

LA NOCHE

PROYECTO DE GRADO LA NOCHE

Jeison Preciado Devia

**Informe proyecto de grado
semillero**



Director

CESAR JEROME VALBUENA

Maestro en Artes plásticas

Universidad Santo

Tomás Licenciatura

Artes Plásticas Bogotá

D.C

2022

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	3
JUSTIFICACIÓN	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	9
PREGUNTA PROBLEMÁTICA.....	11
OBJETIVOS	12
OBJETIVO GENERAL	12
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
REFERENTES TEÓRICOS.....	13
REFERENTES ESTÉTICOS	17
.....	17
METODOLOGÍA.....	19
CRONOGRAMA – PROYECCIÓN DE ENTREGABLES	20
CONCLUSIONES.....	25
BIBLIOGRAFÍA	27

INTRODUCCIÓN

Este proyecto se desarrolla en el marco de la investigación y creación donde se busca presentar y exponer la realidad de algunas personas que habitan las periferias de la ciudad, como sucede en un barrio ubicado en las montañas de Soacha, en el barrio Bella Vista.

Por medio de una propuesta artística se busca presentar la realidad y la dificultad que viven las personas al movilizarse en este medio de transporte (buses de transporte público), capturando imágenes de retrato a personas en el interior de los buses públicos en horas de mayor congestión y movilidad, evidenciando la realidad y dificultad a la que están sometidas aquellas personas.

El proyecto tiene como finalidad el desarrollo de una obra plástica que se exhibirá en espacios artísticos o culturales, la investigación pretende generar la interacción y dialogo entre los espectadores y el artista, generando así una conversación que permita la crítica y construcción de un sentido profundo sobre el concepto que aborda las dificultades de un contexto que requiere ser investigado y visibilizado.

Este proyecto plantea una mirada desde el arte a dicha problemática, al mostrar los rostros y realidades de los usuarios de este tipo de transporte quienes se puede ver mayormente afectados al no recibir un servicio que permita un mínimo de comodidad al transportarse de un punto a otro, de ahí la intención de generar imágenes que retraten el cansancio y el agobio que se profundiza en las horas de la noche.

LA NOCHE

La obra se desarrolla a partir de un ejercicio personal, donde el artista realiza de manera incógnita, diversos registros fotográficos de retratos en el servicio de transporte público (buses colectivos con la ruta San Mateo/ Bella Vista, entre otros) particularmente en la noche (6.00 pm- 11.45 pm), cuando gran parte de las personas se dirigen desde el norte de la ciudad de Bogotá hacia el sur, donde generalmente residen.

La investigación identifica aquellos cuerpos que generan impresión al verse agotados por el paso del día, momentos en los que el cuerpo solo quiere descansar, pero no le es posible ya que el transporte a esa hora se encuentra en su mayor punto de congestión.

El hecho de desarrollar piezas con este tipo de escenas permite al artista realizar una introspección y análisis amplio de cada imagen al realizarla con lápiz, carboncillo y otros materiales experimentales donde el acto de pintar, dibujar o rayar trae para el artista reflexiones y un estado de diversos pensamientos que solo se pueden generar cuando se está en aquellos espacios y finalmente en acto de construir la obra, es por ello que se une la pasión por el arte con las reflexiones sociales que traen consigo estas imágenes y experiencias propias.

JUSTIFICACIÓN

Las problemáticas que se tratan en la obra **LA NOCHE**, permiten una reflexión para ver en los ojos de aquellas personas que en ese momento habitan físicamente el transporte público (buses colectivos), donde su mente se encuentra en otro lugar totalmente apartado del espacio físico. En ocasiones se puede observar en estos espacios comunes, mentes que divagan y se pierden en un espacio indeterminado.

La acción de realizar piezas con este tipo de escenas permite en el artista una introspección y un análisis amplio de cada imagen al realizarla con lápiz, carboncillo u otros materiales experimentales donde el acto de pintar, dibujar o rayar trae para el artista reflexiones y un estado de diversos pensamientos que solo se pueden generar cuando se está en aquellos espacios y finalmente en acto de construir la obra, es por ello que se une la pasión por el arte con las reflexiones sociales que traen consigo estas imágenes y experiencias propias.

LA NOCHE genera preguntas y reflexiones sobre las realidades de nuestro territorio o ciudad, la manera como las entendemos o muchas veces las relacionamos con el término “vida digna”. Así mismo las cualidades de la ciudad y el entorno en el que vivimos pueden determinar nuestro estilo de vida, así como lo menciona Jennings y Gaither:

La calidad espacial resulta fundamental en el análisis, tras reconocer la estrecha relación entre calidad de vida y atributos físicos de la ciudad, se aplica a los espacios públicos por dos de sus principales funciones: la de salud y la de sociabilidad. Por un lado, la disponibilidad de espacio público incide en las condiciones de salud física y mental de los individuos (Jennings 2015, p 22).

Es claro que el término de estilo y calidad de vida se amplía a todos los lugares donde se desarrollan comunidades, donde los factores trabajo/ remuneración y vida se unen, así como también se integran diversas problemáticas, es por ello que el planteamiento de esta investigación busca indagar sobre estas situaciones en lugares periféricos y apartados de la ciudad de Bogotá, pero en el mismo sentido integrados en una relación de simbiosis labores/trabajadores, como ocurre en el barrio Bella Vista, ya que gran parte de sus habitantes trabajan a más de dos horas de distancia, en la ciudad.

Es de gran importancia tener en cuenta las realidades sociales de nuestro territorio y contexto para así generar nuevas perspectivas y soluciones que mejoren las circunstancias

de esta realidad, es un claro ejemplo la comunicación en el ser humano donde surge la necesidad de expresar y comprender situaciones para encontrar diversas soluciones o caminos.

El arte como herramienta y camino de comunicación que denuncia o menciona, siempre ha desempeñado un papel determinante en la sociedad, es por ello que un primer paso es la indagación y la empatía hacia estas problemáticas que en muchas ocasiones resultan ser más crudas que los mismos planteamientos abstractos.

LA NOCHE

Generar un análisis a profundidad de cómo el transporte público en las periferias de la ciudad llega a ser tan inequitativo, dará paso a otros planteamientos y preguntas sobre nuestro ser y hacer en el territorio, saber hasta qué punto el “ser de donde somos” y “habitar un espacio” es determinado por un “destino”, por otra parte ¿de qué manera la distribución de la ciudad puede agudizar y estandarizar aún más aquellas diferencias sociales y de estratos?

LA NOCHE invita y promueve el uso de herramientas metodológicas y técnicas que apoyen proyectos de investigación y creación que nutran los aprendizajes desde el campo experimental teórico y artístico en la comunidad universitaria. Así mismo, la obra es un generador de nuevo conocimiento a la licenciatura en Artes Plásticas tanto en el campo, técnico, como en lo teórico y social.

Al basarse la investigación y el análisis de situaciones cotidianas que se desarrollan en espacios específicos de la ciudad, se relacionan y comparan con estudios realizados en el campo de la investigación demográfica, con análisis antropológicos y socioculturales en Latinoamérica.

LA NOCHE propone el uso de materiales diversos como el hollín generado por los buses, las latas, las llantas y neumáticos que funcionan, no solo como soporte de obra, sino como una articulación de la propuesta artística; una opción y un ejemplo para la generación de obras en el campo del arte contemporáneo.

LA NOCHE

Artistas como Antonio Berni desde la década de 1980, plantea situaciones críticas en las que las personas en la sociedad son rezagadas a los peores espacios, donde la equidad y democracia, no tienen un sentido claro de realidad, lo que hace Berni en Argentina denunciando por medio del arte estas realidades, se puede ampliar un mapa generalizado en América Latina, y así mismo como ha ocurrido en aquellas épocas, ocurre en día en nuestra ciudad y territorio, es por ello que las situaciones deben ser presentadas, denunciadas y comentadas.

Yo, a Juanito Laguna lo veo y lo siento como arquetipo que es; arquetipo de una realidad argentina y latinoamericana [...] Juanito Laguna no pide limosna, reclama justicia; en consecuencia, pone a la gente ante esa disyuntiva; los cretinos compadecerán y harán beneficencia con los Juanitos Laguna; los hombres y mujeres de bien, les harán justicia. De eso se trata. [...] Los Juanitos Laguna han enriquecido a mucha gente y también a mí; pero yo no los he explotado, yo estoy reivindicándolos. ¿Quiénes han hecho a la Argentina, ¿eh? La masa trabajadora, todo ese pueblo que ha puesto el hombro para hacer un país, con su sacrificio y su trabajo; lo han hecho los Juanitos Laguna que, apenas sus fuerzas se lo permiten, van a trabajar a las fábricas, al campo, donde sea (Berni, 1980, p.2).

Los lugares establecen, transforman y condicionan la percepción de las comunidades, generando lugares que propician la desigualdad e inequidad, es por ello que los lugares se pueden llegar a transformar como dagas que presionan a las personas y agudizan situaciones de estrés, agobio y desesperanza, de ahí la importancia de señalar mencionar y hablar como sucede en el proyecto LA NOCHE donde se discuten las implicaciones sociales que se describen en cada una de las imágenes.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Teniendo en cuenta que una calidad de vida óptima no solo se relaciona con el espacio en el dónde se vive (hogar), sino con todos aquellos factores externos, como parques, vías principales, secundarias, seguridad y cercanía al espacio de trabajo. Cuando alguno de estos factores se ve afectado por diversas problemáticas, la vida y su buen desarrollo empieza a truncarse, generando estrés y otras enfermedades en las personas, llegando a ser un problema de salud pública.

Según Eduardo Behrentz (2009), en estudios realizados en la Universidad de los Andes en la ciudad de Bogotá llegan a referir datos que resultan preocupantes sobre la contaminación en la ciudad y las periferias en diferentes horas del día, contaminación que se agudiza en las horas pico y en diversas zonas que suelen denominarse como “cañones urbanos” referido a zonas en las que las edificaciones, geometría, disposición e inclinación de la calle, hace que el hollín se concentre y por ende genere más daño en los peatones y personas que se transportan en los buses.

Durante los cerca de 40 experimentos realizados, correspondientes a más de 75 horas de medición, en los diferentes sitios de muestreo, el porcentaje de excedencia de la norma anual para material particulado ($70 \mu\text{g}/\text{m}^3$) fue de más del 35% mientras que el porcentaje de excedencia de la norma diaria ($150 \mu\text{g}/\text{m}^3$) fue de más del 12 %. Esto significa que, durante la fracción importante del tiempo, las concentraciones observadas correspondieron a los niveles nocivos no sólo para poblaciones sensibles sino para todos los sectores de la población expuesta, (Behrentz., 2009, p. 128).

La pregunta por el espacio que se habita ha sido una constante que acompaña al arte desde sus inicios. Postular o comentar por medio de imágenes que resultan fuertes o difíciles de asimilar, hace parte de una realidad aceptada y normalizada en el transcurso de los años

LA NOCHE

donde los problemas de corrupción, inequidad social y concentración de poderes se desmarcan de la realidad para camuflarse en la naturalidad de nuestro país y por ende siendo aceptadas.

Normalizar este tipo de situaciones como lo son la precariedad y dificultad en temas de movilidad para acceder o salir de las periferias de la ciudad arrojan como resultado escuchar entre los habitantes frases como “así hemos vivido siempre” o “podríamos estar peor”, son constantes que hacen de los problemas, un panorama diario, es por ello que esta muestra artística, busca poner en dialogo, este tipo de situaciones que tal vez muchos hemos vivido pero que generalmente pueden pasar como algo común en nuestro país.

Según Costa Mas, (2006), surge una postura y contrastación del desarrollo visto en otras partes del mundo con sus problemáticas y puntos a favor. Se habla de desarrollo en los medios de transporte en Europa y el planteamiento del problema que surgió en los años de 1920, donde surgían preguntas referentes a: ¿cuál es la manera más eficiente de conectar la metrópolis desde el sur al norte, y desde el occidente al oriente?, cuestiones que en nuestro tiempo y espacio no son claras y por el contrario son partes fundamentales de problemáticas que trascienden a la calidad de vida de los ciudadanos.

A través del repertorio iconográfico, el legado por el arte de la pintura, desde el impresionismo y las primeras vanguardias a la llamada “vuelta al orden”, y con un enfoque transversal afín a la geografía humanística y perceptual se estudian las diferentes percepciones que los pintores, como verdaderos cronistas nos transmiten de las múltiples facetas que la modernidad asumió en el marco de las capitales y metrópolis del occidente europeo. Tres son los planos interactivos de la reflexión: los medios de transporte urbano y su notorio progreso, coetáneo de las primeras revoluciones industriales; sus implicaciones en el campo de la movilidad y accesibilidad intraurbanas; y finalmente, las repercusiones de ambos sobre la estructura funcional y social, y la morfología de las ciudades (Costa,2006, p.37).

Hacer del arte un mecanismo de comunicación, denuncia y sensibilización es uno de sus principales objetivos y deberes, mostrando la realidad que termina siendo más cruel que la imaginación, para entender que muchas veces vivimos en burbujas que nos hacen creer que “todo está bien”, haciendo del “otro” un ser extraño y lejano.

PREGUNTA PROBLEMÁTICA

¿Cómo se pueden transformar diversas problemáticas sociales percibidas en el servicio de transporte público de las periferias de la ciudad (barrio Bella Vista), en una intervención artística que se pueda nutrir con técnicas experimentales que encajen en el arte contemporáneo, generando a su vez cuestionamientos de experiencias y diálogo entre los espectadores?

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Reflexionar acerca de las problemáticas sociales, especialmente el transporte público, mediante la observación no participativa y la creación e intervención de piezas artísticas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar teóricamente la idea de los No lugares la cual permita una mayor claridad sobre las problemáticas y dinámicas sociales observadas en el transporte público
- Representar las problemáticas y la realidad de las personas en el transporte público, utilizando materiales experimentales como el hollín de los buses
- Construir obras plásticas que retraten la realidad que viven las personas del barrio bella vista de Soacha en el transporte público, por medio del arte experimental.

REFERENTES TEÓRICOS

Medios de transporte, movilidad y cambio urbano.

Reflexiones desde la pintura (1900-1939)

José Costa Mas

Departamento de Geografía Humana

Universidad de Alicante

Costa Mas es un profesor e investigador académico en la Universidad de Alicante que ha tenido diferentes espacios para el desarrollo de textos y tesis que permiten el análisis de diversas problemáticas, en este caso la integración de los problemas como la movilidad y el arte en referencia a la pintura.

En su texto Medios de transporte, movilidad y cambio urbano ha generado un escrito académico en el que expone la historia del transporte público con diferentes referencias históricas específicamente en el S. XX, tratando temas de urbanización y su desarrollo en Europa, así como los problemas que se manifestaban en ese momento y las soluciones que brindaron otras posibilidades.

Algunos de los planteamientos que se han utilizado para el desarrollo de este trabajo han sido:

“la Geografía tiende puentes hacia la Historia del Arte principalmente a través de una corriente o enfoque epistemológico conocido como Geografía Humanística que, conectado con la fenomenología, relanza o enfatiza los conceptos de paisaje, de lugar, de territorialidad, de imagen e identidad, de vivencia y sentimiento de los lugares” (Costa, 2003: 259-276).

En esa medida el autor considera importante la conexión entre el arte de la pintura, el impresionismo y las vanguardias que hacían un llamado a “la vuelta de orden” por medio de la iconografía sobre estudios e la geografía humanística y perceptual.

Es claro que el arte se relaciona directamente con el momento en el que vive, la relación contextual esta mediada por los cambios, sucesos o modificaciones que ocurren en el ambiente, para el tema del escrito, el autor se centra el desarrollo de Europa en el primer tercio del siglo XX donde las revoluciones industriales, el crecimiento de los servicios de transporte público traen repercusiones sobre la accesibilidad a zonas de periferia e

intraurbanas y así mismo las repercusiones fueron vistas en las diversas estructuras sociales y la morfología de las ciudades (Costa Mas 2006).

LOS NO LUGARES (Espacios del anonimato)

Marc Auge (1992)

Gedisa Editorial

Marc Auge (Poitiers, 2 de septiembre de 1935) antropólogo francés con una especialización en etnología, ha orientado clases de antropología y etnología en la escuela superior de ciencias sociales de Paris, también ha desarrollado diferentes proyectos de investigación en el centro Nacional para la investigación científica.

Ha desarrollado y estudiado el termino de “supermodernidad” haciendo una reflexión sobre la identidad del individuo en condiciones diversas y en relación con los lugares cotidianos y su influencia mediada por la presencia de la tecnología.

En este nuevo tiempo de la sociedad como lo es la “supermodernidad” nos encontramos en constante movilidad, no existen los tiempos para detenerse a pensar, compartir o hacer de los espacios, sitios significativos para las personas, estos espacios no construyen ni aportan, y el compartir se da a partir del consumo, por medio de encuentros esporádicos y poco profundos con identidades predeterminadas, ya sea constructor, cliente, mesero, etc.

La familiaridad que otorgan los espacios que visitamos se dan por causa de la sobre estimulación generada por empresas y anuncios publicitarios, que generan del turismo, experiencias que se muestran profundas e innovadoras, pero que al final resulta la repetición y la movilidad constante en los lugares, creando así una plantilla que se repite e incluso las emociones del lugar resultan repetitivas, retirando así la experiencia, el recorrido de la exploración, el disfrute personal y único que puede brindar cada espacio.

Los No lugares en la super modernidad apelan a la individualidad, al no contacto con otras personas más que con el producto u objeto con el que se busca relacionarse, esto ocurre en los medios de transporte, en los aeropuertos y supermercados, cada vez se genera con mayor frecuencia y determina fuertemente los estilos de vida de las personas.

Los no lugares/ el debate contemporáneo

El “no-lugar” es un término acuñado por el antropólogo francés, Marc Augé, para describir aquellos lugares de transitoriedad que no tienen suficiente importancia para ser considerados como “lugares”.

Espacios donde se ha roto la costumbre conectada a la cultura del encuentro social y así mismo el surgimiento constante de espacios que hacen a su vez de catedrales que sobrepasan la autodeterminación y se combinan con un autismo de consumismo.

Un “no-lugar” es una autopista, una habitación de hotel, un aeropuerto, un centro comercial, un supermercado. Para Augé, estos son espacios circunstanciales, casi exclusivamente definidos por el tránsito de individuos. No personalizan ni aportan a la identidad porque no es fácil interiorizar sus componentes.

Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. (p.83)

La distinción entre lugares y no lugares pasa por la oposición del lugar con el espacio. Ahora bien, Michel de Certeau propuso nociones de lugar y de espacio, un análisis que constituye aquí obligatoriamente una cuestión previa. Certeau no opone los “lugares” a los “espacios” como “no lugares”. El espacio, para él, es un “lugar practicado”, “un cruce de elementos en movimiento”: los caminantes son los que transforman en espacio la calle geométricamente definida como lugar por el urbanismo. (p.85)

Los no lugares o espacios que no se habitan a voluntad, sugieren una ambigüedad ya que pueden ser espacios necesarios, que brindan un servicio y otorgan una facilidad de acceso a otro espacio o una interacción diferente o la accesibilidad a ciertos servicios, sin embargo no representan un reconocimiento formal por parte de las personas que los habitan, ya sea un centro comercial, la sala de espera en un banco, y como el tema que abarca esta obra también se encuentran los espacios ocupados en el servicio de transporte público.

Estas situaciones y nuevas experiencias en la diversidad de espacios, genera diversas preguntas y cuestionamientos que abordan el papel del ser humano y su actuar en los diversos lugares o no lugares:

¿Cómo se perciben las personas en aquellos espacios?

¿Cuál es el sentir hacia las otras personas en espacios considerados “no lugares”

Un lugar refleja una historia, tiene el peso del contexto, una fuerza cultural, tiene una presencia concreta, es por ello que él no lugar no refleja ni cultura, ni historia, ni contexto, pueden ser lugares transitorios, ocurre con los aeropuertos y autopistas, es un lugar que no puede reflejar la cultura

Problemáticas de los no lugares

Espacio:

La velocidad de los medios que conectar distancias con gran rapidez, situaciones que eran impensables en tiempos pasados

Una visión instantánea y la sobreestimulación de información que genera una imposibilidad de reconocer el tiempo y el mismo espacio en el que se encuentran las personas

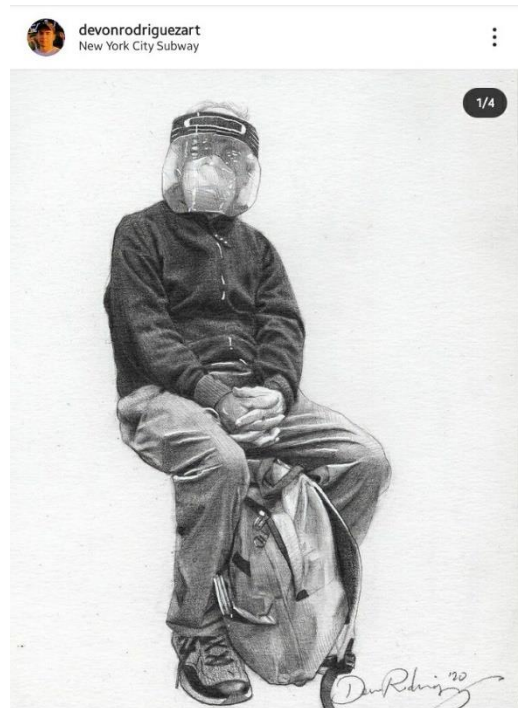
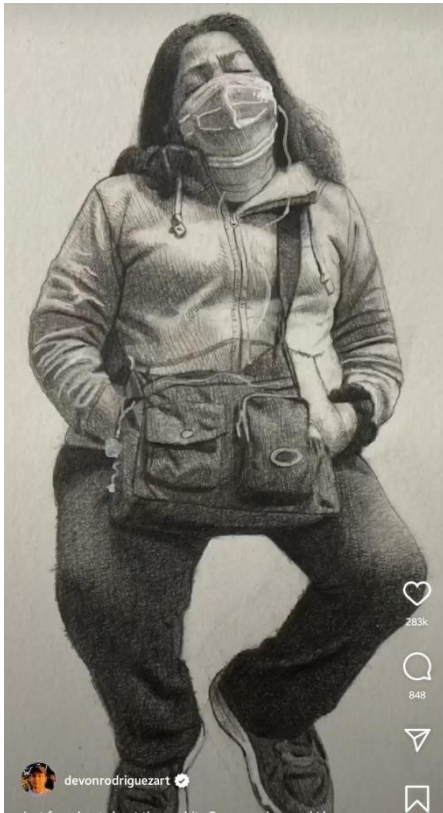
Esto ha generado una ampliación de la individualización y la toma de decisiones ya que las personas asumen y deciden de acuerdo a la información que se le entrega

Los no lugares permiten ser otra persona, ya que es posible identificarse como un pasajero, turista o cliente por medio de una identificación alterna o ticket

Espacios que invitan a la circulación rápida, silenciosa y de poca interiorización, se considera el termino de borrosa la identidad compartida ya que no hay la posibilidad de tener voz generando así un anonimato imperante.

LA NOCHE

REFERENTES ESTÉTICOS



Devon Rodríguez, Artista Neoyorkino de 24 años, dibujante quien sigue las imágenes que se observan en el metro de New York, su producción es amplia y sus trabajos los comparte la su página oficial de Instagram.

Antonio Berni



Antonio Berni, Manifestación, 1934

Laguna, 1962



El mundo prometido a Juanito

Antonio Berni Nació en Rosario 1905 y falleció en Buenos Aires en 1981, siempre tuvo un gran contacto con las problemáticas sociales que se vivían en Argentina para aquella época, pudo viajar en 1925 a París para conocer otros lenguajes artísticos los cuales de brindaron herramientas para regresar a Argentina en 1930, el desarrollo de su lenguaje crítico y realista dio vida a diferentes obras y a personajes que relataban simbólicamente la realidad que se vivía en la década de 1960 tiempo en el cual creo el personaje de Juanito Laguna.

METODOLOGÍA

El proyecto **LA NOCHE** se enmarca dentro de la metodología *investigación creación* con un enfoque cualitativo donde se realizan diferentes acercamientos desde los aspectos teóricos que se plantean con temas diversos como el transporte público y sus diferentes problemáticas, enfermedades relacionadas a aspectos tanto físicos como mentales.

Todos estos resultados pueden dar una estructura teórica que acerquen la obra hacia un estudio científico y sociológico en el marco de la desigualdad, la distribución inequitativa del territorio y los servicios públicos que deberían dignificar la vida de las personas que allí habitan.

La finalidad de la obra radica en una observación constante no participante, pero si analítica, donde se pueda dar un sentido a las imágenes reinterpretadas que lleven a un análisis por parte del espectador dando finalmente un dialogo crítico y sentido donde se analizan las circunstancias de lo observado.

Algunas de los instrumentos que se utilizaran para llevar la investigación del proyecto **LA NOCHE** a un punto viable y desarrollable, son:

- a.) Hacer una revisión Teórica y análisis de documentos que permitan una apropiación teórica y conceptual del tema a desarrollar en este caso el Transporte público y su incidencia en las problemáticas sociales en el Municipio de Soacha.
- b.) Observación no participativa en los buses de transporte público.
- c.) Registro fotográfico en el contexto.
- d.) Desarrollo de las piezas artísticas en el espacio del semillero, realizadas en las sesiones de clase con acompañamiento de docente líder de este espacio académico.

CRONOGRAMA – PROYECCIÓN DE ENTREGABLES

Este proyecto se ha desarrollado durante tres años en los cuales se han generado diferentes actividades de investigación y junto con el docente de investigación se elaboraron diferentes ejercicios en los que se probaron los materiales para el desarrollo de las pinturas

1. Creación del concepto

En esta parte del proceso se llevó la idea con la que se había trabajado en proyectos anteriores, en la primera sesión del semillero, se presentaron algunos bocetos de imágenes del proyecto que se habían realizado y se dió vía libre a la idea bajo la cual se iniciaría a trabajar y revisar qué materiales se podrían utilizar para el desarrollo de la obra, algunos de los bocetos que se llevaron a la primera clase fueron:



2 búsqueda de los materiales

El desarrollo de la obra, sus conceptos y la selección de los materiales que serían útiles, se concertó en el transcurso de las sesiones con el docente, tomando como premisa la importancia de escoger un material que lograra conectar con el arte contemporáneo, pero así mismo que tuviese un toque de originalidad y pudiese amplificar el interés sobre el tema a investigar.

LA NOCHE

-Primeros ejercicios:



-Ejercicios finales

1.



2.



3.



4.



5.

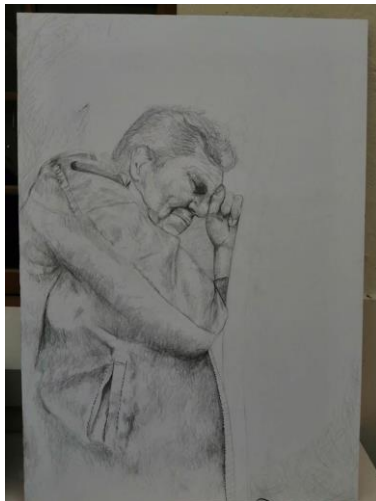


6.



LA NOCHE

3.Primeras piezas elaboradas



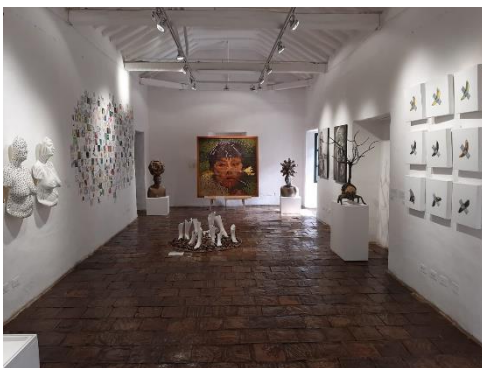
LA NOCHE

4 participación primera exhibición (museo digital)

En esta participación artística, se realizó una exposición con diferentes artistas y diversas universidades el que se expuso de manera virtual los proyectos artísticos en los cuales se estaba trabajando, esta participación permitió una socialización grupal de los proyectos y el aprendizaje de otras experiencias similares en el aspecto social.



5 participación segunda exhibición (Villa de Leyva)

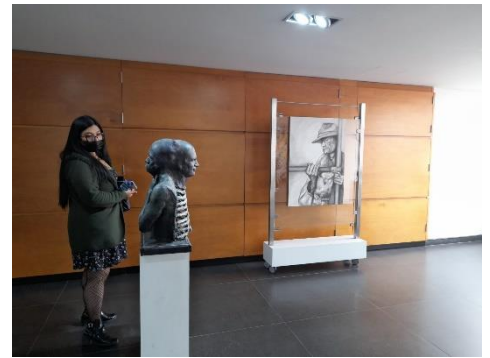


Las participaciones en diversos espacios con el proyecto LA NOCHE ha continuado, y en esta ocasión la invitación se dio por parte del Museo Antonio Nariño y Alvares los cuales

LA NOCHE

cedieron la sala principal del museo para el colectivo artístico 52/9/62.

7 participación tercera exhibición (biblioteca USTA)



La última participación que ha tenido la obra La Noche y el grupo del semillero se dio en la biblioteca de la Universidad Santo Tomas, donde durante dos semanas, los estudiantes y el profesorado tuvieron la oportunidad de observar las piezas y conocer acerca de los proyectos que allí se exhibieron.

CONCLUSIONES

La Obra la Noche da como resultado diversos puntos sobre el análisis de las diferentes situaciones analizadas y percibidas en el transporte público, en el municipio de Soacha.

- 1) El observar a las personas que habitan por un corto tiempo estos espacios reducidos como lo son los buses de transporte Publico, se presenta como un análisis personal y casi llegando al espacio del autorretrato al experimentar sensaciones similares de cansancio, fatiga y estrés que llegan a conectar con lo que se puede ver en cada uno de los rostros de las personas que allí se encuentran.
- 2) Es de suma importancia llegar a conectar las ideas artísticas con el material en el cual se desarrollarán las piezas, ya que el aporte que pueden brindar los materiales, (en este caso el Hollín de los buses) a la obra, crea variantes y diversidad en el dialogo final con el espectador que permite analizar problemáticas que tal vez no se habían dimensionado además del tema principal, como lo puede ser el tema de la contaminación.
- 3) Hacia el final de la investigación se pudo encontrar uno de los términos y referentes fundamentales que lograrían conectar los aspectos estéticos con el análisis teórico fue el termino de “los no lugares” por Mar Auge donde se llegó a determinar que los buses, así como muchos otros espacios públicos pueden convertirse en lugares que no contribuyen a un arraigo por parte de las personas, dado su carácter de transitoriedad.

Sin embargo, al tener un funcionamiento tan deplorable para las personas, la experiencia de estar allí se transforma en la mera necesidad de transportarse a sus lugares de trabajo o cualquier sea la actividad a realizar, alejando aún más a las personas para llevarlas a un punto de desconexión al momento de ingresar a este tipo de espacios.
- 4) La experiencia de buscar el material para desarrollar las piezas artísticas, buscar los momentos justos para captar las imágenes de las personas que se perciben con diversas e interesantes expresiones se transforma en un momento diferente

que conecta la experiencia investigativa con el análisis y la percepción personal.

- 5) Uno de los principales ítems sobre los cuales se desarrolla esta investigación, la cual se ha comentado en partes anteriores es la importancia y la oportunidad que brinda esta investigación para el dialogo, para el comentario de las situaciones que se viven en el transporte público donde una mirada artística propone diferentes piezas, pero así mismo se da la posibilidad de compartir experiencias, dar puntos de vista, criticar la obra e incluso los materiales sobre los cuales se construye la misma, la amplitud de esta obra y su conexión con nuestras vidas y cultura le da una viabilidad para presentarse en diferentes espacios y conectar con el espectador, esto se ha podido constatar en las diferentes exhibiciones, pero también es una investigación que da la posibilidad de estar en espacios de barrio y centros culturales donde la experiencia puede ser más fuerte y confrontante.

BIBLIOGRAFÍA

Es la recopilación del material escrito, visual o en línea que se ha implementado en la investigación.

Archivo Bogotá (Abril 2020), *Historia del transporte en Bogotá*. Alcaldía Mayor de Bogotá. Consultado el 10 de marzo de 2021. <https://acortar.link/1Eej28>

Behrentz, E, Cancino, J, Gaitan, M. (2007) *Análisis del estado de la calidad del aire en Bogotá*. Revista de ingeniería Uniandes (27). <https://acortar.link/cZBkR5>

Beltrán M (2018) *Identificación de problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá*, Universidad Católica. <https://acortar.link/kxSRgK>

Canal capital Bogotá. (28 de diciembre de 2020). *El sistema de transporte que nunca llegó a Soacha*. Youtube. <https://acortar.link/Hfdfce>

Citytv (11/mayo/2015). Recorrido por la historia de los medios de transporte en Bogotá. Youtube. <https://acortar.link/cRdbY8>

CM& la noticia (30 de septiembre de 2019). El drama de vivir en Soacha y trabajar en Bogotá. Youtube. <https://acortar.link/6AGkXR>

Costa Mas, J.(2006) medios de transporte, movilidad y cambio urbano. Reflexiones desde la pintura. *Revista Electrónica de geografía y Ciencias Sociales*, 10 (218). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-87.htm>

DANE (2007) Glosario de términos encuesta de transporte urbano de pasajeros EUTP.(01). <https://acortar.link/PpF8Ro>

Fardi. (23 de junio de 2013). La guerra del centavo- *Ciro Duran (1985) completo*. Youtube. <https://acortar.link/0FsjHX>

García, E.(2013) *Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social*. Bitacora 24 (1). [Dialnet-TransportePublicoColectivo-5001822.pdf](https://dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=5001822&posicion=1).

Julian Ortiz. (25 de agosto de 2016). *Videografías City Tv, Transporte Alternativo en Soacha*. Youtube. <https://cutt.ly/Tnl24Lo>

La república. (02 de junio de 2021) *El nuevo censo poblacional del Dane consolida a las “ciudades dormitorio” del país*. La república.com. <https://acortar.link/YGGr7>

MALBA (2014) ¿Quién fue Antonio Berni?, Area de educación y acción cultural Propuesta para educadores. <https://www.malba.org.ar/tag/antonio-berni/?v=diario>

Marc Auge (1992) *Los no lugares espacios del anonimato*. Gedisa editorial. <https://acortar.link/rSfHdn>

Noticias Caracol. (15 de mayo de 2018). *En Soacha no hay buses para tanta gente*. Youtube. <https://cutt.ly/Fnl2w1M>.

Semana (2019) *Un aire que mata*. Revista Semana. <https://cutt.ly/cnl2Oqa>

Universidad de los Andes. (13 de octubre de 2015). *La triste historia del transporte público en Bogotá*. Youtube. <https://cutt.ly/AnlZcND>.