

Panel III

Srdjan Jovanovic Weiss y **Katherine Carl** (Fundadores de NAO y de School of Missing Studies, Filadelfia)

Vangelis Vlahos (Artista, Atenas)

Carla Fernández (Diseñadora de modas, Ciudad de México)

Lost Highway Expedition

Katherine Carl y Srdjan Jovanovic Weiss

SJW: quisiera sólo decir cuánto me ha hecho pensar el encontrar a México de esta manera, en este preciso auditorio diseñado para acomodar sentadas a miles de personas. Es el último lugar que nos esperaríamos, si tuviéramos que describirlo, y necesita de nuestra presencia para impactar. Al mismo tiempo, este espacio permite hablarle a muchas personas sin ser intimidado por la cantidad de público, que probablemente recuerda las palabras mejor que las imágenes. A pesar de ello, tenemos que hacer una presentación visual. Nos gustaría hablar de un proyecto que no puede existir sin mediación. Se llama *Lost Highway Expedition* (Expedición a la carretera extraviada) y técnicamente es un viaje colectivo a través de nueve diferentes y emergentes capitales de los Balcanes Occidentales.

Lost Highway Expedition (LHE) es un proceso complejo, no lo hicimos sólo nosotros dos sino que incluyó un grupo más amplio de arquitectos, artistas, autores y curadores. En especial, incluyó a más de trescientos participantes, todos con el mismo nivel de participación en el proyecto. En esta presentación intentaremos comunicarles el sentido de las preguntas a las que nos enfrentamos durante el proceso, parte de las razones por las que lo hicimos y tomaremos en consideración realmente qué queda después de un proyecto como éste. De hecho intentaremos comunicarles todas nuestras dudas, en lugar de resultados.

La imagen de la carretera es una de las imágenes típicas a las que nos enfrentamos durante los treinta días del proyecto, típica como la misma vida cotidiana. Proyectos como éstos no todo el tiempo son interesantes, así que el aburrimiento es algo a lo que uno suele enfrentarse. Lo que queríamos conseguir con esta expedición era que personas que sabían poco de historia pudieran construir sus propias historias. Por ello visitamos lugares como el incompleto Museo de la Revolución, ubicado en Nueva Belgrado, que no ha ido más allá de sus cimientos. Si se hubiera terminado, el Museo de la Revolución sería muy parecido a este edificio, limpio, ortogonal e inmenso, con amplios vacíos en su interior. El abandonado Museo de la Revolución, que empezó a desaparecer en la vegetación del paisaje, es análogo a una demasiado tardía revolución socialista del periodo de la Yugoslavia Socialista, gobernada desde Belgrado.

KC: SITAC nos ha proporcionado la oportunidad de reflexionar sobre el proyecto ahora, después de haberlo concluido. *LHE* fue una experiencia fugaz y efímera: 28 días con más o menos 30 personas en cada ciudad. Ésta fue la experiencia. A esto hay que agregarle lo que la experiencia ha generado después de su conclusión. Realmente nos dimos cuenta de la importancia de lo que quedó y también de la importancia de lo que quedó fuera. El proyecto produjo algunos resultados materiales pero también hay algunos materiales no concluidos que nos parecen muy estimulantes para otros trabajos. Por ejemplo, el libro de fotos que produjimos con

fotos de los 31 participantes es el primer producto material. Muchas de las imágenes que ustedes ven en la pantalla durante nuestra presentación provienen de ese libro de fotos. Al final de nuestra presentación hablaremos de los proyectos en los que todavía estamos trabajando. *LHE* se ocupó de la infraestructura y de lo que es dejado fuera de la infraestructura, i.e. el soporte físico de la carretera y los componentes ideológicos de esa infraestructura. Así que podemos hacernos algunas cuestiones sobre este proceso de hacer una expedición. Podemos preguntarnos: ¿Puede una expedición ser una obra de arte? ¿Puede el viaje ser una forma de activismo: sólo el hecho de emprender viaje, mirar las cosas, investigar, es una forma de comprometerse? ¿Puede una expedición ser una infraestructura en sí misma, puede una expedición construir algo y eso volverse, de hecho, arquitectura? *LHE* todavía está en marcha para muchos de los que la empezamos o participamos en ella, porque todavía estamos trabajando en esas cuestiones, así que todavía no está concluida.

SJW: para darles un poco la idea de los participantes de tal expedición, trabajamos juntos como un grupo llamado la School of Missing Studies. Sabemos que es un nombre misterioso, pero incluyó entre ocho y diez personas durante diferentes etapas de su propia historia. La *LHE* no se nos ocurrió en una noche; realmente fue la acumulación de proyectos más pequeños, sobre todo en ciudades que sufrieron o fueron marcadas por una abrupta transición. No nos ocupamos de cuestiones de nostalgia por el regreso a una estructura estatal previa pero buscamos conocimiento, los estudios de ese cambio que no existen. Tuvimos que construir diferentes pequeños proyectos para poder llegar a uno más grande como *LHE*.

KC: sólo quisiera añadir algo más sobre SMS, la School of Missing Studies. Algunas de las cosas que nos motivaron en ese trabajo son cuestiones sobre si los territorios en sí mismos pueden tener conocimiento y cómo podemos llegar a él. Es algo que no solemos encontrar en disciplinas tradicionales, sino que se mueve de manera bastante libre a través de las disciplinas; cuando personas de diferentes disciplinas se reúnen, este conocimiento puede emerger, puede ser desenterrado. Así que SMS descubre nuevos mecanismos para llegar a este tipo de conocimiento territorial y quizás crear algo, en colaboración, a partir de esa investigación. Esta imagen en la pantalla es un mapa virtual de la autopista de *LHE*. Sirve para explicar la red de *LHE*; es muy dinámica, muestra los diferentes actores involucrados, provenientes de muchos lugares diferentes. Muestra la misma expedición, SMS y Centrala. Centrala es una organización que creamos como una rama de SMS para lidiar exclusivamente con *LHE*. Suena un poco burocrático y aunque no queríamos funcionar burocráticamente había muchas cuestiones financieras de las que nos teníamos ocupar, así que elegimos un nombre irónico. Las más o menos 300 personas que participaron financiaron sus propios viajes. Pero había muchas cosas que necesitábamos financiar, así que creamos un mecanismo para hacer eso. Centrala estaba constituida por SMS, Srdjan y yo, y también los arquitectos Ana Dzokic y Marc Neelen in Rotterdam, e Ivan Kucina en Belgrado, también la artista/arquitecta Azra Aksamija de Sarajevo, que está estudiando en MIT, Marjetica Potrc y Kyong Park, quien trabajó mucho para que esto pudiera tener lugar. El diagrama muestra esto. Los recuadros en el medio, a la izquierda, son las organizaciones que colaboraron con nosotros en cada ciudad, organizaciones non-profit con las que teníamos un interés mutuo de trabajar hacia esta investigación.

SJW: así que éramos un grupo bastante parecido a las Naciones Unidas. Nos gustaría mostrarles un par de mapas que, por supuesto, nos fascinan. El primero es el mapa del mundo. Podrán notar que los países no están coloreados. Sólo el mar está coloreado y los países básicamente están escritos con letras. Si nos enfocamos en el territorio en el que básicamente estamos interesados, debido a la balcanización de los Balcanes, los países que se derivan de Yugoslavia están expresados por números. Así que, de hecho, no hay espacio en el mapa para expresar sus nombres. Para nosotros éste es un tipo de neutralidad muy fantástica. Fantástico no en el sentido de divertido sino de curioso, ya que un país como San Marino, que es del tamaño de Tlatelolco, tiene un nombre, como otros países muy pequeños. Así que nos enfrentamos a un proceso que todavía se está desarrollando, y pronto habrá más países, más o menos en una semana.

KC: en esta primera imagen podemos ver lo que era Yugoslavia como un todo. Luego, Yugoslavia menos Eslovenia, más Albania. Eslovenia ahora forma parte de la Unión Europea y en este momento, la preside, y Albania ahora está empezando a asociarse con el término “Balcanes Occidentales”. En efecto, está siendo comercializada como un destino turístico: Lonely Planet tiene una guía turística llamada *Balcanes Occidentales*. Lo interesante es que la percepción de esta región ha cambiado bastante. En efecto, la personalidad de esta región ha sido alterada. Hay cosas buenas y malas en esto. Es muy interesante pensar sobre esto a la luz de lo que David Harvey estaba diciendo ayer, porque la personalidad del lugar ha sido alterada. Las muchas razones de esto tienen que ver con la iniciativa individual y la iniciativa de organizaciones non-profit, activistas y artísticas.

SJW: para ahondar más en este territorio, lo que también es interesante es que hay una nueva frontera entre los Balcanes Occidentales para la Unión Europea, siendo una especie de isla de 20 millones de personas organizada en varios países. En cierto sentido, intentamos comparar el tamaño de esa frontera con el tamaño de la frontera entre México y Estados Unidos. Es más o menos del mismo tamaño y también está la analogía con un territorio que aspira a ser otro territorio. No criticamos esto, pero es un efecto curioso. Para conectar con la fascinante introducción de David Harvey, la pregunta más importante aquí no es sólo cómo urbanizar la ciudad y qué necesitamos para hacerlo, sino también cómo urbanizar al país, al territorio nacional. En la historia de Yugoslavia, Tito fue un líder increíblemente inteligente, que sabía que necesitaba tener a la gente ocupada con pequeños proyectos y al mismo tiempo crear una enorme red, una red de países aliados llamado El Movimiento No-Alineado, para apoyar un “Plan Granda”, y para que el plan estuviera afianzado en las mentes de los propios ciudadanos. El plan de estos territorios es parecido al plan de construir la Autopista Yugoslava de la Hermandad y la Unidad, como la espina dorsal de este país de múltiples naciones y nacionalidad. La autopista estaba diseñada como parte del Pasillo X europeo y curiosamente no va hacia la costa adriática. Conecta Europa con Turquía y luego con el Medio Oriente, al menos en su trazado. Como una forma en el territorio podemos ver este curioso número romano X, intentando conectar las capitales estatales a lo largo del camino en lugar de conectar a la población con sus recursos naturales.

KC: esta autopista era una infraestructura real. Era algo físico que tenía que ser construido pero también tenía un aspecto virtual, imaginario, que era la ideología. Este aspecto involucra

una participación voluntaria para construir la autopista. Se fomentaba que la gente saliera y participara. También había “horas políticas”: la gente trabajaba durante el día y tenía una pausa al medio día en la que discutían sobre la ideología, Marx y la auto-gestión. Estas imágenes fueron tomadas de libros de propaganda de la época de Tito.

SJW: sin embargo, para seguir con el argumento de Harvey sobre darle pequeñas utopías a los ciudadanos para construir su propia autopista, esto fue realmente un ejercicio de auto-gestión, porque Yugoslavia adoptó la idea de auto-organización en lo que constitucionalmente era llamado auto-gestión. Básicamente cada ciudadano estaba construyendo su propia parte de autopista como una expresión de la participación en el futuro nacional colectivo. Pero luego aquí tenemos un dibujo de cuánto se ha construido hasta hoy y es poco más de la mitad. Es, por principio, un proyecto no concluido. Cada República está construyendo primero hacia el oeste y luego, lentamente, hacia el este. Los participantes de *LHE* sabían cómo era la verdadera carretera, pero nuestra autopista imaginaria era esta línea imaginaria entre los extremos de las rutas terminadas. De cierta manera, queríamos retrazar el territorio, primero siguiendo la infraestructura real y luego la virtual, y luego la experiencia personal de cada uno.

KC: éstas son las ciudades que visitamos en *LHE*, empezando por el noroeste y haciendo una lazada a través de la región. Otra vez, ésta fue una migración colectiva, un viaje colectivo. Varios meses antes de la expedición, para determinar cómo íbamos a lograr esto, invitamos a los socios de las diferentes ciudades a que se reunieran y pensarán qué temas eran los más urgentes para sus ciudades. Esto nos lleva de nuevo a nuestra pregunta: ¿qué y cómo conocen las ciudades? ¿Qué podemos aprender de ello?

SJW: tuvimos conferencias y nuestros socios de las diferentes ciudades pensaron qué necesitaban sus ciudades. Al final teníamos una serie de temas. Para empezar, en Ljubljana, esto es, en el único país que está en la Unión Europea pero no en el grupo de los Balcanes Occidentales, tenían miedo que la ciudad se estuviera desarrollando en zonas que son al mismo tiempo ilegales y comerciales. En la siguiente ciudad, Zagreb, en Croacia, se toman realmente muy en serio a las carreteras. Éstas son las fotos de nuestros amigos belgas que se llaman a sí mismos Artgineering. Es interesante ver a la mirada de Europa Occidental fotografiando la carretera cada día. Es una mirada muy concentrada, como si estuvieran buscando algo que les sea familiar en Bélgica.

KC: en Novi Sad el tema era la recreación. Aquí vemos diferentes fotografías de un museo, una casa nueva, un restaurante y un teatro de ópera. Tienen un carácter similar aunque tengan funciones muy diferentes. En Belgrado el tema era *ěsin cityí*. Hay una gran cantidad de antros construidos para que floten en las orillas del río. En términos de su arquitectura, se inspiran en esas casas de fin de semana que pueden ver sobre la derecha, fotografiadas por Marjetica Potrc.

SJW: en Skopje, Macedonia, el tema de la ciudad era la solidaridad, porque la ciudad sufrió un terremoto en los Sesentas. La ciudad se consideró a sí misma como la ciudad que recibe solidaridad de los otros pero que al mismo tiempo crea comunidades, comunidades de gitanos que se mezclan en sus propias comunidades. Ésta es la imagen de una mezquita y no queda claro si está en un estado de construcción o destrucción. La siguiente parada fue Pristina,

Kosovo, en este momento el territorio más dinámico, un paisaje pixelado, con nuevos tipos de estilos de vida-trabajo y nuevas iglesias. Al mismo tiempo, esta pixelización del territorio invadido por la construcción individual está teniendo lugar en la misma ciudad. Estas casas se construyen en el techo de los edificios socialistas y tienen de tres a cinco pisos.

KC: en Tirana el tema era la extra-legalidad. Hay muchos barrios nuevos construidos por gente que necesitaba casas para sus familias. A veces no están conectados a las redes de agua o electricidad. El proyecto del alcalde de Tirana de pintar las fachadas de las estructuras construidas ilegalmente se volvió muy conocido. Esta estrategia no tenía que ver sólo con el color, sino que estaba diseñada para incentivar la construcción legal, porque cuando la gente vio que se estaban pintando las casas ilegales hubo presión para mayor urbanización y desarrollo. Además, al mismo tiempo la ciudad estaba limpiando los espacios verdes no utilizados en la ciudad. En Podgorica el tema era la independencia: aquí tienen la vista hacia Montenegro.

SJW: la última ciudad en nuestro recorrido era Sarajevo. Nuestros socios se tomaron las preguntas sobre su ciudad muy seriamente y la llamaron “una isla experimental” por varias razones. Una de ellas es la increíble llegada de la religión, incluyendo diferentes denominaciones. Hay una mezquita y, algunos metros más a la izquierda, una iglesia. Hay una especie de competencia sobre quién va a ser más grande o más osado.

KC: la pregunta es: ¿qué queda después de *LHE* y toda esta investigación? Definitivamente hay una red entre estas ciudades y las organizaciones con las que trabajamos. Continúan su trabajo juntas y también con personas fuera de la red. Hay una red de las diferentes identidades de estas ciudades. La pregunta es: ¿puede esto llegar a ser una nueva forma de urbanidad? Intentamos resumir esta cuestión a través de varios proyectos de seguimiento, incluyendo una exposición en Ljubljana y un libro de fotos, así como en varios proyectos para el futuro. Un grupo está trabajando en un diccionario sobre la investigación a lo largo de la carretera. Pero sigue pendiente la pregunta: ¿puede esto llegar a ser una nueva forma de urbanidad?

SJW: ¿puede esto llegar a ser una especie de “Lost Highway City”, hecha de pedazos de cada ciudad, y que pudiera ser reconectada cada vez? Para concluir, terminamos nuestro libro de fotos, un simple objeto visual de 500 imágenes seleccionadas entre 24 000 fotos. Hay más proyectos a largo plazo. Uno es la Ciudad de la Recreación, en Novi Sad, cuyo objetivo es obtener un nuevo centro multimedia. De hecho, durante la expedición visitamos uno de los campos de frontón construidos durante el régimen de Tito en Yugoslavia. Es bizarro: el frontón no es un deporte popular, éstos son espacios concretos en los que nadie realmente va a jugar frontón pero están en el centro de la ciudad, espacios públicos generosos, los últimos de su clase.

Traducido por Laura Moure.