

ARCHIVO ABIERTO: MUSEO VIAL RENOVABLE
"RAFAEL BOGARÍN"

muestra colectiva

rodolfo abularach [guatemala]
antonio amaral [brasil]
rafael bogarín [venezuela]
jose campos biscardi [colombia]
ronald christensen [estados unidos]
edgar correál [colombia]
carlos cruz-diez [venezuela]
nassos daphnis [grecia]
jose antonio davila [estados unidos]
paul davis [estados unidos]
rafa fernandez [costa rica]
roberto gonzalez [venezuela]
luis guevara moreno [venezuela]
carlos hernandez guerra [venezuela]
susy iglicki [austria]
pedro leon zapata [venezuela]
benjamin levy [israel]
jacob meyerowitz [inglaterra]
charles a. nitti [estados unidos]
maria luisa pacheco [bolivia]
alirio palacios [venezuela]
omar rayo [colombia]
margot romer [venezuela]
edgar sanchez [venezuela]
mario toral [chile]
tabo toral [panamá]

MUSEO VIAL RENOVABLE 'RAFAEL BOGARIN': ¿EN CUÁNTO TIEMPO OBSERVAMOS UNA OBRA DE ARTE?

manuel vásquez ortega

Dibujemos una ecuación: en la actualidad, estudios han demostrado que el tiempo promedio que una persona dedica a observar una obra en un museo es de 30 segundos, con una distancia aproximada de metro y medio de separación. Por su parte –y situado en otro contexto de observación y lectura–, en términos publicitarios, los anuncios ubicados en carreteras deben estar diseñados para leerse en un tiempo de 15 segundos, bajo una velocidad aproximada de 90 kilómetros por hora... Estos datos nos exponen el problema de una ecuación diferencial entre el tiempo y la distancia de observación de una pintura y una valla, mientras a su vez nos plantean otra pregunta: ¿cuánto tiempo es el correcto para observar una obra de arte?

En mayo de 1982, una iniciativa del artista **Rafael Bogarin** (El Tigre, Venezuela, 1946) logró comulgar a la aceleración con el arte, a través de la creación de un Museo Vial que abarcaba las exacerbadas longitudes de la carretera de El Tigre–Ciudad Bolívar, en el oriente de Venezuela. Conocidas por la condición anodina de su propia funcionalidad, las altas temperaturas producidas por la inclemencia solar y el desamparo urbanístico de su ubicación, las vías terrestres de la zona sureste del país se conforman visualmente por un paisaje amplio, abierto y sin hitos referenciales más allá de los creados por la misma naturaleza, con la capacidad de sumergir a quienes lo recorren en un estado de monotonía, que –por consecuencia– puede conllevar a la concentración y el detalle: situación ideal para enfrentarse a una obra de arte.

Así, en medio de la aparente nada, el proyecto artístico de un Museo Vial diseñado por Bogarin inserta a los lados de la carretera una propuesta museal de 120 kilómetros de largo, en la que 30 artistas de 16 países fueron invitados a participar. Las obras resultantes –26 pinturas sobre vallas de metal de 2x4m– fueron creadas en el propio sitio a manos de artistas internacionales en diálogo con artistas nacionales, bajo las miradas

participativas de un público local atento al proceso, planteando así una primera diferencia con la idea de la pintura como un *hecho contemplativo finalizado*, para ser entendida como un *acto de duda en movimiento*.

Los motivos de las vallas eran diversos, respondiendo a los lenguajes de un momento heterogéneo como lo fue el finalizante siglo XX: desde la figuración realista y el expresionismo informal, a imágenes oníricas del surrealismo, pasando por el cinetismo y la abstracción geométrica, hasta planteamientos conceptuales llevados a imagen pictórica. Una 'colección temporal', colectiva y pública en la que se presentaba "una panorámica del arte nacional unida a una selección de artistas internacionales (...) en lo que constituye el primer Museo Vial de carácter renovable que registran los anales americanos", en palabras de Juan Carlos Palenzuela.

Para la realización de esta propuesta expositiva experimental, la pintura abandona la formalidad del caballete y del lienzo para apostar por una lectura que supera en sí misma a todas las nociones referenciales de arte público (ese que tan alabado había sido en el urbanismo caraqueño), cuya premisa es la acercar el arte a la vida urbana, por medio de la integración como ornamento al urbanismo desarrollado de la capital. No obstante, lejana de esta solemne integración de las artes modernas al espacio público, las obras del Museo Vial Renovable 'Rafael Bogarin' se insertan en un paisaje poco intervenido, de paso, cotidiano, cuya irrupción de los elementos artificiales enfatiza y destaca las imágenes pintadas en gran formato, puestas a la vista para personas muy distintas a las que habitan en la ciudad: camioneros, transportistas, obreros y trabajadores de las industrias mineras y petroleras, distantes de toda idea de alta cultura.

Más allá de la inevitable relación con –y reacción hacia– los programas de arte público y monumental desplegados como políticas de estado moderno en Venezuela, la propuesta de Museo Vial Renovable confronta en sí misma a la verdadera función de un museo: situada en una localidad con pocas posibilidades de visitar un espacio de arte, de acceder al conocimiento que contienen y alejadas de todo epicentro cultural, Rafael Bogarin crea "un museo como necesidad" bajo la imperativa acción de mirar en medio de la aceleración, en un contexto despoblado de elementos sobre los cuales reposar la mirada.

Con el tiempo, las pinturas ancladas al suelo macizo que vincula a los estados Anzoátegui y Bolívar sufrieron la ineludible victoria del tiempo: la ruina y su desaparición; sin embargo, en su paulatina pérdida material las obras continúan interpelando al entendimiento de la propia imagen, a través de un acto donde la pintura se desnuda de todo menos de su capacidad de comunicación imaginativa, poniendo en evidencia todo lo que ocurre en la acción puramente física y no mental de cubrir el lienzo en tanto soporte y superficie neutra con color. Así, a más de 40 años de su inauguración, la pregunta de *cuánto tiempo es el correcto para observar una obra de arte* parece quedar aún sin respuesta, en un momento en el que la inmediatez de nuestros ojos parece superar cualquier aceleración hecha sobre la carretera.

En el Museo Vial Renovable 'Rafael Bogarin' participaron: Rodolfo Abularach (Guatemala, 1933 - 2020), Omar Rayo (Colombia, 1928 - 2010), Tabo Toral (Panamá, 1950 - 2023), Paul Brook Davis (EE.UU, 1938), Rafa Fernández (Costa Rica, 1935 - 2018), Charles Nitti (EE.UU), Antonio Amaral (Brasil, 1935 - 2015), Nassos Danphís (Grecia, 1914 - 2010), Mario Toral (Chile, 1934), Ronald Julius Christensen (EE.UU, 1923 - 1999), Benjamin Levy (Israel, 1940), Jacob Meyerowitz (Inglaterra), Edgar Correal (Colombia, 1943), Margot Romer (Venezuela, 1938 - 2005), Susy Iglicki (Viena, 1934), Carlos Cruz Diez (Venezuela, 1923 - 2019), Pedro León Zapata (Venezuela, 1923 - 2015), Luis Guevara Moreno (Venezuela, 1926 - 2010), Alirio Palacios (Venezuela, 1938 - 2015), Edgar Sánchez (Venezuela, 1940 - 2022), Carlos Hernández Guerra (Venezuela, 1936 - 2010), José Antonio Dávila (EE.UU, 1935), José Campos Biscardi (Colombia, 1944), Roberto González (Venezuela, 1941), y como autor y participante, Rafael Bogarin (Venezuela, 1946).

ARCHIVO ABIERTO: MUSEO VIAL RENOVABLE
"RAFAEL BOGARÍN"

colectiva | 1.12..2023 - 24.12.2023

muestra online | texto: manuel vásquez ortega

abra

directores: melina fernández temas + luis romero

coordinador: gabriel martínez

asistente de sala: ara koshiro

colecciones + relaciones institucionales: oriana hernández

redes sociales + diseño: valentina mora

asistente de comunicaciones: eloísa arias peña

asistente de registro: francisco cáceres

g6+g9 centro de arte los galpones

av. ávila con 8va transversal, los chorros

caracas 1071, venezuela

0424 1661939 + abracaracas@gmail.com

www.abracaracas.com + [@abracaracas](https://www.instagram.com/abracaracas)