

**Pablo
Santa
Olalla**

Universitat
de Barcelona,
Barcelona, Esp.

***JET AGE CONCEPTUALISM.* ALREDEDOR DEL PAPEL DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA DIFUSIÓN DEL CONCEPTUALISMO EN EL ESPACIO SUD-ATLÁNTICO**

Introducción, tesis y metodología

La trayectoria del artista Gustav Metzger (1926-2017) puede ser considerada como *conceptual*¹, en un entendimiento abierto de la categoría que da preponderancia a la idea frente a la formalización de la

¹ Se emplearán en adelante los términos *arte conceptual*, *conceptualismo(s)* o *arte conceptualista* indiferentemente, de un modo antinormativo e incluso irónico. La diversidad de esta categoría abierta, que a una historiografía cuantitativa podría resultar molesta, es un punto de apoyo para la tesis de este artículo, que se acerca mediante *intensidades* a una dispersión. Esta terminología heterogénea intenta no dividir los objetos del discurso para someterlos a un relato único, sino hacerlos múltiples aprovechando toda la variabilidad del lenguaje. *Arte conceptual* y *conceptualismo* no son lo mismo, pero sus valores semánticos pueden ser intercambiados según la ocasión. El concepto de “intensidad”, tal y como es empleado aquí, responde al uso otorgado por Deleuze y Guattari en sus *Mil mesetas* para el análisis de las multiplicidades. Deleuze, Gilles.; Guattari, Félix. (2015 (1972)). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos, 491.

obra. Este artista ha quedado incluido en la historia del arte como uno de los padres fundadores de movimientos experimentales, como Fluxus, que abrieron el campo hacia los conceptualismos. Trabajó desde sus inicios con dispositivos y proyectos artísticos poco comercializables, procesuales, cargados de una consciencia propia y contextual muy crítica. Sin pretender revisar toda su producción, querría destacar aquí una de las obras de su última etapa: *Reduce Art Flights* (2007), un llamamiento público al mundo del arte para dejar de usar el transporte aéreo, del que solo quedaron algunos folletos.² Este trabajo de Metzger es interesante porque señala un punto de fuerte conexión entre la aviación comercial y las prácticas artísticas actuales, que en muchos casos tienen un alto grado de conceptualismo. Aunque bastante más allá del marco temporal del que nos ocuparemos en adelante—entre 1965 y 1982 aproximadamente—, este rechazo a volar en avión, convertido en llamado público, expresa de un modo sutil e *intenso* lo intrincado de la relación entre el arte contemporáneo y la aviación comercial. Resulta relevante que un artista que participó de las transformaciones del arte entre los años sesenta y la primera década de los 2000 acabase reaccionando por motivos ecológicos e ideológicos al uso del transporte aéreo como uno de los pilares en los que se asienta el arte contemporáneo, globalizado y deslocalizado.

La tesis que este artículo trata de justificar parte del reconocimiento de una relación entre arte conceptual y transporte aéreo. Para su desarrollo, el arte conceptualista—y en concreto el del espacio sud-

² Esta obra se ha repetido en diversas ocasiones, reimprimiéndose el folleto, como en la exposición “Greenwashing. Ambiente: Pericoli, Promesse e Perplessità”, comisariada por Latitudes para la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo de Turín en 2008. Puede consultarse información sobre esta obra de Metzger en Latitudes. (s.d.). *RAF / Reduce Art Flights* [en línea]. Barcelona: Latitudes. Disponible en: <<http://reduceartflights.lttts.org/>> [Consultado el 16 de agosto de 2017].

atlántico—se apoyó en el avance tecnológico de la aviación comercial que tuvo lugar durante la *Jet Age*, no solo de un modo práctico y material, sino también configurador de modos de hacer. Además, esta propuesta persigue un objetivo general, que subyace tanto a este texto como a la investigación alrededor de los conceptualismos en el espacio sud-atlántico que me encuentro desarrollando actualmente³. Se trata de colaborar en un ajuste teórico de este fenómeno artístico respecto al campo del arte y su historia y teoría generales, así como a su contexto de aparición y desarrollo, de modo que se esclarezca la estrecha relación entre estas prácticas y el arte actual. Considero que en el periodo de estudio propuesto aparecieron y se asentaron una serie de transformaciones, no solo en lo material del arte, sino también en los comportamientos, actitudes y estructuras funcionales del campo artístico, que se extendieron y siguen vigentes hoy en día. Este objetivo de aspiración macroscópica necesita, a mi entender, del enriquecimiento multicapa de los relatos históricos del arte, más allá de los análisis habituales centrados en la transición lineal, causa/efecto o acción/reacción, entre modernidad y posmodernidad artísticas.⁴

Antes de continuar quisiera aclarar algunos puntos metodológicos. En este texto, los objetos de estudio que nos ocupan son los desarrollos de la aviación comercial y del arte conceptualista en el espacio sud-atlántico, trabajados desde un enfoque de cultura material. No obstante, este concepto teórico traído de la arqueología se desarrolla más allá de

³ Me encuentro trabajando en la tesis doctoral *Conceptualismos en el espacio sud-atlántico: Redes de relaciones entre España y Latinoamérica, 1972-1982*, realizada en el marco del grupo de investigación Art Globalization Interculturality (AGI) y los proyectos de investigación Critical Cartography of Art and Visuality in The Global Age: New Methodologies, Concepts, and Analytic Scopes – CCAV / Art, Part III (HAR2013-43122-P) y Modernidad(es) Descentralizada(s): arte política y contracultura en el eje transatlántico durante la Guerra Fría [MoDe(s)] (HAR2017-82755-P). En preparación.

⁴ Foster, Hal (2001 (1996)). *El retorno de lo real. La vanguardia a finales de siglo*. Madrid: Ediciones Akal, 30-31.

sus orígenes disciplinarios, hasta posicionarse en un terreno desviado y transdisciplinar. Para la arqueología, en tanto que ciencia positivista, la cultura material tiene el papel de documento⁵, de objeto legible que conserva en su seno los rastros de una historia universal. Sin embargo, en este caso se entiende más como un indicio forense⁶ con el que afinar una narración histórica al mismo tiempo particular y general, que ubica en una superposición de planos—y no en la misma línea—algunos objetos en transformación, algunas disrupciones en el tiempo y el espacio.

Quisiera insistir todavía sobre algunos aspectos interrelacionados que considero esenciales. En este artículo, cualquier paralelismo entre los contextos socio-político y artístico va más allá de una relación especular, de un simple determinismo globalizante. Según Michel Foucault, “una descripción global apiña todos los fenómenos en torno a un centro único: principio, significación, espíritu, visión del mundo, forma de conjunto. Una historia general desplegaría, por el contrario, el *espacio de una dispersión*.”⁷ Las relaciones aquí señaladas no espejan la sociedad en el arte, ni hacen converger los dos fenómenos de estudio en un punto, como haría una narración “global”, en términos foucaultianos; por el contrario, se intenta aportar una “visión general” que opere de un modo más indicial que biunívoco.

⁵ Véase la introducción de Foucault a su *Arqueología del saber*. Foucault, Michel (1979 (1969)). *La arqueología del saber*. México: Siglo XXI editores, 9-11.

⁶ Empleo aquí el término según las teorizaciones de Keenan y Weizman, especialmente en las páginas finales de su trabajo *Mengele's Skull*. A lo largo de ese trabajo se introduce la figura del indicio forense como un modo de comprobación histórica, política y judicial que deshace binomio sujeto/objeto, yendo más allá del testimonio, asociado a la memoria y a la preponderancia del sujeto. Keenan, Thomas y Weizman, Eyal (2012). *Mengele's Skull. The Advent of a Forensic Aesthetics*. Berlín, Frankfurt: Sternberg Press y Portikus, 68-70.

⁷ Foucault, *La arqueología del saber*. [op. cit.], 16. La cursiva es mía.

Para acceder al núcleo teórico de este artículo será necesario pasar por tres marcos consecutivos: primero, por el estrato geopolítico de la Guerra Fría; después, por el estrato espacial del “espacio sud-atlántico”; finalmente, por un estrato socio-cultural doble, compuesto por la *Jet Age* como fenómeno general, y por una tipología específica de agentes del campo del arte, que denomino “agentes-viajeros”, como fenómeno específico. Debido a las dimensiones de este artículo, los dos primeros estratos serán tratados en conjunto, atendiendo a su entrelazamiento. Sin embargo, se prestará especial atención a la capa de informaciones de la *Jet Age*, para finalmente revisar el fenómeno de los agentes-viajeros mediante una serie de casos de estudio.

Estratos geopolítico y espacial: la Guerra Fría en el espacio sud-atlántico.

En primer lugar, en el periodo de estudio nos encontramos con el contexto de la Guerra Fría. Convencionalmente, es analizada atendiendo a la división mundial en un Primer Mundo capitalista, formado por los Estados Unidos y sus aliados, un Segundo Mundo en la órbita comunista de la Unión Soviética, y un Tercer Mundo subdesarrollado y no alineado, aunque fluctuante entre los intereses de los dos polos ideológicos. Los Estados Unidos, no afectados directamente en su territorio por la Segunda Guerra Mundial, afianzaron su posición de primera potencia. Uno de los medios por los cuales demostraron su hegemonía fue la creación de organismos supranacionales para el control mundial, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU); o para la imposición de su modelo económico, como el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), formados en 1945 tras

los acuerdos de Bretton Woods.⁸ Por su parte, la Unión Soviética estableció una red de estados afines a través del Consejo de Ayuda Mutua Económica (CAME), formado en 1949, y del Pacto de Varsovia, firmado en 1955.⁹ En las décadas siguientes se estableció un supuesto duelo de potencias entre ambos territorios¹⁰, que se materializó en ámbitos muy diversos: desde las políticas exteriores, orientadas tanto a la propaganda cultural como a el establecimiento de acuerdos económicos y para el control de los recursos, hasta la ciencia y la tecnología, cuyo aspecto más visible fue, probablemente, la *Space Race*.

Sin embargo, el estrato territorial del espacio sud-atlántico llama a repensar el marco geopolítico superior, basado en esquema de los tres

⁸ Respecto a la aviación, resulta interesante señalar que en noviembre y diciembre de 1944 tuvo lugar una conferencia internacional en Chicago, de la que surgió el Convenio sobre Aviación Civil Internacional—conocido como el “Convenio de Chicago”. Tres años después se creaba, como agencia de la ONU, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI o ICAO, por sus siglas en inglés). De estos acuerdos también surgió la idea de una organización *comercial* internacional, que un año después tomó la forma de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (AITA o IATA, por sus siglas en inglés). Davies, Ronald Edward George (2016 (2011)). *Airlines of the Jet Age: A History [Kindle Edition]*. Washington: Smithsonian Institution Scholarly Press, cap. 4, sección “Global control”.

⁹ Según Immanuel Wallerstein, la Unión Soviética fue un “agente subimperialista” de los Estados Unidos, lo cual podría probarse a través de su estrategia reactiva frente a algunos de los pasos dados por la política internacional estadounidense. De este modo, a la fundación de la OTAN en 1949 podría seguir el Pacto de Varsovia de 1955, así como el establecimiento del Plan Marshall en 1947 fue seguido en 1949 por el establecimiento del Consejo de Ayuda Mutua Económica (CAME o COMECON, por sus siglas en inglés). Wallerstein, que utiliza por convención la división triádica del mundo, intenta sin embargo contrarrestar sus supuestos: “los Estados Unidos fueron el poder hegemónico en un sistema-mundo unipolar” [“[t]he United States was the hegemonic power in a unipolar world-system”] Véase Wallerstein, Immanuel (1991). *The Cold War and Third World: The Good Old Days? Economic and Political Weekly*, Vol. 26, No. 17, 1103-1106. La traducción es mía. Véase también Wallerstein, Immanuel (2007 (1991)). *Geopolítica y geocultura. Ensayos sobre el moderno sistema mundial*. Barcelona, Editorial Kairós.

¹⁰ Para Wallerstein, “la relación entre los Estados Unidos y la Unión Soviética era, de modo similar, una cosa en la superficie y otra realidad por debajo” [“The relation of the United States and the USSR was similarly one thing on the surface and another reality underneath.”], ya que la confrontación política abierta favoreció a ambos mientras establecieron alianzas de no intervención en el reparto de la Europa de posguerra. *Ibid.*, 1103.

mundos. Por sus particularidades sociales y políticas, tanto España como América Latina no pueden entenderse insertas de un modo simple en las dicotomías este/oeste y capitalismo/comunismo de la Guerra Fría.

A comienzos de los años sesenta, Estados Unidos continuó su política del “buen vecino” en Latinoamérica mediante la Alianza para el Progreso, activa entre 1961 y comienzos de los años setenta. Se crearon acuerdos comerciales y políticos, con ayudas al desarrollo¹¹ y, en un ámbito más próximo al núcleo de este trabajo, con programas de intercambio cultural y académico desde instituciones públicas y privadas.¹² Aún así, Latinoamérica no puede tratarse como un solo territorio, sino como una multiplicidad que se relaciona de modos diferentes con el imperialismo de los Estados Unidos y la Guerra Fría. En rasgos generales, los casos específicos varían entre la neutralidad de doble juego de México¹³, la adscripción al comunismo de Cuba—único país que no firmó la Alianza para el Progreso—a partir de la Revolución (1959)¹⁴, o el apoyo aliado, sellado mediante acuerdos, de diversas

¹¹ Para una crítica historiada del concepto de “desarrollo”, véase por ejemplo el trabajo de Jorge Larrain, en el que presta especial atención a Latinoamérica, especialmente desde 1948, con el establecimiento de la Economic Commission for Latin America (ECLA) como agencia de la ONU. Larrain, Jorge (1989). *Theories of Development. Capitalism, Colonialism and Dependency*. Cambridge: Polity Press, 115-132.

¹² Para ampliar esta información, véase Bu, Liping (1999). Educational Exchange and Cultural Diplomacy in the Cold War. *Journal of American Studies*, Vol. 33, No. 3.

¹³ Véase, por ejemplo, Fein, Seth (2008). Producing the Cold War in Mexico. En: Joseph, Gilbert M. y Spenser, Daniela (eds.). *In from the Cold: Latin America's New Encounter with the Cold War*. Durham: Duke University Press, 172-173.

¹⁴ Cuya insurgencia armada tampoco era vista con buenos ojos desde la Unión Soviética. Véase Spenser, Daniela (2008). The Caribbean Crisis. En: Gilbert M. y Spenser (eds.), *In from the Cold: Latin America's New Encounter with the Cold War*. [op. cit.], 98-99.

naciones, como Colombia, Chile o Argentina, entre otras.¹⁵ Tras la Revolución Cubana, la Guerra Fría se instaló en el continente americano, y hacia los años setenta el interés estadounidense en la región había aumentado exponencialmente, por considerarla un terreno de lucha ideológica demasiado cercano. Mediante el Plan Cóndor se establecieron gobiernos dictatoriales en diversos países, además de relaciones económicas e ideológicas entre y con estos mismos regímenes. Sin embargo, la lucha armada y de guerrillas, que causó una fuerte oposición al imperialismo y las dictaduras, no puede sino desviar el forzoso alineamiento de la región, contribuyendo a su posicionamiento descentrado y particular respecto a la Guerra Fría.

En el caso español, la dictadura de Franco, pese a intentar escapar del aislamiento internacional desde finales de los años cuarenta acercándose al bando aliado, tampoco tenía una posición clara en el territorio polarizado de la Guerra Fría debido al rechazo internacional del régimen fascista.¹⁶ Esto cambió a principios de los cincuenta, y en 1958 España pasó a formar parte del BM y del FMI. Esta tendencia aperturista, sumada al Plan de Estabilización Económica de 1959, condicionó el llamado “milagro español”, fenómeno que entró en declive con la crisis internacional del petróleo de 1973. El gobierno fascista, radicalmente conservador y anticomunista, se alineó por afinidad electiva con el neoliberalismo capitalista a través de un dominio tecnocrático de las instituciones. Sin embargo, al mismo tiempo intentaba un trasnochado intento de apertura hacia Latinoamérica que, debido a la falta de recursos, debió limitarse al

¹⁵ Para una revisión historiográfica de la Alianza para el Progreso, véase Dunne, Michael (2016). *Kennedy's Alliance for Progress: countering revolution in Latin America. Part II: the historiographical record. International Affairs*, nº 92, 435-452.

¹⁶ Véase, por ejemplo, Pardo, Rosa y Portero, Florentino (1999). Las relaciones exteriores como factor condicionante del franquismo. *Ayer*, nº 33, 187-218.

establecimiento de algunos acuerdos comerciales y a políticas culturales y de propaganda¹⁷, primero bajo la terminología nacionalista de la “Hispanidad”, y más tarde al estilo de las elaboradas por los Estados Unidos. A pesar de estos intentos de romper con la autarquía, no sería hasta la muerte de Franco en 1975 y el inicio de la llamada “transición democrática” que la posición de España sería reconocida internacionalmente; estamos por tanto ante “una etapa de apertura que no pudo culminarse con la plena integración en el *club* occidental por el estorbo insalvable del Régimen.”¹⁸

Estrato socio-cultural (doble). Parte I: la *Jet Age*.

Recientemente la historiografía artística se ha volcado en el estudio pormenorizado del arte y su dispersión por el globo durante la Guerra Fría. A pesar de ello, las referencias que encontramos suelen obviar la periodización temporal de la *Jet Age*. Esto puede deberse a su relación directa con otros ámbitos de estudio más allá de los disciplinares de la historia del arte¹⁹, aunque, en cambio, esta disciplina sí ha empleado otras convenciones similares más acordes con el tópico de la Guerra Fría, como la conocida *Space Race*²⁰, que trabaja con los binomios

¹⁷ España creó en 1945 el Instituto de Cultura Hispánica, que produjo importantes eventos culturales, repartió becas y, en general, ayudó a la movilidad de la cultura hacia Latinoamérica—aunque deba matizarse qué tipo de cultura se apoyó y con qué fines. Para ampliar información, véase Cañellas, Antonio (2014). Las políticas del Instituto de Cultura Hispánica, 1947-1953. *Historia Actual Online*, No. 33, 77-91. También Cabañas, Miguel (1996). *Política artística del franquismo. El hito de la Bienal Hispano-Americana de Arte*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

¹⁸ Pardo y Portero, Las relaciones exteriores como factor condicionante del franquismo. [*op. cit.*], 218.

¹⁹ Lo que aquí hemos denominado como *cultura material*, que se relaciona antes con la arqueología y la antropología o, en este caso, con la historia de la técnica u otros campos adyacentes.

²⁰ Por ejemplo, la profesora Nancy Condee, interesada en los Estudios Culturales, emplea tanto la periodización de la *Space Race* como la división terrestre en tres

Estados Unidos/Unión Soviética, capitalismo/comunismo, este/oeste, etcétera.

Analizando la *Jet Age* se observa que, bajo sus parámetros, territorios de alineación poco clara o considerados periféricos, como España y Latinoamérica, tuvieron un papel internacional relevante. Por ejemplo, entre las primeras aerolíneas en retomar el transporte transatlántico de pasajeros a Latinoamérica tras la Segunda Guerra Mundial se encuentran, pisando los talones de las grandes potencias, Panair do Brasil y la española Iberia.²¹ La proyección sobre el mapamundi de los desarrollos de la aviación produce una red de transportes con relaciones complejas entre nodos que encaja difícilmente en un mapa netamente dividido en dos polos.

Ante esta ausencia historiográfica será necesario historiar la *Jet Age*, y para ello obviaremos el desarrollo de la aviación hasta después de la Segunda Guerra Mundial, del que participaron activamente, a parte de los Estados Unidos y la Unión Soviética, otros estados como Francia, Inglaterra, Alemania e Italia. Esta periodización transdisciplinar suele subdividirse en dos: la *primera Jet Age*, a principios de los años sesenta, con la expansión del motor a reacción, y la *segunda*, a principios de los

mundos: Condee, Nancy (2008). From Emigration to E-migration: Contemporaneity and the Former Second World. En: Condee, Nancy, Enwezor, Okwui y Smith, Terry (eds.). *Antinomies of Art and Culture. Modernity, Postmodernity, Contemporaneity*. Durham y Londres: Duke University Press, 235-249.

²¹ La primera compañía fue el consorcio British South American Airways (BSAA) el 15 de marzo de 1946, seguida de Panair do Brasil en abril, Air France en junio, KLM en agosto e Iberia en septiembre. Véase Davies, Ronald Edward George. *Airlines of the Jet Age: A History [Kindle Edition]*. [op. cit.], cap. 5, sección "The South and Central Atlantic." No obstante, esta información contrasta con la facilitada por la compañía Iberia en algunos de sus canales promocionales, en los que indica que fue "la primera aerolínea comercial en unir Europa y América después de la Segunda Guerra Mundial." Véase, por ejemplo, Iberia (2011). *65 aniversario de los vuelos Madrid-Buenos Aires*. Madrid: Iberia. Disponible en: <<https://www.youtube.com/watch?v=iPSNh4bu4CM&feature=youtu.be>> [Consultado el 16 de agosto de 2017].

setenta, con la aparición de los aviones de fuselaje ancho—los aviones *wide-bodied* o *jumbo*²².

En un intento por recuperar la posición puntera en el desarrollo tecnológico aeronáutico de la que había sido relegada por la superioridad técnica y económica estadounidense, Inglaterra tuvo un papel esencial en la primera fase, debido a su apuesta por la tecnología *jet*, desarrollada en los años cincuenta. Esta nueva tecnología, que superaba en rapidez y potencia a los motores con hélice o a los híbridos turbohélice²³, suponía un gasto energético excesivo que obligaba a viajes cortos y a grandes reservas de combustible, y por tanto a un menor espacio para pasajeros y carga. Sin embargo, los avances de las compañías aeronáuticas inglesas demostraron su eficacia, y pronto los aviones a chorro superaron en prestaciones a los modelos anteriores.²⁴ En cuestión de pocos años esta tecnología hizo posibles los viajes transoceánicos con vuelos directos. La velocidad superior y la creciente autonomía produjeron una serie de ventajas en cadena: una mayor potencia permitía mayores fuselajes y, por tanto, mayor número de carga y pasajeros²⁵; la sencillez formal de los motores y otros avances técnicos, como la inclusión de depósitos con combustible a presión, recortaban los tiempos de revisión en las paradas; la mayor rapidez

²² También se menciona una *tercera Jet Age*, que coincidiría con la aparición de las aerolíneas *low-cost* en los años noventa; esta periodización, no obstante, queda más allá del marco temporal de este trabajo. Davies, *Airlines of the Jet Age: A History [Kindle Edition]*. [op. cit.], cap. 51.

²³ Los aviones turbohélice aúnan las hélices con un primer estadio de la propulsión a chorro.

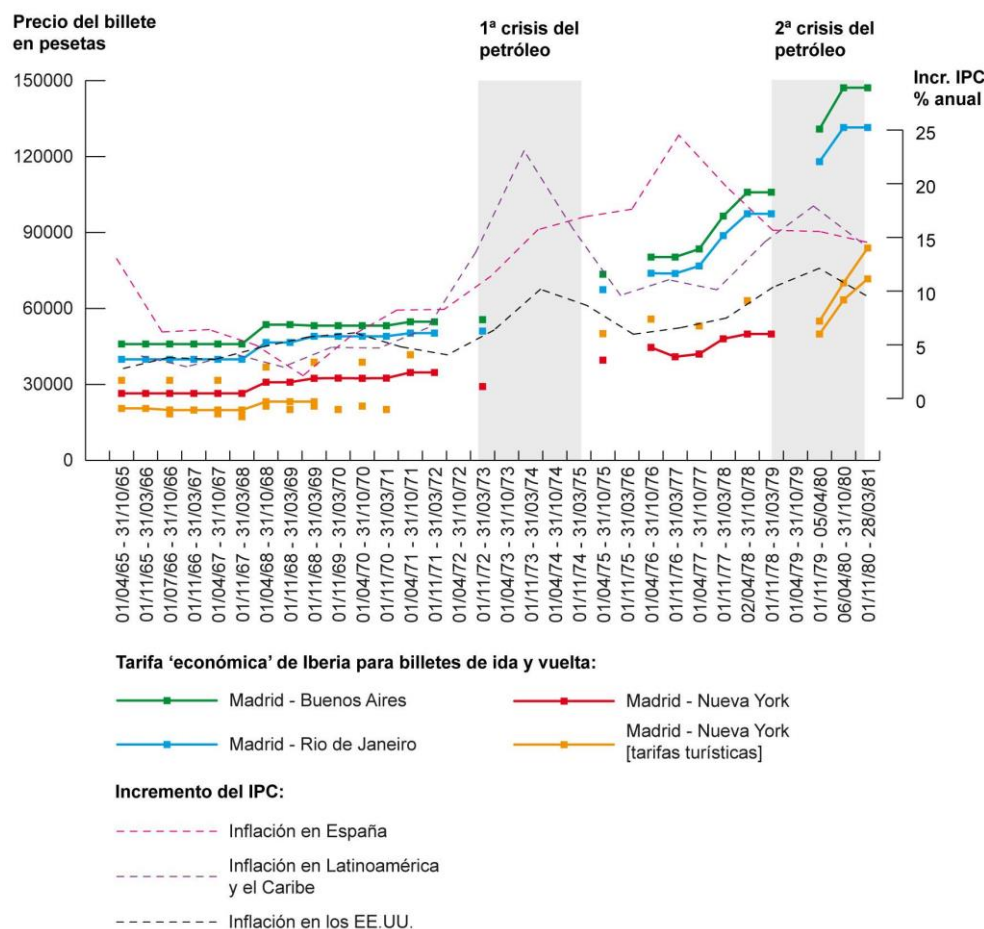
²⁴ Davies, *Airlines of the Jet Age: A History [Kindle Edition]*. [op. cit.], cap. 6, sección “New Source of Power.”

²⁵ Por ejemplo, la compañía líder, Boeing, pasó de un máximo de 100 pasajeros en el modelo 377 Stratocruiser (introducido en 1947) a los 181 del 707 (1957). Datos oficiales de la compañía. Información disponible en <<http://www.boeing.com/history/products/model-377-stratocruiser.page>> y <<http://www.boeing.com/history/products/707.page>> [Consultado el 28 de agosto de 2017].

ajustaba los vuelos a los horarios comerciales, puesto que cruzar el Atlántico Norte en menos de ocho horas permitía incrementar el número de vuelos y optimizar los tiempos. Estos puntos confluyeron en un incremento de la rentabilidad en la fabricación y comercialización de los aviones, que a su vez repercutió en el coste por viaje. Las aerolíneas de todo el mundo, primero nacionales y luego privadas, siguiendo el modelo americano, aumentaron exponencialmente sus flotas, sus rutas y el número de destinos interconectados. Surgía así, hacia finales de los años sesenta, un creciente interés social por el transporte aéreo, acompañado por los años de paz tras las grandes guerras—al menos en occidente—, los intereses de expansión comercial, de contacto con las colonias y excolonias, y de visibilidad en el escenario internacional de las potencias económicas. Apareció la *jet set*, una clase selecta y adinerada que viajaba tanto por negocios como, cada vez más, por placer, inaugurando la época del turismo internacional.

El inicio de la *segunda Jet Age*, apoyado en una tecnología y unas infraestructuras ya asentadas—aeropuertos acondicionados, pistas de aterrizaje preparadas—, se suele marcar en 1970, con el estreno comercial de los aviones estadounidenses Boeing 747.²⁶ Al principio estas máquinas *jumbo* solo volaron en las rutas principales, pero incrementaron la capacidad absoluta de transporte mundial al desplazar los modelos anteriores hacia rutas secundarias, que quedaron también ampliadas. Debido a un cada vez mayor abaratamiento de los costes, se incrementó a su vez el acceso al transporte aéreo de clases sociales con menor poder adquisitivo.

²⁶ Estos aviones duplicaron de nuevo la capacidad de pasajeros, hasta un máximo de 490. Datos oficiales de la compañía. Información disponible en <<http://www.boeing.com/history/products/747.page>> [Consultado el 28 de agosto de 2017].



[Fig. 1.] Precio de los billetes transatlánticos a Buenos Aires, Rio de Janeiro y Nueva York de la compañía Iberia entre los años 1965 y 1981, junto al IPC de las regiones implicadas, España, Latinoamérica y los Estados Unidos, en el mismo periodo. Gráfico elaborado con datos oficiales del archivo de la Dirección de Comunicación de Iberia consultados y organizados por el autor, y del Banco Mundial, disponibles en: <<http://datos.bancomundial.org/>> [Consultado el 17 de agosto de 2017].

A mediados de los años sesenta, las aerolíneas habían creado empresas turoperadoras propias. A inicios de los setenta, aunque con unos precios todavía altos para las clases medias-bajas, los agentes de viajes externos ofrecían paquetes turísticos, alimentando con su competencia la batalla por los precios. A esta bajada del coste del transporte aéreo debe añadirse la liberalización del mercado aerocomercial, que los

Estados Unidos llevaron a cabo en 1978, y que en los años siguientes se extendió primero por Europa y luego por el resto del mundo a través de la supervisión y las “recomendaciones” de las asociaciones internacionales de aviación.²⁷

En estos años la tendencia del precio al público del transporte aéreo fue favorable respecto al nivel de vida.²⁸ El acceso al transporte aéreo estaba en expansión, y los comportamientos se vieron modificados por la cada vez mayor presencia del transporte aéreo y el turismo en la esfera pública. Consecuentemente, el campo artístico, como el resto de la sociedad, se vio condicionado por ello. La creciente facilidad de movimiento de agentes humanos y no humanos sustentó fenómenos como el de los agentes-viajeros en el campo del arte, que revisaremos a continuación. Asimismo, la aceleración de los medios de comunicación tradicionales permitió la aparición de nuevos modos artísticos, como el arte-correo. La información circuló cada vez más rápido a través de las redes de comunicaciones y transporte aéreo, y aparecieron ferias y revistas de arte internacionales.²⁹

Es necesario hacer hincapié, de nuevo, en la rápida adscripción al transporte aéreo que tuvieron naciones excluidas del llamado Primer Mundo. España y muchos países de Latinoamérica, aunque no eran productores de tecnología aeronáutica, pronto empezaron a adquirir flotas de aviones. Primero, hasta los años setenta, bajo un modelo de

²⁷ Véase nota al pie nº 8.

²⁸ Véase la Fig. 1, en la que, analizando el caso español, se puede apreciar que desde mediados de los años sesenta hasta la segunda crisis del petróleo de 1979, la tendencia del coste de los billetes transatlánticos se mantuvo por debajo de la inflación del coste de vida (según el IPC).

²⁹ Esta coincidencia del fenómeno de aparición y expansión de publicaciones y ferias de arte internacionales con la *Jet Age* es un tema que, por extensión, queda fuera del ámbito de este artículo. Serían necesarias futuras investigaciones para esclarecer sus relaciones.

estado-nación fuerte que centralizaba servicios y creaba aerolíneas estatales; y más tarde, bajo un modelo de libre mercado donde las iniciativas privadas cobraban cada vez mayor importancia, hasta desembocar en una cadena de privatizaciones de aerolíneas nacionales ya en los años noventa. Este fenómeno de mundialización de la *Jet Age* generó un cierto descentramiento organizativo respecto a los centros de producción, en paralelo a otro cultural. Tal descentramiento, aunque relativo, sirve aquí de apoyo para una visibilización o toma de conciencia de territorios—y prácticas artísticas en ellos—que han sido tratados como subalternos. La *Jet Age* nos sitúa ante los inicios de la globalización. Se ha teorizado cómo en el mundo globalizado los centros y las periferias se entremezclan indisolublemente en espacios compartidos³⁰, y este fenómeno no puede desligarse de la movilidad aumentada por el transporte aéreo. De modo similar, en el ámbito del arte y la cultura se ha producido una “recuperación del aura”³¹ de las teorías y prácticas de ejes periféricos, que ha cobrado especial relevancia en las prácticas artísticas conceptuales³². Como se indicaba

³⁰ Ya sea mediante procesos de hibridación (Néstor G. Canclini), glocalización (Roland Robertson) o de creación de terceros espacios (Homi Bhabha). Véase un resumen de estas teorías en Guasch, Anna Maria (2016). El proceso dinámico de lo global. En: *El arte en la era de lo global. 1989-2015*. Madrid: Alianza editorial, 31-36.

³¹ Boris Groys propone no revisar la tan teorizada “pérdida del aura”, sino su “recuperación”, y resume el proceso de transformación de la copia en original mediante “una técnica de relocalización topológica”. Esto parece resumir el proceso de reterritorialización de las prácticas artísticas conceptualistas subalternas. Véase Groys, Boris (2008). The Topology of Contemporary Art. En: Condee, Enwezor y Smith (eds.), *Antinomies of Art and Culture*. [op. cit.], 72-73.

³² Desde los años noventa se ha producido una incorporación de prácticas geográficamente descentradas al discurso sobre los conceptualismos. Destaca, entre ellas, la visibilización de las prácticas latinoamericanas. Para ello resultan esenciales los trabajos de Mari Carmen Ramírez, la exposición “Global Conceptualism: Points of Origin 1950s-1980s,” comisariada por Rachel Weiss, Jane Farver y Luis Camnitzer, además de las perspectivas críticas—y autocríticas—aportadas por teóricos independientes y/o asociados a la Red de Conceptualismos del Sur como Ana Longoni, Andrea Giunta, Paulina Varas, Fernando Davis o Jaime Vindel, entre otros. Para un resumen de estos movimientos teóricos, puede consultarse la introducción de la tesis doctoral de Paulina Varas. Varas, Paulina (2016). *Cartografía crítica del*

al inicio del artículo, el objetivo de este texto es colaborar con el trabajo teórico de enriquecimiento de los conceptualismos en el espacio sud-atlántico, deshaciendo su posición subalterna. Enlazando históricamente estas prácticas con el desarrollo de la aviación comercial, se pretende poner en relieve que el flujo de informaciones y agentes—y agentes-viajeros—fue constante y omnidireccional entre Latinoamérica, España y el resto del mundo, y tuvo una gran importancia para el desarrollo del campo artístico en general. Asimismo, debe recordarse la pretensión de señalar, no tanto la relación directa entre la *Jet Age* y el espacio sud-atlántico del conceptualismo, como la relación de *intensidad* que se produce entre ambos: el momento álgido de la *Jet Age* se superpone sincrónicamente al momento de mayor efervescencia de las prácticas artísticas conceptualistas entre España y Latinoamérica.

Estrato socio-cultural (doble). Parte II: los agentes-viajeros.

Revisemos ahora el concepto de agente-viajero en este marco de movilidad expandida de la *Jet Age*. Como aquí se propone, hace referencia a aquellos actores del campo del arte que no solo se desplazaron por causas relativas a su dedicación, sino que hicieron del viaje parte de su propia agencia, considerándolo una metodología analítica y de trabajo mediante la cual alteraron consecuentemente sus prácticas. De este modo, en este concepto no caben, aunque sean importantes para otras historiografías, aquellos artistas, obras, publicaciones u otros agentes humanos y no humanos cuya movilidad sea temática o meramente instrumental. El movimiento no basta, por

conceptualismo en América Latina: 1960-1980. Tesis doctoral. Barcelona: Universitat de Barcelona, 9-56.

tanto, para que un agente sea agente-viajero; sus capacidades deben transformarse, haciendo del viaje una herramienta de desplazamiento—espacial, pero también epistemológico y pragmático—de las formas y los significados, de los modos de hacer y los supuestos disciplinarios.

Esta inclusión del viaje en el seno de la práctica artística nos remite directamente al conceptualismo artístico. Incluso pueden establecerse ciertas precedencias revisando la genealogía tradicional del arte conceptual, esa que lo hace derivar de prácticas posvanguardistas tales como Fluxus o el Minimal Art, entre otras.³³ En esos movimientos previos se ha teorizado un cuestionamiento de los espacios del arte, anterior a la aparición de los agentes-viajeros, a través de las transformaciones debidas a la espacialidad aumentada de los fenómenos proto-conceptuales, tales como el Situacionismo, el Land Art o los Earthworks, entre otros. De ese cuestionamiento espacial surgieron algunos modos de hacer que pusieron en cuestión las convenciones del sistema del arte moderno, entre los que se encuentran el *site-specific*, las prácticas efímeras, el arte-correo o los diversos intentos de disolución del binomio arte/vida, todos ellos englobados por la crítica en un proceso de “desmaterialización” de la obra del arte, hoy en día discutido³⁴, que parece conducir al arte conceptualista. La

³³ Una exposición concisa de esta genealogía puede leerse en la introducción de Morgan, Robert C. (2003 [1996]). *Del arte a la idea. Ensayos sobre arte conceptual*. Madrid: Akal, 9-14.

³⁴ El concepto de *desmaterialización* cobró importancia a partir de un artículo de Lippard y Chandler. Véase Chandler, John y Lippard, Lucy (1968). The Dematerialization of Art. *Art International*, Vol. 12, No. 2, 31-36. Posteriormente esta noción ha sido revisada, especialmente respecto a los conceptualismos latinoamericanos. Véase Ramírez, Mari Carmen. Tactics for Thriving on Adversity: Conceptualism in Latin America, 1960-1980. En: Camnitzer, Luis; Farver, Jane y Weiss, Rachel (1999). *Global Conceptualism: Points of Origin, 1950s-1980s*. Nueva York: Queens Museum of Art, 53-71. También Camnitzer, Luis (2009). *Didáctica de la liberación. Arte conceptualista latinoamericano*. Murcia: Cendeac. Finalmente, ha sido

transformación en la espacialidad del arte sucedió en varios niveles: el del propio trabajo artístico, pero también en el de sus condiciones de aparición y difusión, así como de su recepción y disfrute.³⁵ Incluso es posible indicar que tales transformaciones en la espacialidad del arte surgen en paralelo a los cambios en la espacialidad de la sociedad de consumo y sus nuevas relaciones dimensionales, dadas a través de las redes de comunicación y transporte; por tanto, esta nueva espacialidad se relaciona de modo *disperso pero intenso* con los cambios asociados a la movilidad expandida en el periodo de la *Jet Age*. Sin embargo, en la práctica de los agentes-viajeros la “espacialidad aumentada” ha sido sustituida por el “movimiento aumentado”, así como en el paso del arte minimalista al conceptualismo la forma fue sustituida por la idea.

Los agentes-viajeros, de orígenes diversos, se distribuyen también heterogéneamente por el mapa, traspasando fronteras a través de un esquema de redes transnacionales que escapa a una metodología histórica basada en conceptos biunívocos. Con la llegada de la *Jet Age*, el desplazamiento de estos agentes ya no depende de si su lugar de origen estaba o no situado en los centros mundiales de producción artística, y por tanto su análisis ya no sigue el esquema centro/periferia. Una posible lista de casos de estudio, desigual pero elaborada buscando un punto de apoyo en el espacio sud-atlántico, podría aunar diversos artistas que hicieron del desplazamiento el núcleo de su práctica, como

criticada por su correspondencia con “la dinámica del capitalismo global sobre bienes inmateriales”. Véase López, Miguel Ángel (2010). How Do We Know What Latin American Conceptualism Looks Like? *Afterall*, No. 23, Spring.

³⁵ Los textos sobre estas transformaciones en la espacialidad son innumerables. Valgan como muestra las consideraciones Guy Debord sobre el consumo de mercancías visuales en *La sociedad del espectáculo*; o las de Donald Judd, que trata de las dimensiones del objeto artístico que escapan de los lenguajes tradicionales de la pintura y la escultura. Véase Debord, Guy (2010 [1967]). *La sociedad del espectáculo*. Valencia: Pre-textos. También Judd, Donald (2016 [1964]). *Specific Objects*. En: *Donald Judd Writings*. Nueva York: Judd Foundation y David Zwirner Books, 134-145.

On Kawara (1932-2014), Antoni Muntadas (1942) y Carlos Ginzburg (1946). Se yuxtapone así un caso habitualmente tomado como “centrista”, otro español y un tercero latinoamericano—argentino—, teniendo en cuenta que los tres se pueden organizar en las décadas de estudio: los años sesenta, setenta y ochenta, respectivamente. Pero los agentes-viajeros no solo fueron artistas, de modo que también se revisarán brevemente los casos de la teórica y comisaria Lucy Lippard, canónicamente situada en el origen historiográfico de las prácticas conceptualistas, y de Jorge Glusberg, comisario y teórico argentino cuyo historiado “afán de inserción” en circuitos de arte internacionales lo sitúa forzosamente en un territorio subalterno respecto a los mismos.³⁶



[Fig. 2.] On Kawara, *June 19, 1967*, 1967. Andrew Russeth, bajo licencia CC BY-SA 2.0.

³⁶ Para un exhaustivo análisis de la situación de Jorge Glusberg en el contexto argentino de los años sesenta y setenta véase Vindel, Jaime (2014). Una política de inserción: el CAYC durante los setenta. En: *La vida por asalto: arte, política e historia en Argentina entre 1965 y 2001*. Madrid: Brumaria, 224-245.

Joseph Kosuth (1945), artista-teórico del más *puro* Arte Conceptual, con mayúsculas³⁷, en su texto *Art After Philosophy* (1969) presentaba a **On Kawara** de este modo: “un artista japonés que ha estado viajando continuamente alrededor del mundo desde 1959, [y] ha estado haciendo un tipo de arte altamente conceptualizado desde 1964.”³⁸ También, Lucy Lippard (1937), en su *Six Years* (1973)—que comentaremos más adelante—indica: “julio [de 1968]: On Kawara comienza, en Brasil, las series “I met” y “I went” (1 de julio de 1968-30 de junio de 1969), que consisten en unas listas a máquina de las personas que encuentra cada día y un trazado de sus movimientos. Durante este periodo vivió en Sudamérica, Europa, Japón y Nueva York.”³⁹ En estas citas resulta evidente la importancia del viaje para una de las figuras clave de los conceptualismos centristas. Sin embargo, es necesario insistir en cómo la movilidad ejerce un papel fundamental en la obra de On Kawara: no solo no podría haber realizado todos los desplazamientos a lo largo del globo sin la red de transporte aéreo de la *Jet Age*, sino que puede decirse que el núcleo de su obra gira en torno de la figura del migrante, de los encuentros fortuitos y las estancias superficiales que el viajero habitual realiza en sus diferentes destinos. A esto hay que sumar que el propio medio material mediante el cual genera su obra es en sí mismo un derivado de las redes de transporte,

³⁷ Nótese la ironía empleada en los calificativos sobre Joseph Kosuth, que responde a los escritos del propio artista: “*Purely* conceptual art is first seen concurrently in the work of Terry Atkinson and Michael Baldwin in Coventry, England; and with my own work done in New York City, all generally around 1966.” Kosuth, Joseph (1969). *Art After Philosophy*. En: Alberro, Alexander; Stimson, Blake (eds.) (1999). *Conceptual Art: A Critical Anthology*. Cambridge: The MIT Press, 173. La cursiva ya figura en el original.

³⁸ “a Japanese artist who has been continuously travelling around the world since 1959, [and] has been doing a highly conceptualized kind of art since 1964.” *Ibid.* La traducción es mía.

³⁹ Lippard, Lucy (1973 (2004)). *Seis años: la desmaterialización del objeto artístico de 1969 a 1972*. Madrid: Akal, 91.

tanto en sus postales y telegramas, que aprovechan las ventajas de las redes de comunicación abiertas por la aviación, como en los formatos de sus obras, que están adaptadas a tamaños “de viaje.”⁴⁰

Partiendo de España, **Antoni Muntadas** realizó entre 1975 y 1976 una serie de acciones repetidas bajo el título *Acción/Situación: Hoy. Viaje a través de Latinoamérica* en Buenos Aires, São Paulo, Caracas y México.⁴¹ Este proyecto juega un papel clave en su carrera, ya que incorpora la transición que llevó a cabo entre sus trabajos basados en el cuerpo y los “subsentidos”—los sentidos normalmente discriminados por el ocularcentrismo occidental—, y los subsiguientes, centrados en el análisis de lo que él mismo denominó el “paisaje de los *media*.” En cada destino, Muntadas llevaba a cabo la misma acción. En ella, a un lado de la sala, representaba al sujeto y su corporalidad presentándose a sí mismo con una proyección blanca en el pecho y su respiración aumentada mediante un amplificador de sonido; al otro lado de la sala, representando a los medios de comunicación y al contexto, se colgaba la prensa local del día, legal e ilegal. La facilidad de desplazamiento y comunicación posibilitó la coordinación previa de este proyecto mediante el contacto directo con diferentes agentes e instituciones por correo aéreo. Pero el transporte por avión también forma parte del propio mecanismo de trabajo, que adquiere sus características particulares, contextuales y de relación con el público a través de la repetición del dispositivo en diferentes lugares. Mientras viajaba entre las localizaciones de sus acciones, Muntadas visitó además Perú y

⁴⁰ Rorimer, Anne (1991). The Date Paintings of On Kawara. *Art Institute of Chicago Museum Studies*, Vol. 17, No. 2, 122.

⁴¹ Varas, Paulina (comp.) (2009). *Muntadas en Latinoamérica*. Manizales: Universidad de Caldas.

Bolivia, grabando materiales para una obra posterior que no realizó.⁴² Pese a ello, esta metodología casi etnológica de investigación en movimiento, a través del viaje y las ciencias sociales, fue interiorizada en su modo de trabajo, transformándose en un elemento esencial. Desde 1972, cuando cambió Barcelona por Nueva York como lugar de residencia, hasta hoy en día, la movilidad se encuentra presente en la obra de este artista, que ubica su obra a caballo entre el arte, los *media* y las ciencias sociales. Muntadas vive y trabaja en movimiento, realizando proyectos derivados de sus estancias en diferentes puntos del planeta. En cada proyecto, no se desplaza para trasladar su obra, sino que crea un dispositivo, muchas veces asociado a un equipo de trabajo, mediante el cual elabora una investigación que deriva en un trabajo de arte.⁴³

A su vez, **Carlos Ginzburg** comenzó en 1972 una serie de viajes de larga duración, que cristalizaron a finales de esa década y principios de la siguiente en sus obras *Les Voyages de Ginzburg*.⁴⁴ A través de la red de transporte aéreo de la *Jet Age*, este artista argentino viajó por el mundo, relacionándose con diversos contextos y creando trabajos de arte efímero en las diferentes localizaciones, que luego fotografiaba.⁴⁵

⁴² Buccellato, Laura (2007). Conversación con Antoni Muntadas. En: *Muntadas / Bs. As.* Buenos Aires: Fundación Telefónica, 120-123. Catálogo de exposición.

⁴³ Para más información sobre la relación de la metodología de investigación de Muntadas con el viaje, véase Santa Olalla, Pablo (2017). Muntadas: una metodología de investigación artística en movimiento. *Artnodes*. (20), 101-110. Disponible en: <<http://dx.doi.org/10.7238/a.v0i20.3132>> [Consultado el 5 de enero de 2018].

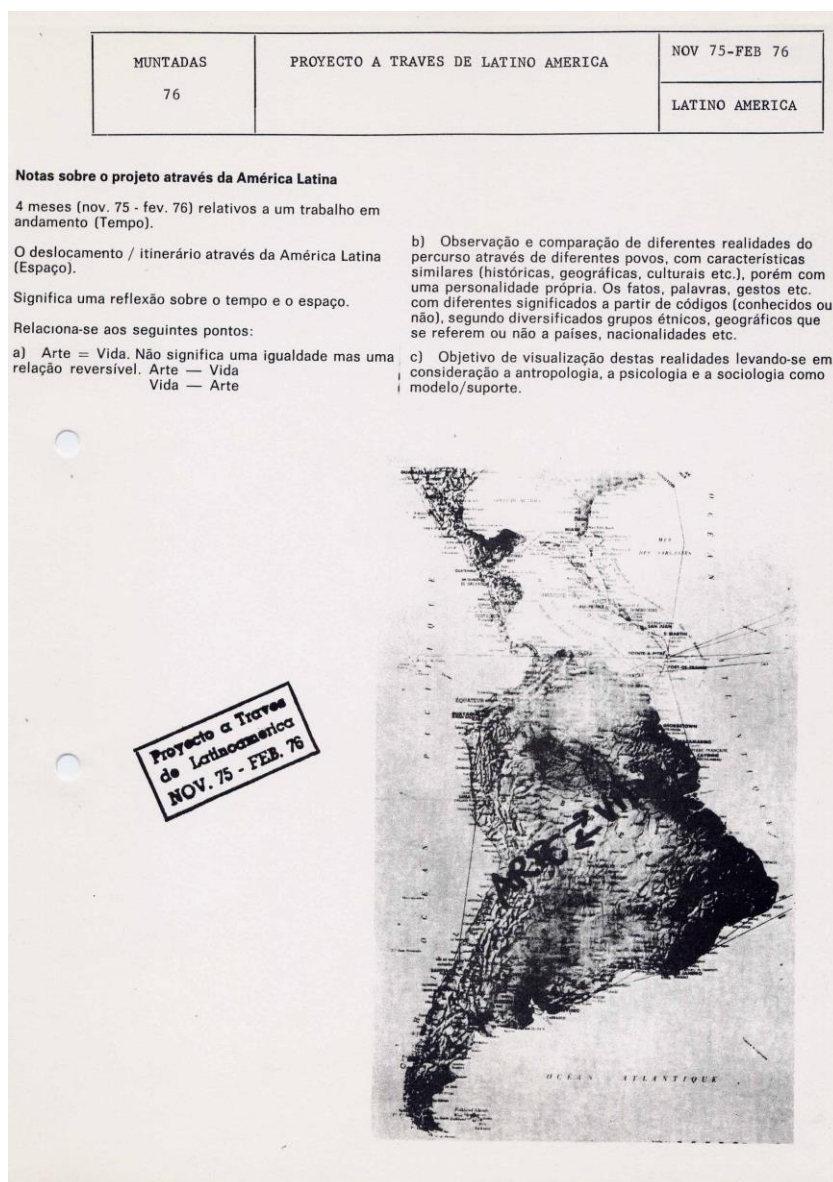
⁴⁴ (1980) *Carlos Ginzburg. Les Voyages de Ginzburg*. Amberes: Internationaal Cultureel Centrum. Catálogo de exposición. También Ginzburg, Carlos y Restany, Pierre (1981). *Voyages de Ginzburg: (Documents et Projets) / Présentés par Pierre Restany*. Ventabren: Éditions Nepe. Agradezco al Centro de Documentación del Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA) la posibilidad de consultar estos materiales de primera mano.

⁴⁵ La teórica argentina Ana Longoni hace un listado de los emplazamientos a los que viajó Ginzburg, además de presentar sus antecedentes como artista viajero. Véase Longoni, Ana (2014). "Viajeros descentrados". En: *Vanguardia y revolución: arte e izquierdas en la Argentina de los sesenta-setenta*. Buenos Aires: Ariel, 77-94.

Finalmente organizaba en álbumes y láminas las fotografías de los viajes, del contexto, de los encuentros fortuitos y de esas obras *pobres*⁴⁶, acompañadas a veces por fragmentos de textos teóricos de Guy Debord o Marshall McLuhan, entre otros. En estos trabajos cargados de ironía, Ginzburg actúa como un *flâneur* global. Mediante una crítica ácida al turismo, pone en cuestión las nociones de exotismo, desarrollo, modernización y colonialidad creadas por los recientes cambios en la percepción del mundo y debidas, entre otros factores, a la rápida extensión de la red de transporte aéreo. Resultan ilustradores dos de sus eslóganes. Por un lado, en algunas fotografías, como una en Kathmandú en la que se ríe rodeado de habitantes locales muy serios con aspecto pobre, encontramos la frase “Je rigole des pauvres.” Por otra parte, Ginzburg creó un sello de goma para estas series, que empleó abundantemente, con la frase “Gauguin: artiste peintre et artiste voyageur, Ginzburg: artiste voyageur exclusivement.”⁴⁷ En ambos motivos resulta evidente la ironía crítica frente a la percepción de un mundo cada vez más globalizado; pero es especialmente en el segundo caso donde se pone en relieve de modo especial la posición de este artista que, trabajando en la *Jet Age* y criticándola desde dentro, emplea sus medios para enfatizar su distancia respecto al arte anterior moderno-vanguardista.

⁴⁶ En 1971 artistas argentinos como Carlos Ginzburg y Edgardo Antonio Vigo hacían eco del concepto de “arte pobre”, acuñado por Germano Celant un par de años antes, a través de la revista *Hexágono*, editada por el segundo. Sin embargo ejercieron un uso crítico, politizado y antiburgués de este término, como puede apreciarse en el texto de Vigo “Una forma ‘real’ de arte pobre”, de 1975. Véase la publicación de artista Ginzburg, Carlos (1971). *10 ideas de arte pobre*. La Plata: La Flaca Grabada. Véase también Vigo, Edgardo Antonio Vigo (1975). Una forma ‘real’ de arte pobre. En: *Hexágono’71 “Sellado a mano”*. La Plata: Edgardo Antonio Vigo, s.p.

⁴⁷ Alonso, Idurre y Keller, Judith (eds.). (2017). *Photography in Argentina, 1850–2010: Contradiction and Continuity*. Los Angeles: Getty Publications, 273. Catálogo de exposición.



[Fig. 3.] Antoni Muntadas. *Acción/Situación: Hoy. Proyecto a través de Latinoamérica*, 1975-1976. Associació Arxiu Muntadas. Centre d'Estudis i Recerca (ARXIU/AM).

Revisando esta serie reducida de tres artistas, resulta evidente cómo el desarrollo del transporte aéreo interfiere en sus prácticas. Su arte no es simplemente desplazado allí donde trabajan, sino que enraíza con la movilidad y cambia con ella. Ya sea mediante las comunicaciones de un sujeto en tránsito de On Kawara, mediante la interiorización de una

metodología cuasi-antropológica asociada al viaje de Muntadas, o mediante una crítica al incipiente mundo globalizado a través del *détournement* del turismo como una de sus consecuencias de Carlos Ginzburg, el movimiento en la *Jet Age* participa *intensamente* de estas prácticas artísticas.

Pero, como he mencionado más arriba, otros actores del campo del arte, como comisarios, teóricos y críticos, también se acercaron a este marco de dispersión y transformación de sus prácticas. **Lucy Lippard**⁴⁸, en el prólogo de su ya mencionado trabajo *Six Years*⁴⁹ indica que su “segunda vía de acceso a lo que sería el arte conceptual fue un viaje a Argentina en 1968.”⁵⁰ En ese viaje tomó conocimiento de *Tucumán Arde* (1968) y otras prácticas experimentales locales, que posteriormente inscribió en el texto. También, entre 1969 y 1974, Lippard comisarió una serie de exposiciones en diferentes lugares, conocidas por sus títulos como las “number exhibitions.”⁵¹ Estas exposiciones fueron preparadas recopilando trabajos a través de una extensa red de contactos, y podían ser transportadas, operando con la misma transformación del objeto artístico que hemos visto con On Kawara, aplicada al comisariado. Según la propia Lippard, “el arte conceptual en su forma más pura,

⁴⁸ Desearía haber incluido más agentes femeninos en este artículo, pero no ha sido fácil localizar agentes-viajeras, tal y como aquí se teorizan. ¿Es posible que durante el periodo de estudio hubiese una mayor movilidad en los hombres que en las mujeres? ¿Cuáles serían las causas de esta diferencia?

⁴⁹ El propio título extendido de la obra indica que en ella se recogen prácticas que “están teniendo lugar en América, Europa, Australia y Asia”, de las cuales Lippard solo pudo tener conocimiento en una época de interconexión como la *Jet Age*.

⁵⁰ Lippard, *Seis años: la desmaterialización del objeto artístico de 1969 a 1972*. [op. cit.], 10.

⁵¹ Lippard, Lucy (2009). Curating by Numbers. *Tate Papers*, No. 12, Autumn. Disponible en: <<http://www.tate.org.uk/research/publications/tate-papers/12/curating-by-numbers>> [Consultado el 17 de agosto de 2017]. También Butler, Cornelia (ed.) (2012). *From Conceptualism to Feminism, Lucy Lippard's number shows 1969-74*. Londres: Afterall Books.

podría ser enviado por correo”⁵², y así hizo con “2,972,453” (1970), que se materializó en el CAYC de Buenos Aires, y con “c. 7,500” (1973-1974), que tuvo lugar en Valencia, California. La relación de esta comisaria-teórica con las redes aceleradas de transporte y comunicación de la *Jet Age* se evidencia no solo en su recopilación de información y en su contacto directo con prácticas distantes, que le aportaron una visión general del fenómeno artístico que la ocupaba, sino también en la transformación estructural de sus prácticas. Su comisariado se volvió indexal, como demuestran los catálogos de estas muestras; su obra más reconocida, *Six Years*, resultó fragmentaria y relacional, como unas notas de viaje.

La superposición de roles en el campo del arte—crítica, comisariado, teoría—, evidente en Lucy Lippard, también se da en el argentino **Jorge Glusberg** (1932-2012), director del mencionado CAYC⁵³, y a quién la norteamericana había conocido en su viaje de 1968. Lippard organizó su “number exhibition” en Buenos Aires a propuesta de este crítico argentino, que en esos momentos se encontraba teorizando un “arte de sistemas” en Latinoamérica y había creado un grupo de artistas afines alrededor de su institución: el Grupo de los 13. A partir de 1972 Glusberg difundió internacionalmente el arte conceptual argentino, así como otros modos experimentales como el videoarte o el arte por computador, a través de exposiciones itinerantes, encuentros y simposios. En estos eventos—como la muestra “Arte de sistemas en Latinoamérica” en los Encuentros de Pamplona (1972) o el “7th Open

⁵² “conceptual art in its purest form could be sent in the mail.” Hudek, Antony y Lippard, Lucy (2011). *Number Shows. Process of Attrition*. Lucy R. Lippard in conversation with Antony Hudek. *Flash Art*, No. 281, November-December. La traducción es mía.

⁵³ El CAYC (Centro de Arte y Comunicación) fue creado en 1970. Véase, por ejemplo, Vindel, *La vida por asalto: arte, política e historia en Argentina entre 1965 y 2001*. [op. cit.], 224-245.

Encounter on Video” (1977) en la Fundación Miró de Barcelona, por citar ejemplos en España—, el propio Glusberg viajaba cargado de heliografías o cintas de vídeo, que eran presentadas en los lugares de destino. Su modo de trabajar, mediante el contacto en red—personal o con las octavillas y publicaciones que el CAYC editaba y distribuía—, mediante la recopilación y difusión de materiales fácilmente transportables, y con un alcance transnacional, no puede desligarse de la *Jet Age* y sus condiciones específicas de aceleración de los tiempos y disminución de las distancias. Resulta apropiado anotar, como caso específico dentro del caso de estudio, los primeros contactos que Glusberg tuvo con el crítico español Simón Marchán (1941), otra figura relevante para el arte conceptualista, esta vez español.⁵⁴ En 1967 el argentino escribió, como empleado de la revista *Análisis*, a la revista *Goya*, donde trabajaba Marchán. En una carta del 26 de junio solicitaba ser el corresponsal en Argentina de la publicación española, así como información sobre otras ediciones de interés en España. En cartas posteriores, la comunicación pasó a ser personal, más allá de las respectivas revistas: Glusberg deseaba facilitar trabajo a Simón Marchán en Paidós Argentina, donde decía trabajar, a cambio de una contraparte similar por parte del español.⁵⁵ Finalmente surgieron algunas dificultades y este intercambio laboral no fue posible.⁵⁶ Sin embargo, ambos compartieron informaciones sobre las prácticas experimentales de sus respectivos contextos. Glusberg informaba a Marchán, por ejemplo, de un viaje que le llevó a Praga y a Moscú en

⁵⁴ Las siguientes informaciones fueron obtenidas del Archivo Marchán/Quevedo, depositado en el Centro de Documentación del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía (MNCARS). Este fondo se encuentra en proceso de catalogación. Las cartas que se mencionan a continuación forman parte del fondo “Nuevos comportamientos artísticos en Argentina”, No. 22 (caja 0).

⁵⁵ Carta de Jorge Glusberg a Simón Marchán. fechada a 10 de octubre de 1967.

⁵⁶ Carta de Jorge Glusberg a Simón Marchán. Carta fechada a 15 de enero de 1968.

1968, sobre el que comentaba que “en todas partes se cuecen las mismas habas”⁵⁷, en referencia a la aparición internacional de los conceptualismos. A partir del año 1971, Glusberg escribiría a Marchán ya bajo el paraguas del CAYC⁵⁸, informándole de todas sus actividades. Este intercambio de información tuvo reflejo en el libro de Marchán *Del arte objetual al arte de concepto* (1972)⁵⁹, así como, seguramente, en la presencia de artistas españoles en el CAYC y los eventos que organizaba.⁶⁰

Conclusiones

Una extensa red de relaciones transnacionales aparece, como por infusión, de la revisión de estos contactos, desplazamientos y trabajos en el marco de la *Jet Age* en el espacio sud-atlántico del conceptualismo. En un plano horizontal se entrecruzan, muchas veces por las redes de transporte aéreo, agentes de los así llamados centros de producción cultural y de *otros* territorios habitualmente tratados como periféricos. Como ha sido señalado, el esquema centro/periferia pierde capacidad analítica frente a este marco de movilidad aumentada. La evolución de los modos de hacer de los agentes-viajeros, así como los cruces transatlánticos de estos y otros agentes, apuntan hacia una

⁵⁷ Carta de Jorge Glusberg a Simón Marchán. Carta sin fechar, posterior a enero de 1968.

⁵⁸ Carta de Jorge Glusberg a Simón Marchán. Carta fechada a 22 de septiembre de 1971.

⁵⁹ Marchán, Simón (1997 [1974]). *Del arte objetual al arte de concepto*. Madrid: Ediciones Akal. Se cita el trabajo de Glusberg respecto al arte por computador (131), así como algunas exposiciones del CAYC relacionadas con el arte conceptual (250), y finalmente se menciona la tan comentada categoría de *conceptualismo ideológico* en Argentina (269).

⁶⁰ Por el centro pasaron Antoni Muntadas en 1975, como hemos visto, e Isidoro Valcárcel Medina en 1976. Otros artistas, como Juan Navarro Baldeweg, Miralda, Joan Rabascall, Àngels Ribé y Francesc Torres, circularon cintas de vídeo en los encuentros abiertos internacionales del CAYC.

sincronicidad de los fenómenos de desarrollo de la aviación comercial y del arte conceptual. Su ubicación en un contexto general de alcance mundial colabora hacia el sustento de la tesis del artículo. Ha habido anteriores intentos de horizontalización de las prácticas artísticas conceptualistas, como la exposición de 1999 “Global Conceptualism: Points of Origin 1950s-1980s” en el Queens Museum of Art⁶¹, o los diferentes trabajos de valorización de los conceptualismos latinoamericanos llevados a cabo con menor o mayor éxito por diferentes agentes, como Mari Carmen Ramírez o la Red de Conceptualismos del Sur.⁶² Sin embargo, el fin de este texto no era mostrar aisladamente los orígenes y precedencias de las prácticas conceptualistas de unos agentes-viajeros globalmente distribuidos, sino presentar sus interrelaciones a través del caso concreto del espacio sud-atlántico, recortando sobre el contexto sociocultural las transformaciones que llevaron a cabo. Tales transformaciones se pueden localizar también en el arte actual, en un momento en el que los artistas, los comisarios e incluso los historiadores del arte se erigen como agentes en constante movimiento. La flexibilización de las prácticas y las condiciones de trabajo, la conveniencia de las formas y los contenidos al desplazamiento y a un público deslocalizado, temas como la colonialidad, la globalización y sus derivas, así como cierta homogeneización que hace necesaria la comprensión de los contextos, pueden remontarse genealógicamente hasta el periodo de estudio analizado.

Aún a riesgo de cometer el pecado del reflejo entre el arte y su contexto—“pecado” que habría que repensar respecto al abordaje de

⁶¹ Camnitzer, Farver y Weiss, *Global Conceptualism: Points of Origin 1950s-1980s*. [op. cit.].

⁶² Véase nota al pie nº 32.

prácticas conscientemente contextuales como las conceptualistas—, quisiera acabar este artículo presentando un paralelismo entre la sociopolítica tardocapitalista de la *Jet Age* y las transformaciones específicas que se dan en el arte conceptual. Esta comparación responde a una voluntad de coincidencia entre los objeto de estudio y su aproximación en este texto. Para el arte conceptual, fue esencial la relación del arte con la vida, a veces representada como una igualdad, otras como una relación de ida y vuelta. Incluso en momentos recientes, cuando Metzger hizo su propuesta para “reducir los vuelos del arte”, podemos observar esta estrecha vinculación. Ya ha sido revisado cómo en el periodo de la *Jet Age* la red de transportes aéreos se superponía a la red de relaciones de las prácticas artísticas conceptuales, y cómo ambos fenómenos ayudaban a flexibilizar tanto las prácticas artísticas como sus lecturas a través de los esquemas binomiales centro/periferia, norte/sur o este/oeste. Asimismo, en un contexto de movilidad y comunicaciones aceleradas en el que hay una traslación del industrialismo al informacionalismo⁶³, o del capitalismo pesado al ligero⁶⁴, la extensión global del imperio neoliberal, simbolizada en la internacionalización del idioma inglés, coincide con la rápida difusión de las prácticas conceptualistas por los canales de difusión abiertos en este contexto.⁶⁵ Al mismo tiempo que algunas de las capacidades de la

⁶³ “La convergencia e interacción entre un nuevo paradigma tecnológico y una nueva lógica organizativa es la que constituye el cimiento histórico de la economía informacional.” Castells, Manuel (1999 [1996]). *La era de la información. Economía, sociedad y cultura / Volumen 1. La sociedad red*. México: Siglo XXI Editores, 180.

⁶⁴ Bauman, Zygmunt (2006 [2000]). *Capitalism - heavy and light*. En: *Liquid Modernity*. Malden y Oxford: Polity Press y Blackwell Publishing, 54-59.

⁶⁵ No hay que olvidar que, en algunos casos, el arte conceptual ha sido considerado una *lingua franca* dentro del campo del arte. Entre otros, por Mari Carmen Ramírez en la segunda versión de su texto *Tactics for Thriving on Adversity* para la exposición “Inverted Utopias”. Ramírez, Mari Carmen (2004). *Tactics for Thriving on Adversity: Conceptualism in Latin America, 1960-80*. En: *Inverted Utopias. Avant-garde Art in Latin America*. New Haven y Londres: Yale University Press y The Museum of Fine Arts

jet set se democratizaban, y las ventajas de la comunicación y el transporte modificaban la experiencia espacial y afectiva del mundo a través del turismo y otros fenómenos, aparecían en el arte conceptual agentes-viajeros que interiorizaban la experiencia de la movilidad en sus teorías y prácticas. Así como los medios de producción pasaban de un serialismo mecanizado, organizado piramidalmente y localizado en un punto—*taylorismo*—a estadios flexibilizados sensibles a la variabilidad del mercado y organizados en red mediante deslocalizaciones y subcontratas—*toyotismo*—, los actores del conceptualismo artístico comenzaban a trabajar en redes colaborativas, se desvinculaban del esquema jerárquico del sistema-arte y flexibilizaban sus modos de trabajo, desterritorializándolos y adaptándolos a nuevos formatos, técnicas y medios de difusión. Al poner el interés en el contexto, pero también al participar de las transformaciones socioculturales de la *Jet Age*, los agentes conceptualistas de las más diversas procedencias participaban también de la transformación del campo artístico. En este fluir de los procesos estructurales reside no solo el trasfondo de la sociedad actual, sino también el de las prácticas artísticas de hoy en día, que responden de uno u otro modo a las mutaciones estructurales del campo del arte sucedidas en el arte conceptual de la *Jet Age*.

Houston, 425-442. También habría que considerar la “tendencia antropológica”, de lectura textual del contexto, como *lingua franca*, que Hal Foster problematiza y relaciona con rasgos como la alteridad, la interdisciplinariedad y la autocrítica en su teorización del “artista como etnógrafo”. Véase Foster, *El retorno de lo real*. [op. cit.], 186. Esta tendencia puede asociarse a los conceptualismos, aunque de un modo un tanto problemático. Véase Davis, Fernando (2008). El conceptualismo como categoría táctica. *Ramona*, nº 82, julio 2008. La ironía del eslogan “An artist who cannot speak English is no artist”, que el artista Mladen Stilinovic propuso a principios de los noventa, resulta al mismo tiempo ilustrativa de estos procesos y crítica con ellos.

REFERENCIAS

Alberro, Alexander y Stimson, Blake (eds.) (1999). *Conceptual Art: A Critical Anthology*. Cambridge: The MIT Press.

Alonso, Idurre y Keller, Judith (eds.). (2017). *Photography in Argentina, 1850–2010: Contradiction and Continuity*. Los Angeles: Getty Publications. Catálogo de exposición.

Bauman, Zygmunt (2006 (2000)). *Liquid Modernity*. Malden y Oxford: Polity Press y Blackwell Publishing.

Bu, Liping (1999). Educational Exchange and Cultural Diplomacy in the Cold War. *Journal of American Studies*, Vol. 33, No. 3.

Butler, Cornelia (ed.) (2012). *From Conceptualism to Feminism, Lucy Lippard's number shows 1969-74*. Londres: Afterall Books.

Cabañas, Miguel (1991). *La Primera Bienal Hispanoamericana de Arte: Arte, política y polémica en un certamen internacional de los años cincuenta*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. Tesis doctoral.

Cabañas, Miguel (1996). *Política artística del franquismo. El hito de la Bienal Hispano-Americana de Arte*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Camnitzer, Luis (2009). *Didáctica de la liberación. Arte conceptualista latinoamericano*. Murcia: Cendeac.

Camnitzer, Luis, Farver, Jane y Weiss, Rachel (1999). *Global Conceptualism: Points of Origin, 1950s-1980s*. Nueva York: Queens Museum of Art. Catálogo de exposición.

Cañellas, Antonio (2014). Las políticas del Instituto de Cultura

Hispánica, 1947-1953. *Historia Actual Online*, No. 33.

Castells, Manuel (1999 (1996)). *La era de la información. Economía, sociedad y cultura / Volumen 1. La sociedad red*. México: Siglo XXI Editores.

Chandler, John y Lippard, Lucy (1968). The Dematerialization of Art. *Art International*, Vol. 12, No. 2, 31-36.

Condee, Nancy, Enwezor, Okwui y Smith, Terry (eds.) (2008). *Antinomies of Art and Culture. Modernity, Postmodernity, Contemporaneity*. Durham y Londres: Duke University Press.

Davis, Fernando (2008). "El conceptualismo como categoría táctica", *Ramona*, nº 82, julio 2008.

Davies, Ronald Edward George (2016 (2011)). *Airlines of the Jet Age: A History* [Kindle Edition]. Washington: Smithsonian Institution Scholarly Press.

Debord, Guy (2010 (1967)). *La sociedad del espectáculo*. Valencia: Pre-textos.

Deleuze, Gilles.; Guattari, Félix. (2015 (1972)). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.

Dunne, Michael (2016). Kennedy's Alliance for Progress: countering revolution in Latin America. Part II: the historiographical record. *International Affairs*, nº 92, 435-452.

Fein, Seth (2008). Producing the Cold War in Mexico. En: Joseph, Gilbert M. y Spenser, Daniela (eds.). *In from the Cold: Latin America's New Encounter with the Cold War*. Durham: Duke University Press, 171-213.

Foster, Hal (2001 (1996)). *El retorno de lo real. La vanguardia a finales de siglo*. Madrid: Ediciones Akal.

Foucault, Michel (1979 (1969)). *La arqueología del saber*. México: Siglo XXI editores.

Ginzburg, Carlos. *Les Voyages de Ginzburg* (1980). Amberes: Internationaal Cultureel Centrum. Catálogo de exposición.

Ginzburg, Carlos y Restany, Pierre. (1981). *Voyages de Ginzburg: (Documents et Projets) / Présentés par Pierre Restany*. Ventabren: Éditions Nepe.

Guasch, Anna Maria (2016). *El arte en la era de lo global. 1989-2015*. Madrid: Alianza editorial.

Hudek, Antony y Lippard, Lucy (2011). Number Shows. Process of Attrition. Lucy R. Lippard in conversation with Antony Hudek. *Flash Art*, No. 281, November-December.

Joseph, Gilbert M. y Spenser, Daniela (eds.) (2008). *In from the Cold: Latin America's New Encounter with the Cold War*. Durham: Duke University Press, 172-173.

Judd, Donald (2016 (1964)). *Donald Judd Writings*. Nueva York: Judd Foundation y David Zwirner Books.

Keenan, Thomas y Weizman, Eyal (2012). *Mengele's Skull. The Advent of a Forensic Aesthetics*. Berlín, Frankfurt: Sternberg Press y Portikus.

Larrain, Jorge (1989). *Theories of Development. Capitalism, Colonialism and Dependency*. Cambridge: Polity Press.

Lippard, Lucy (1973 (2004)). *Seis años: la desmaterialización del objeto*

artístico de 1969 a 1972. Madrid: Ediciones Akal.

Longoni, Ana (2014). *Vanguardia y revolución: arte e izquierdas en la Argentina de los sesenta-setenta*. Buenos Aires: Ariel.

López, Miguel Ángel (2010). How Do We Know What Latin American Conceptualism Looks Like? *Afterall*, No. 23, Spring.

Marchán, Simón (1997 (1974)). *Del arte objetual al arte de concepto*. Madrid: Ediciones Akal.

Morgan, Robert C. (2003 (1996)). *Del arte a la idea. Ensayos sobre arte conceptual*. Madrid: Akal.

Muntadas / Bs. As. (2007). Buenos Aires: Fundación Telefónica. Catálogo de exposición.

Pardo, Rosa y Portero, Florentino (1999). Las relaciones exteriores como factor condicionante del franquismo. *Ayer*, nº 33, 187-218.

Ramírez, Mari Carmen (2004). Tactics for Thriving on Adversity: Conceptualism in Latin America, 1960-80. En: *Inverted Utopias. Avant-garde Art in Latin America*. New Haven y Londres: Yale University Press y The Museum of Fine Arts Houston. Catálogo de exposición.

Rorimer, Anne (1991). The Date Paintings of On Kawara. *Art Institute of Chicago Museum Studies*, Vol. 17, No. 2.

Varas, Paulina (comp.) (2009). *Muntadas en Latinoamérica*. Manizales: Universidad de Caldas.

Varas, Paulina (2016). *Cartografía crítica del conceptualismo en América Latina: 1960-1980*. Barcelona: Universitat de Barcelona. Tesis doctoral.

Vindel, Jaime (2014). *La vida por asalto: arte, política e historia en*

Argentina entre 1965 y 2001. Madrid: Brumaria.

Wallerstein, Immanuel (1991). The Cold War and Third World: The Good Old Days?. *Economic and Political Weekly*, Vol. 26, No. 17, 1103-1106.

Wallerstein, Immanuel (2007 (1991)). *Geopolítica y geocultura. Ensayos sobre el moderno sistema mundial*. Barcelona, Editorial Kairós.