

# ESTÉTICA DE UN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE REALIDAD: EL MEGABUS COMO PROPUESTA DE TRANSPORTE MASIVO EN LA CIUDAD DE PEREIRA, RISARALDA, COLOMBIA

Por:

**Olga Lucía Bedoya<sup>1</sup>**

Profesora titular

Universidad Tecnológica de Pereira

olbedoya@utp.edu.co

Coautora:

**Marleny Restrepo<sup>2</sup>**

Profesora

Universidad de Córdoba

Restrepo\_es@yahoo.es

## **Resumen:**

El presente artículo involucra con la intención de distinguir el sistema de transporte masivo MEGABUS como un proceso de construcción de realidad, la teoría del signo de Charles Sanders Peirce, la teoría de Comunicación de Niklas Luhmann, con el trasfondo del planteamiento de Henri Lefebvre acerca de la concepción de la realidad que desde la tradición occidental clásica ha creado una separación entre lo concebido y lo vivido.

**Palabras claves:** Signo, realidad, primeridad, segundidad, terceridad, Megabus.

## **Abstract:**

We write about the MEGABUS like a constructed reality. For this purpose we use the Peirce's sign theory, the Luhmann's communication theory and the Lefebvre's conception about the reality.

**Key words:** sign, reality, firstness, secondness, thirdness, megabus.

## Introducción

En este artículo nos interesa semiotizar la construcción de un fenómeno urbano en la ciudad de Pereira (Risaralda): el transporte masivo. Fue implementado mediante el sistema de buses articulados conocido como Megabus. La forma cómo este transporte fue introducido en la ciudad y las maneras cómo ha modificado la vida cotidiana de los ciudadanos, serán develadas a partir de la Teoría General del Signo, de Charles Sanders Peirce. En esta teoría encontramos un campo fecundo, nos permitirá entender que la esencia del conocimiento tiene que ver, mucho antes que con alguna forma de intuición o evidencia objetiva para una conciencia general, con las opiniones y creencias lingüísticamente articuladas.

Pierce planteará su crítica radical al esquema cognitivo intelectualista de la filosofía moderna proponiendo una *re-elaboración* semiótico-pragmática de la teoría del conocimiento. Asumido ahora en términos de práctica social de formación de creencias, el conocimiento será extraído así de la esfera mentalista de la conciencia y asumido como *función sígnica* o mediación simbólica de la “opinión consistente sobre lo real”, en la comunidad de investigación. Con este nuevo abordaje del conocimiento se asociarán sucesiva y correlativamente una *teoría tridimensional del signo* en cuanto semiosis infinita; una *teoría de la realidad* en términos de *cognoscibilidad* de las cosas, por referencia al presupuesto *realista* y pragmático de la opinión última en la comunidad de investigación; una nueva *lista de categorías universales* del pensamiento.

Pierce distingue tres categorías que son tres modos de aprehensión de los fenómenos. La primera categoría o *primeridad* es la categoría de lo posible, que se actualiza en la *segundidad* en tanto que ésta es relación, mientras que la *terceridad* es composición, “un medio de enlace, un puente...es mediación...es lo que relaciona y posibilita” (Restrepo, 1993, p.93). En sintonía con Peirce ésta es la “categoría que permite anudar el sentido de la vida”, puesto que “no será posible, encontrar segundidad ni primeridad en el fenómeno sin que estén acompañados de terceridad” (Ibíd., 1993:81). Según Peirce estas tres categorías son necesarias y suficientes para dar cuenta de la experiencia humana. Como seres humanos, estamos inscritos en el simbolismo, los signos estructuran la manera de pensar, de actuar y de ser. El pensamiento humano es simbólico, por eso es capaz de operar una distinción entre lo real y lo posible. Bajo estos presupuestos pierceanos, es que el semiólogo colombiano Armando Silva (2004), por analogía al modelo fenomenológico desarrollado por Peirce, realiza su propuesta *trial*, para el estudio de los imaginarios urbanos, en la que la composición triádica *ciudad, ciudadanos y los otros*, permite organizar la percepción ciudadana. En este horizonte la lógica *trial* aplicada a los imaginarios urbanos, halla una correlación entre ciudad y ciudadano encontrándose cualidades urbanas y temporalidades del ciudadano como primeridad – íconos, los cuales se definen por la *cualidad*; calificaciones urbanas y marcas urbanas como segundidad - índices, caracterizados por la *relación*; y los escenarios urbanos con rutinas urbanas desde la terceridad – símbolos, explicitada por la *mediación*.

Para Restrepo la mejor expresión de Terceridad es el signo, este es algo que está “por” una cosa “para” alguien, es el mediador que permite la transmisión de una idea (signo mental) sobre una cosa, es lo interpretado en todo razonamiento<sup>3</sup>. Pero, a su vez, el signo mismo también debe abordarse desde tres nociones que vendrían a ser tipos de signos: *ícono*, *índice* y *símbolo*. Como ya lo señalábamos más arriba, semiotizar en un hecho concreto la estética del procedimiento en la puesta en escena del servicio integrado del transporte masivo –Megabus–, en la ciudad de Pereira es la apuesta del presente texto. Para lograrlo, tomamos el eje temporal (2005-2009), cuyos momentos los denominamos: a) del ícono y primeridades, b) de los índices y segundidades y c) de los símbolos y terceridades.

En un primer momento presentaremos las motivaciones de la administración local, puestas en circulación por diferentes medios, entre ellos los *mass media*, para crear el horizonte de expectativas, según lo planteado por Niklas Luhmann, para la implementación de un nuevo transporte para la ciudad. En un segundo momento vemos cómo se pone en marcha la solución planteada por la administración local y las nuevas vivencias de los ciudadanos, y el tercer momento está dado por la unión de los anteriores, mostrando la tensión entre lo concebido y lo vivido permanentemente. Cerramos el texto con algunas reflexiones, más que conclusiones, aportando a los debates sobre la mirada de la realidad como una construcción, y no como algo dado de antemano, abriendo así la posibilidad de cambiar los fenómenos que en los procesos mismos no casan con las expectativas creadas de antemano.

### Referentes conceptuales del fenómeno

Develar la construcción de realidad que se ha operado en la ciudad de Pereira sobre una propuesta de transporte integrado masivo, nos lleva a acercarnos a la vivencia de los ciudadanos en relación con este nuevo fenómeno (*mundo vivido*) y la realidad concebida desde la planeación de los administradores locales.

***De los símbolos y terceridades: la relación vivido – concebido***

A lo largo de la historia de la construcción del pensamiento occidental ha habido una separación entre lo concebido y lo vivido. Esta separación, según Henri Lefebvre, no nos permite establecer relaciones creativas.

Según este autor, lo concebido está separado de la concreción cotidiana de lo vivido, se encuentra, por tanto, relacionado con el desarrollo de teorías que desecharon la vida cotidiana, que la tildaron de irracional, de carente de sentido. El surgimiento de tales teorías fortaleció la separación entre el mundo abstracto de las ideas racionales y lógicas y el mundo concreto. Pero *¿cómo se establece tal separación?*

Esta separación se da cuando algunos autores del mundo occidental pensaron que en el fondo de lo que se decía y de lo que se hacía, había algo más (profundo); la respuesta a esta postura fue buscar la verdad profunda; lo que implicó desmitificar y desencantar las creencias y mitos cotidianos de la gente. Lo paradójico es que esa desmitificación implicó la creación de otras representaciones, de otros mitos como los del desarrollo y el progreso. Uno de los mitos más importantes durante este proceso fue poner al hombre como centro de la creación; esta era la nueva representación: se caracteriza por oponer lo racional a lo irracional, lo objetivo a lo subjetivo, lo concebido a lo vivido y por entender la realidad como algo que está por fuera de nosotros.

De ahí que la representación se entienda como el ejercicio de *representarse* algo de la realidad que está por fuera de nosotros.

El progreso, la solidaridad, la libertad, el amor y el desarrollo se encuentran en el mundo de las representaciones que caracterizan a la sociedad contemporánea. Éstas han tenido éxito, según Lefebvre, porque han sustentado acciones y porque han tenido poder político, social, cultural, económico, etc. Ahora bien, en la base del concepto de representación hay una idea de realidad. Realidad que está por fuera de nosotros. Esta concepción de la realidad hace referencia a un mundo que se caracteriza por el orden, por la coherencia; lo que quiere decir que el mundo del azar, de la contingencia se queda por fuera, es excluido. En otras palabras, bajo la representación occidental: el caos, el azar, el desorden, se eliminan.

Cuando vivimos en lo concebido, es decir, en el mundo del orden, vivimos en la ausencia; pero la presencia de lo vivido (mundo del azar), se puede volver a restituir. Esto implica mover el mundo de las representaciones que atraviesa nuestra vida y nos hace actuar de una manera específica. Según Lefebvre, es necesario entender el mundo y la realidad a partir de la relación dinámica que se establece entre el mundo del orden y el mundo del azar, para esto propone poner en escena, es decir, hacer conscientes las representaciones para superarlas, es decir, relativizarlas. Desde este punto de vista las representaciones serían hechos de palabras y de experiencias concebidas, esto es, serían una mediación entre lo vivido y lo concebido: trabajar lo vivido a partir de lo concebido y viceversa, es decir, no separarlos. Para esto propone un método para captar las representaciones, las trata como una relación dialéctica.

Es pensar en movimiento, es decir, cualificar la concreción de la vida cotidiana a partir de la abstracción de las teorías. Al enfrentar, al relativizar las representaciones, es necesario entenderlas como algo que emerge y desaparece. Esto implica relativizar el saber con respecto a la vivencia, sin excluirla.

La única certeza que tenemos es que lo homogéneo - universal y concebido, fundamentado en la razón y en el orden, no es irreductible ante las contingencias inherentes a una realidad que es dinámica, compleja y vivida; por el contrario se alimenta de este dinamismo y complejidad de lo que, con seguridad, emergen otras formas posibles y contingentes, y, no así, predecibles; pues como dice el sociólogo alemán Niklas Luhmann: sólo tenemos una certeza: la de un presente que es cierto pero inestable; y la de un futuro que es incierto pero estable (Luhmann: 1998:29).

Si bien con Lefebvre, planteamos que unos de los problemas centrales en la historia de las Ciencias Sociales ha sido la separación entre lo vivido y lo concebido, con Niklas Luhmann encontramos la posibilidad de ahondar más esta problemática desde la mirada sistémica de la sociedad en la vivencia cotidiana. En nuestro caso, los problemas, *más que solución*, de la puesta en escena de una propuesta de transporte masivo de la ciudad de Pereira, *Megabús*, podría permitirnos operacionalizar esta relación Concebido/Vivido.

La teoría de la comunicación y de los medios simbólicamente generalizados de Luhmann, nos pueden aportar en la comprensión de la aparente contravía observada (distinguida) entre la propuesta del transporte integrado-Megabus- y la vivencia de los ciudadanos. En este caso nos preguntamos, ¿qué pasa entre la acción de Alter (propuesta) y la vivencia de Ego (ciudadanos)? Como lo decíamos anteriormente, esta pregunta producto de la observaciones – vivencia, la necesitamos comprender y responder. El aporte de Luhmann con su concepto de Comunicación, referido al proceso de tres selecciones, y con los medios simbólicamente generalizados, que permitan el éxito comunicativo, es decir, la aceptación o no de Ego (ciudadanos) de la selección de Alter (Megabús), nos permitiría avanzar en esta comprensión del encuentro/desencuentro surgidas.

Desde el concepto de comunicación luhmanniano, podemos decir que su pretensión es mostrar el continuo movimiento y mantenimiento del sistema de la sociedad a partir de la Comunicación.

## Comunicación: Procesar selecciones

De manera general, según Luhmann, para explicar la comunicación “se recurre, a la metáfora de la «transmisión». Se dice que la comunicación transmite noticias o información del emisor al receptor (...) La metáfora de la transmisión es inservible porque implica demasiada ontología. Sugiere que el emisor transmite algo que es recibido por el receptor. Este no es el caso, simplemente porque el emisor no da nada, en el sentido de que pierda él algo. La metáfora del poseer, tener, dar y recibir no sirve para comprender la comunicación”. (Luhmann, 1998:141-142).

La comunicación, según la concepción luhmaniana, rebasa los límites de un simple emisor que envía mensajes y un receptor que los recibe, puesto que el primero no tiene nada que ofrecer o perder respecto al segundo, debido a que lo único que tiene es información. Esta concepción según Luhmann “coloca lo esencial de la comunicación en el acto de la comunicación. Dirige la atención y los requerimientos de habilidad hacia el emisor. El acto de comunicar, sin embargo, no es más que una propuesta de selección, una sugerencia. Sólo cuando se retoma esta sugerencia, cuando se procesa el estímulo, se genera la comunicación” (Luhmann, 1998:142).

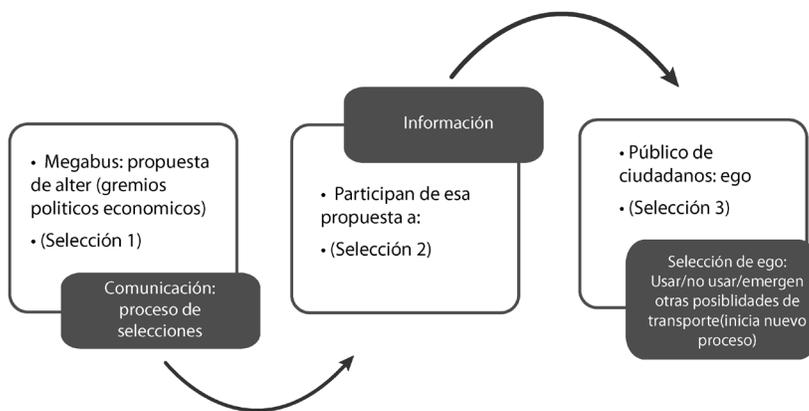
La comunicación, de acuerdo con el autor, debe ser mucho más que la simple habilidad del emisor para transmitir información, debido a que primero se debe pasar por un proceso de selección, el que además debe ser capaz de producir estímulos que deben ser procesados. En este sentido se entiende que para Luhmann la comunicación es un “procesar selecciones”. Ese procesar se da en los ámbitos de la emisión o acto de comunicación; acto de entender; e información. Es un sistema cerrado que no tiene ni busca un fin último, se reproduce por sus mismos procesos de selecciones.

La selección del acto de emisión o acto de comunicación es, “decir algo” (primera selección). La información (segunda selección), se da en la operación de lo que se dice y excluye; y la selección de la comprensión (tercera), es la diferencia entre emisión e información, y no si la información o los sentimientos o motivos son auténticos o no, en ese acto de entender donde están involucrados alter/ego.

Algunas de las características centrales de la comunicación son: en ella no se transmite información sino que se produce, permite la reproducción del sistema social en la medida en que una comunicación lleva a otra comunicación y así sucesivamente, es decir, en cada comunicación se da inicio a otras comunicaciones “produciendo siempre sentidos nuevos y diferentes”(Luhmann,1998:142).

Para el caso que referimos el sistema de Transporte masivo- Megabus es un sistema y el público de ciudadanos, el entorno. Lo que podemos representar así:

**SISTEMA** (Megabus) / **ENTORNO** (público de ciudadanos).



De acuerdo al concepto de comunicación luhmaniano tendríamos:

Para Luhmann, la comunicación es problema por su característica de improbabilidad, es decir, puede no darse, porque la información no llegue a ego-alter, la comunicación no llegue a todos los destinatarios o puede haber rechazo sin llegar. En consecuencia cabe preguntarse, ¿qué solución propone Luhmann para convertir la imposibilidad en posibilidad? Plantea que existen *agentes*, los cuales son medios, como el lenguaje, que permiten la probabilidad de la comprensión; los medios de difusión que permiten llegar a los interlocutores (imprensa, televisión, teleinformática,); y *medios generalizados simbólicamente* (poder, amor, religión, verdad, entre otros), que posibilitan la probabilidad de aceptación. En cuanto a los medios simbólicamente generalizados, son los que “aseguran la aceptación exitosa de comunicaciones” (Luhmann, 1998:159). Aquí se diferencia con Parson, (citado por Luhmann, pág. 140), en cuanto éste plantea que los medios simbólicamente generalizados tienen como función lograr la satisfacción plena de las necesidades. Según Luhmann, se requiere pasar de este nivel a otro, el de *la comunicación en general*, quedando el problema en estado de abstracción, lo que permitiría comprender cuando un medio es intercambiable o no por otro, es decir, cuando funciona como sustituto funcional de otro.

En nuestro caso una pregunta podría hacerse aquí, La puesta en escena del Transporte integrado-Megabús-, seleccionada por Alter, ¿puede leerse como una propuesta desde lo político o económico, o desde ambas? ¿Se diferencian estos subsistemas? Continuando con la teoría, Luhmann propone que los medios simbólicamente generalizados funcionan a partir de códigos. Éstos se deben entender como “estructuras que asumen la regla de la duplicación” (Luhmann, 1998:102) (siempre bifurcándose en dos). Por ejemplo, en el caso del derecho, éste funciona con la regla Legal / ilegal; del dinero, tener / no tener; en el poder superiores / subordinados, entre otros. En este mundo de concepciones simbólicas, las motivaciones, sensibilidades y concreción de una propuesta, como la del transporte integrado- Megabus-, se pueden establecer enlaces comunicativos entre los fenómenos aparentemente sueltos y construir los procesos por los cuales se moviliza una realidad social como algo no dado.

### Del Icono y primeridades

En el eje de la temporalidad del proceso de la puesta en marcha del transporte integrado-Megabus-, esta información se constituye en el To (léase t sub-cero) del inicio del evento, que en términos semióticos es un Icono, como primeridad basada en las sensibilidades ciudadanas frente a unos problemas que se suponen los aquejan. Como diría Luhmann, se estaría creando el horizonte de expectativas para desarrollar acciones posteriores, en la diada comunicación-acción.

Relacionar los fenómenos mentados en el texto con la realidad carece de sentido, cuando *alter*, quienes proponen, crean una realidad que se coloca a circular para un público a quien afectarán, positiva-negativamente, dichas acciones. En este marco se inscribe el siguiente texto:

Los problemas que planteó el Área Metropolitana de la ciudad de Pereira para la implementación del Megabús (“1. La inseguridad dentro de los vehículos y en las zonas de acceso al transporte; se destaca como uno de los principales problemas. Las autoridades reportan un promedio de 21 atracos diarios a buses y busetas muchos de los cuales tienen desenlaces fatales. 2. Contaminación ambiental por emisiones nocivas para la salud y por el ruido. (Tomado de <http://www.asemtur.com.co/documentos/proyectos%20asemtur/ALIANZA.pdf>)

Mostrar una serie de problemáticas sensibles para el público de ciudadanos, tiene el efecto de homogeneizar un sentir, el cual se sustenta en la evocación o vivencia propia. En este caso, estaríamos ante la idea planteada por Niklas Luhmann, Armando Silva, Peter Berger y Thomas Luckmann, sobre la creación social de la realidad, la cual no proviene de una naturalidad de la vida y el medio, sino de la evolución y funcionamiento mismo de la sociedad, como un proceso comunicacional continuo, donde uno de los mecanismos que sustentan su continua reproducción, son los *mass media*, como los denomina Luhmann. En el caso que nos ocupa, son los vehículos que llevan una idea a la mente de alguien, y la ponen a circular, tanto en forma oral como escrita.



Foto: Mauricio Gómez

## De los índices y las segundidades

Si bien con las primeridades se trata de extender un sentimiento colectivo, ya con las acciones en concreto, se viven los procesos con incertidumbre propia de los mismos, sin poder controlar las nuevas problemáticas que emergen ante la vivencia de este fenómeno en los escenarios urbanos, por parte de los ciudadanos. A este momento lo hemos denominado como T1, (léase T subuno); en ese eje de temporalidad, nos muestra el movimiento continuo presente en esta construcción de realidad donde el fenómeno como tal, el transporte integrado masivo-Megabus-, se inserta en la vida de los ciudadanos, en su vida cotidiana, con nuevas vivencias inimaginables para ellos, pues en esas primeras motivaciones emocionales no estaban presentes, sólo se pueden entender cuando ya pasó, instante de segundidad.

Modo de vida transformado, al pasar de una comunicación cara a cara con el conductor de un bus-buseta, a una tarjeta digital, con la cual se borra cualquier posibilidad de negociación; la homogenización de la diversidad de colores presentes en dichos vehículos, por un único color “verde”.

Foto: Rodrigo Grajales



El cambio de rutas, ampliando, en el imaginario, el espacio de la Ciudad, si antes se gastaba un tiempo determinado ahora ese tiempo se ha duplicado; el cambio de simbologías por unas nuevas para transitar tanto en vehículos como a pie;

La congestión trasladada a las estaciones del Megabús y al interior del mismo, pasando al asombro ciudadano, pues en la primeridad, la realidad construida había sido distinta: se mejoraría la congestión y calidad del transporte.

Adicionalmente el aumento en el número de pasajes, al pasar de uno a varios, para poder acceder a los lugares por donde no pasa el Megabús, y es obligatorio tomarlo para poder llegar a sus lugares de origen, o trabajo.



Foto: Yhon Jairo Acosta

Así se vive un T+1, con *nuevos problemas emergentes*, los cuales tampoco aparecían en las ideas vehiculizadas para introducir el Megabús, como una solución de transporte; aparición de reclamos para lograr que la realidad pueda coincidir con el imaginario creado de antemano, y que no coincide con la misma.

### Problemas emergentes: de los íconos, índices y símbolos

Al llegar a este momento, cerramos el círculo abierto al inicio: **en la primeridad** se referencian problemas sensibles para una ciudad como la calidad de vida en un medio de transporte: congestión, inseguridad, trancón, medio ambiente; **en la segundidad**, vivencia concreta puesta en escena del Megabús, como solución a lo planteado, se evidencia el cambio en el modo de vida de los ciudadanos no comunicados en dicha primeridad, lo cual queda en el asombro ciudadano, debatiéndose en un imaginario que no coincide con la realidad construida; con **la terceridad** los símbolos toman un lugar importante, para recomponer el proceso iniciado. Evocar aquí, el progreso, el desarrollo, el mejoramiento de la calidad de vida, se vuelve preponderante.

## Primeridades y terceridades

### A modo de cierre

La teoría sociológica de Niklas Luhmann, parte del giro lingüístico: de los estudios a partir de la unidad hacia los estudios desde la diferencia. Este concepto se convierte en el central para comprender sus planteamientos. La tradición sociológica fue transversalizada por la idea rodante en la literatura científica, sobre la búsqueda del equilibrio, el no conflicto y la unidad de los sistemas, así todo el esfuerzo metodológico para explicar el funcionamiento de aquellos se focalizó en las leyes, normas, en el acoplamiento perfecto entre el individuo, sociedad y cultura. La mirada se especializó en detectar lo estático, el no movimiento.

El cambio sustancial en los planteamientos de Luhmann, es precisamente, incorporar al análisis el movimiento, el cambio y al mismo tiempo la conservación, y plantear como recurso metodológico, pensar en la unidad de la diferencia. Esto es, el mismo equilibrio conlleva el desequilibrio; la misma felicidad conlleva la infelicidad; el mismo amor conlleva el desamor; en lo esperado está lo inesperado.

Pensar de esa manera nos ubica en una temporalidad en movimiento, el tiempo es móvil. Así, el análisis de una situación se desplaza de las partes a las partes y sus relaciones de relaciones, lo que nos ubica en descripciones relacionales más que analíticas. Es en este marco referencial, en donde se puede comprender el concepto de estructura de expectativas, de comunicación y de acción, planteado por el autor, el cual nos permitirá comprender cómo funciona la creación de realidad.

La primera ruptura que establecemos, es la tendencia a considerar la comunicación como cosa. Más bien la abordamos como proceso, como una acción selectiva, como el procesamiento de información y un acontecimiento emergente. De ahí que nuestro interés no se centre en una definición sobre comunicación, sino en una descripción del proceso como tal.

En cuanto proceso, se entiende como comunicación de comunicaciones al infinito, como acción selectiva porque es una síntesis de tres selecciones: *información, acto de comunicar y acto de entender*; comunicación no es información, sino las distinciones y selecciones que se pueden hacer a partir de ésta y como acontecimiento emergente, sólo podemos hablar de comunicación en la tercera selección. Así que al entrar en el proceso de selecciones no se sabe lo que sucederá, sino que será una construcción del proceso mismo de selección. En nuestro caso, el proceso comunicacional ocurre de la siguiente manera:

**Primera selección** = se vehiculiza un imaginario, primeridad.

**Segunda selección** = se pone en escena el proyecto Megabús.

**Tercera selección** = nuevos problemas y visualización de posibles soluciones a los mismos.

En síntesis, estamos ante un proceso comunicacional, en la medida que se logra enlazar momentos y acciones, incluyendo las personas en las expectativas de las expectativas, pero no en los hechos. A su vez, el público de ciudadanos, que con su vivencia de la puesta en acción del transporte masivo integrado, encuentra que sus expectativas no casan con las expectativas creadas.

Finalmente, queremos resaltar que en la contemporaneidad, los fenómenos sociales deben ser leídos en su proceso de creación fruto de la realidad como construcción social, más que en los resultados alcanzados o no, pues es una mirada reduccionista del mundo de la vida; es éste un salto cualitativo con respecto a la manera como abordábamos los fenómenos investigativos y las intencionalidades de éstos, haciendo énfasis en el fin último sin interesar los mecanismos, fases, momentos transcurridos para conseguir tal fin.

## Notas

---

<sup>1</sup> Doctora en Ciencias Políticas de la Universidad Santiago de Compostela, España. Magister en Lingüística y Antropóloga de la Universidad de Antioquia, Colombia.

<sup>2</sup> Doctora en Ciencias Políticas de la Universidad de Santiago de Compostela, España. Magister en Lingüística y Antropóloga de la Universidad de Antioquia, Colombia.

<sup>3</sup> Mari Luz Restrepo es una experta en la teoría de Charles Sanders Peirce, en Colombia. Ha traducido sus originales de inglés al español. Igualmente, se pueden encontrar traducciones de la obra de Peirce en la Universidad de Navarra, España.

## Referencias

---

Lefebvre, Henri (1980). *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica.

Luhmann, Niklas (1998). *Sistemas Sociales. Lineamientos para una teoría General*. Santa Fé de Bogotá: Anthropos.

\_\_\_\_\_ (1998). *Complejidad y modernidad. De la Unidad a la diferencia* (edición y traducción de Josetxo Berianin y José María García Blanco). Madrid: Editorial Trotta.

Peirce, Charles S. (1894) *¿Qué es un signo?* Traducción castellana de Uxía Rivas (1999). Original en: CP 2.281, 285 y 297-302. España: Universidad de Navarra.

\_\_\_\_\_. "La clase popular sí puede gobernar". 29 de octubre de 2007. 3A.

\_\_\_\_\_. "Votación Pereira". 29 de octubre de 2007. 4A.

Restrepo, Mariluz (1993). *Ser signo- interpretante. Filosofía de la representación de Charles Sanders Peirce*. Santafé de Bogotá: Editorial Significantes.

Silva, Armando (2004) *Bogotá imaginada*. Bogotá: Taurus.