



UNIVERSIDAD
POLITECNICA
DE VALENCIA



FACULTAT DE BELLES ARTS DE SANT CARLES



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

FACULTAD DE BELLAS ARTES DE SAN CARLOS

Máster en Producción Artística

Especialidad ARTE y Tecnología

DESTINO FLUIDO

“PUENTES DE COMUNICACIÓN ARTÍSTICA”

Filofteia Tatiana ROSOGA

Directora: profesora doctora **Ana Tomás Miralles**

Valencia, Septiembre de 2011

Tipología 4: *Elaboración de un proyecto expositivo inédito en el que el alumno o alumna actúe como comisario/a del mismo.*

Agradecimientos:

Me gustaría que estas líneas sirvieran para expresar mi más profundo y sincero agradecimiento a todas aquellas personas que con su ayuda han colaborado en la realización del presente trabajo.

Un agradecimiento muy especial merece la comprensión, el ánimo recibido por familia y amigos y en particular la paciencia de mi hija María.

Quiero darle las gracias a mi marido, Cristian, que me ha impulsado a hacer el máster y siempre ha creído en mí y me ha apoyado.

Indice

1. PRESENTACIÓN	6
2. INTRODUCCION	10
2.1. MOTIVACIÓN	10
2.2 OBJETIVOS	11
2.3 METODOLOGÍA	11
2.4. ESTRUCTURA DEL PROYECTO	12
3. DE LOS “NO-LUGARES” A LOS “LUGARES”	14
3.1 EL AEROPUERTO COMO “NO-LUGAR”	21
3.2 EL AEROPUERTO COMO “LUGAR”	22
4. EL ARTE EN “SITE SPECIFIC”	26
5. ARTPORT - EL ARTE EN EL AEROPUERTO.	30
6. REFERENTES ARTÍSTICOS	34
7. PROYECTO CURATORIAL “DESTINO FLUIDO”: AEROPUERTO DE VALENCIA	41
7.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	41
7.2 OBJETIVOS PARA EL PROYECTO EXPOSITIVO	42
7.3 FINALIDAD DEL PROYECTO CULTURAL ARTÍSTICO	44
7.4 EL CONTEXTO Y LAS DIRECTRICES BÁSICAS	44
7.5 EL TEMA PROPUESTO Y SU RELEVANCIA	46

7.6 PÚBLICO AL QUE SE DIRIGE	48
7.7 CONTENIDO DE LA EXPOSICIÓN	49
7.8 DURACIÓN Y REUTILIZACIÓN.	49
7.9 UBICACIÓN	49
7.10 DISEÑO DE LA EXPOSICIÓN	50
7.11 SALAS PROPUESTA PARA LA EXPOSICIÓN	55
7.11 PLANIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES.	67
7.12 EL PRESUPUESTO	70
7.13 COORDINACIÓN TÉCNICA	71
7.14 RIESGOS	72
7.15 EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	73
8. CONCLUSIONES	74
9. BIBLIOGRAFÍA	76
ANEXOS	81

1. PRESENTACIÓN

El presente Trabajo Final de Máster se expone como proyecto concluyente del Máster en Producción Artística, en la especialidad de Arte y Tecnología.

El Máster ha sido cursado en la Facultad de Bellas Artes de San Carlos de la Universidad Politécnica de Valencia, durante el curso 2010-2011

La investigación ha sido desarrollada por la alumna Filofteia Tatiana Rosoga y dirigida por Ana Tomás Miralles, profesora del Departamento de Dibujo de la Facultad de Bellas Artes, Universidad anteriormente citada.

El proyecto escogido responde a la tipología de proyectos número cuatro, que consiste en la elaboración de un proyecto cultural artístico que se va a concretar en la presentación de un proyecto expositivo para un espacio público no convencional.

“Destino Fluido, puentes de comunicaciones artísticas”, título del proyecto, se va a materializar en un proyecto anual de exposiciones en el Aeropuerto de Valencia.

Curriculum Académico y Artístico

Rosoga, Filofteia Tatiana

Formación

Máster en Producción Artística. Especialidad en Arte y tecnología. Universidad Politécnica de Valencia – Facultad de Bellas Artes 2010 – Actualidad

Diplomatura en Arti Visive e Discipline dello Spettacolo - Especialidad Decorazione Accademia de Belle Arti di Urbino, Italia 2006-2009

Máster en Management de Proyectos, Escuela Nacional de Estudios Políticos y Administrativos, Facultad de Comunicaciones y Relaciones Publicas "David Ogilvy", Bucarest Rumania 2006-2007

Licenciatura en Ingeniería eléctrica – Facultad de Electrotécnica, Universidad Técnica "GH. Asachi" Iasi, Rumania 1989 -1994

Beca

Erasmus - Facultad de Bellas Artes de Valencia 2008-2009

Premio

El 13 de marzo de 2005 – el premio especial por Diseño Grafico de libro Feria del Libro y Prensa la X- a Edición del Museo Nacional de Historia de Rumanía-Bucarest - Rumanía

Exposiciones colectivas

1-25 mayo 2007 *"Una vetrina per l'arte"* – Urbino, Italia

1 Julio – 19 agosto 2007 *"De industria"* - Museo dell'Architettura – Fermignano, Italia

1 diciembre 2008 – *"Davant el VIH - La teua actitud marca la diferència"* – Biblioteca Al Russafí – Valencia

2 diciembre 2008 – *"Davant el VIH - La teua actitud marca la diferència"* – Ca Revolta – Valencia

6-28 febrero 2009 – *"Davant el VIH - La teua actitud marca la diferència"* – El Micalet – Valencia

10-13 febrero 2009 Participación en el stand de la Facultad Bellas Artes de San Carlos de la UPV con la Cátedra Matrovalencia en Bellas Artes, bajo el lema *"Ida y vuela.com Cevisama"*, Feria de Muestras de Valencia

Febrero, marzo, abril – “*Del papel al Chip*” – Estaciones de Metro Colon y Bailen – Valencia

29 noviembre 2009 - “*Davant el VIH - La teua actitud marca la diferència*” – que fue intervenida como una performance, en la Concentración de la Plaza de la Virgen de Valencia

Investigaciones

“**La botella antigua y moderna en el mismo tiempo**” En asignatura de “Plástica ornamental” – de la Academia de *Belle Arti di Urbino*, de Italia - he realizado una investigación sobre los orígenes de la botella, materiales, formas adecuadas al uso de cada una.

“**Transferencia – extensión del significado**” – es el lema del proyecto final de la carrera en la Academia *di Belle Arti Urbino*, Italia. Se trata de una investigación de aplicación de la técnica de transferencia en el arte contemporáneo.

Libros publicados

Percepción, 2009 – Libro de investigación en – ISBN – 978-84-692-2809-8, realización de texto, diseño, maquetación y portadas, Facultad de Bellas Artes de Valencia

“**Insula comorii**” – 2008 – Rm Valcea, Rumania ISBN – 973-86661-5-8 La realización del diseño, de los dibujos y las portadas del libro personalizado para niños

“**Un prieten adevarat**”, 2006- Rm Valcea, Rumania ISBN-973-86661-0-4 La realización de diseño, de los dibujos y las portadas del libro personalizado para niños.

La dinámica y las asignaturas cursadas en el Máster de Producción Artística han contribuido a formar y ampliar nuestros conocimientos. Asignaturas como *Tecnología y Espacio Público en las Ciudades Híbridas* (Marina Pastor), analizamos autores como Marc Auge, o Foucault; *Diseño de los espacios expositivos* (Laura Silvestre García) que nos ha fomentado los conceptos básicos de organización de un espacio expositivo; *Teoría y práctica del diseño* (Rodrigo Perez Galindo) que nos ha permitido abordar los problemas del Diseño Gráfico tanto en la parte teórica como en la realización y gestión de proyectos; *Claves del discurso artístico contemporáneo*, pretende en cambio, de una manera teórica y crítica, analizar los puntos de inflexión que conforman la esfera artística actual.

Todas estas han contribuido a dar una nueva dimensión al nuestro bagaje cultural.

Reconocimiento a la tutora Ana Tomás Miralles por su labor en dar forma a este proyecto y en orientarnos en la metodología a seguir.

El presente trabajo intenta hacer un puente entre las ideas desarrolladas por otras disciplinas aplicándolas concretamente al campo del comisariado de exposiciones.

2. INTRODUCCION

En 2010, surge la idea de proponer a los 50 más importantes aeropuertos y 30 puertos europeos un proyecto cultural artístico que da lugar a un encuentro de los usuarios de estos aeropuertos y puertos con el arte y la cultura, ocupando un sugerente espacio en las inmensas salas de los aeropuertos y puertos. Un espacio de exposición de acceso diario y gratuito a miles de visitantes.

Como aplicación práctica de este proyecto hemos elaborado una propuesta de proyecto cultural artístico en el Aeropuerto de Valencia para el año 2012

Las exposiciones intentan romper nuestra mirada rutinaria, provocando una pequeña parada en el trayecto con una llamada de atención. Por eso nos parece importante ofrecer propuestas de carácter muy variado que generen curiosidad en los viajeros y cubran las expectativas de los visitantes.

2.1. Motivación

“*Destino fluido*” es un proyecto que responde fundamentalmente a una necesidad en los aeropuertos y puertos europeos y a un interés personal de ejercer nuestros conocimientos artísticos y nuestra preparación en coordinación de proyectos.

2.2 Objetivos

Objetivos Generales

- El objetivo principal del proyecto cultural artístico es fomentar la difusión y aproximación del arte al ciudadano común. Permite el acceso a todos los ciudadanos a las obras y experiencias artísticas, creando unas condiciones idóneas para que se produzca un diálogo y un puente de comunicación entre los visitantes y el arte.
- La transición de la imagen impersonal, de NO LUGAR, que se tiene sobre el aeropuerto, hacia una imagen abierta y social a favor del público viajante.

Objetivos específicos

- Crear un proyecto cultural artístico con creaciones contemporáneas de primer nivel, dentro de una programación abierta y plural, con rigor en los contenidos y calidad artística, con exposiciones de muy variado carácter, buscando ampliar la oferta cultural, que aporte novedad y calidad al panorama artístico de la ciudad.
- Crear puentes de comunicación entre lugares, países, culturas, continentes, y por “ende”: puentes de comunicación artística, espacios de libre circulación y observación sin cortapisas de tiempo ni horarios.
- Aportar un valor añadido al espacio construido, captando la atención de los visitantes y dotándolo de versatilidad a la hora de utilizarlo y ocuparlo. Hacerlo polivalente y adaptable a las necesidades: instalaciones, pinturas, esculturas, dibujos, animaciones y nuevas tecnologías.

2.3 Metodología

La presente investigación ha sido iniciada con la recopilación y análisis de la situación actual, de textos argumentativos, críticas de arte y ensayos filosóficos, a través de las que se reflexiona, desde la práctica curatorial y arte digital, sobre su recepción en el contexto actual tanto

artístico como social, así como sobre su diálogo con contextos históricos anteriores.

Se ha podido acceder tanto al material didáctico como a ediciones especializadas, revistas, y páginas de internet.

El proceso de trabajo ha combinado la recopilación y asimilación de dicha información referencial con el proceso práctico de preparación del proyecto- programa cultural artístico para el Aeropuerto de Valencia.

Así, el proyecto ha sido desarrollado teóricamente y prácticamente de forma paralela, desembarcando en un proceso de trabajo permeable, de referencias cruzadas en el campo sociológico, fenomenológico, filosófico, y con la crítica artística y la experiencia procesual, tanto personal como de conocimiento del trabajo de otros comisarios y de las obras de otros artistas.

2.4. Estructura del Proyecto

Este trabajo se estructura en tres bloques principales:

En el primer bloque se expone el contexto teórico y práctico que ofrece herramientas para llevar a cabo el acercamiento a la obra que se expone en “Destino fluido”.

Para ello en el segundo bloque se define el contexto artístico actual que constituye el marco contemporáneo del proyecto propuesto.

Igualmente se determina un contexto de referencias filosóficas y artísticas que ubican el proyecto en un entorno referencial específico con el que se dialoga.

En el tercer bloque se presenta el desarrollo del proyecto cultural artístico con el tema “*Destino Fluido*” para el Aeropuerto de Valencia. En el cual se incluyen y describen las fases del proyecto, desde el brote de la idea hasta la documentación final: estudio del espacio arquitectónico a través de los planos disponibles de la salas, estudios de posible distribución de las obras, metodología de instalaciones de las obras en el espacio y la creación de un nuevo espacio expositivo.

Además se lleva a cabo una presentación individualizada de espacio que es adecuado para la exposición de obras, así como su descripción técnica y una planificación del desarrollo de las actividades para el año 2012.

El bloque se concluye con un análisis de las posibles situaciones prácticas, los riesgos en la aplicación y medidas para resolver estas situaciones del proyecto *Destino Fluido*.

Se analiza la interacción y respuesta del espectador al espacio propuesto por las obras y la posible generación de una alternativa a la percepción de dicho espacio, originada por las características formales y conceptuales de los trabajos y la aplicación del proyecto cultural artístico en otros aeropuertos, teniendo en cuenta las características de cada uno.

3. DE LOS “NO-LUGARES” A LOS “LUGARES”

¿De dónde eres? Es la pregunta que oímos cada día.

Saber quiénes somos, en dónde estamos y nuestro destino, son reflexiones cotidianas y respuestas que nos encaminan al sentimiento de pertenencia, identidad y arraigo.

Comenzaremos recordando el texto de Mark Augé, “*Los no-lugares. Espacios del anonimato*”¹ y a la forma de analogía con el universo, hablaremos del cuerpo común como espacio, un territorio en el cual los órganos tienen autonomía. Existen zonas del cuerpo humano, y elementos tiempo-espacio, como seres temporales, y el cuerpo es nuestra medida espacial, refiriéndonos a una masa tangible, aunque el espacio que ocupamos ontológicamente no tiene límites en el cuerpo.

Ahora bien, entendiendo quiénes somos y que existimos primero dentro de nuestro cuerpo, pensaremos en nuestro hogar o nuestro territorio, un sitio al que nosotros dotamos de una cualidad de arraigo porque hemos vivido inmersos en él, una serie de experiencias que nos dan identidad, es nuestro lugar. Un paisaje que siendo local se convierte en un refugio, por lo cual igualmente se convierte de un paisaje local a un paisaje social. Aquí entendemos, que nuestro objeto de estudio va más allá de la geografía y está inmerso en una problemática de situaciones de vida e identidades que se han forjado a base de experiencias.

¹ Augé, Marc, *Los no-lugares. Espacios del anonimato*, Gedisa, Barcelona, 1993

Entendemos el lugar desde dos perspectivas básicas, la Geométrica euclidiana (puntos, líneas, distancias) y la hegeliana o idealista (geografía urbana, de acuerdo a su economía, rasgos culturales, visión crítica)², sin embargo desde la esfera de la geografía humanística tenemos también a la naturalista, que se funda en enfoques ecologistas y ambientalistas.

La palabra Globalización, término que explica Roland Robertson³ en su análisis (desde el terreno sociológico) de dicha palabra, nos ubica en tiempo y momento socio-histórico. En el postmodernismo se produce una revolución en las estructuras de las ciencias sociales, particularmente hablando, del concepto "lugar"⁴ dentro del ámbito económico, político y sociológico.

¿De dónde soy? ¿Tengo Patria?

El concepto de patria presupone un ser. El núcleo del hogar lo conforma un lugar fijo, esto es la casa, el sentirse en casa, la expresión máxima de un sentimiento de protección. Domina la necesidad psíquica de ser protegido y de compartir algo en común. "Hogar" al igual que "patria" e "idioma materno" no es una expresión objetiva sobre la procedencia, más bien es una expresión emocional. En el ámbito natal uno ha llegado a ser lo que es mediante la pertenencia a una familia, a una clase social, estrato social, ámbito, religión, tradición, dialecto y a un paisaje.

Un poco diferente es la situación de aquellos que han ido creciendo en un mundo cada vez más uniformado, haciéndose esto visible, por ejemplo, en las casas prefabricadas como consecuencia de la actual estandarización industrial. Pero también provoca una creciente uniformidad la excesiva movilidad y cambio de hábitat de nuestra sociedad: a los sitios

² Muñoz Montaña , Jorge Luis "Anotaciones sobre el Sistema Hegeliano: Idea, desenvolvimiento y libertad", Revista Académica e Institucional de la UCPR No. 67, 2003 p. 64-74

³ Roland Robertson es un sociólogo y teórico de la globalización, que da clases en la Universidad de Aberdeen en Escocia, Reino Unido. Principales obras de Robertson son la globalización: *La teoría social y la cultura global* (1992) y *Las modernidades globales* (1995). Fue el primer sociólogo de definir el término globalización (como "la compresión del mundo y la intensificación de la conciencia del mundo en su conjunto").

⁴ Concepto definido de Augé, Marc, en su libro *Los no-lugares. Espacios del anonimato*, Gedisa, Barcelona, 1993

provisionales, lugares de tránsito improviso, Augé les ha llamado "no-lugares"(non-lieux). Por todo el mundo se parecen estos conjuntos de centros comerciales, grifos de gasolina, mercados para la construcción, "parques industriales", kioscos callejeros, lavados automáticos para automóviles, tiendas de fastfood, y burdeles; y en las ciudades: las grandes tiendas, supermercados, cadenas de restaurantes y de hoteles, aeropuertos...etc. Es, por último, la radical comercialización de todos los espacios vitales lo que aplanan las diferencias que han existido y nivela todo sitio y paisaje.

Dando un giro en ésta reflexión, ahora hacia el terreno del arte, retomaremos el concepto de "lugar", pero ahora para analizar el sitio en dónde el artista emplaza sus propuestas y la relación de éstas en un terreno social y subjetivo con el entorno.

El contexto cultural contemporáneo ofrece al artista una variedad sorprendente de posibilidades. Desde la disolución de los límites disciplinares que le permiten transitar por todas las ramas del arte, la transformación de objetos utilitarios en obras, propuestas multimedia, instalaciones, intervenciones urbanas, performances hasta el net art, el arte genético y el arte transgénico, entre otros, la producción artística se halla ante un horizonte multidimensional que configura desde el arte una réplica frente al carácter igualmente complejo de la sociedades de masas.

Las últimas tendencias han expuesto la inviabilidad de las categorías artísticas del llamado arte tradicional, después de la primera radicalización en las vanguardias, con el estandarte del concepto hegeliano "muerte del arte" se presentaron propuestas artísticas que discrepaban de la concepción clásica de lo bello y lo artístico.

Las vanguardias que brotaron con fuerza en Europa y Estados Unidos en la segunda mitad del siglo pasado, son el resultado de la conmoción y desencanto humano después de un fuerte periodo de guerras y desajustes, que trajeron como consecuencia una radicalización más aguda del concepto y una postura que llevó a los creadores hasta los límites con respecto al uso de las técnicas, los materiales y los soportes para sus piezas.

Desde el punto de vista sociológico, el arte actualmente ha dividido al espectador en dos grupos, los que comprenden y son capaces de hacer

lecturas contextuales de las obras (los mismos artistas, los curadores, los especialistas) y el resto de la gran masa, que son los que no lo comprenden y en la mayoría de los casos no tienen una empatía o reacción ante el arte.

Los artistas que han funcionado y algunos que aún funcionan dentro del sistema institucional del arte, dependerán de su público especializado y fiel, en tanto la producción del artista siga vigentemente avalada por las reglas de mercado y marketing que regulan el comercio en el terreno de las galerías. En consecuencia, la crítica de arte perderá progresivamente su originaria función mediadora, para convertirse en un poderoso ente publicitario, lo cual, nos aleja cada día más del artista comprometido política y socialmente.

Para poder conjugar el papel del artista contemporáneo, tendríamos que evitar el funcionamiento de las instituciones que históricamente han validado las obras de arte, para contextualizar las obras fuera de los parámetros preestablecidos en la historia, así, no estamos hablando de que la obra es si solo se encuentra en un museo o galería, tendríamos que reentender su espacialidad física, sin embargo, es necesario un análisis más profundo, para no quedarnos en el terreno de lo formal, ni de lo estético, reencontrar los motivos artísticos.

Las vanguardias anteriores a la Segunda Guerra Mundial rompieron con la división de las artes, específicamente en tanto a la pintura y a la escultura. Douglas Crimp, menciona que *“la especificidad espacial fue introducida en el arte contemporáneo por el minimalismo a mediados de los 60, cuestionando el idealismo intrínseco de la escultura moderna, y se abrió una nueva forma de relación”*⁵, además de obra y espectador, ahora era importante el lugar a través de una reorientación de la experiencia perceptual del arte.

⁵ CRIMP, DOUGLAS Redefining Site Specificity" (1992), incluido en *On the Museum's Ruins*, MIT, Cambridge Mass., 1993, p. 155. Traducción de Tatiana Rosoga

Al defender al arte de su devenir en la “*desintegración de la cultura en objetos de consumo*”⁶, Richard Serra se propuso a través del minimalismo, intervenir en diversos espacios, dentro y fuera del museo, con objetos de gran formato, contruidos en materiales escultóricos pero con acabados no convencionales, evitó la depuración técnica clásica, una obra que no podía participar fácilmente en el comercio y su circulación no era un fin, ya que inmersa en el ámbito público, instalada en un sitio específico, su cometido era participar como parte de ese “lugar”.

El aeropuerto es un espacio sin identidad, sin relación y sin historia (es un “no-lugar”) pero con un poco de observación veremos como al mismo tiempo reúne estas tres características mediante las experiencias que han vivido diversas personas en el (lugar). Así pues, la denominación de lugar o “no-lugar” es una decisión más compleja de lo que a simple vista nos pueda parecer.

En su libro *Los no-lugares. Espacios del Marc Augé*, profesor de antropología y etnología de l'Ecole des Hautes Études en Science Sociales de París escribe:

*'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*⁷.

En su ensayo Augé va a acercarse a la experiencia de la soledad en el mundo postmoderno y a la paradoja de la incomunicación en la era de las telecomunicaciones.

Todos, también, hemos estado solos en algún aeropuerto, en esa terminal de una indeterminados flujos que se mueven y se mezclan en todas direcciones. Aquí en esa situación de tránsito tan propio de los “no-lugares”, *“se experimentan ciertos estados de gracia posmodernos como el del viaje,*

⁶ Walter Benjamín, "Eduard Fuchs, coleccionista e historiador", en *Discursos interrumpidos I: Filosofía del arte y de la historia*, Taurus, Madrid, 1973, p.360

⁷ Augé, Marc, *Los no-lugares. Espacios del anonimato*, Gedisa, Barcelona, 1993, p. 83

cuando en lugar de estar, nos deslizamos, transcurrimos, sin afincar nuestra identidad ni tener que comprometernos más allá de dos horas”⁸

Pero ¿qué es un “no-lugar”?

Es un espacio propiamente contemporáneo de confluencia anónima.

Es un espacio de espera en tránsito en el que no es posible entablar diálogos breves y en el que a menudo todo lo que vincula a dos individuos es un fugaz cruce de miradas.

Un “no-lugar” es aquel en que se comparte un espacio y se viven encuentros anónimos que quizá jamás vuelvan a repetirse.

Un “no-lugar” puede ser un aeropuerto, una sala de espera de un hospital, una autopista, un cajero automático, un club de vacaciones, un hipermercado, un foro virtual, los medios de transporte habitual o la casilla de comentarios de un blog.

Un “no-lugar” convierte a la persona en un solo elemento de conjuntos que se forman y deshacen al azar.

Un “no-lugar” es simbólico de la condición humana actual.

Un “no-lugar” libera a quien lo accede de sus determinaciones habituales, le permite ser otra persona (ser sólo pasajero, cliente, turista, visitante de una exposición). Actuar como otra persona. Comportarse con desinhibición como si fuera otra persona e incluso violar ciertas reglas amparada por ese período de anonimato.

Los “no-lugares” están llenos de textos, de señales, de folletos, de marcas que hacen relativamente innecesaria una relación estrecha entre las personas. Éstas dialogan con los textos que hacen el “no-lugar”, o con máquinas que dan indicaciones precisas y explícitas. Esos textos-paisaje son productores de soledad porque se dirigen a millones de potenciales lectores, sin dirigirse a ninguno en particular.

En un “no-lugar” se mantienen contactos despersonalizados. Todo lo que da sentido a la vida cotidiana (imágenes, imaginario, nombres, apodos, presencia) está ausente de un “no-lugar” o está masificado. La masificación es una forma de ausencia.

⁸ Vásquez Rocca, Adolfo. Artículo “El vértigo de la sobremodernidad: turismo etnográfico y ciudades del anonimato”, En REVISTA DE HUMANIDADES, Nº 22, 2007, pp. 211

Un “no-lugar” es aquel espacio común y a la vez anónimo de la vida cotidiana en el que es posible actuar como si fuéramos otros. En un “no-lugar”, la ficción puede rellenar la cada vez más generalizada ausencia de sentido. Dos soledades establecen contacto visual, intentan averiguar –si es que consiguen, por un instante, superar la barrera de la indiferencia- qué piensa o siente la otra. Esa tentativa de saber quién es la otra en absoluto anonimato constituye una poderosa forma de ficción efímera. El aumento espectacular del número de “no-lugares” y del tiempo en que permanecemos en ellos, ha perturbado los límites entre realidad y ficción hasta el punto que llegamos a confundirlas.

Para que la identidad personal y social pueda formarse, es necesario que exista una relación de interdependencia equilibrada entre memoria y olvido. Vamos siendo (y cambiando esa identidad) en función de la relación más o menos profunda que mantenemos con la realidad, con los otros, con las cosas que vamos haciendo nuestras y perdiendo alternativamente. Un “no-lugar” es un espacio en el que reina el olvido porque lo transitamos en condiciones de rutina y automatismo, sin que realmente nos influya. Conocemos el “no-lugar”, pero tendemos a olvidar lo que decimos, lo que hacemos, lo que vivimos en él y nos resulta difícil recordar rostros a los que no podemos poner nombre. Los contactos anónimos rara vez forman recuerdo. Un “no-lugar” está marcado por la brevedad del tiempo y porque estamos siempre llegando o yéndonos de él. No echamos raíz (memoria, identidad, apego).

Un “no-lugar” es neutro, frío, no propicia la creación de símbolos ni de sentido. En un “no-lugar” no tenemos una voz propia. Somos cualquiera dentro de una multitud. Somos semejantes, pero no íntimos. La ficción se nutre de la transformación imaginaria de la realidad. En un “no-lugar” la realidad reproduce miles de anónimas ficciones.

Somos la suma de relaciones presentes y pasadas. En un “no-lugar”, cuando establecemos algún tipo de contacto de cercanía, tendemos a hacerlo de un modo más o menos ficticio, amparados en el anonimato y a menudo disfrazados de nuestra antítesis. Contamos historias, pero no dejamos huella porque para construir algo, es preciso habitar.

Un “no-lugar” es una especie de borrosa identidad compartida.

En un “no-lugar” estamos 'fuera de lugar'.

Un “no-lugar” es un terreno estéril para la creación, superpoblado de mensajes carentes de significado afectivo y vaciados de símbolos que puedan dar lugar a la formación de identidad, un espacio que vivimos, pero no sentimos como algo propio. El “no-lugar” es el espacio que atravesamos para ir de un lugar a otro lugar. El problema moderno es que hay cada vez más “no-lugares” y pasamos en ellos mucho más tiempo que en los “sí-lugares”. Una tienda de ultramarinos es un “sí-lugar”, un hipermercado es un “no-lugar”.

En un “no-lugar” casi todo es rápido y efímero.

Un “no-lugar” puede ser un espacio de transitoriedad crítica, como un campo de refugiados. Un “no-lugar” es un espacio en el que si se llegan a crear sentido, símbolo o identidad, lo hacen precaria y temporalmente.

En un “no-lugar” tendemos a vaciar temporalmente nuestra individualidad habitual. Pasamos durante un tiempo muerto a comportarnos como espectadores. En un “no-lugar” rara vez sentimos la necesidad de ser creativos.

Al mismo tiempo *“El espacio se constituye a través de interrelaciones, desde lo inmenso de lo global hasta las formas de la intimidad, es lo que nos abre a un plexo, a una esfera donde coexisten múltiples trayectorias”*⁹

Estas interrelaciones permiten al hombre de estar abierto al mundo, de construir espacios que a su vez lo constituyen a él. La relación hombre y espacio se determina interacciones potenciales; *“el espacio nunca puede quedar clausurado sobre sí mismo, nunca puede agotar de modo simultáneo completo todas las interconexiones”*¹⁰

3.1 El aeropuerto como “no-lugar”

El aeropuerto es un espacio enorme, con multitud de señales, puertas, pasillos, restaurantes, es la síntesis perfecta de una ciudad.

⁹ Vázquez Rocca, Adolfo. Artículo “El vértigo de la sobremodernidad: turismo etnográfico y ciudades del anonimato, En REVISTA DE HUMANIDADES, Nº 22, 2007, pp. 223

¹⁰ ibídem

No solo vemos ese carácter urbano por la configuración del aeropuerto, sino también por las actitudes de las personas que lo viven: al igual que en una ciudad, en el aeropuerto se respira un aire de nerviosismo y estrés constante, donde el tiempo se convierte en máximo referente. Además al caminar por el aeropuerto notamos como las personas no se miran, no se registran, todos caminan ciegos hacia su objetivo, que podría ser llegar al banco para hacer una transferencia o, en nuestro caso, llegar a la puerta de embarque lo antes posible.

Como decíamos las señales, los letreros e incluso los reclamos publicitarios tienen una enorme presencia en todos los rincones del aeropuerto, lo que nos remite no sólo a la ciudad sino también a las carreteras y autopistas.

“Área definida de tierra destinada, total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves de distintos tipos con llegadas y salidas nacionales e internacionales”¹¹

Esto es lo que nos encontramos si buscamos el término aeropuerto en la RAE.

Sin embargo creemos que esta palabra define algo mucho mayor que eso. El aeropuerto es un microcosmos del mundo, pasearse por el aeropuerto es pasearse por la vida. En él nos encontramos personas de enorme diversidad de lenguas, orígenes, posiciones y trayectorias sociales realizando diferentes actividades e interactuando entre sí.

3.2 El aeropuerto como “lugar”

El aeropuerto no es solo un espacio de paso de viajeros, un espacio estresante y frío, sino que también es, al mismo tiempo, un espacio donde se pueden ver condensadas todas las emociones humanas desde el cansancio hasta la ilusión y desde la tristeza hasta la alegría. Es por esto que el aeropuerto puede considerarse un microcosmos de la vida, ya que basta con pasearse por él para convertirnos en espectadores directos del

¹¹ Real Academia española “Diccionario de la Lengua Española” Vigésima segunda edición

enorme abanico de emociones que siente el ser humano a lo largo de su vida.

Según Marc Auge, el término “lugar” se entiende por un espacio donde se puede leer la identidad, la relación y la historia, por lo que decidió llamar “no-lugar” a los espacios donde esa lectura no era posible, pero los límites entre “lugar” y “no-lugar” son muy difusos. Un aeropuerto podría considerarse “no-lugar”. Igual que un supermercado o una gasolinera, entre muchos otros ejemplos. En el aeropuerto hay conflictos en que los actores movilizan estrategias para conseguir sus objetivos.

Un edificio podría ser considerado un lugar. Pero en unas ciudades cada vez más pobladas, con edificios altos y pisos pequeños, donde vivimos pegados a nuestros vecinos, a los que oímos a través de las paredes, vemos en los ascensores y compartimos muchos pequeños detalles con ellos, aunque muchas veces sin darnos cuenta. Estas relaciones vecinales son cada vez más vagas. No conocemos a nuestros vecinos, y nos parece gente muy ajena a nosotros que viven en nuestro edificio o en nuestra calle, y no reparamos en prestarles mayor atención.

La globalización neoliberal ha traído consigo la creación de nuevos espacios de relación, ocio y de trabajo. Para dar soporte al consumo de masas existen las Grandes Superficies. Para articular movimientos económicos aparecen los Bancos y las Bolsas. Las empresas son el lugar donde se gestiona la propiedad privada. Y el flujo de viajeros a lo largo y ancho del mundo se tramita a través de aeropuertos.

Todos estos sitios tienen en común su completa independencia de la región que los aloja. Iluminación artificial, colores vistosos pero fríos, cierta masificación relativamente administrada, frías voces que a través de los altavoces ordenan, recomiendan, advierten. Sus operarios van vestidos de chaqueta. Para todo existe traducción al inglés. La autoridad está por todas partes, en forma de uniformados agentes de seguridad privada que pululan a lo largo y ancho con total impunidad.

¿Son "no-lugares", una aberración de la globalización mal interpretada?

Quizás de estos "no-lugares" las Grandes Superficies sean las que resumen mejor el intento de abstracción cultural que la globalización neoliberal pretende. Pero no son las únicas. Tal vez por estar más al margen de la vida cotidiana, los aeropuertos han pasado desapercibidos por los críticos de la Sociedad del Consumo. Pero son una parte fundamental: están en casi todas las ciudades de tamaño medio y grande, y por ellos fluyen miles de personas y toneladas de mercancías.

No hay un aeropuerto distinto a otro. Sólo más pequeños o más grandes. Enormes salas con refrigeración artificial alojan las distintas zonas de tráfico de viajeros: llegadas, salidas, recogida de maletas, salas de espera, puestos de facturación. Y detrás, toda esa infraestructura ajena a los pasajeros pero que nunca duerme: salas de clasificación de maletas, talleres, torres de control, oficinas de seguridad, zonas de relax para la tripulación de los aviones, y un largo etcétera.

Todo es frío y subtulado al inglés, cuando no es este el idioma que predomina. El viajero se siente ínfimo, incomprendido e incapaz de comprender. Se ordena mucho (casi todo el tiempo), pero se ignora la opinión del usuario.

Lo primero que toca es facturar las maletas, probablemente el último reducto de humanidad que uno puede encontrar en estos lugares. Y eso si no te increpan por llevar sobrepeso. Las colas son largas y las esperas infinitas. A continuación llega el momento de pasar a la sala de espera, previo paso por control de equipajes de mano y de pasaportes, nuevamente colas largas.

En los aeropuertos los ciudadanos pródigos son los que siguen la estética que impone el Pensamiento Único: hombres enchaquetados, jóvenes con ropa de moda. Porque eso es lo que se vende aquí. Las salas de espera reproducen parcialmente los esquemas de las Grandes

Superficies. Es un lugar en el que hay que pasar en promedio una o dos horas, y del que no se puede escapar. La única alternativa a las incómodas butacas (que están hechas de forma que nadie pueda recostarse) es pasar el tiempo en la amplísima oferta de tiendas y bares, (consumiendo, a ser posible). Y libre de impuestos, claro, como principal atractivo. En todos los aeropuertos podemos encontrar esencialmente lo mismo: tiendas de libros, de recuerdos, de chocolatinas, boutiques de ropa (en general ropa cara), tiendas de maletas, cafeterías express y restaurantes de comida rápida.

En muchos casos, el tiempo dedicado a viajar es lo de menos, porque primero hay que llegar al aeropuerto (dos o tres horas antes), y una vez en el lugar de destino, recoger la maleta y pasar por todos los controles de salida

Como todos los “no-lugares”, los aeropuertos albergan múltiples contradicciones.

Los aeropuertos, al igual que las grandes superficies, participan activamente en la reordenación territorial de una ciudad. Su superficie necesita la destrucción completa de un entorno extensísimo. Las condiciones geográficas y climatológicas especiales que requiere anteponen su construcción a otros criterios como el impacto medioambiental o la calidad de vida de la población de los entornos, que se ve sometida a condiciones acústicas deplorables. Como si de un producto tecnológico se tratase, en cuanto se construye un aeropuerto en seguida se queda desfasado, pues se aumenta la oferta de vuelos y el volumen de mercancías y viajeros aumenta rápidamente. Además, el entorno de un aeropuerto no podría ser más desolador: autopistas (de peaje), campos desolados, enormes parkings para albergar los coches de los viajeros, los taxis, los coches de alquiler, pero al mismo tiempo el aeropuerto es una puerta de entrada en la ciudad.

4. EL ARTE EN “SITE SPECIFIC”

“Site-specific art” o “Arte in Situ” denomina una obra de arte creada para existir en un determinado lugar.

El término "site-specific" sigue siendo controvertido porque hay disensiones en cuanto al trabajo realizado, es específicamente para el sitio: por ejemplo, una escultura de arte público, tales como obras de Richard Serra o el Ángel de Gormley del Norte o en el Trafalgar Square, o para el trabajo realizado en la respuesta y el encuentro con un sitio. ¿El término es aplicable a ambos? ¹² Esto puede parecer un punto de semántica, pero el resultado en las obras de arte es profundamente diferente.

"Si reduces la escultura al formato plano de la fotografía, sólo te quedas con un residuo de lo que te interesa. Estás negando la experiencia temporal de la obra. No sólo estás reduciendo la escultura a una escala diferente para ser consumida, estás negando también el contenido real de la obra. Con la mayoría de la escultura, al menos, la experiencia de la obra es inseparable del lugar en que reside la obra. Al margen de dicha condición, toda experiencia de la obra es un espejismo.

¹² La especificidad de sitio como el arte público se explora exhaustivamente tanto en Suderburg, Erika (Ed). *Espacio, sitio de intervención: El arte de instalación situar*, y Kwon, Miwon. *Un lugar tras otro: site-specific y la identidad de ubicación*. Desafortunadamente, ambos escritores se centran principalmente en ejemplos americanos y por lo tanto se pierda el tema de la interacción con la historia, que es un tema que más interesa a los artistas europeos

*Pero podría ocurrir que la gente quisiera consumir la escultura del modo en que consumen la pintura: a través de fotografías. La mayoría de los fotógrafos toman inspiración de la publicidad, donde la prioridad está en lograr un alto contenido de imagen para una fácil lectura gestáltica. **A mí me interesa la experiencia de la escultura en el lugar en que reside***¹³

Sin embargo, en su análisis sobre la redefinición de la especificidad espacial, Douglas Crimp, nos muestra una serie de opiniones diversas sobre qué hacer con *Tilted Arc* (obra de Serra), y la incompreensión y rechazo del público, gobiernos, empresas, es decir de la mayoría de la gente que era parte de esa espacialidad en que fue emplazada la obra, versus, la crítica especializada en arte y cultura, que con dolor al final, tendría que asumir las consecuencias de los conflictos que aún genera la ruptura con las formas de representación clásicas y por ende, la desaprobación de los grupos conservadores.

Desafiante de la autoridad institucional del arte, existe un momento en el que víctima de las vicisitudes provocadas por la clase política y mediadora que ejerce influencia sobre el público, la obra de Serra es expulsada de su "sitio específico" con lo cual la obra tendría que ser destruida porque ya no existe.

En una contradicción con sus fundamentos para la creación y sus modos de participar y defender la obra, Serra se confronta ya no solo con las instituciones, si no con el público y en algún momento, culpa a la sociedad de ser incapaz de entender y/o permitirse cohabitar con el arte contemporáneo, reconociendo la barrera virtual, que es más poderosa que cualquier muro de un museo, y es la educación cultural, (que posibilitaría ser susceptibles a la conmoción a través de la sensibilidad artística), y que no ha sido una prioridad en el contexto actual mundial, que por tanto, imposibilita a

¹³Richard Serra, "*Extended Notes from Sight Point Road*", Richard Serra: Recent Sculpture in Europe 1977-1985, Galerie m, Bochum, 1985, p. 15

la mayoría del público de entender la concepción de, por lo menos, la nueva categoría estética de “lo interesante” en el arte contemporáneo.

La eficacia de la obra de Serra está en continuo análisis para su papel en la historia, lo importante creo, es pensar en la idea que defiende Serra “*la experiencia de la escultura en el lugar en que reside*”, sin hablar de monumentos, definitivos, que existieron antes que el espectador y que le sobrevivirán, defendiendo la idea por encima de la técnica y/o los acabados, el concepto y la especificidad social del lugar, permitiendo que la pieza cumpla sus funciones, y se oxide, muera, evolucione o involucione en su sitio específico, en la esfera en que está contenido, donde comparte lugar con la naturaleza, y con el hombre y todas sus complejas maneras de existir.

Nos interesa más la situación del encuentro con el sitio que se produce cuando el artista se dedica a la investigación del sitio, como parte del proceso en la toma de la obra. La investigación tendrá en cuenta la geografía de la localidad, la topografía, la comunidad (local, histórica y global), historia (local, nacional y privada). Estos pueden ser considerados como "open source" - abierta a la utilización por cualquier persona y a su interpretación. Este proceso tiene una relación directa con las obras realizadas, en términos de forma, materiales, concepto, etc. Por supuesto, los artistas, como cualquier otro, responden a estas "materias primas" de manera individual.

Los artistas deben tener cuidado con el uso social del lugar y no idealizar inmediatamente, sino considerar ese uso social del sitio como una narrativa continua al cual pertenece.

La transformación de los espacios en el tiempo relacionado con el "uso social", cuyo aspecto no sólo considera el sitio, pero conecta el local y la población en el tiempo. Aquí una investigación sobre la historia del sitio y la interacción con la población local puede ser muy valiosa. Aquí el artista tiene una oportunidad de llevar a la profundidad real el proyecto y recolectar historias, rumores, leyendas y otros datos acerca del mismo a nivel regional en el pasado y el presente.

Arte "como arte", un aspecto muy importante es la cuestión de cómo juzgar el arte in situ "como arte". El arte in situ tiene ciertos aspectos que no

se aplican en el arte que se encuentra en la galería o en el museo y uno de estos es la accesibilidad.

Si, como hemos dicho, uno de los propósitos de trabajar responsablemente "in situ" es "abrir" al público el arte más allá de las costumbres de las galerías, es posible lograr una verdadera audiencia genuinamente mixta, dado que la razón de la burguesía de las instituciones de arte es crear y preservar a las élites.

Como se ha indicado anteriormente el arte "in situ" es "incluido" en el arte (en contraposición a la "comunidad" de arte), y depende del desarrollo de una práctica profesional de arte, por lo que es importante para los artistas a ser juzgado por sus pares y críticos sobre la base de su trabajo. En la mayoría de los casos los trabajos realizados para un sitio particular deben su existencia sólo en relación con el sitio y al moverse pierden el significado de base y en esto consta el carácter efímero del trabajo.

En muchos casos el trabajo de la "vida" sólo existe para la duración de la exposición. Esto es particularmente cierto de los trabajos hechos con materiales directamente relacionados con el sitio (por ejemplo, materiales de desechos encontrados en el sitio). Como señala Miwon Kwon, *"la definición de "site-specificity" se está reconfigurando a entender que no la permanencia o la inmovilidad de una obra (como en los proyectos de arte escultórico y o de Land Art), determinan sus características de Arte "in Situ" por su impermanencia y la fugacidad"*¹⁴

El artista se interesa por lo que está sucediendo, lo que ha sucedido, en el lugar. Trabajar de esta manera implica cuestionar, posiblemente, el rechazo, la ironía y lo "cool" relativismo de ciertas cepas del arte contemporáneo. El artista no puede evitar entrar en contacto con las realidades sociales, económicas y culturales durante el curso del proceso creativo. "Arte in situ" no es necesariamente hacer ningún comentario directo o "diciendo" al público qué pensar, sino que los invita a comprometerse con la relación real entre el lugar y el trabajo, y les invita a sacar sus propias conclusiones.

¹⁴ Kwon, Miwon - *One Place after Another: Notes on Site Specificity* October, Vol. 80. (Spring, 1997) p.4

5. ARTPORT - El Arte en el Aeropuerto.

El fenómeno ARTPORT

Durante casi dos décadas, en los aeropuertos de todo el mundo se ha mostrado el arte contemporáneo con diferentes respuestas de la opinión pública.

Muchos aeropuertos de Estados Unidos han iniciado programas de arte que se han convertido en un verdadero fenómeno conocido como ARTPORT.

Ann Markusen, un economista de la Universidad de Minesota ha estudiado los efectos de arte en Economía y ha evidenciado el importante papel de las artes en la creación de comunidades sostenibles de habitantes, mencionando las contribuciones duraderas de las artes visuales, promoviendo las comunidades viables económicamente.

Los programas de arte de diferentes aeropuertos del mundo tienen muchos niveles, desde piezas de exposición permanente y rotaciones de exposiciones temporales hasta galerías de arte.

Como dice Eric Potts, director en Aeropuerto de Huston, “el aeropuerto tiene más objetivos que un simple operador de transporte y entre estos la creación de un ambiente menos estresante y que permite al visitante conocer la cultura local y la región”.

"We think our program here at the airports accomplishes many goals including creating a warmer less stressful environment, building our reputation, community outreach and involvement, educating visitors about our region and showcasing the culture," says Eric Potts, interim director of the Houston Airport System".¹⁵



Ilustración 1 - George Bush International Airport, Huston, EEUU

Esculturas, instalaciones, mosaicos, arte mural, todos muestran creatividad y adaptabilidad al espacio para lo cual han sido creados.

¹⁵ "Creemos que nuestro programa aquí en el aeropuerto cumple muchos objetivos como la creación de un ambiente más cálido y menos estresante, la construcción de nuestra reputación, alcance comunitario y la participación, enseñar a los visitantes nuestra región y mostrar la nuestra cultura", dice Eric Potts, director interino del Sistema Aeroportuario de Houston "<http://www.fly2houston.com/0/3917015/0/0/>, 8 agosto 2011,.

“Why would we want to look at sterile walls, steel and glass only... so you come in and you see something that humanizes the airport,” Ingersoll says. “Creation of man is brought in and shared with other people. It is something that man has tried to do throughout history, create beauty, create thought, provoke thought, and that’s where our art comes in”. Art administrator for the Houston Airport System.¹⁶

Recordemos sólo algunos ejemplos. El “Art Map” del aeropuerto de Seattle, que ha hecho de los grandes espacios dedicados al vuelo una gran sala de exposiciones, o Logan International Airport di Boston, donde Christopher Janney ha cambiado la luz de las ventanas en cada terminal con paneles que se han convertido en parte de un proyecto interactivo de arte público de la ciudad para el aeropuerto.



Ilustración 2 - Christopher Janney, Boston Airport, EEUU

Cada aeropuerto ha definido su estrategia en materia de arte: que se llama “*The Airport Public Art Master Plan*” como en el del aeropuerto de San José en California, o *The Art at the Airport Policy* en el aeropuerto

¹⁶ “¿Por qué queremos ver en las paredes estériles, acero y vidrio sólo ... así entras y ves algo que humaniza el aeropuerto”, dice Ingersoll. “La creación del hombre expuesta y compartida con otras personas es algo que el hombre ha tratado de hacer a lo largo de la historia, crear belleza, crear pensamiento, provocar el pensamiento, y ahí es donde entra en juego nuestro arte”. El administrador de arte del Sistema Aeroportuario de Houston.

australiano Victoria o simplemente *Art Program* como en el aeropuerto Hartsfield-Jackson, Atlanta pero todos tienen como un denominador común la preocupación para humanizar el espacio, transformándolo en un ambiente atractivo.

En Europa, el Aeropuerto Internacional de Copenhague es uno de los únicos aeropuertos europeos internacionales que ha hecho un gran esfuerzo en mejorar su arquitectura con obras de arte, tales, que cuidadosamente escogidas y colocadas, con las obras de arte contemporáneo y la escultura, en conjunto comprenden una colección de arte que incluye algunos de los mejores artistas daneses como Vilhelm Lauritzen, Jørn Larsen and Lin Utzon



Ilustración 4 - Obra del pintor Frans Widerberg, Norway
Y del artista de vidrio Per Steen Hebsgaard



Ilustración 3 - Vigo Rivard, fotografía en
blanco y negro

La gente en las terminales de las aerolíneas está a la espera de familiares y amigos para llegar o para salir, a menudo, se sienten cansados y estresados, se aburren. Si el ambiente es acogedor a través de la presentación del arte, se pueden transformar sus experiencias, viajando de manera positiva y significativa.

6. Referentes artísticos

Mosaico

Frank Stella



Ilustración 5 - Frank Stella - Mosaico - Washington National Airport EEUU



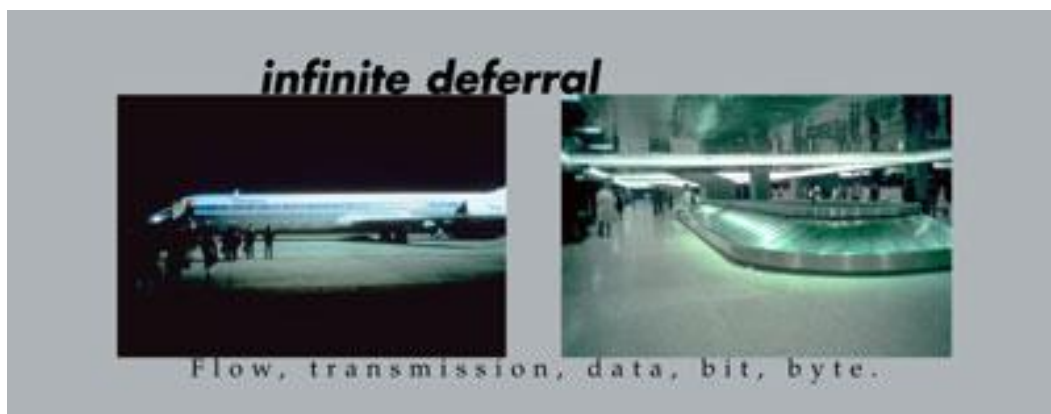
Ilustración 6 - Frank Stella - Mosaico - Washington National Airport EEUU



Ilustración 7 - Frank Stella - SEATAC AIRPORT Seattle EEUU

Fotografía

Martha Rosler



Instalación



Ilustración 8 - Michael Hayden – “Sky's The Limit”
O'Hare International Airport



Ilustración 9 - Christopher Janney's “Circling” courtesy DFW Airport, EEUU



Ilustración 10 - Ik-Joong Kang – Gateway

“GATEWAY” de Joong Kang se encuentra en el Terminal Internacional del aeropuerto San Francisco.

Técnica mixta sobre lienzo, madera, baldosas de cerámica, objetos encontrados en acrílico fundido

Cuenta con 61 columnas y 10 filas y contiene 5,265 piezas únicas de “3 x 3”, pinturas, tallas de madera, azulejos: inmortalizadas en cubos de acrílico. El artista comenzó a trabajar en este formato cuando era estudiante y viajaba largas distancias para diferentes trabajos a tiempo parcial. Los tres lienzos fueron lo suficientemente pequeños como para que él los llevara en su mochila y los pintara en el metro.

Instalación multimedia



Ilustración 11 - London Heathrow's Terminal 5 - Airport, Sally Hogarth y Emma Johnson

Sally Hogarth y Emma Johnson - una instalación multimedia de comunicación de luz con imágenes de vídeo de las salas de embarque de los aeropuertos de todo el mundo.

Arte interactivo



Illustration 12 - TERMINAL ZERO ONE: Digital Art Exhibit at Toronto Pearson International Airport

El proyecto T01 –TERMINAL ZERO-ONE es un otra forma de arte de sitio específico

La exposición de arte digital está formada por cinco proyectos que exploran temas relacionados con los viajes aéreos y la actual la arquitectura de los aeropuertos. Los aeropuertos son las redes, la información está cada vez más interconectada, la exposición T01 examina las personas como datos, el movimiento como las trayectorias y la simbiosis de lo virtual y lo real. El público está invitado a participar en la experiencia de los proyectos a través de pantallas táctiles, mensajes de texto SMS, una webcam y un control avatar 3D`para navegar a través de un terminal simulado.

Escultura



Illustration 13 - Titled Spheres de Richard Serra's Toronto, Pearson International Airport, Canada

Performance

Joseph Beuys

Titulo: Performance Coyote: Me gusta América y a América le gusto yo (1974 Nueva York) La acción se iniciaba en el aeropuerto Kennedy, desde el que fue trasladado a la galería de arte en una ambulancia envuelto en fieltro. Allí se encerró tres días con un coyote, un animal mágico para los indios pero repudiado para el resto de culturas por ser considerado un salvaje a pesar de no atacar al hombre.



Ilustración 14 - Joseph Beuys, Performance Coyote: I Like America and America Likes Me (1974)

Pintura mural



Ilustración 15 - Los Angeles Airport

Digital Art



Ilustración 16 - Susan Logoreci , Los Angeles Airport, EEUU

Un proyecto, impresionante, construido durante mucho tiempo es la visión de Los Angeles de Susan Logoreci, a través de la vista aérea, el fracaso y la fantasía, la posibilidad y el temor, la invención y la destrucción. Esta instalación mural digital es de de 28 x 9 pies (8,5 x 2,75m). Los dibujos originales de 6 x 4 pies (1,8 x 1,2m) fueron las representaciones de la ciudad de Los Ángeles a partir de tres diferentes puntos de vista. Cada dibujo ha sido fotografiado digitalmente y ampliándolo muchas veces sobre su tamaño original y un poco replicado para crear un efecto que es a la vez maravilloso y abrumador, confuso y sorprendente. Como un embajador que representa el espíritu de la ciudad, esta obra aborda el paisaje de Los Ángeles como un modelo para los conflictos que crean en la cultura y de nosotros mismos.

7. Proyecto curatorial “Destino Fluido”. Aeropuerto de Valencia

7.1 Descripción del proyecto

El proyecto “DESTINO FLUIDO” - Confluencia entre realidad del presente, el lugar y la acción del futuro - PUENTES DE COMUNICACIÓN ARTÍSTICA” está centrado en la creación de distintos instrumentos de comunicación artística en el Aeropuerto de Valencia que tienen como objetivo la promoción del mismo espacio, el confort espiritual del viajero y la humanización del entorno.

El hecho artístico que presentamos, que queda incluido en la categoría de intervención urbana en espacio público, apuesta por acercar las nuevas formas de hacer arte a la mayor cantidad de público posible: supone crear un espacio expositivo que, acorde con las novedades de los tiempos y los recursos técnicos, permiten la activación de otras sensaciones, porque nos permiten sumergirnos en modos de exposición con absoluta creatividad.

Los métodos tradicionales de exposición están experimentando profundas transformaciones. El estatus del creador, la imagen, el objeto, el 'display', el espacio, la institución y, quizá por encima de todo, la recepción, está cambiando hasta tal punto que existen serias dificultades para reconocerlos como tales. En estas circunstancias, la práctica del comisariado de exposiciones requiere de conceptos completamente nuevos.

Nos proponemos a configurar un Programa de actividades artísticas en las salas del aeropuerto de Manises, como un proyecto muy amplio que

permite fusionar la creación con el espacio y el contexto social en el que emerge, crece y se desarrolla.

Con las obras ganadoras del concurso se organizan 4 exposiciones temporales de 3 meses cada una. Las obras cubren todas las facetas del arte, desde la pintura, dibujo y escultura hasta, pintura mural, instalación, video o performance.

7.2 Objetivos para el proyecto expositivo

Objetivos Generales

- El objetivo principal de la exposición en aeropuertos y puertos es crear unas condiciones idóneas para que se produzca el diálogo visitante-objeto.
- Así la transición de la imagen impersonal que se tiene sobre el aeropuerto, revertiría hacia una imagen abierta y social a favor del público viajante, aportando un arte fresco y de rigurosa calidad artística.

Objetivos específicos

- Realización de un proyecto cultural artístico que se desarrolle en 2012 en el Aeropuerto de Manises, de Valencia, con obras de arte a través de una convocatoria pública, y seleccionadas por un jurado especializado.
- Gestión, seguimiento, selección de artistas, temática, forma de instalación y ubicación de obra en la salas distribuyendo las obras en el espacio disponible, supervisión de la recogida, transporte y devolución de las piezas.
- Enriquecer la vida cultural de Valencia y al visitante del aeropuerto recreando espacios muy particulares, siempre buscando ampliar la oferta cultural y establecer un ritmo de exposiciones de carácter temporal movilizandoo estrategias creativas.

Premisas

- Crear y conocer un nuevo género de prácticas espaciales creativas que, de forma crítica y colaborativa, son generadas desde el campo del arte, como performance, videoarte, videoinstalaciones, arte digital con su arte interactivo y realidad virtual.
- Aportar un valor añadido al servicio de transporte que prestan los puertos-aeropuertos a millones de viajeros, a través de un proyecto cultural dedicado a las exposiciones de arte, creando un vínculo real tanto con los espacios como con las personas
- Producir un evento de arte interactivo con el público del aeropuerto desapercibido, resaltando las condiciones ya de por sí visuales y estéticas del edificio, creando un microcosmos artístico contemporáneo para disfrute de los paseantes y público general y creando conexiones culturales con ellos.
- Programar proyectos de calidad y exclusividad.
- Ofertar propuestas artísticas que protagonicen la experiencia vital de un recinto de servicios culturales.
- Acercar el arte a los usuarios del aeropuerto por su fácil acceso visual.
- Captar la atención dispersa de sus visitantes, ampliando la imagen de sus servicios, generando iniciativas que puedan cubrir áreas distintas a las ya creadas.
- Conseguir erigir el espacio en una sala expositiva como referente dinámico de una ciudad plena de inquietudes culturales, abierta y plural teniendo muy en cuenta el rigor en los contenidos y la calidad artística, aportando novedades en el panorama artístico actual
- Crear un lugar de encuentro con el arte y la cultura gratuito a los visitantes y preparando un sitio muy sugerente para los creadores y artistas.

Cada exposición tiene que afrontarse como un mecanismo de integración en el espacio existente, así como la información presentada y al

mismo tiempo como una parte destacada en relación a los servicios ofertados.

Si tenemos en cuenta que el público es el receptor en el proceso de comunicación es evidente que sin él no se llevaría a cabo este intercambio.

7.3 Finalidad del proyecto cultural artístico

El fin último de este proyecto, es gestionar este espacio atípico de exposición haciéndolo visible y útil, dentro de la red de comunicación que es el aeropuerto de Valencia, ampliando la imagen de servicios de los aeropuertos y aportando un componente cultural artístico. Captar la atención de los viajeros acercando el arte a los usuarios, presentando iniciativas que cubran todas las áreas del Arte: pintura, escultura, fotografía, instalaciones, animación con utilización de nuevas tecnologías.

Los beneficiarios directos del proyecto son los viajeros, el personal del aeropuerto, y los jóvenes artistas seleccionados a través del concurso.

7.4 El contexto y las directrices básicas

Se necesita un filón nuevo de la creatividad para gestionar un aeropuerto en estos días. Aunque los aspectos financieros son más difíciles que nunca, la estética debería ser primordial en el panorama del paisaje de transporte aéreo.

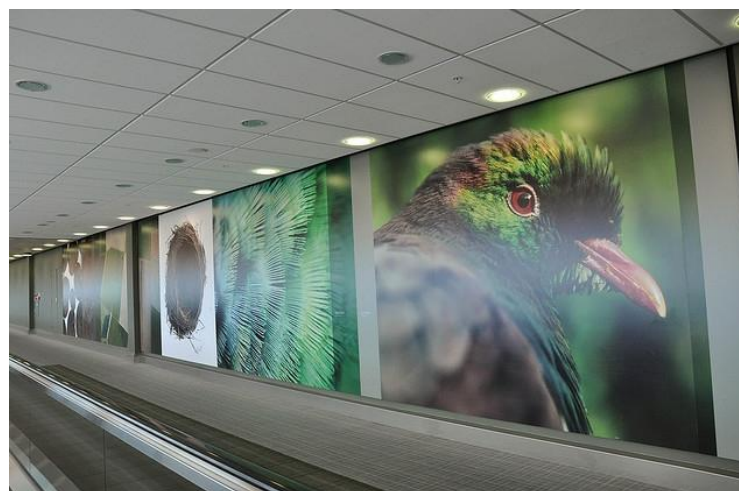


Ilustración 17 - Aucland airport



Ilustración 18 - Chicago Airport

En la mayoría los aeropuertos de EEUU tienen un programa de arte con exposiciones temporales y/o permanentes.



Ilustración 19 - Airport Art- Albany, NY

En Inglaterra, los aeropuertos de Edimburgo y de Antwerp tienen exposiciones que se cambian cada 3 meses en base a un Master Plan de arte.

En Madrid, el aeropuerto de Barajas ha creado en la Terminal1 un espacio donde son mostradas periódicamente diferentes exposiciones aunque el espacio expositivo no es lo más adecuado para una lectura de calidad de las obras.



Ilustración 20 - Aeropuerto de Barajas - Madrid

7.5 El tema propuesto y su relevancia

Hemos elegido el tema: “*DESTINO FLUIDO* - Confluencia entre realidad del presente, el lugar y la acción del futuro - PUNTES DE COMUNICACIÓN ARTÍSTICA” para la primera convocatoria del concurso de obras de arte para las exposiciones del año 2012 en el Aeropuerto de Valencia.

El termino “*destino*” concentra varios sentidos diferentes. ¿Cuáles son estos? y ¿hasta qué punto constituyen respuestas adecuadas?

¿Qué es el destino?, socialmente está definido como el poder sobrenatural que, según se cree, guía las vidas de cualquier ser, de forma necesaria y a menudo fatal, es decir, inevitable o ineludible, pero, ¿Qué tan verdadero puede ser esto? ¿Tenemos nuestra vida inevitablemente escrita y nuestras decisiones y planes de vida inmersas en dicha escritura?

El destino tiene que ser una visión a posteriori, integral y evaluativa de la vida de un individuo, grupo o nación. Involucra una interpretación moral y filosófica de dicha vida. El concepto de destino tiene como semejanza al concepto de vida con todos sus atributos: nacimiento, muerte, duración, episodios, etc. El destino tiene siempre un carácter particular (para cada individuo o nación) y su expresión (del destino) está ligada necesariamente a dicha interpretación.

La relación del destino se produce entre dos polos que representan el hombre y el mundo.

Cada destino está marcado por el tiempo.

El tema de este proyecto surge como reacción a una situación en la que la relación espacio - tiempo ha desaparecido, en la que la eliminación de fronteras físicas nos ha obligado a pensar en términos globales, donde prevalece lo grande, lo vasto y lo nuevo.

Una situación que ha distorsionado nuestra percepción del espacio y del tiempo, ha modificado nuestro destino, ha disuelto nuestra forma de entender y relacionarnos a través del tiempo, dando lugar a una percepción confusa de nuestra realidad, “tiempo comprimido... tiempo dilatado”.

Siempre nos quejamos por la falta de tiempo y aquellos que lo miden con reloj en mano, son condenados a la inmovilidad y al desgaste emocional, teniendo en cuenta que el tiempo solo es visible (útil, aprovechable) en la medida que hablamos de un tiempo como potencial del ser, pues si miramos hacia el pasado “no tenemos tiempo” y la visión del presente es demasiado pasajero para captarlo. El mal manejo del tiempo provoca en las personas una distorsión en la proyección o anticipación que debe realizarse frente a la organización ordenada y planificada tanto de la vida cotidiana o familiar como de la vida pública, social y económica.

Como afirma Paul Virilio “*la búsqueda de las formas no es más que una búsqueda del tiempo...*”¹⁷

Los aeropuertos crean puentes de comunicación entre lugares, países, culturas, continentes y dentro del aeropuerto creamos puentes de comunicación artística.

El espacio del aeropuerto es algo vivo y dinámico que se instituye como lugar de destino, determinando contextos y situaciones de la vida real.

¹⁷ Virilio, Paul. “La estética de la desaparición”. Ed. Anagrama, Barcelona, 1988. P. 17

El tema “Destino fluido” es un desafío para los artistas para reflexionar sobre el destino humano, el destino turístico, el espacio, el tiempo y la comunicación.

El diseño de todo proyecto nunca pierde de vista el escenario que será intervenido y los actores que viven en él. El conocimiento de las necesidades, visiones de mundo, creencias, costumbres, etc., permitirá que el proyecto posea uno de los valores más importantes a nivel cultural: la significación.

7.6 Público al que se dirige

”La mayoría de las personas, independientemente de su origen, están muy dispuestas a comprometerse con el contenido intelectual de una obra de arte si la obra de arte se les presenta como una nueva experiencia. Aquellos que no lo son, probablemente no participaran en ninguna exposición, en ningún lugar”¹⁸.

La exposición está dirigida al público viajante y a todos aquellos que lo acompañen, al personal del aeropuerto y a los ciudadanos de Valencia.

Por su funcionalidad, una persona que viaja en transporte aéreo tiene que esperar en un aeropuerto como mínimo 2 horas, casi siempre acompañada de familia o amigos que le conducen al aeropuerto.

Según el balance reflejado en el informe de AENA en el aeropuerto de Valencia en el año 2010: el número de pasajeros ascendió a más de 4.900.000.

Las salas están previstas con asientos y permiten una larga estancia para contemplar las obras que forman parte de la decoración y las obras que se exponen en las pantallas de proyección.

¹⁸ McIver, Gillian- “ART / site / CONTEXT” <http://www.sitespecificart.org.uk/> -“ Most people, whatever their background, are quite ready to engage with the intellectual content of an art work if the art work presents itself as open for experience. Those who are not, would probably not willingly attend any exhibition, anywhere” Traducción Tatiana Rosoga

Los visitantes de la exposición serán las personas que pasan por las salas del aeropuerto, procedentes de todo el mundo, por eso los idiomas usados para los textos en la exposición serán: español e inglés.

7.7 Contenido de la Exposición

El proyecto de exposiciones tiene 2 componentes, uno de exposición permanente y otro de exposición temporal.

En la componente permanente disponemos de 2 cuadros grandes en la sala1: uno de 80m² y otro de 30m² y dos cuadros en la sala 3: cada uno de 11,25 m²

La exposición temporal estaría compuesta de 5 espacios de proyección de obras digitales, videoarte, fotografía e instalaciones audiovisuales y un espacio para exponer pintura/escultura/dibujo.

7.8 Duración y reutilización.

El proyecto como conjunto de actividades está diseñado de tal manera que pueda aplicarse a otro escenario de puerto/aeropuerto tanto permanente como temporalmente.

Las obras de grandes dimensiones serán diseñadas para el aeropuerto de Valencia y estarán expuestas de modo permanente.

La exposición temporal durará 3 meses y a lo largo del 2012 concurrirán 4 temporadas.

7.9 Ubicación

Consideraciones sobre el espacio expositivo

La exposición se tiene que afrontar como un mecanismo de integración en el espacio existente, así como la información presentada, y al mismo tiempo como una parte destacada, en relación a los servicios ofertados, en un espacio normal y corriente en el aeropuerto.

Al principio identificamos y valoramos los espacios que serán destinados a un fin expositivo.

Por esto, debemos tener en cuenta una serie de consideraciones a la hora de realizar la tarea propuesta:

- La distribución de las obras en el espacio está estrechamente relacionada con las actividades específicas en el espacio elegido, con los flujos de las personas, con la tarea de montaje, por lo que habrá que tener en cuenta las necesidades de instalaciones eléctricas, conexiones, equipos y dispositivos básicos, etc.
- Es un requisito indispensable comprender las nuevas necesidades de disfrute, interacción y lectura del público actual, para establecer un contacto eficiente con el mismo.

Debemos empezar por situarnos en el lado del espectador y sentir como él. Somos parte del público y conocemos con anterioridad cuantos problemas e inconvenientes pueden surgir. Pero también tenemos que disfrutar de nuestro propósito y conseguir que los demás lo hagan.

A la hora de elegir los espacios idóneos para las exposiciones debemos considerar que *“Vivimos en un mundo de hostilidad visual precisamente porque se nos bombardea desde todos los sitios con imágenes y mensajes. El éxito de tanto esfuerzo e inversión sucede cuando se han combinado con acierto tantos elementos que creemos secundarios y por ello alguna publicidad nos reclama poderosamente. Por el contrario, mucho se pierde entre tanta fragmentación visual porque los responsables de su ubicación no han sabido interpretar el espacio, sus cualidades y el abuso de tanta información”*¹⁹

7.10 Diseño de la exposición

Al ser un lugar con reglas estrictas no existe la posibilidad de rediseñar el espacio para la exposición, pero sí que podemos jugar con los espacios vacíos.

¹⁹ Perez Valencia, Paco, *La insurrección expositiva. Cuando el montaje de exposiciones es creativo y divertido. Cuando la exposición se convierte en una herramienta subversiva*. Ediciones Trea, Asturias, 2007 p.51

Opciones de exponer el arte digital, video, animación

- con “digital prints and light box sculptures”



Ilustración 21 - Landscape by Annie Buckley- Los Angeles Airport

- Con pared de grandes dimensiones multi-pantallas



Ilustración 22 - Sapporo New Chitose Airport

- Imagen impresa en vinilo transparente aplicado en cristalería



Ilustración 23 - Hong Kong Airport 2008



Ilustración 24 - Los Angeles Airport - Instalación para exponer Arte Digital

Soluciones técnicas elegidas:

1. Sistemas de retroproyección

Llamamos retroproyección a la proyección de una imagen por la parte trasera de una pantalla traslúcida que servirá de fondo a un motivo situado por su parte delantera.

La retroproyección es el uso de una fuente para transmitir al observador la imagen a través de una pantalla. La fuente luminosa está enfrente del observador, quedando la pantalla entre ambos. En este caso, la superficie debe transmitir una imagen con verdadera claridad óptica y luminosidad. Es necesario utilizar una fuente de más alta intensidad, ya que los rayos de luz están forzados a pasar al observador, a través de la superficie de la pantalla. Por definición, la fuente está enmascarada para la audiencia, pero se debe dejar un espacio detrás del escenario entre la fuente y la superficie, para evitar las sombras de la misma, a los actores y al equipo. Los colores más oscuros incluidos en las pantallas de retroproyección permiten a la superficie combinarse discretamente con el decorado. Los actores pueden estar enfrente de la pantalla sin obstaculizar la imagen. Debido a que la imagen está normalmente proyectada en un ángulo directamente perpendicular a la superficie, la distorsión no es en general un problema. Si la superficie está pintada, se pueden alcanzar efectos muy interesantes y variados mediante su proyección por detrás,

porque se combinan con la imagen pintada. Los efectos Día/ Noche son un buen ejemplo de esto.

Debido a su capacidad de proyectar imágenes con gran brillo en condición de luz ambiente, es una opción popular para exhibiciones, salas de training, aeropuertos, bares de deportes, escuelas, escaparates.

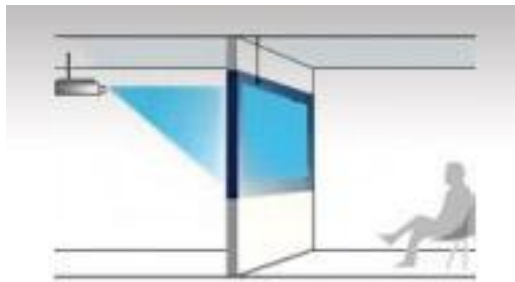


Ilustración 25 - Sistema de Retroproyección

Ejemplos de retroproyección en pantalla translúcida con vista desde los dos lados



Ilustración 26 - Modelo de pantalla retroproyección1



Ilustración 27 - Modelos de retroproyección 2

2. Impresión en vinilo transparente aplicado en la cristalera

El vinilo transparente tiene como cualidad principal, como su nombre indica, que la base de impresión no es blanca como la de los vinilos habituales de impresión, sino que es transparente.

Esta cualidad le permite ser utilizado en aplicaciones especiales de impresión en escaparates o sobre paneles de vidrio en los que se busca que la gráfica impresa presente un look transparente dejando que la luz atraviese perfectamente los elementos impresos y los objetos que se encuentren detrás puedan ser vistos desde el exterior.

Sus aplicaciones más usuales son, como decíamos, para decoración de escaparates, la impresión se aplicaría por la cara interna del cristal, favoreciendo su protección ante agresiones externas.

3. Pintura mural en las paredes.

Los murales pueden elaborarse con distintos métodos, como por ejemplo los métodos denominados al fresco, en el cual la pintura se coloca en el repello de la pared todavía fresca, o al seco en el cual la pintura se coloca sobre una pared ya seca. También se usó la encáustica, técnica que ya utilizaron los romanos, en la que los colores se disuelven en una mezcla de cera de abejas y resina y se aplican en caliente, quedando fijados en la pared al secarse. Igualmente, es posible pintar al temple sobre muros y paredes. En este caso hay que esperar a que el revoque esté seco. En esta categoría aceptemos propuestas de mural cerámico, mosaico de piedras o azulejos.

7.11 Salas propuesta para la exposición

Sala 1 – Salidas

Mapa del Terminal 2 El terminal de salidas.

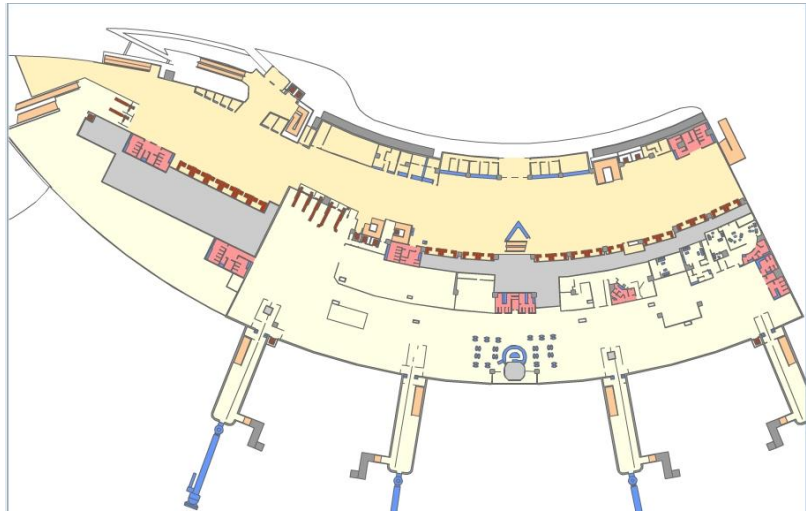


Ilustración 28 - Mapa Aeropuerto de Valencia - piso Salidas



Ilustración 29 - Sala N°1 Salidas

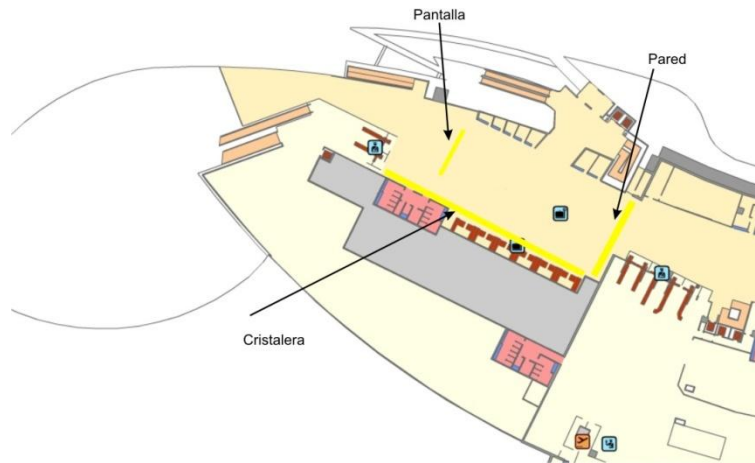


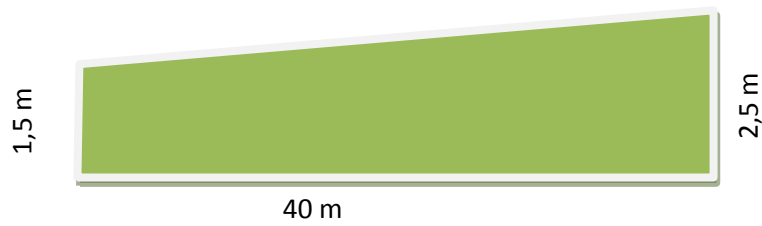
Ilustración 30- Mapa sala N°1 Salidas - detalle

Intervención para la exposición permanente

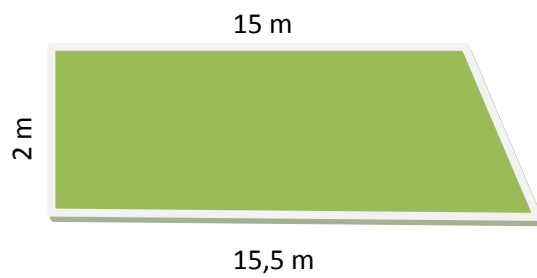


Ilustración 31 - La ubicación de las obras en Sala 1

Cristalera



La pared para pintura mural



Exposición temporal / pantalla de retroproyección para digital art, video arte, montajes de fotografía digital, animación.

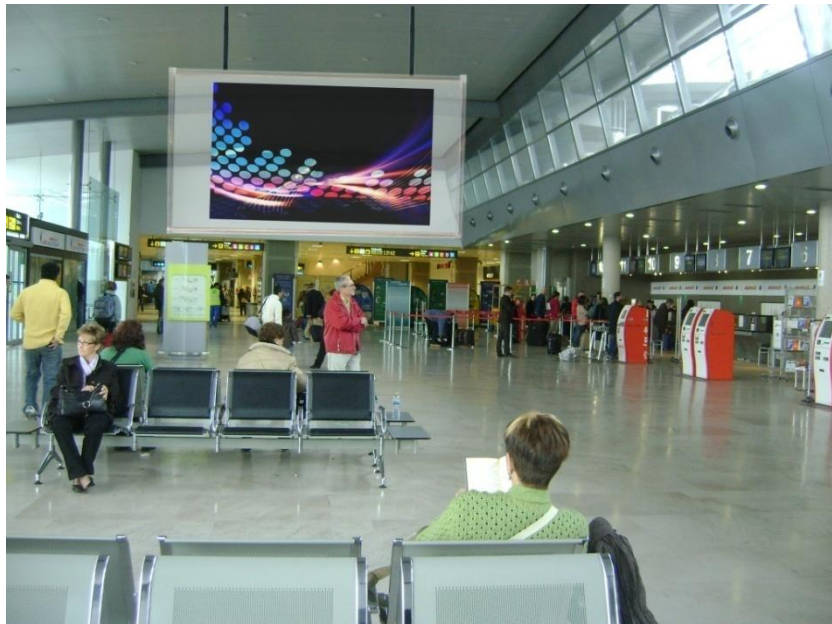


Ilustración 32 - Ubicación pantalla nº1

Modelo de pantalla de retroproyección: Pantalla rígida Eclipse II

El tamaño de 100'' - : 203,2 cm x 152,4 cm

Sala 2 - segundo piso - Cafeterías



Ilustración 33 - Cafeterías - Piso 2

Pantalla nº2

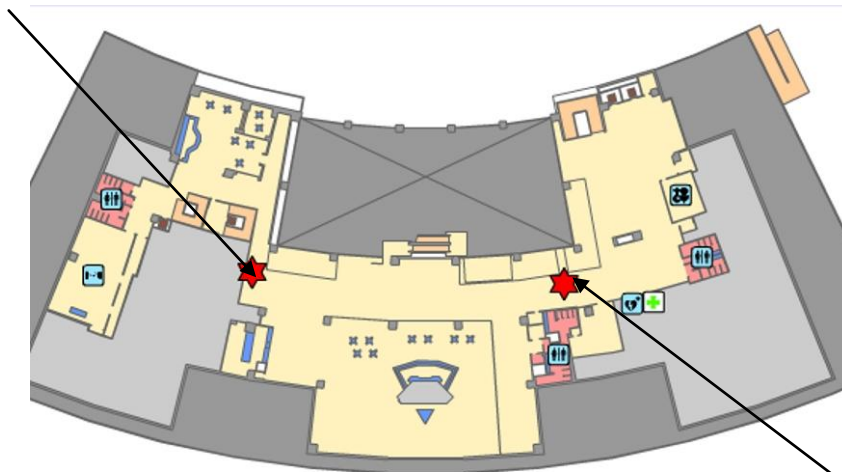


Ilustración 34- Mapa Aeropuerto de Valencia - piso 2

Pantalla nº3



Ilustración 35 - Ubicación pantalla N°2

La pantalla al tener anverso y reverso se pondría en medió para verla desde los dos lados y diferentes puntos de vista con un ángulo de en 180°.



Ilustración 36 - Ubicación pantalla 3

In esta sala montamos 2 pantallas de retroproyección
Modelo Pantalla rígida Eclipse II - 100`` -: 203,2 cm x 152,4 cm

Sala 3 - Llegadas

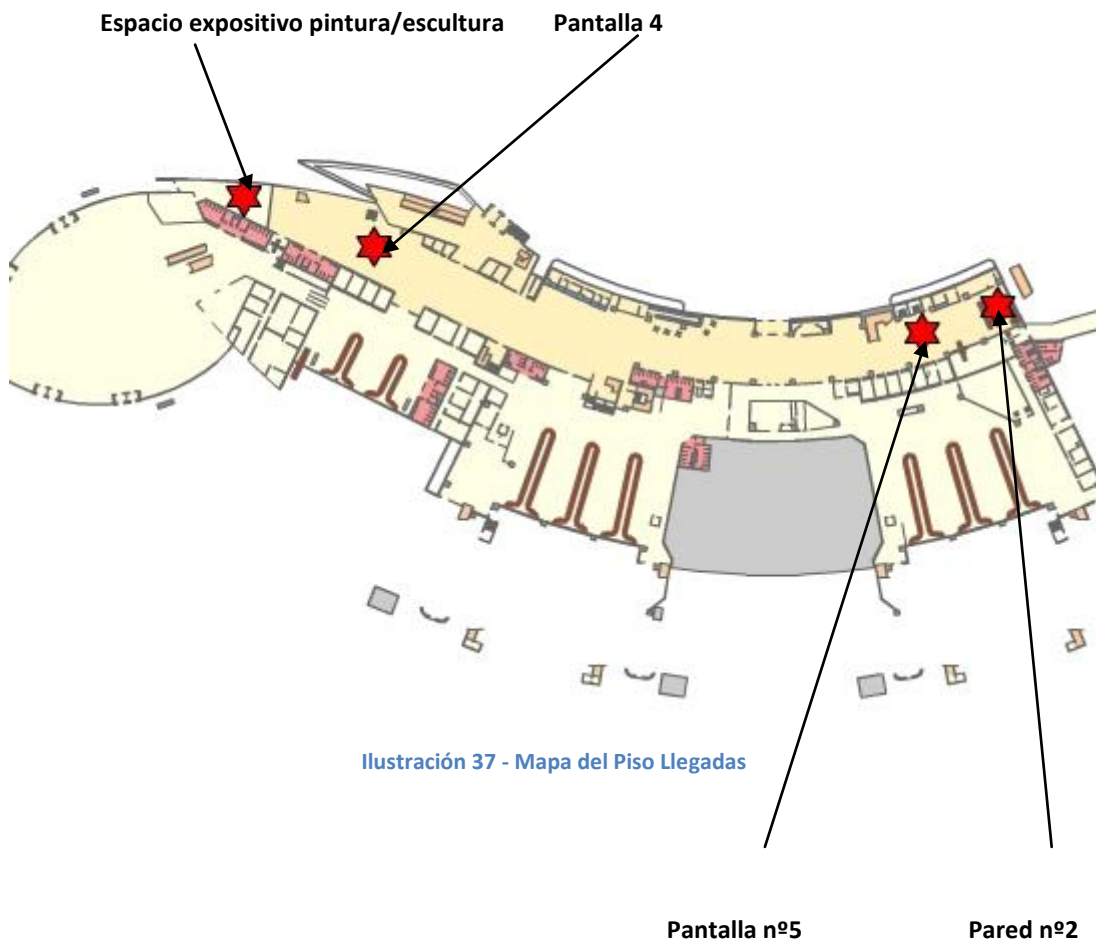


Ilustración 37 - Mapa del Piso Llegadas

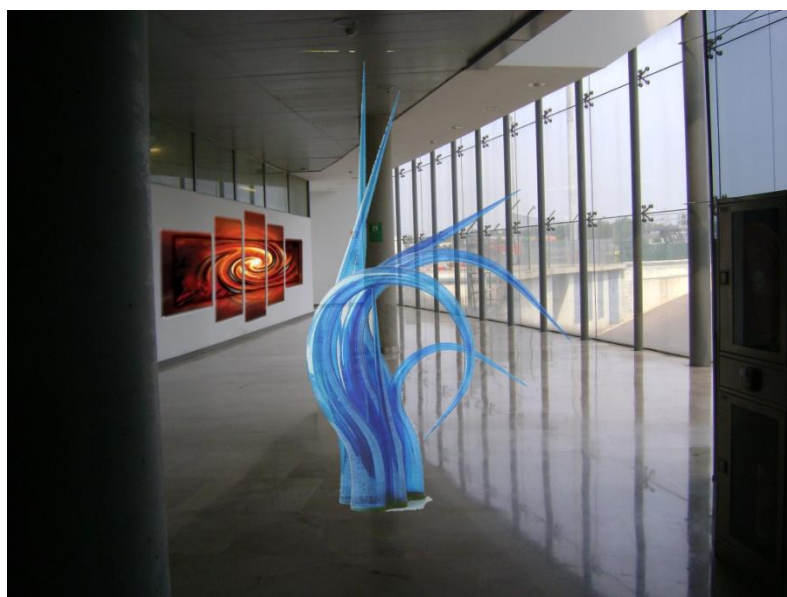


Ilustración 38 - Ubicación espacio esculturas / pinturas



Ilustración 39 - Ubicación pantalla nº5



Ilustración 40 - Ubicación 2ª pared para pintura mural – Llegadas

La pared tiene 2 zonas disponibles, cada una de 11,25 m²

2,5 m



4,5 m

El modelo de pantalla rígida Eclipse II usada en las 5 situaciones está construida en acrílico rígido y diseñada con la tecnología de perla de difusión óptica para un contraste superior en interior y en condición de luz incontrolada. Se puede utilizar en la proyección convencional, enmarcar, o

suspender libremente en el aire con los kits de sujeción. Debido a su capacidad de proyectar imágenes de color vivas, es una opción popular para los museos, exposiciones, galerías etc.

El Video-proyector podría ser el **Mitsubishi XD600U** Brillante Color DLP. Alta luminosidad y contraste. Hasta 5000 horas de vida de la lámpara.

Espacio para los carteles, catalogo, folletos



Ilustración 41 - Espacio disponible para publicidad de las exposiciones

Características del espacio expositivo

Tipo de sala: espacio mixto transformado en expositivo

La seguridad de las obras no supone grandes problemas. La disposición de las obras es en alto y las salas del aeropuerto disponen de una seguridad de alto nivel con personal y cámaras de vigilancia.

El pavimento es de alto tránsito de gres porcelánico de color gris lucido.

El techo ligeramente curvado a una altura de a 8m, de color gris.

Un lado de la sala es una cristalera, el lado opuesto tiene en alto otra cristalera de 2 m de altura. En la parte de abajo es una pared de color gris neutro.

Toda la sala es de color gris que no influye en la exposición de las obras.

La iluminación de la sala de exposición

El conjunto expositivo precisa provocar una lectura amplia y general para el espectador, para destacar los puntos de interés “los espacios expositivos” la iluminación general sería uniforme. Al mismo tiempo necesitamos evidenciar las piezas exhibidas con una iluminación puntual, provocando acentos muy concretos y sombras importantes que pueden servirnos de escenificación.

El modelo de iluminación usado en el proyecto es atávico, en el que se usa una combinación de luces difusas y puntuales, como las sensaciones que percibimos de la luz natural.

Es obvio que la arquitectura de los espacios manda en la elección de cualquier intervención luminotécnica pero la decisión de tomada tiene también otros factores como las dimensiones de las obras, el tipo de presentación, etc.

La iluminación existente es natural y artificial - fluorescente y no se pueden hacer muchas modificaciones, pero se pueden añadir puntos de luz donde nos interese.

A pesar del hecho de que las salas son espacios muy amplios y que tienen paredes con cristalera, la intensidad lumínica es baja y uniforme y consigue una iluminación difusa de día y de noche con la luz artificial. Esto ayuda a la proyección en pantalla, pero no influye mucho.

La luz natural es:

- Agradable
- Plásticamente muy interesante
- Variable en función de las estaciones y de la hora del día y de difícil control.

Para la exposición permanente – en la pared se aplicarían las siguientes soluciones.

Para ser visto mejor en la pared donde se ubica la obra mural se pondrían 5 focos de arriba en la sala1 y 4 focos en la sala 3.



Ilustración 42 - Ejemplo de iluminación con focos

Las iluminarias elegidas permiten el uso de diferentes complementos como filtros de color para impactos de ambientación, lentes de efecto que regulan los contornos, o para enfoques que pueden siluetarnos la pieza según nos convenga.

Modelos de circulación

En el interior de las salas el modelo de circulación es un no-sistema donde es posible una libre circulación en función del deseo del viajante o del poder de atracción de las obras.

Este espacio es auto-orientativo solo está condicionado por la ubicación de las puntos de interés y de salida/entrada.

Para dar una unidad en todas las salas, se diseña un circuito que une todos los espacios expositivos. Los signos que indican toda la ruta se imprimen en vinilo recortado y se pegan en el suelo. Hemos elegido el suelo porque todas las paredes e incluso el techo tienen colgados signos. En cambio, el suelo está sin utilizar y de un color neutro que permite marcar muy claro un circuito propuesto.

Estos signos son representados por flechas de diferentes colores. Las mismas flechas que se encuentran en el material publicitario y de imagen corporativa.



Ilustración 43 - Modelos de flechas usadas para indicar un modelo de circulación

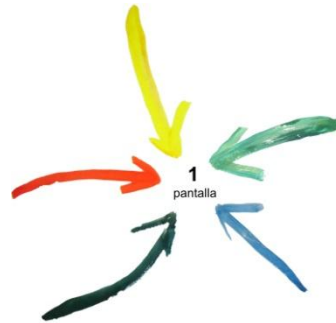


Ilustración 44 - Punto de atención

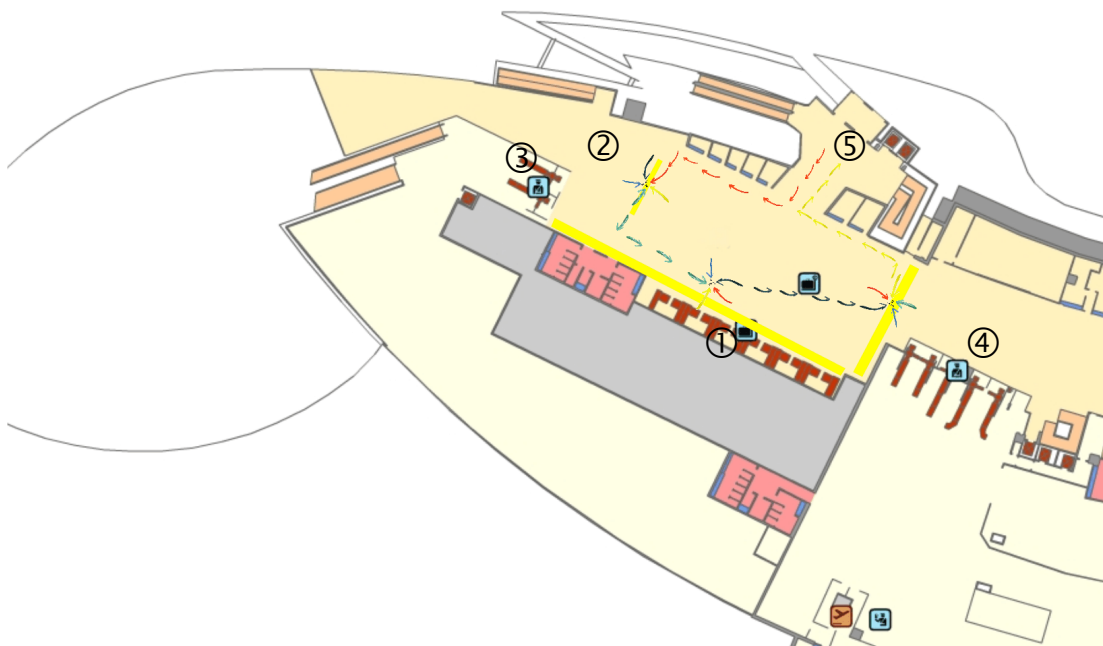


Ilustración 45 - Mapa sala 1 Salidas con el modelo de circulación sugerido

En la sala 1 son 4 puntos de interés para los viajeros:

- ① las taquillas de billetes nº 1 -15
- ② Los asientos de espera

- ③ El filtro de seguridad para embarque
- ⑤ Salida/entrada hacia el Metro
- ④ En la entrada se encuentran otros filtros de seguridad



Ilustración 46 - Sala cafeterías, piso 2, ejemplo de marcar el circuito en el suelo

“Es curioso como el público pasa de ser mero observador a espectador activo en el momento en que se le brindan códigos de participación o, simplemente, se sitúa ante la obra de un modo inhabitual, con intencionalidades que no tenía previstas, entonces surgen los conflictos de interpretación, reina la subjetividad y, a menudo, la confusión. Hay quien que piensa que la incorrección es negativa, pero estos son los que nunca aportan nada para generar actitudes positivas. Esto no es una imposición, es solo una alternativa, y la actitud del público parece darnos la razón elegir el modo de relacionarse con la obra.”²⁰

Instalación de las obras en el espacio.

Se realizará por un equipo especializado porque se trata de montajes a una altura de 5-6 metros del suelo. Se deben montar los vinilos impresos en los vidrios y colgar las pantallas de proyección con los proyectores correspondientes.

²⁰ Perez Valencia, Paco, *La insurrección expositiva. Cuando el montaje de exposiciones es creativo y divertido. Cuando la exposición se convierte en una herramienta subversiva.* Ediciones Trea, Asturias, 2007 p.46

7.11 Planificación de las actividades.

A. ORGANIGRAMA

A1. Estudio de la necesidad, contextualización / la gestación de la idea.

Desde que nos surgió la idea del proyecto empezamos a ver si el proyecto era necesario, y cuál era el contexto nacional e internacional de la práctica en esta área.

La gestación de la idea duro todo el proceso desde la detección de necesidades y oportunidades, hasta que el proyecto se inició formalmente.

A.2 La elaboración del Proyecto cultural artístico

Una vez pasada la primera fase de documentación empezamos el estudio del espacio en discusión.

A2.1 Identificación de los espacios expositivos – sesión fotográfica

En el espacio del aeropuerto de Valencia identificamos los espacios donde se pueden desarrollar nuestras actividades sin interferir de manera alguna con las actividades del aeropuerto. En estas ocasiones tomamos fotos para la parte de documentación y programación de actividades.

A2.2. Programar las actividades, la realización del diagrama de Grant

- Para una planificación y ejecución clara de todo lo que hay que hacer hemos diseñado el plano de actividades usando el programa Microsoft Project. En el diagrama de Grant se especifica la fecha cuando empieza cada actividad y cuando acaba y también que tarea sucede. (Ver Anexo8)
- ***A2.3 La elaboración de las bases y condiciones del concurso***
(Bases anexados, Anexo1)
- ***A2.4 Crear la identidad corporativa de la competición***
Usada en cualquier medio de comunicación y en todo el material relacionado con el proyecto, la identidad corporativa es muy importante. (Ver el cartel del concurso en Anexo7)
- ***A2.5 Definir el presupuesto***

Con todas las actividades bien definidas hacemos un desglose presupuestario.

- **A.2.6 Redactar el proyecto**

Recopilar y ordenar toda la información de manera sintética para ser presentada al financiador y a la Autoridad Aeroportuaria.

B. LA PRODUCCION DEL PROYECTO

B1 Obtener las autorizaciones - Aeropuerto de Valencia

B2 Financiación

B.3 Dirección en la coordinación y organización del proyecto

- ***B3.1 Acciones de comunicación y divulgación***

B3.1.1 Crear la web del proyecto

A3.1.2 Promover el concurso en todos los medios. Se establece un plan de divulgación en prensa, TV, radio, internet.

B3.1.3 Realización del dossier de prensa por cada exposición

B3.2 Diseñar y realización de material publicitario

B3.2.1 Diseño de folletos, pósters, catalogo, material de señalización, invitaciones para inauguraciones.

B3.2.2 Imprimir material publicitario

B3.3 Organizar el jurado

B3.4 Comunicaciones con los artistas y el jurado

B3.4.1 Comunicaciones con los miembros del jurado

B3.4.2 Comunicar el resultado del fallo del jurado

B3.4.3 Comunicaciones acerca de la recogida/devolución de las obras e inauguraciones.

B3.5 Adquirir materiales necesarios para el proyecto

B3.5.1 Comprar/alquilar pantallas, proyectores, ordenadores

B3.5.2 Imprimir en vinilo obras seleccionadas para la exposición permanente y para la señalización en el suelo.

B3.6 Montaje de las exposiciones

- B3.6.1 Recibir las obras
- B3.6.2 Montar las pantallas, los proyectores
- B3.6.3 Montar el vinilo en la cristalera
- B3.6.4 Montar primera exposición
- B3.6.5 Montar 2ª exposición
- B3.6.6 Montar 3ª exposición
- B3.6.7 Montar 4ª exposición

B3.7 Inauguraciones

- B3.7.1 Lista invitados
- B3.7.2 Organizar 1ª Inauguración
- B3.7.3 Organizar 2ª Inauguración
- B3.7.4 Organizar 3ª Inauguración
- B3.7.5 Organizar 4ª inauguración

B3.8 Desmontaje de las exposiciones

- B3.8.1- Desmontaje de las obras 1ª exp.
- B3.8.2 - Devolución de las obras 1ª exp.
- B3.8.3 - Desmontaje de las obras 2ªexp.
- B3.8.4 - Devolución de las obras 2ªexp.
- B3.8.5 - Desmontaje de las obras 3ªexp.
- B3.8.6 - Devolución de las obras 3ªexp.
- B3.8.7 - Desmontaje de las obras 4ªexp.
- B3.8.8 - Devolución de las obras 4ªexp.

B4 Evaluación y seguimiento

La temporización de la realización de las fases del proyecto requiere de una mirada realista, teniendo en cuenta el tiempo necesario para cada una de las fases.

La evaluación se hará de modo continuo en todo el periodo de diseño y desarrollo del proyecto.

7.12 El presupuesto

Categoría	Unidad	cantidad	precio/ unidad (€)	€
Pantalla rigida Eclipse II	unidad	5	864	4320
Retroproyector wifi	unidad	5	1200	6000
Proyectores orientables	unidad	12	168	2016
Ordenador	unidad	1	500	500
lámparas proyector	unidad	15	12	180
Transporte materiales		1	200	200
Mano obra / montaje	horas	64	10	640
Impresión en vinilo normal/flechas señalización	m ²	30	15	450
Vinilo Transparente Impreso Laminado Blanco (Adhesivo)	m ²	80	19	1520
Catalogo	Unidad	500	10	5000
Carteles	Unidad	30	4	120
Folletos	Unidad	200	1	200
Dosier prensa	Unidad	50	10	500
Invitaciones para inauguraciones	unidad	500	0,5	250
Inauguración	día	4	300	1200
Comunicaciones / Llamadas		1	200	200
Coordinador Proyecto	mes	15	500	7500
Comisariado	expo	4	500	2000
				32796
Reserva del proyecto			10%	3279,6
TOTAL				36075,6

7.13 Coordinación técnica

Finalmente y para el buen desarrollo del proyecto, será necesaria una coordinación técnica que asegure la puesta en común de las múltiples tareas imprescindibles para la producción y realización de las exposiciones.

Al mismo tiempo se deberá llevar a cabo una programada publicidad y difusión de la misma, desde la organización del acto inaugural y presentación a los medios de comunicación, pasando por la edición de diferentes publicaciones, hasta la oferta de todo tipo de actividades comunicativas.

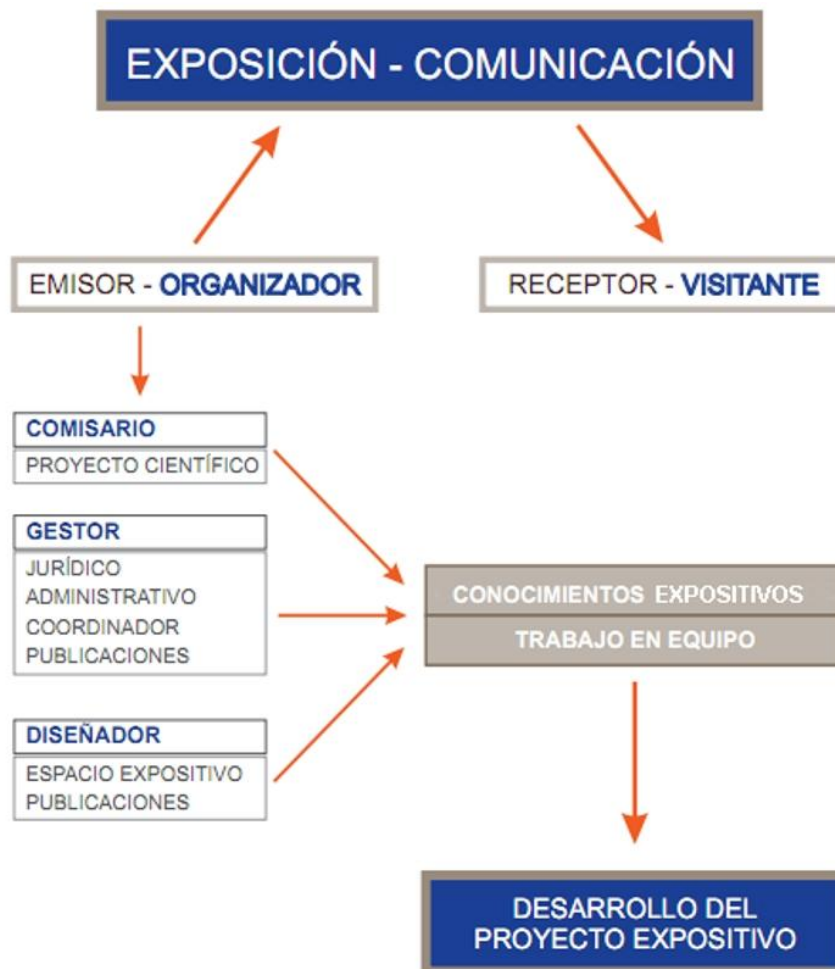


Ilustración 47 - Esquema de comunicación en el proyecto expositivo

7.14 Riesgos

Las fuentes potenciales generales de riesgo en la realización de un Proyecto expositivo, se pueden clasificar tal como se muestran en la Fig. 46

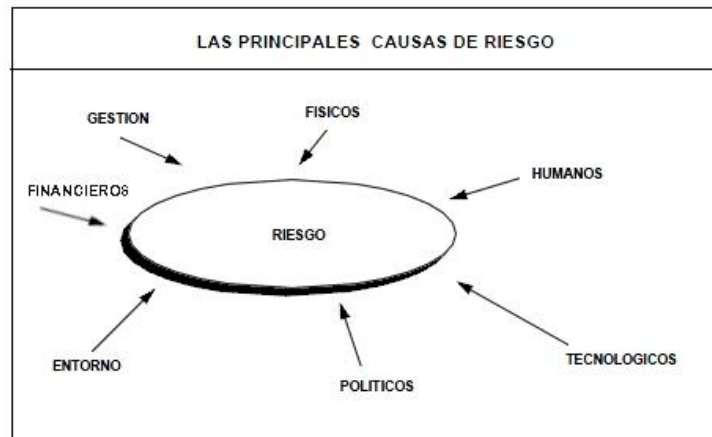


Ilustración 48 - Las principales causas de riesgo

En nuestra situación el principal riesgo es el financiero porque todavía no tenemos la certeza de la aprobación del presupuesto. Ho se pueden buscar otras fuentes de financiación, patrocinadores e involucrar las autoridades locales como el Ayuntamiento de Valencia, la Generalitat Valenciana, o empresas colaboradoras.

Otro riesgo puede ser el número escaso de participantes que influirá en la calidad de las obras presentadas. Por eso hemos pensado en proponer a la dirección del Aeropuerto de Valencia un convenio con la Facultad de Bellas Artes de la UPV que permitirá tanto una difusión amplia en ese ámbito y garantice la calidad de las obras, siendo supervisadas por profesores.

En una menor medida pueden intervenir riesgos tecnológicos, de problemas técnicos con los proyectores, pantallas, focos. Para evitarlos hemos previsto un plan de sustitución, con un margen de dinero en el presupuesto para situaciones imprevistas.

7.15 Evaluación y seguimiento

Para garantizar el éxito del proyecto es fundamental asegurar la evaluación y seguimiento permanente de las actuaciones que se realicen.

Tenemos en cuenta tres tipos de evaluaciones: evaluación inicial, evaluación intermedia y evaluación final.

La evaluación inicial se lleva a cabo antes de la aprobación o la implantación del proyecto, siendo su objetivo principal analizar la adecuación del nuestro proyecto a los objetivos finales del mismo y determinar las posibilidades de lograr los resultados señalados.

La evaluación intermedia o evaluación continua es la que tiene lugar durante la fase de implantación del proyecto, suministrando información sobre la marcha del mismo, determinando posibles ajustes.

Finalmente, la valoración final tiene lugar una vez finalizado el proyecto, siendo su objetivo emitir un juicio acerca de los resultados alcanzados y sus efectos según los objetivos señalados.

Por su parte, el seguimiento de un proyecto es una actividad diferente a la evaluación ya que mientras el seguimiento tiene como objetivo verificar el grado de avance en la consecución de los objetivos de un proyecto, la evaluación trata de enjuiciar esos logros y su nivel de obtención, así como los resultados alcanzados como consecuencia de las acciones de nuestro proyecto.

Criterios generales de evaluación de la exposición:

- Las posibilidades técnicas de realización y de coste
- La visibilidad de la exposición en el establecimiento
- Lograr un impacto sobre los usuarios
- Lograr un equilibrio entre la respuesta individual y el proceso creativo, y el objetivo del grupo para crear la experiencia del arte como un "todo".
- Lograr la lectura integrada del conjunto de las piezas expuestas y conseguir que la obra de arte y el espacio expositivo, se conviertan en un único objeto.

8. Conclusiones

En primer lugar hay que señalar que el proyecto se encuentra en fase de desarrollo, no está concluido habiéndose acabado la fase de planificación y diseño a la que seguirá la fase de producción.

Este proyecto ha significado la conclusión de un periodo de análisis, reflexiones y planificación de actividades artísticas que a la vez ha inaugurado un nuevo proceso de búsqueda y materialización de nuevas ideas.

El arte tradicionalmente se ha caracterizado por su tinte elitista que apunta sólo a los más conocedores y poderosos económicamente que son su público más valioso. Hemos intentado romper con este tipo de prejuicio y exclusión y hemos visto en estas manifestaciones una oportunidad de culturizar al público común.

Nuestra intención ha sido revelar las manifestaciones artísticas, que pueden ser vistas como inversiones, además de tener un papel importante en la humanización del espacio del aeropuerto, permitiendo una mayor visualización de la vida cultural de la ciudad, mejorando y enriqueciendo la experiencia del público viajero.

El principal propósito del proyecto “Destinos fluido” ha sido diseñar unas herramientas para construir puentes de comunicaciones artísticas, destruir barreras de la indiferencia y de la apatía; muestreando interés y atención hacia el arte, aproximándolo al público. El modo en que se llevan a cabo todo esto depende en gran medida de la capacidad de organización del programa de actividades posteriores.

A partir de los objetivos planteados al inicio del mismo, se concluye que:

- El trabajo realizado ha sido muy enriquecedor conceptualmente pues ha sido necesario generar un proceso de reflexión iniciado con una sistematización teórica.

- Se ha definido un contexto referencial artístico y filosófico que constituye el marco y punto de partida para el diseño de las exposiciones propuestas y del proyecto en general, pero también para ponerlo en práctica y para eventuales futuros proyectos similares. Dichos referentes han ayudado a ubicar el proyecto en el contexto y han servido para establecer el marco buscado de intereses en torno a nuestra utilización del espacio del aeropuerto.

- El proyecto se ha desarrollado cronológicamente conforme con la programación pero todavía no se ha acabado, queda la parte de producción que depende de la respuesta que recibamos desde las Autoridades Aeroportuarias de Valencia donde hemos iniciado la solicitud para materializar el proyecto.

Esta solicitud es la segunda, porque hemos tenido otras negociaciones con el Puerto de Valencia para implementar el proyecto en el edificio "Veles Y Vents". Al principio la idea les ha parecido muy interesante pero al final no se ha podido concretar.

Un punto que queda en espera es la contestación a la carta enviada a los 53 aeropuertos europeos y a los 30 puertos (Anexo 4). El hecho es que hemos recibido muy pocas respuestas y éstas eran fuera del contexto propuesto lo que denota un mal entendimiento al enviar una propuesta tan general.

Consideramos que la socialización y acercamiento psicológico del arte como puente entre el público viajero (el consumidor de servicios) y el ofertante de servicios Puerto-Aeropuerto, permite la transición de la imagen impersonal, que se tiene sobre dichos lugares, hacia una imagen abierta y social a favor del público usuario, cambiando las percepciones de los espacios rutinarios o impersonales como espacios públicos agradables. Por eso seguiremos revisando todo el material para enviar de nuevo nuestra propuesta a los puertos y aeropuertos europeos de forma más concisa y más bien definida.

¿Sería viable reconstruir los "no-lugares" a partir de la praxis artística de experiencias visuales y aportar otra funcionalidad a la sociedad?

9. Bibliografía

- Augé, Marc *Los no-lugares. Espacios del anonimato, Gedisa, Barcelona, 1993*
- Bellido Gant, Maria Luisa *Arte, Museos y Nuevas Tecnologías, Gant. Trea, Gijón, 2001*
- Bilbeny, Norbert *La revolución en la ética. Hábitos y creencias en la sociedad digital. Editorial Anagrama, Barcelona, 1997*
- Bolaños, Maria *La memoria del mundo. Cien años de museología (1900-2000) Gijón, Ediciones Trea, 2002*
- Crimp, Douglas *"Redefining Site Specificity" (1992), incluido en On the Museum's Ruins, MIT, Cambridge Mass., 1993*
- G.Cortés, José Miguel *Ciudades negadas. Recuperando espacios urbanos olvidados, Centre d'Art la Panera, Lleida, 2008*
- Gili ,Gustavo *Diseño de catálogos y folletos, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2000*
- Kwon, Miwon *One Place after Another: Notes on Site Specificity* October, Vol. 80. (Spring, 1997)
- Mclver, Gillian *"ART / site / CONTEXT"*
<http://www.sitespecificart.org.uk/>
- Montaner, Josep Maria *Nuevos museos: Espacios para el arte y la cultura, Gustavo Gili, Madrid, 1990*
- Muñoz Montaña, Jorge Luis *"Anotaciones sobre el Sistema Hegeliano: Idea, desenvolvimiento y libertad", Revista Académica e Institucional de la UCPR No. 67, 2003*

- Montornés,
Federic, Glòria
Picazo *Escuelas de formación de comisarios: perspectivas y decepciones*, Centre d'Art la Panera, Lleida, 2009
- Neus Miró, Glòria
Picazo *La exposición como dispositivo*, Centre d'Art la Panera, Lleida, 2008
- Pollock, Griselda *Encuentros en el museo feminist virtual, Tiempo, espacio y el archivo*, Ediciones Cátedra, Madrid, 2010
- Perez Valencia,
Paco *La insurrección expositiva. Cuando el montaje de exposiciones es creativo y divertido. Cuando la exposición se convierte en una herramienta subversiva*. Ediciones Trea, Asturias, 2007
- Richard Serra *"Extended Notes from Sight Point Road"*, Richard Serra: Recent Sculpture in Europe 1977-1985, Galerie m, Bochum, 1985
- Rush, Michael *Nuevas expresiones artísticas a finales del siglo XX*, Ediciones Destino, Barcelona, 2002
- Vásquez Rocca,
Adolfo Artículo *"El vértigo de la sobremodernidad: turismo etnográfico y ciudades del anonimato?"*, En REVISTA DE HUMANIDADES, Nº 22, 2007
- Virilio, Paul. *"La estética de la desaparición"*. Ed. Anagrama, Barcelona, 1988
- Walter Benjamín *"Eduard Fuchs, coleccionista e historiador"*, en Discursos interrumpidos I: Filosofía del arte y de la historia, Taurus, Madrid, 1973

Links:

Aguirre Ramos, Javier Adolfo - *Narrativa digital y Cibercultura*,
<http://medioslocativos.blogspot.com/> consultado en 15 marzo 2011

Albany International Airport <http://www.albanyairport.com/exhibitions.php>

Atlanta International Airport http://www.atlanta-airport.com/passenger/art%20program/frmPassengerInformation_ArtProgram.aspx

Copenhagen International Airport
<http://www.euran.com/BC/airportcopenhagen.htm>

Digital Art Exhibit at Toronto Pearson International Airport

http://www.nowpublic.com/terminal_zero_one_digital_art_exhibit_toronto_pearson_international_airport#ixzz1UYwtYgQq

Edinburgh Airport <http://www.theairportgallery.com//db/index.php>

Huston Intercontinental airport <http://www.fly2houston.com/0/3917015/0/0/>

London Heathrow Airport <http://www.heathrowairport.com/>

Los Angeles World Airports http://www.lawa.org/welcome_lax.aspx?id=1610

Nashville International Airport <http://www.flynashville.com/arts/default.aspx>

Philadelphia International Airport <http://www.phl.org/art.html>

San Francisco International Airport <http://www.flysfo.com/web/page/index.jsp>

Seattle Airport <http://www.portseattle.org/seatac/art/>

Indice de Ilustraciones

Ilustración 1 - George Bush International Airport, Huston, EEUU	31
Ilustración 2 - Christopher Janney, Boston Airport, EEUU	32
Ilustración 4 - Obra del pintor Frans Widerberg, Norway	33
Ilustración 3 - Vigo Rivard, fotografía en blanco y negro.....	33
Ilustración 5 - Frank Stella - Mosaico - Washington National Airport EEUU.....	34
Ilustración 6 - Frank Stella - Mosaico - Washington National Airport EEUU.....	34
Ilustración 7 - Frank Stella - SEATAC AIRPORT Seattle EEUU	35
Ilustración 8 - Michael Hayden – “Sky's The Limit”	36
Ilustración 9 - Christopher Janney’s “Circling” courtesy DFW Airport, EEUU	36
Ilustración 10 - Ik-Joong Kang – Gateway	37
Ilustración 11 - London Heathrow's Terminal 5 - Airport, Sally Hogarth y Emma Johnson ...	37
Ilustración 12 - TERMINAL ZERO ONE: Digital Art Exhibit at Toronto Pearson International Airport	38
Ilustración 13 - Titled Spheres de Richard Serra's Toronto, Pearson International Airport, Canada.....	39
Ilustración 14 - Joseph Beuys, Performance Coyote: I Like America and America Likes Me (1974)	39
Ilustración 15 - Los Angeles Airport	40
Ilustración 16 - Susan Logoreci , Los Angeles Airport, EEUU	40
Ilustración 17 - Aucland airport	44
Ilustración 18 - Chicago Airport	45
Ilustración 19 - Airport Art- Albany, NY	45
Ilustración 20 - Aeropuerto de Barajas - Madrid	46
Ilustración 21 - Landscape by Annie Buckley- Los Angeles Airport.....	51
Ilustración 22 - Sapporo New Chitose Airport	51
Ilustración 23 - Hong Kong Airport 2008.....	51
Ilustración 24 - Los Angeles Airport - Instalación para exponer Arte Digital	52
Ilustración 25 - Sistema de Retroproyección	53
Ilustración 26 - Modelo de pantalla retroproyección1	53
Ilustración 27 - Modelos de retroproyección 2.....	53
Ilustración 28 - Mapa Aeropuerto de Valencia - piso Salidas	55
Ilustración 29 - Sala Nº1 Salidas.....	55
Ilustración 30- Mapa sala Nº1 Salidas - detalle.....	56

Ilustración 31 - La ubicación de las obras en Sala 1	56
Ilustración 32 - Ubicación pantalla nº1	57
Ilustración 33 - Cafeterías - Piso 2.....	58
Ilustración 34- Mapa Aeropuerto de Valencia - piso 2	58
Ilustración 35 - Ubicación pantalla Nº2	59
Ilustración 36 - Ubicación pantalla 3.....	59
Ilustración 37 - Mapa del Piso Llegadas	60
Ilustración 38 - Ubicación espacio esculturas /pinturas	60
Ilustración 39 - Ubicación pantalla nº5	61
Ilustración 40 - Ubicación 2º pared para pintura mural – Llegadas.....	61
Ilustración 41 - Espacio disponible para publicidad de las exposiciones.....	62
Ilustración 42 - Ejemplo de iluminación con focos	64
Ilustración 43 - Modelos de flechas usadas para indicar un modelo de circulación	65
Ilustración 44 - Punto de atención.....	65
Ilustración 45 - Mapa sala 1 Salidas con el modelo de circulación sugerido	65
Ilustración 46 - Sala cafeterías, piso 2, ejemplo de marcar el circuito en el suelo	66
Ilustración 47 - Esquema de comunicación en el proyecto expositivo	71
Ilustración 48 - Las principales causas de riesgo.....	72

BASES del CONCURSO “DESTINO FLUIDO”

Primera edición

El concurso DESTINO FLUIDO, es una iniciativa cultural surgida de la colaboración entre el Aeropuerto de Valencia y la Universidad Politécnica de Valencia, mediante “Convenio Marco de Colaboración” que se propone promover diferentes expresiones culturales de la ciudad de Valencia, configurando un Programa de Actividades Artísticas en Aeropuerto con la ayuda y el apoyo de la Facultad de Bellas Artes y a otras instituciones destinadas a sectores de interés específico. En el marco de este programa, lanzamos las bases de la 1ª Edición del concurso DESTINO FLUIDO, un certamen anual que tiene como objetivo promocionar a los jóvenes artistas.

El resultado del concurso se concretará en 4 exposiciones temporales a lo largo del año 2012.

Invitamos a todos los interesados a participar, enviando sus mejores proyectos artísticos. Como dato de interés, y por su ubicación, las obras seleccionadas tendrán anualmente más de 4 millones de espectadores.

Los proyectos expositivos seleccionados formarán parte de la programación del Aeropuerto de Valencia y serán recogidos de forma conjunta en un catálogo editado a este fin.

Objetivo: Promover jóvenes artistas y favorecer su integración sociocultural en los circuitos artísticos de actualidad.

Requisitos de los candidatos:

Podrán presentarse a la convocatoria jóvenes artistas hasta 35 años, de los 2 últimos años de carrera, estudiantes del máster o licenciados de los años 2009 y 2010.

El tema: “DESTINO FLUIDO- confluencia entre realidad del presente, el lugar y la acción del futuro - PUENTES DE COMUNICACIÓN ARTÍSTICA”

Las propuestas, que pueden incluir cualquier manifestación artística contemporánea, podrán estar presentadas por artistas de forma individual o colectiva y en este último caso, el grupo deberá nombrar un representante. Para

que un colectivo pueda participar todos sus componentes tienen que cumplir los requisitos.

Selección de los proyectos

Podrán presentarse a la convocatoria tanto proyectos inéditos como ya producidos, siempre y cuando se adapten estos últimos al espacio expositivo y a la temática del concurso. (Ver el anexo 3 con el mapa del aeropuerto y con los tipos de espacios expositivos y tamaños correspondientes)

Existen 5 tipos de espacios para las exposiciones permanentes y temporales

1. La cristalera – sala 1 – Salidas 80 m²
2. El mural: sala 1 – Salidas 50 m², y el mural en sala 3 llegadas 2 x 11,25 m²
3. Las pantallas de proyección: una en sala nº1 Salidas, 2 en Sala nº2 cafeterías y 2 en Sala nº3 Llegadas, Cada pantalla es de formato 4:3 de 100'
4. El espacio de galería, 30 m²
5. Espacio para acción/instalación – sala nº3 Llegadas, 25m²

Se valoraran los proyectos que

- sean únicos
- exploren nuevas formas de arte
- sean de alta calidad artística
- demuestren una consideración cuidadosa con el medio ambiente del aeropuerto como un lugar público
- se dirijan a los espectadores
- aborden temas que sean relevantes para la comunidad local específica de una manera innovadora
- presenten las formas artísticas tradicionales o innovadoras arraigadas en una cultura en particular, el lugar, o de la historia
- sean de "sitio específico"

Secciones

Se elije:

- **1. Digital art, grafica digital** – 1 proyecto, para la cristalera
- **2. Pintura mural** – 2 proyectos
- **3. Artes audio - visuales** – video, fotografía digital, animación – 5 proyectos x 4 exposiciones = 20 proyectos para el 2012
- **4. Artes visuales / espacio de exposición** – pintura, fotografía, colaje, técnica mixta, 10 artistas con 2 obras x 4 exposiciones = 80 obras
- **5. Acción – instalación** – performance, escultura, instalación - Deberán presentarse entre una y cinco imágenes del proyecto (fotos, planos,

fotomontajes o lo que se considere adecuado para su comprensión). – 1
proyecto x 4 = 4 proyectos

Documentación a entregar:

Dossier del proyecto en formato DIN A 4 que incluya:

1. La tarjeta de solicitud – (Anexo 2)
2. Título y sinopsis del proyecto de un máximo de 5.000 caracteres.
3. Ficha técnica e imagen de la obra en el caso de estar producida, o bocetos de la misma si van a ser realizada expresamente para el proyecto.
4. Descripción del sistema de montaje y necesidades técnicas, especificando el espacio expositivo para la cual ha sido creado.
5. Currículum y trayectoria artística del componente o componentes del proyecto expositivo, tanto los que se presentan de forma individual como colectiva.
6. Dossier gráfico de otros trabajos y proyectos, que pueda completarse con toda la información que se considere oportuna.
7. Fotocopia del DNI, pasaporte o documento equivalente.

Los artistas que participen en la convocatoria con proyectos no producidos, deberán comunicar en el presente dossier la fecha a partir de la cual podría entrar en programación.

Plazos de presentación:

El envío podrá hacerse por cualquier sistema: personal, de mensajería a portes pagados o correos. Se aceptarán los proyectos recibidos durante la semana siguiente al cierre de la convocatoria siempre y cuando se pueda garantizar que han sido enviados con fecha anterior a la finalización del plazo.

El plazo de presentación de proyectos es entre el 15 de octubre y el 30 de noviembre 2011

El lugar de recepción / devolución:

El Aeropuerto de Valencia

Carretera del Aeropuerto s/n.
46940 Manises - Valencia
España

Jurado y notificación de los proyectos:

El jurado estará formado por 5 profesionales del mundo del arte y 2 representantes del aeropuerto/puerto, actuando uno de ellos como secretario con voz pero sin voto.

Los nombres de los miembros del jurado se harán públicos al emitirse el fallo. Si el jurado lo considerara oportuno podría convocar a los artistas finalistas para una entrevista personal o para solicitar datos adicionales de los proyectos expositivos.

Se comunicará personalmente por parte del jurado la concesión de los proyectos expositivos, independientemente de la difusión pública que será en **15 de diciembre 2011**.

La relación de los proyectos seleccionados se hará pública en la página web del concurso, en la página del aeropuerto de Valencia, y en la prensa local.

Periodo de cada exposición:

16 enero – 25 marzo 2012 – inauguración el 16 enero

2 abril – 24 junio 2012 – inauguración el 2 abril

4 julio – 23 septiembre 2012 – inauguración el 2 julio

1 octubre 2012 – 9 enero 2013 – inauguración el 1 octubre

Propiedad intelectual

Los artistas ganadores seleccionados conservan el derecho de propiedad intelectual sobre sus obras pero ceden los derechos del material generado por los proyectos expositivos, que serán usados única y exclusivamente para los fines detallados a continuación: Catálogo del proyecto expositivo, página web del aeropuerto y del proyecto y la difusión del mismo o su publicidad.

BASES del CONCURSO “DESTINO FLUIDO”
Primera edicion

Nombre

Apellido

DNI

Dirección

C. P.

Ciudad

Provincia

País

Tel.

E-mail

Contenido de la solicitud

Currículum vítae

DNI o Pasaporte (fotocopia)

Título y ficha técnica del proyecto/obra

Documentación fotográfica

Otros documentos (especificar)

Fecha

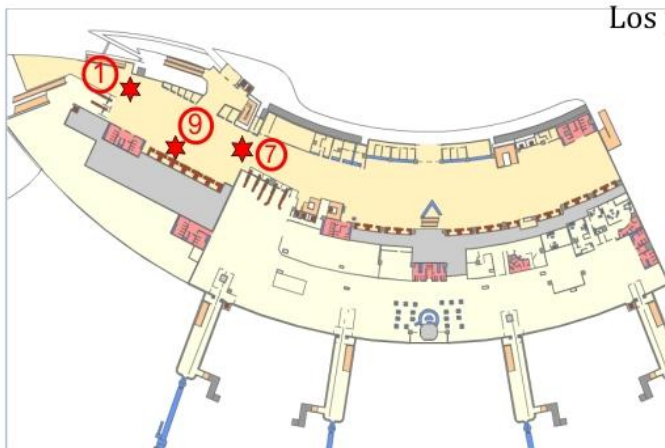
Firma

Esta tarjeta de solicitud deberá enviarse junto con la documentación reseñada

Aeropuerto de Valencia

Sala 1 - Piso 1 Salidas

Los planos de los espacios expositivos



- 1 - 5** Pantallas de proyección
4:3 de 100"
- video arte, animación máximo 5 min. /participante
 - fotografía digital máximo 10 fotos/participante
 - digital art máximo 10 obras/participante

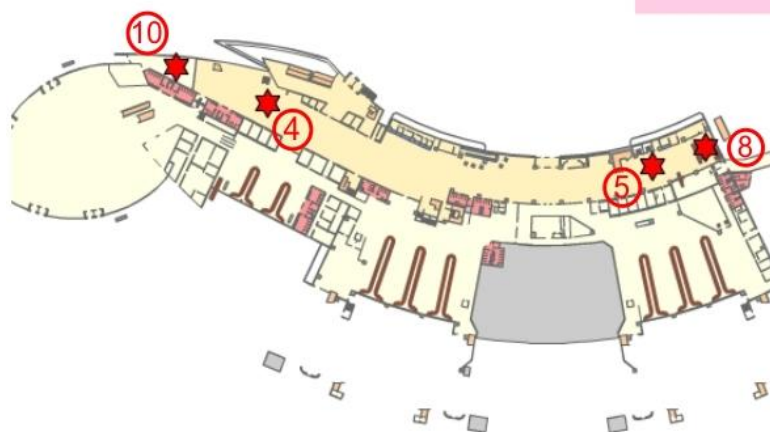
Sala 2 Piso 2 Cafeterías



7, 8 Paredes pintura mural



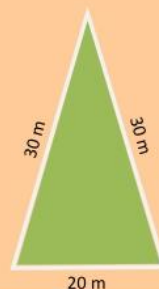
Sala 3 Piso 0 Llegadas



9 Gráfica y digital art para Cristalera



10 Espacio para escultura, pintura, dibujo



Lista de los puertos y aeropuertos que hemos contactado

AEROPUERTOS EUROPEOS

United Kindom and Irland

- 1 Dublin Airport (DUB), vincent.wall@daa.ie
- 2 Birmingham Airport (BHX), <http://www.birminghamairport.co.uk/meta/contact-us.aspx>
- 3 Edinburgh (Turnhouse) Airport (EDI), - victoria_colling@baa.com
- 4 London City Airport (LCY), advertise@londoncityairport.com
- 5 London Gatwick Airport (LGW) airport@brandspace.co.uk
- 6 London Heathrow Airport (LHR), jens.tangen@brandspace.co.uk
- 7 London Stansted Airport (STN), investors@baa.com
- 8 Newcastle Airport (NCL) enquiries@newcastleinternational.co.uk
- 9 Manchester Airport (MAN), customer.relations@manairport.co.uk

Austria

- 10 Vienna (VIE) - advertising@viennaairport.com
- 11 Salzburg (W. A. Mozart) (SZG) - info@salzburg-airport.at

Belgium

- 12 Brussels (BRU) - emmanuel.courcol@jcdecaux.be
- 13 Antwerp (Deurne) (ANR) - antwerpairport@vlaanderen.be

Denmark

- 14 Copenhagen (Kastrup) Airport (CPH) - kundeservice@cph.dk

Finland

- 15 Helsinki-Vantaa (HEL) - firstname.lastname@finavia.fi

France

- 16 Nice (Cote D Azure International) Airport (NCE)
http://www.nice.aeroport.fr/contact_en/

17 Paris (Charles de Gaulle) (CDG) - <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/en-GB/Passagers/Home/contact.htm>

18 Paris (Orly) Airport (ORY) - <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/en-GB/Passagers/Home/contact.htm>

19 Grenoble (St. Geoirs) Airport (GNB) info@grenoble-airport.com

Germany

20 Berlin (Schoenefeld) Airport (SXF) - <http://www.berlin-airport.de/EN/Presse/KontaktformularAnsprechpartner.php>

21 Berlin (Tegel) Airport (TXL) - <http://www.berlin-airport.de/EN/Presse/KontaktformularAnsprechpartner.php>

22 Dusseldorf Airport (DUS) - http://www.duesseldorf-international.de/dus_en/flughafen_duesseldorf

23 Frankfurt/Main (Rhein-Main) (FRA) - http://www.frankfurt-airport.com/content/frankfurt_airport/en/contact.html

24 Munich (Franz Josef Strauss International) (MUC) - info@munich-airport.de

Italy

25 Pisa (Galileo Galilei) (PSA) - http://www.pisa-airport.com/aeroporto_di_pisa_73.html

26 Rome Fiumicino (Leonardo da Vinci International) (FCO) - parmeggiani.c@adr.it

27 Rome (Ciampino) (CIA) - priori.m@adr.it

28 Venice (Marco Polo) Airport (VCE) <http://www.veniceairport.it/page/contactus>

Malta

29 Malta International (Luga) Airport (MLA) - <http://www.maltairport.com/page.asp?p=17124&l=1>

Norwegia

30 Bergen (Flesland) Airport (BGO) - <http://www.avinor.no/en/airport/bergen/aboutus>

Holland

31 Amsterdam (Schiphol) (AMS) - http://www.schiphol.nl/index_en.html

Portugal

32 Faro (FAO) - <http://www.flightstats.com/go/Airport/airportDetails.do?airportCode=FAO>

33 Madeira (Funchal) (FNC) - anam@anam.pt

34 Lisbon (Portela) (LIS) - <http://www.lisbon-airport.com/contact.html>

Romania

35 Bucharest Henri Coanda (Bucharest Otopeni) (OTP) - contact@bucharestairports.ro

36 Cluj-Napoca (Someseni) Airport (CLJ) - aercj@codec.ro

Spain

37 Barcelona (El Prat) (BCN) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Barcelona/es/Inicio.html>

38 Fuerteventura (FUE) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Fuerteventura/es/Inicio.html>

39 Gran Canaria (Las Palmas) (LPA) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Gran-Canaria/es/Inicio.html>

40 Girona (Gerona) (Costa Brava) (GRO) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Girona-Costa-Brava/es/Inicio.html>

41 Ibiza Airport (IBZ) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Ibiza/es/Inicio.html>

42 Lanzarote (Arrecife) (ACE) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Lanzarote/es/Inicio.html>

43 Madrid (Barajas) (MAD) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Lanzarote/es/Inicio.html>

44 Mahon (Menorca) (MAH) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Menorca/es/Inicio.html>

45 Malaga Airport (AGP) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Malaga/es/Inicio.html>

46 Murcia (San Javier) (MJV) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Murcia-San-Javier/es/Inicio.html>

47 Palma de Mallorca Airport (PMI) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Palma-Mallorca/es/Inicio.html>

48 Reus Airport (REU) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Reus/es/Inicio.html>

49 Tenerife South (Reina Sofia) (TFS) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Tenerife-Norte/es/Inicio.html>

50 Valencia (VLC) - <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Valencia/es/Inicio.html>

Sweden

51 Stockholm-Arlanda (ARN) - info.arlanda@swedavia.se.

Switzerland

52 Geneva-Cointrin (GVA) - <http://www.gva.ch/en/DesktopDefault.aspx>

53 Zurich (ZRH) - info@zurich-airport.com

PUERTOS DEL MAR MEDITERRÁNEO

Spain

1. Malaga, SP direccion@puertomalaga.com
2. Almeria, SP almeria@apalmeria.com
3. Valencia, SP <http://www.valenciaport.com/es-ES/Herramientas/Paginas/Contactar.aspx>
4. Barcelona, SP sau@portdebarcelona.es
5. Palma de Mallorca, comercial@portdemallorca.com
6. Cádiz, direccion@puertocadiz.com – (Océano Atlántico)
7. La Coruña, <http://www.puertocoruna.com/> – (Océano Atlántico)
8. Santander, SP Sac@puertosantander.com – (Océano Atlántico)
9. Bilbao, SP comercial@bilbaoport.es – (Océano Atlántico)

France

10. Marsella , gpmm@marseille-port.fr
11. Nice, Cannes, Corsica <http://www.riviera-ports.com/Display1.aspx?p=y&s=y&URL=/Contacts/ContactForm.ascx&conId=9>

Italy

12. Genova, info@porto.genova.it
13. Livorno, info@porto.livorno.it
14. Civitavecchia, Roma, autportocv@etruria.net
15. Napoli, coordinamento@porto.napoli.it
16. Messina, maria_cristiana.laura_@autoritaportualemessina.it
17. Cagliari, Sardinia, autorita.portuale@tiscali.it
18. Palermo, presidenza@portpalermo.it
19. Catania, presidente@porto.catania.it
20. Taranto, authority@port.taranto.it
21. Ancona, IT s.sargenti@autoritaportuale.ancona.it
22. Bari, IT presidente@aplevante.org
23. Ravenna, info@port.ravenna.it
24. Venezia, apv@port.venice.it
25. San remo info@portsolesanremo.it

Greece

26. Thessaloniki, ceoffice@thpa.gr
27. Patrai info @patrasport.gr
28. Pireus, olp@olp.gr
29. Kerkyra (Corfu) <http://info.yen.gr/page.php?id=994>

Cyprus

30. Larnaca, Cyprus cpa@cpa.gov.cy

La carta enviada a puertos/aeropuertos – versión castellano

Estimado señor/señora:

En primer lugar, me presento, me llamo Tatiana Rosoga, soy comisaria de arte* para la tesis del Máster en Producción Artística de la Facultad de Bellas Artes, San Carlos – Universidad Politécnica Valencia, España.

La tesis enfoca la posibilidad de implementar un programa de exposiciones de obras de arte en instalaciones (habilitadas o no) de puertos y aeropuertos.

El programa titulado “DESTINO FLUIDO- Confluencia entre realidad del presente, el lugar y la acción del futuro - PUENTES DE COMUNICACIÓN ARTÍSTICA” está centrado en la creación de distintos instrumentos de comunicación artística en puertos-aeropuertos que tienen como objetivo la promoción del mismo espacio, el confort espiritual del viajante y la promoción de jóvenes artistas.

Dentro del programa se ha elaborado una metodología para el desarrollo de los proyectos de exposición y otra de selección de los artistas, dependiendo de la forma visual que utilizan para expresarse: pintura, fotografía, escultura, video, performance...etc

Que se ofrece:

Elaborar de forma altruista las bases de convocatoria de acuerdo a sus expectativas y previo consulta con el responsable de área. Dar soporte a intervenciones artísticas y a un protocolo de actuación y participación en las instalaciones o espacios seleccionados, susceptibles de intervenir sin perjuicio de los mismos.

Ventajas:

Estas manifestaciones artísticas, pueden ser vistas como inversiones además de tener un papel importante en la humanización del espacio del puerto-aeropuerto, permitiendo una mayor visualización de la vida cultural de la ciudad, mejorar y enriquecer la experiencia del público viajero.

La socialización y acercamiento psicológico del arte como puente entre el público viajero (el consumidor de servicios) y el ofertante de servicios Puerto-Aeropuerto, permite la transición de la imagen impersonal, que se tiene sobre dichos lugares, hacia una imagen abierta y social a favor del público viajante, cambiando las percepciones de los espacios rutinarios o impersonales como espacios públicos agradables.

El programa “**DESTINO FLUIDO - PUENTES DE COMUNICACIÓN ARTÍSTICA**” es un desafío: cambiar la monotonía por un sentimiento de confort y bienestar espiritual, relacionando las ofertas de servicio y los aspectos del management económico específico para la competencia del transporte marítimo aéreo en una economía abierta.

Menciono algunos ejemplos de puertos que promueven el arte dentro de sus instalaciones:

Puerto de Anacortes, Washington EE.UU <http://www.anacortesartsfestival.com/art.cfm>

Puerto de San Diego, California EE.UU <http://www.portofsandiego.org/public-art.html>

Puerto Brisbane, Australia <http://www.artintheport.com.au/>

Menciona algunos ejemplos de aeropuertos que promueven el arte dentro de sus instalaciones:

Aeropuerto Internacional de Nashville, Tennessee, EE.UU
<http://www.flynashville.com/arts/default.aspx>

Aeropuerto de Edinburgo, Reino Unido <http://www.theairportgallery.com//db/index.php>

Aeropuerto Internacional Philadelphia, EE.UU <http://www.phl.org/art.html>

Aeropuerto Internacional Seattle-Tacoma, EE.UU <http://www.portseattle.org/seatac/art/>

En espera de sus noticias, me despido atentamente,

Tatiana Rosoga,

|* El comisario o curador es aquel que lleva adelante un proyecto expositivo, a partir de una idea hasta la valuación, manejo y administración de una exposición

La carta enviada a puertos/aeropuertos – versión ingles

Dear Sir/Madam.

First of all, I would like introduce myself. My name is Tatiana Rosoga and I am an art curator* for the Master thesis in Artistic Production at San Carlos Art University – Universidad Politécnica Valencia, Spain.

The thesis focuses on the possibility of implementing a programme of art work exhibitions within airport installations (whether or not they have been prepared for it).

The programme entitled " Fluid Destiny - Confluence between present reality, the place and future action - BRIDGES OF ART COMMUNICATION" focuses on the creation of various means of artistic communication airports that aim to promote the space, the spiritual comfort of the traveller and promoting young artists.

I worked out a methodology within the programme for the exhibition project development and another one for the selection of artists, which depends on their visual form used to express themselves: painting, photography, sculpture, video, performance ... etc.

Services offered

I offer to elaborate the rules for the contest of artistic projects according to your expectations and prior consultation with the area manager. I would also give support to artistic participation, action and the protocol for this participation in the facilities or sites selected, so that they will not be jeopardised in any way.

Advantages:

These art forms can be viewed as investments as well as assuming an important role in the humanisation of the airport space, allowing greater visibility of the city, this cultural life, improving and enriching the experience of the traveling public.

The socialisation and psychological approach to art as a bridge between the travelling public (the consumer of services) and the service's provider of airport, allows the transition

from the impersonal image, which we have of these places, to a social and open image in favour of the travelling public, this changing the perceptions of impersonal and routine spaces into welcoming public spaces.

The programme "FLUID DESTINY - BRIDGE OF COMMUNICATION ART" is a challenge: to change the monotony for a feeling comfort and spiritual welfare of whilst linking service offers and specific aspects of economic management to be more competitive in the field of air transport in an open economy.

I mention some examples of airports that promote art within its facilities:

San Diego Airport, EE.UU <http://art.san.org/>

Nashville International Airport, Tennessee, EE.UU

<http://www.flynashville.com/arts/default.aspx>

Edinburgh International Airport, Reino Unido

<http://www.theairportgallery.com//db/index.php>

Philadelphia International Airport, EE.UU <http://www.phl.org/art.html>

Seattle-Tacoma International Airport, EE.UU <http://www.portseattle.org/seatac/art/>

Please do not hesitate to contact me if you wish to proceed with the art programme or if you have any questions regarding my services. I can be contacted at email address tatiana.rosoga@gmail.com

I look forward to hearing positively from you for further collaboration.

Yours sincerely

Tatiana Rosoga

Art curator

E-mail: tatiana.rosoga@gmail.com

Tel: + 0034 664236750

|* The curator is someone who runs an exhibition project, from an idea to the evaluation, management and the administration of the exhibition.

El cartel elegido



Carteles propuestos

