



Arte, Individuo y Sociedad

ISSN: 1131-5598

ais@ucm.es

Universidad Complutense de Madrid
España

Vielma-Cabruja, Jose I.

La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana

Arte, Individuo y Sociedad, vol. 27, núm. 1, 2015, pp. 133-149

Universidad Complutense de Madrid

Madrid, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513551296008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana

The photography and the motion landscape in the urban expressway

JOSÉ I. VIELMA-CABRUJA
Departamento de arquitectura. Universidad de Chile.
jvielma@uchilefau.cl

Recibido: 24 de febrero de 2014
Aprobado: 27 de mayo de 2014

Resumen

Se discute y formula una propuesta de representación fotográfica bajo la denominación de *imagen-movimiento*, para registrar la experiencia visual del recorrido a través de las autopistas urbanas. Esta consiste en realizar tomas fotográficas con exposiciones de larga duración mientras se recorre la vía. Con ello se obtiene una *panorámica temporal* que incluye los signos ambientales y los espacios propios de los recorridos involucrados. Esta propuesta responde a las limitaciones de la representación de la experiencia visual de las vías rápidas, si se les entiende como estructuras de origen instrumental, donde la experiencia resultante proviene del movimiento a alta velocidad por el territorio, y que en casi todos los casos excluyen en su planteamiento toda formulación estética o de integración territorial. En este sentido, aunque dichas estructuras pueden ser una oportunidad para percibir, construir y colonizar el paisaje urbano, la ausencia de una representación adecuada de su fenómeno ocasiona una dificultad de comprensión y transformación. En este sentido, lo propuesto apuesta como una opción de representación desde la fotografía, asumiendo que en ella existen tradiciones propias en el uso de las exposiciones prolongadas, en la representación de lo móvil, y de la atención visual múltiple, dividida o debilitada.

Palabras clave: autopistas urbanas, fotografía urbana, paisaje urbano, fotografía del movimiento.

Vielma-Cabruja, J. I. (2015): La fotografía y el paisaje del movimiento en la autopista urbana. *Arte, Individuo y Sociedad*, 27(1) 133-149

Abstract

A new kind of photographic representation, called *movement-image* is proposed and discussed to record the visual experience of the journey through urban highways. It consists of performing long exposure photographic shots while the track is traversed, thus registering a *time-panorama* which includes landscape signs and inner spaces of the ways involved. This proposal is linked to the limitations of representing these expressways, if they are understood as structures of instrumental origin, where the resulting experience comes from moving at high speed through the territory. In almost all cases the aesthetic approach or urban integration with the city and landscape are excluded. In this sense, although such structures may be an opportunity to collect, build and colonize the urban landscape, the lack of adequate representation of the phenomenon causes a difficulty in its understanding and transformation. The options for representation using photography is assumed, knowing its own particular tradition in the use of long exposures, for the expression of the mobile, and the multiple visual attention, divided or weakened.

Keywords: urban expressways, urban photography, urban landscape, motion photography.

Sumario: 1. Proyecto y experiencia en la autopista, 2. Hacia la fotografía, 3. Más acá del paisaje, 4. Fotografía no instantánea, 5. Atención, 6. Imagen-movimiento, 7. Conclusiones. Referencias.

1. Proyecto y experiencia en la autopista

A pesar de que ya desde su origen e inserción en la ciudad, las autopistas han sido valoradas de manera negativa por sus externalidades ambientales y su inserción urbana forzada, también ha sido frecuente un tipo de estudio que reconoce en ellas una oportunidad de experiencia estética asociada a la percepción y conocimiento de la ciudad que permiten, a los espacios que construyen, y al paisaje que posibilitan (Appleyard, Myer, y Lynch, 1964; Halprin, 1966). Si se desarrollara por medio de proyectos intencionados estéticamente y optando por un mayor reconocimiento o construcción de este paisaje relevante, la vía rápida podría comprenderse no sólo como un potente espacio arquitectónico a gran escala, sino como punto de partida de proyectos urbanos más integrales, o como un dispositivo de observación del entorno que contribuya a colonizar visualmente el territorio y construir imágenes urbanas potentes.

La experiencia perceptual desde la autopista se asocia al movimiento rápido y uniforme a través del territorio, posibilitado por la precisa geometría de su trayecto, asociado siempre a un entorno preexistente y expectante, sujeto a ser visto desde el vehículo (Boaga, 1972). Por lo tanto, la apreciación estética que se puede tener no se da desde la belleza de la obra de ingeniería como objeto de contemplación. Más bien, la autopista en su conjunción con los hechos geográficos y edificados, se presenta como un espacio sujeto a la percepción móvil, donde además se instauran modos de vida y hechos culturales relevantes (Koshar, 2008; Merriman, 2004). La experiencia que allí se da, incluye las claves estéticas del paisaje, pero también significados y modos de vida característicos, tal como ya lo describía Reyner Banham al narrar su experiencia habitando Los Angeles, donde según su crónica, las vías y los enormes enlaces permitían inéditas derivas por el territorio, y se convertían en nuevos espacios para el ejercicio de lo público (Banham, 1971).

La experiencia visual que se tiene del territorio y la ciudad en el tránsito por la autopista está determinada por la trayectoria de la vía, que se denomina técnicamente alineamiento vial. En los modos actuales de planificación y proyecto vial, el alineamiento, y las decisiones acerca de por dónde se traza la vía, cómo se articula con el territorio y qué se percibe desde ella, responden a condiciones meramente instrumentales, generalmente traducibles en índices cuantitativos: las necesidades de transportar flujos de tránsito determinados, o de producir intercambio con sectores urbanos específicos, el costo del terreno, de su acondicionamiento y de las obras necesarias para el corredor, la geometría vial que debe responder a las características físicas y de performance de los vehículos que se moverán a determinadas velocidades, y a las distancias de visibilidad entre los vehículos y hacia objetos fijos, entre otras. En este sentido, y especialmente en los entornos urbanos en procesos de expansión o transformación, los proyectos de vías rápidas no son el producto de una formulación intencional de experiencia que considere la percepción del paisaje durante la

conducción. Dado esto, la experiencia visual y el paisaje que se construye de la vía puede describirse más como una experiencia accidental que como un planteamiento urbano intencional en términos estéticos, de proposición o de reconocimiento de paisaje (Vielma, 2010).

Estas experiencias estéticas posibles se dan entonces en medio de una paradoja. Aunque las autopistas se presentan como artefactos, es decir, son hechos humanos edificados intencionalmente, la experiencia estética del espacio y del territorio que se presenta en ella es un hecho fortuito. Desde una perspectiva estética y de valoración de los hechos plásticos o significativos que puedan darse, el paisaje que permiten descubrir o que construyen en sí mismas, se presenta como una obra sin autor, como un hecho sin representación previa. Aunque la vía es el producto de un proyecto muy sofisticado, su experiencia no ha sido previamente pensada.

Lo anterior se refuerza aún más si se observa con detalle como el proyecto vial, y especialmente la geometría del alineamiento, no sólo controlan el movimiento del vehículo para hacerlo estable y seguro, sino que pretenden también controlar la percepción visual del conductor. Esto, aunque razonable por motivos de seguridad, se expresa en un entorno que utiliza recursos geométricos y gráficos –forma del alineamiento vial y de las estructuras de contención y soporte, dimensiones de lo construido, demarcación contrastante, señalética regularizada y precisa, entre otros– con el fin de mantener la atención visual en el camino, y permitir la percepción de su superficie, de los objetos que lo ocupan, y de las señales de navegación y restricción, como si éstos fueran los únicos hechos relevantes a ser vistos. En la autopista la visibilidad instrumental pretende sustituir la posibilidad de percibir, conocer y orientarse en el territorio por medio de sus signos. Si bien es cierto que toda pérdida de atención visual es riesgosa para la seguridad en la vía (Tejero Gimeno, Pastor Cerezuela, y Crespo, 2004), también se ha demostrado que la atención visual es un proceso dinámico y complejo, no sólo serial, sino paralelo, que opera bajo gradaciones y no por negación o posibilidad absolutas de percepción, y en ella participan tanto la fijación de objetos como la percepción de un campo visual periférico (Carr y Schissler, 1969; Wolfe, Kluender, y Levi, 2006).

La atención es un recurso más del diseño vial, y también se ha reconocido la necesidad de que el diseño vial considere una dialéctica entre atención y desatención por medio de reconocer vistas y estímulos del entorno capaces de contrastar con la monotonía de la vía. Si no hay complejidad en el campo visual el paisaje vial indiferenciado se hace peligroso, por lo que se insiste en integrar intencionalmente los signos urbanos y territoriales a la percepción desde la vía (Hornbeck y Harvard University, 1968). En este sentido, y como confirmación de la posibilidad de coexistencia entre una vía segura y un paisaje estéticamente relevante, ya en 1969 Carr y Schissler (Ibíd.), demostraron empíricamente por medio del estudio del movimiento y la atención ocular, que al menos un 50% del tiempo de percepción al conducir se utiliza en la percepción visual de aspectos no asociados con la conducción ni propios del camino.

2. Hacia la fotografía

Según lo expuesto, la relación entre proyecto y experiencia en las autopistas urbanas y la intensidad perceptual de su paso por la ciudad están aún expectantes de estrategias de representación acordes con lo presente. No se quiere decir con esto que las representaciones estéticas no hayan abordado el tema, en un campo donde la fotografía y el cine, en sus aproximaciones más empáticas con lo urbano, han explorado notablemente temáticas de registro e interpretación. Sin embargo, la condición medular de la experiencia presente, lo imbricado del movimiento en relación a lo visual, desde el punto de vista del espectador, puede ser aún objeto de exploración estética.

En el caso de la fotografía, en *The View from the Road* (1964), obra clave en el análisis, representación y proyecto de las vías rápidas en entornos urbanos, sus autores reconocen que aunque la foto fija se ha venido usando regularmente para registrar instantes y secuencias espaciales de interés, se comprende que es limitada en la representación de dicha experiencia. Esto, por su condición estática y panorámica, en donde quedan registrados todos los elementos presentes en un momento dado en el campo visual. Esta dificultad o imposibilidad debe comprenderse en relación a como Dubois (1983) describe al acto fotográfico –la toma de la foto– como un corte en el tiempo y en el espacio, que interrumpe la extensión del espacio y la duración del tiempo. Como si la fotografía no pudiera ser nunca el recuerdo de una carrera, de un movimiento o un tránsito, sino tan sólo el recuerdo de una detención. Por tanto, la fotografía instantánea implicará siempre la anulación de la cualidad esencialmente móvil del recorrido por la vía rápida. Una movilidad que es la del automóvil y su conductor, pero a la que se suma la cambiante atención visual en este campo móvil, donde lo dejado atrás ya no puede ser visto.

Las imágenes instantáneas de la autopista suelen sobreestimar lo visto y no son capaces de jerarquizarlo según la influencia del movimiento, la persistencia del objeto en el tiempo de recorrido, y la atención visual. La percepción en el acto de conducir, está muy condicionada por el movimiento rápido y encuadrado del campo visual, y está regida por la atención como selección subjetiva de lo visto en función de la jerarquización funcional de la visión. La imagen fotográfica de la ciudad, cuando se toma desde puntos de vista donde el observador está detenido, puede representar una experiencia posible cuando quien mira pudo advertir todas y cada una de las partes registradas, cuando tuvo tiempo de atender a objetos y detalles. Son formas de mirar radicalmente distintas, y el uso de la fotografía para representar dicha experiencia debe atender a dicha diferencia.

A pesar de esta aparente limitación, hay algunos aspectos y formas de trabajo de lo fotográfico que vale la pena discutir si se mantiene la posibilidad de utilizar a este medio para profundizar la representación de la experiencia del tránsito por la vía rápida. Especialmente cuando la fotografía se aproxima al paisaje urbano contemporáneo, o cuando se comprende como una imagen “no instantánea”.

3. Más acá del paisaje

La temática de lo ordinario, de lo banal, y las repeticiones y series de paisajes en apariencia cualesquiera, se extendieron en la práctica fotográfica estadounidense, así como en estudios culturales en las décadas de 1960 y 1970, emergiendo una suerte de interés en el tour fotográfico por lo caminos interiores del país, o por los espacios despreciados por la cultura oficial del monumento o la ciudad histórica. Es el caso del grupo de fotógrafos agrupados en la exposición *New Topographics*, de 1975 (AA. VV., 2010), así como el trabajo de Venturi et al. en *Learning from Las Vegas* (1972-1977), o los registros de la banalidad urbana de los años sesenta en California, de Edward Ruscha (Rowell, 2006). Las vías rápidas han sido observadas también con frecuencia desde esa mirada de doble código, donde se denuncia su efecto pernicioso, especialmente en el momento de denunciar su contraste de escala o rol urbano con la ciudad existente, la destrucción que suelen hacer de los entornos, o el desorden visual que pueden acumular, pero se reconoce también su potencia espacial y urbana. Esto se aprecia en el trabajo que Lawrence Halprin realiza en su libro *Freeways*, donde aparte de denunciar la problemática de la vía inserta sin cuidado en entornos valiosos, explora también las oportunidades presentes y una serie de alternativas proyectuales. En estos casos, aunque la representación fotográfica tiende a denunciar lo visto, también puede ser leída como un reconocimiento de valores espaciales, compositivos o hasta de paisajes que se dan en estos tensos encuentros.

Lo anterior forma parte de una tradición fotográfica que reconoce en lo ordinario y lo banal una fuente de construcción de experiencia. En la actualidad el objeto de la fotografía del paisaje se ha desplazado, de la naturaleza virgen o protegida, hacia la huella del hombre en el territorio. Para Joan Fontcuberta, la fotografía clásica del paisaje trabajaba por medio del máximo alejamiento posible de la cámara, y del formato panorámico, “para ganar ángulo de visión y llenar así el encuadre con el máximo de maravillas de lo presente...” La visión panorámica que incluía mucho, sustituía al movimiento natural del ojo, o incluso del observador, que iba registrando secuencialmente cada parte. Ya no trascienden las miradas oficiales, y junto con las miradas intimistas y cotidianas, se expande una nueva sensibilidad fotográfica sobre el paisaje urbano que se ancla a lo aséptico y sin estilo. Es una suerte de fotografía “automática” de lo que está allí, una fotocopia de lo visto, y esto se complementa al quedar en evidencia que lo captado ni siquiera es clave para develar la organización de la nueva ciudad. Lo en apariencia irrelevante se confirma como tal, y el aparente documentalismo no reconstruye una historia relevante o una forma clara y legible de la ciudad documentada (AA.VV., 2009; Fontcuberta, 1998).

Fontcuberta reconoce esta sensibilidad en las fotografías de Jordi Bernardó, cuyas series reconstruyen cuadernos de viaje con los restos más desafortunados de la ciudad y su paisaje. En su realismo escenográfico se denota la fragilidad de la relación entre el objeto y su representación —en cierto modo, el objeto parece desmerecerla—. Las tomas se ensamblan rememorando la fotografía clásica del paisaje: panorámica, frontalidad, uso de objetivos gran angulares, corrección del paralaje, etc. Sin embargo, su diferencia fundamental es la intención de desjerarquizar completamente lo visto por medio de la inserción en la escena general de muchos objetos y detalles dispersos, autónomos, dinámicos. La dispersión de objetos y temas hace posible la atención

múltiple y serial, lo que se evidencia en la medida que al observarse estas fotografías, se dificulta detener la mirada, y esta recorre incesantemente el cuadro sin el auxilio de las líneas de tensión y movimiento que construyen el motivo pintoresco.

Si Bernardó presenta todavía una visión urbana que conjuga lo divertido y lo terrible de este paisaje, una visión más radical la propone Gabriele Basilico. Su trabajo se interesa a la vez por los planos, ángulos y volúmenes que caracteriza a lo edificado, pero casi siempre fuera de la arquitectura oficial. Basilico se interesa también por la presencia de los objetos estéticamente irrelevantes, aunque necesarios instrumentalmente, que están en la ciudad: la señalética, los carteles, las líneas de demarcación y los pasos de cebra sobre el asfalto, el poste de iluminación, los tendidos eléctricos y cables de alimentación de tranvías. Su fotografía muestra la fealdad urbana, que se construye por la superposición de lo anodino y sin intención, lo envejecido sin nobleza, con el conjunto de piezas y marcas que permiten una mínima operación de la ciudad, o de edificios claramente sin valor o trascendencia. Sin embargo, reconoce esta mirada como una mirada reconciliatoria con un paisaje que se ha desplazado más allá, que es otro. Así, el motivo irrelevante es fotografiado de manera sorprendente, captando todo el detalle que resalta de la selección de iluminaciones ambientales dramáticas o posicionando el encuadre en las condiciones clásicas de la fotografía arquitectónica o urbana, como si quisiera reconciliarse con lo más despreciable del paisaje urbano, produciéndose una tensión aún más dolorosa ante lo percibido [Fig. 1].



Figura 1. Gabriele Basilico, Valencia.

Las minucias e insignificancias urbanas representadas por estos autores expresan una tensión producida por el registro de lo irrelevante, pero más importante aún para el caso que se estudia, evidencian la presencia en la ciudad actual de un nuevo paisaje expectante de representación. No es el paisaje urbano proveniente del proyecto ordenado por la geometría y jerarquía clásicas, ni determinado por la presencia del monumento, o legitimado en significados colectivos y trascendentes. Es más bien un paisaje también accidental. Un paisaje no proyectado ni representado previamente, sino recurrentemente obscuro, externo a lo pensado.

4. Fotografía no instantánea

Definida convencionalmente, la fotografía se construye en un acto que registra un instante, un corte del tiempo y el espacio (Dubois, 1983). Allí la idea de movimiento es sugerida por medio de la composición o de la representación a través de signos. Para la representación de la experiencia de la autopista, se ha recurrido con frecuencia a la fotografía instantánea, produciendo imágenes donde el movimiento ha sido congelado para dar cuenta de un instante visual específico en la vía, representándose experiencias directas captadas en el tránsito. Como se discutió, aquí la percepción móvil desde el vehículo no es fielmente registrada, sino sólo insinuada por la sucesión de imágenes. Las secuencias fotográficas ayudan a comprender la secuencia espacial, sin comunicar directamente la experiencia del movimiento. Quizás por ello se recurrió en *The View from the Road* a convertir la esquina inferior del libro en un improvisado *flipbook* con una secuencia de croquis que al deslizarse por medio de los dedos permitía percibir en movimiento aparente, por una parte el estado inicial de la vía, y por otra la contrapropuesta de diseño para la Central Artery de Boston.

Esta limitación de la fotografía instantánea tiene que ver con el reconocimiento de Bergson acerca de que lo móvil no es representable a través de la sumatoria de cortes inmóviles o momentos estáticos seriales o privilegiados, porque siempre el movimiento persistirá irrepresentable entre cualesquiera dos de esos instantes (Deleuze, 1983, pp. 13-14). Aunque Bergson tampoco considera al cine como expresión de dicha experiencia, Gilles Deleuze insiste en que lo cinematográfico no es un conjunto de imágenes a las que se ha añadido movimiento, sino que en su relación con la percepción, es de hecho un fragmento móvil de ella: un corte móvil, lo que designa como una *imagen-movimiento* (Ibíd., 15). Esta *imagen-movimiento* sería una expresión visual de lo que el mismo Bergson define como duración (*durée*), que es la cualidad definitoria del tiempo en la percepción, donde lo que importa no es el desplazamiento de los cuerpos en el espacio, sino el tiempo perceptual como cualidad básica de dicha percepción. El movimiento no es sólo ni mayormente un espacio recorrido, sino que es sobre todo, una fracción de tiempo donde ocurre un devenir. Los objetos no se desplazan de un punto a otro, sino que devienen –se transforman–, registrándose una percepción continua de dicho fenómeno que es un fragmento cualificado de la duración.

Dado esto, la fotografía, que se asocia convencionalmente con su posibilidad de producir imágenes de un instante, estaría imposibilitada de representar el movimiento en la medida que congela en una pretendida instantaneidad una percepción espacial

que es duradera. Sin embargo, suele omitirse que cualquier instante fotografiado tiene una duración en el tiempo, dado que el obturador de la cámara está abierto siempre por un lapso de tiempo, por corto que este sea. Esto se ha hecho imperceptible por los avances técnicos en el área. Por ejemplo, los primeros daguerrotipos requerían exposiciones de varios minutos para registrar la escena. La “imagen latente”, el perfeccionamiento de las películas instantáneas con tiempos de exposición muy bajos, y los obturadores mecánicos rápidos, permitieron luego el desarrollo de la fotografía como hoy se conoce, congelando en apariencia el movimiento (Newhall, 1982). Sin embargo, la reacción inicial a la posibilidad de congelar el movimiento por el medio fotográfico era mixta. Por una parte, eran frecuentes críticas como esta de Pennel de 1891, citada por Newhall (Ibíd.) a partir de la prensa de la época: “si se fotografía un objeto en movimiento, toda sensación de ese movimiento se pierde y el objeto queda quieto”, refiriéndose a la representación de una rueda en movimiento que había salido “petrificada”, representada en todo detalle. Allí toda la percepción de la acción había desaparecido, aunque se hacían visible cosas “que nunca han sido vistas pero que existen en la realidad”. Quedaba claro que fotografiar lo móvil se confrontaba con lo que intuitivamente se comprendía por la percepción, inaugurándose una tensión aún presente entre la posibilidad de congelar lo móvil, versus representar de manera fiel el movimiento.

A partir de aquí la fotografía pudo desarrollar distintas formas de expresión y análisis de lo móvil. En 1877 Eadweard Muybridge demostró, por medio de fotografías instantáneas sincronizadas mecánicamente y obturando a 1/2000 de segundo, que el galope del caballo incluía un instante en el cual las cuatro patas se separaban del suelo. A partir de allí el uso de la instantaneidad fotográfica sirvió para un análisis detallado del movimiento a partir de su subdivisión en “instantes privilegiados”, por medio del desarrollo de la cronofotografía y su aplicación a los seres vivos. Las posibilidades incluían la secuencia de fotografías que congelaban distintas posiciones de un movimiento, o la superposición en una sola exposición de distintas instantáneas, creando una imagen compuesta, como el caso de las cronofotografías posibilitadas por la iluminación estroboscópica de Jules Marey.

La fotografía influyó e inspiró rápidamente el arte de las vanguardias, y se convirtió en si misma en un medio importante de exploración y representación. Marcel Duchamp reconoce la influencia de Marey en la realización de *Desnudo Bajando la Escalera* (1912). Por otra parte, Anton Giulio Bragaglia consideraba que representaciones de ese tipo mostraban al movimiento como saltos bruscos, de manera inadecuada. Se opuso a ello iniciando el fotodinamismo futurista, que operaba por medio de prolongadas exposiciones a cuerpos móviles, donde se registraba en el fotograma las huellas dejadas por los objetos. Según lo planteaba su autor, lo resultante se relaciona más con la experiencia cotidiana del movimiento, donde a partir de cierta velocidad, es imposible atender al objeto con la mirada y percibir sus posiciones intermedias. Si el objeto y el instrumento perceptual no se detienen, es imposible la legibilidad perceptual de la forma, registrándose tan sólo las huellas del recorrido de los cuerpos en el espacio. El resultado son fotografías de alguna manera desconcertantes, donde su ausencia de finalidad científica reforzaba la idea de que la percepción de la realidad móvil era un espejismo compuesto de objetos que tan sólo se recordaban por cómo eran cuando estaban detenidos.

Esta comprensión de que la duración del acto fotográfico es distinta a cero, y de que el corte espacio-temporal puede contener más que un instante, es lo contenido radicalmente en el trabajo de Hiroshi Sugimoto en su serie *Theaters*. Allí lleva al extremo el reconocimiento de que la toma fotográfica tiene implícita una duración distinta a cero. En esta serie Sugimoto instaló su cámara al fondo de famosas salas de cine, apuntando a la pantalla, abriendo el obturador al inicio del filme y cerrándolo al concluir, captando en una sola toma fotográfica la duración completa de una película cinematográfica. La exposición fotográfica se corresponde a todo el tiempo de proyección de una película cinematográfica. Por la sobreexposición del filme, el centro del fotograma es un rectángulo blanco, el registro sobreexpuesto de la pantalla donde se ha proyectado aquél. Se imposibilita ver nada de lo proyectado en la pantalla, dado que el movimiento se ha acumulado de tal manera sobre el fotograma que anula toda posibilidad de ser representado. Sin embargo, esa misma acumulación lumínica producida por la proyección termina revelando la arquitectura del teatro donde se exhibe la pieza. Fotografiando la pantalla, pero abriendo el cuadro a un tamaño mucho más grande de lo necesario, lo que sale en la foto, es el interior de la sala. Lo antes oscuro y que actuaba como fondo invisible durante la proyección, se ha hecho visible por la luz dirigida a la pantalla. El espacio normalmente fuera de escena —externo a la narración cinematográfica—, la arquitectura del teatro como estructura que soporta la proyección, se revela como un reverso no visto, normalmente oculto para privilegiar a la representación principal [Fig. 2].



Figura 2. Horoshi Sugimoto. El Capitán, Hollywood, 1993, de la serie *Theaters*.

5. Atención

En *Pearlblossom Hwy. 11-18th April 1986 No. 2* (1986) David Hockney crea un inmenso collage de 198 x 282 cms. donde reúne varios de los temas que lo fotográfico puede aportar como interpretación del paisaje de la vía y su relación con la atención visual. La obra se produce luego de un proceso de nueve días donde Hockney se instala con su equipo a fotografiar lo mismo, registrando en cerca de 3.000 tomas los distintos objetos visibles en una encrucijada de caminos en el desierto de Mojave, California. El objetivo del autor es reconstruir la experiencia de tres días de camino, tanto conduciendo como de pasajero. Dado el carácter de crónica y la relación con la movilidad implícita, Hockney no reensambla la imagen ajustándose a la percepción desde un punto de vista fijo o real, buscando una correspondencia geométrica con la perspectiva pictórica. Más bien reconstruye la percepción de lo visto a través de poner atención –sobre todo– en elementos en apariencia irrelevantes, pero que constituyen por su acumulación y repetición, en la experiencia propia de una autopista suburbana. Los objetos no son registrados desde un punto fijo y distante, sino acercándose a ellos, atendiendo a cada uno desde una perspectiva frontal, y reconstruyendo después una totalidad por la acumulación de estas pequeñas miradas. Este trabajo debe entenderse más como una imagen fija que paradójicamente reconstruye, y se construye a si misma, a partir de las operaciones del ojo móvil viendo el camino. En él Hockney explora el principio de que la perspectiva con puntos de fuga en el infinito es una idea obsoleta acerca de la percepción visual, y deja de operar apenas se toma conciencia de que el cuerpo y el ojo están constantemente en movimiento atendiendo infinitos detalles, facetas y aspectos de los cuerpos [Fig. 3].



Figura 3. David Hockney, *Pearlblossom Hwy. 11-18th April*, 1986.

En la obra –si se compara con la locación original– quedan en evidencia una serie de distorsiones, énfasis y traslaciones intencionales. El camino se percibe más estrecho de lo que es y se disuelve entre los bordes de arena laterales, fuertemente afectados por pisadas y la presencia de desechos. La línea divisoria de la vía se reconstruye por la suma de muchas fotos de la línea tomadas desde cerca. Destaca la recomposición de la ubicación, escala y perspectiva de muchos objetos y señales que fueron fotografiados desde distintos ángulos, fragmentariamente o en distintas direcciones fuera de la visión del camino. Se insertan señales ausentes, se ajusta su distancia para hacerlas colapsar una tras otra, y se resalta la vegetación desértica, que se comprende más como otro sistema de marcas en el camino. El punto de vista se eleva artificialmente casi por encima de las señales para ajustarse a la perspectiva deformada por la señal de *stop ahead* pintada en el pavimento, la cual Hockney fotografió por partes y desde arriba, fuera de la visión prevista en escorzo. Y para terminar de debilitar el dominio del camino sobre la perspectiva, se omite la repetición de elementos como el poste telegráfico, que aunque se muestran dos, estos se ubican al fondo, mientras en el espacio real forman un borde lateral continuo. La condición escópica y panorámica original del camino ha sido aquí transformada por Hockney en un diálogo de fragmentos de atención sobre distintos objetos encontrados. La atención se ha concentrado en las pequeñas irrelevancias y minucias del camino, como signos o desechos, que paradójicamente al sumarse, conforman un paisaje cotidiano. El camino se debilita y, en algún modo el paisaje del desierto y el que se conforma por las señales y demarcaciones se imponen por encima de la cinta de asfalto (J. Paul Getty Museum, 2008; Melia y Luckhardt, 2007).

El paisaje que resulta de este enorme collage pretende legitimarse por la objetividad del método: es la suma de todo lo visto. Sin embargo, se evidencia una incomodidad, cuando lo fotografiado no es una fiel reproducción de la realidad, no es una representación certera del campo visual. Este tipo de atención se presenta como típico de la ciudad contemporánea, donde la legibilidad ya no al corresponde al monumento o al espacio icónico y preciso, como objetos singulares y reconocibles. El trabajo de Hockney reelabora el tema de la atención múltiple al dedicarse a fotografiar frenéticamente una única vista, un lugar en apariencia irrelevante donde intenta reconstruir una idea propia del espacio percibido a través de la coexistencia de distintos momentos de atención visual.

6. Imagen-movimiento

La representación de la experiencia del movimiento en correspondencia a una duración específica y concreta aparece como oportunidad para el caso de las autopistas urbanas. En los ejemplos discutidos concurren también las ideas del viaje, como desplazamiento físico, y de la crónica, como desplazamiento anímico que privilegia un registro cada vez más subjetivo acerca de lo visto, y de la visión panorámica en apariencia objetiva donde se registra tan sólo lo visto, donde la fotografía en su aparente objetividad se limita a captar lo que tan sólo está allí. Por otra parte destacan las oportunidades de la fotografía comprendida más allá de la exposición instantánea

y su posibilidad de representar lo móvil perceptualmente, y de incorporar el tema de la atención como clave en la percepción y representación del espacio vial.

En este contexto se desarrolló entre 2008 y 2010 una técnica de representación fotográfica que buscaba registrar la experiencia del campo visual móvil al recorrer la autopista. Se produjo una técnica específica de imagen fotográfica que por su capacidad de registrar una duración del campo visual, se le dio el mismo nombre con el que Gilles Deleuze describe al plano filmico: *imagen-movimiento*. Esta imagen es una representación adecuada pero no mimética del movimiento perceptual. Debe aclararse que esto se hace aún a conciencia de que estas imágenes fotográficas, al ser fijas, para nada se asemejan al plano cinematográfico. Sin embargo, tienen la cualidad referida por Deleuze de registrar el campo visual móvil entre dos instantes, la *durée* referida por Bergson. Dicho de otro modo, esta *imagen-movimiento* sería una representación fija de un corte móvil.

Si la imagen instantánea fotográfica se caracteriza por producir una representación aparentemente inmóvil, normalmente con velocidades de obturación altas –entre 1/2000 y 1/30 segundos–, la *imagen-movimiento* se produce en muy bajas velocidades de obturación, con duraciones que en este caso van desde segundo y medio hasta los siete minutos. Con la cámara fija en el vehículo, ocupando un espacio análogo al del ojo del conductor o el pasajero, mientras éste se mueve por la trayectoria vial a la velocidad prevista, se registra una exposición del espacio recorrido. Mientras más larga la duración de la obturación, mayor es la trayectoria recorrida y el territorio incluido en este particular registro. Se puede tener una idea del espacio percibido en el recorrido al constatar que un vehículo circulando a 80 km/h recorre casi 30 mts. en un segundo, por lo que en un lapso exposición como ese el espacio recorrido y el potencial de registro son enormes. Lo que queda expuesto en la película o el sensor digital es una suma de todo lo visto durante el tiempo de apertura del obturador: un registro de la variación del campo visual en este período, el movimiento de los objetos y del paisaje percibido [Fig. 4].



Figura 4. Imágenes-movimiento de la Avenida Boyacá y la Autopista Francisco Fajardo en Caracas. Dos vías expresas interconectadas que cruzan la ciudad de este a oeste. La primera en la falda de la montaña que limita la ciudad al norte, la segunda siguiendo el cauce del río que cruza el valle. Exposiciones de 5 y 25 segundos respectivamente. Fotografías de José Ignacio Vielma, 2008.

En la *imagen-movimiento* el registro es sensible a la persistencia o fugacidad de lo presente en el camino. La vía y sus defensas y demarcaciones laterales, así como el cielo permanecen prácticamente en todo el registro. Los bordes inmediatos a la vía terminan expresándose como la suma de todas las condiciones presentes, por lo que su registro será más o menos preciso según sean más o menos homogéneos en el trayecto expuesto. Los objetos cercanos aparecerán muy fugazmente o no aparecerán para nada. Los objetos móviles, si se desplazan a velocidades cercanas al vehículo que realiza la toma, pueden aparecer registrados con cierto detalle, como puede ser el caso de otros automóviles que acompañan el recorrido. En general, todo lo muy fugaz o poco persistente es borrado por su corta presencia en la exposición, o se expresa como condiciones que pasan levemente a través de la fotografía dejando estelas de distinta intensidad según su participación relativa en la duración de la toma.

Esta representación es bastante sensible a los distintos tiempos de exposición utilizados. Mientras que los más largos permiten captar y por tanto atender a las características ambientales persistentes en largos tramos –color del paisaje, persistencia de hechos geográficos muy grandes y lejanos, condición meteorológica general-, a medida que se acorta el tiempo de exposición la imagen empieza a revelar objetos

y detalles más particulares: edificaciones, avisos, pasos bajo nivel, demarcación y señalética. Sin embargo, la discernibilidad de estos objetos será siempre relativa al tiempo de exposición, y generalmente los detalles menores no serán perceptibles, los textos permanecerán ilegibles, etc. En obturaciones cortas –entre 1,5 y 5 segundos– el resultado es similar a una imagen fija, se da una idea de espacio concreta de una localización particular en la vía, sólo que es imposible discernir el detalle de los objetos presentes.

La *imagen-movimiento* suma distintas situaciones para recrear una síntesis de la percepción visual del ambiente en un determinado tramo. En ella se representa un recorrido desatento por un trayecto del cual puede definirse su longitud y duración, y se produce una representación más acorde con el tipo de atención parcial presente en el recorrido, dado que elimina el detalle asociado a la fotografía instantánea, produciendo una imagen que reproduce características generales del tránsito por las vías rápidas. En ella se construye una representación kinestética, en la medida que transmite una potente idea de movimiento, a la vez que opera como una síntesis de lo más relevante en un trayecto dado, de lo que probablemente sólo lo más persistente y lo más general podrá ser atendido [Fig. 5].

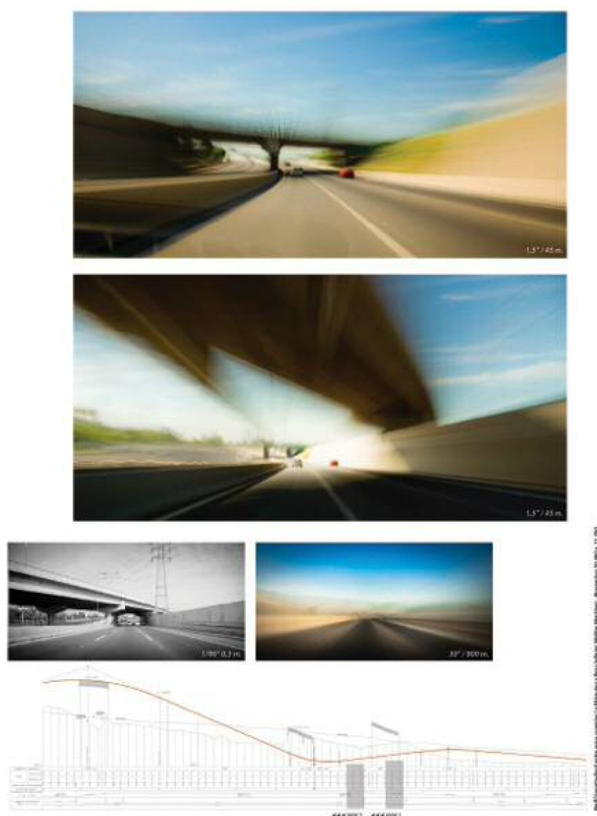


Figura 5. Uso de la imagen-movimiento para la representación de un trayecto por un paso bajo nivel en la Autopista Costanera Norte en Santiago de Chile . Arriba: dos imágenes con exposición de 1,5''

tomadas al pasar el primer puente. Medio: una imagen-movimiento de la aproximación a dicho paso con una exposición de 30", equivalentes a un recorrido de 900 m. y una imagen fija localizada en esa aproximación. Abajo: perfil longitudinal de dicho sector proveniente del proyecto vial, indicando la localización de los recorridos de las dos primeras imágenes. Fotografías José Ignacio Vielma 2010.

Como se exploró, *la imagen-movimiento* puede producirse de manera que trayectos largos pueden contener a su vez la posibilidad de trayectos más cortos dentro de ellos. Como en un juego de muñecas rusas, un trayecto registrado con una imagen de varios minutos de duración, puede a su vez volverse a registrar en tránsitos de uno o pocos minutos, y luego en otros de algunos segundos, y así sucesivamente. Se construye un conjunto analítico de imágenes donde la imagen urbana y de paisaje desde la vía va ganando definición desde el trayecto largo y general, hasta los trayectos más cortos que pueden registrar instantes u objetos particulares. Esto, sin perder la condición de campo visual fugaz que le otorga e movimiento [Fig. 6].

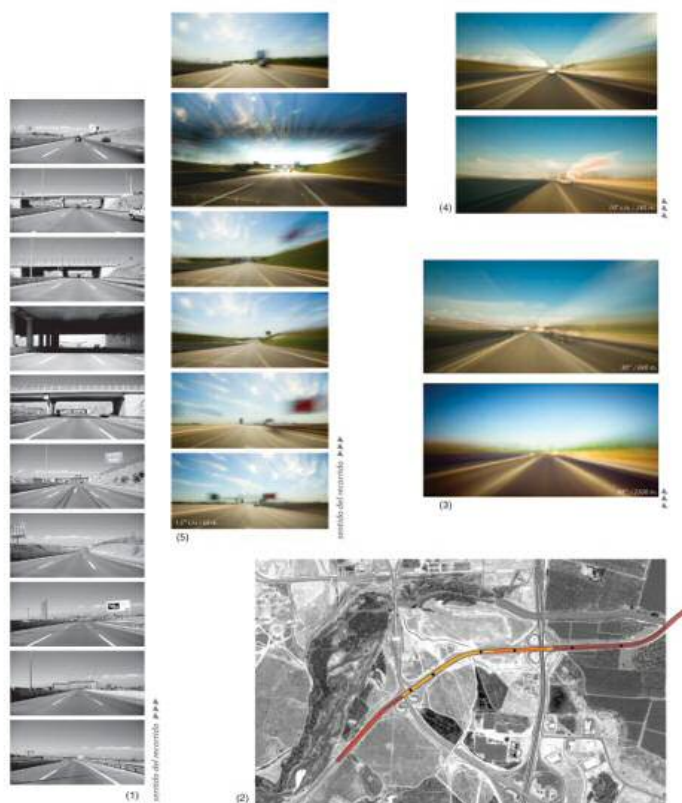


Figura 6. Desarrollo de la imagen-movimiento en la representación de un trayecto de la Autopista Costanera Norte, en Santiago de Chile. (1) Secuencia de imágenes fijas como referencia y comparación con secuencia de imágenes-movimiento (5). (2) Cartografía del tramo representado mostrando la línea de trayecto correspondiente a la exposición de 90" (rojo oscuro), la exposición de 30" (amarillo), las exposiciones de 10" (rojo) y las exposiciones de 1,5" (puntos negros). (3) Exposiciones de 90" y 30". (4) Exposiciones de 10". (5). Exposiciones de 1,5". Fotografías de José Ignacio Vielma, 2009.

7. Conclusiones

La representación contemporánea del paisaje urbano se esmera en mostrar, con una aparente objetividad legitimada en la técnica, una ciudad que se construye por la suma de instantes no privilegiados o decisiones en apariencias no tomadas. Esta mirada puede multiplicar y expandir sus posibilidades de documentación al asumir los recorridos ahora permitidos por las frecuentes redes de autopistas que cruzan el territorio urbano, y la experiencia visual que está implícita en esos recorridos. En este contexto se ha propuesto un nuevo tipo de imagen fotográfica, apropiada para complementar otros tipos de representaciones de la autopista en la ciudad. La larga exposición de la *imagen-movimiento* hace invisible lo que en la imagen fija suele captar la atención: las texturas, objetos y detalles, los textos legibles. A la vez, hace visible y le da jerarquía a las estructuras y órdenes que, aunque subvalorados, colaboran más en la percepción de atención parcial y fragmentada del recorrido por la vía. Líneas difusas, manchas de color que se funden en su paso por el campo visual, cerros y edificios lejanos, vehículos fantasmales o avisos que se agigantan en su paso sobre el vehículo. Estos elementos componen una imagen que puede dar cuenta y ser síntesis de lo visto. Corresponde más a una imagen ambiental general, a un carácter del paisaje, que a un inventario visual detallado.

La *imagen-movimiento* se comprende entonces como una paradójica representación estática del movimiento. En las fotografías propuestas el corte espacio-temporal se sustituye por un tránsito prolongado a voluntad, por un recorrido y una duración. El paisaje emerge de manera privilegiada, sobrepasando lo que el proyecto vial dispone para ser visto. Se rompe el pretendido control de lo instrumental sobre lo perceptual. Esto lo realiza sin embargo, adscribiendo e involucrando aspectos claves del proyecto vial, tal como el recorrido rápido y regular por el alineamiento vial y la percepción a través de un campo visual restringido determinado por éste. También en relación a la atención visual, la *imagen-movimiento* borra el detalle de lo prejuiciosamente calificado de ordinario. Se construye un extraño panorama compuesto de tiempo y no sólo de espacio visual, que incluye mucho de lo visto, pero no por la amplitud del encuadre, sino por registrar acumulativamente lo percibido.

En la autopista la *imagen-movimiento* opera como una hipótesis acerca de cómo se percibe el paisaje desde la vía, y en esa exploración hace emerger imágenes no vistas. Como en el trabajo de Sugimoto, la larga exposición hace invisible lo que normalmente capta la atención, y hace más visibles las estructuras y órdenes que normalmente permanecen velados. En estas tomas el paisaje emerge privilegiado por encima de lo previamente formulado, se manifiesta por primera vez representado. Como ocurre en la obra referida de David Hockney, lo representado no se corresponde a una perspectiva convencional que equipara la visión a la percepción de una caja rectilínea. En la *imagen-movimiento*, la representación es el resultado de la acumulación una mirada que se mueve, transcurre en el tiempo y en el espacio, aunque persiste tan reproducible como la antigua foto impresa sobre papel.

Referencias

- AA.VV. (2009). *Espacios Urbanos: Andreas Gursky, Candida Höfer, Axel Hütte, Thomas Ruff, Thomas Struth*. Buenos Aires: Fundación Proa.
- AA.VV. (2010). *New Topographics*. Rochester: George Eastman House.
- Appleyard, D., Myer, J. R., y Lynch, K. (1964). *The view from the road*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Banham, R. (1971). *Los Angeles: the architecture of four ecologies*. Los Ángeles: University of California Press.
- Boaga, G. (1972). *Diseño de tráfico y forma urbana* (Trad. M. Forasté.). Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- Carr, S., y Schissler, D. (1969). The city as a trip: perceptual selection and memory in the View from the Road. *Environment and behavior*, 1(7), 7-35.
- Deleuze, G. (1983). *La imagen-movimiento: estudios sobre cine*. Buenos Aires: Paidós
- Dubois, P (1983). El acto fotográfico (Trad. G. Baravalle). Barcelona: Paidós
- Fontcuberta, J. (1998). Más lejos, más cerca. En J. Bernardó (Ed.), *Buenas noticias: *leer siempre la letra pequeña*. Barcelona: Actar
- Halprin, L. (1966). *Freeways*. Nueva York: Reinhold.
- Hornbeck, P. L. d., y Harvard University. (1968). *Highway Aesthetics: functional criteria for planning and design*. Cambridge, Mass.: Harvard University - Landscape Architecture Research Office.
- J. Paul Getty Museum. (2008). Pearlblossom Hwy., 11 - 18th April 1986, #2. 2008. Consultado el 29 de abril de 2008. <http://www.getty.edu/art/gettyguide/artObjectDetails?artobj=112574>
- Koshar, R. J. (2008). Driving cultures and the meaning of roads. En C. Mauch y T. Zeller (Eds.), *The world beyond the windshield. Roads and landscapes at the United States and Europe*. Athens, OH.: Ohio University Press
- Melia, P., y Luckhardt, U. (2007). *David Hockney*. Munich: Prestel Verlag.
- Merriman, P. (2004). Driving places: Marc Augé, Non-places and the geographies of England's M1 Motorway. *Theory, Culture and Society*, 21(4/5), 145-167.
- Newhall, B. (1982). *Historia de la fotografía* (Trad. H.A. Present). Barcelona: Gustavo Gili (2002).
- Rowell, M. (2006). *Ed Ruscha, Photographer*. Nueva York: Whitney Museum of American Art.
- Tejero Gimeno, P., Pastor Cerezuela, G., y Crespo, A. (2004). Exploración visual y movimientos oculares en conductores con distinta experiencia: una revisión. *Anales de psicología (Universidad de Murcia)*, 20(1), 127-145.
- Vielma, J. I. (2010). *Ciudad accidental: la distancia entre proyecto experiencia en las autopistas urbanas. El caso de la Autopista Costanera Norte en Santiago de Chile*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
- Wolfe, J. M., Kluender, K. R., y Levi, D. M. (2006). *Sensation and perception*. Sunderland, Mass.: Sinauer.