

Eberhard Bosslet

ES - Bosslet, Eberhard: Bosslet en las Islas Canarias, Libro Bosslet – Obras en España, Extraverlag, Berlin, 2014

ES - Bosslet, Eberhard: Bosslet en las Islas Canarias, Libro Bosslet – Obras en España, Extraverlag, Berlin, 2014

Bosslet en las Islas Canarias

En 1981 compré un billete y aterricé en Tenerife sin haberme preocupado, ni tan siquiera, por reservar alojamiento. Era octubre. Por esas fechas ya había terminado mis estudios de pintura en la Hochschule der Künste de Berlín (hoy UdK, Universität der Künste) y haciendo mis estudios de posgrado en calidad de Meisterschüler1.

Motivado por los comentarios y las sugerencias de compañeros de estudio que durante el año anterior habían pasado una temporada en Gran Canaria en casa de un profesor berlinés, me propuse pasar algunos meses en las Islas Canarias, totalmente desconocidas para mí hasta entonces. Quería ahorrarme el largo y gélido invierno alemán, al mismo tiempo que tomarme un respiro del arte; pretendía, a través de ese distanciamiento, revisar mi relación con la creación plástica, en particular, con el estilo de pintura conocido como colorfield painting. En ese mismo año me había convertido, por iniciativa propia, en uno de los socios fundadores del grupo artístico Material und Wirkung e.V., que se estaba formando en Berlín. El acta fundacional que definía la orientación metódica y conceptual del grupo, que yo mismo había redactado, permitía entrever, desde el inicio, una desconfianza central en los motivos y modos de actuar artísticos tradicionales.:

“Se investigarán los materiales y los efectos de su uso a través de puntos de vista y modos de proceder emocionales, funcionales, intuitivos, discursivos, aleatorios y culturales. Se prestará atención a resultados, estados y formas de investigación, procesos, productos y situaciones y estos hechos deberán documentarse.

Se considerarán materiales todas las cosas, substancias, seres vivos, relaciones, sistemas y estructuras en el espacio natural, artificial, económico, científico, social y cultural.

Se considerará efecto cualquier cualidad racional, percepción o vivencia producida por los materiales o que nos conduzca hasta ellos.”

Llegué a Tenerife con estos parámetros en mente, igual que un explorador, sin conocimientos de castellano, y consciente de mi decisión de no querer hacer arte en Canarias. Me había traído de Berlín este fuerte propósito y el dinero suficiente como para hacerme con un medio de transporte. Había pensado quizá en una moto de cross, pero en 1981 alquilar algo así era imposible. Quise comprarla de segunda mano, pero los precios que el vendedor me proponía resultaban demasiado caros. Al final, en una zona alejada del centro de la capital de la Isla, Santa Cruz, pude hacerme con una Vespa Sprint –estaba bastante deteriorada, pero era barata y funcionaba, e hice que le colocaran portaequipajes para poder transportar mis bártulos sin problemas.

No tenía residencia fija, aunque durante las primeras semanas de mi estancia el punto de partida de mis excursiones fue Los Cristianos, en el sur de la Isla. Aunque precisamente en esta zona de Tenerife el frenético crecimiento del turismo ocasionaba la continua aparición de hoteles y grupos de apartamentos, no dejó de sorprenderme el que hubiera muy pocas pensiones. En su mayoría eran baratas y podía permitírmelas. Pero el turismo organizado y sus viajes semanales, sumados a la demanda de apartamentos amueblados para ancianos con deseos de hibernar, no contribuía precisamente a la oferta de habitaciones baratas y disponibles sin reserva previa.

Mi ansia por conocer más y mejor la Isla me conducía, por culpa de la situación que acabo de describir, a tener que pararme a pensar cada día el lugar donde pasar la noche.

Me resultaban estimulantes los omnipresentes trabajos de construcción, desde el levantamiento de anexos a

viejas casas en el entorno rural, a la construcción de apartamentos nuevos de pequeña y gran escala, pasando por la demolición de las antiguas casas terreras de piedra enfoscada o de modernos bloques de cemento.

Aún a día de hoy, el problema de la construcción y de la vivienda está muy presente en Canarias. De hecho, hasta que llegué a Tenerife nunca lo había sentido tan presente en mi vida, y eso que provengo de una familia de arquitectos y que el tema bien se me podía haber hecho evidente en el Berlín de la década de 1970, en el cual, como en el de hoy en día, había una variadísima rehabilitación de edificios y nuevas construcciones. Poco a poco y sin darme cuenta, tomé conciencia durante mis excursiones y aventuras de que “casa”, “habitar”, “estar de camino a” y “llegar a casa” son situaciones y hechos fundamentales de la experiencia vital.

Como fundamentales son, en el más estricto sentido de la palabra, las consideraciones sobre el espacio y la necesidad de superficie que dan forma a una casa. La expansión territorial de la industria de la construcción se correspondía también con la necesidad creciente de espacios habitables en el contexto local de los tinerfeños. La construcción de casas y apartamentos, de carreteras y puertos, irrumpía en multitud de superficies y regiones que antes estaban vinculadas a la agricultura. Los terrenos antes cultivados se hallaban abandonados, y las nuevas carreteras que debían servir de acceso a las urbanizaciones recién proyectadas los atravesaban sin consideración alguna. Durante décadas uno podía encontrarse tanto complejos agrícolas vacíos, como esqueletos de hormigón y vigas de acero, es decir, nuevas construcciones convertidas en ruinas a causa de la quiebra de los inversores.

Seguí todos estos procesos con gran interés y una mezcla de simpatía y de repugnancia –procesos que, desde mis primeros meses en Tenerife y durante muchos años, me mantuvieron ocupado a través de impulsos artísticos, preguntas, pesquisas e intervenciones.

Vespacolor (1982)

Mi primer viaje con la mencionada Vespa fue desde Santa Cruz, en el Norte, hasta los Cristianos, en el Sur, siguiendo la carretera TF-28, que estaba situada en medianías y contaba con numerosísimas curvas. El trayecto duró casi cuatro horas y media.

A lo largo de la carretera se encuentran muchos de los antiguos cascos urbanos de los municipios, pueblos que aún en día de hoy no han sido alterados por las nuevas construcciones. Estos lugares y sus casas ponían ante mis ojos una dimensión y un colorido muy notables, lo que me llevó al poco tiempo a realizar mi primera intervención artística. Las fachadas de las casas terreras estaban pintadas de forma individual y con colores muy vivos. Por su tamaño, resultaba evidente que eran los habitantes y propietarios quienes habían pintado las fachadas con un diseño cromático ideado por ellos mismos y sin grandes complicaciones técnicas. De esta manera, cada casa presentaba una “cara” propia. Cada uno de los elementos constitutivos de la fachada; el zócalo, el alféizar, la cornisa, los marcos de las puertas y ventanas, con los postigos siempre cerrados, y el mismo muro de la casa, estaban pintados cada uno con su propio color, hasta tres o cuatro pigmentos diferentes en cada fachada.

Dado que la Vespa, como sucede con la carrocería de un coche, está compuesta también por componentes diversos, pude establecer una analogía entre éstos y los elementos de las fachadas, y me decidí a pintar de colores diferentes cada uno de ellos: los guardabarros, el asiento, el parabrisas, y el cuerpo de la moto. Compré pintura plástica blanca, varios tubos de colorantes y me situé frente a una casa que me pareció especialmente atractiva. Ante ella comencé a mezclar los colores hasta dar con los tonos idénticos que tenía la fachada.

Utilizando esas mezclas pinté cada elemento de la carrocería de la Vespa, la coloqué paralela al muro de la casa y saqué diversas fotografías de la escena para poder escoger más tarde la mejor toma.

Con esta versión multicolor de la moto seguí conduciendo hasta dar con la siguiente vivienda que llamara mi atención lo suficiente como para situar nuevamente la Vespa junto a la fachada y sacar fotos de esa nueva situación de diálogo producida por colores y formas desiguales. Luego comencé a mezclar los colores de esta nueva casa y los trasladé a la moto, para después fotografiar ambos objetos, ahora compartiendo la misma estética. Después de repetir el proceso varias veces, llegué a una nueva conclusión que tuvo como consecuencia un cambio en el método: dado que no sólo transitaba por espacios urbanos o rurales, sino que también solía hacerlo mucho por el campo, se me ocurrió volver a hacer otra vez algo estático de los colores móviles que me acompañaban en la Vespa.

No traspasé, como podría parecer natural, los colores de la moto a una casa, sino que los trasladé al paisaje o a sus elementos constitutivos: rocas de diverso tamaño, un muro de piedra y cactus, para fotografiarlos más tarde

junto a mi ciclomotor. Así nació la serie fotográfica Móviles e inmóviles, que desembocaría más tarde en otras versiones modificadas. Realicé en total cuatro series de este tipo. (Pp. 22-29)

De las fachadas de colores a los escombros de colores (1982-1986)

Una vez dado el primer paso, fui incapaz de parar. Tras los tres primeros meses, en los que me orienté conscientemente hacia los hermosos aspectos turísticos y folclóricos de la isla, y registré subconscientemente los repelentes efectos secundarios del boom de la construcción, no pude evitar darme cuenta, cada vez más, de sus consecuencias. Si en las construcciones industriales los escombros se retiraban de forma profesional, los que producían las obras menores de los propios insulares solían “desecharse” en el paisaje rocoso.

Por esta razón, volvía a encontrarme en los lugares más inesperados las coloridas fachadas que ya me habían ocupado en la serie Vespacolor, pero ahora convertidas en escombros. Con una mezcla de indignación moral y ecológica, pero también de fascinación, quise señalar con una intervención esta insospechada modificación del lugar a partir de materiales conocidos, y me dediqué a dar la vuelta a los escombros, de forma que su lado “bonito”, el que estaba pintado, quedase boca arriba. Las formaciones resultantes, parecidas a mosaicos, eran resultado del simple proceso de clasificación y no estaban motivadas por ninguna voluntad creativa. Realicé quince de estas intervenciones de Desescombro.

El propósito, el plan, el fundamento (1983-2011)

Hacía tiempo que me había infectado del virus canario que afecta tanto a los insulares como a los extranjeros que pasan sus vacaciones en las Islas: comencé a pensar en cómo hacerme con una casa en ese archipiélago mimado por el sol.

Todo propósito de este estilo, si se trata de una nueva construcción, comienza con un plano, continúa levantando cimientos y finaliza con el nuevo edificio construido. O eso, o uno se pone a buscar una casa adecuada y disponible. Todo el rato a lomos de mi Vespa, me interné hasta las regiones y los lugares más recónditos de la isla. Las granjas abandonadas y las obras dejadas de la mano de Dios ejercían una especial fascinación sobre mí. Sobre todo me interesaban aquellas construcciones cuya función inicial me resultaba inexplicable. En su mayor parte se trataba de edificaciones de hormigón que no circundaban ningún espacio, parecían levantados con métodos muy poco profesionales y obedecían a algún tipo de objetivo agrícola o industrial. Eran ruinas que por su forma, color y materiales, y pese a su origen artificial, parecían estar integradas en ese entorno rocoso y pobre en vegetación.

Como estas ruinas constituían, de hecho, un vertedero, se tendía, por algún tipo de culpa generalizada, a ignorarlas. Esta circunstancia me llamó la atención y me impulsó a hacer algo. Me propuse potenciar positivamente, con los medios más sencillos posibles, la atención que estas construcciones despreciadas podía atraer. Lo logré con un pincel de entre doce y quince centímetros, y el uso de un poco de pintura plástica blanca o de cal. Pinté una línea blanca que seguía los contornos del edificio, de modo que marcaba sus cantos sin voluntad creativa. Gracias a este proceso se producía una desconexión entre la edificación y su entorno que lo volvía muy llamativo. Las respectivas formas de cada edificio se hacían explícitas y perceptibles, al mismo tiempo que se transfiguraba la impresión general. Documenté fotográficamente el resultado, intentando dar con la imagen más representativa posible. Al principio puse a este grupo de intervenciones el nombre de Planos de construcción, más tarde las llamé Reformaciones. He hecho hasta hoy veinticinco intervenciones de este tipo. (pp. 110-217)

El siguiente grupo de intervenciones, llamadas Concomitancias, se basan en el fenómeno que produce que las ventanas abiertas o destrozadas de estos edificios, al tragarse la luz, parezcan agujeros negros. Pese a su aspecto desolado, la cohesión estática de estos edificios está fuera de toda duda. Empecé con la idea de agrandar los agujeros existentes hasta que pareciera a ojos vista que el equilibrio del edificio fuera insostenible. Pero quería lograr este efecto sin recurrir a trabajos de demolición, así que comencé a pintar sobre las fachadas grandes superficies negras de forma geométrica. Yuxtapuse estas superficies pintadas de negro a las ventanas y puertas ya existentes, que parecían también negras. El efecto perseguido se puede asociar a la obra de Kazimir Malévich o a barras de censura. Hasta hoy, he realizado doce intervenciones de este tipo. (pp. 110-217)

Chatarra y Sol (1982-2013)

También por esa época, en 1982, comencé una serie fotográfica que comprende, a día de hoy, más de cien imágenes. Tomé como motivo principal coches abandonados, quemados o destrozados, en muchos casos en

parajes extraños y titulé el trabajo Chatarra y Sol. La velocidad imaginada de los coches, la potencia del automóvil, su valor como símbolo de estatus y de transporte deja de operar en estas fotografías, en las que se congela en una magnitud de tiempo que se acerca a la inmutabilidad del paisaje y del espacio cultural. Como en las otras series fotográficas y en la documentación de las obras, traté de alcanzar siempre un equilibrio entre lo aparentemente intencionado y lo no intencionado, al mismo tiempo que una equivalencia entre lo existente y los medios utilizados y entre los componentes de la imagen y la obra. En algunos de estos trabajos pinté además una estructura de líneas trenzadas sobre las ruinas automovilísticas. Pero en favor de lograr una diferenciación más clara entre los trabajos con edificios en ruinas y los vehículos abandonados, me decidí por continuar esta serie de trabajos como una serie exclusivamente fotográfica.

City comfort y vacation comfort (1983-1984)

La serie de fotografías en blanco y negro City Comfort y Vacation Comfort se originaron en 1983-84, paralelamente a la serie de fotos en color Chatarra y sol con los coches abandonados en el paisaje y las fotografías escenificadas de Móviles e inmóviles con la Vespa pintada y las fachadas.

Los motivos para City Comfort los encontré en las vivas y agitadas calles de Barcelona. Mi cámara analógica de pequeño formato tenía un respaldo que me permitió exponer sobre el negativo en blanco y negro las palabras TRANQUILIDAD Y SATISFACCION, o bien palabras que me encontré en autobuses: 36 ASIENTOS 98 VIAJEROS DE PIE.

Los motivos de la segunda serie en blanco y negro, Vacation Comfort los encontré en el centro turístico de Tenerife Playa de Las Américas. Allí expuse sobre el negativo la palabras BLEIBEN SIE KALKULIERBAR (en español, Permanezcan calculables) sobre las imágenes de las playas abarrotadas o completamente vacías, tomas de tiendas o de trabajos de construcción.

Estas dos series comprenden en total cuarenta y ocho fotografías. (pp. 32-37)

De la intervención a la instalación (a partir de 1985)

En 1985 desarrollé, a partir del bagaje y la experiencia de haber realizado mis intervenciones, el conjunto de instalaciones llamadas Medidas de apoyo. Con motivo de una exposición en “Espacio P” en Madrid, monté una gran estructura de puntales de acero, utilizados en trabajos de construcción para aguantar temporalmente los encofrados y muros de hormigón. La enorme construcción, que creaba a su vez pequeños espacios, se erigía en el espacio interior de la sala de exposiciones, cuya estabilidad no corría, sin lugar a dudas, ningún peligro. A partir de este primer trabajo nació un grupo de obras que he seguido desarrollando hasta hoy. Estas construcciones no pueden aguantarse sin apoyarse en el techo, los muros y el suelo. Siempre es necesario encontrar un equilibrio entre los elementos para que la estructura, hecha de partes sueltas que se acumulan o se aligeran, se mantenga en su sitio gracias a la presión conseguida y la fricción resultante. En lo que a sus dimensiones respecta, estas instalaciones están concebidas obligatoriamente para un espacio determinado, sin embargo, su estructura es capaz de reproducirse en otros espacios sin dificultad.

Como ocurre con el grupo de obras que surgieron desde esta línea de trabajo, esta vez concebidas como esculturas autónomas e individuales y llamadas Estructuras Modulares, los puntales y tablas necesarias para su realización se prestan o alquilan para cada exposición. Las obras son prácticamente creadas de nuevo en cada ocasión y se diferencian entre sí por la variación obligatoria de su ejecución.

Plano de planta, fundamento y sistemas de conducción (1985-1988)

Otra línea de desarrollo de mi quehacer con la construcción, la edificación y la casa tiene como punto de partida el elemento inicial de cualquier edificio: el plano.

Al principio hice pequeños esbozos en papel a cuadros en formato A5 que llenaban por completo la página. Desarrollé innumerables variantes planimétricas con una o dos habitaciones. También hice innumerables esbozos y variantes de una estructura que por asociación podía relacionarse con sistemas de conducción o aletas de refrigeración.

Durante mis viajes por zonas aisladas de la Isla de Tenerife descubrí trozos de moqueta que habían sido arrancados. En 1985, tras una abstinencia del lienzo que duró varios años, me di cuenta de que estas superficies no cuadradas podían ser “soportes” adecuados para los planos en planta y sistemas de circulación que hasta entonces sólo había hecho sobre papel. Este hallazgo me devolvió a la pintura de forma clandestina. A partir de ese momento, el soporte pasó a ser una parte cada vez más esencial y visible del evento pictórico. Cada complejo formal adquiriría un colorido propio al combinarse con el color específico del material. Utilicé sobre todo pinturas industriales, pastosas, que apliqué de forma muy gruesa. Desde ese momento y hasta 1988 creé

alrededor de sesenta pinturas, en su mayoría de gran formato, que reuní como grupo bajo el nombre de Planos de planta y sistemas de suministro.

Hablando de principios, también fue en Tenerife, en 1989, donde, animado por los omnipresentes surfistas, comencé a usar material de vela de windsurf para crear “tapices” de gran formato, parecidos a lonas. Si bien es cierto que nunca tuve estudio en Tenerife, esto no me impidió desarrollar esta serie recién creada de Tapices y delantales (1989-2008). Me parece, más bien, que las difíciles circunstancias de trabajo me motivaban a probar nuevos modos de proceder. En estos tapices continuaba refiriéndome a los bocetos de 1985-1986, pero trataba de desligarlos de su procedencia, tan clara, de aquellos planos y sistemas de conducción. En este caso, todos los elementos que conformaban la obra debían ser igualmente visibles e importantes. No hay un soporte, o mejor dicho, el soporte es el muro. Cada complejo formal y de color en el material de vela de windsurf, plastificado y pintado, había sido superpuesto levemente, justo lo necesario para poder coser las distintas partes entre sí. El material de película transparente integrado en la obra permite ver a su través el muro que funciona como soporte de la obra. El cosido fue llevado a cabo en Tenerife por un especialista en velas de windsurf. Las obras se cuelgan de la pared a través de clavos y tornillos pasados por ojales, y miden, en su mayoría, más de 3 x 4,50 m.

Basements y Barreras (desde 1986)

Los grupos de esculturas Basements (Sótanos) y Barreras se derivan de mi observación de los numerosísimos trabajos de construcción y mi interés por los elementos constructivos básicos de la arquitectura a “prueba de terremotos” en las Islas Canarias. Basements son las esculturas de planta que creé en 1986, parecidas a cimientos, mediante la utilización de ladrillos y bloques de cemento de forma modular y sistemas de tuberías unidos a éstos por bastones. Las Barreras se basan en bocetos e ideas de 1984 sobre estructuras de hormigón y acero y campos de hormigón y acero. Empecé a realizarlas en 1995, directamente en la sala de exposiciones, y en gran medida se levantaban a través de la sala, a la altura de las rodillas, enfrentándose perpendicularmente. Son construcciones de hormigón y varillas corrugadas, semejantes a cimientos. La única manera de quitarlas tras la exposición es demolerlas.

Relaciones Bilaterales (1993-1998)

Las Relaciones bilaterales que realicé entre 1993 y 1998 son impensables sin las elucubraciones previas y el trabajo realizado sobre los conceptos de Casa / Espacio / Orden / Construcción. Los trabajos titulados Screens (Pantallas) son superficies de reja de goma o poliuretano que están montadas en ambas caras de un muro a través de varillas de anclaje y resortes. La varillas de anclaje están taladradas en el muro, los muelles de varilla de acero y las tuercas de anclaje cumplen una función visual y sostienen las rejillas dejando un espacio entre éstas y el muro.

Las Aureolas son piezas de ingeniería mecánica redondas y prefabricadas, hechas de aluminio fundido, a veces con esmalte de colores, montadas a ambos lados de un muro. Se aguantan mutuamente a través de un agujero en el muro, varillas, tuercas de anclaje y grandes muelles cónicos hechos de varilla de acero. Montadas de esta manera, el observador de las obras sólo puede ver una cara, es decir, la mitad de las esculturas.

Esculturas biomorfas y geomorfas (desde 2001)

Sin una relación directa con los fenómenos sobre la casa y la construcción que me habían interesado de manera más profunda hasta ese entonces, surge en 2001 un grupo de esculturas biomórficas, por asociación mental, con la apariencia cartográfica de las Islas Canarias. Archipiélago de taburetes y Crecimiento insular generan su composición a través de la imagen de un archipiélago. Las Stump stools, creadas en 2008, son impensables sin una experiencia que tuve en Tenerife: cerca del mar, lejos de cualquier vegetación relevante, vi dos grandes tocones de árbol yaciendo en el suelo. Esta extraña situación me llevó a realizar el grupo escultural Stump Stools en fibra de vidrio, tomando como base formas orgánicas reconocibles. El grupo está formado por una recreación abstracta de un tocón de árbol. Los objetos sueltos del grupo de diez piezas pueden, al igual que los del grupo Crecimiento Insular, usarse como asiento y reordenarse a placer.

Agua falsa (desde 2003)

En 2003 comencé con una serie fotográfica en color llamada Agua falsa. Retraté barcos y botes que hallaba en tierra, tanto en un espacio urbano como en el paisaje. Al contrario de lo que ocurría en Chatarra y sol, estos objetos, los barcos, no están abandonados. Sin embargo, adquieren cierta extrañeza porque su presencia en tierra es consecuencia del hecho de que su utilización diaria y profesional tiene cada vez menos sentido para los

pescadores. Estos barcos no se encuentran cerca del agua, esperando a volver a entrar en servicio al día siguiente. Están en tierra como un pez fuera del agua. Si estuvieran en el agua sólo podríamos ver una parte de ellos. Pero en tierra, estos barcos ahora sin sentido ni utilidad, fuera de servicio, muestran por fin su verdadera forma y se encuentran en diálogo con su entorno, un entorno que no les corresponde. (Pp. 54-63)

CasaDeUnaHabitación (desde 2006)

La serie fotográfica en color de pequeñas construcciones en el paisaje de Canarias, titulada CasaDeUnaHabitación, comenzada en 2006, tiene como motivo casas de dimensiones mínimas que se levantan en medio del paisaje, solas, aparentemente sin uso. De forma muy diferente a las grandes casas y complejos multifuncionales, estas construcciones son prototipos del recinto cerrado, de un espacio construido. Estos habitáculos aparecen aislados en las fotografías, en un sugestivo diálogo con su entorno puramente paisajístico. (Pp. 66-73)

Eras /Alcogidas – Superficies para recoger lluvia en Lanzarote (desde 2008)

En 1982 visité por primera vez Lanzarote. Quedé impresionado con la peculiar belleza de la Isla, ciertamente marcada por la falta de agua que se refleja en construcciones funcionales que recogen el agua de la lluvia. En el pasado era muy normal que cada superficie amurallada de la casa (tejado y patio) tuviera una ligera inclinación para dirigir el agua de lluvia hacia a un tanque subterráneo. Además, se solía amurallar grandes superficies con cemento en las laderas de las montañas para poder acumular aún más agua. En 1982 parecía que estas construcciones todavía estaban en uso. La segunda vez que visité Lanzarote, en 2006, estas instalaciones volvieron a llamar mi atención. En este intervalo de tiempo, la mayor parte de las mismas habían dejado de usarse y mantenerse.

Fascinado por estas superficies construidas y ya inútiles, realicé, en consonancia con las intervenciones Planos, Reformaciones y Concomitancias de los años 80 y 90 dos acciones que resaltaban la peculiaridad de cada superficie y al mismo tiempo las convertía en verdaderas atracciones. Por primera vez consideré que estas intervenciones se podrían ver tarde o temprano a través de Google Earth, lo que acabó ocurriendo un año más tarde.

Eberhard Bosslet, 2009

Traducción: Javier Krawietz Rodríguez