



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

MÁSTER ARTES VISUALES Y MULTIMEDIA
DEPARTAMENTO DE PINTURA Y ESCULTURA
FACULTAD DE BELLAS ARTES DE VALENCIA



PROYECTO FINAL DE MÁSTER

El Viaje De Una Vida.

Escenografías transitorias de la memoria

Realizado por:
Alfonso D'Urso
Dirigido por:
María José Martínez de Pisón

Valencia, septiembre 2011

Índice

1. Introducción	5
Planteamiento del proyecto	7
Estructura	8
Metodología	11
2. Marco teórico y conceptual	13
2.1. Nueva movilidad en la nueva modernidad	14
2.1.1. Movilidad y fronteras: contradicciones de la sobremodernidad	16
2.1.2. Efectos sobre el individuo: el ser móvil contemporáneo	22
2.2. La ciudad de hoy: cambios que afectan la visión del mundo	30
2.2.1. La urbanización del mundo y del vacío	30
2.2.1.2. Cómo se valora la ciudad actual	39
2.3. El cambio de escala de la percepción: un mundo pequeño	42
2.3.1. El tiempo y el espacio como nuevas categorizaciones	43
2.3.1.2 “El Viaje De Una Vida”: una compresión del espacio/tiempo	49
2.4. La maqueta como proyección del hogar, el viaje como proyección de la memoria	51
2.4.1. El espacio del hogar y las figuras del olvido: recordar de lejos	52
2.4.2. Distinción entre viajero y turista: el no-lugar sujeto y las “escenografías transitorias de la memoria”	57
3. <i>El Viaje de una Vida</i>. Descripción técnica del proyecto	67
3.1 Construcción de la maqueta	70
3.1.2. Sistema de transmisión eléctrica	80
3.2 Construcción de la estructura	82
3.3 Construcción de la mesa soporte	84
3.4 Grabación y edición del viaje	91
3.5 Puesta en escena	95
3.6 Presupuesto de materiales	99
4. A modo de conclusiones	101
5. Fuentes bibliográficas	105

ANEXOS: DVD_ROM

- Proyecto Final de Master *Escenografías transitorias de la memoria* [PDF]

- Fichas de referentes artísticos [PDF]

Proceso

Una carpeta que contiene un archivo en PDF con:

- Esquemas, bocetos y mapas mentales
- proceso completo de construcción de la maqueta

Videos

- video del montaje de la instalación
- video de la instalación
- video final del viaje grabado

Ensayos

Una carpeta que contiene fichas explicativas en PDF y enlaces a vídeos de ensayos relativos al proyecto:

- Vidas en tránsito, cortinillas de paso
- Nobody Watches
- El viaje interactivo
- A Fast Life, The Fast World

1. Introducción

El Viaje de una Vida es un proyecto aplicado que se inscribe en la Línea de investigación: Lenguajes audiovisuales, creación artística y cultura social, opciones establecidas en el Master de Artes Visuales y Multimedia de la Universidad Politécnica de Valencia.

Respecto al contexto artístico, el proyecto está vinculado con las instalaciones audiovisuales con circuito cerrado de vídeo.

Como tipología de proyecto aplicado, *El Viaje De Una Vida* tiene como núcleo de la investigación “aportar información útil y aplicable de forma directa al desarrollo de una producción audiovisual” tal como queda definida esta tipología en el Máster. De forma complementaria se ha planteado una investigación teórica que sirve de soporte y a la vez de guía al planteamiento práctico de la instalación, que describe los conceptos y las teorías fundamentales necesarias para poder contextualizar la obra y que han influido en su realización.

Por otro lado el proyecto se apoya también en una experimentación práctica y técnica necesaria para poder construir físicamente la obra, y en una serie de ensayos realizados a partir de técnicas aprendidas durante el curso.

La instalación surge de la idea y de la necesidad de materializar las sensaciones vividas en primera persona que reflejan el viaje que me lleva del lugar donde transcurre mi vida actual a mi hogar de siempre, planteando la construcción de un discurso narrativo a partir de las nociones de viaje y lugar/hogar. Más en concreto lo que este proyecto se plantea es relacionar aquellos lugares transitados durante el viaje de vuelta a casa (repetido una y otra vez) con el concepto mismo de hogar, materializando espacios vividos de paso, sin ninguna aparente

importancia, y convirtiendo los no-lugares en lugares bien definidos y anclados al recuerdo de hogar.

Cualquiera de nosotros tiene algún lugar que llama casa, el hogar de toda la vida. Físicamente o mentalmente quien más quien menos piensa en ese lugar cuando quiere seguridad, cuando solo quiere lo que conoce y sabe manejar, lo suyo. Lo que pasa con ese lugar es que no sólo se define por sus cualidades físicas, es decir, a veces sentimos estar en casa incluso cuando ese lugar está lejos.

Las personas que viven fuera de su hogar tienden a construirse otro parecido, un lugar que tenga algo que ver con lo que su hogar representa, y pueda reconocerlo como suyo. Y a veces esa *maqueta* tiende a parecerse más de lo que se querría al propio hogar.

Otras veces, las circunstancias hacen que el lugar en donde vives se modele a tus necesidades, día tras día se transforma, hasta llegar a ser lo que tienes aquí y ahora, tu casa. En este proyecto, lo que se manifiesta como representación del hogar es el espacio, o distancia, que está entre mi lugar de ahora y mi hogar de siempre: es el viaje de uno a otro. Y así viajar de un sitio a otro y moverse entre dos vidas, crea la sensación de quedarse un tiempo en una tercera, que quizás por las casi doce horas que el viaje dura o quizás porque en la ruta no se aprecia más diferencia que las personas que se cruzan, se define en el propio viaje una vida repetida una y más veces, *bucle* que llega a conformar un mundo reconocible como familiar.

El **objetivo** de *El Viaje de una Vida*, entonces, es analizar y describir este mundo, definido por sus rutas fijas dentro de lo indefinido que es la transitividad, y materializar estas sensaciones: *las escenografías transitorias de la memoria*.

Planteamiento del proyecto

El Viaje de una Vida es la construcción física-audiovisual de una “escultura móvil” recorrida por una cámara en circuito cerrado: una maqueta física, circular, y móvil que recrea las visiones de los espacios del viaje¹ recorrida desde el ojo fijo de una cámara, que proyecta en tiempo real lo que está viendo.

A esta visión particular le acompaña aquella del viaje real vivido: un vídeo surgido de la grabación de las 12 horas de viaje, como siempre desde el ojo fijo de una cámara, colocada esta vez en mi pecho durante todo el camino.

La proyección de dos “audiovisuales” supone dos puntos de vista que engloban en un solo mundo lo grande y lo pequeño, lo real y lo imaginado, lo vivido y lo sentido, lo transitorio y lo estático/estable.

Para que la instalación pueda responder a la pregunta que nos hemos propuesto como investigación y también como experiencia que la acompaña: ¿es posible vivir los espacios de tránsito como representaciones de la experiencia? ¿Se pueden definir esos espacios por sus características de indefinición y ver en ellos proyecciones del hogar y de la memoria? ¿Podemos vivirlos como escenografías transitorias de la memoria?

Preguntas que el desarrollo de este proyecto intenta responder desde un punto de vista subjetivo que es fijo y móvil a la vez, enfoca hacia lo general y lo particular, lo real y sus proyecciones.

El Viaje de una Vida es, entonces, el punto de partida (o de llegada) de un proceso relativo a la experiencia personal, es un recorrido que trata de contar un recorrido, la idea y la necesidad de una investigación

¹ Alude a visiones simbólicas que recrean más las sensaciones que las cualidades físicas y estéticas.

causada por cuestiones relativas a la vida real y experienciada en la época actual.

La pregunta esencial que se plantea esta investigación quizás no forme parte de la experiencia de todo el mundo, pero sí que se plantea desarrollar y gestionar cuestiones relativas a la forma de vivir en la sociedad contemporánea; sociedad jerarquizada y basada en algunos elementos que se han visto generadores de nuevas tipologías de vida, e incluso nuevas realidades.

Conceptos replanteados y readaptados a nuestra época como el de “movilidad” que hoy en día lleva a constituir algo parecido al “derecho de los derechos”², o cambio de escala. De igual manera se han revisado cuestiones y conceptos relativos a las conformaciones actuales de las ciudades, a la creación de lugares con nuevas características, a la “globalización” de los espacios y del mundo en general, a la posibilidad de manejar el tiempo convirtiéndolo en una abstracción instantánea.

Todo esto para entender una de las motivaciones (la más importante en este contexto) que hoy en día nos lleva hacia un determinado estilo de vida, y sobre todo para describir lo que esto ha causado: un cambio de escala global a la hora de relacionarse con la realidad.

Estructura del trabajo

El proyecto se estructura en dos partes: Marco teórico y la descripción del proyecto de instalación.

El marco teórico se ha estructurado como si fuera un recorrido por una serie de conceptos y teorías, más o menos contemporáneas,

² Ascher, François. “Ciudad con velocidad y movilidad múltiples”. ARQ (Santiago), Jul 2005, no.60.

organizadas en torno al concepto de movilidad. Movilidad como punto fijo de este viaje, y que a su vez es lo que mueve todos los hilos.

En el primer apartado del marco conceptual se empieza definiendo las características actuales de la nueva movilidad, enfocando el discurso en lo importante que representa hoy en día la capacidad de moverse para vivir en nuestra sociedad; describiendo como el nuevo concepto de movilidad ha cambiado las conformaciones de las ciudades y de las formas de vida.

El trabajo del antropólogo francés Marc Augé se presenta aquí como unas de las bases así como en los siguientes apartados; no tanto como representante de las teorías de referencia de este proyecto sino como choque producido con otros pensadores, urbanistas, arquitectos y filósofos que contrastan otras visiones de los efectos producidos por la modernidad, y como base desde la cual desarrollar las conclusiones de este proyecto.

En el segundo apartado se pasa a describir los mayores efectos que la nueva forma de vivir ha causado en las conformaciones físicas de las ciudades: cómo éstas se han ido transformando en nuevos lugares híbridos, la importancia de la presencia de “no-lugares” en los espacios urbanos, las visiones de urbanistas como Paul Virilio y François Ascher en contraposición a la definición de estos lugares por parte de Augé, la “Ciburbia” de Sorkin y la “Metapolis” de Ascher, con la intención de mostrar el efecto que todo esto ha causado: un cambio de escala en nuestra percepción con la realidad.

En el siguiente apartado se habla del espacio y del tiempo, de cómo se ha encogido el mundo, y cómo según Paul Virilio, gracias a las nuevas TIC (tecnologías de información y comunicación) se ha pasado de lo Global a lo Glocal, de una visión global a una visión local del mundo. Observaremos cómo todo esto ha provocado una pérdida de orientación en la percepción de lo real, para relacionarlo posteriormente con la

conformación física de la instalación: la maqueta del viaje entre dos vidas como compresión de tiempo y espacio.

Si por un lado esta parte de la instalación se refiere al cambio de escala del mundo, lo que en ella se representa, el contenido de la maqueta es más bien una *proyección del hogar*.

El paso siguiente es entonces describir cómo la casa determina en gran medida la manera en la que habitamos el espacio vital; tomando esta vez como guía algunos textos de Augé y del filósofo francés Bachelard para conectar las nociones de *espacio y memoria*. La posibilidad de poseer de lejos (o por lo menos la ilusión) que nos da la modernidad pretende terminar con toda distancia física y temporal, de manera que el espacio físico del hogar pueda proyectarse ya no solo como recuerdos, sino como ilusiones del presente.

Junto a la memoria en relación al espacio del hogar, entran en juego las figuras del olvido, necesarias para introducir lo que es la última parte: *el viaje como proyección de la memoria*.

En este último apartado, las figuras del Recomienzo y del Retorno, de las que habla Augé, sirven de guía para hacer una distinción clara entre el viajero y el turista, dos figuras parecidas y a la vez muy distintas. Asociando por un lado el turismo a la modernidad y a las nuevas formas de vida, y por otro lado, el viaje enfocado al descubrimiento de uno mismo (a la manera de los viajeros literarios del siglo XIX, o del artista español Mateo Maté³), como aquel viaje repetido una y otra vez, el viaje “asiduo”.

Se pretende llegar a la conclusión por la que se afirma que los espacios de tránsito, que forman parte de aquel conjunto de nuevos lugares de nuestra época, puedan ser vividos como lugares de la experiencia y que sirvan no solo a contener de paso los individuos que flotan en ellos.

³ en Anexos: fichas de referentes artísticos.

Metodología

La memoria así estructurada no refleja cronológicamente el plan de trabajo general que se ha seguido para la realización del proyecto. El desarrollo de la pieza y del proyecto en sí ha ido intercambiado las cuestiones técnicas con las teóricas, las de organización y clasificación, así como las reflexivas y las prácticas. Por esto, se han seguido metodologías diferentes dependiendo de las tareas a realizar. En cuanto a la parte del marco teórico y conceptual se ha seguido una metodología más cualitativa: a la primera fase de búsqueda bibliográfica ha seguido la realización de fichas de lecturas y citas, incorporando paso a paso la información recopilada en un blog proyectual⁴. Lo mismo se ha hecho con los referentes artísticos, de manera que fuera más sencillo luego encontrar las informaciones para analizarlas e ir redactando los apartados de la memoria.

En cuanto a la parte práctica y central del proyecto se ha seguido una metodología de trabajo más cuantitativa: bocetos, pruebas, investigación previa, búsqueda de materiales, ensayos, todo ha servido como base para poder configurar la pieza y realizar así la parte principal de esta investigación.

⁴ <http://elviajedeunavida.blogspot.com/>

2. Marco teórico y conceptual

2.1 Nueva movilidad en la nueva modernidad

Con el fin de contextualizar la obra que aquí se presenta, y para llegar a entenderla dentro de este contexto, empezaremos este recorrido describiendo los contenidos generales, necesarios para ubicarnos y empezar el camino con una visión diferente de los aspectos que se van a tratar.

En este primer capítulo se define el nuevo concepto de *movilidad contemporánea* y sus principales efectos dentro de lo que es la vida social. Para hacerlo es necesario definir ante todo el contexto dentro del cual este nuevo concepto nace y se desarrolla, junto con una visión general de sus ambiguas características.

Tomando como base el trabajo del antropólogo Marc Augé y del urbanista François Ascher, se relacionarán aspectos de la modernidad con el concepto de movilidad y el de *nueva frontera* como consecuencia de las contradicciones de nuestra época.

De aquí el paso siguiente es casi obligado: el segundo apartado analizará cómo todo esto ha influido en la conformación de la ciudad y del mundo occidental, y cómo se vive hoy en día dentro de él.

2.1.1. Movilidad y fronteras: contradicciones de la sobremodernidad

El mundo contemporáneo se caracteriza, entre muchas otras cosas, por su capacidad de contener una «diversidad planetaria homologada». Es decir, las características propias de la diversidad: cultura, raza, religión, pensamiento, forma de vivir, etc., parecen hoy quedar contenidas bajo el mantel de una misma mesa, con la utopía de que podemos vivir en plena armonía con la unificación de esa mesa, la unificación del mundo: homologados para hacerlo pero incapaces de realizarlo.

Existen una serie de causas y características que acompañan la gran paradoja del mundo contemporáneo, un mundo unificado y dividido a la vez, uniformizado y diverso: por un lado la Globalización y el desarrollo de los medios de transporte y comunicación nos dan la impresión de que el planeta se ha vuelto el punto de referencia de todos nosotros (una mesa común), sin embargo por otro lado no dejan de existir diferencias entre identidades sociales e individuales, formas de vida y clases sociales, territorios desarrollados y subdesarrollados.

En este contexto el trabajo del antropólogo francés Marc Augé es importante para direccionar todo el discurso de esta investigación. En uno de sus escritos⁵ analiza este cambio del mundo contemporáneo a partir de tres movimientos globales y fundamentales:

- El paso de la modernidad a la sobremodernidad, enfocado en el cambio del punto de vista del tiempo.
- El paso de los lugares a los no-lugares, mirando esta vez cómo ha cambiado el concepto de espacio.
- El paso de lo real a lo virtual, describiendo cómo ha evolucionado la visión del mundo a través de la evolución de la imagen.

⁵ Augé M., *Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana* [en línea], 1994, <http://www.infoamerica.org/teoria_articulos/auge1.htm> [Consulta 13/10/2010]

Dejaremos un poco a parte el tercer punto, por considerarlo como una derivación de los dos primeros, de manera que la contextualización de este proyecto pasará por estas mismas fases para poder llegar a una visión íntima de las consecuencias del mundo actual.

En esta primera parte, entonces, para poder definir la importancia actual del concepto de movilidad hay que describir (por lo menos brevemente) el mundo en el que este se mueve, (mundo que el mencionado autor define como “*sobremoderno*”).

En este sentido, el filósofo y sociólogo alemán Max Weber definió la modernidad como “*el desencanto del mundo*”. Él decía que la victoria de la ciencia sobre la religión era la victoria de la razón sobre el mito, y que esto era la causa de un desencanto del mundo: una modernidad caracterizada por la desaparición de los mitos de origen y de todos los sistemas de creencias que buscan el sentido del presente en su pasado.

El hombre moderno es así dueño de sí mismo, se niega a afrontar e interpretar el presente en términos míticos o místicos, la racionalidad es la única verdad: toda verdad debe ser demostrable.

De esta forma el mundo de los valores y las ideas se ha quedado vacío. El mundo desencantado que ha terminado con las creencias del pasado ha creado como única cosa el vacío.⁶

Esta forma de pensar está enfocada a crear cosas, sin dar mucha importancia a cuestiones éticas en su producción. Así la razón y la tecnología están unidas para crear ciencia; lo que nos ha llevado a esta situación que el mismo Weber llamó “*Jaula de Hierro*”:

[...] una sociedad en la que la racionalización creciente de la vida humana atrapa a los individuos en una jaula de hierro, de control racional, basado en reglas [...]

⁶ Romero A., *Desencanto del mundo: irracionalidad ética y creatividad humana en el pensamiento de Max Weber* [en línea], OLIB WebView, Jul 1998, no.49, pág. 2-4, [Consulta 03/03/2010] <<http://es.scribd.com/doc/54220218/Desencanto-del-Mundo-irracionalidad-etica-creatividad-humana-en-EI-3>>

[...] aplastados bajo el manto férreo de lo muerto que reina sobre la vida: el capital.”⁷

Somos prisioneros de una racionalidad enfocada a la producción, somos instrumento de instrumentos. Si por un lado la modernidad está caracterizada por este desencanto del mundo, junto a la desaparición de los mitos de origen y los sistemas de creencias hay que anotar también la aparición de nuevos mitos basados en la utopía de la desaparición de las clases y de un mundo unificado.

En este sentido, según Augé, habría que hablar de un “segundo desencanto del mundo”, debido por un lado al hecho de que estos “mitos del futuro” también eran una ilusión⁸, y también por la utópica visión del mundo como una “*Aldea Global*” (según el término de McLuhan), en la que se habla un mismo idioma y existe una única red económica.

Más tarde esta idea fue traducida por el politólogo japonés Francis Fukuyama con la noción de “*fin de la historia*”.

El acuerdo por un gobierno general, único idioma y única economía definiría el fin de la historia de las ideologías: la universalización de la democracia liberal como forma final de gobierno humano, el triunfo de la idea de un Estado/Mundo capitalista basado en la cultura occidental del consumo.

No importa que este régimen consumista efectivamente no regule todo el planeta, para Fukuyama la victoria del “fin de la historia” ya está presente en el plano de las ideas y no todavía en el plano material:

(...)en el fin de la historia no es necesario que todas las sociedades se conviertan en exitosas sociedades liberales sino que terminen

⁷ Weber M., *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Barcelona, Península, 1969, pag.181-183.

⁸ Utopía que junto a otras desaparecieron en la segunda mitad del siglo XX: después de la Segunda Guerra Mundial, cuando se tenía la idea de que el bien había vencido definitivamente al mal, el fracaso del comunismo causó una relectura pesimista de la historia del siglo.

*sus pretensiones ideológicas de representar diferentes y más altas formas de la sociedad humana.*⁹

Otra visión de la situación contemporánea es dada por Arjun Appadurai, que ve la modernidad como una de las teorías que posee y desea una aplicabilidad universal. El antropólogo indio en su teoría intenta poner en relación la modernidad como hecho observable y la modernización como teoría, para así llegar a definir las características reales que gobiernan el mundo actual.

Explica que el problema fundamental de las grandes teorías sociológicas ha sido reforzar desde siempre la idea de la existencia de un momento preciso y común a todo el mundo: el momento moderno.

Momento que al presentarse realmente ha generado una ruptura entre el pasado y el presente:

*[...] el mundo en el que vivimos hoy -en el cual la modernidad está decididamente desbordada, con irregular conciencia de sí y es vivida en forma despereja- supone, por supuesto, un quiebre general con todo tipo de pasado.*¹⁰

Visto de esta forma, el teórico estudia los medios de comunicación de masas y los movimientos migratorios como causas del cambio del mundo moderno; efectos que combinados producen un conjunto de irregularidades y contradicciones, ya que tanto los espectadores como las imágenes están en continuo movimiento.

Terminando este pequeño recorrido de puntos de vista del mundo moderno, y volviendo así a la paradoja que acompaña el mundo contemporáneo, nos quedamos con la visión inicial de Augé para poder describir las características contrastantes que definen nuestra época y

⁹ Huguet Polo A., *Las tesis de Fukuyama sobre el fin de la historia*, 1991, [en línea], [Consulta 13/03/2011], <<http://huguet.tripod.com/fukuyama.htm>>.

¹⁰ Appadurai A., *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*, Uruguay, Ediciones Trilce, 2001, pág. 6-7.

poder ver finalmente dónde se mueve el concepto de movilidad, concepto que requiere paradójicamente el de frontera.

La paradoja de nuestro mundo no se acerca a la idea del “final de la historia” sino que, según Augé, nuestro mundo es la consecuencia de una gran cantidad de causas difíciles de analizar que han llevado a la constitución de la posmodernización: todo aquel proceso cultural de cambio y desarrollo social de las últimas décadas. Es decir que el mundo actual es:

*[...] simplemente signo de una multiplicación y aceleración de los factores constitutivos de la modernidad.*¹¹

Lo que Lévi-Strauss define como parte esencial de la historia de las sociedades humanas cuando afirma que la historia se compone de:

*[...] cadenas de acontecimientos no recurrentes y cuyos efectos se acumulan para producir trastornos económicos y sociales.*¹²

Adoptando parte de esta definición, el antropólogo habla de “*sobremodernidad*” refiriéndose a nuestra época, como el resultado de una lógica del exceso.

Esta *sobremodernidad* se podría definir a partir de tres excesos fundamentales y vinculados el uno al otro, lo que lleva a explicar parte de las contradicciones del mundo actual: el exceso de información, de velocidad y por último el exceso de individualismo.

1. El exceso de información nos da la sensación de que la historia se acelera, y el hecho de saber o poder saber lo que pasa en la otra parte del mundo nos hace sentir dentro de la historia. A esta superabundancia de información se añade nuestra capacidad de olvidar, necesaria para evitar la clara saturación de la memoria, que da como resultado un ritmo sintético de la historia. Un

¹¹ Augé M., *Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana*, 1994, [en línea], [Consulta 15/10/2010] <http://www.infoamerica.org/teoria_articulos/auge1.htm>

¹² Strauss-Lévi, *Lo crudo y lo cocido*, México, Fondo de cultura económica, 1964, pág. 339-341 [Consulta 08/03/2011]

acontecimiento a primera vista importante desaparece de las pantallas, luego de las memorias, hasta que un día reaparece de golpe, como por magia.

2. Además de esto, el desarrollo de las tecnologías de la información y los medios de transporte nos dan la sensación de que el planeta se retrae, se estrecha. Vivimos en la edad de lo instantáneo, en donde nuestro dominio del tiempo reduce nuestro espacio.
3. Por otra parte, el tercer exceso que determina la sobremodernidad es la individualización pasiva de los consumidores, directamente relacionada con el desarrollo de los medios de comunicación. Se habla de una forma de soledad en el sentido de que los medios de comunicación invitan a los consumidores a una navegación solitaria, en donde la relación con el otro, el cara a cara, es sustituido por imágenes y sonidos; soledad junto a la ilusión de elaborar puntos de vista, que en general son inducidos, pero que son percibidos como personales.

El mercado ideológico en este sentido, es como un *self-service*, en donde cada uno elige las piezas sueltas que formarán una manera de pensar y poder tener así la ilusión de que se está pensando por uno mismo.

Vemos, en definitiva, como el concepto de modernidad hoy en día cuestiona una serie de problemas a la hora de definirse: para algunos se refiere a la muerte del encanto místico del mundo, mientras para otros define el fin de las ideologías; como la modernidad se define por sus excesos y cómo estos se regulan en base a ella.

Es justamente este último aspecto lo que procura la gran contradicción a la hora de hablar de "*movilidad*" en el mundo contemporáneo.

Pues hablar de movilidad es hablar a la vez de fronteras, es necesario empezar describiendo lo importante y necesario que es la posibilidad de moverse y a la vez ver que, como consecuencia, surgen las

desigualdades que esto provoca, tanto en los estilos de vida como en las posibilidades de mejorarla.

El concepto de movilidad no es nuevo, y cuando se relaciona con los individuos la palabra siempre se vincula a aquellos grupos de personas sin territorio fijo, los nómadas. Aunque parece que la movilidad caracterice a estos grupos sociales, no se puede afirmar que están totalmente desterritorializados; de hecho estudios antropológicos describen los nómadas como sociedades con un sentido del hogar, del tiempo e incluso del retorno. Hay una organización muy bien definida a la hora de posicionarse temporalmente en el territorio elegido, así como hay unas rutas fijas de lugares en donde vivir y volver.

El concepto de movilidad conocido así y referido a estas comunidades no vale para definir nuestra sociedad y nuestro tiempo, es decir que el concepto de movilidad contemporánea “sobremoderna”, (incluyendo también la definición de Augé de la actualidad) se distingue de la idea de nomadismo:

Cuando se habla de movilidad sobremoderna se entiende por un lado el movimiento de la población, por otro la comunicación instantánea y la circulación de productos, imágenes e información. Y todo esto se contrapone al concepto de nomadismo justo por la paradoja que esta movilidad surge: se puede hacer todo sin casi moverse. Esto refleja simplemente la ideología del sistema de la globalización, basado en la apariencia, en la evidencia y en el presente.¹³

Si por un lado la movilidad contemporánea parece constituir esta paradoja con la cultura nómada, por otro lado la paradoja se constituye al mantener en común con ella algunas características fundamentales y gestionarlas con una voluntad diferente: si por un lado hoy en día la

¹³ Augé M., *Por una antropología de la movilidad*, Barcelona, Editorial Gedisa, 2007, pág. 15-20.

movilidad referida tanto a personas como a información se refiere a la posibilidad de poder hacer todo sin moverse, por otro lado mantiene con los nómadas las características propias de la aparente desterritorialización, aunque actualmente esta apariencia parece siempre más real.

El hecho actual de moverse sin un territorio fijo parece casi como la imitación de un hábito cultural, de la cultura nómada. Sin embargo veremos que aunque esto parezca positivo en algún sentido, hay que decir que nos diferenciamos de ellos, de los nómadas, por el simple hecho de que muchas de las veces nos movemos sin pensar lo que queremos, sin saber con certeza si ésta es nuestra voluntad o no; nos movemos simplemente para estar al paso con el mundo, estamos casi obligados a hacerlo.

Si ésta es la primera gran paradoja que acompaña este concepto en nuestra época, hay otra que se refiere a la posibilidad de poderse mover sin ninguna frontera; posibilidad que por cuanto real que sea no termina de ser una utopía y de generar siempre más diferencias, siempre más fronteras.

El concepto de frontera, entonces, es otro de los grandes términos que ha evolucionado junto con el de movilidad.

Según Lévi-Strauss este concepto se ha utilizado desde la aparición del lenguaje para dar un sentido simbólico al mundo, para poder vivir en él y conseguir entenderlo. Sin embargo el simbolismo gracias al cual se ha podido entender el mundo ha creado, por su propia naturaleza, una serie de oposiciones, dicótomas esenciales y básicas, categorías como lo masculino y lo femenino, lo frío y lo caliente, el bien y el mal. Es decir, como consecuencia se han establecido otras “fronteras naturales” (que luego se han convertido en fronteras físicas, como líneas de tierra y causas de guerras y muertes).

Hoy en día este sistema de clasificación ya no es necesario porque se puede llegar a comprender el mundo sin dividir el espacio.

El pensamiento científico como el político y democrático ya no se basan en oposiciones binarias, en dicotomías. Hay aparente igualdad de sexos, un mercado laboral mundial, una red mundial de comunicación. Sin embargo lo que la globalización esconde bajo su apariencia de homologación es una red de muchas desigualdades.

La oposición norte-sur, por ejemplo, representa la antigua diferencia entre colonizadores y colonizados, así como la organización de los barrios en las ciudades representa una división entre ricos y pobres, centro y periferia. La idea de un mundo en el que las personas, los bienes y la información representarían una globalidad móvil sin fronteras se aleja entonces de la realidad de nuestro mundo.

En el “apartado” siguiente veremos las consecuencias de estas contradicciones: que es lo que provoca un mundo en el que el hecho de ser móviles contrasta con la estructura social, en donde el desplazamiento provoca contrastes y diferencias entre individuos, en donde las características de la “sobremodernidad” han afectado las formas de vivir y el ser social. Veremos el choque que produce la «movilidad con fronteras».

2.1.2. Efectos sobre el individuo: el ser móvil contemporáneo

Analizamos entonces cómo el contraste entre la movilidad y las fronteras modernas genera cambios en el individuo y en su forma de relacionarse en el espacio social, espacio que también ha cambiado junto a todo lo demás.

Retomamos por primera vez la visión del urbanista François Ascher, que nos sirve como punto de referencia a la hora de desplazarnos del individuo hacia el exterior, hacia lo social, y para poder llevar estos cambios al campo de las conformaciones físicas de las ciudades.

Para describir brevemente estos cambios citaremos las palabras de un escritor francés que se retomará más adelante como una de las bases para hablar del espacio y del tiempo. Y así Georges Perec, reflexionando sobre el movimiento, sobre el hecho de quedarse allí donde se ha nacido sin preguntarse ni siquiera qué hay a la otra parte de la calle, dice:

[...] hace mucho tiempo ya que tendríamos que haber cogido la costumbre de desplazarnos, de movernos de un sitio a otro líberamente, descubrir, y no quedarnos inmóvil sin gana de saber ni ver nada.

Perec observa el pasado, cuando las poblaciones eran más estables y sedentarias, se aclimataban y acostumbraban enseguida al lugar en donde vivían, creyendo que estaban bien donde estaban porque:

[...] nos cuesta mucho cambiar, el lugar de vida así como las costumbres, esto supone todo un viaje, una historia. Y si cambiamos casi siempre recordamos con nostalgia nuestro viejo barrio, nuestra vieja ciudad. Nos quedamos en nuestro rincón con los de nuestro rincón; evocamos con nostalgia nuestro pueblecito, nuestro río.¹⁴

Si en el pasado la gente solía vivir en el mismo lugar en donde había nacido, relacionándose sólo con su entorno próximo, hoy los individuos pertenecen a grupos siempre más diferentes y a lugares “transitorios”: se cambia de casa, de ciudad, de trabajo y de entorno tan frecuentemente que esto cambia también el tipo de relaciones sociales; se llega a conocer a más gente pero a la vez las relaciones que se mantienen son siempre menos frecuentes, por esto: *[...] la movilidad es consecuencia e instrumento de la diversificación social.¹⁵*

¹⁴ Perec G., *Especies de espacios*, Barcelona, Montesinos, 2001, pág. 111

¹⁵ Ascher F., *Ciudades con velocidad y movilidad múltiples*, ARQ (Santiago) nº 60, Jul 2005, pág.12, [en línea], [Consulta 30/10/2010]

<http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_pdf&pid=S071769962005006000002&lng=es&nrm=iso&tlng=es>

En este sentido podemos ver el primer resultado del contraste entre movilidad y fronteras. Según Ascher se puede relacionar nuestra sociedad con la forma del *hipertexto*: el mundo funciona como una red, en donde la gente cambia de lugar, contexto social y actividad utilizando a veces el mismo medio (de transporte o de comunicación).

Hay distintos campos sociales y en cada uno de ellos se utilizan una serie de códigos sociales distintos: se pasa del trabajo a la familia, de lo social a lo íntimo, cambiando continuamente códigos de comportamientos.

Pero no todos tienen las mismas “posibilidades” de desplazarse de un campo a otro, quien no trabaja por ejemplo ya no puede pertenecer a diferentes contextos, vive con personas de su entorno y depende de una economía local. Lo mismo pasa con los suburbios de las grandes ciudades, sus habitantes suelen relacionarse con gente de su entorno, dislocados del centro de la ciudad. La movilidad se está convirtiendo así en algo que genera también desigualdades.

En este sentido, el lugar físico ocupado por un individuo describe (o por lo menos influye) la posición que ocupa en el espacio social (de hecho alguien que no tiene hogar parece no tener existencia social).

El sociólogo francés Pierre Bourdieu lo explica con un simple razonamiento lógico:

- por un lado los agentes sociales (o sea los individuos constituidos socialmente), se constituyen en base al espacio social que ocupan,
- este espacio social a su vez se define en base a su posición con respecto a los otros lugares y a la distancia que hay entre ellos.

Entonces:

- si el espacio físico se define en base a su extensión territorial,
- el espacio social se define por las distinciones y las oposiciones de los individuos que viven en ellos.

Se puede afirmar entonces, que es la misma estructura espacial la que crea diferencias entre los individuos (agentes sociales), y que muy pocas veces se percibe la sociedad jerarquizada como la causa de estas diferencias. Normalmente el aspecto natural de estas distinciones engaña,

de manera que se cree de forma generalizada que diferencias producidas por la historia hayan surgido naturalmente: ejemplo de las fronteras naturales que dividen (parece que desde siempre o de manera natural) el espacio global en espacios jerarquizados; o el ejemplo de las distinciones sociales y espaciales entre los sexos.

*En una sociedad jerarquizada no hay espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales.*¹⁶

Por un lado, las diferencias de los espacios físicos vividos determinan las diferencias sociales, por otro lado afectan también al tipo de pensamiento, percepción y categorización de las cosas. De esta forma las estructuras sociales pasan a ser también estructuras mentales. El mismo Pierre Bourdieu describe cómo el espacio social es una de las formas más sutiles de control y poder por parte de la sociedad:

*Desde que el espacio social está inscrito simultáneamente en las estructuras espaciales y en las estructuras mentales, el espacio es uno de los lugares donde se afirma y ejerce el poder bajo la forma más sutil de la violencia simbólica como violencia inadvertida.*¹⁷

Podemos resumir que lo que mueve todo el sistema de referencias espaciales y sociales, lo que define una persona en base a dónde vive, es el capital: la capacidad de dominar el espacio mediante la cantidad de tiempo que se tarda para ir de un sitio a otro, y sobre todo, mediante la apropiación de los bienes que el espacio contiene, depende del capital que se dispone. Quien no dispone de dinero se aleja física o simbólicamente de ciertos espacios sociales. Hablar entonces de las relaciones que existen en el espacio contemporáneo es hablar de capitalismo y de globalización.

¹⁶ Bourdieu, Pierre. "Efectos de lugar" en *Quaerns d'arquitectura i urbanisme*, nº 234, Barcelona COAC, 2002, pág. 28.

¹⁷ Ibidem.

Deleuze afirmaba que *“las sociedades de control actúan mediante máquinas de un tercer tipo, máquinas informáticas y ordenadores”*¹⁸ describiendo cómo las tecnologías de información y comunicación, (que terminan con la presencia física de la información y la comunicación) dispersan en red el núcleo del poder, expandiendo a nivel mundial su sistema de control sutil, simbólico e invisible.

Parecen acertadas las palabras de Bourdieu, cuando dice que: *“la falta de capital encadena en un lugar”*.

Quien se queda fuera del círculo, quien no puede competir con las reglas del juego crea así concentraciones en un mismo lugar formando una situación general de desposesión. Si a esto se le añade, por un lado, las presiones generadas por el mundo exterior, y por otro el dominio que el capital tiene también del tiempo, no resulta raro entender porqué se produce el efecto migratorio por el cual quien está en estos contextos económicamente desfavorecidos no le queda otra salida que huir hacia otros lugares.

*Al poder medirse las distancias física según una métrica espacial y temporal, en la medida en que los desplazamientos tardan más o menos de acuerdo con las posibilidades de acceso a los medios de transporte, el poder que da el capital sobre el espacio es también un poder sobre el tiempo.*¹⁹

Como resulta de este contexto aquí definido muy brevemente, la movilidad hoy en día parece necesaria a la hora de abordar la vida moderna. Con el pasar del tiempo el ser humano aspira siempre a una mayor intimidad y privacidad, incluso independencia, y hay un camino turbulento que regula todo esto alrededor de la movilidad.

Para poder adquirir aquella individualización aspirada, se necesita cada vez más trasladarse en el tiempo (con las técnicas de comunicación e información) y en el espacio (con los medios de transporte). Y el hecho

¹⁸ Deleuze G., “Post-scriptum sobre las sociedades de control” en *Conversaciones 1972-1990*, Valencia, Pre-textos, 1999. Pág 280.

¹⁹ Bourdieu, Pierre. *Op.cit.* pág. 28.

de ser móviles es un aspecto fundamental para poder estar al paso con este tipo de vida: cuanto más móvil se es, más posibilidades se tienen, y a la vez se está obligado a ser móvil para poder estar en condiciones de poder elegir. La movilidad, como se ve, se vuelve indispensable.

Es un acceso al mercado laboral, las oportunidades de trabajo son directamente proporcionales a las capacidad de movilidad, y la vida social no se escapa a todo esto. Utilizando otra vez las palabras del urbanista Ascher, la movilidad:

[...] se ha convertido en una especie de derecho genérico, una precondición de los otros derechos.

[...] Es una ilusión creer que podríamos retornar a un estilo de vida de un pueblo o de una vida centrada regionalmente, en donde todo lo que hacemos sucede localmente.²⁰

Parece que no hay vuelta atrás, que no se puede volver a un estilo de vida basado en la estabilidad física y social, y que estamos condenados a movernos continuamente, aunque a veces no sepamos el porqué, ni si es nuestra voluntad hacerlo.

Según Ascher, no hay soluciones en este sentido, por lo tanto se debería actuar para convertir esta movilidad en un gusto, ya que el transporte ha dejado de ser un medio para desplazarse y se ha convertido, para muchos, en una parte fundamental de su propia vida laboral y privada: los movimientos de unos no deberían afectar a otros, ni al medio ambiental, ni debería dañar el patrimonio cultural y natural.

Sin embargo hay otra visión que se puede añadir a estas posibles soluciones de la movilidad, y que queda según una opinión personal, como la enésima utopía de cambiar el mundo, como veremos a continuación.

Según el filósofo francés Félix Guattari, no se puede recomponer un mundo habitable sin reformular los sistemas económicos y productivos,

²⁰ Ascher F., *Op. Cit.*

así como los planes urbanísticos y los hábitos sociales, culturales y privados: en fin, no se puede querer cambiar el mundo sin cambiar el mundo. Para poder hacer esto propone un proceso que llama “*Ecosofía*”: la máquina de la producción cuantitativa a escala mundial debería transformarse en un desarrollo cualitativo que tenga en cuenta la ecología mundial por un lado, y todos los aspectos (científicos, económicos y las cuestiones urbanas) que influyen en los sistemas sociales y mentales. Dicho con sus palabras:

*Se trata de instaurar una ciudad subjetiva, reorientando las finalidades tecnológicas, científicas y económicas, las relaciones internacionales y la gran maquinaria de los medios de comunicación. Deshacerse de un nomadismo falso que, de hecho, nos deja allí donde estábamos, en el vacío de una modernidad exangüe.*²¹

Utopía porque ya solo empezar el proceso de un cambio a escala mundial que abarque estos campos, significaría abandonar de golpe todo lo que la modernidad ha creado y ha querido para ella: no hay posibilidad de un cambio justo cuando la sociedad jerarquizada ha tomado el control de la situación y de los sistemas que la gestionan.

El ser humano, desde el punto de vista del mundo occidental ya no es un individuo basado en su territorialidad, ya no tiene que preocuparse de sus raíces, ni de su estabilidad. En un mundo en que moverse significa “vivir en esta época”, ya no queda la ilusión de poder vivir en un hogar y saber que será este hasta el final. Ya no existe la estabilidad, y no porque no la queramos, o no la persigamos, simplemente porque no sabemos quererla y no tenemos tiempo para pensar en ella.

El ser humano contemporáneo está fundamentalmente desterritorializado. Sus territorios existenciales originarios -cuerpo, espacio doméstico, clan, culto- ya no se asientan sobre un terreno firme, sino que se aferran a un mundo de representaciones precarias

²¹ Guattari F., *Prácticas ecosoficas y restauración de la ciudad subjetiva*, en Quaderns d'arquitectura i urbanisme, n. 238, Barcelona, Ediciones Reunidas, 2003, pág.1

y en perpetuo movimiento. Los jóvenes que deambulan con un walkman pegado a la oreja sólo escuchan melodías producidas lejos, muy lejos de su tierra natal. Además, ¿Qué puede significar para ellos “su tierra natal”? Seguramente no se trata del lugar donde reposan sus antepasados, donde vienen y donde morirán. Ya no tienen antepasados; han ido a parar allí sin saber por qué y desaparecerán de la misma manera. Una codificación informática les “asigna una residencia” a partir de una trayectoria.²²

Así, terminando esta primera parte de la historia con una visión del “ser contemporáneo”, veremos en la siguiente apartado, cómo la “movilidad con fronteras” ha causado cambios también en la parte física de las formas de vida, en las conformaciones de las ciudades. Para clarificar con ello el contexto cambiante en el que se sitúa este proyecto y ver cómo reflexiona sobre estos cambios en la percepción del espacio y del tiempo.

²² *Ibidem.*

2.2. La ciudad de hoy: cambios que afectan la visión del mundo

El paso siguiente es observar el aspecto urbano, para analizar cómo ha cambiado debido a la nueva forma de vivir y por supuesto al hecho de ser móvil. Para ello vamos a ver cómo las características de la movilidad contemporánea han influido no solo en la forma de vivir del individuo, sino también en las conformaciones de los espacios ciudadanos. Veremos en este segundo apartado las modificaciones físicas de las ciudades debidas a un sistema de vida basado en la movilidad y el consumo (incluido el de la misma vida). Pasaremos a analizar la visión de algunos sociólogos, urbanistas y antropólogos para describir cómo han ido evolucionando las ciudades, los “nuevos lugares” que hoy en día están inscritos dentro de ellas y cómo estos quedan definidos por algunos autores como lugares vacíos, y por otros como algo lleno de posibilidades; hasta llegar a describir las características actuales por las que se valora una ciudad, qué es lo que actualmente las caracteriza.

Un rápido recorrido del aspecto urbano actual, de su conformación percibida como básica y necesaria para poder llegar a conformarse con el mundo actual. Una consecuencia y a la vez una causa, porque si por un lado el urbanismo actual se adapta a las circunstancias de vidas, por otro lado el urbanismo mismo es causa de estas circunstancias.

2.2.1. La urbanización del mundo y del vacío

La historia de las ciudades siempre ha estado vinculada con las técnicas de transporte y almacenaje de bienes, así como de personas e información. Estas técnicas constituyen hoy el sistema de movilidad PIB: personas, información, bienes. Sistema que interactúa e influye en la forma física de las ciudades y en su organización social.

Los últimos años de nuestra época han visto y han creado una tipología nueva de ciudad, como consecuencia del desarrollo de este sistema; una ciudad que crece más allá del lugar físico asociado a ella. Esta tipología se puede ver claramente en los Estados Unidos, en donde grupos de rascacielos se mezclan a centros comerciales, y las autopistas conectan parte a parte zonas de la ciudad creando un único ambiente.

En este sentido, el arquitecto y urbanista Michael Sorkin afirma que la estructura de la ciudad se parece mucho a la televisión.²³ Una característica de la televisión es eliminar los cortes de emisión, de manera que todo lo que se emite parece representar siempre un sentido; de la misma forma las ciudades contemporáneas eliminan las diferencias de los pequeños elementos y contextos para crear una única extensión urbana.

Además de estas afinidades entre la televisión y el espacio urbano actual, parece oportuno apuntar que no solo el urbanismo mantiene semejanzas con la televisión, sino que también la política ha cambiado su campo de acción pasando de una democracia de calle a una “*telerrealidad*”²⁴, utilizando el término de Paul Virilio.

A partir de los años sesenta empezaron a crearse movimientos que mediante acciones en los *mass media* conseguían adquirir algunos derechos; era la explosión de la publicidad que empezaba a tomar relieve en la sociedad. En este sentido se puede llegar a comprender cómo la política se pone al lado de los *mass media* buscando un nuevo consenso popular en la nueva red de valores: un ejemplo perfecto de todo esto es Silvio Berlusconi, que en el año 2001 consiguió el golpe de estado intentado unos años antes. Desde entonces se ha abierto el género nuevo de la política mediática, ya no hay derecha e izquierda sino que es lo político y lo mediático, otra vez un cambio estructural de la organización social.

²³ Sorkin M., *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York: Noonday Press, 1992.

²⁴ Virilio P., *Lo que viene*, Madrid: Arena Libros, 2005, pág. 36

Este pequeño paréntesis nos sirve como ejemplo de la paradoja descrita anteriormente: vemos cómo las formas de organización social, en ese caso la política, son causa y consecuencia de la adaptación a un sistema de movilidad general, de información y comunicación.

Volviendo a la estructura social que más interesa en este contexto, se puede hablar entonces de «*urbanización del mundo y del vacío*» refiriéndose al crecimiento de los centros y a la aparición de filamentos urbanos que enlazan entre sí ciudades situadas a lo largo de las vías de circulación.

Michael Sorkin define este nuevo tipo de ciudad con el nombre de “Ciburbia”: lo que falta en estas ciudades no se refiere a lugares físicos sino a los espacios intermedios que dan sentido a las formas²⁵.

Las ciudades tradicionales resolvían estas cuestiones (o sea la definición de lugares en base a sus relaciones con otros), mediante la relación con espacios céntricos que estructuraban el urbanismo general: plazas, ágora, castillos, cascos antiguos. Con esta estructura se entendía perfectamente la posición y el orden de una ciudad, porque los centros urbanos son la parte de cada ciudad capaz de mantener el aspecto simbólico de la vida social. Sin embargo cuando estos centros no se modernizan especificándose con alguna característica urbana actual y no se indiferencian con los demás, se deterioran y se convierten en zonas marginales:

*En la actualidad hacer una ciudad es ante todo hacer ciudad sobre ciudad, hacer centros sobre centros, crear nuevas centralidades y ejes articuladores que den continuidad física y simbólica, establecer compromisos entre el tejido histórico y el nuevo*²⁶.

Hoy en día en muchas de las ciudades de los países desarrollados todo parece relacionarse con todo: se han sacrificado los espacios

²⁵ Sorkin M., *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Noonday Press, 1992.

²⁶ Borja J., *La ciudad construida*, Ecuador, FLASCO, 2001, pág. 393

claramente céntricos para crear una estructura de movilidad y de consumo para un nuevo orden urbano, basado en el flujo de gente e información que circula y a la vez multiplica las sensaciones de “poder elegir” aquello que se quiere hacer y adonde se puede ir.

La nueva Ciburbia de Sorkin tiene 3 características fundamentales:

1. *“el nuevo lugar es completamente ageográfico”*. Ya no hay relaciones estables entre los lugares y el espacio físico que ocupan, ni con la cultura de los mismos. Cualquier lugar puede ser insertado en cualquier espacio. Se constituye así una ciudad formada por fragmentos, de manera que ya no se percibe como una totalidad urbana.
2. *“existe una obsesión por la seguridad y una proliferación de nuevos modos de segregación”*. Las cámaras de vigilancia aparecen en muchos rincones urbanos y es posible espiar cualquier movimiento ciudadano; así como crecen en las periferias áreas habitadas por los más pobres y comunidades aisladas para los más ricos. También es un ejemplo la creación de una *“burbuja global”* vivida por aquellas personas de negocios que viajan continuamente de un lugar a otro, encontrando así los mismos aeropuertos, los mismos hoteles y los mismos edificios de oficinas.
3. *“esta nueva ciudad está basada en el sistema de la publicidad, la ciudad como parque temático”*. Se puede ver claramente en la fotogenia de una arquitectura más preocupada en la pura imagen que en resolver las necesidades ciudadanas que deberían ser el objetivo principal a la hora de resolver la construcción urbana.

La ciudad definida por Sorkin, se corresponde en parte a la visión de otro urbanista al que nos hemos referido anteriormente. François Ascher señala que se puede ver por un lado la evolución de las tecnologías de información y comunicación (y más específicamente el sistema PIB) como causa de esta tipología de ciudad, por otro lado se han visto, gracias a estas mismas exigencias, la creación de puntos centrales de distribución y

flujo. De esta forma la urbanización de las ciudades, según él, ha ido evolucionando en dos direcciones:

1. Por un lado se crean muchas actividades y consecuentemente estructuras en un espacio muy restringido: es un ejemplo claro la presencia de centros comerciales al lado de estaciones y centros de entretenimiento, calles de tiendas, etc. Este proceso genera la “metropolización”, o sea: *“la concentración de riqueza humana y material en las ciudades más grandes”*²⁷.

- Esta concentración es posible gracias al sistema que los urbanistas llaman “hubs and spokes”²⁸, un tipo de red aplicado para los transportes rápidos: consiente en una disminución de las paradas y permite un flujo rápido de dispersión humana.
- Este tipo de sistema se aplica al transporte aéreo, pero también al transporte urbano de personas, con la creación de muchas actividades alrededor de estaciones y centros de flujo rápido; un modelo que está transformando las redes de transportes y las formas de viajar. Ascher define este cambio con el término “infiltración”: *“la capacidad de circular por ambientes laberínticos sin un hilo que pueda dirigir los flujos”*²⁹.

2. Por otro lado se desplazan todas aquellas actividades que no necesitan estar en un núcleo concentrado, provocando así un crecimiento urbano externo: las ciudades más grandes engloban a los pueblos de alrededor, formando un único conjunto urbano hecho de campos, pueblos, carreteras, y metrópolis.

En este sentido la Ciburbia de Sorkin encuentra relaciones muy estrictas con esta tipología de nueva ciudad que Ascher llama “Metápolis”.

²⁷ Ascher F., *Op. Cit.*

²⁸ Sistema de centros y radios. Hub significa en inglés el cubo de la rueda de los coches, donde se inserta el eje, y spoke son los rayos de la rueda que convergen en el cubo. Una topología radial.

²⁹ Ascher F., *Op. Cit.*

El filósofo Félix Guattari señala que ya en el siglo XVI se plantearon los primeros modelos de ciudades que empezaban a depender de los procesos de urbanización y que tenían unas características y materiales propios del desarrollo económico. Hoy en día estas características se estructuran a una escala mundial, y cuanto más planetaria se vuelve esta red de sistemas, más se digitaliza, uniformiza y desterritorializa. Retomando sus palabras:

*Hoy en día ya no se trata de un centro localizado, sino de la hegemonía de un archipiélago de ciudades o, más exactamente, de subconjuntos de grandes ciudades conectadas por medios telemáticos e informáticos.*³⁰

Este es el resultado de la migración hacia lo global de las “ciudades mundo” de las que habla Fernand Braudel; según el cual en diferentes periodos del pasado ciudades como Venecia, Londres o Ámsterdam transformaron sus zonas céntricas en función de los mercados capitalistas que aprovecharon los aspectos económicos que establecían la diferencia.³¹

Esta situación del poder capitalista concentrado en una única metrópolis mundial ha ido cambiando a lo largo del siglo XX hasta llegar al actual, en el que la ciudad mundo del nuevo capitalismo mundial se ha desterritorializado, abarcando de forma invisible toda la superficie del planeta. Se podría relacionar este nuevo sistema de ciudad mundial con el término de “Rizoma”. En Biología el término se refiere a un tallo subterráneo que crece de forma horizontal emitiendo raíces y brotes herbáceos de sus nudos, y creciendo de forma indeterminada.

Llevado a este campo de referencia, según Deleuze y Guattari³², un rizoma es un sistema de puntos en los que se pliegan muchos otros

³⁰ Guattari F., *Prácticas ecosoficas y restauración de la ciudad subjetiva*, Quaderns d'arquitectura i urbanisme, n. 238, Barcelona, Ediciones Reunidas, 2003, pág. 3-4

³¹ Braudel F., *La dinámica del capitalismo*, Santiago. Chile, Fondo de cultura económica Chile, 1994, pág.7-10.

³² Deleuze, G., Guattari, F., “Rizoma” en *Mil mesetas*, Valencia, Pretextos, 2002.

puntos. No construye una visión del mundo sino que se presenta como una evolución del mismo. Cada punto en un rizoma se conecta con los demás, se desarrolla a partir de flujos y ramificaciones subterráneas, líneas ferroviarias, líneas de fuga.

Este modelo de ciudad contemporánea, como extensión urbana indeterminada, es lo que para el antropólogo Marc Augé caracteriza la existencia de los no-lugares:

*Los no-lugares, entonces, tienen una existencia empírica y algunos geógrafos, demógrafos, urbanistas o arquitectos describen la extensión urbana actual como suscitando espacios que, si se retiene la definición que propuse, son verdaderos no-lugares.*³³

Augé adoptó la palabra no-lugar (que tomó de Jacques Duvignaud y Michael de Certeau) para referirse a un espacio en donde no se inscriben relaciones sociales duraderas, un espacio por así decirlo de tránsito. Este tipo de uso se diferencia de la definición antropológica del término opuesto, que define el lugar como un espacio fuertemente simbolizado, en el cual podemos leer, en parte o en su totalidad, la identidad de los que lo ocupan, las relaciones que mantienen y la historia que comparten. En términos filosóficos la palabra se refiere al lugar como "territorio retórico", es decir, un espacio en donde cada uno se reconoce en el idioma del otro; es un universo de reconocimiento, en el que cada uno conoce su sitio y el de los otros, conformando un conjunto de puntos de referencias espaciales, sociales e históricos.

Si esto define el lugar, entonces el espacio en el que no se pueden leer la identidad de los individuos que lo ocupan, la relación que mantienen entre ellos y la historia que comparten define un no-lugar.³⁴

El antropólogo subdivide estos no-lugares en tres categorías fundamentales:

³³ Augé M., *Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana* [en línea], 1994, <http://www.infoamerica.org/teoria_articulos/auge1.htm>

³⁴ Augé M., *Los "no lugares" espacios del anonimato*, Barcelona, Ed.Gedisa, 2000

- “*espacios de circulación*” (autopistas, metro, áreas de servicios en las gasolineras, estaciones de trenes, aeropuertos);
- “*espacios de consumo*” (súper e hipermercados, cadenas hoteleras, centros comerciales);
- “*espacios de la comunicación*” (pantallas, televisión, cables).

Describe también que para tener clara la diferencia entre lugar y no-lugar hay que dividir estos en otras sub-categorías de referencias; así respectivamente llama “*lugar subjetivo*” aquel que puede crearse dentro de un no-lugar. Se trata de los vínculos simbólicos que se manifiestan en el espacio concreto del no-lugar, (como las relaciones de las personas que trabajan en un aeropuerto).

Luego habla de dicotomías, llamando “*lugar objetivo*” aquel espacio en donde se inscriben marcas objetivas de identidad, relación e historia, (monumentos de soldados caídos, iglesias, plazas públicas, escuelas...); y “*lugar simbólico*” a los modos de relación entre las personas que prevalecen en él, (residencia, intercambio, lenguaje).

Por otro lado llama “*no-lugar objetivo*” a los espacios de circulación, comunicación y consumo; y “*no-lugar subjetivo*” a los modos de relación con el exterior que lo gestionan (paso, señalación, código).

Para Augé el mundo sobre-moderno está sometido por la individualización solitaria y lo transitorio, y todos los espacios que se han creado en nuestra sociedad a nivel de transporte, ocio y comercio son una causa importante de todo esto.

Sin embargo, aunque él afirma que la visión y descripción de las ciudades contemporáneas, por parte de urbanistas y arquitectos, es una prueba de su teoría, el ya citado François Ascher afirma todo lo contrario.

Según Ascher el desarrollo del transporte y de la comunicación no han llevado a una desaparición de las ciudades, sino que la presencia de un *feedback* define todo lo contrario: el crecimiento de las ciudades ayuda el desarrollo de los transportes y la comunicación y al mismo tiempo esto

sucede al revés. Tampoco impiden la movilización física sino que: *“han creado una nueva escala de la organización urbana.”*³⁵

En definitiva considera la visión de Augé parte de aquellas teorías que sirven a quienes piensan con nostalgia las antiguas formas de urbanización. Para Ascher los no-lugares no destruyen ni la interactividad entre las personas ni eliminan los lugares, sino que constituyen nuevos espacios urbanos, y los espacios de tránsito y movilidad son aquellos que justamente surgieron la creación de nuevos lugares: plazas y paseos en el interior de espacios privados, rave y festivales que utilizan cualquier tipo de lugar, etc.

*La movilidad no está causando la extinción de la ciudad sino generando nuevas formas de ciudad y de lugar. La sociedad hipermoderna y su estructura de hipertexto generan hiper-lugares, lugares en donde se pueden llevar a cabo diferentes actividades a la vez [...].*³⁶

De esta forma se puede ver cómo el punto de vista del antropólogo contrasta con el del urbanista; lo que uno ve como consecuencias para el otro son posibilidades.

En este recorrido (comprimido), se ha observado cómo la movilidad ha creado una nueva conformación de la ciudad contemporánea, y como esto ha influido en la visión e interacción con estos nuevos lugares. La red mundial invisible que engloba las ciudades desarrolladas lo que está haciendo es llevar esta unión a nivel físico, extendiendo la urbanización hasta lo que pueda, de manera que haya fronteras que no se ven ni se perciben, pero existen y siguen organizando la jerarquía mundial.

Veremos en el siguiente sub-apartado una descripción breve de las características por las que se valora una ciudad contemporánea, de forma que el paso siguiente sea definir cómo todo esto: la movilidad, el nuevo

³⁵ Ascher F., *Op cit.*,

³⁶ *Ibidem.*

individuo móvil contemporáneo, y el nuevo mundo urbanizado, ha transformado la percepción de lo real, del espacio y del tiempo.

2.2.1.2 **Cómo se valora la ciudad actual**

Como consecuencia a la nueva forma de urbanización existe hoy en día una serie de características necesarias para que una ciudad sea definida y valorada con respecto a otras, características que se diferencian de aquellas que pertenecían a las ciudades tradicionales.

Una ciudad es un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Una concentración de puntos de encuentro. En la ciudad lo primero son las calles y las plazas, los espacios colectivos, luego vendrán los edificios y las vías [...] [...] el espacio público define la calidad de la ciudad, indica la calidad de vida y la cualidad de la ciudadanía.³⁷

El carácter humano de las ciudades es directamente proporcional a los encuentros físicos entre los individuos. Los sistemas de transporte y de tráfico son medios que pueden incentivar el encuentro físico dentro de la ciudad. Sorkin afirma que el roce constante entre los individuos amplifica las diferencias entre ellos y de esta forma se establecen los límites potenciales de conflictos ciudadanos:

El único entrenamiento para vivir juntos consiste en vivir juntos, la tolerancia radical nunca se concreta en ausencia del otro.³⁸

La ciudad entonces produce ciudadanía mediante el encuentro, el problema es que los sistemas de transporte actualmente no se perciben ni se piensan en estos términos, sino simplemente por cuestiones tecnológicas.

³⁷ Borja J., *La ciudad construida*, Ecuador, FLASCO, 2001, pág. 391

³⁸ Sorkin M., *Giving Ground. The politics of Proximity*, London-New York, 1999, [Consulta 15/03/2011]

Considerar los sistemas de transporte y de movilidad como características esenciales y necesarias de las ciudades ha dañado la urbanización de las mismas, ya que constantemente se tienen que adaptar a estos sistemas y a sus avances tecnológicos que obviamente modifican el tejido físico y conceptual urbano.

Los espacios públicos de la ciudad se refieren a la circulación y a la relación entre los individuos. Se debería valorar una ciudad en función de su vida pública y de su espacio público, pero hoy en día el concepto de espacio público no está tan claro como antes, ya que con la destrucción de la referencia física de los lugares urbanos el espacio público se ha vuelto más abstracto. Además de esto, se incentiva continuamente la privatización, las políticas de individualismo y de la extensión de la “Ciburbia”.

Hoy en día, la urbanización híbrida que mezcla zonas simbólicas diferentes dentro de un único contexto físico, el urbanismo moderno, crea una nueva imagen de la ciudad, en la que las diferentes piezas que la constituyen (tanto su arquitectura como los objetos e información que pasan por ella) substituye a la vieja ciudad de intercambio y diversidad:

*La ciudad fragmentada es una ciudad físicamente segregada, socialmente injusta, económicamente despilfarradora, culturalmente miserable y políticamente ingobernable.*³⁹

La ciudad depende actualmente del flujo de información y de personas que entran y salen, de lo que la ciudad ofrece en términos de posibilidades a elegir, de las conexiones que tiene con el mundo alrededor, aunque los lugares de transporte y tránsito siguen siendo vistos y percibidos a nivel técnico, sin valor urbano.

Se puede llegar a describir entonces algunas de las características básicas de la nueva urbanización, características que han cambiado las relaciones estructurales del espacio urbano:

³⁹ Borja J., *La ciudad construida*, Ecuador, FLASCO, 2001, pág. 392

- Una construcción del “espacio de comunicación” debido al desarrollo de la velocidad del transporte y al aumento de los sistemas de comunicación e información. Lo que Virilio llama “dromosfera”:

Cazador, criador, marino, pirata y jinete, conductor de carros, automovilista, todos somos los soldados desconocidos de la dictadura del movimiento. Al parecer lo habíamos olvidado, pero al lado de la riqueza y de su acumulación está la velocidad y su aceleración, sin las cuales centralización y capitalización habrían sido imposibles.⁴⁰

- Un aumento de las desigualdades globales, debido al choque entre movilidad y fronteras.
- Un movimiento doble: una fijación de la población a los espacios nacionales, con fronteras siempre más definidas debido a la movilidad clandestina; y una tendencia al nomadismo urbano y cotidiano, consecuencia de la distancia entre lugares de trabajo y lugares de vida privada.

Vemos en definitiva, como se ha modificado y se va modificando el tejido urbano para adaptarse a cuestiones relativas a la movilidad. Hemos visto, por otro lado, cómo estos cambios afectan también la forma de vida social dentro de las nuevas ciudades; definiendo así un conjunto de características que acompañan y dirigen la vida actual y su forma de desarrollarse.

El paso sucesivo es, analizar cómo todo esto ha producido un cambio en la percepción de la realidad, cómo se ha encogido el espacio y el tiempo, convirtiéndolos en abstracciones instantáneas, de manera que el proyecto que se presenta se contextualice dentro de una reflexión sobre este cambio llevado al campo práctico de las sensaciones vividas durante el viaje de vuelta al hogar.

⁴⁰ Virilio P., *Velocidad y política*, Buenos Aires, La Marca, 1980, [cita de resumen]

2.3. El cambio de escala de la percepción: un mundo pequeño

Tras haber significado largo tiempo la supresión de las distancias, la negación del Espacio, la velocidad equivale de pronto al aniquilamiento del Tiempo. Paul Virilio

Una vez descrito de forma general el marco contextual dentro del cual ese proyecto se mueve y las características sociales que gobiernan nuestras vidas hoy en día, este es el punto en el que se genera un cambio de tuerca, una inflexión necesaria para relacionar lo dicho y lo hecho, la instalación y su contexto.

Para poder hacer esto, lo primero es describir brevemente los cambios que la movilidad y su sucesiva velocidad han provocado en la percepción de la realidad; como han cambiado las percepciones del espacio y del tiempo.

Somos conscientes de que estos dos conceptos son tan fundamentales que sus análisis supera de mucho la extensión de este proyecto, por ello los observaremos como elementos constitutivos de nuestra orientación, como algo básico que ha sido cambiado y que ha evolucionado (en negativo y en positivo) la relación que se mantiene con el mundo real.

Tomando como punto de referencia Georges Perec y Paul Virilio entre otros, lo que se plantea en este punto es describir el cambio de escala de la percepción con la realidad, una visión nueva y encogida del tiempo y del espacio, para poder así llegar a describir la parte física de este proyecto: la maqueta de un viaje como compresión del espacio/tiempo.

2.3.1. El tiempo y el espacio como nuevas categorizaciones

Del mismo modo que la vista desde la ventana del tren alteró para siempre no sólo el paisaje sino nuestras percepciones de tiempo y espacio, la ventana del monitor representa un cambio en nuestra relación perceptiva y física con el exterior. Michael Sorkin

Aunque el tiempo parece estar presente en la vida cotidiana de todo el mundo, es una noción sin referencia, es decir que es una idea que tiene muchas palabras para referirse a ningún objeto físico y concreto: el reloj es el ejemplo básico, no produce nada más que números abstractos.

Pero esta descripción clarifica poco: un minuto nos parece eterno o rapidísimo dependiendo de la situación en la que estamos; sin embargo parece que el tiempo se asocia a la percepción que tenemos de nuestras experiencias de vida y de categorías como la duración, o la causa-efecto.

El espacio por otro lado es una realidad, una estructura: todo tiene lugar en el espacio e incluso se puede afirmar que de alguna manera todo es espacio. Pero, utilizando las palabras del escritor francés Georges Perec: *no se puede concebir el espacio como totalidad sino como fragmento.*⁴¹

El mundo representado como totalidad es siempre el conjunto de muchas cosas y objetos. De hecho vivimos en muchos espacios: ciudades, casas, pasillos metropolitanos, pantallas, lugares de trabajo, medios de transporte. Debería ser evidente, pero muchas veces no lo es. En una época pasada no había nada o casi nada de esos espacios que vivimos hoy en día, y el problema no es saber cómo hemos llegado a tener todo esto, sino reconocer por lo menos que hemos llegado, y que vivimos en una serie de espacios codificados y estructurados para que con el pasar del tiempo se parezcan siempre a un único y solo mega espacio.

⁴¹ Perec G. *Especies de espacios*, Barcelona, Montesinos, 2001, pág.12

*[...] los espacios se han multiplicado, fragmentado y diversificado. Vivir es pasar de un espacio a otro haciendo lo posible para no golpearse.*⁴²

Cada época dice Foucault, tiene su gran obsesión, el tema alrededor del cual se desarrolla y se estructura. La época actual sería la época del espacio: “*estamos en la época de lo simultáneo, en la época de la yuxtaposición, en la época de lo próximo y de lo lejano, de lo contiguo y de lo disperso.*”⁴³

Hay que decir también que el espacio que conocemos hoy en día no es una innovación. Tiene su historia durante el tiempo, y sería posible trazar su recorrido.

En la Edad Media había un conjunto de lugares que estaban jerarquizados: lugares sagrados y lugares profanos, protegidos y abiertos, urbanos y rurales, dicotomías que diferenciaban el espacio general en subcategorías bien definidas a nivel social. Toda esta jerarquía era lo que se puede llamar el espacio medieval, que Foucault denomina: espacio de *localización*.

Este espacio cambió con Galileo, que descubrió, junto al hecho de que la tierra formaba parte de un sistema móvil de planetas, un espacio infinito y abierto:

*el lugar de una cosa ya no era más que un punto en su movimiento [...] a partir de Galileo, la extensión sustituye la localización [...] Hoy en día el emplazamiento sustituye a esa extensión que reemplaza a la localización.*⁴⁴

El emplazamiento que estructura el espacio actual se define por las relaciones de cercanías entre puntos y elementos que se organizan como

⁴² Perec G. *Especies de espacios*, Barcelona, Montesinos, 2001, pág.23

⁴³ Foucault M., *Espacios diferentes*, (Conferencia del 1967 en el Cercle d'études architecturales de Paris), Architecture, Mouvement, Continuité, N° 5, octubre 1984, pág. 46-49.

⁴⁴ Ibidem.

una red global, relaciones que se pueden ver claramente en la actualidad, gobernadas por el término clave: la movilidad.

Las cuestiones relativas a la movilidad han cambiado radicalmente la estructuración y organización del espacio, modificando de forma consecutiva la visión que se tiene de él. Los medios de transporte, la necesidad de incorporarlos como partes esenciales de las ciudades y como conexión entre unas y otras, así como la información y comunicación globalizada, han provocado una nueva visión del espacio general. Todo parece relacionarse con todo y el espacio global parece estrecharse, un espacio gobernable, totalmente conocido, que ha pasado de ser global a ser local cambiando su escala a un nivel humanamente alcanzable.

Si por un lado nuestro siglo se estructura alrededor de una reorganización espacial, si el espacio ha cambiado su referencia a lo largo del tiempo, esto ha sido y sigue siendo posible gracias al aumento constante de la velocidad con la que se gestiona la vida actual, velocidad que junto al espacio ha cambiado radicalmente también la visión del tiempo.

H.G. Wells en su libro *The mind at the end of its tether*, dice que las ciencias han tomado una distancia sobre nosotros que no dejará de crecer, *“la especie está a final de su carrera ya que no es capaz de adaptarse lo suficientemente rápido a condiciones que cambian más rápidamente que nunca”*.⁴⁵

El progreso, en este sentido, está vinculado a la velocidad, a la aceleración. Así se ha pasado de la teoría geocéntrica de Ptolomeo (la tierra era el centro fijo del universo y los movimientos de los astros dependían de ella, teoría dominante hasta el Renacimiento) al desarrollo de los medios tecnológicos necesarios para descubrir siempre más las potencialidades de nuestro planeta, hasta llegar a todos los aparatos necesarios para ampliar nuestros sentidos.

⁴⁵ Virilio P., *Lo que viene*, Madrid, Arena Libros, 2005, pág.20

Pensamos en la cultura, en el mundo, en el universo, porque no solo nos interesa lo que tenemos a nuestro alcance. Pero cuando hacemos o queremos hacer algo en el mundo real, tenemos que utilizar herramientas que puedan estar en nuestras manos, que deben adaptarse a nuestra escala. Estas herramientas son instrumentos que amplían lo que se conoce a escala humana, y sirven para aumentar nuestras capacidades.

*Los medios de comunicación son herramienta que tienen el poder de ampliar nuestros sentidos en el tiempo y en el espacio, pero se presentan dificultades muy grandes cuando se intenta mantener el equilibrio entre este alcance sensorial, la comprensión y la visión del mundo.*⁴⁶

Después del siglo de las Luces -dice Paul Virilio- ha llegado la época de la velocidad de la luz y nuestro tiempo es actualmente el de la misma luz de la velocidad.⁴⁷

Lo que amenaza el siglo XXI según Virilio es la invención de una perspectiva de tiempo real, que sustituiría a la perspectiva del espacio real inventada y descubierta por los artistas italianos del Quattrocento.

El ciberespacio de hecho es una nueva perspectiva: el audiovisual permitía ver y oír a distancia, pero lo que el ciberespacio promete es tocar y sentir a distancia, lo que significa un cambio total de perspectiva de lo que se conoce como contacto real.

Este cambio de perspectiva debido a las “*nuevas superautopistas de la información*”, es la causa también de la pérdida de orientación, se vive lo instantáneo, existir es vivir aquí y ahora, y lo que se vive en lo inmediato es una distorsión de la realidad, un duplicado. Esto crea la pérdida de orientación con la realidad, la orientación en relación al otro y al mundo. Para Virilio, lo que caracteriza nuestra época es esto:

⁴⁶ Falcado P., *Lugares entre no-lugares* [en línea], Scielo (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), Jul 2006, N°15, [Consulta 03/12/2010], http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17402006000200001

⁴⁷ Virilio P., *L'Horizont négatif*, Galilée, 1984, [Consulta 30/03/2011]

*[...] haber alcanzado la barrera del tiempo, haber alcanzado la velocidad de la luz es un hecho histórico que confunde la relación que el ser viviente tiene con el mundo.*⁴⁸

Todo sucede dentro de un tiempo real, que a la vez es global. Virilio afirma que en un futuro cercano el tiempo global definirá las estructuras temporales de nuestras ciudades. Se podría así sustituir el término Global con Glocal, ya que lo global se ha convertido en local y al revés:

*La palabra globalización es una farsa. No hay globalización, sólo hay virtualización. Lo que está siendo efectivamente globalizado es el tiempo.*⁴⁹

La aceleración de la realidad es entonces lo que define nuestra época. Los espacios electrónicos (los no-lugares de la comunicación), nacidos con esta globalización, constituyen la posibilidad de moverse rápidamente y “sin fronteras” quedándose quietos, lo que ha generado entre otras cosas una banalización de las relaciones humanas.

Además la comodidad que ofrece el anonimato provoca la tentación de no posicionarse ante nada, falta una actitud de apertura hacia los demás.

Lo real hoy en día se refiere a cosas u objetos inaccesibles a nuestros sentidos, y que podemos conocer y utilizar solo mediante algún medio tecnológico. Parece que el mundo puede ser visto y conocido solamente mediante herramientas informáticas y los *mass media*. No teniendo ninguna precaución en sus usos, estos sistemas se han convertido en bombas que generan tanto mentalidades como accidentes en la percepción de lo existente, se cree incluso que los acontecimientos son relatados antes de que se produzcan (cuando se transmitió en directo el ataque a las Torres Gemelas, muchos telespectadores creyeron asistir

⁴⁸ Virilio P., *Velocidad e información. Alarma en el ciberespacio* [en línea], Le Monde Diplomatique, Agosto 1995, [Consulta 15/03/2011], http://www.philosophia.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=61:paul-%20virilio-velocidad-e-informacion&catid=36:politica&Itemid=54

⁴⁹ *Ibidem*.

a una de las muchas películas de catástrofes anunciadas o profetizadas. Solo haciendo zapping y viendo las mismas imágenes en todos los canales se dieron cuenta que aquello no era ficción sino la realidad).

Es el comienzo no tanto del fin de la Historia, sino de una “*historia camelo*”⁵⁰, como la llama Virilio. Se ha pasado de la utopía de libertad a los totalitarismos que se han beneficiado de los *mass media*: que sustituyen la realidad por la información; los exterminios militares, los genocidios, las guerras terroristas ya no son actividades ocultas sino puro espectáculo cotidiano que llena el día a día de todos nosotros.

La velocidad de la información y comunicación nos transforma: seres sin cuerpo, sin memoria, sin presente ni futuro, sin raíces, ni sensaciones propias, encerrados en un mundo virtual, sin vida propia. Es decir seres sin orientación, perdidos a la deriva en la implosión mediática y mediatizada. El *continuum* del espacio-tiempo se ha instalado entonces en un eterno presente, en un viaje sin desplazamiento:

*[...] un trayecto en el lugar en donde la ida y la vuelta han perdido su sentido giratorio para coexistir, coincidir en un ahora desprovisto de aquí.*⁵¹

Veremos cómo esta pérdida de orientación, este cambio de escala del espacio-tiempo, este viaje sin desplazamiento, es una base de reflexión en la instalación que se propone. Cómo se transcribe en materia un viaje real que atraviesa el espacio y el tiempo, con su propia presencia y duración, para poder así describir el cambio de escala de este mismo viaje, y por supuesto de la visión de lo real que en él transita: como se convierte en un mundo pequeño.

⁵⁰ Virilio P., *Lo que viene*, Madrid, Arena Libros, 2005, pág. 27.

⁵¹ Virilio P., *Ciudad Pánico. El afuera comienza aquí*, Caracas: Monte Ávila, Editores Latinoamericana, 2008, [Consulta 05/04/2011]

2.3.1.2. “El Viaje De Una Vida”: una comprensión del espacio/tiempo

El espíritu que imagina sigue la vía inversa del espíritu que observa. La imaginación solo busca un pretexto para multiplicar las imágenes, y en cuanto enfoca su atención en una de estas imágenes, se multiplica su valor. Gastón Bachelard

Hemos visto brevemente cómo han cambiado las categorizaciones del espacio y del tiempo debido a cuestiones relativas a la movilidad y a la aceleración de la realidad: la velocidad gobierna la percepción que tenemos del mundo.

Antes de entrar en el último apartado del marco teórico, para analizar la instalación en su forma más simbólica y relativa a todo lo dicho hasta ahora, se describe aquí brevemente la parte de la pieza relativa a la conformación física de la miniatura.

No se trata de dar una definición, ni de explicar lo que la diferencia con otros tipos de estructuras a pequeña escala. Lo que es importante en este caso es la conformación física de espacios que van de lo pequeño a lo grande, y el recorrido circular de estos espacios que llega a conformar un bucle a pequeña escala, un viaje concéntrico de elementos conocidos y familiares.

La maqueta en cuestión, en este sentido, representando lo grande en lo pequeño, lo que hace es relacionarse estrictamente con aquel cambio de escala que se ha descrito anteriormente, aunque en este caso la causa de este cambio está más anclada a cuestiones personales: los espacios del viaje, que recorre medio día y dos naciones, llegan a ser percibidos como algo más que un tiempo y un espacio recorrible y recorrido, o mejor dicho, llegan a ser percibidos como algo menos, ya que el espacio/tiempo que se vive en el trayecto es tan conocido y familiar que

llega a tener otra conformación espacial y otra duración temporal. El viaje así se transforma en algo manejable, cambiando su escala se convierte en algo fácilmente reconocible y gobernable.

Si es cierto que la relación que mantenemos con lo real hoy en día se ve afectada por una continua y progresiva velocidad, si lo que causa el mundo actual es una pérdida de orientación y un cambio de escala de la percepción de lo real; en el caso específico de este proyecto lo que causa una compresión del mundo es una combinación entre los medios del progreso (los medios de transporte que permiten recorrer el mundo), y un estilo de vida, que llega a definir reconocibles y familiares espacios de tránsito gracias a (o a causa de) su recorrido repetido una y otra vez.

Esta tipología de maqueta, que bien se diferencia de la representación fiel a pequeña escala de lo real, llega a tener entonces una conformación simbólica de la distancia espacial y temporal entre dos vidas.

Distancia grande y pequeña a la vez, ya que si por un lado existe y se nota la diferencia entre estilos de vida del lugar de la vuelta (el hogar) y el de la ida (la vida actual), por otro lado, esta misma diferencia que se inscribe en la distancia entre las dos vidas se anula al viajar de una a otra: paradójicamente el largo viaje entre las dos vidas es lo que anula las distancias entre ellas; llega a ser el punto de equilibrio entre la vida pasada del espacio del hogar y aquella actual del espacio no reconocible como familiar.

En este sentido el viaje se convierte en algo que mantiene en equilibrio lo que conecta, y lo hace gracias a su manejabilidad, a su aspecto reconocible y familiar, en definitiva a su cambio de escala. El viaje se vuelve pequeño, porque es capaz de conectar mundos físicos diferentes y sensaciones contrastantes.

2.4. La maqueta como proyección del hogar, el viaje como proyección de la memoria

Como hemos visto anteriormente, la estructura física de la instalación que se propone mantiene relaciones muy estrictas con las consecuencias del progreso, en particular con el cambio de escala de la visión del mundo debido a la presencia de un tiempo y un espacio real.

Si el aspecto físico de la instalación se refiere a esta visión diferente de la realidad espacial y temporal, si la miniatura representa el cambio de escala del viaje y de lo real, lo que en ella se representa, los elementos que la constituyen, forman un conjunto de proyecciones del hogar.

- El primer aspecto es la conexión entre el espacio y la memoria, para llegar a describir la parte física de este proyecto como una proyección del hogar: tomando como puntos de referencia el antropólogo Augé y el filósofo Bachelard se verá cómo el espacio del hogar marca nuestra forma de vivir, el espacio vital y general; y de esta forma cómo hoy en día la ilusión de aquella globalización de la que habla Virilio (referida más bien a la virtualización y globalización del tiempo) nos propone una “capacidad de poseer de lejos”. Abarcando todo tipo de distancia, se proyecta el espacio del hogar no sólo como recuerdos e influencias a la hora de vivir lo actual, sino que también como ilusión del presente, de algo que aun está allí, al alcance de la mano, de un pasado que no es pasado y que no puede ser futuro; y que parece vivo en el presente y solo el presente, como todo lo demás.

En este sentido, tratando de describir cómo se puede recordar de lejos y tener la ilusión de que sea un presente cercano, entran en juego aquellas figuras del olvido como el Recomendado y el Retorno, necesarias por un lado para jugar un papel fundamental en esta descripción, y por otro para determinar la diferencia básica entre viajero y turista.

- El segundo y último punto a tratar es describir esta distinción, para llegar a comprender el viaje como una proyección de la memoria. Así las figuras del olvido sirven como guía para distinguir el viajero de vocación del viajero turista, de manera que asociando el primero al viaje íntimo -las ganas de zarpar más que las ganas de llegar al destino- y el segundo a una forma de modernidad y de consumo en la que se puede llegar a describir el no-lugar.

De esta forma, trazando la instalación en su forma más simbólica gracias al pequeño recorrido descrito hasta ahora, se verá por un lado cómo los elementos físicos, la maqueta, representa una proyección del hogar, y por otro como los elementos visuales, el viaje, representa una proyección, o mejor dicho las escenografías transitorias de la memoria.

Para poder finalmente llegar a afirmar el tránsito como experiencia, y cómo el no-lugar de este tránsito puede transformarse de objeto en sujeto.

2.4.1. El espacio del hogar y las figuras del olvido: recordar de lejos

Empezamos este último recorrido tomando como punto de partida y referencia esencial un ensayo, que creo fundamental para poder llegar a describir que es lo que caracteriza la noción de -hogar- en este proyecto. Así el filósofo francés Gastón Bachelard en su texto *La poética del espacio* describe cómo la casa puede representar aquel conjunto que integra los pensamientos, recuerdos y sueños del hombre. El pasado, el presente y el futuro actúan sobre ella confiriéndole cada vez un sentido u otro, pero siempre refiriéndose al concepto de hogar.

Así, este ensayo, sirve para nuestro proyecto como la luz que ilumina la mesa de noche, sirve para aclarar y dar palabras a lo que se intuía.

De la misma manera que en el ensayo se habla de la imagen de la lámpara-sol y del sol-lámpara (el sol es lo que ilumina el Mundo, y la luz es el principio de la centralidad) la lámpara nocturna que ilumina la mesa es también el centro del mundo, y la mesa iluminada es ella sola un pequeño mundo.

La casa es un lugar privilegiado para estudiar las fenomenologías de los valores de intimidad del espacio, porque la casa en sí refleja la manera en que habitamos el espacio vital, representa nuestro rincón del mundo, nuestro primer universo.

La casa natal desarrolla en nosotros una jerarquía de las diferentes formas de vivir y habitar; todas las demás casas en las que podemos vivir a lo largo de nuestra vida son sólo variaciones de ésta.

En nuestras vidas, en las nuevas casas, a veces vuelven los recuerdos de la infancia, y nos reconfortamos reviviendo recuerdos de protección. Pero, nos advierte el autor, que al intentar describir fielmente la casa del recuerdo se pueda destruir su sentido primitivo:

Las verdaderas casas del recuerdo [...] se resisten a toda descripción. [...] Tal vez se pueda decir todo del presente, ¡pero del pasado! La casa primera y oníricamente definitiva debe conservar su penumbra. [...] Los recuerdos del mundo exterior no tendrán nunca la misma tonalidad que los recuerdos de la casa. Evocando los recuerdos de la casa, sumamos valores del sueño; no somos nunca verdaderos historiadores, somos siempre un poco poetas y nuestra emoción tal vez sólo traduzca la poesía perdida.⁵²

Esto no significa que la casa vista desde este ángulo, esté referida al único y solo espacio del hogar primitivo y original, es decir que al fin y al cabo cualquier espacio que sea habitado, o que por lo menos se viva durante un tiempo y se habite, puede llevar la esencia de casa. Sigue el autor:

⁵² Bachelard G. *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000, pág. 27

*La imaginación trabaja en ese sentido cuando el hombre ha encontrado el mejor albergue. En suma, viviendo la casa en su realidad y su virtualidad, con los pensamientos y los sueños.*⁵³

Enseguida se puede objetar que los espacios que aquí se tratan no llevan ninguna característica propia de espacios habitables, ya que se habla de espacios de tránsito. Se habla de no-lugares, de “espacios sin nombre”, en los que no hay relaciones ni con el tiempo ni con el espacio, son por esto inhabitables.

En parte esto es cierto, en la forma en que se habla de estos espacios no hay porque habitarlos, (aunque ya ha sucedido realmente con el refugiado iraní Mehran Karimi Nassari que vivió durante un tiempo en el Aeropuerto de París a causa del nuevo régimen que se instauró en su país natal durante su estancia en Estados Unidos), pero si pueden ser vividos y sentidos como propios cuando estos te dejan imaginar, cuando en ellos te sientes como en tu casa, en la tranquilidad de tu sofá, cuando rodeado por paredes conocidas te dejas llevar por la imaginación «*que solo trabaja cuando el hombre ha encontrado el mejor albergue*».

La noción de casa por otro lado, está estrictamente vinculada a los recuerdos, a la memoria. Gracias a la casa, un gran número de recuerdos tiene su lugar bien definido.

En ese decorado de nuestra memoria referida al pasado, creemos ubicar a las personas en base al tiempo de las relaciones que tuvimos con ellas, cuando en realidad sólo se conocen y recuerdan una serie de imágenes en espacios de aquellas personas: es el espacio el que conserva el tiempo comprimido.

La memoria no registra la duración concreta de los hechos; por esto solo puede revivirlas sobre una línea de tiempo abstracto. Es en el espacio donde encontramos recuerdos de duración, y el espacio del hogar es aquel que más se refiere a estos recuerdos.

⁵³ Bachelard G. *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000, pág. 28

Localizar recuerdos en base al tiempo corresponde solo a la reconstrucción de la historia externa, que sirve para comunicar a los otros el pasado. No vivimos entonces en un espacio vacío y homogéneo sino lleno de cualidades. Foucault reafirmando esto describe que:

*[...] no vivimos en una especie de vacío en cuyo interior sería posible situar individuos y cosas. No vivimos en el interior de un vacío coloreado por diferentes tornasoles, vivimos en el interior de un conjunto de relaciones que definen emplazamientos irreductibles unos a otros y no superponibles en absoluto.*⁵⁴

Es el espacio entonces lo que conserva el tiempo. Sin embargo los recuerdos (sobretudo los de la infancia) se estructuran no solo en base al espacio dentro del cual se conservan, sino que forman parte de un sistema que comprende el olvido como parte esencial de la memoria. Marc Augé en uno de sus textos afirma que “*el olvido es la fuerza viva de la memoria y el recuerdo es el producto de ésta*”.⁵⁵

El acto de recordar, en este sentido, es como la labor de un jardinero: seleccionar y podar. De esta forma lo que queda de nuestra infancia es el producto de una erosión provocada por el olvido, huellas, imágenes que por una razón u otra quedan en nuestra cabeza:

*[...] imágenes que atormentan sin razón evidente el presente del individuo pero no siempre pueden atribuirse a un tiempo y a un lugar determinados, ni incrustarse en la anécdota de un recuerdo autenticado.*⁵⁶

Los espacios del hogar tampoco se escapan al proceso del tiempo, y también se quedan anclados a nuestra memoria influenciando la forma de vida actual, no son tampoco lugares estables que el tiempo no transforma, puntos de partida a los que agarrarse para empezar y para protegerse: el

⁵⁴ Foucault M., *Espacios diferentes*, (Conferencia del 1967 en el Cercle d'études architecturales de Paris), Architecture, Mouvement, Continuité, N° 5, octubre 1984, pág. 46-49

⁵⁵ Augé M. *Las formas del olvido*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1998, pág.11

⁵⁶ Augé M. *Las formas del olvido*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1998, pág.11

país natal, la cuña de la familia, los recuerdos de infancia, todos estos lugares ya no existen y el espacio vuelve a ser una duda; siempre se necesita definirlo y enmarcarlo para poder conquistarlo, y el olvido se irá comiendo lo que encuentre más frágil en la memoria. Entonces, como afirma Augé: *“la memoria y el olvido son necesarias ambas para la ocupación completa del tiempo”*.⁵⁷

Las formas del olvido de las que habla Augé: el regreso, la suspensión y el comienzo, están por otro lado estrictamente relacionadas a los desplazamientos en el espacio, a los viajes.

El regreso como un volver con nostalgia al pasado, teniendo conciencia de encontrarse todo aquello que recuerda una vida y que a la vez ya no está allí, puede, por otra parte, relacionarse con la literatura, ya que la escritura es lo que permite que algo queda en el tiempo. El tema del imposible regreso al pasado, en el que se mezclan las sensaciones de viajes, de la memoria y de la narración de hecho atraviesa la literatura.

El imposible regreso al punto de partida del que hablan entre otros *La Odisea* de Homero, o *Ítaca* de Constantino Cavafis, supone el olvido de todo lo que hay entre el momento de la partida y aquel del regreso: los viajes.

*El regreso es una forma del olvido porque de la partida a la llegada imaginada como regreso al punto de partida, todo lo vivido durante el viaje: las sensaciones, el tiempo, los lugares, los encuentros, eliminan el sabor del pasado, describen la imposibilidad de regresar al punto de partida, ya no se puede volver atrás y todo lo que se ha vivido durante el viaje queda allí, en las derivas de la memoria.*⁵⁸

Pensar la vida en presente, pasado o futuro es como pensarla con el deseo de parar el tiempo o inaugurarla.

⁵⁷ Augé M. *Las formas del olvido*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1998, pág.44-45

⁵⁸ Augé M., *El tiempo en ruinas*, Barcelona, Editorial Gedisa 2003, pág. 77

Hoy en día el cambio de escala del tiempo, su aceleración, así como el cambio de escala del espacio afectan a la materia prima del viaje y de la escritura. Las tecnologías de la comunicación pretenden terminar con todo tipo de distancia física y temporal; el encuentro entre individuos y de uno mismo que constituye la definición tanto del viaje como de la escritura, se ve amenazada por el hecho de poder saberlo todo, de haberlo visto todo y de no tener ninguna motivación ni para descubrir ni para buscar sentidos, se ve amenazada por la tiranía del presente.

Parece que ya no hay aquel imposible regreso al punto de partida, ya no existe este tipo de viaje, solo hay presente instantáneo y todo, incluido el pasado, forma parte de él.

Hablando por otro lado de comienzo, o mejor dicho en este caso “reinicio” como otra forma del olvido, la figura del escritor francés Julien Cracq es esencial para poder definir en pocas palabras este reinicio como un viaje, que en este sentido significa más alejamiento. En este texto titulado *Los ojos bien abiertos*, el ejemplo que el escritor propone se refiere a la botadura de un barco:

Cuando se han quitado los últimos amarres, el casco comienza a deslizarse con una extraordinaria lentitud, hasta el punto de que uno se pregunta un buen rato si realmente se mueve o no [...] Esto me daba a entender en parte, de modo gráfico, lo más emocionante de la sensación de partida. De repente uno sentía, veía lo que había detrás de aquel balanceo casi milimétrico, una extraordinaria presión. En definitiva, el sentimiento de zarpar, más que el sentimiento de llegar a destino.⁵⁹

En *El Viaje de una Vida*, es este mismo sentimiento lo que proyecta los recuerdos del hogar durante el viaje, el sentimiento de zarpar convierte lo vivido del viaje en aquel imposible retorno, en un tiempo sin tiempo en el que todo es tan calmo que parece estar en casa.

⁵⁹ Cracq J., *Los ojos bien abiertos*, en *Préférences*, Corti, París 1961, pág. 61

Lo lejano fabrica miniaturas en todos los puntos del horizonte. El soñador, ante esos espectáculos de la naturaleza lejana, desprende sus miniaturas como otros tantos nidos de soledad donde sueña vivir [...] Poseemos de lejos, y con cuánta tranquilidad.⁶⁰

La lejanía del horizonte, visto y vivido como imaginación del lugar utópico en donde se sueña vivir, y lo lejano como distancia que fabrica miniaturas y sueños.

Así la distancia de un lugar utópico vivido quizás en pasado, en la noción de “casa natal”, proyecta en la vida y en la casa actual imágenes de esa tranquilidad y seguridad retenida en la memoria. Aquella distancia que crea la miniatura utópica de la conexión entre las dos vidas, que crea la miniatura del viaje de una a otra.

Descrito brevemente lo que representa la parte física de la instalación, una vez que hemos visto cómo se puede recordar de lejos y tener la ilusión de que estos mismos recuerdos no estén tan lejos; vamos a ver el último paso para poder esta vez definir, mediante la distinción entre el viajero y el turista, cómo el viaje en cuestión (él de este proyecto) se convierte en espacio que evoca recuerdos, aquellos mismos recuerdos que parecen no estar tan lejos, recuerdos que el mismo viaje parece acercar en el tiempo y en el espacio. Vemos en definitiva cómo los espacios del viaje se convierten en escenografías transitorias de la memoria.

⁶⁰ Bachelard G., *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000, pág. 154

2.4.2. Distinción entre viajero y turista: el no-lugar sujeto y las escenografías transitorias de la memoria

Con la breve descripción de las figuras del Recomienzo y del Retorno hemos visto como están estrictamente relacionadas con el viaje. Son elementos básicos que estructuran el viaje tal y como se conoce: el sentimiento de zarpar por un lado, y aquel de la llegada al punto de partida por otro. Todo lo que está en el medio entonces, todo lo que se interpone entre la salida y la llegada es el viaje mismo; viaje que puede ser vivido de diferentes formas, cada una de ellas que lleva hacia un sendero u otro.

Para poder definir este viaje como una proyección de la memoria, y describir los lugares transitados durante su recorrido como escenografías transitorias de esta memoria, es oportuno distinguir dos formas básicas y contrapuestas del viaje y del viajero: aquel viajero “de vocación” y asiduo por un lado y el turista por otro, este último estrictamente relacionado a la situación social descrita en los apartados anteriores.

Cuando se habla de turismo, lo primero que surge es el aspecto más contrastante de hoy en día; el hecho de que los turistas suelen visitar aquellos países de los que sus habitantes huyen, buscando suerte en otro sitio, muchas de las veces arriesgando sus propias vidas. Uno de los muchos símbolos de la globalización.

Lo que asemeja al viajero asiduo con el turista actual es el hecho de alejarse de su hogar, sin embargo lo que los diferencia son esencialmente dos características:

- el primero suele viajar solo y permanece en el lugar de la visita por un largo período de tiempo. Tampoco se puede negar que algunos turistas poseen el gusto y el deseo de observar y descubrir. Lo que más bien los diferencia es el punto de vista de la observación.

- El turista siempre quiere comodidad y tranquilidad psicofísica, por mucho que se aleje de su hogar, es como si nunca saliera de su país, ya que todo lo conduce a ello.
- El viajero vive una experiencia totalmente distinta, llega a perder incluso la visión de sus raíces, visión que reaparece durante el camino. Viaja fuera de sí mismo, para tener un punto de vista externo y poder así entender el lugar en el que está.

El viajero asiduo, al final de su primer viaje continuará su camino interior, ampliando de viaje en viaje su reflexión; aspecto totalmente diferente del turista, que se limita a coleccionar una serie de lugares visitados.

Un día se da cuenta de que viajar ya no le produce las mismas sensaciones y cuestionarse las mismas preguntas, llega a la conclusión de que ya no es un explorador. Solo le queda hacer balance de las conclusiones, pero al contrario del viajero nostálgico las aplica al futuro.

El proceso de redacción es el final del viaje; el turista espera las vacaciones para poder irse a algún lado, el viajero sabe que su instancia solo tendrá sentido una vez terminada, es en realidad un sedentario que se ve obligado a viajar.

Hoy en día se puede decir que somos capaces de gestionar esta inmovilidad, este sedentarismo, ya que las imágenes y los mensajes vienen a nosotros. Por eso no hay que sorprenderse si en el mundo actual la metáfora del viaje visto de esta forma se asocia frecuentemente con la actividad cibernética: se navega por internet.

Aunque hay que decir que entre la comunicación y el viaje existe una gran diferencia ya que son en algún sentido el uno opuesto al otro.

El viaje implica la construcción de uno mismo mediante el encuentro con los demás, la comunicación por su parte se basa en lo que el viaje trata de construir: los comunicadores son individuos bien contruidos, transmiten informaciones y no dudan de lo que son, el viajero ideal trata de formarse y nunca sabe exactamente quien es.

En ese sentido el turismo de masa actual se basa más en la comunicación que en el viaje.

La idea de comunicación es la instantaneidad, el viajero toma su tiempo para descubrir y aprender; el turismo por eso puede formar parte del decorado de una novela, mientras el viaje es la escritura: “*el turista consume su vida, el viajero la vive*”.⁶¹

El turismo de consumo actual es un ejemplo perfecto de las consecuencias de la movilidad y la aceleración del progreso. La facilidad con la que hoy en día se puede viajar de un sitio a otro hace que incluso los países más cerrados políticamente se abran al turismo. Los viajes aparecen como un producto que se puede comprar.

Por otro lado representa una serie de características que gobiernan nuestra época:

- el turismo consigue agrupar en una sola cosa la diferencia entre lo local y lo global, jugando con los conceptos de tiempo y espacio.

La idea de un patrimonio cultural global va tomando forma, aunque presentado como un objeto de consumo sin contexto de referencia. Se podría decir que su mundo de referencia es la red de circulación y comunicación, en donde todo está pensado para igualar las diferencias físicas y geográficas: aeropuertos, cadenas hoteleras, red de transportes, centros comerciales, etc.

- Lo que se produce, como hemos visto anteriormente, es un considerable cambio de escala, nuestro planeta se ha vuelto pequeño, y esto nos estimula tanto a recorrerlo de parte a parte, así como a quedarnos en nuestra casa.

El cambio de escala del planeta se relaciona estrictamente con la manera en la que se perciben las situaciones, los acontecimientos. Es difícil poder crear una opinión pública planetaria cuando se piensan las situaciones por abstracciones: se habla de violencia,

⁶¹ Augé M., *El tiempo en ruinas*, Barcelona, Editorial Gedisa, 2003, pág. 75

miseria, subdesarrollo, creyendo saber algo del mundo y de los demás, cuando a nivel local las cosas vividas son totalmente diferentes, se apaga la tele y cambia el mundo de referencia.

(Siguiendo esta visión se puede llegar a pensar que todo tipo de viaje no aporte nada, es inmóvil, no mueve ni el espíritu ni la imaginación).

- La tercera característica es la ida y la vuelta, o sea el pasado y el futuro. Característica que puede expresarse en forma espacial pero que hace referencia al tiempo.

Ya los viajeros literarios del siglo XIX, viajando de parte a parte para contar sus historias, su viajes, se expresaban en antepasado. Estos viajes incluían el regreso como parte esencial de la partida, un poco como el turismo, actividad de ocio limitada en el tiempo.

De la misma manera que los viajeros literarios, los turistas necesitan recordar sus viajes para poder relatar sus historias. Y si los primeros utilizaban la imaginación, la observación y el recuerdo, los turistas necesitan la presencia de todo tipo de aparatos tecnológicos capaces de captar momentos de vida. Al regreso, los vídeos y fotos del viaje sirven no para recordar el viaje, sino para convertirlo en narración.

Entonces los turistas viajan entre dos series de imágenes: las que ven antes de partir y que crean la expectativa, y las que crean ellos y ven a la vuelta. El tiempo intermedio es el tiempo de fabricación de las imágenes, es el viaje mismo.

- Otra característica es la ambivalencia de lo real y de su copia. Ejemplo excelente es Las Vegas con las copias exactas de monumentos del mundo, o el mundo Disney en donde flotan de forma indiferenciada hoteles de verdad con calles falsas, falsos personajes con empleados de verdad etc.

El éxito comercial de los parques temáticos corresponde al espíritu del tiempo: la importancia que se da al presente sobre el pasado y el futuro. El espíritu de consumo inmediato que convierte

el mundo en un gran espectáculo; los inmuebles, las ciudades llenas de flores, luces y sonidos, todo eso hace que la frontera entre lo real y su copia sea siempre más sutil.

Si esto es el turismo actual que representa nuestra época, existe sin embargo otra tipología de viaje, que bien se diferencia de las visitas al mundo como deseo de experiencias.

Los jóvenes burgueses franceses del siglo XIX curaban sus inquietudes viajando a Italia para ver las ruinas; es en esta época que empieza a nacer otra tipología de viaje, más enfocado al descubrimiento de uno mismo. El ejemplo por excelencia del viaje como camino hacia la auto-conciencia es la obra de François René De Chateaubriand *Viaje a Italia* (1854).⁶²

El libro se compone de tres cartas que el autor escribe a su amigo Joubert, en las que no describe ni el paisaje ni la ciudad; sino que son como confesiones de una conciencia, de la fragilidad del hombre descubierta viendo las ruinas de Roma: hablando de un pasado que sigue allí y que se actualiza continuamente, el mismo que a la vez muestra un futuro que nunca pasó.

El resultado de la experiencia de Chateaubriand procedía en primer lugar de un desplazamiento en el espacio, el viaje físico de un lugar a otro que creaba una desorientación productiva, y de un desplazamiento interior. El primero en ese caso resulta relativo, ya que la obra no se escribe más que al volver, una vez terminado el viaje.

En ese caso entonces se puede afirmar que el viaje y la obra resultan ser la misma cosa, quien viaja y escribe la obra ya no es ni se siente el mismo de antes.

Robert Smithson, un artista contemporáneo del movimiento Land Art, se podría decir que esbozó una teoría del no-lugar cuando decía que dibujar un diagrama era como dibujar una imagen lógica en dos

⁶² Chateaubriand F., *Viaje a Italia*, Malaga, Editorial Olañeta, 2009

dimensiones, diferente casi siempre a la imagen natural a la que se refiere y a las cosas que representa. Laura Plana en un artículo sobre los no-lugares afirma que el no-lugar es una “*imagen lógica en tres dimensiones*”, y gracias a esta metáfora dimensional un lugar puede representar otro lugar al que no se parece en nada. Pues esto es el caso específico de este proyecto:

*Entre el lugar y el no-lugar existe un espacio metafórico significativo. Puede ser que este viaje por el espacio sea la gran metáfora. Todo entre dos lugares puede ser material físico metafórico desprovisto de significado real y semejanza natural. Uno se mueve en un viaje ficticio si decide ir del lugar al no-lugar. El viaje se inventa, está desprovisto de lo artificial.*⁶³

El no-lugar así se relaciona con el paisaje interiorizado de Chateaubriand. A través de su experiencia se puede ver cómo la contemplación se acaba en el momento en que la atención se refiere al sujeto y no al objeto, y cómo el mismo sujeto se toma como objeto de observación; es decir como mirar el paisaje con la mirada interior para llegar a entenderse.

Cuando Chateaubriand atraviesa las ruinas de las viejas civilizaciones, cuando recorre estos espacios de tránsito, define estos lugares como no-lugares.

Las tecnologías de la imagen permiten hacer más o menos lo mismo, comunicarnos en tiempo real, movernos de un sitio a otro. Viviendo en lo instantáneo y en lo efímero, los sentidos humanos se convierten en engranajes del pensamiento:

*[...] la realidad objetiva de la naturaleza se contrapone a la experiencia subjetiva de la conciencia.*⁶⁴

⁶³ Plana Gracia L., *Cartografías del no-lugar* [en línea], Geifc (grupo de estudio e investigación de los fenómenos contemporáneos), [Consulta 26/04/2011], <http://www.geifco.org/actionart/actionart03/01-marca/articulistas/laura/index.htm>

⁶⁴ Ibidem.

De este modo la interpretación de los signos del mundo es alcanzada por procesos sensoriales como la imaginación y la memoria, utilizadas de forma generalista para poder entender lo transitorio que es lo real.

La memoria como proceso sensorial es fundamental en este proyecto, es lo que gestiona las sensaciones, ayuda a situarse en el presente de lo vivido y de lo conocido, define el viaje por su repetición; la memoria es el atrezzista de las *escenografías* que a ella se refieren. Fundamental porque modela esas *escenografías* en base a la proyección del regreso; el viaje se transforma así en hogar gracias a su ruta, y las proyecciones del regreso se definen por lo que se imagina/recuerda de él.

Lo que el viaje suscita, imágenes fijas de espacios de tránsito acumuladas una y otra vez, se convierten poco a poco en objetos familiares representados en la miniatura de aquel mundo de referencia que vivo durante el viaje, y que recuerdo mío, como aquella casa natal de la que habla Bachelard que siempre funciona de intermediaria influenciando todas las maneras de relacionarse con el espacio:

*[...] Cuando una imagen familiar crece hasta las dimensiones del cielo, nos llega de súbito el sentimiento de que, correlativamente, los objetos familiares se convierten en las miniaturas de un mundo. Macrocosmo y microcosmo son correlativos.*⁶⁵

Quería terminar este recorrido simbólico de la instalación propuesta con unas palabras que reflejan las sensaciones descritas hasta ahora:

Algunos viajeros de vocación gestionan con precaución su capital geográfico. Intentan apartar algunos frutos para la sed: algunas terrae incognitae, algunos lugares para explorar, que conservan en mente esperando poner algún día los pies en ellos; administran emociones futuras. Pero son frecuentemente estos mismos viajeros quienes reservan otros lugares a las alegrías del retorno e intentan mantener intactos algunos fragmentos de

⁶⁵ Bachelard G., *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000, pág. 144

pasado por continuar, por completar; algunos presentes de recambio; algunos decorados inamovibles para algunas vidas paralelas.

Saben perfectamente que estas vidas diferentes no son verdaderamente paralelas y que pasando de una juventud preservada

a otra, de un continente a otro, no cesan de envejecer, pero les basta con sentir las entrelazadas con la suficiente ductilidad o unidas con un vínculo lo bastante amplio como para conservar la ilusión de poder conjurar el paso del tiempo al desplazarse en el espacio.

Nada consideran más importante que la felicidad, o más exactamente el instante, y en el instante en que salen del avión, despedidos por azafatas y auxiliares, para deslizarse hacia un pasado que ya no recuerdan haber dejado, se sienten irresistiblemente felices.⁶⁶

⁶⁶ Augé M., *Las formas del olvido*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1998, pág. 31

3. *El Viaje de una Vida*. Descripción técnica del proyecto

La instalación se compone de diferentes elementos: la maqueta circular, una estructura giratoria de hierro, una mesa de madera (que contiene y sujeta la estructura de hierro), un motor (que hace girar la estructura de hierro y la maqueta), un brazo de madera (enganchado a la mesa) que sujeta la cámara para el circuito cerrado de vídeo, y un sistema de transmisión eléctrica por escobillas, necesario para alimentar las luces contenidas en la miniatura. Por otro lado el vídeo del viaje realizado durante su recorrido acompaña y termina de definir los elementos físicos de la instalación.

De esta forma la instalación se compone así de una parte física (descrita anteriormente), y de una audiovisual, formada por dos pantallas de proyección que muestran por un lado la maqueta en circuito cerrado y por otro el vídeo grabado durante el viaje.

La maqueta es el elemento principal de la instalación, aunque forma parte de un conjunto sin el cual su sentido se quedaría incompleto. En su construcción se representan las cuatro etapas del viaje y está situada sobre una estructura de hierro cuyo eje está fijado al motor. Este motor está colocado debajo de la mesa de madera. La mesa tiene la doble función de contener y sujetar por un lado la estructura en hierro y por otro el cableado de los distintos elementos eléctricos que constituyen la instalación.

El motor realiza un giro completo cada 56 minutos, lo que significa que el movimiento de la maqueta es tan lento que casi resulta casi imperceptible al ojo humano.

La cámara en circuito cerrado (situada al final del brazo enganchado a la mesa de madera) enfoca la maqueta con un primer plano fijo, lo que permite percibir el giro lento de la maqueta en la imagen proyectada en

tiempo real y también, aumenta el tamaño de los elementos que la constituyen, creando así escenarios que van sustituyéndose poco a poco uno a otro.

Como la maqueta realiza un giro completo cada 56 minutos, el vídeo del viaje, (cuya duración es de casi doce horas) ha sido editado ajustándolo a la duración del giro, para que cuando la miniatura pase de un escenario a otro, o sea de un medio de transporte a otro, el vídeo pudiera seguir este cambio enlazándose cada vez con el escenario correspondiente.

De esta forma a cada escenario de la maqueta corresponde una etapa del viaje, pasando respectivamente del metro al avión, al autobús y por último al tren; constituyendo así un viaje circular que empieza nada más terminar, un bucle físico y audiovisual que corresponde al viaje vivido y sentido.

La realización de la pieza ha pasado por diferentes fases:

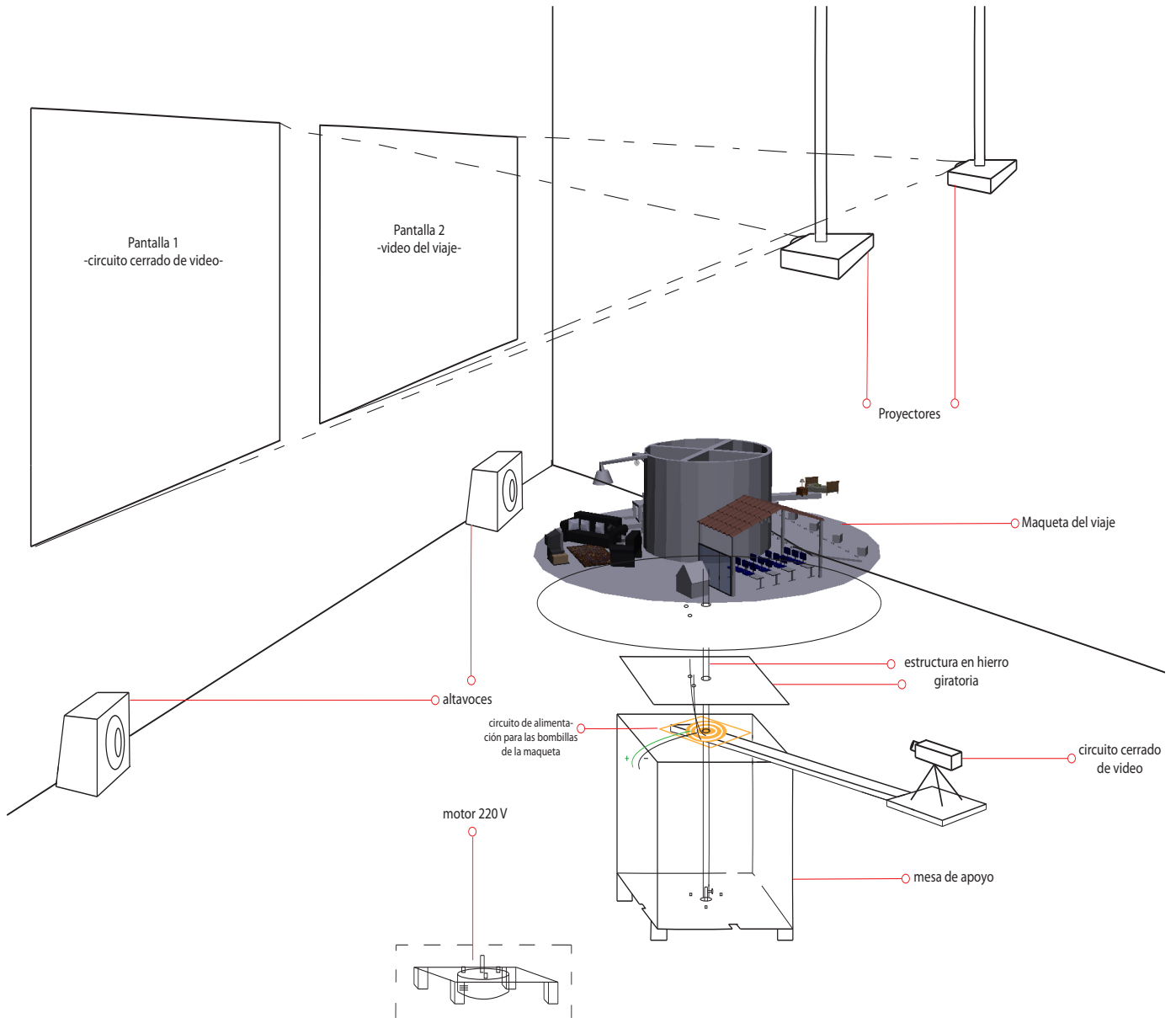
- construcción de la maqueta
- construcción de la estructura
- construcción de la mesa soporte
- grabación y edición del video del viaje
- puesta en escena

Todas estas fases, así como aquellas relativas a la contextualización de la instalación, se han ido estructurando paso a paso en un blog proyectual a modo de esquema y visión general de cada uno de los elementos de este proyecto.⁶⁷

Vamos a ver de forma muy sintética paso por paso estas fases, señalando su enlace al anexo donde sea necesario, para una mayor explicación y descripción gráfica y fotográfica, junto a una serie de ensayos realizados como entorno contextual de la pieza y parte integrante del conjunto simbólico del proyecto.

⁶⁷ blog de proyecto: www.elviajedeunavida.blogspot.com

Esquema 1 – disposición de los elementos de la instalación



3.1 Construcción de la maqueta

El proceso se ha iniciado con la realización de un boceto de la maqueta. La idea era construir una miniatura circular que pudiera girar sobre sí misma formando un bucle sin fin, y dividida en cuatro zonas, cada una de ellas correspondiente al medio de transporte de las cuatro etapas del viaje. El viaje empieza con el metro para luego pasar a la etapa del avión, una vez aterrizado se pasa a la etapa siguiente que es el autobús para luego terminar el viaje en tren, hasta llegar a casa.

Para tener bien planteada la construcción de la maqueta y los materiales a utilizar se ha realizado primero un boceto en 3D, que ha servido de guía a la siguiente fase de la realización física de la maqueta.

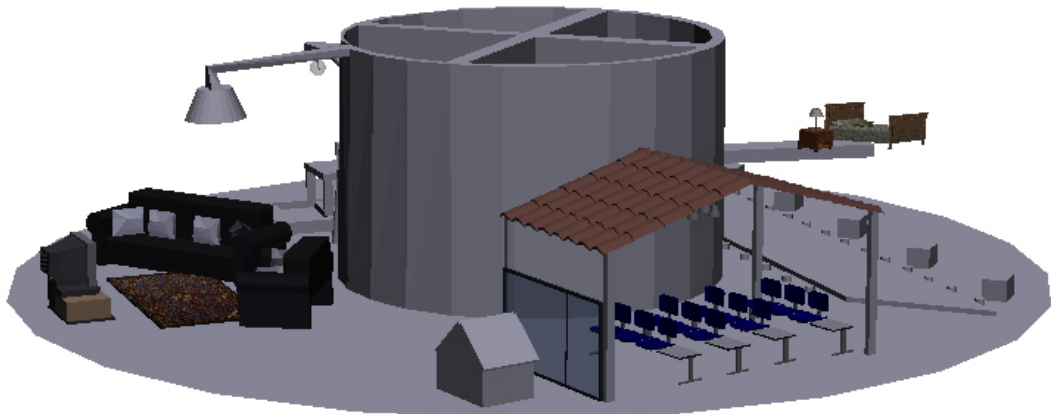


figura 1 - boceto en 3D de la maqueta

Una vez puesto en imagen la idea de la maqueta, la fase siguiente ha sido buscar una base sobre la que construirla, así como los materiales,

rigurosamente reciclados, para la construcción de los distintos elementos que la componen.

Así se ha decidido utilizar un cartón pluma (reciclado) como base sobre la que estructurar los escenarios, de manera que fuera relativamente sencillo cortar la base para que pasaran los cables de las bombillas contenidas en las escenas de la maqueta.

La base en cartón pluma mide noventa centímetros de diámetro. En su centro se ha construido y posicionado un cilindro abierto por los dos lados que constituye el fondo de cada escenario de la maqueta, cilindro reciclado de una lata de aceite industrial.

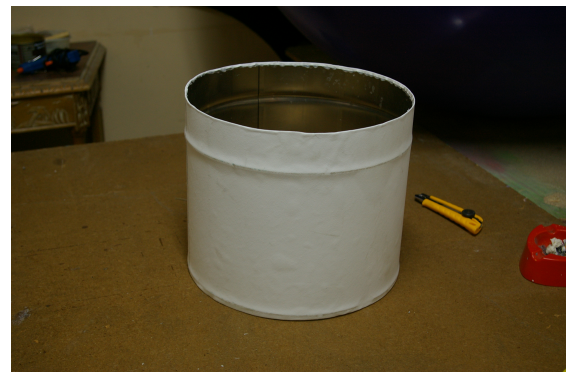


figura 2 - fondo cilíndrico de las escenas

Una vez cortada la base y encontrado el fondo, se ha pasado a la organización espacial de los objetos, así como del circuito de cables escondidos. La siguiente fase ha sido la creación de la maqueta que se ha realizado etapa por etapa; es decir se han ido realizando todos los elementos de una escena completándola antes de empezar la siguiente.

Vemos a continuación, de forma muy sintética, la construcción de la maqueta, dividiendo la misma por etapas relativas a los cuatro escenarios, y reenviando, como hemos mencionado antes, la descripción detallada del proceso a los anexos que acompañan el trabajo de tesis.

I Etapa – Mirando la espera

La primera etapa del viaje es el trayecto en metro, casi una hora de viaje bajo el suelo para llegar al aeropuerto. Una hora pasada observando la espera del viaje, y empezando a proyectar la visión del destino.

Por ello esta parte tiene carácter de preámbulo, remarcando el hecho de esperar a que el viaje empiece;⁶⁸ esta etapa es más bien una espera de la espera.

Para dar esta idea, la parte de la maqueta que se refiere al viaje en metro se compone por una *casa de espera que proyecta una casa*. Elementos que recuerdan una sala de espera se mezclan con elementos de la casa como el techo de tejas; y una pequeña casa fuera de esta sala sirve como objeto de las miradas de aquellos asientos de la espera.



figura 3 – el metro, mirando la espera

⁶⁸ El metro es y no es una etapa del viaje en sí, ya que se mueve dentro de la ciudad, como en cualquier otro día que lo utilizo para desplazarme.

Notas de viaje

Son las siete de la mañana, como siempre salgo de casa a esta hora para llegar a tiempo al aeropuerto. El avión sale a las nueve, justo el tiempo de cruzar la ciudad y los diversos controles, ir al baño si me da tiempo y por fin sentarme e intentar dormir en el vuelo.

Salgo de casa, es un día de lluvia.

Me acerco a la parada del autobús, espero, llega y me lleva a unos kilómetros más allá, donde bajo y voy andando hasta el metro, mojado, pero con ganas de viajar; esta vez es todo igual pero un poco diferente.

Bajo al metro, en la taquilla me atiende una joven muy agradable, recargo la tarjeta con un viaje, solo ida, ritual! Mientras tanto por debajo pasa un metro, se oye, se ve, me doy la vuelta medio preocupado, ella lo nota: «no es este» dice, y animado contesto: «menos mal». Los metros de Valencia, por lo menos los que circulan de madrugada hacia el aeropuerto, pasan cada quince/veinte minutos, y perder uno significa correr para llegar a tiempo.

Sigo bajando, se oye llegar otro tren, no es el mío. Espero unos minutos, el tiempo calculado y llega mi tren. Hay gente, como todas las veces; la vida laboral empieza muy pronto en la ciudad. Entro sin hacer mucho camino, se exactamente que posición del andén y del tren favorecen el tiempo de mi viaje.

Me hago hueco para sujetarme, tranquilo, el viaje es largo, y solo algunos comparten mi ruta. Me esperan dieciséis paradas, casi una hora de viaje bajo tierra.

Pasan unos minutos, el tiempo de llegar a las paradas del centro-ciudad y encuentro sitio. Me siento, y allí paso la siguiente hora, casi sin moverme.

Mi ruta no es común a todo el mundo, la última parada sirve solo para algunos que comparten mi tren. Mi visión por lo tanto es diferente, ya no soy el viajero subterráneo cotidiano, ya no estoy simplemente de paso, o por lo menos ya no me siento así.

Pasan vidas delante de mi: pensamientos, preocupaciones, sueños, deseos, miedo de llegar tarde, ganas de volver lo más pronto a casa y seguir durmiendo, ganas de salir de aquel vagón, ganas de quedarse allí todo el día. Muchas personas atraviesan mi mirada, desapareciendo detrás de las puertas del vagón, y solo algunas de ellas se quedan conmigo, midiendo cada ruido, cada detalle, cada paso de aquel mundo subterráneo que lleva a la etapa siguiente, que proyecta lo que falta para llegar a casa.

II Etapa – Sueños en vuelo

La segunda etapa corresponde al viaje en avión, etapa más importante en términos de distancia. Debido a que el viaje que me lleva cada vez de vuelta a casa sale por la mañana, casi siempre esta etapa la paso durmiendo, o por lo menos intentándolo. Porque por muy cansado que uno pueda estar, no es fácil conseguir dormir durante un vuelo *low cost*.

Esta fase del viaje no hace referencia al espacio del sueño simplemente por esto, sino que también alude al propio espacio del ensueño y a los deseos de poseer las distancias, de aquel poder o ilusión de poseer de lejos.

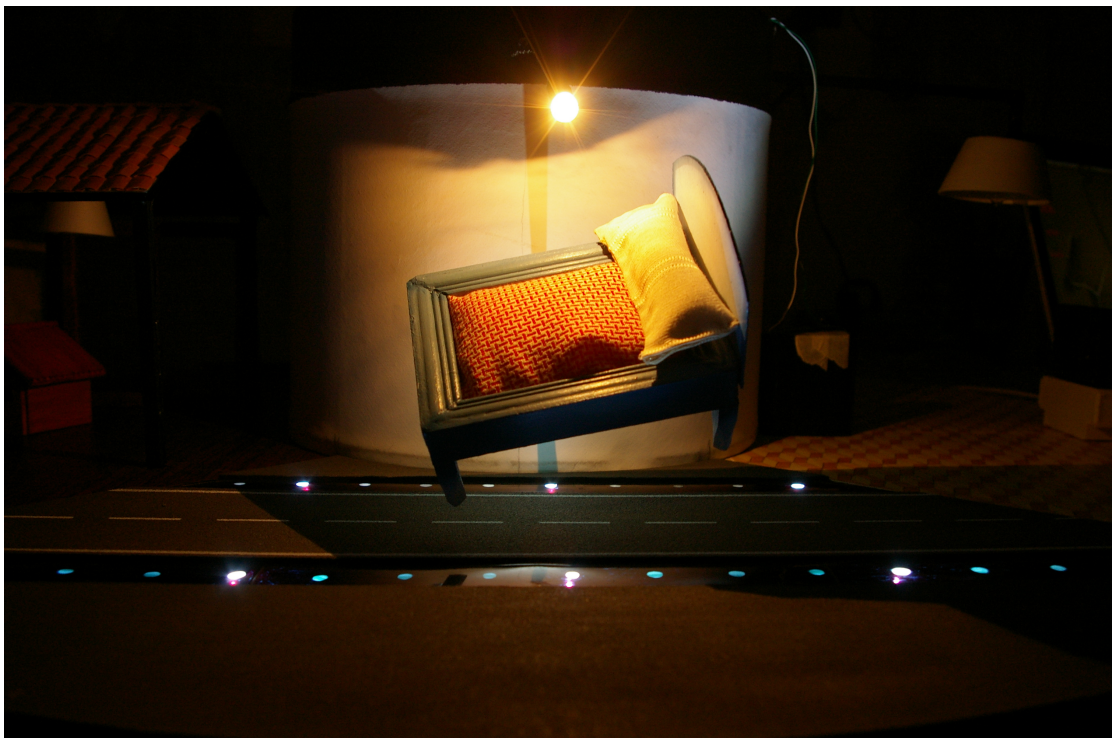


figura 4 – el avión, sueños en vuelo

Notas de viaje

Se oye un ruido minutos después del aviso de la última parada, el tren está llegando, se siente el cambio de sonido, el frenesí de la gente que queda en el vagón, las ganas por salir de allí y coger cada uno su avión, su viaje.

Finalmente bajo yo también, el último, como siempre; no me gusta estresarme para llegar primero, hay tiempo y el viaje es largo. Camino hacia la salida del metro, hay cola para pasar al otro lado, donde las rutas y los destinos se dividen a una escala mayor.

Paso, timbro el billete, mi pasaporte de tierra. Antes de seguir todo el mundo se para delante de las pantallas, miran si sus vuelos existen, si hay retrasos, cambios. Paso delante de ellos, no hay porqué parar. Subo las escaleras mecánicas, primera planta: llegadas. Sigo subiendo a la segunda escalera, y en la mega pantalla veo toda la información de mi vuelo; bien, no hay retraso!!

Llego al aeropuerto, se abren las puertas invitándome al frenético mundo de las alas; entro y enseguida se nota una inmensa cola de gente: los controles. Acelero el paso y me pongo allí, en la serpiente humana, esperando a cada paso avanzar para deshacerme de todas mis cosas.

Limpio, no tengo armas, a parte una cámara y una grabadora, que también pasan los controles, sin ningún problema. Cojo mis dos cajas y me pongo en una de las mesas a montar todo lo que había desmontado de mis prendas: botas, cinturón, monedas, móvil, pulsera, cartera, monedero, abrigo, gafas, cámara, grabadora, ordenador.

Monitorizo las pantallas, otra vez, para saber adonde ir. Me acerco a la *gate*, otra gran cola de gente, soy el último, bien. Los últimos del embarque son los primeros que bajan del autobús para entrar en el avión. No quiero ser el primero en subir, pero si mi asiento de siempre, el más ancho y cómodo, el de la salida de emergencia. No siempre soy el primero, pero siempre está libre ese el asiento, y si no el de al lado. No tiene mucha competencia, quizás porqué antes de cada salida la azafata se acerca y me cuenta lo que tengo que hacer en caso de emergencia. Pasan los minutos de confusión en el reducido pasillo del avión (low cost), entre gente que intenta poner su maleta en el compartimiento y otros ya sentados, me acerco a mi asiento, vacío y cómodo, me siento esperando y mirando la confusión a mi alrededor. Otros minutos, muestran los sistemas de seguridad y procedimiento en caso de emergencia. Otros minutos, se oyen los motores y tu cama empieza a moverse, se acerca a la pista, poco a poco. Se respira un aire tenso: nunca nos acostumbraremos a volar, somos animales de tierra. Empiezan a sonar fuerte los motores y el avión acelera. La presión hacia atrás se hace notar, nos tiene a todos anclados a los asientos, esperando aquella sensación de vacío instantáneo. Y volamos, dentro de las nubes y sobre las ciudades, para pasar tierras y mar, para llegar allí donde cada uno quiere. Soñando en vuelo.

III Etapa – La ventana de las vidas

Llegado a este punto, el autobús es la etapa siguiente, trayecto que me lleva del aeropuerto a la estación de tren.

En la maqueta esta etapa es como un salón de casa, pues me siento cómodo en mi autobús medio vacío, mirando por la ventanilla como una pantalla que muestra la gente entrando y saliendo para viajar, desplazándose en el frenesí de la ciudad de Roma, un flujo impresionante de gente y coches que circulan por ella, que la viven. Esto también, mirándolo, como siempre, por una ventanilla inmóvil que descubre todo un mundo.



figura 5 – el autobús, ventana de las vidas

Notas de viaje

Aterrizamos, en plural, porque hasta que no salimos del aeropuerto somos como una pequeña comunidad de desconocidos. Personas que han compartido todo el trámite del vuelo, que quieran o no están allí. Antes de despedirme de ellos mirándolos por un instante siento que el tiempo compartido ha sido real, que en algún sentido y por alguna extraña explicación los conozco; percibo aquellas caras como una conexión entre el lugar de salida y el de llegada, por lo que me son familiares.

Todo el mundo está a la espera, de camino a las puertas del aeropuerto solo se escuchan las ruedas de las maletas que rozan con el suelo luciente, como si aquella euforia del viaje estuviera muriendo y solo quedara el silencio como única despedida. Y atravieso aquellas puertas, otra vez.

Justo el tiempo de llegar al otro lado y entro por otras puertas, esta vez solo de paso, el tiempo de desayunar como todas las veces, el ritual de media mañana necesario para aguantar otro medio día de camino. Un buen desayuno y finalmente salgo de allí, en el caos de la gente en viaje. Unos metros mas allá me espera un autobús, el que me lleva del aeropuerto a la estación de trenes. Es un autobús privado, ya que aquellos de la red urbana de transportes no llegan hasta aquí, está demasiado lejos. Es una hora de viaje para llegar al corazón de la capital, salvo que haya tráfico, seguro.

Al lado del autobús hay un chaval solitario que me vende el billete, le conozco bien, él obviamente no. Y listo, justo el tiempo de fumar un cigarro y el viaje sigue. Esta vez no, el autobús ya sale y sin cigarro. Me meto dentro, no está del todo lleno, hay muchos asientos libres y soy el único que no está allí por turismo. Me siento al lado de la ventanilla, me lio un cigarro, y espero!!

IV Etapa – La compañía perfecta

La maqueta refleja en esta etapa un espacio rústico para compartir entre varios mirándose las caras.

El espacio es un híbrido entre lo cotidiano, el hecho de comer en grupo, y el de tránsito de una estación, por ello debajo de la mesa pasan las vías del tren, marcando una guía direccional del espacio.

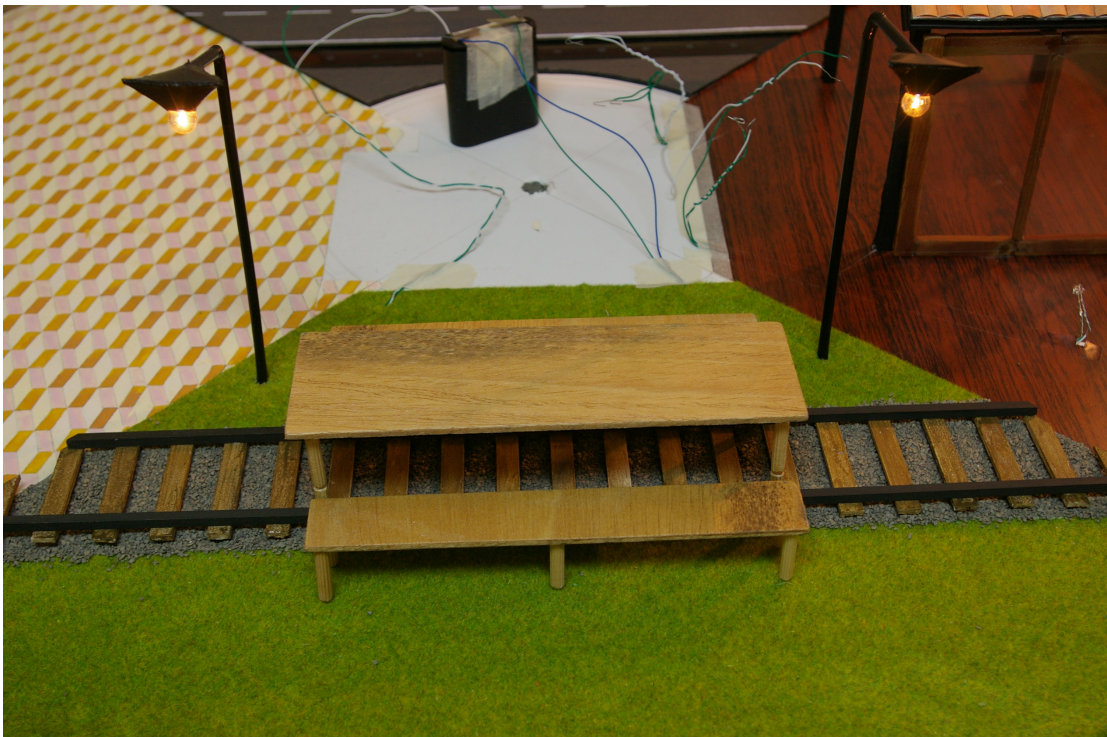


figura 6 – el tren, la compañía perfecta

Notas de viaje

Una vez en la estación de trenes, (y no es un detalle decir que es la estación de Roma Termini, impresionante por sus dimensiones y flujo-cantidad de gente que la circula a todas horas), no voy con prisa, porque sé que hay que esperar como mínimo un par de horas para que salga el primer tren útil y relativamente accesible que me lleve hasta casa.

Se necesitan más de tres horas y media de camino para ir de la capital hasta mi casa. Horas que a pesar de todo el camino hecho hasta ahora, junto al cansancio y a las ganas de llegar a casa, pasan enseguida gracias, casi siempre, a la compañía de la gente que vive y comparte el viaje en tren. Hay obviamente diferentes tipologías de vagones y de trenes, pero el que suelo coger para llegar a casa tiene la característica de ser el más buscado porque es el más humano a nivel económico.

En estos trenes no existe la intimidad del viajero. Cada vagón está compuesto por compartimientos, y en cada compartimiento caben seis personas, sentadas una delante de la otra. La sociabilidad durante el camino se hace casi obligada, hay gente que lleva allí todo el día viajando del norte al sur de Italia, y hablar es la única forma para no quedarse tocado por culpa de un viaje. Sin embargo sentarse y observar este proceso social es otra opción para vivir esta parte del camino en tren, observación que inevitablemente se interrumpe porque en este tren hay que hablar, es un tren social.

3.1.2. Sistema de transmisión eléctrica

Aunque hasta ahora hemos remitido los detalles de la construcción al anexo denominado Proceso, quisiera destacar un elemento de esta parte de la maqueta. Una vez realizada su construcción se ha resuelto el problema de la alimentación de las luces que la iluminan. En este sentido se ha creado un sistema parecido al del scalextric. Mediante una placa de cobre y escobillas se ha creado el contacto entre las bombillas y la alimentación.

El primer paso ha sido pintar con rotuladores permanentes dos aros encima de la placa de cobre para circuitos impresos.



Ilustración 7 – placa de cobre

Después de agujerear la placa en sus diferentes puntos para poder anclarla y ajustarla a la estructura, el paso siguiente ha sido hundir la placa en ácido clorhídrico y agua caliente hasta que la mezcla química se comiera todo el cobre que no había sido pintado.



ilustración 8 – proceso químico de revelado

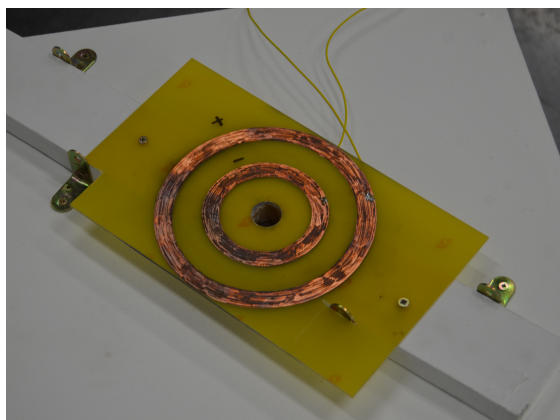


ilustración 9 – placa del circuito

Después se ha quitado la tinta de los rotuladores con acetona y algodón para que el cobre de los dos aros saliese a la luz. De esta forma se han soldado dos cables a los respectivos aros, cables conectados por otro lado a un alimentador de corriente continua a 4.5 V.

El último paso ha sido colocar las escobillas de manera que por un lado tocasen con los cables de las bombillas (en la base de la maqueta) y por otro a los dos aros del circuito. De esta forma las luces de la maqueta están continuamente alimentadas gracias al roce continuo y circular de las escobillas con los dos aros conectados a la fuente de alimentación.

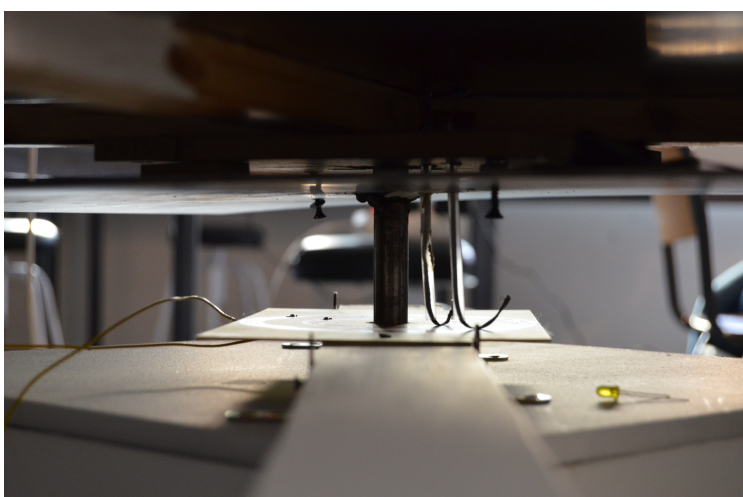


ilustración 10 – circuito completo de alimentación

Pasamos a ver brevemente, a este punto, la estructura que sujeta la maqueta y que crea su movimiento giratorio.

3.2 Construcción de la estructura

Antes de realizar la maqueta se ha planificado la estructura para que pueda girar y a la vez quedar sujeta. Después de evaluar diferentes ideas y bocetos, se ha optado por una mesa de madera —cerrada por los cuatro lados y agujereada en el centro para sujetar el motor y contener la estructura— y también una estructura en hierro, de realización muy simple — para permitir el giro de la maqueta sobre sí misma y a la vez sujetarla.

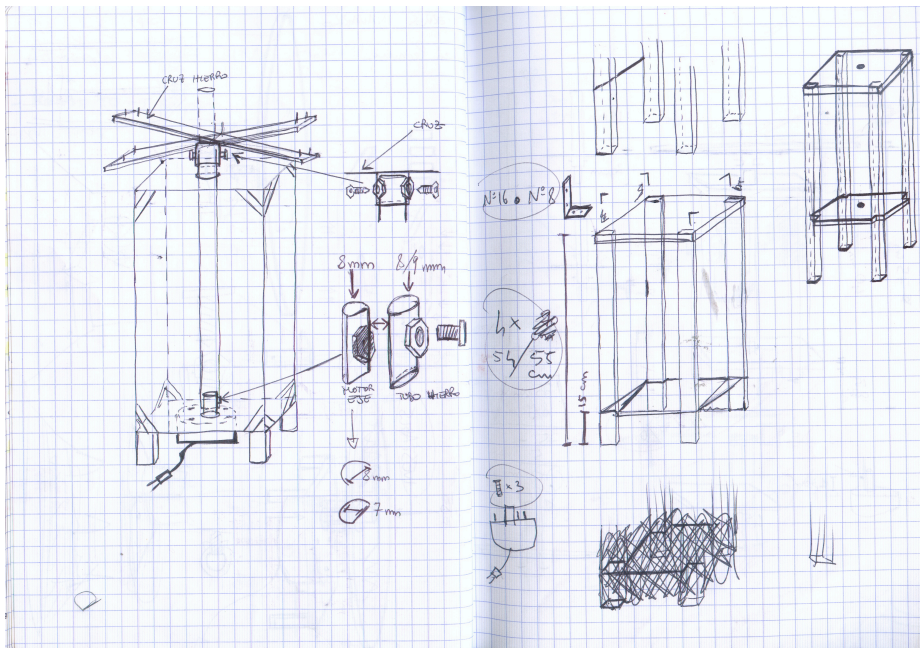


ilustración 11 – boceto de la estructura completa

Empezamos describiendo la estructura en hierro, formada por:

- un tubo de 12 mm de diámetro por 70 cm de largo,
- otro tubo de 13 mm de diámetro por 30 cm de largo,



ilustración 12 – juego de tubos en hierro = ampliación del motor

- una placa de hierro cuadrada de 3 mm de espesor por 40 cm de lado, placa en donde se apoya la maqueta.

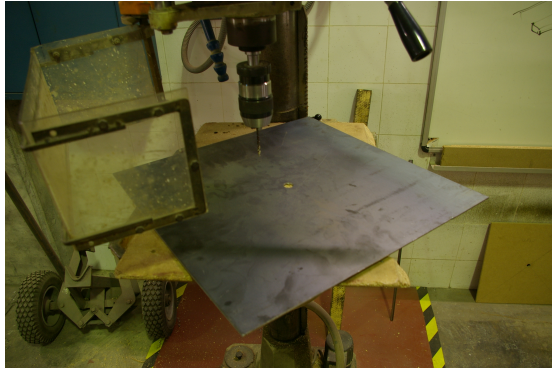


ilustración 13 – placa de hierro = base sobre la que se apoya la maqueta

El eje del motor tiene un diámetro de 8 mm y no es totalmente cilíndrico, tiene una sección cortada por una cara recta y lisa. Es en esta cara donde se fija el tubo de 12 mm: mediante una tuerca soldada a la altura exacta del tubo y un tornillo presionando la cara plana del eje del motor, se inmoviliza el tubo de manera que gire impulsado por el eje.



ilustración 14/15 – sistema de enganche al eje motor

3.3 Construcción de la mesa soporte

La estructura en hierro y la mesa soporte se han realizado a la vez dado que la mesa contiene y sujeta la estructura. La mesa también contiene el cableado para la alimentación del motor, las bombillas y la cámara del circuito cerrado.

La mesa soporte se compone de diferentes elementos:

- dos chapas cuadradas de DM con espesor de 3 cm y 45 cm., de lado.

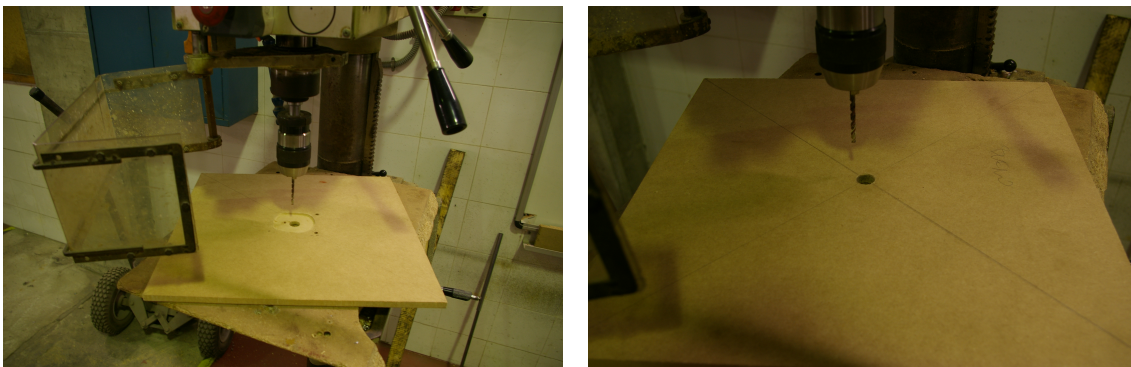


ilustración 16/17 – chapas de la mesa soporte

La primera sirve como base de la mesa para sujetar el motor, la segunda como tapa. En los dos casos se ha agujereado el centro para que pudiera en la primera pasar el eje del motor y poderlo enganchar al tubo de la estructura, y en la segunda para que dicho tubo pudiese salir fuera y formar, junto a la placa de hierro, la base en la que apoyar la maqueta.

Sucesivamente se han añadido las patas de la mesa, cuatro listones de madera de 50 cm de largo cada uno, fijados a las dos chapas mediante escuadras atornilladas y cola de carpintero. En la chapa inferior se han realizado unas hendiduras para encajar las cuatro patas.



ilustración 18/19 - mesa de soporte

Dado que la base de la miniatura es un cartón pluma, una vez terminada la mesa de apoyo, se ha construido una cruz con dos listones de 85 cm cada uno para que sirviera de soporte para la maqueta, la cruz se ha pegado por debajo de la maqueta para que tuviera una base más sólida.

El resultado de este proceso es un esqueleto necesario para que:

- el motor pueda estar sujeto de forma permanente a la mesa soporte;
- la estructura en hierro (necesaria para que la maqueta esté fijada pero sea móvil) pueda ser introducida de forma sencilla dentro de la mesa a través de los agujeros realizados en sus superficies;
- la estructura pueda sujetarse al eje del motor mediante un simple tornillo;
- finalmente la maqueta pueda girar de forma constante y segura.

La estructura semi-acabada presentaba entonces el aspecto siguiente:



ilustración 20 – ensamblaje de la estructura y la mesa soporte

Después de terminar la fase de realización de la estructura, el paso siguiente ha sido cerrar las cuatro caras de la mesa soporte de forma que dos se pudiesen abrir y cerrar con facilidad. Esto es necesario para poder sujetar la estructura de hierro al eje del motor y desmontarla cada vez que se presenta la instalación.

Para terminar la estructura se ha realizado el brazo que sujeta la cámara del circuito cerrado de vídeo. Se ha utilizado el mismo DM cortando esta vez un listón de 60 cm, y agujereándolo en el punto oportuno (siempre para que la estructura de hierro pueda entrar y salir de la mesa).

Vemos aquí las últimas fases de este proceso:



ilustración 21 – proceso de pintura y cierre de la mesa

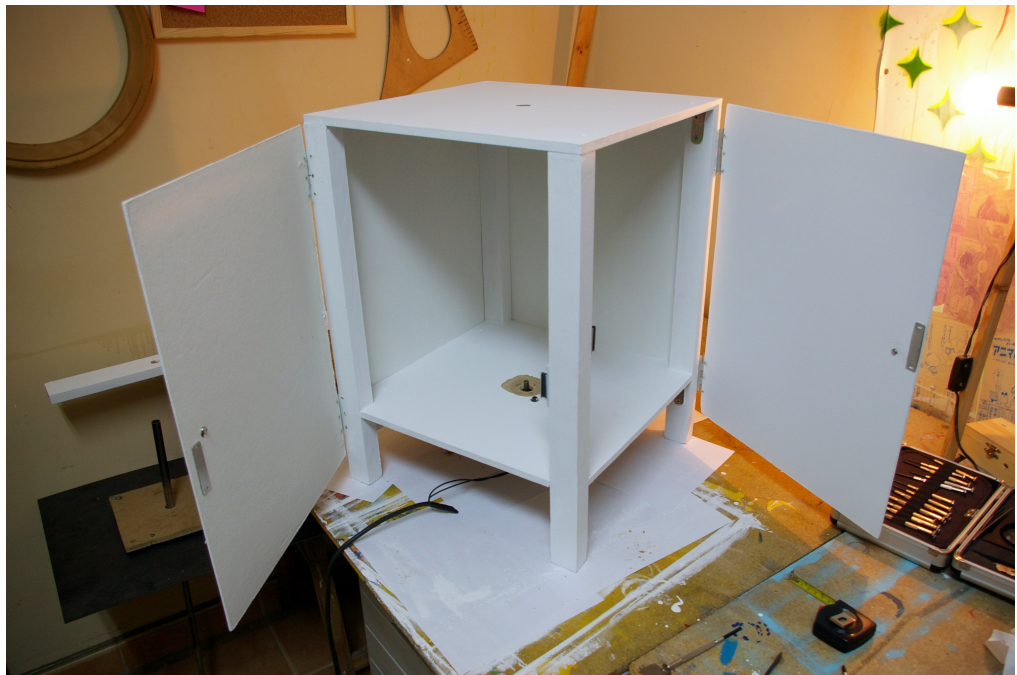


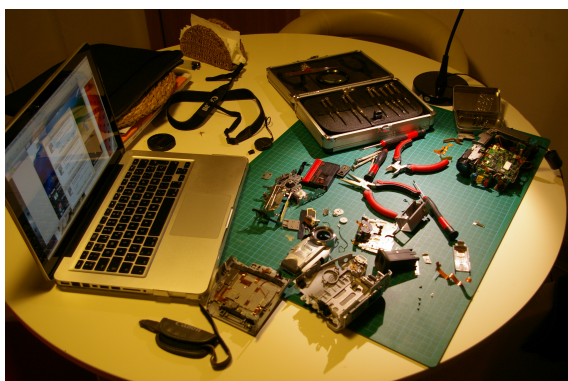
ilustración 22 – mesa soporte con puertas abiertas



ilustración 23 – la mesa soporte completa y pintada

Terminamos la descripción de la estructura para pasar brevemente a un aspecto que está estrictamente ligado a ella: el del circuito cerrado de video.

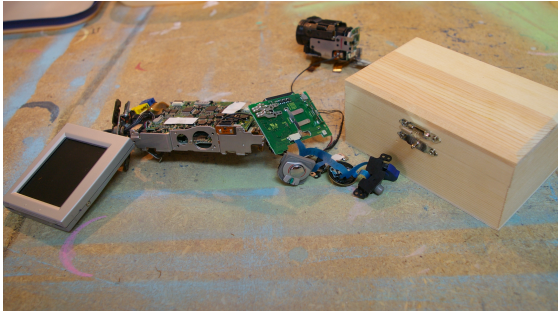
La cámara que se utiliza para grabar la maqueta en primer plano y proyectarla en tiempo real requiere unas características esenciales, ya que el plano es muy cerrado, la escena a enfocar pequeña y la iluminación de la sala debe ser muy leve.



Después de probar con diferentes cámaras web y micro cámaras de vigilancia, se ha optado por hackear una cámara miniDV con óptica en perfecto estado pero sin capacidad de grabación.

ilustración 24 – hackeo de una cámara mini DV

El objetivo era que la cámara se quedara con los elementos mínimos y necesarios para el circuito cerrado.



Una vez desmontada, se han puesto los elementos útiles en una caja, formando así una pequeña cámara casera de circuito cerrado.

ilustración 25 – cámara mini DV destripada

Pero el ensayo falló debido a las altas temperaturas de la cámara en funcionamiento dentro de la caja: el sensor no ha podido resistir el calentamiento de la placa base.

Tras la imposibilidad de utilizar una cámara mini DV para el circuito cerrado, se ha tomado como solución alternativa una cámara de vídeo vigilancia analógica en blanco y negro.

Este tipo de cámara tiene muy buena óptica, ya que pueden funcionar en casi oscuridad, además su forma tiene mucho que ver con el anterior intento de crear una cámara casera: comparten el tamaño que en la instalación es fundamental para que el espectador vea ese ojo fijo que observa la maqueta: el punto de vista no está oculto sino al alcance y a la vista de todos.

Por otro lado la utilización de una cámara en blanco y negro hace que las imágenes grabadas y proyectadas en circuito cerrado tengan un aspecto más íntimo, evocan la memoria y los recuerdos. El calor de la imagen en blanco y negro refleja así la idea principal de la instalación: la proyección de recuerdos del hogar en lugares de tránsito.



ilustración 26 – prueba definitiva del circuito cerrado de video



ilustración 27 – primer plano del circuito cerrado de video

Vemos en el siguiente punto el último paso antes de la puesta en escena de la instalación, paso que se refiere a la completa grabación del viaje.

3.4 Grabación y edición del viaje

El proceso de estas fases del proyecto ha sido interrumpido por otra fase, otra etapa, quizás la más simple a nivel visual pero la más importante y compleja en su realización: la grabación del viaje.

En uno de mis viajes a casa decidí llévame una cámara para poder grabar todo, y a pesar de la organización previa, debido a problemas técnicos en esa ocasión no pude grabar nada. Así que, después del primer intento fallido, el segundo fue planteado con más tiempo y recursos.

Evalué diferentes opciones de cómo poder grabar un viaje completo de esta duración, y sobretodo como poderlo hacer sin que nadie se diera cuenta de que una cámara estaba grabando todo el rato. Además hay espacios del viaje que por cuestiones de seguridad pública no podían ser grabados, esto suponía un riesgo a la hora de intentarlo y a la vez un desafío. Por esto, por el simple hecho de que grabarlo todo dignificaba arriesgarlo todo, decidí colocarme la cámara al cuello, a la vista de todo el mundo: una videocámara GoPro HD, pequeña de tamaño y con una carcasa en plástico, fundamental para poder atarla con un lazo al cuello y mediante velcro asegurarla a una sudadera para atenuar los golpes que se producen al andar.

Y como iba a ser un experimento, tenía que serlo en todos sus sentidos. La cámara con su carcasa no registra el sonido ambiente con calidad, por eso decidí llevarme una grabadora de sonido (H2), y por las mismas cuestiones de antes decidí que estuviera a la vista de todo el mundo, en mi mano.

De esta forma, con una cámara al cuello y una grabadora en la mano pasaba inadvertido ante los ojos de los demás, incluso de aquellos que en estos espacios de paso tienen la obligación de observar, incluyendo las máquinas electrónicas de los aeropuertos, los controles, los ojos de mis compañeros de viaje, incluso mis propios ojos a veces.



Ilustración 28 – material utilizado para la grabación del viaje

Y así el segundo intento llegó a ser el definitivo, se pudo grabar todo, en vídeo y sonido, sin ningún imprevisto. Se hicieron algunas paradas para recargar las baterías y vaciar las tarjetas ya llenas del material grabado.

De esta forma, el resultado final ha sido editar más de 60 Gb de material audio y video, para que:

- en primer lugar coincidieran entre ellos ya que provenían de dos máquinas diferentes;
- y en segundo lugar para que cada etapa del vídeo (cada medio de transporte) durara el tiempo del giro de cada escena de la maqueta, es decir 4 etapas de 14 minutos cada una, por un total de 56

minutos de viaje, el tiempo en el que la maqueta da un giro completo.

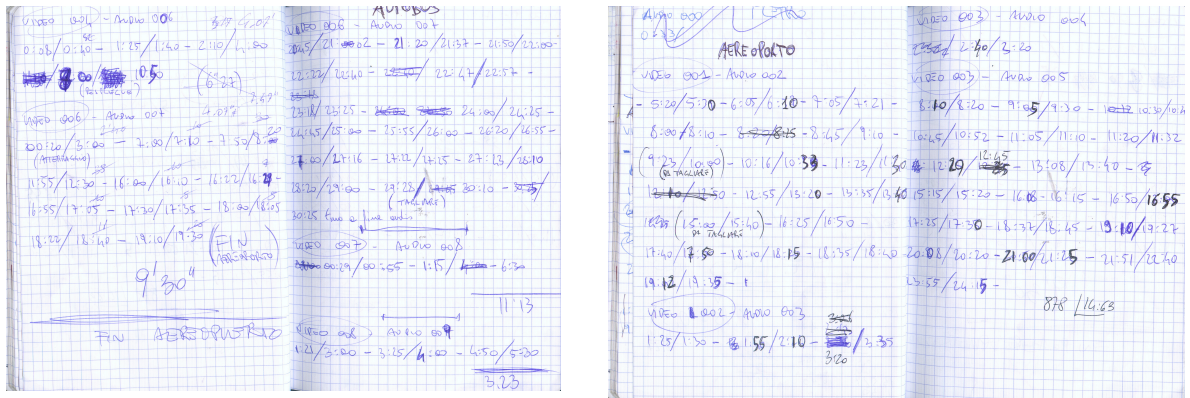


Ilustración 29 – Algunas de las notas para la edición de las grabaciones del viaje

El vídeo final del viaje como parte integrante de la instalación son 12 horas resumidas en 56 minutos. Se ha realizado de manera que las etapas fundamentales del viaje, el tiempo vivido en los medios de transporte, sean las partes fundamentales del video-reportaje. De esta forma el trayecto de un medio a otro aparece como más dinámico y con cortes rápidos, mientras que el tiempo pasado sentado y viajando aparece más lento; con pocos cortes se ha intentado crear la misma sensación del tiempo real pasado viajando de un medio a otro, de la larga duración del viaje.

Cuatro instantáneas no son suficientes en este caso para visualizar el viaje en su totalidad, sin embargo es necesario por lo menos una referencia visual en imagen para que se tenga una idea de lo que es el resultado de la grabación de un viaje de 12 horas.



ilustración 30 – instantánea del viaje en metro



Ilustración 31 – instantánea del viaje en avión



ilustración 32 – instantánea del viaje en autobús



ilustración 33 – instantánea del viaje en tren

3.5 Puesta en escena

La última parte de este recorrido nos sirve para cerrar este camino y presentar lo más claro posible la instalación en su totalidad.

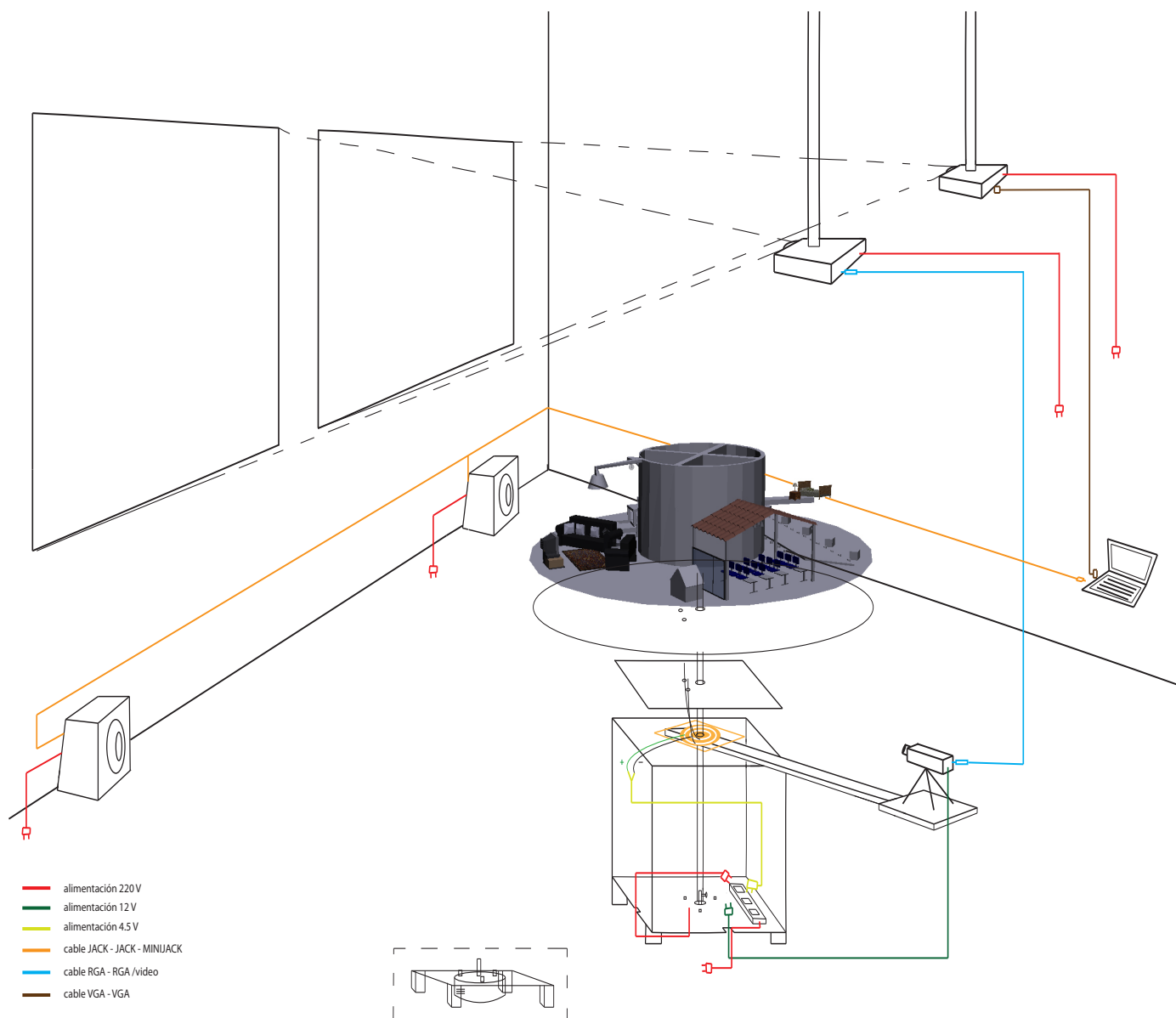
El montaje de la instalación en un espacio expositivo requiere una serie de materiales, además de aquel que constituye la instalación en sí.

Por esto en su primer montaje se contaron los siguientes materiales necesarios:

- 2 proyectores,
- 2 pantallas de proyección,
- 1 cámara de video vigilancia CCD Camtronics, modelo PC-220A
- un equipo de altavoces 2+1,
- 1 cable VGA para la visualización del video,
- 1 cable RGA video para el circuito cerrado,
- 1 fuente de alimentación de 12 V para el circuito cerrado de vídeo,
- 1 fuente de alimentación de 4.5 V para las luces de la maqueta,
- 1 regleta para contener todo el cableado dentro de la estructura de la instalación y sacar de ella solamente un cable.

Vemos en el esquema siguiente la distribución y planificación de la instalación dentro de un posible espacio expositivo.

Esquema 2 – montaje de la instalación en un posible espacio expositivo



Durante el montaje de la instalación utilizamos una cámara vídeo situada en un punto fijo de la sala para grabar todo el proceso, y lo mismo se hizo al desmontar la pieza.

Consideramos estas grabaciones como una última etapa, como si fuera la última parte del viaje. De esta forma se editó el video del montaje con la esencia principal del viaje: la ida y la vuelta.

Se cogió el video del desmontaje y se puso al revés, utilizando la ultima parte como si fuera la primera del montaje; y por otro lado se cogió la segunda parte del vídeo del montaje, esta vez editándolo simplemente sin cambiar su sentido. El resultado es el montaje de la instalación con dos puntos de vista: el de ida y el de vuelta, la última etapa de este viaje que como siempre termina de donde empieza.

Ese video que describe la fase del montaje de la pieza se encuentra disponible en Vimeo.com⁶⁹ y su versión original está incluida en el anexo relativo a los videos del proyecto.

Dejando a la visión del video el proceso de la puesta en escena de la instalación, terminamos el recorrido de su descripción con unas últimas imágenes que muestran la pieza en marcha y completamente montada dentro de una de las *project room* de la UPV.

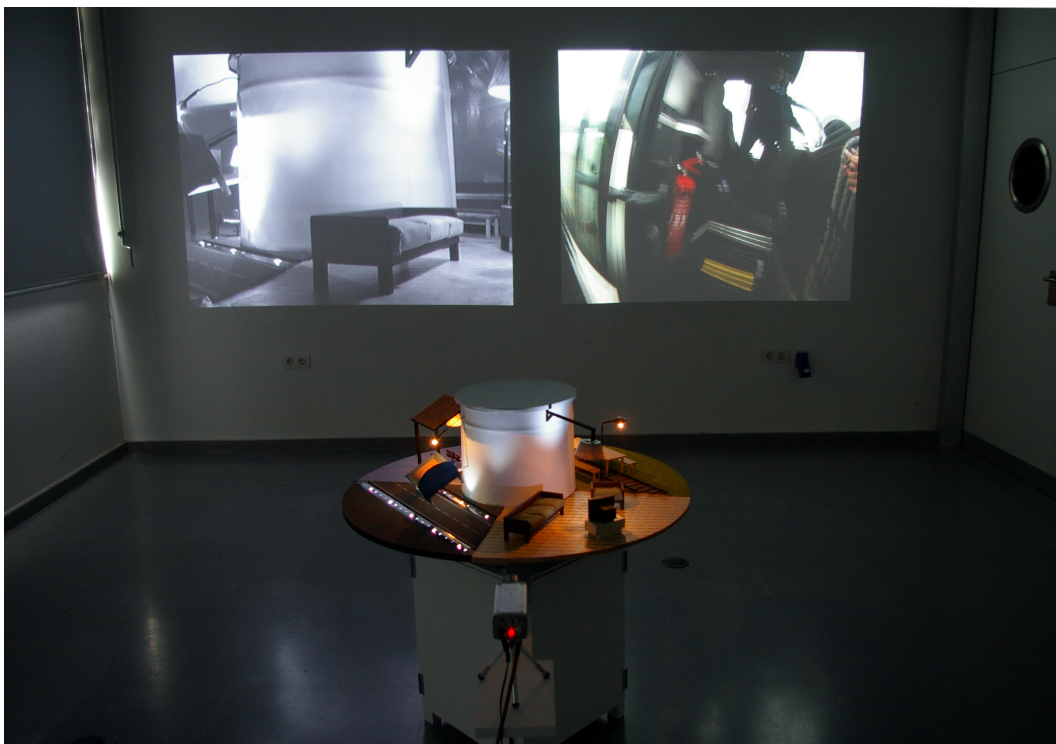


Ilustración 34 – instalación completa

⁶⁹ <http://vimeo.com/25308997>

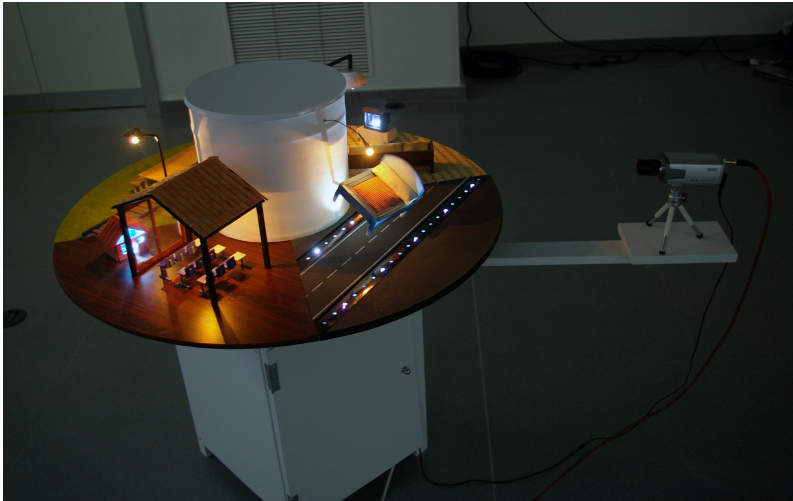


ilustración 35 – parte física de la instalación

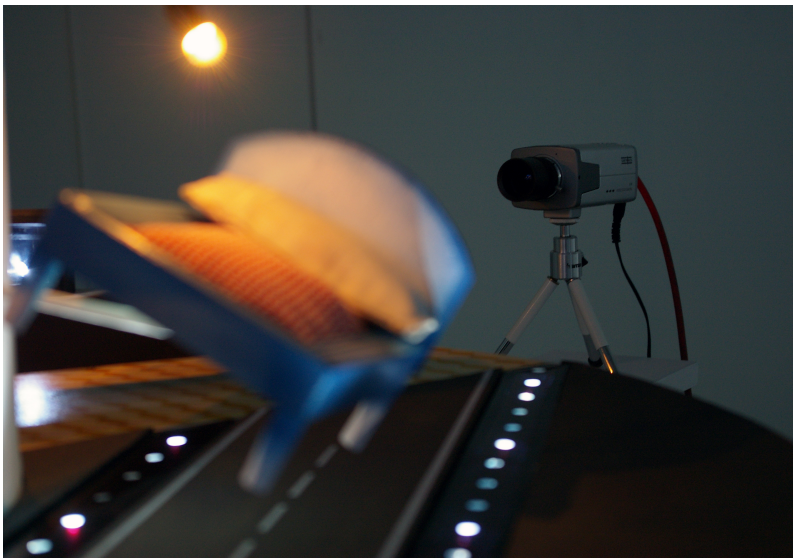


ilustración 36 – detalle de la instalación



ilustración 37 – visión lateral

3.6 Presupuesto de materiales

En la elaboración del presupuesto no se han tenido en cuenta los materiales cedidos por el Laboratorio de Luz, ni las horas de trabajo invertidas en la realización de la instalación, ni tampoco los materiales utilizados en la construcción de la pieza que han sido reciclados o readaptados y aquellos encontrados en casa.

Proveedor	Cantidad	Concepto	PVP	Total
Herrería Navarro	2	tubos de metal	3,5	7
	1	placa de hierro cm 40 x 40	8	8
Lamiplast	1	chapa de DM m 1.50 x 1	10	10
	1	listón de madera m 4	4,5	4,5
Ferretería	8	esquadras de metal varios tamaños	0,5	4
	2	pernos de metal	1	2
	4	visagras	0,5	2
	2	cierres de imanes	1	2
pinturasblancyblau	1	pintura blanca plástica blanca 1 l	6,25	6,25
Cespedes	1	placa para circuito impreso	7,55	7,55
	2	escobillas	1,5	3
	1	ácido clorhídrico 500 ml	6,35	6,35
	20	LEDs blancos alta luminosidad	0,9	18
tienda de modelismo	15	bombillas de 4.5 V	0,5	7,5
	1	rollo de cespe m 1.5 x cm 50	8,5	8,5
	3	barritas de madera varios tamaños	1,35	4,05
	1	rollo papel pintado color mogano	1,5	1,5
	TOTAL			

4. A modo de conclusiones

Llegados al final de este camino se puede leer el trabajo de forma transversal para describir las conclusiones obtenidas gracias a una labor de campo, a la experiencia vivida en primera persona; y a una profundización del campo de referencia que se definió a partir de esa experiencia.

En esta memoria se ha descrito el desarrollo técnico y conceptual de la instalación *El Viaje De Una Vida. Escenografías transitorias de la memoria*. Con el fin de contextualizar la pieza y describirla en un marco teórico definido, se ha procedido desglosando una serie de conceptos relativos al mundo de referencia de la obra: los espacios de tránsito, la movilidad y un estilo de vida propio de nuestra sociedad actual.

Todo esto ha servido como base sobre la que construir físicamente y conceptualmente la pieza, para aclarar y dar palabras a sensaciones personales de experiencias vividas y sobre todo para definir y describir la instalación en sus detalles.

No obstante la misma obra ha influido en las cuestiones más teóricas, direccionando la reflexión hacia senderos que luego se han visto fundamentales en la creación de la misma, sobre todo a la hora de abarcar cuestiones técnicas y dar coherencia a las formas.

Comparando diferentes visiones de estudios se ha podido describir el cuadro general necesario para que la instalación tuviese un contexto de referencia bien marcado: así, en conclusión se puede afirmar que aquella inquietud personal para la que se ha empezado este camino viene de una realidad que acompaña lo actual, y que lo define y transforma día tras día.

El hecho de ser móviles para poder tener la mayor cantidad posible de alternativas a elegir por su propia vida, para controlar un tiempo

demasiado rápido, la necesidad a veces incontrolada de seguir este estilo de vida, el hecho de seguirlo y vivir en tránsito de un sitio a otro hace que el espacio y el tiempo que uno vive se conviertan en detalles, pequeñas realidades dentro de otras más grandes e incontrolables. Cambia el mundo de referencia de nuestras vidas, ya no es todo espacial y real, sino que lo transitorio y lo virtual definen nuestras formas de percibir las situaciones e incluso nuestros comportamientos.

La instalación audiovisual de *El Viaje De Una Vida* propone así al espectador una visión diferente del recorrido de un viaje particular, en donde los espacios transitados una y otra vez en este viaje se transforman en el mundo de referencia más íntimo y estable, evocando recuerdos y sensaciones familiares: lo manejable y conocido que deja libre la imaginación que, retomando las palabras de Bachelard, *solo trabaja cuando el hombre ha encontrado el mejor albergue*⁷⁰.

El hecho de que se trate de la representación de espacios de tránsito no supone una experiencia de paso por parte del espectador, sino todo lo contrario. Se ha estructurado la pieza para que el usuario final se tome su tiempo para visualizarla y vivirla con la debida calma: un viaje de 12 horas resumido en 56 minutos y una representación física del mismo, que sigue paso por paso el viaje real. Para que las personas ante la pieza tengan la posibilidad de recorrerla, visualmente y virtualmente.

El carácter casi estático de la maqueta se contrapone a aquel dinámico del video del viaje, produciendo un choque visual entre las dos situaciones y aquella sensación propia de la experiencia del viaje y de lugares de tránsito: a primera vista parece no estar pasando nada, pero el ojo más atento y calmo puede llegar a ver el movimiento de la maqueta por un lado y a la vez seguir el viaje en vídeo como si fuera un documental, esperando que en cualquier momento pase algo, que haya un cambio radical, un hecho particular, un detalle, una persona, un lugar

⁷⁰ Bachelard G. *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000.

que despierte algo en la mente. Al fin y al cabo cualquier representación de la vida real de otras personas tiene la magia de atrapar al otro puesto delante de la pantalla, ejemplo sobre todos la explosión del *reality show*. Existe una enferma curiosidad en pararse a ver por una pantalla lo que pasa en la vida de otros, curiosidad que se retroalimenta en cuanto se nota (en lo que se está viendo y por esto en las vidas de los protagonistas) un carácter parecido a nuestras vidas e incluso a nosotros mismos.

Pues en *El Viaje De Una Vida* la visión del audiovisual propone al espectador una experiencia que quizás tenga algunas de las características de este entorno; la curiosidad de ver que es lo que pasa y la atención incontrolada hacia lo que se está viendo produce lo que la instalación se propone: crear una visualización de la pieza más atenta, tomarse un tiempo de fruición, y así enfocar la atención hacia todo lo que la pieza quiere significar. Sin prisa, sin correr, desafiando el tiempo y gestionarlo según lo que uno quiere.

Los no-lugares entonces existen, y esto es un dato observable, lo que no es unidireccional es la visión pesimista de la presencia de estos espacios: lo que causan, o lo que llegan a crear, influir, o destruir, depende del punto de vista desde el cual se observan, transitan o viven.

En el caso específico de este proyecto los no-lugares, (específicamente los espacios de tránsito) se observan simplemente por lo que pueden llevar a evocar, cosa que creo inscrita posiblemente en cualquier tipo de lugar.

Y lo que quieren evocar en *El Viaje De Una Vida* es simplemente todo lo contrario de lo analizado con el concepto de no-lugar, al ver como se convierten en lo más estable dentro del estilo de vida social actual. Un estilo de vida que requiere un ser móvil a todos los niveles, que siente su posición en un tiempo que ya ha ganado, antes de empezar cualquier carrera, y que nos da la ilusión de que al ganar somos nosotros. Pues en este viaje el tiempo se expande, volviéndose algo manejable y real; el

espacio se estrecha, conectando mundos y vidas paralelas, y los lugares que se transitan durante este tiempo se transforman en aquel que se vive cuando uno se siente en casa, con un orden conocido en las cosas que lo ocupan.

Y parece estar viviendo en un teatro, en donde los actores están todos de paso y ninguno está delante del otro. Y en la escena, juntos a ellos, detrás de ellos, pasan rápidas las escenografías transitorias de mi memoria.

5. Fuentes bibliográficas

- APPADURAI, Arjun, *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*, Uruguay, Ediciones Trilce, 2001.
- AUGÉ, Marc, *Por una antropología de la movilidad*, Barcelona, Editorial Gedisa, 2007.
- AUGÉ, Marc, *Los "no lugares" espacios del anonimato*, Barcelona, Editorial Gedisa, 2000.
- AUGÉ, Marc, *Las formas del olvido*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1998.
- AUGÉ, Marc, *El tiempo en ruinas*, Barcelona, Editorial Gedisa 2003.
- BACHELARD, Gaston, *La poética del espacio*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000.
- BORJA, Jordi, *La ciudad construida*, Ecuador, FLASCO, 2001.
- BRAUDEL, Fernand, *La dinámica del capitalismo*, Santiago. Chile, Fondo de cultura económica Chile, 1994.
- CALVINO, Italo, *Le città invisibili*, Milano, Oscar Mondadori, 1996.
- CHATEAUBRIAND, Francois Rene, *Viaje a Italia*, Malaga, Editorial Olañeta, 2009.
- CRACQ, Julien, "Los ojos bien abiertos", en *Préférences*, Corti, París 1961.
- DELEUZE, Gilles, "Post-scriptum sobre las sociedades de control", en *Conversaciones 1972-1990*, Valencia, Pre-textos, 1999.
- PEREC, Georges, *Especies de espacios*, Barcelona, Montesinos, 2001.
- SORKIN, Michael, *Giving Ground. The politics of Propinquity*, London-New York, 1999.
- SORKIN, Michael, *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Noonday Press, 1992.
- STRAUSS-LÉVI, Claude, *Lo crudo y lo cocido*, México, Fondo de cultura económica, 1964.
- VIRILIO, Paul, *Lo que viene*, Madrid, Arena Libros, 2005.
- VIRILIO, Paul, *Ciudad Pánico. El afuera comienza aquí*, Caracas: Monte Ávila, Editores Latinoamericana, 2008.
- VIRILIO, Paul, *Velocidad y política*, Buenos Aires, La Marca, 1980.
- VIRILIO, Paul, *L'Horizont négatif*, Galilée, 1984.
- WEBER, Max, *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Barcelona, Península, 1969.

Artículos y Revistas:

- ASCHER, François, "Ciudad con velocidad y movilidad múltiples", ARQ no.60 (Santiago), Jul 2005.
- BORDIEU, Pierre, "Efectos de lugar", en *Quaerns d'arquitectura i urbanisme*, nº 234, Barcelona COAC, 2002.
- DELGADO RUIZ, Manuel, "Anonimato y ciudadanía", en *Mugak* no 20, San Sebastian, 2002.
- FOUCAULT, Michel, "Espacios diferentes, (Conferencia del 1967 en el Cercle d'études architecturales de Paris)", en *Architecture, Mouvement, Coninuité*, nº 5, octubre 1984.
- GUATTARI, Felix, "Prácticas ecosoficas y restauración de la ciudad subjetiva", *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n. 238, Barcelona, Ediciones Reunidas, 2003.
- VÁSQUEZ ROCCA, Adolfo, "El vértigo de la sobremodernidad: «no lugares», espacios públicos y figuras del anonimato", *Nómadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, Madrid, 2007.

Fuentes on-line:

- AUGÉ, Marc, "Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana", 1994, [Consulta 13/10/2010]
http://www.infoamerica.org/teoria_articulos/auge1.htm
- FALCADO, Pedro, "Lugares entre no-lugares", Scielo (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), Jul 2006, Nº15, [Consulta 03/12/2010],
http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17402006000200001
- HUGUET POLO, Andrés, "Las tesis de Fukuyama sobre el fin de la historia", 1991, [Consulta 13/03/2011],
<http://huguet.tripod.com/fukuyama.htm>
- PLANA GRACIA, Laura, "Cartografías del no-lugar", Geifc (grupo de estudio e investigación de los fenómenos contemporáneos), [Consulta 26/04/2011],
<http://www.geifco.org/actionart/actionart03/01-marca/articulistas/laura/index.htm>
- ROMERO, Aníbal, "Desencanto del mundo: irracionalidad ética y creatividad humana en el pensamiento de Max Weber", OLIB WebView, Jul 1998, no.49, [Consulta 03/03/2010]
<http://es.scribd.com/doc/54220218/Desencanto-del-Mundo-irracionalidad-etica-creatividad-humana-en-EI-3>

VIRILIO, Paul, "Velocidad e información. Alarma en el ciberespacio", Le Monde Diplomatique, Agosto 1995, [Consulta 15/03/2011],

http://www.philosophia.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=61:paul-%20virilio-velocidad-e-informacion&catid=36:politica&Itemid=54