

Algunas miradas del arte sobre el espacio de las infraestructuras urbanas de la ciudad contemporánea

autor_Jose Luis Muñoz Muñoz, arquitecto
seminario_Visualizar11_Comprender las Infraestructuras. MediaLab Prado.Madrid. Junio 2011

En la actualidad, ciudades y países fijan sus límites de coexistencia, desarrollo y movilidad a través de la envergadura de sus infraestructuras. La ciudad contemporánea como ciudad global se basa en una economía capitalista global que necesita de un crecimiento para progresar exitosamente. Este progreso supone aumentar las posibilidades de mercado a través del aumento del acceso, la fluidez y comunicación entre lugares, la organización del proceso productivo de forma multi-escalar y la apertura de opciones de comercio ilimitada. Esto conlleva la construcción de importantes dispositivos urbanos y territoriales que influyen de forma decisiva en la configuración del marco físico en el que se desarrollan. De este modo, las infraestructuras actuales constituyen una base fundamental en el sistema socio-económico actual y son el instrumento esencial para el desarrollo del modo de vida contemporáneo.

La relación intrínseca entre el progreso del sistema socio-económico actual y la capacidad de sus infraestructuras urbanas es la causa de que puentes, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, redes de metro, etc. invadan nuestro territorio y paisaje urbano sin límites. El espacio asociado a las infraestructuras urbanas se ha convertido desde la segunda mitad del siglo XX en un medio físico inseparable e imprescindible de la vida del ser humano contemporáneo.

Comprender las infraestructuras urbanas no solo es entender su funcionamiento o la influencia directa que produce en la sociedad. Comprender las infraestructuras urbanas también es conocer los efectos indirectos que estas producen en otros muchos ámbitos de la vida y la cultura. Reconocer los valores añadidos que estas originan, más allá de lo estrictamente planificado o funcional, es admitir que vivimos en una realidad que es el resultado de una interacción imprevisible de fenómenos y que solo de esta forma podemos llegar a comprenderla en toda su complejidad. Al igual que en otros campos de la cultura, la presencia de las infraestructuras urbanas ha ejercido una influencia más que notable en las manifestaciones artísticas a partir del siglo XX.

Arte e infraestructuras urbanas

"El artista es por definición un soñador cuya tarea es la de saltarse las normas del lenguaje, vulnerar los principios de cualquier orden, manipular los objetos, los gestos o las palabras para producir con ellos sorpresas, nuevas realidades que nos dejen estupefactos, o cuando menos cavilando sobre lo que nos han dado a ver". Manuel Delgado. El animal público (1999)

Desde siempre la ciudad ha sido una importante referencia para el arte. El urbanita, el espacio urbano y las acciones que en él tienen lugar han servido de inspiración para el artista. Este vive y observa la ciudad, descubriendo, a través de su mirada, reveladores aspectos de la misma.

En la cultura clásica, los espacios urbanos tradicionales como las plazas, los parques, las fuentes, las calles principales o los monumentos acaparaban el centro de la vida de la ciudad y, por tanto, predominaban en las representaciones artísticas clásicas. Desde mediados del siglo XX el arte ha desplazado su mirada hacia rincones menos convencionales y, a priori, menos atractivos estéticamente de la ciudad y el territorio, revelando situaciones que caracterizan la vida urbana contemporánea. Las infraestructuras no son solo el soporte de acciones urbanas, algunos artistas encuentran en ellas un importante argumento para desarrollar sus propuestas. Estos, como usuarios o como observadores

documentan, interactúan o crean historias entorno a estos lugares. El arte sirve así, activa o pasivamente, de catalizador para generar otras formas de concebir los espacios asociados a las infraestructuras y en definitiva de comprender los efectos que estas generan en la vida urbana actual. Espacios que según el criterio clásico más convencional son vistos como inhóspitos, vacíos o rigurosamente funcionales, pues surgen de la productividad más estricta y antiestética, en manos del artista se cargan de contenido, potencial estético y vida. Podríamos decir, y posteriormente lo demostraremos, que la acción del arte cambia la forma de concebir y habitar las infraestructuras al igual que los fenómenos que tienen lugar en dichos espacios ha determinado una nueva mirada del arte sobre los mismos. A su vez, también podemos afirmar que esta acción de transformación recíproca produce en determinadas ocasiones una considerable influencia en la vida social, cultural y política.

Con el objetivo de provocar una reflexión o deleite, ante el espacio de las infraestructuras, el arte ha intervenido desde dos vías. Una vía documentalista, más analista y romántica que trata de transmitir, crear o descubrir nuevos códigos desde la mirada pasiva no transformadora. Y otra vía más activista, propositiva, que surge de la acción directa en el espacio como un fenómeno urbano más. Las infraestructuras urbanas, vistas a través de la acción del arte, se convierten en lugares con contenido asociado a conceptos más allá del sentido práctico para el que fueron concebidas. Algunos de estos nuevos conceptos serán utilizados como guía para aproximarnos a la visualización que el arte hace sobre los espacios de las infraestructuras urbanas en la ciudad contemporánea.

Desde la vía documentalista del arte sobre las infraestructuras urbanas,

Nueva belleza encontrada

La representación que los artistas han hecho de los espacios asociados a las infraestructuras urbanas ha contribuido notablemente a formar la conciencia que el resto de la sociedad tiene sobre estas, a veces elevándolos a la categoría de monumentos con una nueva belleza encontrada, inédita hasta entonces, otras veces productos de una actitud vergonzante contra el medio ambiente o la humanidad.

Con el nombre de *New Topographics: Photographs of a Man-Altered Landscape*, tuvo lugar en 1975 una exposición en el Museo Internacional de Fotografía de Nueva York que supuso un momento clave para la fotografía sobre paisaje urbano contemporáneo. Las fotografías se centraron en buscar la belleza en la transformación, la desolación y la destrucción del paisaje urbano y natural por la acción del hombre. En esta participaron ocho jóvenes fotógrafos americanos: Robert Adams, Lewis Baltz, Joe Deal, Frank Gohlke, Nicholas Nixon, John Schott, Stephen Shore y Henry Wessel, Jr. En términos generales sus trabajos documentan el espacio modificado por el detrito natural y la intervención humana, exponiendo y reflexionando acerca de la crisis de la tecnología y del hombre. La actitud de este grupo de fotógrafos va a influir notablemente en las prácticas futuras de la fotografía del paisaje en todo el mundo. Estos jóvenes aunaron, con destreza, la belleza y la denuncia a través de sus imágenes.

Entre ellos destaca los trabajos de Robert Adams (1937-). Conocido por sus paisajes en blanco y negro, es uno de los fotógrafos que mejor ha sabido plasmar la inmensidad del Oeste de Estados Unidos: tierras donde la mirada se pierde en el infinito y en los caminos rurales que no llevan a ninguna parte. En su trabajo *Eden at '50 Love A* recopila más de mil imágenes sobre los caminos y carreteras del Oeste americano, capturando la esencia de los cambios del paisaje norteamericano.

En la misma línea pero más reciente, el fotógrafo norteamericano Alex Maclean (1947-) utiliza poderosas imágenes aéreas para capturar la evolución del paisaje artificial norteamericano y la compleja relación entre el medio ambiente natural y el construido que contribuye al cambio climático. Las infraestructuras urbanas aparecen como protagonistas en sus imágenes y se revelan como

instrumentos esenciales para la invasión desmedida del paisaje natural por el hombre. Sus imágenes están llenas de denuncia, pero también de una belleza que trasciende el mensaje y las convierte en composiciones abstractas, bellas en sí mismas.

En 1987 el fotógrafo neoyorquino Joe Stendfeld (1944-) realizó una serie de fotografías del estado de abandono de una línea de ferrocarril elevada, creada en 1951, que dejó de funcionar en el año 1980 como vía de transporte de productos manufacturados desde las áreas industriales del West Side de Manhattan. A raíz de esta intervención artística se inició todo un largo proceso de reclamación por parte de una comunidad de vecinos en defensa de su recuperación como espacio público y en contra de su demolición para una posterior especulación inmobiliaria. La asociación *Friends of High-Line* fue el artífice de un movimiento social triunfador tras de un agitado proceso de negociaciones políticas y manifestaciones sociales. Este ejemplo demuestra que, muchas veces, una acción artística puede generar todo un proceso de transformación de los intereses políticos y económicos de las clases dirigentes sobre un espacio concreto. Finalmente el proyecto fue aceptado por el ayuntamiento de la ciudad y en la actualidad este espacio público es uno de los más admirados de Manhattan.

Nuevos espacios de convivencia

Como ya hemos comentado, la vida del ciudadano contemporáneo está irremediabilmente ligada a los espacios de las infraestructuras urbanas. Mucho es el tiempo que un individuo pasa dentro de estos lugares a lo largo de su vida. En la parada de autobús, en el metro, en un tren, en el avión, en la sala de espera de un aeropuerto, etc., se establecen un tipo de relaciones sociales que van a complementar la vida del ser humano contemporáneo. El espacio de las infraestructuras es un lugar continuamente ocupado y se convierte en el soporte de una convivencia propia de la sobremodernidad. Innumerables obras de literatura y cine han sabido recrear con gran belleza las vivencias de personajes a partir de su relación con y dentro de estos lugares, convertidos en piezas esenciales para el desarrollo de las historias, casi siempre ficticias pero absolutamente verosímiles.

En el cuento de Julio Cortázar (1914-1984) *Autopista del Sur* (*Todos los fuegos el fuego*, 1966), la historia se construye a partir de un enorme atasco producido en la autopista de entrada a París a la vuelta de las vacaciones estivales. Este dio pie a que se establecieran relaciones personales entre los conductores afectados y se organizaran en colectividad para superar las adversidades. Dichas relaciones se disolvieron repentinamente cuando se restableció el tráfico e inevitablemente las amistades generadas desaparecieron en el fluir normal de la autopista. Cortázar crea con gran belleza una metáfora del discurrir de las relaciones humanas en la vida a través de una posible situación originada en torno a una autopista.

En agosto de 2010 la situación ficticia del cuento de Cortázar se haría realidad en una autopista al norte de China. Durante 10 días se quedaron atrapados miles de camiones y coches en dirección a Pekín a lo largo de cien kilómetros en las provincias de Hebei y Mongolia Interior. Los vecinos de los alrededores aprovecharon para vender todo tipo de productos que permitieran sobrellevar la situación a los afectados.

Ficción o realidad nos enseña que en la vida se producen situaciones extraordinarias, fuera de las previstas, que motivan nuevos modos de relacionarnos entre nosotros y un uso distinto del espacio urbano.

El iraní *Merhan Karimi Nasser*, que vivió 16 años en el aeropuerto de Charles de Gaulle de París, fue la inspiración para el film de Steven Spielberg (1946), *The Terminal* (2004). En esta película, el protagonista se encuentra inevitablemente atrapado en el área de embarque de un aeropuerto por problemas burocráticos. El aeropuerto se convierte en el espacio donde va a desarrollar su vida cotidiana durante un largo periodo de tiempo. El uso del aeropuerto como nuevo hogar obliga al

personaje a buscar mecanismos de adaptación y supervivencia que cambian completamente el sentido original de los espacios.

Actividades como el *cruising* o el *dogging*, vinculadas a los espacios entorno a las infraestructuras urbanas, también sirven de argumento para obras de arte. Se trata de encuentros esporádicos en determinados espacios públicos de las ciudades para practicar relaciones sexuales libres con personas de un mismo sexo o distinto sexo, respectivamente. Su peculiaridad radica en el desplazamiento continuo de la localización donde se producen como consecuencia de su seguimiento policial. Las redes sociales son el soporte virtual que permite que éstas puedan ir actualizándose casi diariamente. Infraestructuras urbanas como caminos o carreteras secundarias, parques en los márgenes de las autovías, zonas portuarias, baños públicos, playas, polígonos industriales, etc. suelen servir de soporte físico para este tipo de actividades. El artista Jesús Martínez Oliva (1969-) presentó la instalación **Paisajes** en las que áreas públicas de encuentro homosexual eran reproducidas en grandes fotografías murales, acompañadas con los testimonios de las personas que frecuentaban estos lugares, hablando de las sensaciones que producía el uso subvertido de estos espacios.

Estados de tránsito

En el sentido más riguroso del término las infraestructuras urbanas de la movilidad son lugares de tránsito, donde normalmente sus usuarios no lo habitan como un fin en sí mismo. Siempre se está de paso. Esta condición de temporalidad y movimiento continuo ha servido a muchos artistas contemporáneos para generar interesantes historias en las que la acción en el tiempo asociada a un espacio cambiante toma una posición esencial en la obra. El viaje es el que da sentido a la obra.

Dos de las carreteras que cruzan los Estados Unidos de Este a Oeste son la base de las aventuras de *Sal Paradise*, el protagonista de la novela autobiográfica de Jack Kerouac (1922-1969) que marcó a toda una generación (*generación Beat*) de jóvenes norteamericanos, **En el camino** (1957). Este decide recorrer los Estados Unidos en autostop para visitar a algunos amigos en varias ciudades del país. Sale de Nueva York rumbo a Denver, San Francisco y Los Ángeles. Por el camino conocerá a todo tipo de personajes con los que se va creando una serie de experiencias viscerales donde la carretera es el canal por el que fluyen todas las historias.

Inspirándose en la obra de Kerouac, Dennis Hopper (1936-2010) también utilizó la carretera para recrear la vida de dos personajes que cruzan Estados Unidos donde conocen diversas caras de la sociedad estadounidense. Se trata de la película **Easy Rider** (1965), un claro ejemplo del género cinematográfico denominado *road movie*, donde la vida cambiante y en movimiento de la carretera es la base argumental y formal de la historia.

En Abril de 1962 el artista Ed Ruscha (1937) publicaba el libro **Estaciones de Veintiséis Gasolineras**. Considerado a menudo como el primer libro de arte moderno, hace exactamente lo que su título sugiere, la reproducción de fotografías de 26 gasolineras junto a leyendas indicando su marca y ubicación. Desde la primera estación de *Bob Service* en Los Ángeles, donde vivía Ruscha, el libro sigue un viaje de regreso a la ciudad de Oklahoma, donde el artista se había criado, y donde su madre aún vivía. El orden de las imágenes conecta con la idea de viaje en el tiempo de la vida del propio artista. Con este libro, la gasolinera se convierte en objeto de arte en sí, una especie de *readymade*. Ruscha valora las construcciones utilitarias de estas infraestructuras y las eleva a la categoría de arte a través de su mirada, acercándose de una forma muy peculiar el paisaje norteamericano y a su vida personal asociada al mismo.

En 1963, utilizaría el óleo para dibujar en varios tonos de colores planos la imagen de un prototipo de gasolinera, **Standard Station, Amarillo, Texas**. Estas infraestructuras sirvieron por primera vez como objetivo de los lienzos, enmarcándose dentro del arte pop emergente en la época.

Utilizando la condición de tránsito de las rutas marítimas internacionales del pescado, Allan Secula desarrolla el proyecto *Fish Story*, desde 1987 a 1994. Este artista explora, sin recrearse en una versión romántica y sentimental del paisaje marino, las transformaciones producidas en las condiciones laborales de los pescadores por la creciente internacionalización de la economía mundial. Es un trabajo en proceso, de carácter acumulativo, en el que explora la nueva geografía económica a través de la actividad mercantil marítima, cuyo papel es fundamental para la homogenización y la globalización de las tendencias de consumo que van disolviendo la diferencias identitarias entre los habitantes de las distintas zonas del planeta y, junto con otras formas de transporte, han posibilitado que la producción industrial se traslade del centro a la periferia.

Lugares de conflicto

Cuando una nueva infraestructura es insertada dentro de un contexto urbano o territorial, se superponen a la estructura preexistente y en muchos casos producen su fragmentación. Este fenómeno transforma el entorno urbano creando nuevas relaciones y límites sociales, dibujando tanto continuidades como barreras físicas y psicológicas en la ciudad.

Las infraestructuras generan importantes continuidades a gran escala, pero, en muchos casos, conllevan discontinuidades, límites y conflictos a otras escalas, condicionando para bien o para mal la habitabilidad urbana. Esta doble escala de las infraestructuras da lugar a dos maneras de relacionarse con el entorno. Las infraestructuras, al ser instrumentos del sistema, acogen en muchas situaciones los conflictos sociales y políticos que se producen en otras esferas. Se convierten así en lugares conflictivos, hecho que no pocos artistas han utilizado para darle sentido a sus trabajos.

El artista venezolano Alexander Apostol (1969) expresa en su obra *Avda Libertadores* (2006) a través de un video el conflicto existente entre dos municipios de la ciudad de Caracas enfrentados políticamente de manera irreconciliable. Estos municipios quedan separados por el eje de una autovía que construyeron en los años 50 que expresa aún más esta dualidad. La autovía es una frontera donde se manifiesta el conflicto en la diferente forma que tienen de ornamentar los muros de la vía. El sector Oeste de la avenida empleó la tradición paisajística de principios de siglo XX y el sector Este, la tradición de arte constructivo desarrollada durante la modernidad. Por la noche los habitantes de esta infraestructura son transexuales que metaforizan dicha dualidad, al usar los nombres de los artistas plásticos que representan los murales. Esta dicotomía de la vía es un ejemplo de la tradicional utilización del arte por los políticos venezolanos como instrumento de propaganda.

Francis Alys (1959) en 2005 llevó a cabo una caminata por calles y carreteras de Jerusalén a lo largo de la línea que definía la original frontera entre Israel y Palestina desde la tregua de 1948, derramando en su marcha pintura desde una lata que llevaba en la mano ante las miradas atónitas de la gente. Esta performance la llamó *Green Line* y fue una forma de visualizar y llamar la atención sobre la considerable cantidad de terreno que había invadido el Estado de Israel desde 1948 hasta el momento de la acción, con consecuencias catastróficas para la población en ambos lados de la frontera.

Signos de una vulnerabilidad sistemática

Cualquier sistema socio-económico que se base en unas expectativas apriorísticas, está intrínsecamente afectado por una incertidumbre. Debido a que no siempre las expectativas planificadas se cumplen, podemos afirmar que el sistema actual es inevitablemente vulnerable.

La vulnerabilidad del sistema socio-económico, capitalista, se muestra en numerosos campos de la realidad y tiene consecuencias palpables en el estado de sus infraestructuras. Junto a la aparición de dinámicas urbanas que pretenden domar y organizar el territorio desde una rentabilidad económica capitalista, se multiplican los espacios olvidados, residuos de un sistema, ajenos a la lógica productiva o que no han sido reciclados bajo su control. Muchos artistas se han basado en el estado deteriorado o ineficaz de las infraestructuras urbanas para manifestarse frente a esta vulnerabilidad intrínseca de un sistema imprevisible y frágil.

El misterio y la debilidad de un urbanismo sujeto a las variaciones del sistema económico son fielmente retratados en la serie de imágenes de Alexander Apostol llamada *Skeleton Coast* (1995). Se trata de varias estructuras de hormigón de edificios inacabados por una dura crisis económica de los años 90 en Venezuela que paralizó las obras de construcción de las urbanizaciones costeras de Isla Margarita.

La obra *Wastelands of Amsterdam, a guide to the empty sites in the city* (1999) de Lara Almarcegui (1972-) consiste en un muestrario de terrenos baldíos y descampados de la ciudad recopilados a modo de guía convencional, ofreciendo una doble dimensión crítica: como una alternativa al dictado convencional y como exhibición explícita de las imposiciones económicas que deterioran el territorio hasta una situación de extrema vulnerabilidad.

Más recientemente los fotógrafos Luis Galán García y Daniel Fernández Pascual llevaron a cabo un recorrido por los extrarradios de Madrid para testimoniar el fracaso de las operaciones urbanísticas a través de un lenguaje "casi poético" que, más allá de suavizar la realidad consecuente, la muestra en toda su dimensión. La exposición *A Road Trip through Madrid's Bubble Challenge* (2011) enseña una cara de la crisis española que valora con cierta ironía y resignación estos lugares como nuevos paisajes bucólicos recuperados para el crecimiento de la naturaleza más salvaje.

La interesante serie de fotografías *Welcome to Españ̃* (2009) del fotógrafo catalán Jordi Bernadó (1966-) dedicadas al paisaje español, retrata de forma irónica la realidad cultural de la España más absurda, irrisoria e incluso grotesca. Jordi Bernadó pone especial atención en los lugares simbólicos y propios del territorio español, muchos de ellos asociados a las infraestructuras urbanas del país

La cinematografía contemporánea también ha tratado con precisión la omnipresente vulnerabilidad sistemática en la que estamos inmersos. En películas como *El Hombre Sin Pasado* (2002) de Aki Kaurismaki (1957-) observamos como la vida doméstica se puede desarrollar en los sitios más desolados, deprimentes y abandonados, consecuencia de un cambio en los procesos productivos de las dinámicas mercantiles actuales. Los contenedores abandonados de un área portuaria se convierten en los hogares de los protagonistas. Estos viven en la pobreza pero encuentran métodos para solucionar sus necesidades de habitación y domesticación de las áreas abandonadas de la ciudad. La historia se desarrolla en torno a estos viejos contenedores, degradados exteriormente pero cuidados y adecuados para la vida en su interior.

Desde la vía participativa del arte sobre las infraestructuras urbanas,

Además de reflexionar o deleitarnos con la mirada del arte hacia los espacios funcionales de las infraestructuras urbanas, en las últimas décadas también ha tomado una actitud participativa y propositiva a través de la intervención en el mismo espacio físico, social o virtual de las infraestructuras. El artista contemporáneo proyecta en el espacio sus deseos, su malestar, su opinión de forma alternativa y abierta, muchas veces subvirtiendo el uso normativo del mismo, para transformarlo y/o provocar una reacción que ayude a entender la realidad social, política o estética frente a la que se actúa. Los usuarios de este espacio físico de tránsito se convierten en espectadores forzosos o actores. El mensaje llega, así, antes y a más gente. Esta condición la utiliza, por ejemplo, el arte urbano para expresar ideas a través de la inserción de una acción, objeto o

graffiti en un entorno social, político o cultural determinado. Este fenómeno interseca con los ritmos habituales de la vida para experimentar con ellos, para la consecución de un deseo, para despertar nuevos estados de conciencia, para revelar secretos ocultos o para transgredirlos, en definitiva para cambiarlos. Las infraestructuras son una vez más soporte e instrumento para la comunicación a través de la acción artística in situ. Dentro del arte más activista existen diferentes maneras de intervenir, algunas son de reivindicación política, protesta o expresión de un malestar con el orden reglado y otras simplemente estéticas o lúdicas.

Como punto de referencia histórico en el arte de participación social encontramos la obra de Joseph Beuys (1921-1986) , **700 robles** (1982). Beuys hizo colocar una enorme pila de 7000 bloques de roca de basalto frente a la entrada del museo *Fridericianum* en donde tenía lugar la bienal de Kassel de ese año. La instrucción fue que las rocas sólo podrían moverse si se plantaba en su nueva ubicación una planta de roble junto a estas. Hasta que los 7000 robles no estuvieran plantados, las rocas de basalto seguirían ahí, creando conciencia en las mentes de autoridades y ciudadanos. Su acción tardó cinco años en completarse durante los cuales empresas, el gobierno y los mismos ciudadanos ayudaron a transformar radicalmente el panorama de la ciudad de Kassel. Hasta el día de hoy crecen los robles junto a inmutables monolitos pétreos que siguen recordando lo trascendental de unir disciplinas y voluntades en la búsqueda de otras formas de vivir. Este proyecto ejemplifica la idea de escultura social que tanto caracterizaba la obra y el discurso de Beuys.

Más recientemente artistas españoles como Santiago Cirujeda (1971-) han llevado a cabo numerosas acciones urbanas para incitar a la reflexión y transformación del sentido normativo y especulativo del espacio urbano. En 2007 tuvo el encargo de realizar una obra de *land art* en la Isla de Fuerteventura. Con su acción se pretendió sacar a la opinión pública el problema olvidado de dos kilómetros y medio de carretera urbanizada que llevaba más de diez años abandonada por el parón de un proyecto de edificación frustrado. La obra consistió en instalar dos carteles publicitarios con información falsa sobre un supuesto "Plan de Recuperación del Territorio Mayorero y Protección Especial de la Población Autóctona" y realizar una obra ilegal de demolición parcial de la autopista. Se trató de una acción reivindicativa a favor del medio ambiente y de la recuperación de la identidad cultural de la isla perdida por la masiva presencia de turismo alemán. Todo ello desencadenó una reacción de enfado en los políticos. Según Cirujeda esto sirvió para recordar que las distintas leyes (nacionales o supranacionales) cuando entran en conflicto entre ámbitos distintos (cultura-economía) primarán las que acompañan y fomentan, sin reservas, el hipercapitalismo liberal en el que nos encontramos.

Esta actitud transgresora y participativa del arte tiene como una de sus principales premisas de actuación su propagación. Por ello se sirve de las nuevas tecnologías y las infraestructuras virtuales de la comunicación para generar tanto la obra en sí como conseguir la mayor difusión e influencia posible sobre la realidad sobre la que actúa. Artistas como Santiago Cirujeda con su web de www.recetasurbanas.net o Evan Roth (1978-), www.evan-roth.com, ponen a disposición libre de toda la sociedad una serie de instrucciones prácticas para transgredir el sentido convencional de uso de los espacios urbanos dominantes.

El trabajo de **Evan Roth** como artista e investigador al frente de *Graffiti Research Lab*, un colectivo que busca renovar el arte urbano y el graffiti a partir de las tecnologías de código abierto y *FAT Lab*, una red global de artistas que trabajan analizando y comentando la cultura pop de Internet, desarrolla un activismo crítico y propositivo a través de los recursos actuales de la tecnología de código abierto.

Un ejemplo es el proyecto *TSA Communication* ,con el cual se modifica la experiencia de seguridad del aeropuerto, invitando a los gobiernos a obtener más información sobre los pasajeros que el contenido de su equipaje de mano. Durante el proceso de detección de rayos X, la tecnología normalmente diseñada para ver el contenido del equipaje de un viajero se transforma en una herramienta de

comunicación para la visualización de mensajes dirigidos a la seguridad del aeropuerto.

El mensaje se fabrica mediante finas placas de acero inoxidable diseñadas para adaptarse cómodamente en el interior del equipaje de mano. El contenido de las placas varía de vuelo a vuelo, incluyendo mensajes como "*nada que ver aquí*", una imagen de la bandera americana, etc..

El proyecto nace del interés del artista en el cambio de su papel en el juego de la seguridad de los aeropuertos, pasando de un participante pasivo a uno activo. La intención principal del proyecto no es atacar la seguridad del aeropuerto, sino producir una situación a favor de las libertades personales, la libertad de expresión y la seguridad.