

January 1991

La cátedra como base para la investigación

Tomás Uribe Forero

Universidad de La Salle, Bogotá, revista_uls@lasalle.edu.co

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/ruls>

Citación recomendada

Uribe Forero, T. (1991). La cátedra como base para la investigación. *Revista de la Universidad de La Salle*, (18), 131-138.

This Artículo de Revista is brought to you for free and open access by the Revistas de divulgación at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in *Revista de la Universidad de La Salle* by an authorized editor of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

LA CATEDRA COMO BASE PARA LA INVESTIGACION

*Tomás Uribe Forero**

La cátedra puede ser un instrumento que contribuye a formular y desarrollar una investigación. El presente documento busca describir una experiencia realizada en el curso de la historia VIII, dictado durante el primer semestre de 1991 en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de La Salle.

El ejercicio académico tuvo un doble objetivo. De una parte se buscó desarrollar en los estudiantes criterios y conceptos dentro del marco de la asignatura y efectuar un sondeo primario sobre el tema. La cátedra de carácter teórico-práctico permitió adicionalmente desarrollar un "tono investigativo" entre los asistentes. De otra parte permitió consolidar la estructura para la propuesta de investigación titulada "Historia de la Arquitectura de las Comunicaciones en Colombia".

LOS ANTECEDENTES

La historia de la arquitectura de las comunicaciones es un tema sobre el cual existe un número bastante amplio de referencias textuales de tipo cartográfico, bibliográfico y de archivo así como numerosas construcciones y "monumentos"; los cuales flotan a su aire sin

contexto o consideración alguna. Son numerosas las edificaciones y "monumentos" que día a día sucumben, en aras de una equivocada noción de progreso. Formular su historia, con miras a ser incorporada dentro de la historiografía de la arquitectura en Colombia, permitirá visualizar retrospectiva y prospectivamente sus fenómenos. De otra parte complementará la noción de bienes inmuebles pertenecientes al patrimonio cultural Colombiano.

PARAMETROS

1. Definición del objeto de estudio. Como paso previo a la iniciación del curso, el investigador definió el tema objeto de estudio y sus objetivos. Una vez determinada la materia se parceló mediante un thesaurus. Simultáneamente se estableció una periodización de tipo hipotética fundamentada en los principales cambios morfológicos detectados durante las primeras pesquisas. Finalmente se conjugaron todos los componentes para definir el alcance, universo conceptual y geográfico sobre el que deberían moverse el futuro trabajo académico, enfatizando la calidad de resultados o productos derivados de la práctica académica.

* Arquitecto. Docente-Investigador Facultad de Arquitectura Universidad de La Salle, Bogotá.

2. Metodología académica. Se elaboró un documento previo a la iniciación de clases en el cual se desarrolla la prefactibilidad investigativa en toda su dimensión; documento que sirvió como guía para el estudiante mientras se desarrolló el curso.

En este caso particular la investigación tenía como objetivo efectuar un sondeo en extensión y "apiques" en profundidad relacionados con la cantidad y calidad de información relacionada con la trayectoria histórica de:

- Formas arquitectónicas como puentes, estaciones de tren, faros, aeropuertos, esclusas marinas y otras.
- Red Vial: urbanas, regionales, nacionales y escalas intermedias.
- Tipos de comunicación: Terrestre, marítimas, aéreas y tecnológicas.

El análisis de estos elementos debería efectuarse atendiendo la interacción entre estos parámetros:

- a. Recopilación de información bibliográfica, cartográfica y de archivo complementaria comprendida entre 1509 y 1945.
- b. Se excluye el período prehispánico.
- c. Información circunscrita al perímetro continental de la actual República de Colombia.
- d. Visualización y desglose del fenómeno en áreas urbanas y no urbanas.

Una vez iniciada la cátedra se explica a los estudiantes el contenido del curso y se les solicita que dentro del marco general de la investigación ellos escojan un tema de su interés personal para desarrollar "su tono investigativo" en esta área. Se encontró que las apetencias investigativas fluctúan entre la historia de las redes férreas nacionales y la historia de las comunicaciones en el Río Magdalena. Se observó un particular interés por la historia de ciertas obras civiles a mitad de camino entre la Arquitectura y la Ingeniería Civil como son los puentes. La

historia del correo, el teléfono y el telégrafo también motivaron proyectos. Un cuarto grupo demostró inclinación por el desarrollo de modelos y estructuras de comunicación entre urbes costeras o el caso de Cartagena como ciudad sui-generis o la red de ciudades y poblamientos generados entre Honda y Bogotá son ejemplo de ello.

3. Los estudiantes trabajaron individualmente y desarrollaron un plan de trabajo de acuerdo con los parámetros planteados por el profesor. El documento desarrollado por los estudiantes sirvió de modelo, guía y parámetro para la elaboración de su "investigación particular". Cada documento contiene: Objetivos, metodología, parámetros, cronograma y por supuesto fuentes documentales que avallan la realización del ejercicio.

4. Durante el transcurso del semestre cada estudiante desarrolló la propuesta de investigación a manera de taller teórico-histórico. Se intercambiaron charlas e información con el profesor y entre compañeros. Se realizaron tres cortes evaluativos correspondientes a la programación y entrega de notas exigida por la facultad. El documento final incluyó la referencia a fuentes documentales primarias, secundarias y terciarias, el cumplimiento de los objetivos propuestos, la verificación de su hipótesis de trabajo, la cual debía corroborarse a través del texto que ellos desarrollan para la entrega final.

5. Concluye el trabajo académico en este punto el cual arroja como resultado quince propuestas en torno a un sólo tema. Ello permitirá al profesor fundamentar documentalmente su investigación.

6. El profesor recurrió posteriormente al manejo de esta información en forma reflexiva. Se documenta mediante sus propias reflexiones y fuentes las cuales estarán cotejadas y alimentadas por los trabajos elaborados por los estudiantes.

7. Síntesis. El profesor reelabora bajo sus propios conceptos y parámetros la pro-

puesta inicial, tras efectuar un proceso de "digestión intelectual". Es de anotar que este proceso está inmerso dentro del documento formulado inicialmente por el profesor. La retroalimentación y el ciclo se cierra en este punto.

La reiterada práctica de este ejercicio; por un espacio de dos o tres semestres permitirá al profesor establecer el *estado del arte* y le permitirá avanzar en lo desconocido, generando así un conocimiento y produciendo INVESTIGACION.

El profesor generará mediante el proceso descrito una valiosa fuente documental y podrá también consignar en textos publicables las reflexiones a que se haya dado lugar a través de esta praxis investigativa, realizada y apoyada en la cátedra.

A continuación se anexa el resultado final de una de las simbiosis posibles entre cátedra e investigación, profesor-alumno. El texto no presenta resultados de investigación definitivos. Busca sintetizar una experiencia para la formulación y puesta en marcha de un proyecto de mayor envergadura planteado a largo plazo.

SOBRE CENIZAS CALIENTES

Un depósito cultural de grandes dimensiones espera que la humedad y el tiempo acabe con él. Quizás el olvido lo mantenga vivo o lo devore el fuego de la indiferencia. Mientras, reposa en una antigua bodega, localizada en algún lugar entre Flandes y Girardot. Se trata del archivo de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Planos de vías, locomotoras y otros detalles relacionados con aquellos monstruos de metal que en ocasiones se ven pasar por la Sabana de Bogotá, como espantos del pasado que se niega a reposar en paz. Yacen dormidos para ser descubiertos por el ojo del hombre de finales del siglo XX.

La Arquitectura e Ingeniería, materias tan presentes en la vida moderna, tienen

ancladas sus raíces en el tiempo. Ha llegado la hora para que con ojo crítico observen sus enseñanzas, se admiren sus logros y se reflexione sobre su legado, con el ánimo de formar un juicio sobre el motor de cien años de historia de las comunicaciones en Colombia y proyectarlo al futuro.

Desde hace unos años se ha venido considerando tan solo como patrimonio cultural, los edificios, casas e inmuebles pertenecientes a la arquitectura doméstica, sin embargo se ha ignorado la existencia de un vasto patrimonio cultural; el heredado de la Arquitectura e Ingeniería ferroviaria. Puentes, estaciones de tren, bodegas y depósitos componen en su mayoría este apartado de la Arquitectura, que se mantiene al margen de las circunstancias nacionales. La muerte de los ferrocarriles es un hecho lamentable para la historia del país y el dolor que produjo su "reciente" entierro hace que nadie se ocupe de lo que fue, más que con un sentido de añoranza. Sin embargo, este precioso legado participó notablemente en la conformación de las estructuras urbanas actuales ¿Cuántos pueblos, ciudades o apartados lugares se transformaron con la llegada del tren?

En verdad fueron muchos; las villas de veraneo, las poblaciones cafeteras, los puertos de Colombia, deben en gran medida su desarrollo a la llegada del "caballito de metal". Fueron muchas las tramas urbanas que se tejieron y complementaron alrededor de la cinta de acero.

Ignorar este elemento como aglutinante de la ciudad equivale a desconocer la existencia del Río Magdalena o del teléfono. El trabajo desarrollado por la estudiante Sandra del Pilar López, en la Cátedra de Historia VII, permitió a manera de historia urbana ensamblar diversas hipótesis relacionadas con la historia de los ferrocarriles en Colombia. Dado que no sólo se limita a enumerar las distintas rutas del ferrocarril y su historia, sino que además lista las numerosas obras de Ar-

quitectura del tráfico ferroviario comprendidos entre 1886 y 1945. Incluye además un pormenorizado análisis del estado actual de las vías y monumentos. El trabajo está inscrito dentro de una periodización propia del fenómeno, la cual interrelaciona los cambios en las estructuras urbanas y las tecnologías de construcción.

De otra parte anexa un valioso número de planos de rutas ferroviarias, el cual permite revivir visualmente los proyectos de otras épocas, materializar nuevamente el sueño americano de unir la Patagonia con Alaska, así sea en el papel. Resultaría demasiado dispendioso abusar de este espacio para contar todos los pormenores del proyecto, sin embargo vale la pena precisar algunos aspectos de esta historia.

El sueño del Libertador representa un anhelo inconcluso. Desde sus viajes por Europa comprendió que el enlace entre regiones y ciudades sólo era posible mediante ese curioso invento llamado locomotora. Este anhelo quedó plasmado en varios documentos suyos los cuales como espíritu de América guían los destinos de estas naciones hermanas. El Libertador soñaba con enlazar los dos océanos, sus palabras concretas hicieron eco tras la Independencia, como también hizo eco otra idea proveniente de la misma fuente. El Ferrocarril Panamericano, aquel capaz de unir de un solo plumazo el mapa de polo a polo, parecen ser los motivos principales por los cuales se inició la construcción del ferrocarril en Colombia. Articular la geografía y los hombres en el tiempo es una tarea difícil, exige una madurez histórica solo posible en los siglos venideros. La red férrea de Colombia refleja los esfuerzos desafortunadamente inconexos por realizar este sueño.

El estudio de los ferrocarriles debe abordarse contemporáneamente desde la perspectiva de la "arqueología ferroviaria", puesto que éste es lo único que nos queda. Veintitres rutas, doscientas cincuenta y seis estaciones, poco menos de

tres kilómetros de túneles y gran cantidad de puentes esperan ser devorados por la humedad tropical sin contrapartida.

Estas rutas ferroviarias posibilitaron la creación de numerosos poblados, debilitaron otras estructuras alternas de transporte como el barco a vapor y trajeron el mundo hasta la puerta de la casa. Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta, reconvirtieron sus respectivos muelles en función del ferrocarril. La Sabana de Bogotá se pobló de estaciones e inclusive se llegó a construir una red ferroviaria internacional que comunicaba a Cúcuta con el hermano país de Venezuela. Hitos de un festín que no se concluye.

Entre las obras complementarias a los ferrocarriles vale la pena destacar la de los tranvías urbanos. Ya nadie se acuerda del tranvía de Medellín, el de Girardot, como tampoco quedan rastros del de Cúcuta o Barranquilla. Pocos tienen memoria para relatarle a sus hijos y nietos el personaje que acompañaba diariamente al tranvía de Bogotá. El filipichín en cuestión era conocido como el "Bobo del Tranvía"; eternamente enamorado de una hermosa doncella a quien perseguía todos los días del Centro a Chapinero, ida y vuelta durante largos años.

Vale la pena también mencionar los ferrocarriles industriales:

- Tropical Oil Company. Ubicado en terrenos petrolíferos de Barrancabermeja con una longitud de 28 Kms.
- Empresa Petrolera de Lobitos Oil Company. Arranca del Km. 50 del ferrocarril central del norte en una longitud de 13 Kms.
- Fábrica de Cemento El Diamante. Una línea que parte de la Estación de Apulo en el Km. 39 del ferrocarril de Girardot y tiene 5 Kms. de extensión.
- Ingenio Azucarero de Sincerín. En el Dpto. de Bolívar con una longitud de 40 Kms.

- En el Pto. de Urabá se construyó un muelle y un trayecto de 10 Kms.

- La empresa de ferrocarril de Antioquia construyó un ferrocarril entre el Río Arma y el Puente del Oro con 12 Kms. de extensión.

En total son 108 Kms. de vías. Recordar formas alternativas de la comunicación ferroviaria también fue parte del trabajo realizado por la estudiante. En consecuencia se estudiaron los cables aéreos de Manizales, tanto el que iba para el Chocó como el que enlazaba la ciudad con Villa María, también el cable del Norte que comunicaba las estaciones de Aganzazú, Salamina y Neira. Un proyecto que mide 59 Kms. de longitud.

También es memorable el cable de Mariquita, construidos en 1923. Para comunicar Cúcuta con el Río Magdalena se construyó el cable de Gamarra a Ocaña con una longitud de 47 Kms. No podía faltar entre estos proyectos la mención al

querido funicular y teleférico de Bogotá-Monserrate que aunque de distinta natura guarda estrecha relación con los anteriores proyectos.

Estos son meros apuntes para la historia de las comunicaciones en Colombia. Una historia que puede oxigenarse para hacer revivir entre las cenizas, el fuego. Seguir construyendo la idea del Libertador es un deber histórico y una necesidad. La actual coyuntura administrativa se presenta como el momento para efectuar una revisión crítica de los múltiples problemas e interrogantes que plantea la evolución de las redes de comunicaciones en el país.

Catorce trabajos de similares condiciones permiten profundizar en un área de estudio para conformar un proyecto de amplias dimensiones. El resultado inmediato se traduce en la conformación de una base de datos de gran utilidad pública cuya función principal es generar análisis prospectivos y retrospectivos en este campo del conocimiento.

FUENTE BILIOGRAFICA SELECCIONADA

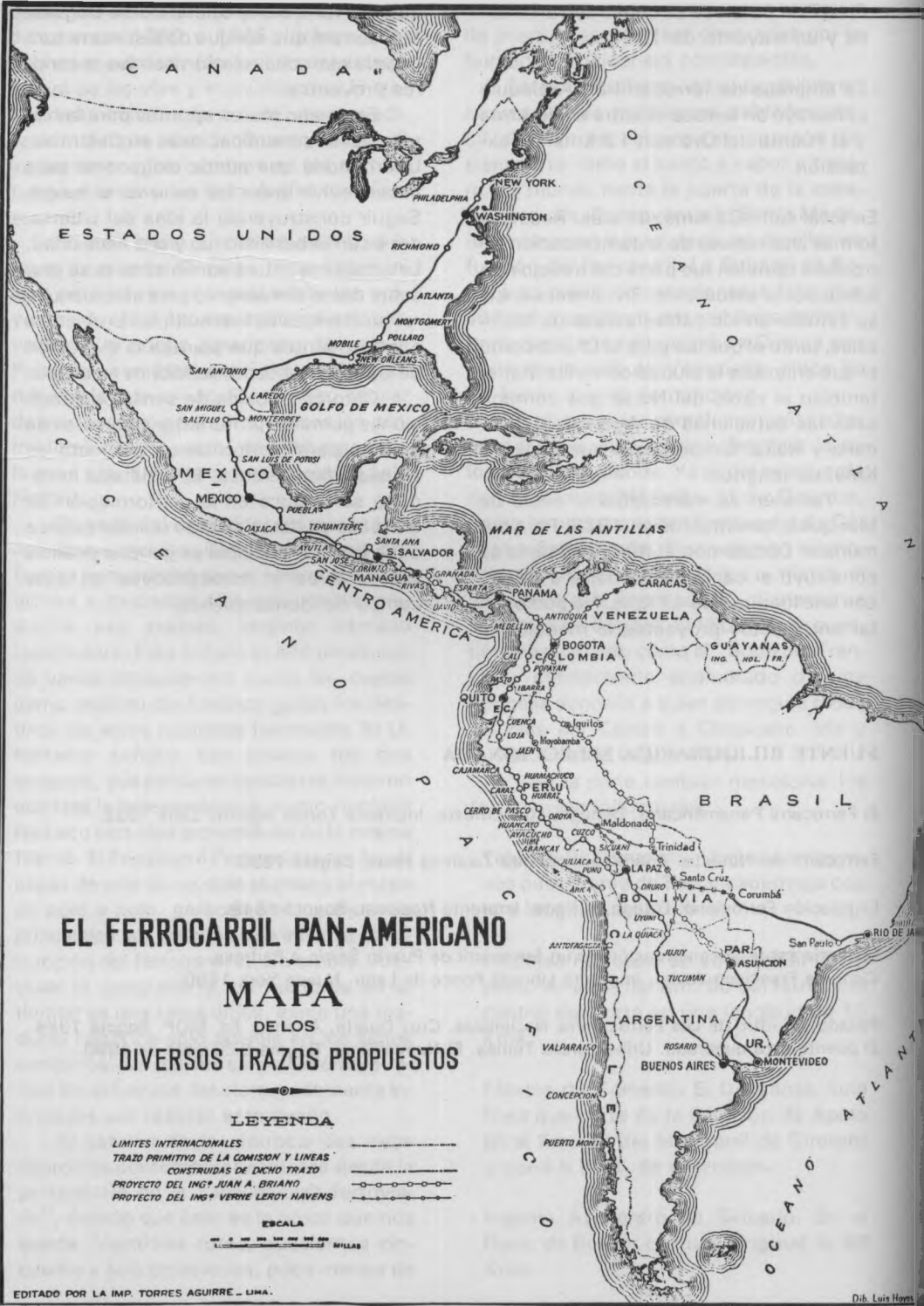
El Ferrocarril Panamericano. Denegri, Luis Ernesto. Imprenta Torres Aguirre. Lima 1928.

Ferrocarril del Noreste. Anónimo. Imprenta Zalamea Hnos. Bogotá 1890.

Legislación Ferroviaria. Ortega, Alfredo. Imprenta Nacional. Bogotá 1949.

Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa. Cisneros Francisco Javier. Imprenta Librería Ponce de León. Nueva York 1880.

Pasado y Futuro de Los Ferrocarriles Nacionales. Cruz Duarte, Alfonso. Ed. MOP. Bogotá 1984.
El puente está quebrado. Uribe Forero Tomás. El Nuevo Siglo. Bogotá Diciembre de 1990.



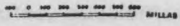
EL FERROCARRIL PAN-AMERICANO

MAPA DE LOS DIVERSOS TRAZOS PROPUESTOS

LEYENDA

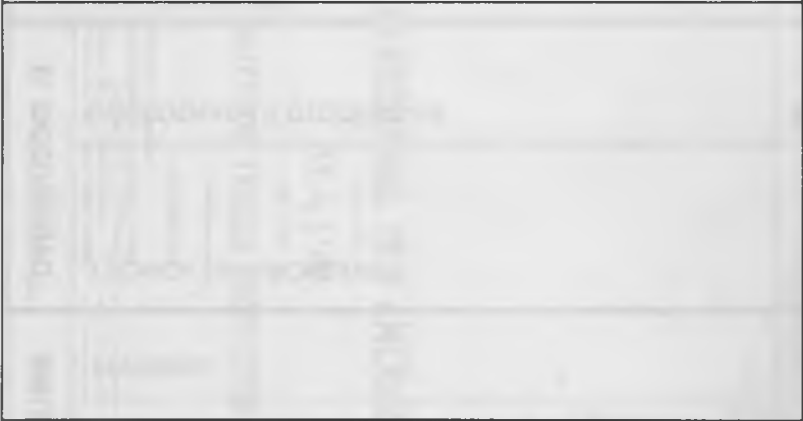
- LIMITES INTERNACIONALES
- TRAZO PRIMITIVO DE LA COMISION Y LINEAS CONSTRUIDAS DE DICHO TRAZO
- PROYECTO DEL ING^o JUAN A. BRIANO
- PROYECTO DEL ING^o VERNER LEROY HAVENS

ESCALA



FICHA CARTOGRAFICA

UBICACION	REFERENCIA	INSTITUCION		
	REF. INTER.			
	TITULO DEL PLANO			
	AUTOR DEL PLANO			LUGAR:
BIBLIOGRAFIA	TITULO DEL LIBRO:	AUTOR:	Año de Ejecución:	
			Año de Levantamiento:	
		No. DE EDICION	VOL.	AÑO
	EDITORIAL	CIUDAD	No. DE PAGINA:	
EL DOCUMENTO	TECNICA DE EJECUCION		LARGO X ANCHO	
	COORDENADAS GEODESICAS	TIPO DE PLANO	ESCALA:	
	ENCUESTADOR	CODIGO	FECHA ENCUESTA:	

ESQUEMA GRAFICO	DESCRIPCION DEL CONTENIDO		
			
		COMENTARIO CUADRO DE CONVENCIONES	