

EDITORIAL

CIFAR

el número 5 de la REVISTA DE ARQUITECTURA presenta cuatro ensayos que plantean diversos temas de interés para quienes ven ARQUITECTURA y ciudad, como el estadio contenedor de la posibilidad de contribuir al entendimiento y consolidación de nuestra rica y particular *escenografía*, (en términos de Vitruvius).

La presentación del capítulo de profesores esta a cargo de Carlos Álvarez quien adelanta estudios de Magíster en Historia, en el convenio realizado entre la Universidad Católica de Colombia y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, aquí nos muestra un ensayo acerca de **Cultura** en el cual explora definiciones de cultura hasta el cuestionamiento de micro culturas, neo-tribalismo o globalización vitales para una nueva arquitectura.

**El manifiesto**, en este aparte la revista se presentan los diferentes procesos que los estudiantes han venido desarrollando. En esta ocasión nos complace publicar dos proyectos participantes en la Primera Anual de Proyectos de Grado, premiados con mención de honor en las categorías de nuevos aportes y diseño arquitectónico respectivamente.

La revista da cuenta de diferentes actividades que al interior de la Facultad de Arquitectura se vienen desarrollando, en particular en el ámbito investigativo se presentan por primera vez los abstract de dos investigaciones que a nivel formativo los profesores han venido desarrollando.

La primera de ellas **El análisis arquitectónico de la ciudad**, plantea la necesidad de un acuerdo en las definiciones de elementos como lo racional, vernacular o ecléctico que conforman la urdimbre del "paisaje urbano". Lo regional es un tema de la mayor urgencia, pues allí se definen asuntos pertinentes a la adecuación del entendimiento a las realidades existentes. La segunda **El transporte** como tema de investigación, presenta información e ideas generales acerca del servicio de transporte. La aparición exitosa del sistema de TRANSMILENIO, ha mostrado el acierto de percibir la morfología de la ciudad como un todo mensurable, comprensible y estructurado por su propia existencia. Es apropiada la necesidad de desmitificar áreas de acción antes poco accesibles o vedadas a los arquitectos por cuanto tiene ingredientes y elementos que ayudarán a los estudiantes a comprender sistemas de infraestructura social y urbana, y a estudiar su concepción, implantación e impacto operativo, en esta extensa aula comunitaria que es Bogotá. Contamos con la colaboración de un invitado que estimula y posibilita aproximaciones divergentes: **Pedro Juan Jaramillo** comparte con nosotros **El legado de una metafísica**, una invitación a aceptar la ingerencia de informaciones sutiles tal vez de los reinos de la intuición. A manera de tejido entre el analogismo Rosiano y el autonomismo de De Chirico, presentimos la figura de la **estructura profunda** de Colin Rowe, aquella en que se fundamenta la fuerza que mantienen aglutinadas la geometría y sus relaciones apropiadas. La pagina cultural presenta el listado de universidades miembros del R.I.B.A y posgrados en universidades colombianas, a fin de que los estudiantes vean posibilidades de intercambio o estudios de posgrado.

Continuando con la letra "E" en esta oportunidad en el afiche central se presenta a **CHARLES Y RAY EAMES** hitos del diseño arquitectónico, industrial y grafico.

...ARQUITECTURA Y CIUDAD,  
COMO EL ESTADIO CONTENEDOR DE LA POSIBILIDAD  
DE CONTRIBUIR AL ENTENDIMIENTO Y CONSOLIDACIÓN  
DE NUESTRA RICA Y PARTICULAR ESCENOGRAFÍA....

ISSN 1657-0308

REVISTA DE ARQUITECTURA

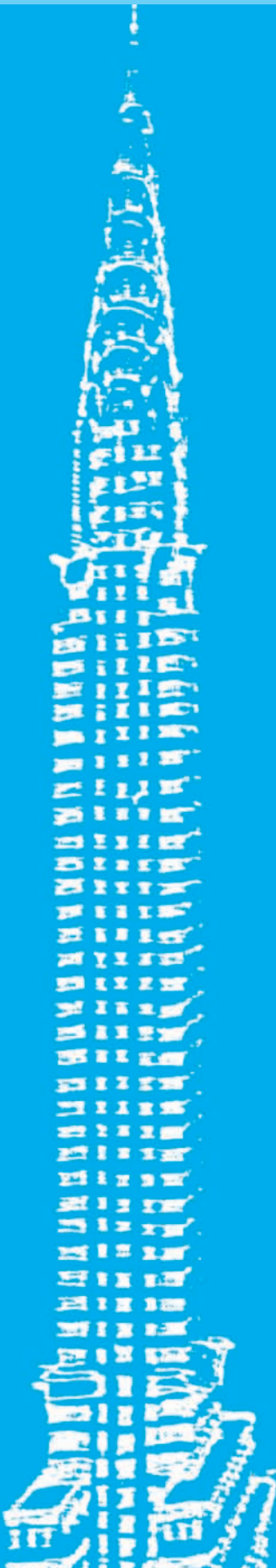
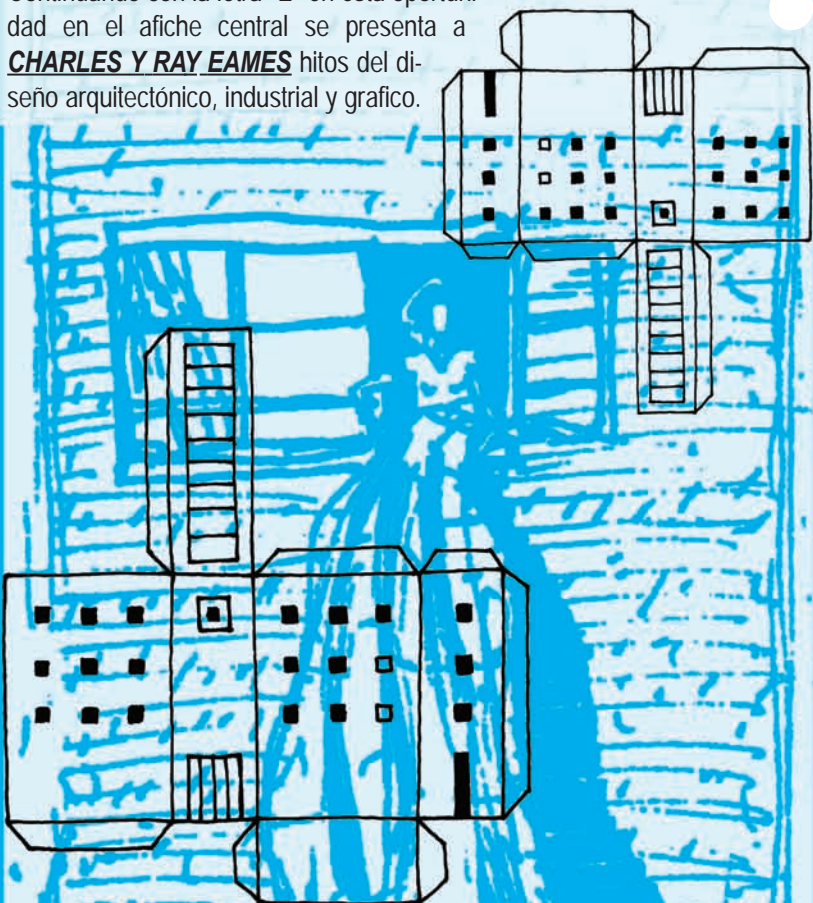
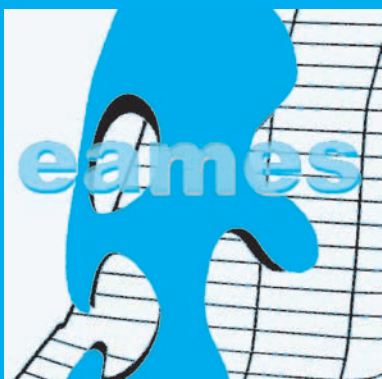
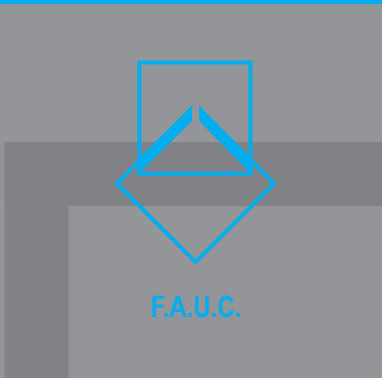
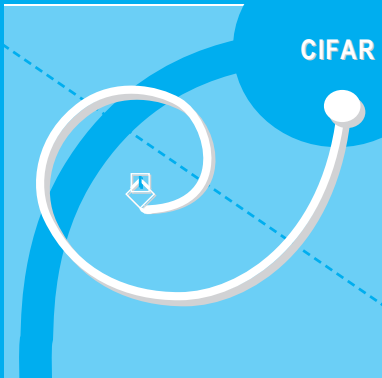
2002

AGOSTO - DICIEMBRE



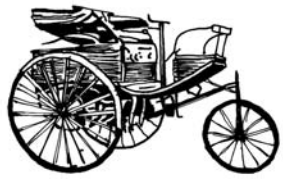
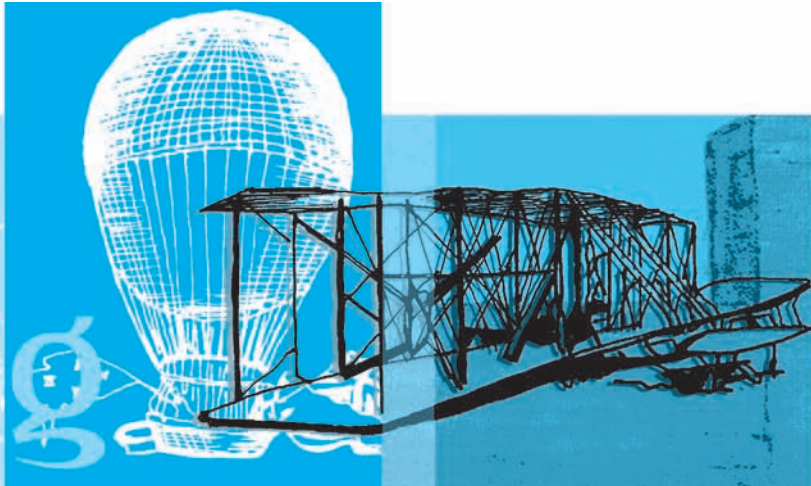
UNIVERSIDAD  
CATOLICA  
DE COLOMBIA

05



# INVESTIGACION

GERMÁN MARTÍNEZ



En la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia en los talleres avanzados de diseño urbano se ha estado trabajando desde 1991 el tema del transporte masivo. En estos ensayos y propuestas escolásticas se acepta la necesidad de optimizar el funcionamiento de una ciudad estimulando aproximaciones morfológicas, la consolidación de ejes de mayor intensidad en escala uso y servicio, descubriendo la bondad de una malla alimentadora zonal apropiada.

El transporte siempre está apoyado en una comprensión de la morfología que determina la manera como se estructuran los diferentes sectores y sub-sectores de una ciudad o la categorización apropiada de los diferentes ejes viales, discriminando y aclarando formas características de cada sector.



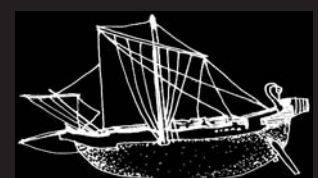
En sentido concreto el transporte no es otra cosa que el acto de llevar de un lugar a otro una persona o cosa; para este efecto el hombre ha utilizado distintos medios a lo largo de la historia.

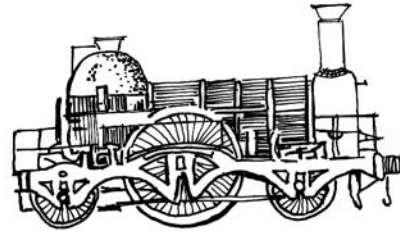
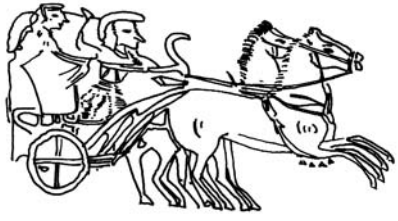
**EL TRANSPORTE SIEMPRE ESTÁ APOYADO EN UNA COMPRENSIÓN DE LA MORFOLOGÍA QUE DETERMINA LA MANERA COMO SE ESTRUCTURAN LOS DIFERENTES SECTORES Y SUB-SECTORES DE UNA CIUDAD**

Inicialmente acarreó por sí mismo los elementos necesarios para su subsistencia desde los campos de caza y los sitios de recolección, hasta las cavernas o cabañas que le servían de habitación. Posteriormente, los animales domesticados de carga complementaron con sus lomos la espalda del hombre y el descubrimiento de la rueda permitió utilizar efectivamente la fuerza humana y animal aplicándola a la tracción de carros. Paralelamente progresa la navegación de balsas y piraguas a barcos de remos y velas. En el siglo XIX la invención del motor a vapor produjo una mejora sustancial en transportes tanto terrestres como acuáticos, al facilitar la construcción de trenes y buques más rápidos que cualquier vehículo visto antes. Ya en el siglo XX el motor de explosión da un empuje notable a la inventiva humana, que optimiza el diseño de las embarcaciones y construye toda una gama de vehículos terrestres, acuáticos y aéreos, realizando así su sueño de volar.

Las nuevas formas de energía aplicadas a la auto-locomoción abren insospechadas perspectivas de progreso, y el siguiente nivel de movilidad de la presente humanidad es alcanzado al abandonar el planeta y comenzar la exploración del espacio.

En Bogotá, durante el siglo pasado se atendió a las necesidades del transporte de manera mas o menos apropiada hasta 1950. Entonces y como resultado de fenómenos sociales y políticos comienza una migración masiva que hace crecer la población capitalina de una manera rauda. Se reconoce ya en 1960 la urgencia del problema y se comisionan desde entonces una serie de estu-





dios relacionados con la movilización masiva de pasajeros, buscando una solución estructural y estructuradora del dilema que comienza a plantear la ausencia de un sistema de transporte masivo real. Más de los cincuenta estudios y propuestas que se han elaborado desde entonces, proponen a su manera reducir el tiempo de movilización y descongestionar las vías.

En las urbes contemporáneas la extensión y desarrollo urbano, que conllevan la separación planificada entre las zonas residenciales y los lugares de trabajo o ZONIFICACIÓN, son estimulados por sistemas de transporte que prestan el servicio a la sociedad de una manera racional, económica y veloz.

Los estudios y las propuestas que se presentan como soluciones para Bogotá nos muestran una realidad que se distingue por la ausencia de cultura urbana tanto de planificadores como de habitantes, la no existencia de un sistema de transporte real, proponiendo en muchos casos unas respuestas gráficas a estudios más subjetivos que realistas. Si a esto añadimos el actual crecimiento incontrolado del parque automotor, la consecuente congestión determina directamente la disminución en velocidades medias y sin lugar a dudas produce afectaciones negativas a niveles ecológico, económico y social a corto, mediano y largo plazo.

La idea de que el transporte es materia de obscuras investigaciones y su diseño el producto de ingeniosísimas peripecias científicas de sabios criollos o foráneos ha prevalecido en el desarrollo de posibles soluciones al problema que confronta la ciudad de Bogotá actualmente. El transporte ante todo es lógico y debe partir de un plan de desarrollo nacional real, resultado de una voluntad política ética. El transporte debe ser primordialmente una idea de carácter nacional en donde estará planteada la necesidad de una organización del transporte urbano coherente como solución a una necesidad lógica del desarrollo moderno.

El transporte es un servicio que se presta a la sociedad bajo la premisa de beneficio general y desarrollo racional. El transporte profesional y organizado como servicio es uno de los meollos de toda infraestructura planificada y realmente no toma ningún esfuerzo heroico el comprender su importancia como elemento funcional indispensable a escala urbana, regional, departamental, nacional e internacional en el desarrollo social, físico y económico de cualquier sistema.

Un ejercicio que se desarrolla, es analizar mapas y planos de ciudades con sistema metropolitano de transporte en donde sean claros los conceptos de morfología urbana, comprendiendo su posible naturaleza funcional mixta pero en donde trabaja un solo prestador de servicio o empresa. En estos ejemplos se establece la aplicación de una sola tarifa sin diferenciaciones nocturnas, feriadas o de estrato.

En la actualidad los Gobiernos Nacional y Distrital han acordado compromisos para la financiación y construcción de 16 troncales como aceptación del éxito de TransMilenio, (TM), el sistema de transporte masivo de Bogotá. Entre las rutas troncales consideradas para esta ampliación del servicio en la ciudad se encuentran Norte-Quito-Sur, Avenida Suba, Calle Trece, Américas. Estas rutas son las que se encuentran mas avanzadas en cuanto a contratación o construcción.

La siguiente fase del sistema se concentrará en troncales tales como la Carrera Décima, Calle 68 y Avenida Boyacá.

Desde la concepción y ejecución original de la investigación sobre transporte, la aparición del sistema TM ha modificado el paisaje tanto de la Avenida Caracas como de la ciudad, también modificando positivamente la percepción, ordenamiento civil y vivencia de un servicio apropiado de transporte, con un eje singular de administración y una mentalidad de actualización que ha comenzado a generar efectos a variados y diferentes niveles. A nivel de generación de empleo, el sistema espera ofrecer dos mil empleos permanentes, quince mil empleos directos e indirectos durante la fase de construcción y la feliz "chatarrización" de dos mil vehículos inapropiados usados para transporte en la actualidad. A nivel de reconocimiento, ha estimulado calificativos positivos a nivel mundial, TM presta en la actualidad asesoría a la Dirección Municipal de Transporte de Lima, Perú, siendo una de las naciones Iberoamericanas que ha enviado delegaciones a observar desde el sitio este exitoso sistema, que mejorando aceptadamente el experimento de Curitiba, Brasil, se aleja de sistemas de trenes metro, costosas excavaciones e infraestructura, hoy lejanos ante las realidades económicas globalmente conocidas. En Colombia misma, Cali ha sido la primera ciudad en comenzar la preparación de su implantación.

Bogotá y sus ciudadanos han comenzado un cambio, en apariencia sin posibilidades de marcha atrás, pues se siente en general que el sistema es mandatorio y necesario, y que su aparición era demandado por la noción de lógica y obligación estatal.

