

# -TRANSICIÓN-

PROYECTO DE ESCULTURA PARA LA CIUDAD DE IRÚN

Por Javier San Martín Pagalday (Shaf)\_  
Colabora: Pablo Juarranz Bueno\_



**transición es una escultura para la Irún que utiliza la vía de tren como símbolo representativo de la ciudad y como representación del encuentro introspectivo satisfactorio del individuo.**

**En el plano figurativo se presenta una vía de tren con destino al espacio. Un cambio de dirección de la rutina hacia algo más alocado, fantástico, místico... y en el plano más sumergido, muestra la dualidad del individuo que consigue deshacerse de las cadenas que le mantienen firme e incomunicada permitiéndole llegar al entendimiento para su realización personal.**



## 1. ¿POR QUÉ?

Independientemente de que desearía que Irún estuviera repleta de obras de arte, un día soñé con una escalera que se encontraba suspendida a unos metros del suelo de la calle Luís Mariano, no en la zona de los jardines, sino en la trasera que da al polideportivo.

Era una escalera de las triangulares, metálica, enorme. No sé, quizá la sensación que me causaba la dimensión de este entorno, mezclada por mi inconsciente con el deseo de progresar en la vida, hizo que ese día soñara con esa imagen. (Cuando tenía unos 13 años y el polideportivo estaba en obras, recuerdo haber pasado por una columna colgado al vacío para colarme en la obra)

Por lo general, recuerdo lo soñado, al menos por un día, pero este sueño lo tengo presente desde que fui consciente de él. Formó parte de la necesidad de expresión de la que soy esclavo desde hace muchos años.

Ahora que suelo ir por Vitoria-Gasteiz, me quedo alucinado con la de esculturas que te encuentras por la calle, allá a donde mires ves alguna. Me da mucha envidia. Te podrán gustar más o menos, pero transmiten algo. Un espacio aparentemente insulso, cobra vida, te hace sentir, pensar...

-“Vale” (pensé):

“Soy un artista de Irún, una ciudad, la segunda por habitantes de Guipúzcoa, de las más importantes del tan apreciado País Vasco, por cuyas calles hay pocas referencias artísticas que estimulen al ciudadano. Voy a intentar contribuir con mi trabajo a que mi ciudad pueda dar un paso más a nivel artístico. Me escucharán o no me escucharán. Les gustará o no les gustará. Se hará realidad o no se hará realidad: yo voy a trabajar a tope y a presentar el proyecto: el “no” ya lo tengo.”

Voy a proponer un elemento complementario a las necesidades cívicas primarias, pero vital, en mi opinión, para la empatía de la ciudad con el ciudadano. Una pieza que pueda transmitir algo al que pase por ahí, lo que sea...

Digo “lo que sea”, pero en este caso no es así. Se trata de algo a lo que todo transeúnte estaría expuesto. Por ello me parecen vitales dos aspectos:

-Uno: que ningún individuo se pueda sentir ofendido o herido por dicha estructura (aspectos sociales, religiosos, sexuales, etc...).

-Dos (y tiene relación con lo anterior): muchas personas se sienten ofendidas cuando contemplan obras de arte que no entienden, que no les transmiten nada más que una sensación desagradable, producto de la acción



de cuestionarse su posible ignorancia. Una sensación de la que muchas veces me siento partícipe.

En este caso, algo que en publicidad resulta muy eficaz y que, por lo tanto, acerca al espectador a la obra, es la percepción de algo conocido, cotidiano. En esta pieza, la incidencia del objeto en el receptor, es mayor, ya que las vías del tren implican algo que a menudo añoramos: desplazamiento, viaje, cambiar de aires, conocer otras cosas... Así mismo, también recurre a algo muy usado en publicidad, de gran eficacia, como es la alusión a estímulos infantiles, en este caso al tren eléctrico que muchos tuvimos o quisimos tener. Importante...

## 2. ¿EL QUÉ?

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto (básico en mi filosofía artística) y lo que pretendo explicar en este apartado, llego al alma de mi propuesta: Cuando pienso en la materialización del sueño que ha propiciado todo esto, me encuentro con algunos impedimentos que me hacen matizar el punto de partida:

El concepto de “escalera hacia el cielo” me gusta mucho (supongo que está influenciado por el libro de “La habichuela”, que tanto me impactó de niño). El matiz de que fuera una escalera común, de las que todos tenemos en casa, también reúne mis perfiles comunicativos, pero pensando en su materialización (sobredimensionada y sujeta mediante cables necesariamente visibles) y la relación escalera-Irún, no me acababa de convencer. Necesitaba darle unas vueltas...

Todo este discernir entre lo que pretendía expresar y la ciudad en la que podría actuar, desembocó en una vía de tren hacia el cielo. Pensando en algo por lo que Irún es conocido nacional e internacionalmente, relacioné inmediatamente la ciudad con su carácter fronterizo, de paso, nexo imprescindible con el suroeste de Francia y presente en todos los enlaces por carretera y tren con Europa. La relación de la vía de tren con la escalera fue inmediata.



### 3. ¿CÓMO?

Cómo transmitir mi concepto llegado a este punto:

La similitud entre la escalera y la vía de tren me viene que ni pintado. Además implica una ascensión mucho más rápida y cómoda. En este caso, y como explicaré un poco más adelante, se trata de una acción orgásmica, desatada, libre de todo prejuicio... Libre.

Directamente surgió la idea de una vía de tren cuyo recorrido fuera desde una perspectiva, horizontal, cotidiana, hacia una perspectiva vertical, mística. La materia y la desmaterialización, lo figurativo y la abstracción.

Para una mayor presencia del factor “irreal”, propenso a la interpretación y al estímulo de la emoción, decido dotar a la parte vertical con un tercio de la composición general (basándome en criterios personales simbolistas y compositivos) introduciendo con ello el concepto de “infinito”.

Varió los ángulos de los bocetos originales de las vías y hago que el paralelismo entra vías, se estreche para intuir una unión de ambas en las alturas. Con esto también juego con la conjunción de la dualidad del individuo (consciente-inconsciente) a medida que asciende. Imprimo un matiz místico. La dualidad del individuo que se mantiene separada de forma natural, converge por el esfuerzo introspectivo. Pensé en hacer que las vías se fugaran cada una hacia un lado víctimas de la violencia del suceso, pero las he mantenido verticales, firmes, seguras del destino al que se dirigen.

Un aspecto que me gusta recurrir en mi obra y que viene al caso en la concepción de este proyecto, es procurar transmitir el que algo sucede en el preciso momento en el que la pieza es contemplada. Aplicar a la obra movimiento, acción, vida... Hacer partícipe al espectador de un momento único y preciso. Viable y que pertenece al presente. Hacerle percibir que alguien acaba de viajar hacia el cielo y que también él podría hacerlo. Para mayor sensación de momento preciso, jugando con que la primera traviesa del suelo está sola, sin raíles, pretendo conseguir un efecto de “estela”. De esta manera no se fija el punto de partida de la vía, que también podría ser infinito...

Para transmitir este concepto de acción, además de utilizar una curva de transición entre el plano horizontal y el vertical (con un círculo perfecto, en honor a su maravillosa geometría y aludiendo a un cambio de estado equilibradamente suave, nada traumático), voy desplazando las traviesas según cogen verticalidad hacia un lado y hacia fuera. Se arrancan de la vía, salen despedidas, simulando que un tren ha pasado a una velocidad desproporcionada, ansiada, han cogido una trayectoria vertical, han subido hacia el cielo y van desapareciendo.

Con esto quiero comunicar el deseo que muchos tenemos a menudo de abandonar radicalmente nuestros hábitos racional-socialmente “impuestos”, y de dejarnos llevar por una actitud impulsiva, más irracional y puramente emocional. Unas ganas contenidas de cambio. Como decía anteriormente, un orgasmo desatado. Una liberación al fin hecha realidad que revienta, rompe, deja atrás un montón de sometimientos (las vías cambian de ángulo en dirección ascendente mientras, simultáneamente, se sueltan las traviesas (ataduras, prejuicios)). Estas salen despedidas formando un abanico envolvente en alusión al discernir que supone la acción (salen dando vueltas).

Así mismo, la vía, al ir desmaterializándose, consigue un efecto de abstracción. La traviesa deja de ser traviesa para adquirir otras cualidades geométricas, espaciales. Se aprecia su individualidad. Al estar suelta y a una altura superior a la del ser humano, impresiona mucho, cobra mucho peso,, el que tenía. Cuando te liberas algo que te ha atado es cuando eres realmente consciente de todo lo que te estaba determinando. Al mismo tiempo, las dos vías, el individuo liberado, son esbeltas, livianas, ligeras, sin trabas... eternas.

Yo, y creo que muchas personas, sentimos este deseo de romper con nuestras ataduras, al menos esporádicamente. Por ello pienso que esta instalación podría inducir estímulos liberadores, emprendedores y soñadores en el espectador. A mi juicio, todos ellos siempre positivos. Se podría expresar llanamente con un “-¡a la mierda!, rompo con lo que impide que mi persona se realice (traviesas puestas milimétricamente=rutina) y voy a perseguir mi sueño (raíles hacia el cielo desprovistos de traviesas= ataduras)”.

La traviesa no se rompe en ningún momento. Con esto pretendo expresar que los prejuicios no hay que destruirlos, que pueden seguir ahí, pero que hay que ser consciente de que existen para poder prescindir de ellos.

En cuanto a los materiales, se produce una interacción que me resulta muy gratificante. Aunque actualmente las instalaciones de las vías ferroviarias se soportan con anclajes de cemento, pero en este caso se utilizarían traviesas de madera, paralelepípedos, puros, no los orgánicos comunes, para disfrutar de la geometría y darle firmeza al concepto. Conviven materiales opuestos: lo blando y lo duro, lo cálido y lo frío, lo sentimental y lo racional... Aplico el concepto de compenetración perfecta entre el Yin y el Yang, filosofía presente constantemente en mis producciones artísticas.

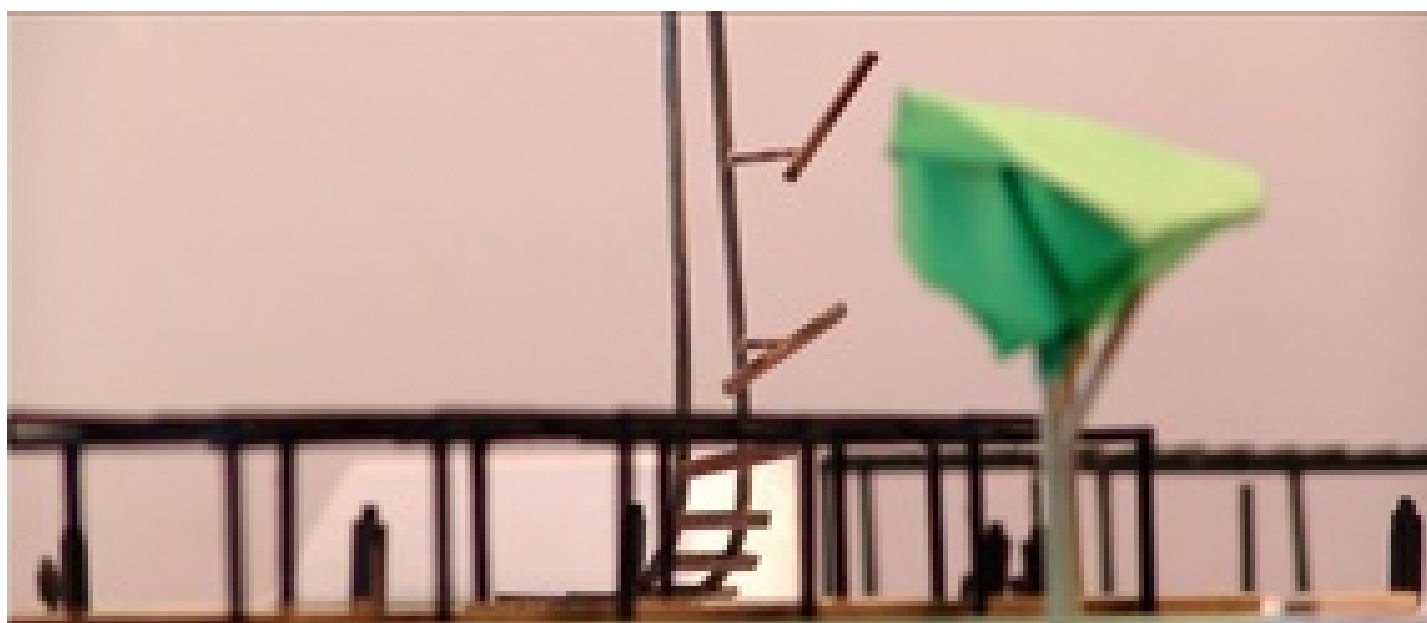
Por último y como remate final, la pieza iría acompañada de una traviesa aislada clavada en un punto de su entorno.

Esto refuerza aún más la acción momentánea. Sitúa al espectador antes o después del acontecimiento. Le pone en situación, en la batalla. Alarga y contextualiza la acción convirtiéndola en “atracción”.

Si te encuentras antes la traviesa piensas:- ¿qué es esto?... y cuando ves la escultura lo entiendes y potencia la percepción. En el caso de que vieras primero la escultura, cuando ves la traviesa suelta, potencia la sensación y la alarga. En ambos casos sirve de introducción o de final del mensaje.

Con esta traviesa y con la del principio de la escultura sueltas, se deja un principio y un final abiertos, estimulando aún más la imaginación y haciendo alusión al “eterno retorno” Nietzscheano.

Por ello se plantea sólo la posibilidad de que sólo sea una traviesa la que haga esta función. Si fueran dos, determinarían un principio y un fin. Los “pares” no funcionan en lo dinámico. Si fueran tres, serían excesivos, desvirtuarían la función de una sola, que, sobre todo, estimula a buscar alguna más y que, por lo tanto, el “mundillo” en el que te ha metido la instalación perdure aún durante más tiempo.



#### 4. DIMENSIONES SEGÚN EL EMPLAZAMIENTO:

-El ancho de vía es el que es, pero debido a la magnitud del espacio delimitado por la rotonda, se hace un poco mayor para que no dé la sensación de ser más estrecha de lo que en realidad es.

-El radio de la curva se equilibra con 3 metros, de forma que la primera travesía que se desprende esté a una altura superior a la del ser humano (responde al concepto de superación y peso de los prejuicios, tratado anteriormente) y haciendo justicia a la profundidad de la rotonda.

Es imprescindible el que la transición sea uniforme, una cuarta parte de la circunferencia.

-Se me antoja caprichoso, por motivos de composición, e que el desarrollo de las travesías dibujen en su perfil una "S" (relación estética con el símbolo del Ying-Yang)

En todo momento hemos contemplado su desenlace como el que hemos creído sería el natural, dirigiéndolo, en este caso hacia la izquierda, como respuesta a la interacción de los vehículos con la rotonda.

-Por motivos también mencionados anteriormente, las travesías que forman la parte horizontal tienen que ser por lo menos tres. En este caso ocupando un espacio en planta que hace justicia a la altura mínima aplicada. La cuarta travesía está suelta y hace la función de introducción como apuntábamos anteriormente.

-La altura de la escultura una vez ha dejado la última travesía en su desarrollo natural, según el espacio y la pieza, sería de unos trece metros. El hecho de que ambos railes se vayan juntando según ascienden potencia la fuga y por lo tanto su altura.

Con esta ubicación y trasladando las travesías voladoras al lado izquierdo, se consigue además que el desarrollo en abanico de las mismas sea el más oportuno en cuanto a movimiento se refiere.

### FICHA TÉCNICA

#### ARTISTA

Javier San Martín Pagalday (Shaf)

#### 33 DISEÑO

Av. Iparralde 33, 1º izda.

IRUN (Guipúzcoa)

Tel.: 943 629587 / 606381903

GESTIONA  arkeodoc

Rebeca Marina López

Avda de Gasteiz 75 5º C

01009 VITORIA-GASTEIZ

M 685 753 628

[www.arkeodoc.com](http://www.arkeodoc.com)

