

ESTRATEGIAS PARA LA INCLUSIÓN DE ELEMENTOS ESTRUCTURALES ARTÍSTICOS EN LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN MARACAIBO, VENEZUELA

MgSc Carmen Velásquez M.
cvvm68@gmail.com

Arquitecta. Profesora Titular, de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia. Magister Scientiarum en Arquitectura Mención Taller de Docencia de la Arquitectura. Aspirante a Doctora en Espacio Público y Regeneración Urbana de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Barcelona. Diploma de Estudios Avanzados en el Doctorado Espacio Público y Regeneración Urbana de la UB de España. 2013-2015 Editora de la Revista Portafolio de la Facultad de Arquitectura y Diseño, Jefe de Área Prioritaria Territorio, Ciudad y Comunidad. Coordinadora del Grupo de Investigación Vulnerabilidad, Asentamientos Humanos y Ciudad Sostenible

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo general proponer estrategias que permitan la incorporación del arte público en la implantación de líneas del Metro de la ciudad de Maracaibo - Venezuela, con el fin de co-producir el sentido del lugar en armonía con las prácticas de diseño urbano que configuran la morfología del espacio público marabino. Por lo tanto, a partir del análisis de buenas prácticas urbanas internacionales y el establecimiento de los procesos que acompañan las intervenciones que llevaron a cabo la producción del espacio público, se proponen estrategias para la inclusión de elementos estructurales artísticos en la implantación del sistema de transporte público masivo de Maracaibo utilizando como metodología de análisis, la incorporación de nuevas formas de concebir el espacio integrado con el arte, a través de la relación entre tres elementos: el arte, el paisaje y la arquitectura misma de las estaciones. Como resultado se obtienen: a) fichas descriptivas donde se manifiestan los elementos integradores con el paisaje, b) estrategias para incluir el arte en las futuras líneas del Metro de Maracaibo.

PALABRAS CLAVES: *Movilidad Urbana, Espacio Público, Arte Público, Metro.*

Recibido: Enero 2014- Aceptado: Octubre 2014

STRATEGIES TO INCLUDE ARTISTIC STRUCTURAL ELEMENTS IN THE MASS PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM IN MARACAIBO, VENEZUELA

ABSTRACT

The main objective of this article is to propose strategies for the public art incorporation in the Metro lines of Maracaibo – Venezuela. In order to co-produce the harmony place sense with the urban design practices that shape “marabino” public space morphology. Therefore, on the basis of the international best urban practice analysis and process establishment that carry out the public space production, strategies for including artistic structural elements are proposed to be implemented in mass public transportation system of Maracaibo, using as analysis methodology the incorporation of new ways of conceiving integrated space with art through the relationship among three elements: art, landscape and stations architecture. The result is: a) Fact sheets where integral elements relate to landscape, b) Strategies to include art in future Metro lines of Maracaibo.

Keywords: *Urban Mobility, Public Space, Public Art, Metro.*

INTRODUCCIÓN

El arte público aproximación a un concepto

“El arte nos revela el modo de ser de la naturaleza humana en relación al mundo, siendo el alimento espiritual que necesita el sujeto para vivir”.(Gallinal, 2008, 165)

Como señala la misma autora en su artículo: “La espacialidad Humana y la Escultura del siglo XXI” (Gallinal, 2008, p. 165) “el arte no es exclusivamente objetivo o subjetivo, sino algo simbólico que está sujeto a concepciones cambiantes según la sociedad y la época. Del poder del objeto de atraer la mirada del espectador y propiciar el deseo de su posesión se deduce la capacidad de las cosas creadas por el hombre de ser una base para la memoria donde se graban las emociones e historias personales, de manera que los objetos no tienen un valor propio ni absoluto sino relativo al contexto al que van ligados como signos o indicios culturales”.

En concordancia con esta reflexión, Blanca Fernández (2004), considera algunos tópicos que nos aproxima a una definición del concepto.

En primer lugar, la escultura pública no es tan sólo una creación artística sino una producción social y cultural basada en necesidades concretas, como lo señala de manera concreta y acertada Siah Armanian:

“El arte público no trata acerca de uno mismo, sino de los demás. No trata de los gustos personales, sino de las necesidades de los demás. No trata acerca de la angustia del artista, sino de la felicidad y el bienestar de los demás. No trata del mito del artista, sino de su sentido cívico. No pretende hacer que la gente se sienta empequeñecida e insignificante, sino de glorificarla. No trata acerca del vacío existente entre la cultura y el público”.(Siah Armanian Gómez Aguilera, 2004, p. 39)

En segundo lugar, el arte público es mediación, esto implica que el arte público debería ser una parte de la vida, y no un fin en sí mismo. La conciliación convierte al espacio en algo sociable, dándole forma y atrayendo la atención de sus usuarios hacia el contexto, más amplio, de la vida, de la gente, de la calle y de la ciudad.

Al agregarle la palabra pública al término de arte, Remesar (1999) lo define como “el conjunto de prácticas estéticas que interviniendo en un territorio, desencadenan mecanismos sociales e individuales de apropiación del espacio público, que contribuyen a co-producir el sentido de lugar”. (p.4)

Por lo tanto, el espacio público es una práctica social que tiene como objetivo, el sentido del paisaje urbano mediante la activación de objetos/acciones de un marcado componente estético, en un contexto en el que “el espacio público”, convenientemente significativo, se convierte en el escenario en el que se desarrolla la interacción social, promoviendo comportamientos cívicos y solidarios.

Es por tanto, un lugar en el que se producen procesos de apropiación del espacio que permiten a los ciudadanos desarrollar el sentido de pertenencia y una colectividad social.

Esta visión de comprender el arte y su relación con el espacio público nace, en el caso de Europa, en la segunda mitad del siglo XX, y está asociada al cambio de la conciencia democrática de los ciudadanos. Así lo señala Maderuelo (2005) “La idea de que lo público es una tarea de todos ha permitido que se desarrolle la participación ciudadana, en asuntos políticos y administrativos relacionados con la ciudad, de la misma manera que ha proliferado el asociacionismo y las acciones legales contra la Administración, lo que ha obligado a realizar operaciones de equipamiento adecuación o limpieza de áreas”.(p.51-52)

Agrega el autor, los artistas que elaboran obras de gran escala y de carácter ambiental no han eludido el contacto con el medio urbano ni la polémica social que conlleva cualquier actuación artística de gran escala y con transcendencia pública. Hoy en día el arte público reclama las diferentes fenomenologías en las que se encuentra inmerso todo hecho social y público.

El término de arte público, se ha utilizado “erróneamente” según Fernández (2004) para referirse a aquellas propuestas del Estado que tienen como función principal la conmemoración; no necesariamente “de o para” el público y comúnmente

entendido como pintura o escultura pública, que normalmente se encuentra dispuesta en los exteriores, concebidas de acuerdo a las condicionantes del paisaje.

Este último tópico lo destaca Javier Maderuelo (1992) al definir lo que entiende por arte público “no es un estilo y se desarrolla independientemente de las formas, de los materiales y de las escalas, cuyo destino es el conjunto de ciudadanos, no especialistas en arte contemporáneo y cuya ubicación es el espacio público abierto”.

Remesar (2000) acertadamente, agrega un nuevo matiz al concepto, quien lo define como una “práctica social cuyo objeto es el sentido del paisaje urbano mediante la activación de objetos/acciones de un marcado componente estético, siendo así que una parte de los elementos de mobiliario urbano encajarían en esta definición. Si el objeto del Arte Público es producir sentido para áreas territoriales, su objetivo es co-producir el sentido del lugar en consonancia con las prácticas de diseño urbano que conforman la morfología del espacio público”. (p.68)

Como se deduce del apartado anterior, la tarea de habitar y humanizar el entorno actual, está supeditada tanto al diseño como a la participación en la vida pública. En este sentido, al Arte Público se le adjudica un papel destacado dentro del espacio urbano, además de la función del embellecimiento o decoración de la forma urbana, de sostén de la memoria colectiva y significación del espacio. Dice Fernández: “Al arte se le atribuye la relevancia social, el propósito público, la armonía, el interés público en marcos públicos e intelectuales, o el espectáculo”. (Año 2004, p.19). Estos caracteres, ponen de manifiesto su profunda relación con la vida cívica, con el espacio urbano en el que se vive, su participación en los problemas y preocupaciones sociales, las ilusiones, las historias, los sentimientos o la afectividad de los habitantes de ese espacio.

Sin embargo, las diferentes taxonomías con las que se categoriza el arte público son ambiguas descripciones, que se aproximan al contexto, a la funcionalidad, utilidad y reconocimiento. Dentro de esa

taxonomía se destacará aquella relacionada con el transporte público “Arte en el transporte público” y la relacionada con el espacio urbano.

En este sentido, el arte público, se convierte en un instrumento que, basándose en la valoración de la identidad de los lugares y de las culturas del habitar, permite recuperar la sabiduría ambiental perdida, los valores estéticos del espacio público y el límite de la ciudad.

¿Por qué el arte en metro?.

“Las líneas de metro son como las líneas de la mano, se cruzan sin cruzar, pero unen de una vez por todas un punto con otro. Los recorridos en metro nos remiten a momentos en la vida, como si el que consulta un plano de metro descubriera de golpe los avatares de la vida y de la profesión, las penas de corazón y la coyuntura política”.(Marc Augé, 1998, p.1)

La estación de metro en el espacio subterráneo, es un espacio vacío, sin referencias con el exterior, que en algunos casos por su racionalidad y homogeneidad se convierten en espacios en anonimato, que solo sirve para el traslado del viajero. Al referirme a espacios de anonimatos, se parte de la definición de Marc Augé (2002) en su obra “Los no Lugares”, en la cual el autor señala con ese término a las zonas efímeras y enigmáticas que crecen y se multiplican a lo largo y ancho del mundo moderno: las redes de comunicación, los mass media, las grandes superficies comerciales, las habitaciones de hotel y de hospital, los campos de refugiados, los cibercafé, son espacios que se muestran como lugares de paso, ahistóricos e impersonales, que se vinculan al anonimato ya la independencia porque ni son ni significan nada.

Contradictoriamente, el mismo autor, en su libro “El Metro” hace una reflexión retrospectiva sobre lo que ha cambiado y lo que permanece dentro del metro de París. Un análisis etnográfico a través de la historia, la memoria y el espacio físico. Lange (2004, p. 87-106), llega a definir los lugares como un espejo de la organización del grupo por lo que su descubrimiento constituye un requisito funda-

mental para la comprensión del mismo.

Los lugares son espacios concretos, geográficamente bien definidos y que poseen tres características comunes: son identificatorios, porque tienen sentido de unidad para aquellos que lo habitan, son relacionales, porque ser miembro de un lugar antropológico implica un desarrollo grupal que no es estático, que se sostiene en base a un discurso y a un lenguaje peculiar que dinamiza formas de hacer, de actuar y de reunirse. Y por último son históricos ya que por ellos transcurre el tiempo, sus pobladores conciben la duración de su estancia en dichos lugares.

Las estaciones de metro perfectamente encajaban en el término de “no lugares”, los espacios subterráneos reclaman estética y heterogeneidad, espacios captados de información, alimentados por la señalización, los pictogramas y los mensajes literarios. Sin embargo, la situación cambia en cuanto estos espacios reciben una intervención artística y sobre todo con un fuerte potencial de participación ciudadana que lo altera, lo transforma y carga de identidad.

Dentro del espacio público, las intervenciones artísticas en el metro son unos trabajos privilegiados; en el contexto de la ciudad y dentro del espacio metropolitano, un lugar paradigmático, de movimiento, de comunicación, de intercambio. En estos tipos de espacios el arte no es tan común como suele ser el arte público en los espacios urbanos en superficie, donde se manifiesta de forma sorprendente tanto en diversidad cuantitativa como en cualitativa.

Las obras artísticas en este caso no tienen el lugar de la plaza del “decor” ni el encanto del “lifting”, sino que se inscriben en los elementos compatibles y susceptibles a cambios, definidos por la adaptabilidad de las partes que los componen.

Son diversos los factores que se suman en este proceso de materialización artística en los espacios subterráneos: la elección del lugar de la obra de arte, la selección del material y finalmente la formación de un consejo de expertos que organiza los concursos.

Muchos operadores de metros quieren atraer a los

pasajeros con un buen diseño y aunque a menudo esto significa un gran esfuerzo y coste adicional, parece dar buenos resultados: el medio de transporte se convierte en atractivo y el orgullo de los residentes.

El arte público por tanto modifica el lugar, le crea singularidad y personalidad, cuya función estará dirigida por el contexto donde se ubica la obra artística. Son diferentes los enfoques de conseguirlo; a través de: a) un diseño unificado y con una arquitectura User-friendly (Caso Bilbao), b) estaciones estandarizadas pero con distintos diseños (Praga, Lisboa) c) Líneas de metro con un único diseño pero con notables colecciones de arte o con exposición de descubrimientos arqueológicos expuestos en los espacios del metro (Atenas), entre otras maneras.

En Latinoamérica, se manifiesta en ciudades como Buenos Aires, México, Sao Paulo y Caracas. En el caso de Sao Paulo, se vincula las operaciones artísticas con la arquitectura de la estación y la naturaleza. Esta triple relación, le ha otorgado a la ciudad calidad ambiental coloreando sus trayectos e invitando a sus usuarios a la contemplación, en este sentido el arte se convierte en un código que lleva a la identificación del lugar.

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Sobre la evolución del concepto de arte público y los diferentes enfoques y aproximaciones al término, se realiza una caracterización del arte en espacios públicos, con énfasis en las propuestas de intervenciones en los medios de transporte masivo. Proyectos de ciudades como Lisboa, Estrasburgo, Montpellier, Sao Paulo y Caracas, ilustran los diferentes modos y trayectorias de los programas de arte público, que permiten construir estrategias para la inclusión del arte en el metro de la ciudad de Maracaibo.

Como objetivo general se proponen estrategias para la inclusión de elementos estructurales artísticos en la implantación del sistema de transporte público masivo de Maracaibo.

Como objetivos específicos se plantean: a) realizar

un análisis exploratorio empírico de las buenas prácticas urbanas en proyectos relacionados con el arte público en espacios públicos vinculados al transporte público masivo, b) establecer los procesos y/u objetivos que acompañan las intervenciones, que llevaron a cabo la producción del espacio público y c) proponer estrategias que permitan crear programas para generar arte público en los corredores urbanos donde está planificado la inserción del Metro de Maracaibo.

Por lo tanto, se parte de proponer dos formas de manifestaciones artísticas: Dentro de las estaciones y fuera de las estaciones “el arte público en el espacio público”. De esta última manifestación se plantea el tercer objetivo: c) proponer estrategias que permitan crear programas para generar arte público en los corredores urbanos donde está planificado la inserción del Metro de Maracaibo.

EXPRESIONES ARTÍSTICAS FUERA Y DENTRO DE LAS ESTACIONES

Para este artículo se propone una caracterización de las expresiones artísticas desde el interior de las estaciones y desde el exterior.

1. Las Intervenciones permanentes desde el interior: Para definir los modos de intervención artística dentro de las estaciones, se considera la clasificación propuesta por Ström (1994):

- Estaciones dotadas de un conjunto de signos y de elementos arquitectónicos o artísticos que tienen connotación con las características de la superficie. Ejemplos de este tipo de intervención se analiza el Azulejo en el Metro de Lisboa.
- Estaciones pensadas y realizadas independientemente y que son valorizadas por su expresión artística o por su propia personalidad. En este sentido, las estaciones del metro de Bilbao y del tranvía de Estrasburgo, pertenecen a este tipo de modelo, cuyas estaciones son valorizadas en sí mismas por representar obras de artes respaldadas de la firma de sus diseñadores, que para este caso son Foster y ZahaHadid respectivamente.

- Estaciones valorizadas por elementos y objetos arqueológicos que aparecen durante alguna excavación de alguna línea de metro, como el caso de Metro de Atenas.
- Estaciones provenientes de objetos que proceden de edificios y de monumentos históricos servidos para la estación.

2. Las Intervenciones permanentes fuera de las estaciones: Arte en los espacios públicos.

En el caso de las obras artísticas que se ubican fuera de las estaciones, se proponen tipologías que responden no solo al caso europeo sino también a los casos latinoamericanos estudiados:

- Estaciones artísticas que se enriquecen con el paisaje donde se insertan, como es el caso de Sao Paulo o Caracas, en donde el arte llega a ser paisaje.
- Obras de artes que se ubican en los corredores urbanos, en donde el sistema de transporte público masivo y/o ligero va en superficie. En estos casos, se produce una relación armónica entre el urbanismo y el artista.
- Estaciones de metro que permiten redistribuir el urbanismo: Nuevos espacios públicos.

Intervenciones temporales, entendidas éstas como las obras o intervenciones que se ubican en nichos específicos o espacios de exposición que son programadas como una política de animación cultural temporal.

REFERENCIAS INTERNACIONALES: EL METRO Y SU RELACIÓN CON EL ARTE PÚBLICO

La tabla 1 sintetiza la propuesta para el estudio de las expresiones artísticas según su ubicación y su relación con la ciudad. A partir de esta clasificación se desprenden unas fichas que sintetizan como el arte cumple un papel integrador con la arquitectura (estaciones) o en los corredores urbanos donde se inserta un sistema de transporte:

- a) Estaciones dotadas de un conjunto de signos y de elementos arquitectónicos o artísticos que tienen connotación con las características de la superficie.

Arte dentro de las estaciones	Ejemplos	Arte fuera de las estaciones.	Ejemplos
a) Estaciones dotadas de un conjunto de signos y de elementos arquitectónicos o artísticos que tienen connotación con las características de la superficie.	Metro de Lisboa	e) Obras en corredores	Estrasburgo
b) Estaciones pensadas y realizadas independientemente y que son valorizadas por su expresión artística o por su propia personalidad.	Metro de Bilbao y Tranvía de Estrasburgo	f) Estaciones artísticas:	Caracas Sao Paulo
c) Estaciones valorizadas por elementos y objetos arqueológicos	Metro de Atenas	g) El metro: Redistribución del urbanismo	Caracas
d) Estaciones provenientes de objetos que proceden de edificios y de monumentos históricos	Metro de Viena, Londres, Paris		

Tabla 1. Síntesis del estudio del arte dentro y fuera de las estaciones.

El Metro de Lisboa: El metro de Lisboa, fue concebido en tres generaciones que se inicia en 1959 y termina en el 2004. La primera generación, (1959-1972) tiene como punto de referencia, a nivel conceptual artístico arquitectónico la participación conjunta del arquitecto Keil do Amaral y de la pintora MariaKeil, quienes transformaron el metro en un ejemplo paradigmático de tratamiento de espacios públicos.

El prototipo de la estación está caracterizado por presentar una grandeza formal basada en la simplicidad y limpieza formal. Por lo tanto, las razones que atiende para la selección del material para el diseño del equipamiento, son principalmente la utilidad, en este sentido, considera para la humanización del espacio público, el azulejo.

Las premisas utilizadas por MariaKeil, reivindicando el uso del azulejo desarrollando un concepto total de valorización estética de los espacios públicos, raramente encontradas en obras públicas. Esto supone la integración entre las artes plásticas y la arquitectura, que se materializan en la adecuación del revestimiento en los espacios particulares del metropolitano de Lisboa. (Coimbra, 2007)

La segunda generación (1988) del Metro de Lisboa, estuvo caracterizado por la innovación arquitectónica y la decisión de incorporar artistas con reconocimiento en el campo de las artes plásticas, iniciando la llamada “estación del autor”.

“La lógica de la integración total de los componentes artísticos en la arquitectura, tal como fue concebido por MariaKeil, da lugar a una lógica más decorativa, originando un revestimiento total del azulejo apostando por intervenciones artísticas individualizadas como la pintura” (obcit, 2007:51).

La tercera generación del metro (1993-2004), estuvo caracterizada por el eclecticismo tanto arquitectónico como plástico. En cuanto al desarrollo artístico, los artistas utilizan el soporte bidireccional o tri-direccional que interesa en la arquitectura de las estaciones.

En cuanto a las intervenciones plásticas en los metropolitano, Lisboa respeta los modelos de integración entre el arte y la arquitectura en lugares específicos escogidos para la intervención.

Este proceso evolutivo del arte en Lisboa, se aprecia en la fig 1. que muestra las tres generaciones en el Metro .

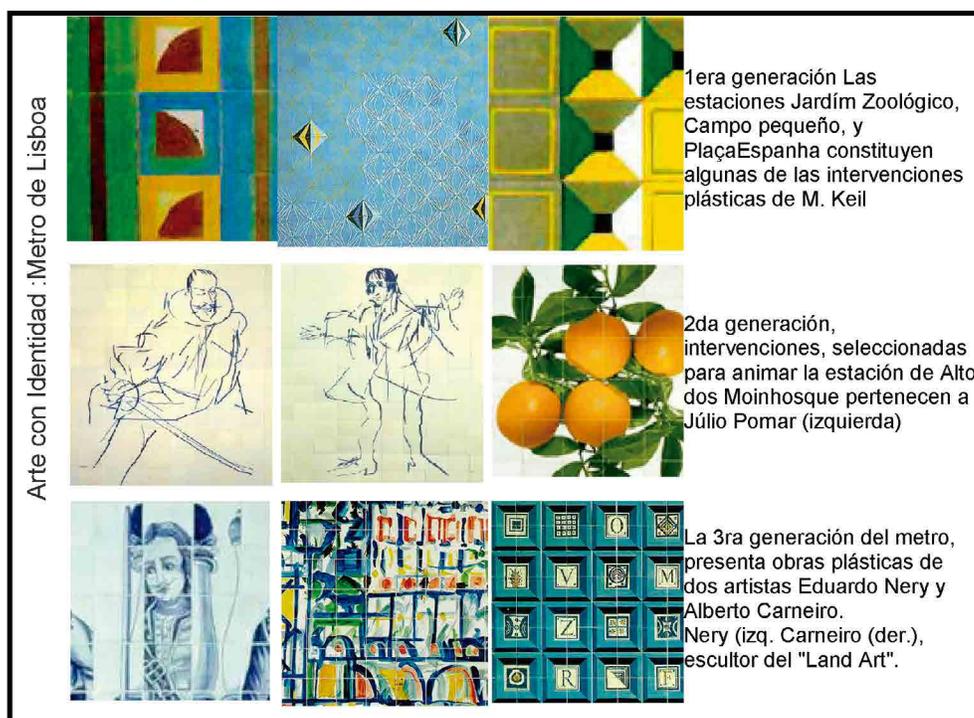


Fig.1 Arte con identidad del Lugar. El metro de Lisboa

b) Estaciones pensadas y realizadas independientemente y que son valorizadas por su expresión artística o por su propia personalidad

Las intervenciones artísticas están ligadas directamente con el espacio y en consecuencia con la arquitectura, desarrollando relaciones diversas. Tiene un carácter puntual, inserto en proyectos de arquitectura ya definidos. La relación entre el arte y la arquitectura a pesar de que es engrandecida en la teoría, no siempre se lleva a la práctica por un lado la intervención del artista es puntual, en zonas pre definidas y en otros casos al no existir un diálogo entre el arte y la arquitectura. Una aparece en detrimento de la otra.

El proyecto de ZahaHadid, de la Estación intermodal para el Tramway de Estrasburgo, concentra exuberancia de su lenguaje mediante la disciplina abstracta de las vanguardias en una especie de Kandinsky en el espacio, hecho de líneas de fuerza y planos plegados y zigzagueantes; un sistema unitario con el que se resuelven con claridad y eficacia

todos los elementos de este intercambiador en el que confluyen viajeros en tren, tranvía, autobús, coche, bicicleta y a pié.

En el caso de Caracas, los principios de diseño de la Estación Parque del Este, están ligados a la adaptación del medio ambiente, en donde los materiales constructivos, la permeabilidad de la forma, permite que sea leída como una estructura artística.

c) Estaciones valorizadas por elementos y objetos arqueológicos: se refiere a la creación de áreas especiales destinadas para las estaciones, donde fueron encontrados restos arqueológicos importantes, lo que permitió implementar programas de arte.

Las estaciones del Attiko Metro SA de la ciudad de Atenas, se caracterizó por la participación de famosos artistas griegos, quienes crearon obras de alta grandeza en cada una de las estaciones, contribuyendo por tanto, con la herencia cultural de la ciudad y con la identidad del sistema metropolitano. Este programa mezcla los vestigios arqueológicos

con obras contemporáneas, evidenciándose en las estaciones artísticas Akrópoli, Dafni, Evangelisimos, Panepistimio y Sintagma.

d) Estaciones provenientes de objetos que proceden de edificios y de monumentos históricos.

Los espacios subterráneos por largo tiempo fueron considerados como espacios de repulsión o funerarios y santuarios, para cambiar la imagen, arquitectos del Art Nouveau, como Otto Wagner y Hector Guimard, representan con su arquitectura monumental, pabellones que son fuertemente enfatizados a través de las decoradas y llamativas entradas, cargadas de representatividad de la época.

e) Obras en corredores: La ciudad de Estrasburgo, es uno de los tantos ejemplos de la forma como los planificadores urbanos se dan la tarea en repensar la ciudad, rediseñando calles y plazas a partir de la puesta en funcionamiento de un sistema de tranvías y el replanteo de un plan de transporte orientado a elevar la calidad de vida de los ciudadanos. Bajo esta premisa se desarrollan proyectos de dimensiones ambientales y sociales, enriquecidos con la instalación de obras de arte sobre las líneas del tranvía. Las obras fueron dispuestas en lugares visibles cuya función implica obras decorativas con

un toque de poesía contemporánea, pero además actúan como elementos de integración con el medio urbano.

Otro modo de implantar el arte en la infraestructura es a través de la propia arquitectura, como la estación propuesta en la misma ciudad por Zaha Hadid.

f) Estaciones artísticas que enriquecen el paisaje donde se insertan: Las estaciones “artísticas” son aquellas que gracias a su morfología, funcionalidad y adaptación al paisaje configura una obra de arte. Pueden ser espacios de exposición temporal o permanente.

g) El metro: Redistribución del urbanismo: Soluciones atractivas, adaptadas a las condiciones ambientales y que permiten redistribuir el urbanismo. Entre los mejores ejemplos europeos: los trabajos de Metropolitan causado en las plazas de la República (París) o los corredores peatonales diseñados e integrados al urbanismo local (Bilbao, Montpellier, Estrasburgo) y latinoamericano se mencionan por su grandeza como expresas formas artísticas, los importantes bulevares de Catia, Sabana Grande de la ciudad de Caracas, Ruas en Curitiba.

Fig4. Corredores con arte público



<p>La estación como hito urbano</p>			<p>Los principios de diseño de Victor Valera para la estación Parque del Este, están ligados a la adaptación del medio ambiente, en donde los materiales constructivos, la permeabilidad de la forma, permite que sea leída como una estructura artística.</p>
		<p>La terminal Hoenheim Norte, de Zaha Hadid, contiene un programa básico de espacios de permanencias y transiciones, concepto que es manejado a través de un juego de líneas continuas de luces proyectadas en piso, las cuales son usadas para crear energéticos y atractivos espacios.</p>	
<p>Intervenciones en Estaciones</p>			<p>En las estaciones del metro de Atenas: Acrópolis estación, presenta una copias del friso del Partenón en el nivel plataforma. Ambas estaciones van acompañadas con una importante exhibición arqueológica.</p>
		<p>Obras modernas: Panel sobre una pared del vestíbulo estación titulada "Footballers" de Pavlos. Plataforma de Larissa obra por lo que es conocido El artista YannisGitis, "Crowds of people,</p>	
<p>estaciones del ayer</p>			<p>Una señal del metro es el acceso. Las variables constructivas acompañan el estilo Art Nouveau KarlPlatz. estación de metro de Otto Wagner. (Viena, 2008)</p>

Fig.5. Estaciones artísticas. Estaciones como hito urbano, con valor arquitectónico urbano.

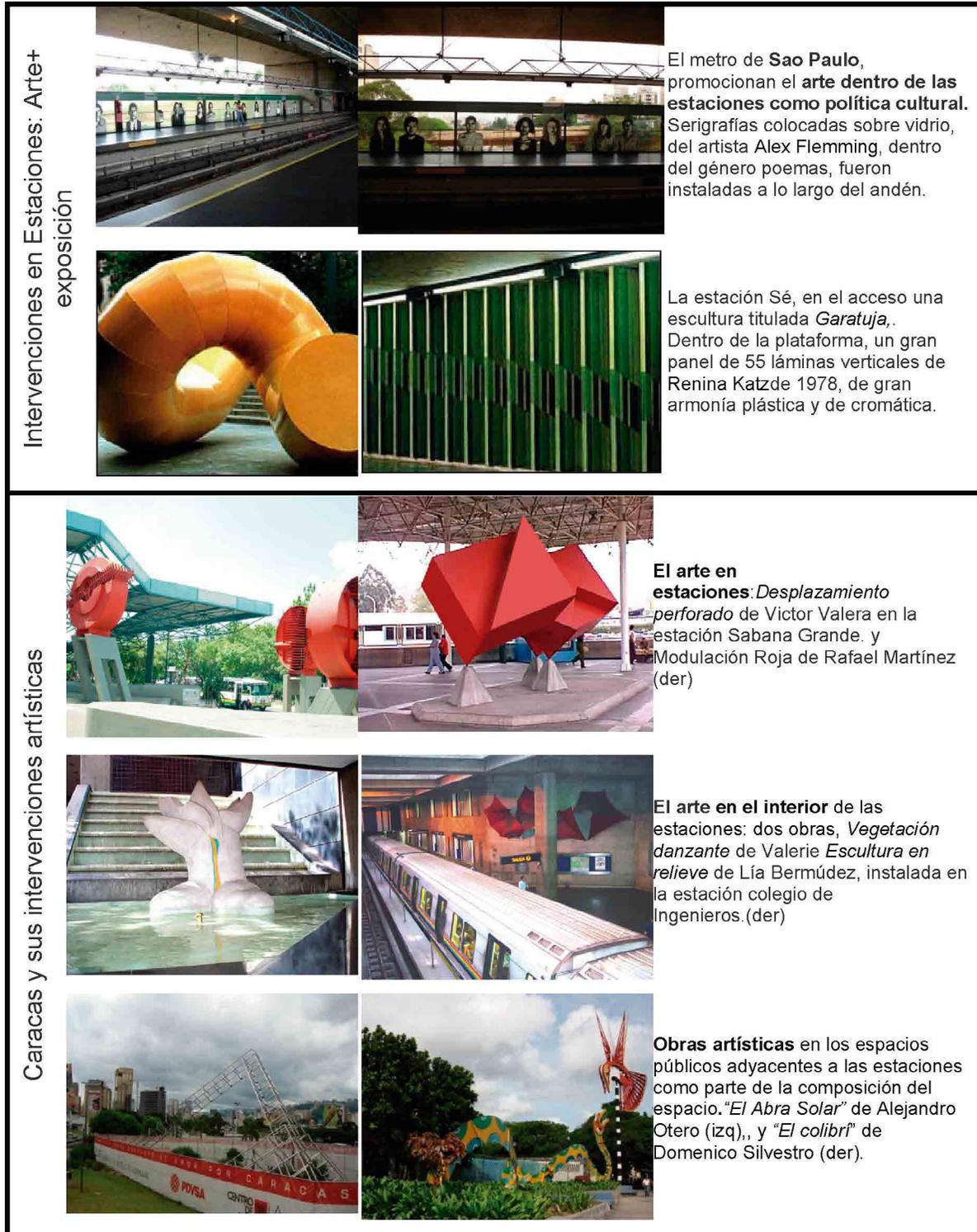


Fig.6. Arte en estaciones y corredores.



Fig 7. Operaciones urbanísticas: transporte + urbanismo + arte

INSERCIÓN DEL METRO DE MARACAIBO SOBRE EL CORREDOR DE SABANETA

La ciudad de Maracaibo, evidencia en su historia urbana, desarticulación entre las políticas de intervención del espacio público deseable y los modelos de desarrollo de los medios de transporte que facilitan la movilidad del marabino.

El Corredor Urbano Sabaneta y la línea 1 del Metro de Maracaibo. (Venezuela)

Dando respuesta a la necesidad de conexión de la ciudad, se planteó la inserción de un sistema de transporte público de superficie moderno, confiable, confortable y adecuado a las características so-

cio-económicas de la población del Área Metropolitana de Maracaibo y a su vez, prefiguró las futuras líneas del Sistema de Transporte Masivo, designando como línea 1 del Sistema de Transporte Rápido el tramo norte-sur paralelo a la Av. Las Delicias y el tramo este-oeste, paralelo a la Av. Sabaneta, localizados dentro de la zona urbana de la ciudad. Estos dos tramos juntos tienen forma de L y se compone según el Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL) por dos vías expresas que funcionan actualmente como arterias.

Una de ellas es el Corredor Sabaneta, arteria vial de coexistencia de tráfico, dividida en dos tramos: la Av. Sabaneta y la Av. Libertador. Por lo tanto, esta

vía, se define como estructurante dentro de la ciudad donde convergen diferentes modos de transportes.

La primera etapa de la Línea Uno del Metro de Maracaibo, tiene 6,5 km cuenta con 6 estaciones, cuyo origen es la Estación de Altos de La Vanega, en donde se ubican Patios y Talleres y finaliza en el Sector Las Playitas, situado en el área central de la ciudad. Esta etapa del Metro estaría complementada tanto por rutas troncales operadas con autobuses, como rutas de alimentación operadas con minibuses. (fig.8)

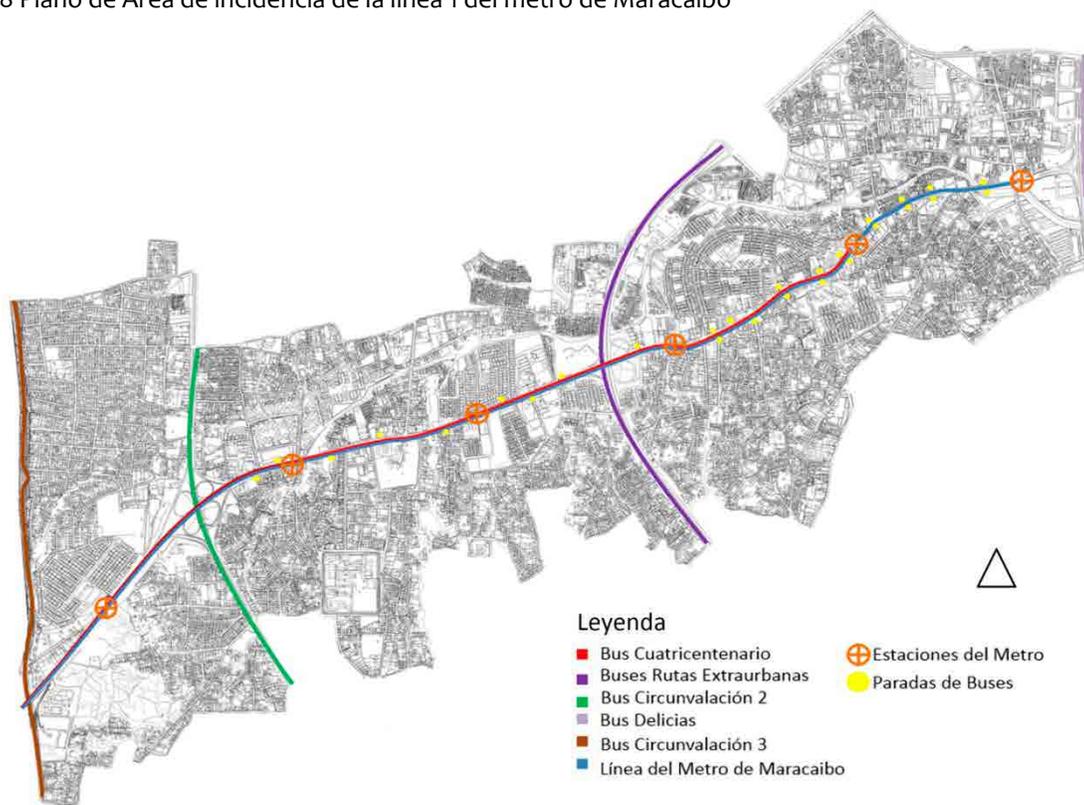
Así mismo, el proyecto de Metro Maracaibo, planteó dentro de sus premisas la dotación de espacios públicos en el corredor vial, que permitirían generar actividades permanentes. Luego de siete años de inaugurado el metro, ¿por qué esos espacios no han sido de significación para las personas?.

Entre otras razones, son espacios poco atractivos, ilegibles en donde no se crea un diálogo entre el

arquitecto y el contexto, carente de elementos artísticos en las estaciones y en los corredores, perdiendo interés para el ciudadano. En este sentido, para minimizar los efectos negativos que producen la implantación de un sistema de transporte masivo en la ciudad, la creación de los espacios públicos adquiere significado a través del diseño urbano y del arte público, y se convierten en un elemento fundamental para permitir la “toma de consciencia” del individuo y de los grupos sociales, permitiendo el paso del “si mismo” al “sujeto”.

Así, comprender el concepto de Arte Público, supone comprender las prácticas sociales de producción de la ciudad, prácticas que, por lo demás, más allá de la materialización física del entramado urbano, implican una serie de prácticas políticas como soporte de la creación de la ciudad que en el caso de estos dos tipos de actividades deben promover un arte por y para el ciudadano. (Remesar, 2000)

Fig 8 Plano de Área de incidencia de la línea 1 del metro de Maracaibo



PROPUESTA “DIÁLOGO ENTRE LA CIUDAD + EL ARTE + EL TRANSEÚNTE”

La dinámica del desarrollo de los proyectos de arte público indica que desde hace un tiempo existe una nueva conciencia hacia la intervención en el espacio público, el acercamiento y la protección de espacio, tanto urbano como natural.

Muchas veces se olvida que la gran diferencia entre arte público y el arte en el espacio público radica en que el primero debe tener como objetivo que los ciudadanos tengan control sobre la estética de su propio ambiente, mientras que el segundo supone, a un nivel u otro, la imposición estética por parte de aquellos que gestionan los programas.

Cada vez más ágil el arte traspasa la frontera de los museos y galerías, haciendo más evidente la descentralización de espacios expositores, respecto a su carácter anterior.

El papel del arte en los espacios públicos generados por la inserción de un sistema de transporte, debe propiciar legibilidad al lugar, así como diferenciar los espacios de coexistencia dirigidos a los diferentes modos de movilidad, es decir debe haber una clara lectura de cada una de las zonas que constituyen el espacio público, área para caminar, ciclo vías, áreas verdes, entre otras, contribuyendo de este modo a la creación de una imagen pública positiva. Los programas y políticas públicas de arte público, se discuten con respecto tanto a la profusa literatura académica sobre la evaluación de la cultura, como también respecto a la más amplia gama de las afirmaciones hechas por los beneficios instrumentales e innatos del arte público a las ciudades, comunidades, ciudadanos, artistas y patrocinadores, con frecuencia basadas en supuestos beneficios de la activa participación de la audiencia en el arte. En particular, es cada vez mayor la atención en los programas contemporáneos de arte público temporal como un importante lente a través del cual examinar las dinámicas respuestas de los artistas, directores de arte y políticos a los cambiantes imperativos de la articulación, la medición y evaluación de arte público.

En otro orden de ideas, la imagen del arte públi-

co con el tiempo cambia tal como el entorno que la acoge; recibe la pátina del tiempo, violaciones, actos de vandalismo, experiencias de abandono o por el contrario están conservados gracias a la aprehensión de los usuarios que usan el espacio público, en ese momento, se funden en uno solo el arte y el espacio público, como elemento esencial de su identidad.

Cuando se realiza un programa para generar arte en espacios públicos, se debe considerar, entre los múltiples factores que inciden para la toma de decisión del tipo, materiales de obra, está el tipo de usuario no solo que habita cerca de las estaciones (residentes) sino aquel que es solo audiencia temporal (los visitantes).

Estrategias para llevar a cabo programas de arte público en el Metro de la Ciudad de Maracaibo.

Definir los procesos de trabajos que orientan los programas de arte público implica un análisis de recursos y opciones individuales y colectivas. Estos dos vertientes contribuyen a la construcción y conquista del espacio físico y del material tecnológico. Por lo tanto, las estrategias que se proponen a continuación, están orientadas a la intervención plástica dentro de las estaciones a través de concursos de ideas para futuras las estaciones del Metro de Maracaibo.

a) Constituir una Comisión Consultiva del Arte, formada por personas con visión y con respaldo de las sólidas políticas para el arte en el espacio público. Esta comisión debe estar conformada por representantes de asociaciones profesionales relacionadas con las Bellas Artes, representantes del área de Mercadeo, expertos profesionales de Arquitectura, Diseño y Artes de universidades del Edo Zulia y funcionarios del Metro. La función de este comité permanente o temporal, es no solo crear un programa artístico aislado, sino que debe incluir personas residentes y educativas, con accesibilidad, mantenimiento del proyecto y las responsabilidades, documentación y proceso de revisión y evaluación. Por lo tanto, para garantizar el objetivo, luego de seleccionado el Comité, este debe garantizar un proceso de selección ecuaníme y la elección conse-

cuenta de los proyectos de arte contemporáneo, así como su idoneidad para la instalación en el espacio público del metro.

b) Dotar cada estación con una identidad y personalidad distinta, a menudo derivada de la vida cultural e histórica de la vecindad inmediata.

Crear un programa que comprometa de forma directa al residente local, alentando la aprehensión del lugar a través de la incorporación de arte en los espacios frecuentados por el público. En este programa, añade la vitalidad al espacio común y la posibilidad de la experiencia estética durante un viaje en el transporte público. Los objetivos del programa son:

- Lograr la humanización del transporte a través del arte: la propuesta de introducir obras de arte en las estaciones, significa conquistar el espacio de calidad para el ciudadano. De modo que el espacio adquiere calidad visual con exposiciones permanentes artísticas, bien sea dentro de las estaciones como fuera de ellas.
- Integrar el espacio público dentro del sistema “arte y arquitectura (estaciones)”, para este caso la lectura única del espacio es posible gracias a la manera como se integra el paisaje.

c) La propuesta de creación de espacios públicos sobre el recorrido del metro deben ser tratados sin necesidad de convertirlos en museos, incorporan-

do esculturas públicas en espacios públicos que se adapten a las condiciones del lugar.

Houston, por ejemplo es una ciudad que acoge a sus culturas diversas y al arte público como una manera vibrante de representación de su identidad. Uno de los mejores ejemplos de la ciudad, es el programa de Arte en Tránsito inicial, conformado por instalaciones a lo largo de la línea del tren ligero de Calle Main. Otro ejemplo, el proyecto del Corredor del Est End, extiende el alcance original, como una manifestación de respeto y admiración por el carácter de cada vecindario a lo largo de la ruta y al mismo tiempo, para continuar demostrando el poder unificador del arte.

REFLEXION FINAL

Partiendo de la propuesta de Strom, se pudo determinar que las estaciones de metro donde colaboran los artistas plásticos de manera interdisciplinaria con arquitectos y urbanistas, son espacios que dejan de ser un objeto construido meramente funcional sino que tienen inscritos valores de trascendencia al contribuir en la configuración de la imagen urbana. Por lo tanto, son un reflejo de procesos de discusión, proyectos y relación de espacios urbanos, en donde el hacer arte público no es colocar obras de artes en espacios públicos sino ser parte del paisaje del lugar

Notas

1. Citado por Fernando López Aguilera en Arte, ciudad y ciudadanía, quien toma las citas de su manifiesto (no publicada), realizada por Armajani para la exposición Siah Armajani, Fundación César Manrique, junio-septiembre 2000.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ Marc, el viajero subterráneo Metro. 1998. Barcelona: Editorial Gedisa ISBN: 9788474326734
- COIMBRA M. “Arte No Metropolitano do Lisboa”. Universidad del Barcelona. 2007

- FERNÁNDEZ Blanca. “Nuevos lugares de intención: intervenciones artísticas en el espacio urbano como una de las salidas a los circuitos convencionales: Estados Unidos 1965-1995.”, Universidad Complutense de Madrid, España 2004.

- GALOFARO, Luca. Artscares. El arte como aproximación al paisaje contemporáneo. Series Land&ScapeSeries. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003. ISBN 8425218438

- GALLINAL, Ana. La espacialidad Humana y la escultura. (SIGLO XX) BELLAS ARTES, 6; abril 2008, pp. 159-174. Extraído el 10 de julio del 2014 des-

de <http://publica.webs.ull.es/upload/REV%20BELLAS%20ARTES/6%20-%202008/09%20Gallinal.pdf>

• GOMEZ, Fernando. "Arte, ciudad y ciudadanía". Revista digital @waterfront, Marzo 2004. p 36-51 ISBN 113-7365

• LANGE V. Carlos "Espacio público, Movilidad sujetos urbanos". Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile. 2004

• MADERUELO, Javier. La pérdida del Pedestal. Madrid: Circulo de Bellas Artes, 1992 105 pp. ISBN 84-7774802-0

• MADERUELO, Javier. El paisaje: Génesis de un concepto. Madrid: Abada Editores SL, 2005. 331 pp Serie Ha del Arte y de la Arquitectura. ISBN 8496258594.

• RAMONEDA, J. La reconquista de Europa. Espacio público 1980-1999. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Institut d'Edicions. Diputació de Barcelona 1999, 197 pp. ISBN 8477946159

• REMESAR, Antoni. Arte contra el pueblo: los retos del arte público en el siglo XXI Barcelona: Cr Polis -Universitat de Barcelona, 1999. extraído el 28 de septiembre del 2013 desde <http://www.ub.es/escult/1.htm>

• REMESAR, Antoni. "Waterfronts, arte pública e ciudadanía" en: BRANDÃO Pedro Remesar A. (editores) O espaço público e a interdisciplinariedade, Lisboa: Gallinal, Volumen No 6, 2000 pp. 159-176. ISBN 9729445117

• STRÖM, Marianne. Metro-Art et Metro-poles Paris: ACR Édition, 1994. 239pp ISBN 2867700655.