

Temporalidad plural para la construcción de ciudad

Plural temporary city building



Hurtado T. Luz M. miradas N° 9 - 2011. ISSN: 0122-994X. Págs 24 - 32.

Recepción: Mayo 19 de 2011

Aprobación: Julio 15 de 2011

Luz Marina Hurtado Tabares¹

Resumen

Este artículo resulta de la propuesta “Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público”, una investigación que hace parte del macroproyecto Pereira Imaginada 2009-2014.

Se devela en ella que el tiempo adquiere otra significación desde la acción del ciudadano. El tiempo al parecer lineal y simultáneo, se torna plural.

El transporte público de igual modo es mediador entre la relación que establece el ciudadano con la urbe, y es punto de encuentro entre la ciudad deseada por los habitantes y la ciudad planeada por sus administradores.

Los resultados evidencian cómo la temporalidad plural nutre la construcción de imaginarios urbanos.

Palabras clave: Acción, comunicación, construcción de ciudad, deseos, educación, imaginarios urbanos, planeación, significación, temporalidad plural, transporte público

¹ Licenciada en Educación Español y Comunicación Audiovisual, Universidad Tecnológica de Pereira. Magister en Comunicación Educativa de la Universidad Tecnológica de Pereira, Colombia.
luzmarht77@hotmail.com

Abstract

This article results of the project “Construction of city, from the plural temporary of citizens in public transport,” an investigation which is part of Imagined Pereira Macro project 2009-2014. It reveals that the time it takes on another meaning from.

The action of the citizen. The linear time and simultaneous apparently becomes plural.

Public transport in the same way is the mediator between the citizens relationships established with the city. This is the meeting point between the city desired by the inhabitants and the city planned by its administrators.

The results show how the plural temporality feeds the imaginary construction urban.

Key words: Action, communication, city construction, desires, education, planning, significance, plural temporary, public transport, urban imaginary

La propuesta de trabajo titulada “Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público” es una investigación que hace parte del macroproyecto Pereira Imaginada 2009-2014 adscrito a la línea de investigación “La comunicación y la educación en los procesos de transformación cultural” de la Maestría en Comunicación Educativa de la Universidad Tecnológica de Pereira en cabeza de su directora Dra. Olga Lucía Bedoya.

Para la investigación se toma como punto de partida la propuesta metodológica del investigador colombiano Armando Silva en aras de pensar la ciudad desde el encuentro entre deseos administrativos y deseos ciudadanos, y en el hallazgo de estas

relaciones hacer un aporte a la reflexión de los estudios sobre imaginarios urbanos desde las perspectivas de los ciudadanos, su propia acción de urbanizarse y las nuevas miradas de la ciudad. Las urbes más allá de su continuo progreso conservan un sentido común que las generaliza entre sus habitantes en la medida en que la viven y le confieren sus propios significados, lo cual forja otros sentidos que le atribuyen particularidades más específicas a cada localidad desde sus miradas y sus deseos, necesidades y maneras de habitarla.

Son lentes teóricos de esta investigación disciplinas como la filosofía y el concepto de tiempo simultáneo de Julián Serna bajo el cual se amplía la noción de temporalidad, el cuestionamiento que persiste y plantea Humberto Maturana sobre la objetividad o construcción de la realidad, el sentido de realidad construida de los imaginarios urbanos, y la semiología y el pragmatismo de Charles Sanders Peirce que sustenta la constitución de los mismos. Desde ahí, se establece la correspondencia entre la ciudad construida para sus habitantes y los imaginarios de sus habitantes como teoría de construcción social, se entra en análisis de la valoración permanente del entorno en el tiempo en la medida en que cada individuo es afectado por toda una serie de concepciones individuales y colectivas; y se parte además de que el entorno de la ciudad en su función de comunicación genera sentidos alrededor de cada realidad concebida y sentido de pertenencia dentro de un grupo social, orientados hacia la consecución de objetivos en común como puede ser la construcción de ciudad desde los imaginarios urbanos.

El ejercicio de pensar la ciudad desde su desarrollo urbanístico resulta sin lugar a dudas significativo para la instauración de nuevas políticas en un plan de gobierno; sin embargo, desde tal perspectiva la

ciudad corre el riesgo de quedarse en el plano administrativo y dejar a un lado los intereses de quienes la habitan. Siendo de otro modo, a nivel de política pública o política ciudadana, la acción de pensarla queda comprometida en relación con los mecanismos que la conforman, sus habitantes y su entorno para la construcción y crecimiento constantes.

La ciudad deseada contrasta con la ciudad planeada, las necesidades de los ciudadanos se solucionan desde los intereses administrativos sustentados en planes de desarrollo que desean ir a la par con otras ciudades, pero que tienden a segregar determinados sectores sociales en la localidad que desea transformarse y en torno a la cual no se prevé el cambio que podrá tener a favor o en contra para nutrir los imaginarios de los ciudadanos. La percepción de ciudad en contraste con la adaptación de sus habitantes a cualquier tipo de innovación, son factores que podrían poner en riesgo la sostenibilidad de los planes de desarrollo que son para los administradores el eje del mejoramiento de su imagen pública.

De este modo, el proyecto titulado “Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público” fundamentado en la lógica trial de los signos de Charles Sanders Peirce, se instala como foco de análisis de todo el proceso fenomenológico que, en este caso, corresponde a la observación y reconstrucción de las percepciones ciudadanas desde las temporalidades de desplazamiento al interior del transporte público, para ahondar en el concepto e imagen que se forman de su ciudad. Se apuesta entonces por la indagación de los imaginarios urbanos en el espacio del transporte público como ciudad inmersa, desterritorializada e imaginada, y por develar las formas de urbanizar desde las

temporalidades de los ciudadanos y sus colectividades.

En concordancia con la lógica trial, desde la realidad configurada se confrontan y se confieren nuevas formas de significación; la relación con el entorno va más allá de la causa y el efecto, una acción siempre desencadena otra y este proceso al ser racionalizado e interpretado genera una nueva semiosis en dinamismo continuo, surgen nuevas interpretaciones, hay nuevos sentidos y construcción de realidad como la de los imaginarios urbanos. La ciudad por ejemplo no lleva a actuar por su condición física, es todo el proceso de percepción-interpretación-significación que hace el ciudadano sobre ella para construir una nueva desde su proceso mental individual, sus necesidades, deseos, evocaciones y referentes temporal; así la ciudad como signo se hace significativa por la acción que imprime el ciudadano y lo hace actuar sobre ella; la ciudad es significativa por el proceso mental que surge de la percepción de cada ciudadano en uso de su temporalidad en la ciudad, y no por la simple relación de ser un ciudadano más, dentro de una ciudad.

En efecto, las urbes no significan sólo por la relación que se establece con quienes la habitan, sino que adquieren sentido en relación con un tercer elemento; se plantea una composición trial donde lo primero siendo cualidades posibles de representaciones como la ciudad, se concreta en un segundo elemento porque está contenido en él y lo pone en evidencia, este es el ciudadano sin el cual no tendría lugar la ciudad, para generar un tercer elemento de combinación con sentido completo, lo que serían las significaciones que él mismo le confiere. En otras palabras, uno más uno no sería igual a dos, en tanto que este resultado separa sus componentes; uno más uno es igual a tres que sin ser

componentes disociados darían uno en total por lógica trial.

Así como la ciudad ofrece a los ciudadanos la posibilidad de ser tales, en igual medida existe porque hay ciudadanos que le confieren sentido como se menciona en “la realizan, la actualizan”, los ciudadanos hacen uso de ella desde sus particulares puntos de vista, y terminan por exceder la visión de la ciudad desde la condición que enmarca la civilización contemporánea como es ser urbanos en los escenarios que habitan desde la conformación física hasta los espacios desterritorializados. (Silva, 2004, 24).

1. Del tiempo a la temporalidad plural

Desde la concepción del tiempo como flujo de hechos distanciados unos de otros o marcados por la duración y transición entre los mismos, se entró a hacer una mirada del trasfondo en esa línea divisoria, qué implica, como elemento causal qué produce en cada uno de los usuarios al interior del transporte público; si las condiciones de tiempo “de medición” determinan en el usuario los tiempos de acción y percepción posterior, si las condiciones de movilidad previstas por las políticas públicas se contrastan con las que necesitan los usuarios; en toda la complejidad del diario vivir de los ciudadanos, cómo este tiempo limitado se transforma para desembocar en los colectivos y pasar de habitar una ciudad física al uso de la ciudad que crea el caos o proyección de la transformación.

Las temporalidades de los ciudadanos desembocan en las rutinas de los imaginarios marcados por la percepción del entorno, en el diario ir y venir, tal como se plantea en “El tiempo responde a la cualidad posibilitadora de la acción ciudadana, íntimamente ligada a las cualidades de la ciudad” (Silva, 2003, 22),

no se limita entonces a la duración de las acciones ciudadanas en la urbe sino que es mediador entre el ciudadano y sus acciones para abrir otros espacios, mentales y de uso, de construcción de ciudad. Entre esas experiencias es que se construye la ciudad del ciudadano y no para el ciudadano, es la temporalidad el elemento que le otorga significación a la ciudad en función de los itinerarios del ciudadano.

Más allá del tiempo histórico lo plantea Julián Serna, la historicidad del ser se deriva del sentido de temporalidad que lo constituye, estamos hechos de tiempo. Y entra en juego la noción que el autor profundiza fundamentado en Heidegger, quien identifica en el tiempo el horizonte para la comprensión del ser y lo alude como la triple simultaneidad del haber sido, la presencia y lo que guarda encuentro (SERNA, 1992, 89 - 90). No se puede reducir el tiempo al presente cuando se experimenta todo tipo de percepciones desde la evocación, durante el uso y con el deseo, tal como podrá hacerse manifiesto en los ciudadanos el concepto que se forman de Pereira. Serna, reivindica el tiempo, abierto al futuro tal como permanece un imaginario que se transforma en fantasma urbano; tiempo sincronizado con las rutinas de los ciudadanos y sus subjetividades tanto en el espacio físico que habita como en el imaginario igualmente inscrito en lo real.

Ahora bien, iniciado el rastreo de las temporalidades de los habitantes en la primera fase de Pereira Imaginada 2009-2014, posteriormente con la elaboración de diarios de campo al interior de diversas rutas del transporte público en Pereira y la aplicación de una entrevista estructurada, se profundiza en el concepto para ampliar la visión que se tiene del factor tiempo como flujo o periodo de acontecimientos en el que transcurren una serie de sucesos.

La temporalidad como categoría del ciudadano que por su parte Silva define como lo que pasa, pero también como aquello que es construido en su transcurso, lo que sucede mientras hay movimiento y, en el plano subjetivo, las percepciones que tenemos de ese proceso, adquiere otra dimensión. (Silva, 2003, 35)

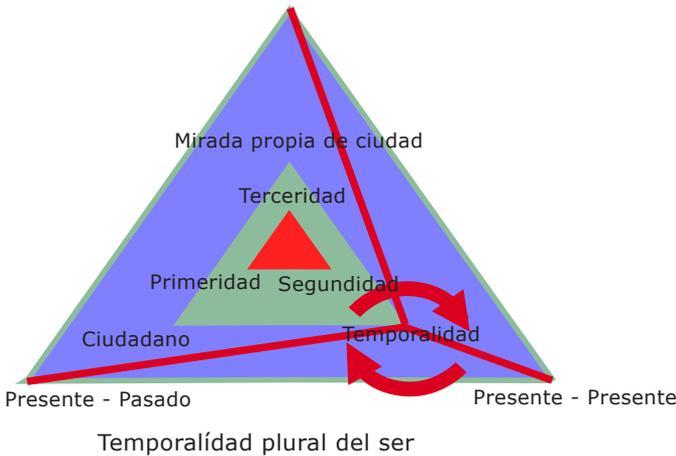


Figura 1. Temporalidad plural del ser. Elaboración propia

El rastreo y la observación permitieron concentrar en un grupo de actividades afines las acciones de meditar/pensar, mirar/ver/apreciar durante el recorrido en transporte público, así como integrar el dato de quienes manifestaban hacer nada. Todas estas posibilidades de acción abren otras de percepción, y se vislumbra que ese tiempo de trayecto que se ve como uno solo en su sentido lineal antes-durante-después, se pluraliza al pasar de una acción a otra, está integrado a la vez por varias acciones que constituyen la temporalidad del ciudadano; desde su desplazamiento hay una acción bien sea en función de sí mismos o en función de su entorno. Y si hay una relación del tiempo de desplazamiento con lo que hacen, hay un punto en común como es la relación de tiempo y pensamiento respecto a la ciudad.

Se destaca por ejemplo, la carga semántica,

que tiene el hecho de que a una mujer mayor de 66 años le parezcan “maravillosos los centros comerciales”; hay una señal de asombro respecto a lo que se ve novedoso y que de igual manera es referencia del avance comercial en la ciudad, pero está también el referente de un pasado, su referente temporal es motor de esta percepción.

Es una muestra de que el tiempo lineal se renueva en la temporalidad plural del transporte público, hay en la percepción de esta mujer una evocación de los espacios y una actualización de su visión de la ciudad, un “presente-presente” o un tiempo simultáneo en la temporalidad del recorrido, porque el tiempo lineal pasado-presente-futuro se actualiza y se vuelve incesante

en su dinámica de representación, actúa en la temporalidad del ser ciudadano no de manera independiente sino como “presente-pasado, un presente-presente y presente-futuro” (Bedoya, 2010, 15).

Como muestra la figura 1. se da la transición de tiempo a temporalidad plural, gracias a esa variación de persona a persona, de hora en hora, debido a una serie de características individuales como gustos, sensibilidades y preferencias distintas que en función de habitar, usar y vivir la ciudad, abren nuevos espacios de urbanización. La temporalidad plural del desplazamiento en transporte público deja marcas en los usuarios sobre su ciudad, cada uno porta consigo desde la temporalidad del ser, múltiples perspectivas de su entorno nutridas desde el ver, escuchar, sentir y compartir las rutinas ciudadanas. La respuesta de los usuarios desde la temporalidad del desplazamiento está mediada por la simultaneidad del tiempo pero no sólo lineal pasado-presente-

futuro, también el tiempo subjetivo de sus evocaciones, usos y expectativas en conjunto nutren la temporalidad del ser y le confieren el carácter plural.

Y afirmar que las temporalidades están marcadas desde la evocación, el uso y los anhelos de los ciudadanos equivale a contemplar una temporalidad plural en la cual convergen y desde la cual se proyectan todas las acciones del ciudadano, las de su tiempo lineal pasado-presente-futuro y las que pueden considerarse dentro del marco de la ensoñación, en tanto son imaginarias y pasan a integrar la realidad del urbanismo ciudadano. Sin la integración de la temporalidad como categoría de ciudadano no hay proyección de los imaginarios urbanos; la carga de subjetividad que viene con ellos le confiere el uso específico de la ciudad, en cuanto la identifica y la proyecta; por lo cual se deduce que ser ciudadano equivale a ser tiempo y en la misma medida a ser ciudad, desde la memoria, la práctica y la proyección ciudadana.

2. La construcción de ciudad

En la práctica de la investigación, se parte de las inquietudes y se proyecta desde la observación para abrirse a un cambio de sentidos, ya no prima lo que se ve sino lo que se oye desde la información obtenida.

Así pues, la indagación por las temporalidades inmersas en la cronología del desplazamiento, permitió en ese encuentro posterior activar las subjetividades de los ciudadanos y describir las prácticas sociales del desplazamiento en transporte público para finalmente en la categorización reconocer los puntos claves que aportan sentido a lo urbano. Este sentido lo adquieren los discursos de la ciudad desde la voz del ciudadano, y constituyen el punto clave de la investigación.

La percepción de ciudad que arroja imaginarios como realidad construida, obedece a una reelaboración constante del urbanismo ciudadano desde las realidades urbanas de los habitantes: sus rutinas, tiempos de desplazamiento, condiciones de movilidad adaptadas a las modificaciones del casco urbano y a las implicaciones de la oferta contemporánea. La realidad física existente en cuanto se ve, interpone otra realidad del uso en cuanto se vive.

Emergen entonces desde la temporalidad plural del transporte público, respuestas con tendencia a tener presente la ciudad por elementos como la movilización de los ciudadanos en torno a su crecimiento urbanístico y comercial; progreso en todos los sentidos desde la renovación física de la ciudad. Éste como un aspecto de la ciudad que les llama la atención, aunque está en una respuesta motivada por la temporalidad del observar en la temporalidad del uso y del desplazamiento en transporte público, tiene como marcas de identidad los centros comerciales y en general las nuevas construcciones. El progreso constituye una marca que se hace evidente para los ciudadanos en la infraestructura de la ciudad, desde sus rutinas de movilización y se encarna en los espacios renovados de la misma.

Elaborando un croquis general de las percepciones ciudadanas, porque como bien lo define Armando Silva: Son los mapas afectivos, donde uno se encuentra con otros ya sea porque se comparte un interés, un oficio o un tema. Y estos mapas ya no son físicos sino psicosociales: los croquis no se ven, se sienten, desmarcan los mapas y los hacen vivir su revés: no lo que se impone como frontera, sino lo que me impongo como deseo.

2.1 Metáfora del cerebro

Se traslada entonces la idea de la ciudad percibida, a un cerebro como metáfora del conjunto de imaginarios urbanos, en el que unos abarcan más zonas que otros pero que no dejan de cohabitar en la ciudad vivida por los ciudadanos; la complejidad de los imaginarios urbanos constituyen como se había mencionado un punto de encuentro entre las diferencias de percepción, caracterizados por las continuidades y rupturas de la temporalidad de los ciudadanos. Los colores y dimensión de cada zona revelan por afectos y nivel de referentes la construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público: el verde para el progreso representa la mirada positiva de la ciudad, el azul para el agrado que tiene relación con la tranquilidad que perciben, la gente y del aspecto de la ciudad, como también refieren unas alertas ubicadas en naranja y rojo para las carencias viales de sus apreciaciones y las quejas que en menor porcentaje describen por elementos como el aseo y la congestión.

2.2 Metáfora del espejo

Por otra parte, es importante anotar que sólo al referirse a los comentarios que escuchan al interior del transporte público “desde los otros” sobre la ciudad, los habitantes se refieren a la queja que refleja cierto descontento, hay generalidades de comentarios sobre “violencia e inseguridad”, “vías inadecuadas” estética y funcionalmente, “poco aptas para el megabús”, además “mal planeadas por gobernantes”; y “alcaldes incumplidos aún en una ciudad que genera empleo”. Sin embargo, todos estos comentarios que se suscitan al interior del transporte público podrían sustentarse como propios desde las voces de otros, marcando una tendencia a reservar las consideraciones desfavorables

de la ciudad pero que salieron a la luz al ser referidos como terceros y les permitió no anular su visión positiva de la misma que los acoge.

Entre la simultaneidad de voces propias y ajenas, los ciudadanos crean sus metarrelatos para hablar de la ciudad que les compete como si fueran otros quienes piden sus voces prestadas para sentar su voz de protesta.

Sumado a ello, está la subjetividad del ciudadano con la cual objetiviza y enmarca su ciudad según su visión en el plano de lo real, de lo que acontece en el escenario ciudad que no sólo determina sus rutinas sino que además se reconfigura por ellas. Decir que los ciudadanos cualifican su ciudad por lo que “dicen ver en otros” lleva a pensar en la relación directa entre ser ciudadanos, identificarse con otros y hallar un sentir común, lo que puede traducirse como ciudadanos: reflejo-espejo-mismidad. Surge entonces la ciudad como metáfora del espejo, en la medida en que unos se representan en otros y no dejan de verse a sí mismos, con sus ya mencionados usos y anhelos; se ven a sí mismos en el escenario que resulta común a los otros y donde aún proyectando percepciones diferentes, convergen en el mismo punto de ser ciudadanos que en colectividad construyen los imaginarios urbanos.

2.3 Metáfora del iceberg

Queda por destacar que entre unas percepciones y otras, en las voces de los ciudadanos también hay silencios, de cuando nada les llama la atención, de cuando consideran que nada le falta a su ciudad, y de cuando refieren no escuchar comentarios de la misma. El silencio de su desplazamiento tal vez se suma al sentir conforme con la ciudad a la cual consideran que nada le hace falta, o quizá omitiendo

la opinión desde “los otros” se mantienen impermeables a las demás percepciones de ciudad y prefieren callar. Esa “Nada” que emerge como respuesta constituye también un espacio de representación que para estos ciudadanos puede ser el símbolo de su silencio, un signo de ensimismamiento, de prioridades entre la temporalidad plural, o el silencio de la ciudad que puede guardar una tendencia hacia otros imaginarios urbanos que, quizá después de la primeridad con la cual respondieron a la entrevista, se están gestando.

Para representarlo, se ha tomado el ejemplo de un iceberg como tercera metáfora de los imaginarios urbanos, ambos se desprenden de una macroestructura física a la cual parecen estar arraigados, que se ve pero se desconoce en profundidad; iceberg e imaginarios tienen en su distribución unos elementos más perceptibles que otros con mayor o menor densidad, sombras o silencios para la mirada de los ciudadanos.

Desde la temporalidad plural en transporte público, no sólo se construye ciudad, a la vista emerge una y coexisten otras que tienden a salir a flote por la densidad del imaginario colectivo; todas en constante dinámica de transformación en la medida que se reconfiguran por la mirada ciudadana desde la temporalidad plural del transporte público:

2.3.1 Ciudad visible: del agrado ciudadano

Prima la visión positiva de los ciudadanos sobre Pereira, al mantener en sus voces la idea de una ciudad, como se dijo antes, de progreso, fresca, tranquila y movida gracias a las oportunidades que brinda. Aquí el carácter diurno de la ciudad nutre la apreciación de la misma.

2.3.2 Ciudad de riesgos: con tendencia a emerger

Como ciudad de riesgos la percepción ciudadana determina su conformación desde la queja aún en ideas aisladas de inseguridad social o vial, falta de aseo y transporte. En esta ciudad la presencia de las instituciones no alterna con la gente, y es un imaginario que tiende a fortalecerse poniendo en riesgo la mirada positiva de la ciudad; Pereira es por el gusto de habitarla y no por la acción de ser planeada. La temporalidad plural hace historia en la mirada ciudadana y reconfigura su significación.

2.3.3 Ciudad de silencios: Imaginarios en reposo

Desde la Pereira diurna nace un imaginario que anula su representación nocturna. La temporalidad plural del transporte público en la noche aísla el imaginario esperanzador de la ciudad, sin decir con ello que hace brotar uno desfavorable. De Pereira querendona, trasnochadora y morena hay una transición a Pereira acogedora, en movimiento.

Del mismo modo en la ciudad de silencios se omite la alusión a los vendedores ambulantes.

El imaginario de progreso encarnado en los centros comerciales desplaza de la mirada ciudadana del comercio informal y la centra en el gusto de verla renovada y en proceso de expansión.

Paradójicamente, las fisuras y continuidades temporales permiten la transformación del imaginario y el proceso de construcción de ciudad desde la temporalidad plural del transporte público que integra tiempo de recorrido y tiempo de espera, y alimentan las miradas que fortalecen los imaginarios

urbanos sin anular aquellos que esperan restablecerse con el tiempo.

De este modo, el concepto de ciudad en los pereiranos trasciende lo físico, en la medida que se urbaniza desde la temporalidad plural al interior del transporte público; paralelo a Silva que refiere territorios urbanos como extensión física y mental, los imaginarios desde la temporalidad plural del transporte público obedecen a la relación límite físico extensión extrasensorial. La temporalidad plural del transporte público representa una ciudad desterritorializada, este límite físico trasciende en extensión sensorial urbana; la ciudad se encierra en el espacio del transporte y desborda el pensamiento, no hay una condición ligada a la observación directa para pensar la ciudad.

En síntesis, La temporalidad plural tiene lugar cuando confluyen todas las acciones del ciudadano, en simultaneidad, incluidas las de su tiempo lineal pasado-presente-futuro. Sin la integración de la temporalidad como categoría del ciudadano, no hay proyección de los imaginarios urbanos; la carga de subjetividad que viene con ellos le confiere el uso específico de la ciudad, en cuanto la identifica y la proyecta; por lo cual se deduce que ser ciudadano equivale a ser tiempo y en la misma medida a ser ciudad desde la memoria, los usos y la proyección de las acciones ciudadanas en las que no sólo prevalece la mirada personalizada hacia el colectivo, sino que se nutre de temporalidades que otros ciudadanos arrojan en sus prácticas diarias para la construcción de los imaginarios urbanos y con éstos, la construcción de realidad.

Referencias bibliográficas

Bedoya, Olga Lucía, Restrepo, Marleny. La política un proceso comunicacional. Las elecciones en la ciudad de Pereira, en el año 2007. Revista Perspectivas de la Comunicación. Recuperado el 2 de octubre de 2010 en: http://www.perspectivasdelacomunicacion.cl/revista_1_2009/parte2_01.pdf. 2009

Maturana, H. La realidad ¿Objetiva o construida? Fundamentos biológicos del conocimiento. México: Anthropos. 1996.

Restrepo, Maryluz. Ser- Signo- Interpretante. Filosofía de la Representación de Charles S. Peirce. Bogotá. Significantes de Papel Ediciones. 1993.

Serna, Julián. (1992). Heidegger y la crisis de la modernidad. Revista de escritores pereiranos. Volumen 9. Colección 3. Corporación Biblioteca Pública. Pereira. 1992

Silva, Armando. Bogotá Imaginada. Bogotá: Taurus. 2003.

Silva, Armando. Imaginarios urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Metodología. Bogotá: Convenio Andrés Bello & Universidad Nacional de Colombia. 2004.