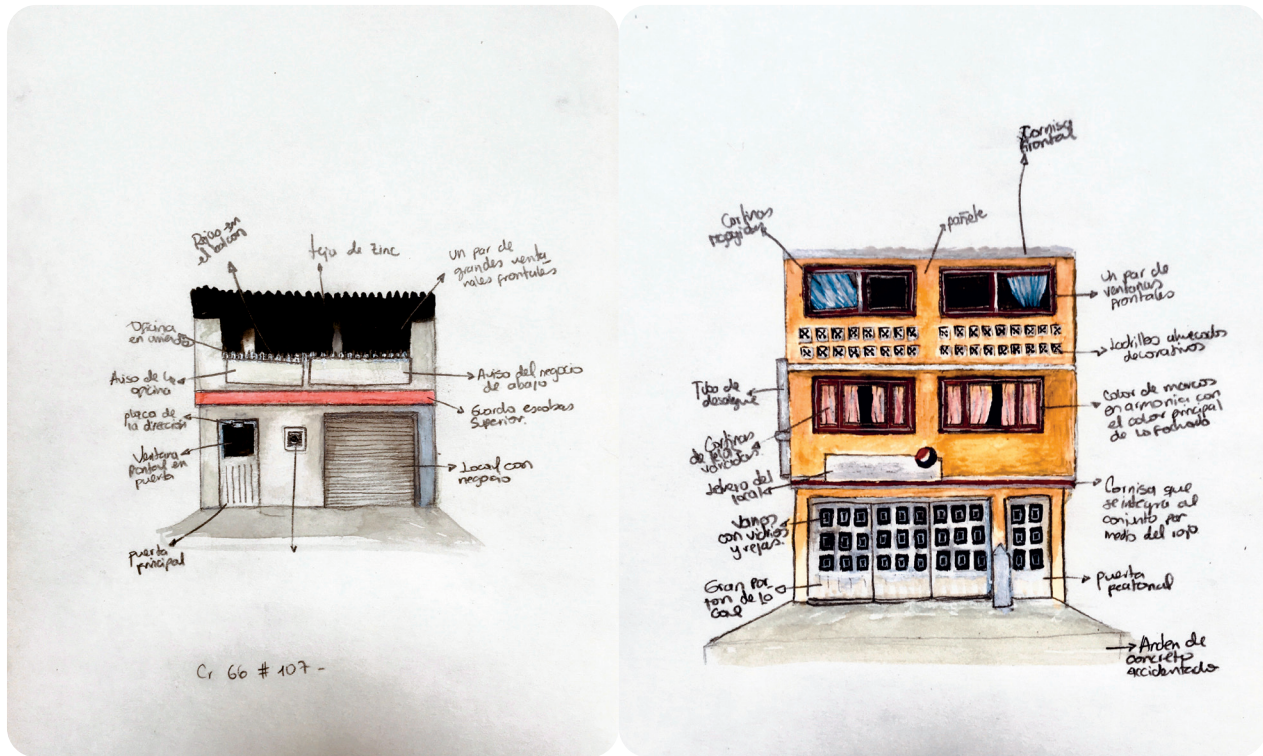
Imagen 9. Totalidad de casas encontradas sobre la ruta # 193 Pontevedra y observadas como observaban los Becher.

¿Cómo miramos, qué miramos y cómo lo miramos?, son las preguntas que deja esta observación y no hace falta ir hasta el otro lado del mundo para encontrar la respuesta, lo que rodea nuestra historia y empapa nuestro devenir diario puede generar una narrativa solo retratándola y organizándola desde aquello que sin razón discurre.

Golpeando puertas: diario de campo y libreta de artista

Acercarme a cada una de las casas seleccionadas y golpear sus puertas para pedir su participación me generó mucha expectativa. El día que inicié esta etapa aproveché que estaba en la zona de la Javeriana y me acerqué a la primera casa que dibujé. Tengo que reconocer que rápidamente fui consciente de que tal vez había sido algo idealista con mi visión de unas puertas siempre abiertas (como lo percibí sobre todo en Santa Rosa) que ciertamente no lo estaban.

A continuación, transcribiré algunas anotaciones de mi diario de campo, el cual relata la experiencia que tuve al acercarme a las casas observadas, retratadas y vinculadas a esta investigación.



Jueves 18 de enero del 2018

2:37 p. m.

Imagen 10. Casa de autoconstrucción ubicada en la carrera 5.ª # 65-14.

La primera puerta que toqué fue la de la única casa autoconstruida que había en Chapinero Alto sobre la cr. 5.ª con cl. 65. Accedí por la tienda que tienen en la puerta principal y enseguida me dirigí a hablar con un joven tendero a quien le pregunté qué tan posible era que el predio y sus habitantes fueran partícipes de mi investigación. Interesado, prestó menos atención a los otros clientes que llegaron a comprar algo y motivado llamó a la patrona pues al parecer con ella era el asunto. Ambos escucharon lo que me interesaba investigar, con su ayuda indagué sobre el cómo era posible que hubiera una casa así en medio de un sector lleno de casas victorianas ciertamente patrimoniadas, pero ellos manifestaron no saber. Luego de escucharme por un largo rato, el dueto manifestó que no sabían mucho del proceso de construcción de la casa pues había sido un tío que vivía en Sogamoso quien la había comprado tres años atrás. Con cierto recelo me dieron su número telefónico pero el tío nunca contestó.



Jueves 1.º de febrero del 2018

10:04 a. m.

Imagen 11. Casa de autoconstrucción ubicada sobre el trayecto que hacía la buseta # 197 Pontevedra. Carrera 66 # 107-86.

Hoy logré salir temprano hacia el sector de Puente Largo por donde también pasaba la #193 a ver si me va un poco mejor. Muy cerca de la clínica en la que nací hay una pequeña calle con cerca de 10 casas de las cuales solo me sirven tres pues las demás no alcanzan a verse desde la avenida por donde transitaba la ruta que hacía la buseta. La primera casa a la que me acerqué es muy llamativa con sus puertas verdes que hacen un fuerte contraste con la rojiza mampostería de sus muros. Como cosa rara tiene varios negocios abajo pero el único que está abierto es un restaurante de buen tamaño. De entrada, me miraron con sospecha cuando me acerqué, seguramente no era la hora esperada para que los clientes llegaran a almorzar. Con desconfianza les presenté mi proyecto el cual rechazaron como si fuera una amenaza para ellos y me dijeron literalmente que no se prestarían para dar información de su casa como si algún negocio turbio yo les estuviera participando. La desgana empezó a invadirme, sin embargo, proseguí con la casa del lado.



Viernes 9 de febrero del 2018
12:22 p. m.

Imagen 12. Casa de autoconstrucción ubicada sobre el trayecto que hacía la buseta #197 Pontevedra. Carrera 70g # 99a-29.

Una de las casas mejor cuidadas del barrio fue la que procedí a acceder. Esta era una de las más cercanas al paradero y por fortuna me abrieron la puerta. Salió un muchacho de unos 25 años aproximadamente, quien me preguntó con gran decencia qué necesitaba. Rápidamente le di una descripción general de mi investigación para que no se cansara y motivado manifestó estar muy dispuesto a ayudar. “Esta casa la construyó mi abuelo hace como 60 años y ahora vivimos aquí dos tíos, unos primos, mi mamá mis hermanos y yo...”, narró. En ese momento una mujer algo ruda empezó a gritar desde adentro “¿quién es?” y el chico respondía “¡ya voy!”, ofreciéndome

le una mayor importancia al diálogo que emprendíamos. La mujer volvió a gritar con más fuerza y desde un lugar más cercano “¿quién es?” y el joven la ignoró para seguir diciendo. “sé que la casa la diseñó mi abuela con la ayuda de un maestro y...”, en ese momento la mujer que gritaba adquirió un rostro pues llegó a la puerta y con fuerza corrió al muchacho para preguntarme directamente “¿qué se le ofrece?”; le expliqué brevemente lo que intentaba conversar con él. La mujer respondió entonces “no estamos interesados, gracias” y cerró la puerta en mi cara dejándome con una muy fea sensación.



Domingo 11 de febrero del 2018
2:00 p. m.

Imagen 13. Casa de autoconstrucción ubicada sobre el trayecto que hacía la buseta #197 Pontevedra. Carrera 70g # 99a-79.

La casa siguiente siempre llamó mi atención sobre todo por el accesorio de hierro que tenía frente a la puerta en forma de burro. Un día pasé por allí con mi madre y aproveché para preguntarle si conocía el uso de dicho objeto, lo cual ella supo contestar “es un limpia-zapatos” dijo, y procedió a narrarme la atmósfera en la que era muy común su uso. Hoy me acerqué a esta casa en compañía de mi hijo y mientras esperábamos a que alguien atendiera en la puerta, él percibió el objeto y preguntó por su uso, procedí a darle mi remota explicación, pero cuando iba a hacerlo abrió la puerta un muchacho y él, sin más, aprovechó para preguntarle directamente por qué había un burro plano ahí que no se movía para jugar. El habitante procedió a su explicación diciendo que había escuchado que la casa era muy vieja y cuando la construyeron no había calles ni vías, sino que lo que la rodeaba era una gran pradera lodosa lo cual hacía necesario que los habitantes se limpiaran los zapatos con ese accesorio para poder entrar a la casa y no ensuciar. Lo invitamos a participar de la investigación, sin embargo, se negó argumentando que era nuevo en el barrio y que por eso no podía colaborar.

Preocupada por mi suerte y por percibir el desinterés y desconfianza ofrecida por parte de los habitantes de las casas que con tanto esmero retraté, regresé a mi casa desconcertada y le compartí mi experiencia a mi mamá. Le manifesté mi descontento, pues sentía que mi proyecto era valioso ¿para quién? me preguntaba ahora. Ella siempre dispuesta a colaborar trajo su tarjetero en donde aguardaba el contacto de algunos negocios del barrio en donde ella era o había sido cliente, así que empezamos a descartar.

—¿Qué tal Marlén, la de las cortinas? —propuso.

—No me sirve, pues su casa no da hacia la vía por donde pasa el bus.

—¿Qué opinas de la tienda del gordo?

—Ya fui y nadie me abrió —respondí.

—¿Y don Omar, el carpintero que hizo los muebles del estudio? —insistió.

—No creo que me sirva, pues su casa es una carpintería y necesito casas en donde habiten personas —dije desmotivada.

—Creo que en el tercer piso hay un gran apartamento en donde él vivía —agregó.

—Dame el teléfono, ¡dámelo ya!

Así que llamé.



Sábado 17 de febrero del 2018

12:34 p. m.

Imagen 14. Casa de autoconstrucción ubicada sobre el trayecto que hacía la buseta #197 Pontevedra. Carrera 70g # 102-12.

Luego de hablar por un buen rato con don Omar, de recoger sus dibujos explicativos sobre como fue el desarrollo de la casa en la que habita y en la que nacieron él y sus hermanos, salí agradecida pero insegura de encontrar una tercera casa que pudiera servir a mi investigación. Le comenté lo difícil que me había resultado encontrar habitantes

y hacedores que ayudaran con mi proyecto, entonces me preguntó que si ya había ido a la miscelánea del frente y en efecto no lo había hecho. Nada perdía con intentarlo, el día había transcurrido bien con la ayuda de don Omar y no era mucho lo que tenía por perder. La mujer que atendía el negocio era una de las hijas más jóvenes de la pareja de campesinos que construyeron la casa en el año 1949. Ella manifestó no haber estado presente mientras se construyó, pues fue un proceso que vivieron más sus hermanos mayores con quien me contactó. Le entusiasmó mi proyecto y sin desconfianza me compartió los planos de la casa afirmando con cierto orgullo que esa casa era una de las pocas del barrio que contaba con planos hechos por un delineante profesional. Le pregunté por la participación del padre de don Omar en la construcción y apoyó el rumor de que él y otros vecinos habían ayudado a echar pico y pala y a levantar de a poco los muros de mampostería que conformaban la primera planta.

Salí de la miscelánea sintiéndome triunfante, pues de un solo golpe logré la participación de dos predios más que miraban hacia la ruta # 193 Pontevedra. Con tres casas tendría suficientes insumos para consolidar esta investigación. Tengo que reconocer que la aproximación que tuve hacia los habitantes y hacedores fue un poco chocante, frustrante y violenta para las expectativas que tenía sobre la pertinencia de mi proyecto en sus territorios, sin embargo, tres viviendas resultaban suficientes para continuar el trayecto investigativo.

Tres puertas abiertas: entrevistas, relatos de vida y dibujos de habitantes y hacedores

Las entrevistas y relatos de vida de los habitantes y hacedores que decidieron colaborar con la investigación fueron Omar Humberto García, Yaneth María Rivera y

Sandra Milena Opazo. Cada uno compartió su experiencia y proporcionó dibujos y proyecciones desde sus memorias. A continuación, haré un acercamiento a lo que fue cada uno de sus relatos, tanto hablados como dibujados sobre lo que fue el desarrollo de su casa.



Yaneth María Rivera

67 años

Imagen 15. Rostro de Yaneth María Rivera de 67 años dibujado en mi libreta de apuntes.

Lo que más recuerdo de las épocas en que construyeron la casa son las veces que iba con mamá a lavar la ropa hasta la quebrada de Puente largo. Todas las casas de esta cuadra contaban con aljibe, pero cuando no llovía o no llegaba agua con fuerza, a mí me fascinaba tomar la carretilla y caminar con ella hasta el encuentro con las demás mujeres que llevaban a sus hijas para jugar. Hoy en día la quebrada es un caño de aguas negras horrible, pero en esa época no. Recuerdo cuando nos cogían los aguaceros y mi mamá llevaba una ollita con carne y pa-

pas y prendíamos fuego y ahí hacíamos el almuercito. Yo me acuerdo de todo eso, fue una infancia muy bonita porque en ese entonces no había tanta cosa de inseguridad o drogas etc., ladrones de pronto sí pero no pasaban de robarse las gallinas o el ganado y eso ni siquiera era seguido. La mayoría de los que construyeron esta parte del barrio ya han muerto. Por ejemplo, don Clovaldo Vargas ya es muerto, don Pachón ya es muerto, los Cantor ya murieron también y fueron ellos quienes compraron los terrenos. Hoy los hijos ya vendieron su patrimonio a nuevos negocios y nuevas empresas. Yo por ejemplo vivo muy afectada con lo que es Caracol TV puesto que es una empresa muy grande y a pesar de estar al lado nosotros nunca hemos tenido su apoyo como comunidad. A Caracol no le interesa la comunidad en realidad como predica el canal, sino solo su organización, si no, apoyaría la seguridad del sector, no solo de ellos sino también la de sus barrios vecinos, otras organizaciones como la Shaio o el Liceo Segovia sí lo han hecho antes, no entendemos por qué Caracol TV no, ese tipo de empresas no me convencen.

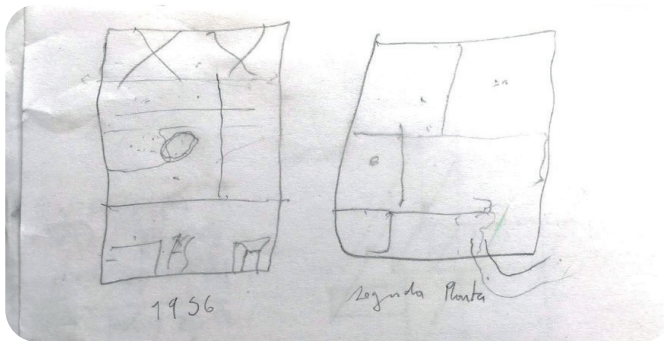


Imagen 16. Dibujos realizados por Yaneth mientras recordaba la manera como se desarrolló su casa mientras crecía.



Omar Humberto García
72 años

Imagen 17. Rostro de don Omar Humberto García de 72 años dibujado en mi libreta de apuntes.

¿Qué cuantos años tengo? 70 años tiene el barrio, calcule cuantos tengo yo, haga la cuenta, yo llegué de dos años acá. El 9 de julio cumplí 72 años y conozco mi barrio desde siempre, en las buenas y en las malas porque acá no había caño ni nada, todo esto era pasto con gente muy humilde que trabajaba duro para tener cada cosa. Mi papá por ejemplo trabaja en algo que se denominaba lotes al aumento, le daban el lote y él lo picaba sembrando mazorca, cebolla o papa y cuando ya llegaba la cosecha eran dos para el dueño y dos para papá. En uno de esos negocios fue que mi papa consiguió el lote que era bien grande y daba para tener una burrita, varias vacas, un par de chivas y gallinas.

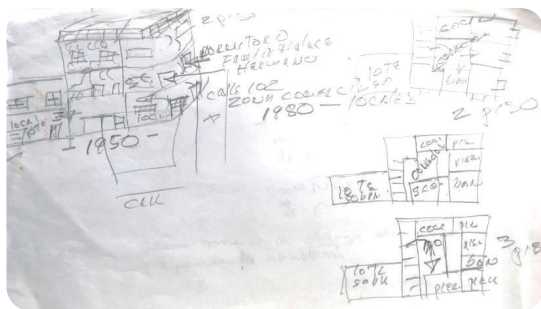


Imagen 18. Dibujos de don Omar explicando desde una planta luego hecha alzado, el desarrollo de su casa y la de al lado.

Lo primero que construyó de la casa fue el baño y una especie de enramada en la que primero nos quedábamos todos mientras se terminaba de construir el salón, nos pasamos al salón y luego con los años él fue poniendo las piezas y lo demás. Al principio dependíamos en gran parte de la lluvia para contar con agua en las casas, yo era de los que me montaba en la burra con dos barriles y me iba hasta Julio Flórez a conseguir el agua para lavar y cocinar cuando no había alcantarillado. Cuando mi papá compró el lote le costó 12 pesos en ese entonces, se calcula que mi papá le metió a la casa como 18 mil pesos en total. Mi papá con el tiempo vendió los dos terrenos del lado y luego ya cuando ambos murieron vendimos la casita por 45 millones. Mi papá era un duro en mampostería, casi siempre lo llamaban para levantar las primeras plantas de cualquier casa que solían hacerse en ladrillo por la humedad del terreno y la inestabilidad. Luego ya el segundo y tercer piso se le podía meter placa. Mi padre nos dejó tres casas y arriba de la carpintería vive mi hijo con la mujer. Yo ahí tengo mi empresa hace 22 años, en el primer piso tengo la bodega en el segundo la oficina y en el tercero el apartamento de Omar Andrés.

El espacio parece estar más domesticado que el tiempo: en todos los sitios encontramos gente que lleva reloj, pero es muy raro encontrar gente que lleve

brújula. Necesitamos saber la hora en todo momento, pero nunca nos preguntamos dónde estamos. Creemos saberlo: estoy en mi casa, en la oficina, en el metro, en la calle. Es evidente, por supuesto, pero, ¿hay algo que no lo sea? (Perec, 2007, p. 127)

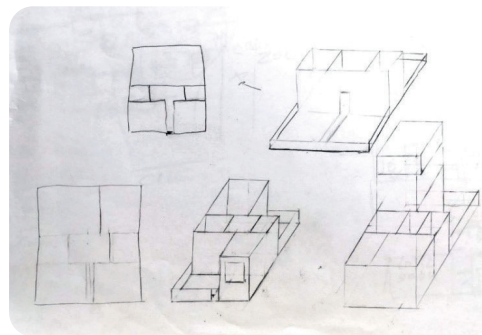


Imagen 19. Dibujos hechos por el hermano y cuñada de Sandra Milena Opazo estudiando las posibilidades de la casa que luego adquirirían en su totalidad.



Sandra Milena Opazo
46 años

Imagen 20. Rostro de Sandra Milena Opazo de 46 años dibujado en mi libreta de apuntes.

Todo esto por aquí antes era solo potrero; el Colegio Agustiniano solo era una casita pequeña que era para los padres y mi mami nos llevaba chiquitos cuando hacían misa, ahora, mire el Agustiniano lo que es, y lo mismo con la Shaio, que desde aquí la hemos visto crecer. Esta casa es la herencia de mis padres originarios de Sutatenza y de Pueblo Viejo, Boyacá. Ellos nos la dejaron a mí y a mis hermanos, pero un hermano nos compró la parte a mi hermana y ahora está a nombre de él. Yo de todos modos aún tengo la miscelánea porque esto es lo mío y la clientela ya me conoce es por aquí. Según mi mami los Rodríguez fueron los dueños del primer negocio de por aquí que fue panadería, luego sacaron otra casa solo para para la venta de leche. El señor Rodríguez trabajaba en la mañana y en la tarde se reunía con otro vecino a cantar y a tocar la guitarra, eso no se me olvida. De las cosas que más contaba mi mamá de cuando hicieron la casa y pavimentaron las vías era cuando mi papá colaboraba con los primeros bazares, eso según parece fue lo que generó el ambiente para plantear la junta administrativa que abogó para que se le echara el alcantarillado y los servicios al barrio. Luego, cuando todo se fue estatalizando y las juntas de acción comunal las empezó a nombrar el distrito, ya no fue tan bonito porque todo el mundo se fue como enajenando con el barrio. Mi hermano hace unos años dejó por aquí estos dibujos que sacó con la esposa de la casa. Yo no le dibujo, pero mire a ver si le sirve eso.

Contestación

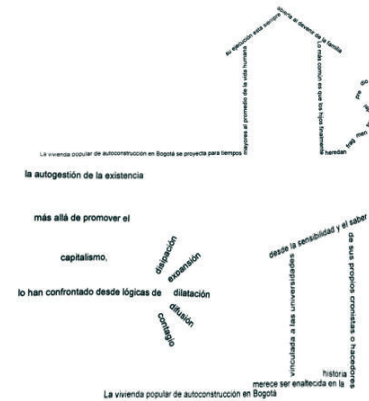


Imagen 21. Juego de respuestas suscitadas por la investigación y abordadas desde el pensamiento creativo del dibujo a partir del artista escritor Georges Perec.

Del mismo modo, como Perec invita a la conciencia del espacio, este último apartado pretende responder desde la voz y el trazo de quienes participaron de esta indagación ¿cuáles sensibilidades y saberes de la autoconstrucción podrían tenerse en cuenta en las nuevas ordenanzas territoriales de Bogotá? Los aportes recogidos a lo largo de este trayecto ofrecen la posibilidad de tantear las ordenanzas territoriales en Bogotá hacia un territorio más humano desde el saber y sensibilidad territorial de su gente, esa misma que se ha puesto por años en su arquitectura resistente, popular¹-tradicional. Ya que con-

1 En la página citada se lee: “[...] la arquitectura tradicional es popular por definición, es el patrimonio que permanece en las comunidades urbanas y rurales como parte de un conocimiento cultural constantemente aplicado a la vida cotidiana; por ello mismo, raras veces se incluye en un recuento historiográfico. La arquitectura histórica pasa rápidamente a ser considerada como ‘patrimonio arquitectónico’ mientras que la arquitectura tradicional es usualmente vista como una manifestación inferior, menos valiosa que la histórica. Es, sin embargo, interesante anotar que las dos están ligadas entre sí por un mismo proceso formativo, que en las dos se conjugan elementos similares, que puede darse alguna reciprocidad ocasional entre ellas y que en la construcción global del hábitat ambas han desempeñado un papel importante” (Fonseca y Saldarriaga, 1992. p. 22).

tamos con tantos modos autónomos de ejercer la territorialización en Bogotá ¿por qué cedemos tan fácil a los nuevos regímenes habitacionales que solo encasillan y oprimen cada vez más? Un fenómeno constructivo se ha alzado por todo Bogotá desde hace décadas a partir de la fraternidad, el amor y los afectos; ha entrelazado los valores de un mercado resistente para forjar la vivienda popular de autoconstrucción y esto también debe poder ser leído, valorado y estudiado.

No está en duda que en cualquier ciudad se emplazan cada vez con mayor fuerza los parámetros internacionales que rigen y figuran el mundo, sin embargo, ese tal carácter de tercer mundo que nos ha tocado a nosotros es un hecho para desfragmentar pues justifica un campo en desventaja sustentado en el supuesto de que siempre nos faltará escalar ciertas etapas para alcanzar el desarrollo modernista que el sistema mundo demanda ¿acaso el ideal? Me pregunto ahora. Si bien ese proyecto arquitectónico modernista y maquinista de Le Corbusier fue el que triunfó en mi familia y fue un apartamento el cofre (Bachelard, 1957) de toda mi infancia —una caja de fósforos para mis tíos, pero para mi mamá el vagón ideal para la ruta de vida que había escogido—, siempre objeté la poca sinceridad que se respiraba en ese tipo de pretensiones habitacionales.

Por eso, desde esta sensibilidad de residente, ciudadana y artista bogotana puedo decir que me resulta preocupante que los nuevos planes territoriales de mi ciudad sigan enunciándose solo desde allí como si el hecho de habitar y ser en este mundo solo pudiera consistir en la rentabilización del espacio construido. Privilegiar la manipulación del “estar” desde lógicas repetitivas para amontonar a todo el personal y mano de obra entre nuevos guetos mal llamados “arquitectura de interés social”,

no puede ser un hecho para agradecer. El solo hecho de que todos compartan el mismo sueño genérico de vacaciones con un reencuentro con la naturaleza o con su pueblo natal, habla por sí solo del esquema agobiante de los territorios construidos en los que vivimos gracias al neoliberalismo y la modernidad. A todo esto, sumémosle la condición de estar determinado como “pobre” o el que nunca puede superar una posición social por sí mismo, ya que tendrá que dedicar todos sus esfuerzos a pagar las cuotas de la casa de 28 m que su Estado le ha concedido, no habla ni de justicia y ni de libertad.

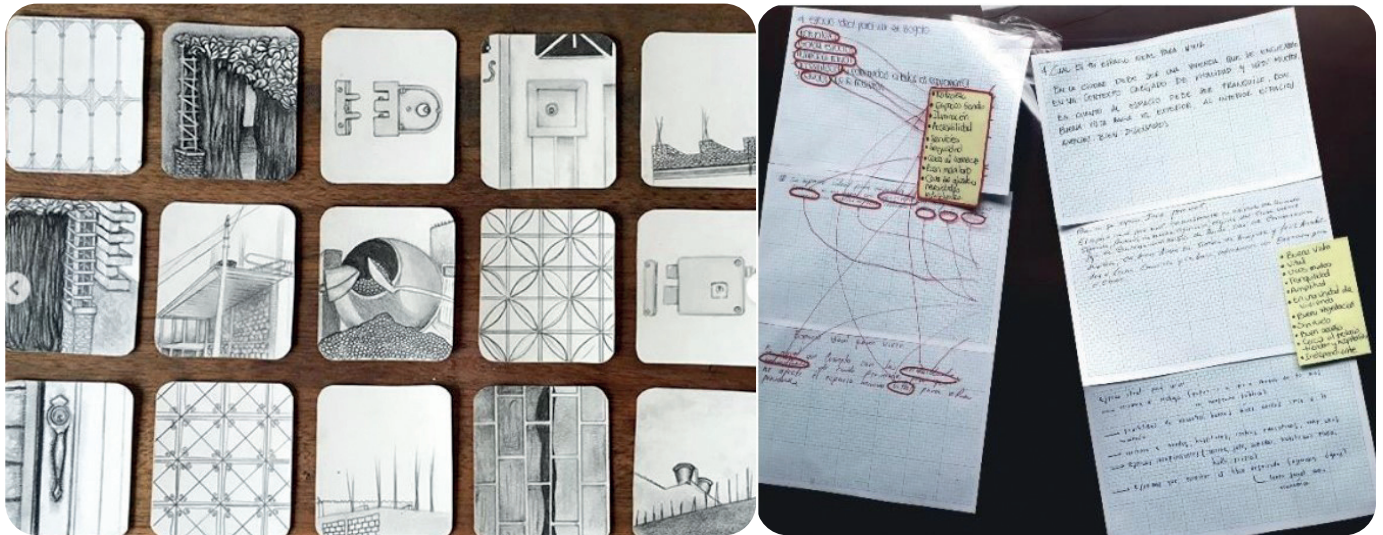
Por esto, nuevas teorías, prácticas y alternativas al capitalismo neoliberal hoy reclaman su lugar tras la preocupación social, económica y ambiental que le ha traído el neoliberalismo a nuestra era. Así mismo, los mecanismos de persuasión dispuestos en la vivienda popular de autoconstrucción en Bogotá, en relación con los estudios artísticos y culturales, también exigen ya una perspectiva integral sobre el comportamiento orgánico de la ciudad en un diálogo horizontal con los horizontes problemáticos de otras disciplinas. Es injusto pensar que el discurso higiénico y pedagógico no ha encontrado una gran recepción en los hogares y que es por ello que deben estar cubiertos bajo un estigma de marginalidad y subdesarrollo, pues en Colombia es precisamente el ingenio y las estrategias de estas comunidades populares las que han terminado por consolidar la gran matriz de la industrialización mundial. Así mismo, la economía, la pedagogía la ecología y hasta las ciencias políticas hoy podrían revertir su mirada y nutrirse de los modos en como la arquitectura popular se ha replicado predio a predio desde una autonomía sin precedentes.

En la era de la multi, inter y transdisciplinariedad es hora de darle la bienvenida a los estudios de las artes

como un campo para escuchar las ciudades y los territorios fuera de sus códigos establecidos, aprender a palpar los espacios descifrándolos desde sus parámetros más vitales, estimulando a su vez una habitabilidad más ajustada tanto a los fines del Estado como a nuestras propias sensibilidades.

La arquitectura popular-tradicional bogotana hoy sigue posando frente a la calle y emprende nuevos diálogos con nuevas formas de pensar y con nuestros más profundos imaginarios ¿qué es lo que realmente vemos en ella, acaso nos persuade, nos conmueve, nos deleita o nos convence? (Mandoki, 2006) Lo que ha rodeado la historia del territorio local y lo que empapa el mismo devenir diario de cada territorio, puede generar una narrativa capaz de sostenerse por sí sola, solo basta con detenernos un instante y mirar desde otro lugar para retratarla y organizarla solo desde aquello que sin razón llama la atención.

Otras exploraciones que acompañaron la investigación línea # 193 Pontevedra



Imágenes 22 y 23. Detalles estudiados desde el dibujo en tanto a la ejecución y los dispositivos de seguridad dispuestos en las viviendas de autoconstrucción presentes sobre la ruta # 193 Pontevedra.

Fichas topográficas utilizadas para preguntar desde el dibujo a los profesionales de la construcción por las buenas prácticas arquitectónicas en Bogotá, por su opinión respecto a la vivienda de autoconstrucción, por las nuevas tendencias habitacionales para sectores populares y por su espacio ideal para vivir.



Imagen 24. Dibujos volumétricos insertados en las plantas más comunes encontradas en las viviendas de autoconstrucción. Una alusión a los grandes bloques de apartamentos en los que ahora se apilan las comunidades populares bajo el amparo de “vivienda digna” que ofrecen los nuevos proyectos de interés social.



Imagen 25. Capturas de una exploración hecha a partir del video. Una sucesión de puntos experimenta las organizaciones lineales y grupales a partir del libro *Forma, espacio y orden de Ching*.

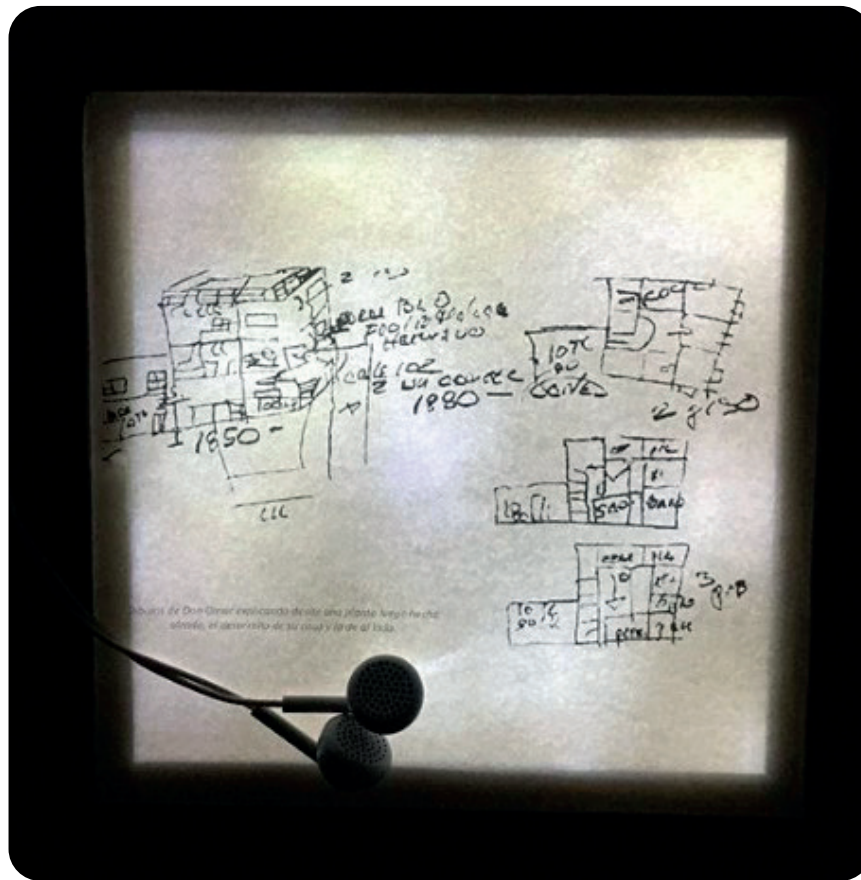


Imagen 26. Una de las cajas de luz realizadas a partir de los dibujos hechos por los habitantes que participaron en la investigación. Cada caja amplifica el dibujo y la entrevista suministrada por cada participante habitante o hacedor.



Imagen 27. Otra exploración realizada durante la investigación desde el dibujo y el punto. En este caso, se estudian dos criterios vinculados a la práctica de la autoconstrucción en Bogotá “la itinerancia y la retirada”.

Referencias

Adichie, C. (2009, julio). *The danger of a single story* [Archivo de video]. https://www.ted.com/talks/chimamanda_adichie_the_danger_of_a_single_story?language=en

Avendaño Triviño, F. y Carvajalino Bayona, H. (2000). *La espacialidad de la periferia: constitución espacial de la vivienda popular espontánea*. Barrio Taller. Ministerio de Cultura.

Bachelard, G. (2000). *La poética del espacio* (Trad. E. Champourcin). Fondo de Cultura Económica. (Trabajo original publicado en 1957).

Boano, C. (2016). La ciudad imposible: breves reflexiones sobre urbanismo, arquitectura y violencia. *Materia Arquitectura*, 12, 49-57.

Carvajalino Bayona, H. (2004). La estética de lo popular, los engalles de la casa. En *Serie Ciudad y Hábitat. Expresión formal de la vivienda espontánea (11)* (pp. 103 – 123). Barrio Taller. Ministerio de Cultura.

- De Certeau, M. (2007). *La invención de lo cotidiano* (Trad. A. Pescador). Universidad Iberoamericana. (Trabajo original publicado en 1980).
- Echeverría Ramírez, M. C. (1991). La ciudad popular y la arquitectura. En *En torno al hábitat: reflexiones. Escritos (6)* (pp. 1-12). Universidad Nacional de Colombia. Centro de Estudios del Hábitat Popular (CEHAP).
- Edwards, B. (2000). *Nuevo aprender a dibujar con el lado derecho del cerebro* (Trad. C. Andreu y L. Piñero). Ediciones Urano. (Trabajo original publicado en 1979).
- Fonseca Martínez, L. y Saldarriaga Roa, A. (1992). *Arquitectura popular en Colombia: herencias y tradiciones*. Altamir.
- Gómez Salazar, B. (1989). *El arquitecto y las formas de habitar, un reto: los barrios populares*. En Seminario Nacional Cultura Urbana en Colombia, 1989, Medellín, Colombia. <http://bdigital.unal.edu.co/3262/1/BGS02-ARQUITECTO.PDF>
- Gravagnuolo, B. (1982). *Adolf Loos: teorías y obras*. Nerea.
- Harnecker, M. (2003). *Sin tierra. Construyendo Movimiento Social*. Siglo XXI.
- Hernández Quintela, I. (2010). *Guía para la navegación urbana*. Universidad Iberoamericana.
- Le Corbusier (1923). *Vers une architecture*. G. Crès et Cie.
- Lozano, J. J. (2011). *Cada cosa en su lugar* [Tesis de Maestría en Estudios Culturales, Universidad Nacional de Colombia].
- Mandoki, K. (2006). *Prosaica 2. Prácticas estéticas e identidades sociales*. Siglo XXI.
- Ontiveros, T. (2006). *Vivienda popular urbana y vida cotidiana. Encontrarte*. http://www.afehc-historia-centroamericana.org/lecturasinsumisas/vivienda_20popular_20y_20vida_20cotidiana.pdf
- Perec, G. (2007). *Especies de espacios* (Trad. J. Camarero). Montesinos. (Trabajo original publicado en 1974).
- Pors, K. y Gallego, C. (productoras) y Gallego, C. y Guerra, C. (directores) (2018). *Pájaros de verano* [película]. Colombia.
- Radio Santa Fe (2014, 7 de noviembre). *Polémica por viviendas de Interés Social en el Parque de la 93 y Chicó*. <http://www.radiosantafe.com/2014/11/07/viviendas-de-interes-social-en-el-parque-de-la-93-y-chico/>
- Raskin, E. (1974). *Architecture and people*. Prentice-Hall.
- Roth, L. (1999). *Entender la arquitectura: sus elementos, historia y significado* (Trad. C. Sáenz de Valicourt). Gustavo Gili. (Trabajo original publicado en 1993).
- Ruskin, J. (1877). *St. Mark's Rest: The History of Venice*. J. Wiley & Sons.
- Semana.com (2015, 7 de junio). *Atajan propuesta de vivienda social de Petro en estratos altos*. <https://www.semana.com/nacion/articulo/juzgado-suspende-propuesta-de-construir-casas-vip-de-gustavo-petro/433838-3>
- Solá-Morales, I. (2002). *Territorios*. Gustavo Gili.
- Sotelo, F. de (2008, 10 de septiembre). *El barrio Santa Rosa cumple 62 años. El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4522092>
- Toledo Castellanos, R. (2013). *Resistencia y esperanza, fuerzas que fundan un hogar. Cuadernos de Música, Artes Visuales y Artes Escénicas*, 8 (2), 17-48. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cma/article/view/8198>
- Valbuena Porras, S. G., Mena Serna, M. y García Ubaque, C. (2014). *Sistema constructivo de la vivienda popular en sectores vulnerables de Bogotá*. Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Vitruvio Polión, M. (1995). *Los diez libros de arquitectura* (Trad. J. L. Oliver Domínguez). Alianza. (Trabajo original publicado el S.I. d.C.).
- Zweite, A. (2005). *La propuesta de Bernd y Hilla Becher sobre una forma de mirar: diez ideas clave*. En *Bernd & Hilla Becher: tipologías de edificios industriales*. Centro de Arte Fundación Telefónica.