

## ***Transutopías. Movilidad. Movimiento. Movilización*** **Del 28 de junio al 30 de septiembre de 2018**

Estudiar las ciudades y las infraestructuras que las articulan permite descubrir los sueños y los fracasos de utopías del pasado. Imaginar las ciudades del futuro desvela excesos e imprudencias derivadas de visiones hoy obsoletas e ineficaces. Una nueva infraestructura siempre es la promesa -real o ilusoria- de una ciudad mejor.

El desarrollo de las redes de transporte y la comunicación entre los lugares que habitamos configura nuestro tiempo de vida y nuestros hábitos mentales. La experiencia del día a día ha hecho invisibles algunos modelos de movilidad bajo los que operamos. Sin embargo, otros muchos aspectos nos afectan de manera radical, como la contaminación o los desplazamientos de grandes masas de población.

*Transutopías. Movilidad. Movimiento. Movilización* es un ensayo expositivo que explora posibles lugares desde donde pensar la movilidad hoy. La exposición recurre al diseño especulativo y de servicios, al arte contemporáneo, a la arquitectura futurista, a los documentos históricos del urbanismo, al diseño de la información, a la fotografía y al cine. Todos estos elementos muestran claves en las que se reconocen los patrones de una forma de construir futuros a través de las rutas de la movilidad del presente. La exposición explora cómo se integran diversas temporalidades que conviven en un mismo espacio y determinan las formas de vida. Así, los hermanos Lumière ponen a prueba su máquina para crear imágenes en movimiento, el cinematógrafo, sobre carruajes y medios de transporte, incluyendo la acera móvil que inventara **Eugène Hénard** para la Exposición Universal de 1889. El movimiento de la ciudad activa también sus propios imaginarios. Con el mismo espíritu, hoy intentamos capturar los latidos de la ciudad en movimiento a partir de los datos de las tecnologías que usamos como el GPS, el *smartphone* o los contadores de pasos.

Los dibujos de las redes que subyacen a nuestras rutas cotidianas se ponen en relación con nuevos diseños y utopías. Estos responden a distintas perspectivas críticas sobre la sostenibilidad de los modelos de ciudad. Así, conviven en la exposición los trazados urbanísticos de Hénard, que en el siglo XIX inventara las rotondas e imaginara las ciudades del futuro, y las regiones ficticias creadas por **Dunne & Raby** con sus Microrreinos unidos. A partir del diseño especulativo, estos diseñadores apuntan irónica y críticamente a otros futuros donde las formas ideológicas establecen fronteras económicas, políticas y sociales. *Transutopías* trata de explicar, por tanto, la acumulación y superposición de modelos utópicos de pensar y ejercer la movilidad.

El arquitecto futurista **Antonio Sant'Elia** dibujó en 1914 numerosos proyectos que se relacionan con las nuevas necesidades de la movilidad urbana. Estos trabajos de proyección de la ingeniería de transportes responden al diseño de estaciones de ferrocarril y aeropuertos en las que se reflejaban sus ideas acerca de lo que el Futurismo tomaba como premisa, esto es, la constante mutabilidad de la propia arquitectura y el dinamismo generado en torno a ella. Sant'Elia, Hénard, **Renzo Picasso** o **Constant**, como otros arquitectos e ingenieros actuales que pueden verse en la exposición, imaginan en su momento la ciudad del futuro asignándole una nueva imagen estratificada a través de sus dibujos y sus proyectos no siempre realizables. Esta dimensión inconclusa o imposible de los proyectos en torno a la movilidad será parte de su condición imaginaria.

Hablar de movilidad hoy implica necesariamente confrontar retos como los grandes desplazamientos de refugiados con los cimientos que dejaron las revoluciones industriales y las promesas de libertad de las utopías que les siguieron. Bajo la idea del progreso, las primeras redes de transporte crearon oportunidades y límites en las ciudades en las que vivimos. En gran

parte, aquellos cimientos son anacrónicos para el desarrollo de otros espacios de convivencia, para crear nuevas comunidades y usos del espacio público.

La cultura del coche que se derivó del sueño americano que nos recuerdan algunos documentos de los Prelinger Archives es rebatida por la afilada cámara de **Jean-Luc Godard** en el famoso travelling de *Week-End* de 1967 y evocada desde el vacío Volkswagen Beetle del artista **Damián Ortega** de 2006. En la exposición esta obra coincide irónicamente con el trabajo de **Nerea Calvillo** sobre la calidad del aire de Madrid y con la visualización de datos sobre los atascos en el globo terráqueo del **Senseable City Lab** del MIT (2018).

La obsolescencia y el exceso del culto al motor se hacen evidentes en los trabajos del fotógrafo **Eric Tabuchi** y los arquitectos **Diller Scofidio + Renfro**. Tabuchi, con su versión de las célebres 26 gasolineras de Ed Ruscha en la serie que muestra los nuevos usos de gasolineras francesas abandonadas; Diller Scofidio + Renfro, con su conversión de las antiguas vías del tren en el barrio de Chelsea en pleno Manhattan en un parque de uso público elevado para pasear y tener contacto con la naturaleza en el corazón de Nueva York. En este caso es remarcable también la iniciativa de estas conversiones, que es vecinal y que surge de las prioridades de la ciudadanía actual. Estas urgencias aparecen igualmente en trabajos como el prototipo creado por **Umbrellium** que presenta un paso de cebra inteligente que activa su señalética de circulación a tiempo real al paso de los viandantes.

Otros proyectos desarrollan, mediante la observación o el uso selectivo, distintas maneras de ocupación del espacio público. Así, **Facundo Beraudi** con su documental filmado durante un año desde un balcón de un segundo piso en el centro de Barcelona o el de **William Whyte** en las plazas y parques infantiles de Nueva York. Ambos trabajos revelan comportamientos y usos directamente relacionados con la apropiación del espacio público, un asunto que teorizara el sociólogo Henri Lefebvre en libros como *La Production de l'espace* (1974) o entre 1961 y 1981 en su voluminosa *Critique de la vie quotidienne*. El artista **Pau Faus**, por su parte, se suma a esas observaciones filmando espacios urbanos de una de las ciudades más planificadas del mundo, Brasilia, en los que los viandantes establecen sus propias vías. Se rompe así el trazado urbano normativo a través de la costumbre de atravesar los espacios acotados atajando las distancias, encontrando senderos alternativos. El andar como práctica artística se representa en la exposición con otros artistas como **Stanley Brown** y sus mediciones del espacio a través de sus pasos y **Brian House** con el registro anual de sus deambulaciones e itinerarios en un vinilo que podemos escuchar en la exposición.

---

No podemos hablar sobre la movilidad como elemento determinante de la experiencia urbana sin poner el foco en los excluidos, que se encuentran al otro lado de las numerosas barreras que estamos levantando, por razones políticas o económicas. **James Bridle**, uno de los más certeros investigadores de los nuevos mecanismos de control tecnológico, reconstruye en *Seamless Transitions* (2015) distintos centros de detención y deportación de inmigrantes ilegales en el Reino Unido en aeropuertos e instalaciones judiciales. Son espacios a los que no tenemos acceso y en los que terminan las esperanzas de aquellos que intentan cruzar una frontera para encontrar una vida mejor. **Multiplicity**, el grupo de investigación fundado por el arquitecto Stefano Boeri, realiza en 2003 un ejercicio que muestra las diferencias que existen entre un ciudadano israelí y otro con documentación palestina cuando cruzan los puestos de control de la frontera en la franja de Gaza. La bandera de los Refugiados de **Yara Said** o los sistemas de representación de comunidades a través del móvil facilitados por **Antoni Abad** son mecanismos para visibilizar a grupos que quedan fuera de la mirada de la mayoría, todos ellos protagonistas de los conflictos que genera la movilidad: unos por no poder moverse libremente, otros por ser testigos del caos y la fricción a veces violenta del acto de moverse a través de una megaurbe como Ciudad de México.

Finalmente, otras aportaciones especulativas como las de **Zuloark** o **Lavinia Scaletti** surgen de la experiencia contemporánea de las carencias de planificaciones pasadas. En el caso de Scaletti, proponiendo una ciudad sin casas, de diseño y uso colectivos que acabe con la condición de los “sin casa”, mientras que Zuloark lanza una fresca contrapropuesta a imaginarios utópicos generados por colectivos de arquitectos de antaño como Archigram o Superstudio. Manuel Domínguez demuestra con su VLS (Very Large Structure) que una ciudad autogestionada y móvil es hoy posible con las tecnologías al alcance.

En este ensayo expositivo no se traza un hilo histórico sobre cómo evolucionan estos acontecimientos, ni se opta por una ilustración artística del tema, sino que se abordan diversas formas de entender los problemas y conflictos derivados de la movilidad, incluyendo sus consecuencias políticas. En todas estas acepciones de la movilidad *Transutopías* trata de ofrecer un relato bifurcado y un recorrido reversible que suscite en el espectador vínculos con su propia experiencia de esta problemática global.

**Rosa Pera, José Luis de Vicente, Víctor del Río**  
**Comisarios**