

THIS IS NOT LAND ART_PAISAJES CONDUCIDOS

Silvia Martí Marí

Univ. Zaragoza. Dpto. Expresión Musical, Plástica y Corporal

Resumen

This is no Land art_paisajes conducidos pretende explorar materializaciones artísticas a partir de experiencias de la movilidad contemporánea, en este caso del fenómeno del tiempo invertido conduciendo por la autovía (*commuting*). *This is not Land art* tiene que ver con un tiempo-clima-paisaje interior y un tiempo-clima-paisaje exterior. Podemos intentar explorar usos de ese tiempo *sentido* en la carretera como tiempo/espacio para la invención, para la creación de formas. Estas elaboraciones artísticas son manifestaciones de la carretera vivida como un *lugar*, un *si-lugar*, pues pueden proporcionar agenciamientos que construyen/conforman subjetividad. Se trata de algunas tentativas realizadas a partir de fotos, dibujos, anotaciones... que tienen como contra-referencia el *walking art* (Fulton, Long).

Palabras-clave: CONDUCIR; AUTOVÍA; TIEMPO; *COMMUTING*; 'NO LAND ART'

Abstract

This is not art_ driven landscapes explores ways of artistically give form to experiences of contemporary mobility, in this case the phenomenon of time spent driving on the highway (*commuting*). *This is not Land Art* has to do with an interior time-weather-landscape and an exterior time-weather-landscape. We can try to explore uses of this time *experienced/felt* on the road as a time / space for invention, for creating forms. These artistic elaborations are manifestations of the road lived as a *place*, a 'yes-place', as they can provide *agency* that builds / makes subjectivity. These are some attempts made from photos, drawings, annotations ... whose counter-reference was 'walking art' (Fulton, Long).

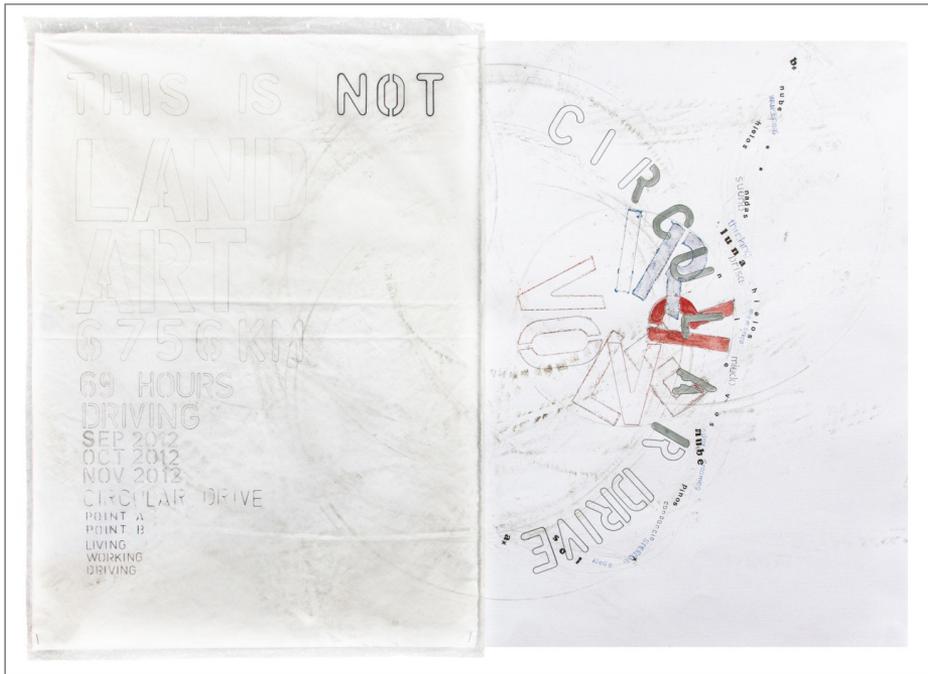
Keywords: DRIVING; HIGHWAY; TIME; *COMMUTING*; 'NO LAND ART'

.....
Martí Marí, Silvia. 2014. This is not Land Art : paisajes conducidos.
AusArt Journal for Research in Art 2 (2) (December): 161-174

“El viaje propicia lo que el entorno fijo dificulta: mantener la atención alerta, dispuesta a captar esos cruces repentinos entre la conciencia del que ve y lo que ve. Para provocar esa chispa de conciencia, ese instante poético donde la escisión entre observador y objeto observado desaparece, necesitan estar en movimiento y encontrarse, cara a cara, con árboles, nubes, viento y estrellas”.

Chantal Maillard¹

This is no Land art, es un comienzo, en revisión y evolución, que pretende explorar el fenómeno del tiempo invertido conduciendo, *commuting*, tiempo que es rutinario y que se realiza por obligación, y que se convierte en un tiempo particular. Se trata de un tiempo en cierto modo ‘obligado a perderse’. Y como ‘ha de perderse’, en esa aceptación de su pérdida, regala otro tipo de ‘tiempo’. *This is no Land art* tiene que ver asimismo con el tiempo (como clima) y el espacio (como paisaje). El tiempo-clima interior y el tiempo-clima exterior. El espacio exterior (paisaje) y el cuerpo en el espacio interior del vehículo. Tanto los títulos, *This is not Land art*, como *This is no Land art* serían apropiados pues, si bien el primero se refiere a la diferencia básica con respecto al *Land art* clásico (Fulton se considera un “walking artist”) ya que, en este caso, no se trata del caminar –sino del conducir– como práctica artística. Por otra parte, *This is no Land art*, se refiere de modo metafórico al hecho de conducir (*commuting*) por la Autovía, como un territorio-espacio-tiempo impensado, en principio, para estimular el *Land art* –ni para ser un impulso del arte en general– dada la funcionalidad inicial, junto con la obligatoriedad de los recorridos.



This is not Land Art. "Circular Drive_Ir/Volver", 2012. Dibujo, papel seda, 100 cm x 70 cm

Las cuestiones de la 'movilidad' han estado presentes desde hace años en mi trayectoria artística². Hasta llegar al planteamiento de la movilidad actual (convertida en una *commuter*). El origen del proyecto *Paisajes Conducidos* 2010-2014, está en los dibujos de la serie "This is not land art", y en los primeros experimentos en cuanto a las materializaciones: rueda blanda, autovía ablandada, materializaciones de tiempo (residuos de chicles, pipas y otros dulces consumidos durante los trayectos), materializaciones del desgaste físico (ruedas reventadas, parcheados de la carretera, huellas de neumáticos...), materializaciones de la violencia del 'choque de velocidades' (insectos estrellados, animales atropellados...), el acero de las señales de tráfico vs. la fragilidad de los insectos, el residuo orgánico (chicle mascado, pipas) vs. el espacio recorrido; el acero y el caramelo, la fatiga del cuerpo y la del neumático o la carretera..., así como algunos de los textos que relacionan las frases de origen conceptual-descriptivo (Fulton/Long) y la poesía *haiku*.

SOBRE EL ASFALTO
ALBOROTO DE INSECTOS
SOL Y CALOR DE PRIMAVERA



Serie *This is not Land Art*. "Time in the Space", 2012. Dibujo, fotografía, papel seda, 50 cm x 70 cm

Por motivos laborales, llevo años realizando periódicamente un trayecto de ida y vuelta en coche por la Autovía Mudéjar (A-23). En ellos ha habido días: con lluvia, con niebla, con sol; con granizo, nieve, rayos o truenos... He conducido de día, de noche, al amanecer, al atardecer..., contenta, cansada, preocupada... Es un viaje que hago por trabajo (por obligación) y, sin embargo, en estos años, ha sido a menudo un **tiempo-espacio-lugar** en el que ha habido reflexiones, 'viajes' al pasado y al futuro, contacto con los muchos estados del paisaje (la luz, el clima, la época del año...), incluso con los animales (insectos contra el cristal delantero, contra los faros y el parachoques; animales atropellados; pájaros en el arcén que salen disparados al paso del vehículo; mariposas en primavera...), etc., todas estas experiencias me han hecho percibir este **tiempo-lugar-espacio** como algo muy singular, y que es propiciado por una circunstancia característica de la movilidad contemporánea, el fenómeno

del *commuting*, los desplazamientos cotidianos (de ida y vuelta) al puesto de trabajo.

Respecto del tiempo, podríamos relacionar la automatización del conducir, que libera parte de nuestra atención restante, con las circunstancias que se producen durante el sueño ya que éste, según Bergson ([1957] 1977, 10), “*al reducir el juego de las funciones orgánicas, modifica especialmente la superficie de comunicación entre el yo y las cosas exteriores*”. Así, esa conducción por carreteras que ya conocemos, en los momentos en los que no hay circunstancias estresantes, también permitiría modificar el flujo de nuestra conciencia, afectando la relación tanto con el exterior, con los paisajes que recorreremos, como con el interior, las sensaciones, ideas, recuerdos, imaginaciones, etc. de nuestro fluir mental. En el sueño, continúa Bergson, “*no medimos la duración, pero la sentimos; de cantidad pasa al estado de calidad; la apreciación matemática del tiempo transcurrido deja de hacerse, cediendo el puesto a un instinto confuso, capaz, como todos los instintos, de cometer groseros desprecios y también a veces de proceder con una seguridad extraordinaria*”. Viajar por las carreteras podría permitir –en ocasiones– una vivencia de tiempo, de tiempo sentido y no medido, que estaría relacionada con el descubrimiento de Bergson de que el tiempo real, el tiempo humano, no es el tiempo matemático, espacial, sino que es una pura duración que se capta en la experiencia interna.

SUMERGIRSE EN EL RUN-RUN
TIEMPO HUMANO_ REPETITIVA ATENCIÓN DISTRAIDA
HUELLAS DE NEUMÁTICO

MATERIALIZAR EL TIEMPO. RESIDUOS/CONDENSACIONES DE TIEMPO:

- CÁSCARAS DE PIPAS, CHICLES MASCADOS, REGALIZ ROJO



- DESGASTE DE NEUMÁTICO
- DESGASTE DE CARRETERA
- FATIGA DEL CUERPO/ DE LA MENTE
- RESIDUOS DE MATERIAL CARRETERAS/ RUEDAS REVENTADAS Y RESTOS DE VEHÍCULOS



La carretera, con todas las vivencias que puede procurar el recorrerla, se convierte más bien en un *lugar*, un *sí-lugar*, más allá de las teorizaciones que hablan de ellas (carreteras, autopistas, aeropuertos, etc.) como *no-lugares* (Marc Augé), posicionándose frente a ese discurso más en la línea de los teóricos del *Mobilities Turn* (Urry 2000, 2007)³. Así, se trata de lugares-tiempos-espacios que no responden ya tan solo al fenómeno del aislamiento y pérdida de raíz e identidad de los *no-lugares* (Augé), sino que pueden propiciar también otro tipo de vivencias que son susceptibles de convertir al individuo en sujeto agente y que pueden, en ese sentido, ayudar a conformar sentido de identidad, de subjetividad.

O, como lo expresa John Brinckerhoff Jackson ([1994], 2001), “[...] Cada vez más las carreteras constituyen el escenario de trabajo, de ocio, de relaciones sociales y de agitación. En realidad, para muchos se han convertido en el último recurso de privacidad, de soledad y de contacto con la naturaleza. Las carreteras ya no conducen simplemente a lugares, *son* lugares”.

Considero, pues, la carretera como un *sí-lugar*, contemplándola más bien como un “espacio indeciso”, en tanto que posibilidad espacial no genérica vinculada a la noción de “tercer paisaje” (Clément 2007) y que, en ese sentido, ofrece posibilidad de *agenciamiento* y apropiación artística⁴. Si “el universo dura”, siguiendo a Bergson ([1957] 1977, 13), “*Cuanto más profundicemos en la naturaleza del tiempo, tanto más comprenderemos que duración significa invención, creación de formas, elaboración continua de lo absolutamente nuevo*”.

Así, si tomamos en cuenta ese tiempo sentido –y no matemático, no el que proporcionan los datos (distancia, kilómetros, tiempo, horas, minutos)– podemos intentar explorar esos otros usos (como tiempo/lugar para la invención, como lugar para la creación de formas) de la carretera que experimentamos como *commuters*.

SALVAR DISTANCIAS REPETIDAMENTE
TRAYECTOS COMO CONSTRUCCION DE UN ESTADO
DEL SER



Serie Paisajes conducidos. "Some Insects Died", 2010. Fotografía.

Podríamos decir que el sistema de movilidad respondería a la *estrategia* impuesta desde el poder, mientras que el uso/consumo de ese sistema respondería a la *táctica* que emplean los *débiles* (Michel de Certeau). En ese sentido, este "elaborar artísticamente" a partir de los trayectos *commuting* podría ser entendido como la *táctica* de que se vale el débil (el arte/lo que el artista hace sería entendido de modo global como una *táctica*) para sobrevivir, para apropiarse un sistema impuesto (*estrategia*), tanto en el propio *commuting* (desplazamientos laborales propios en un capitalismo globalizado, deslocalizado y móvil) como en el sistema de movilidad en sí (carreteras, normativas, etc.).

El hecho impuesto de viajar con periodicidad desde un punto a otro (ese ir y venir, esa ida y vuelta) se podría vivir (en algunas ocasiones) como un espacio de libertad, que permite a la mente divagar y soñar, y, desde ese punto de vista, el tiempo invertido en los trayectos podría ser un tiempo aprovechado, un espacio para posibles viajes internos, en definitiva, un **tiempo ganado, disfrutado**. O bien, podríamos experimentar (a menudo) las horas invertidas en esos trayectos como un trabajo, un quehacer rutinario y centrarnos en la fatiga, el desgaste, el cansancio, el riesgo, el peligro, el aburrimiento, la rutina, la pérdida de tiempo y de energía, en definitiva, un **tiempo muerto o perdido** y el desgaste físico, corporal y material resultante⁵.



"Paisaje conducido". Señal de tráfico, regaliz roja. 2014.



"Dirección obligatoria". Señal de tráfico, regaliz roja. 2014.

También es posible una investigación –artística– que tenga en cuenta los datos, significados y experiencia de la movilidad, es decir, que analice las ‘políticas de la movilidad’, partiendo del modelo de Movilidad Holística (Cresswell 2006). Este, está basado en analizar la movilidad respecto de tres ejes: los **datos** brutos del movimiento, los **significados** dados a ese movimiento y la **experiencia** del movimiento, de modo que podemos bosquejar las implicaciones políticas, económicas, sociales, personales a las que responde esa movilidad.

Se tratará, pues, de elaborar artísticamente a partir de esos tres ejes. Los conceptos y temas principales sobre los que investigar –en sus posibles materializaciones– podrían ser: a) la visualidad del paisaje –desde el coche–; b) la relación cuerpo-coche; c) la relación entre el tiempo, el espacio y el movimiento; y d) el trayecto, el ‘entre’, el trayecto como rutina, tiempo perdido (*estrategia*)

vs. El trayecto como libertad, tiempo ganado, agencia (*táctica*), (Michel de Certeau).

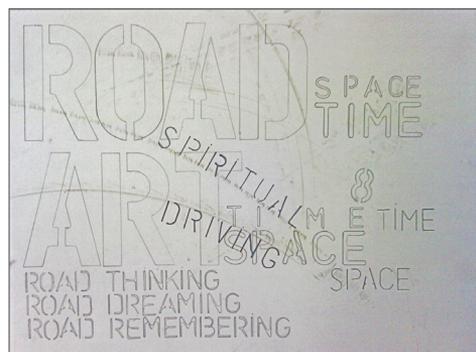
Respecto de la relación entre el tiempo, el espacio y el movimiento, se trataría de explorar posibles materializaciones del tiempo: estudiar las capacidades del tiempo de procesar la materia o bien las capacidades de la materia de procesar el tiempo. El tiempo afecta a las relaciones que describe: de materia, espacio y proceso. Explorar la latencia espacial y las características duracionales del espacio (Grosz 2001). Materializar configuraciones materiales que contienen un tiempo latente: 1. *Loci* de intensidad; 2. *Loci* de compresión; 3. *Loci* de elasticidad.

El foco de interés es el trayecto, el *entre*, la fisura, la brecha, ese agujero negro en el que se está en cualquier lugar y, a la vez, se desaparece. O donde, en realidad, se existe en diversos momentos (tiempos) y lugares (espacios) a la vez, sintópicamente.

Respecto de la visualidad del paisaje, durante la conducción, se dan sensaciones visuales, físicas, emocionales de las que tomar nota y también momentos de carácter casi fílmico. También se producen destellos o iluminaciones, como cuando, desde que comienza el reflejo del sol (según las horas de los viajes y según las diferentes estaciones del año) en las señales de tráfico, hasta que, con el desplazamiento del coche, al situarse a la altura de las señales, hay un momento de intensidad de luz máxima que luego desaparece... Es casi como una 'iluminación', como una materialización de los *insights*, momentos de lucidez en los que de repente un fenómeno, una idea, una situación, se nos aclara e ilumina. El fenómeno de la sensación de **tiempo** es también interesante pues los mismos kilómetros pueden hacerse eternos o parecer un soplido⁶.



Paisajes conducidos. "Iluminación 1" Fotografía, 2011.



"This is not Land art", 2011. Dibujo, 50 cm x 30 cm



Paisaje conducido, "Tiempo blando", señal, chicles, 2014.

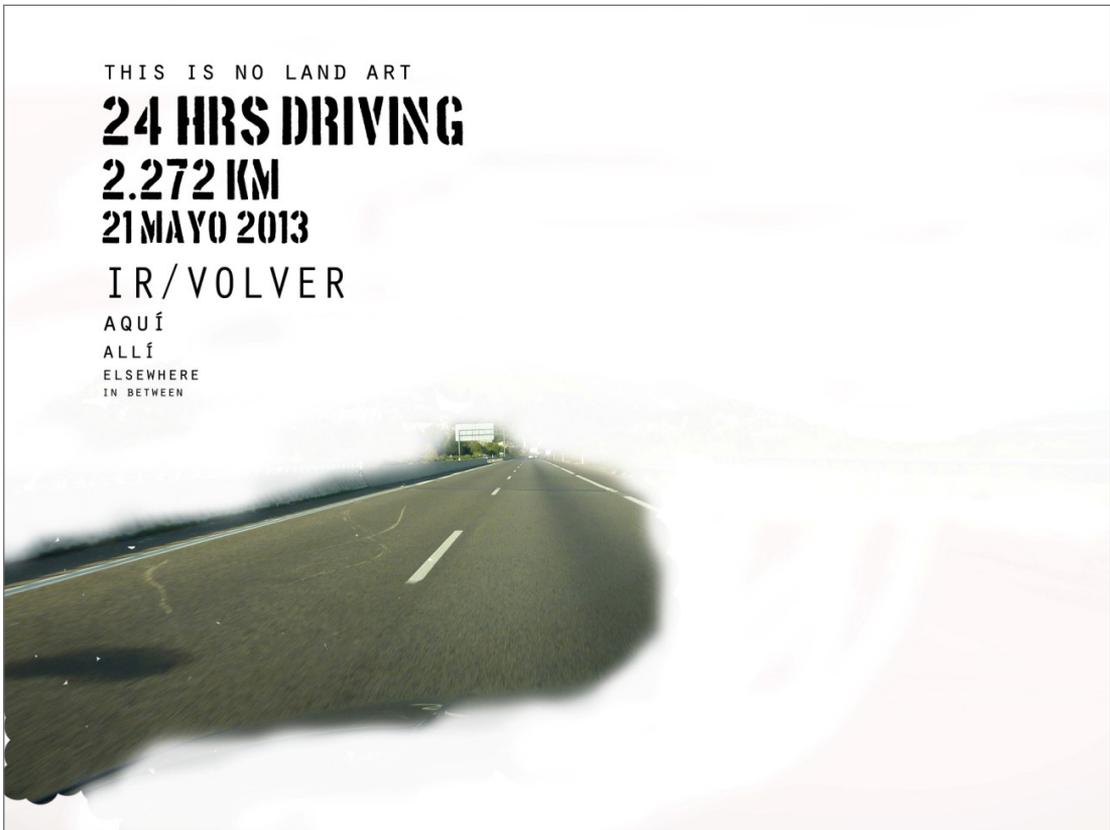


Paisaje conducido, "180 km", 9 chicles, 2014.

TIEMPO BLANDO_TIEMPO EN SUSPENSIÓN ROUTINE TIME SONIDOS DEL CONDUCIR

Respecto de los dibujos iniciales, se parte de una revisión desde el arte conceptual, en concreto de algunos dibujos de Lawrence Weiner, y siempre se mantiene como contra-referencia el *land art*, de ahí el título genérico de los dibujos: "This is not Land Art". Comenzaron como una reinterpretación de algunos de los modos de hacer de Hamish Fulton y Richard Long, principalmente en el uso del texto, en el planteamiento conceptual (textos, datos, utilizados a modo de *haikus*), el uso de los 'residuos' extraídos del lugar (modo *non-site*) y también respecto del uso de la fotografía, en un primer momento pensada solo como documentación, y más tarde trabajándolas en sí mismas. Se parte en todo momento de la experiencia corporal, no del caminar ('walking art'), sino del conducir, con el desgaste físico y mental que conlleva y los efectos del movimiento del coche en los sentidos (que no solo son visuales, sino también sonoros, olfativos, de gusto, hápticos, posturales, psicológicos, etc.).

Los paisajes del conducir ofrecen, sin duda, múltiples posibilidades a continuar explorando. Quizá, como menciona Brinckerhoff Jackson⁷, la carretera pudiera acabar "permitiéndonos descubrir quiénes éramos y a dónde pertenecíamos" o, al menos, ayudar a hacernos conscientes de quiénes somos y a dónde pertenecemos a la vista de cómo y dónde pasamos parte de nuestro tiempo.



Referencias

- Bergson, Henri. (1957) 1977. *Bergson: Memoria y vida*. Textos escogidos por Gilles Deleuze. Madrid, Alianza
- Clement, Gilles. 2007. *Manifiesto del tercer paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili
- Cresswell, Tim. 2006. *On the Move : mobility in the modern Western World*. London: Routledge
- Grosz, Elisabeth. 2001. "The future of space: towards an Architecture of invention". En *Architecture from the Outside, Essays on Virtual and Real Space*. Cambridge, MA: MIT Writing Architecture Series
- Jackson, John Brinckerhoff. 2011 [1994] *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili
- Merriman, Peter. 2007. *Driving spaces: A cultural-historical Geography of England's M1 Motorway*. Malden, MA: Wiley-Blackwell
2009. "Automobility and the geographies of the car". *Geography Compass* 3 (2):586–589
- Santòka, Taneda. 2006. *El monje desnudo*. Madrid: Miraguano

Urry, John. 2007. *Mobilities*, London: Polity

2000. *Sociology beyond societies : mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge

Notas

¹ En el prólogo de *El monje desnudo* (Santóka 2006).

² Desde los "Zapatos-raíz" (1994), en los que la raíz era sacada de tierra (estaba en el aire), o bien se materializaba la idea de la movilidad del rizoma como forma identitaria ("Mapudugun", 1995), pasando por la "Visita a la comunidad de Ragin-ko" (Neuquén, Argentina, 1996), en la cual se graba el trayecto de ida y vuelta a la comunidad mapuche desde el coche, no grabándose nada en el interior de la comunidad, como forma de evidenciar que se trata de una 'visita', reflejo de la dificultad de ver al 'otro', o la exposición "*Moving*" (Galería Edgar Neville, 1998): instalación en la que acompañaba a diversos familiares, amigos y conocidos en sus recorridos cotidianos y en los diversos medios utilizados (andando, en bici, en coche, en moto, en metro...). En esa misma línea, en 1999, la doble video-proyección "*On Being. Duetto en solitario*" reflejaba los recorridos-rutinas de un día cualquiera en Winchester (U.K.). La proyección izquierda mostraba en vídeo mis trayectos diarios en bicicleta, y la de la derecha era un vídeo compuesto de cientos de fotografías que me habían tomado en los mismos espacios que recorría diariamente. El proyecto "*Global Cities*" (2003) refleja otro tipo de movilidad: la movilidad de las imágenes en los medios, lo local, lo global. Hoy todos tenemos imágenes de otros lugares a través de los *media* o por haber viajado, así, aunque todas las fotografías fueron tomadas en Valencia, pasaban por ser otros lugares, dada la movilidad del imaginario colectivo visual. Los vídeos de "Leves. Los viajes o las horas" (2003-2008) están hechos de pequeños fragmentos grabados a lo largo de diversos años y viajes. Muchos de ellos se grabaron en movimiento: andando, desde coches, trenes...

³ Respecto al *driving* se centra en el cuerpo físico como vehículo afectivo a través del cual tenemos la sensación de lugar y el movimiento, y la construcción de las geografías emocionales, siendo el coche experimentado a través de una combinación de los sentidos (Merriman 2007 2009).

⁴ "Si dejamos de mirar el paisaje como si fuese el objeto de una industria podremos descubrir de repente –¿se trata de un olvido del cartógrafo, de una negligencia del político?– una gran cantidad de espacios indecisos, desprovistos de función, a los que resulta difícil darles un nombre" (Clement 2007, 9).

⁵ Esta visión se relacionaría con el enfoque que critica al capitalismo posfordista, y que reivindica los valores de la ecología, de la era post-automóvil que incidiría en aspectos como la contaminación, el gasto de petróleo, el consumo de energía, la deshumanización, el tiempo de trabajo asalariado-mecanizado, la desconexión y aislamiento, la obligación de desplazarse al trabajo, el conductor como ente solitario y aislado. También estaría relacionado con la idea de la carretera como no-lugar (que nos aísla, nos aliena, nos desarraiga, etc.).

⁶ Esta sensación de tiempo, este tiempo sentido (aunque también medido), está relacionado con las ideas de Bergson sobre el tiempo humano, que no es el tiempo matemático, espacial, sino que el rasgo básico del tiempo de la conciencia es la duración que se capta en la experiencia interna. El yo vive el presente con el recuerdo del pasado y la anticipación del futuro, que solo existen en la conciencia que los unifica. El tiempo de la experiencia

concreta escapa a la mecánica, que trata el tiempo como una serie de instantes, uno junto a otro.

⁷ *“Durante incontables milenios hemos viajado a pie por caminos agrestes y carreteras extremadamente impredecibles, no como simples buhoneros, personas que viajan diariamente a su puesto de trabajo o como turistas, sino como hombres y mujeres para quienes el camino o la carretera significaba alguna experiencia intensa: libertad, nuevas relaciones humanas, una nueva conciencia del paisaje. La carretera ofrecía un viaje a lo desconocido que podía acabar permitiéndonos descubrir quiénes éramos y a dónde pertenecíamos”* (Jackson [1994] 2011, 15).

(Artículo recibido 11-11-14; aceptado 21-11-14)