

AUTOVÍA

“TODAS DIRECCIONES”

CONCURSO DE IDEAS PARA LA REALIZACIÓN DE INTERVENCIONES ARTÍSTICAS

EN ESPACIOS PÚBLICOS DEL ENTORNO DE LA AUTOVÍA MINERA

"Se trata de un concurso abierto a todo tipo de ideas y de intervenciones que mejoren, embellezcan y contribuyan a identificar como tales los espacios

¿Qué podemos entender por "espacios públicos" en torno a una autovía?

públicos situados en el entorno de estas dos infraestructuras"

¿Son estos espacios públicos los "restos" de terreno que surgen como islas entre los diferentes elementos de estas infraestructuras? ¿Son las estaciones de servicio y áreas de descanso?

¿Acaso el verdadero espacio público, es el interior de todos los coches que circulan por la autovía, la suma de todos esos microespacios en movimiento?

Y sin embargo, parece que en ninguno de estos lugares encontramos "espacio público". Unos sólo son accesibles visualmente, configurando una especie de paisaje no tangible, de imagen "plana" que forma el fondo de nuestro viaje, en el que los coches (el nuestro también) es la figura. Otros atienden específicamente a la satisfacción de necesidades básicas. Espacios funcionales, en los que, en el caso de no existir necesidades, no funcionan, dejan de existir, o mas bien los hacemos desaparecer, o sea, simplemente no paramos.

El viaje en coche a través de autopistas y autovías no es un viaje. Por definición una vía rápida intenta acercar los lugares de salida y destino, intenta reducir el espacio que los separa. Si este espacio intermedio todavía existe es porque la ciencia y la tecnología actuales todavía no están lo suficientemente avanzadas. Podríamos decir que la autovía es una especie de teletransporte primitivo. Lo importante es estar aquí o allí. Cuando se está "entre" no se está.

Esto ya es algo obvio en términos económico-turísticos. Así los dirigentes políticos de una localidad situada junto a una autovía saben que para el automovilista, esta localidad no está. Sólo existe una forma de que esta localidad emerge en el "espacio-autovía", una manera de que tome fisicidad. Para ello debe adaptarse a las formas de generación de este tipo de espacios, debe introducirse en sus códigos y reglas. Debe aparecer como señalización.

Hay todo lugar (conglomerado urbano) aspira a ser centro de un espacio significativo y de por lo menos una actividad específica (capital de la gastronomía, pesca del salmón, ruta de los heroos, productos ecológicos, etc.). Así, todo pueblo que no sea de creación reciente reivindicará su historia, su tradición.

La valla informativa turística presentará al automovilista no el pueblo real, ni una información sobre este. Las vallas son los espacios en los que los pueblos se reinventan a si mismos. Los pueblos se formaron en los caminos. Con la reorganización del territorio y el espacio (creación de desvíos urbanos, jerarquía de comunicaciones, etc.) se han quedado fuera de los nuevos itinerarios. Así estas vallas informativas turísticas son una manera de reivindicarse en el nuevo espacio de las comunicaciones.

Y sin embargo, aunque las autovías intenten hacer desaparecer el espacio "entre", no lo logran del todo. Aunque las vallas son mensajes, también tienen fisicidad, ocupan espacio. Nuestra intervención pretende situarse en ese "entre". Pretende ser un objeto-pregunta. Línea y espacio, mensaje y soporte.

una autovía no es un lugar, es una línea...



secuencia de lugares.

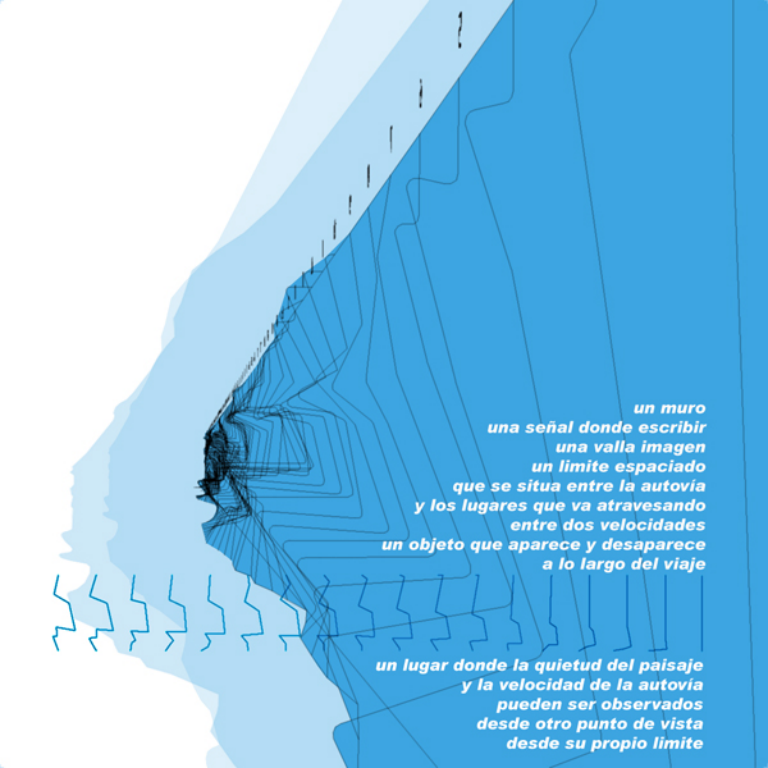


nuestra propuesta no es un objeto, es un proceso...



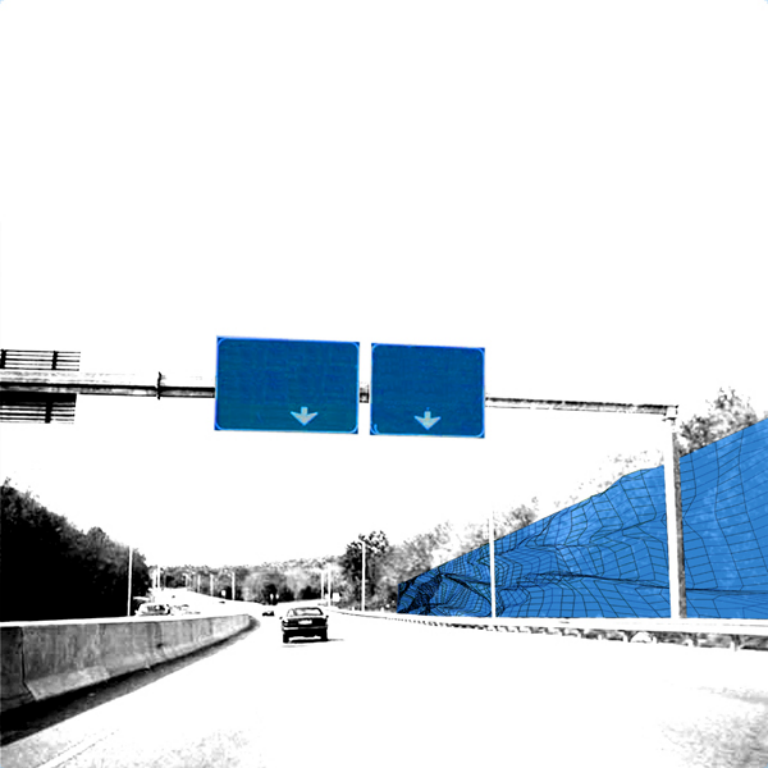
secuencia de objetos.





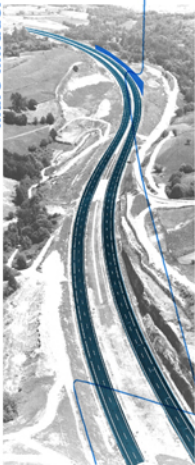
*un muro
una señal donde escribir
una valla imagen
un limite espaciado
que se situa entre la autovía
y los lugares que va atravesando
entre dos velocidades
un objeto que aparece y desaparece
a lo largo del viaje*

*un lugar donde la quietud del paisaje
y la velocidad de la autovía
pueden ser observados
desde otro punto de vista
desde su propio limite*

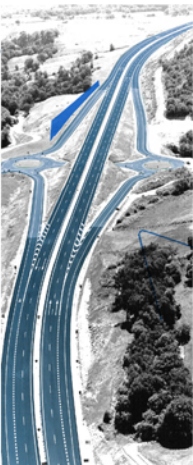


Nuestra propuesta no debe ser entendida como una intervención puntual que se relaciona con un lugar específico y lo transforma, si no, más bien como una secuencia que acompaña la línea-autovía y se sitúa **entre** esta línea y las diferentes situaciones que esta va encontrando a su paso. Aprovechando lugares intermedios entre la autovía y el entorno. En cada una de estas situaciones, la secuencia es diferente, y por tanto la respuesta ante el lugar también.

entre autovía y valle



entre autovía y area de descanso



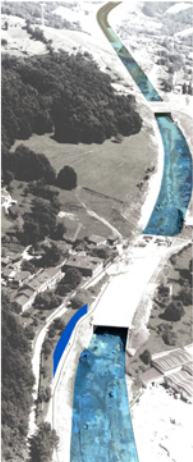
entre autovía y río



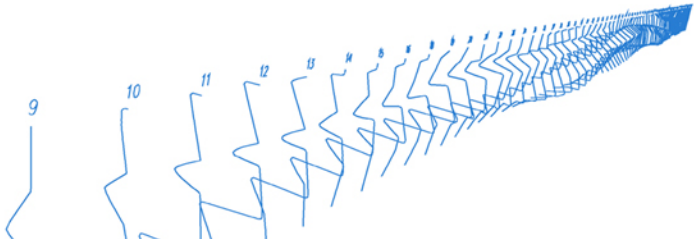
entre autovía y montaña
muro-contención



entre autovía y núcleo habitado
muro-valla informativa



entre autovía y vacío intersticial
muro-extrañamiento



PROGRAMA LINEAL
la pieza se aparece como una valla habitada, en la que además de conformar paseos y estancias elevadas, puede funcionar como soporte sobre el que se suplementan infraestructuras que cualifican y posibilitan distintos usos de los espacios colindantes con la autovía.

Como un fondo de escena.
Desde la velocidad del automóvil se queda atrás como una fijación azul en la memoria visual del viaje.

m i r a r



conexión web



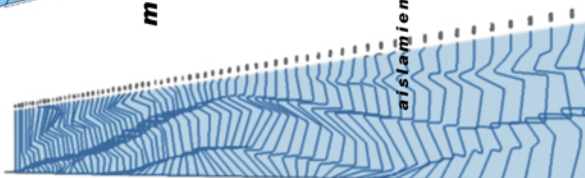
aislamiento acústico



puntos de agua

muro

**soporte de actividades
conexiones eléctricas**



punto de interpretación del paisaje



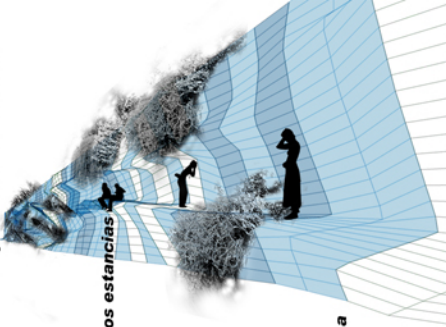
sobre **Escobriu**



LA TIERRA COMO ERA - P
ETNOGRAFIA - HISTORIA
ELAGUA - SENDERISMO
ESCALADA - ESPELEO
PECA - ARTESANIA TR
GASTRONOMIA

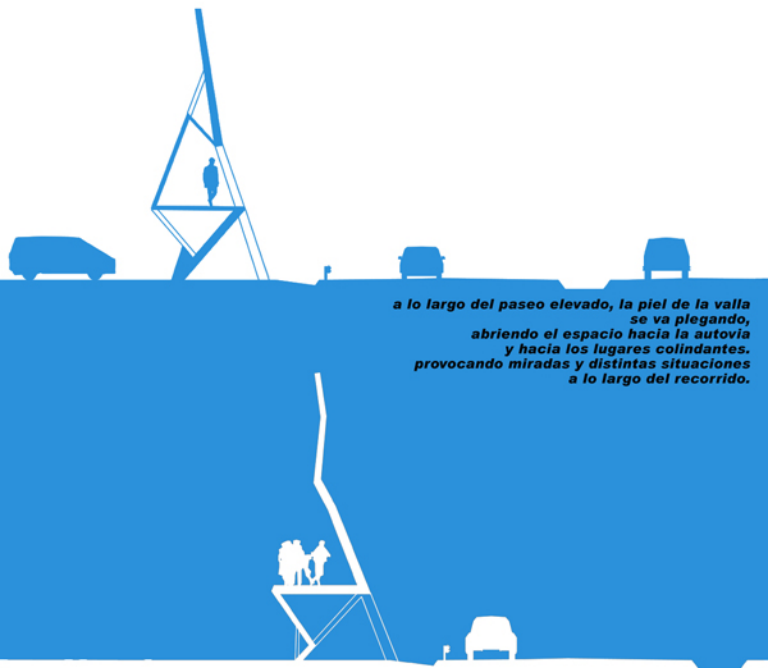
PARQUE NATURAL -
CENARA - MUSEO
MOUNTAIN BIKE -
COZA Y
CIONAL - NICA

jardin vertical



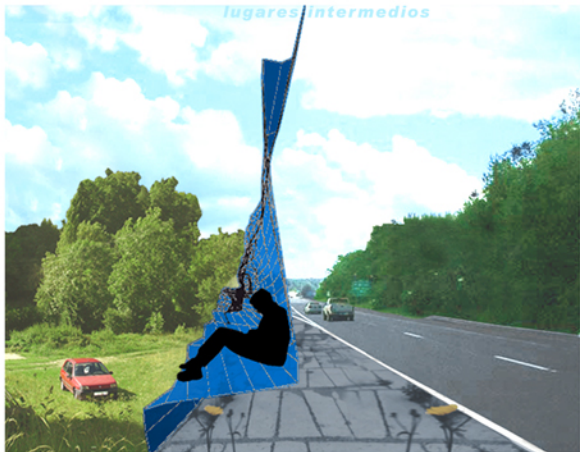
descansos estancias

información turística



***a lo largo del paseo elevado, la piel de la valla
se va plegando,
abriendo el espacio hacia la autovía
y hacia los lugares colindantes.
provocando miradas y distintas situaciones
a lo largo del recorrido.***

lugares intermedios





El esquema constructivo se basa en Cerchas verticales metálicas que a modo de costillas variables, van conformando los pliegues del muro. las cerchas se colocan cada 2 metros y en sentido longitudinal, se van colocando paneles nervados en las zonas transitables, y para los planos verticales segun las zonas y el uso, paneles de chapa perforada, policarbonatos traslucidos,...
*Se utilizan los **COLORES** normalizados para las señales viarias.*

*Estos paneles arriostran y rigidizan la estructura.
En zonas determinadas también forman huecos para colocar rellenos vegetales.*

Las cerchas verticales se colocarian montadas sobre dos lineas de cimentación continuas.

Aproximadamente se presupuesta el elemento de 1.800 a 2.500 euros por metro lineal, variando la altura desde 4 a 6 metros segun la topografía, lo que permitiría colocar de 3 a 5 piezas a lo largo del recorrido de la autovia con longitudes de 30 a 40 metros.

