

Skin feels the heat from millions of exhaust pipes, dust specks whirl from the passing wheels onto cheeks, ears hear the faint music from some car radio and shouts from the streets, cars are beeping and the engines of trucks and helicopters hum, the smell of cigarette smoke mixes with burnt fat and pollution, and the tongue tastes the dry evening air.

We are walking next to the Periferico ring road, an immense two -

level highway roaring with traffic.

It leads us to what will be a 5.3km stretch of steel and concrete, the Supervia Sur-Poniente highway,

Mexico City's recent urban highway project, currently under construction. The road will split the neighborhood of San Jeronimo in

turning what is a tree-lined avenue into a high-speed

expressway. From here it will cut

its way through the dense traditional

pueblo of La Malinche, a large section

of which has already been demolished,

causing the displacement of hundreds of inhabitants,

before reaching La Loma, an environmentally protected park.

Then the road will turn into two tunnels, digging

through the hill

to emerge on the other side,

and crossing over Avenida Las Torres.

Finally, tracing its bold line on the landscape as it bridges the

gorges of the large Barranca Tarango protected natural area, it will arrive at the high-income residential

and financial district of Santa Fe, resting upon the remote hills of the South West edge of the city.

FRANCISCO UGARTE

The Supervia Sur-Poniente highway provides the setting of the exhibition *Flesh & Concrete* and explores the impact of this new highway not just as a means of transportation, but also as a symbol of progress and modernity – a tool for demonstrating political will and financial capacity. The Supervia is just one of so many infrastructure mega-projects built the world over, as cities compete with one another over the length of their bridges, the height of their skyscrapers, the popularity of their biennials, and the capacity of their fiber-optics in a relentlessly repeated cycle of competitive modernization. It is an inexorable global process presented as being necessary for the survival and prosperity of the general population of each city, while in every instance serving the interests of specific political and financial actors. The exhibitions title, *Flesh & Concrete*, refers to an ambition to awaken a bodily and material awareness of the consequences of these projects, to reach the concrete reality beneath their glossy promotional images. It refers to the effects of the highway construction as felt on the ground by sensing bodies – the urban body, as well as the body of every one of the people inhabiting this concrete landscape.

The Supervia construction project aims to solve the congestion problems in the area of Santa Fe, where people queue in their cars for hours a day, driving to and from the offices of this relatively recent global financial zone. While there is broad agreement about the traffic problems of the area, local residents as well as academics, journalists, and activists are protesting the highway as an inefficient and short-term solution to the traffic issues, built at a financial loss to the public sector. It will also exacerbate the already immense environmental problems of the city and deepen issues of inequality regarding mobility, access to a clean and safe environment, and the ability of inhabitants to determine the future priorities and conditions of where they live. The road will be tolled, excluding those who cannot afford it. It will intensify a condition of segregation in this city where the wealthy are isolated from the poor even when traversing the city space, avoiding public transport and moving from one securitized enclave to the other in cars and roads that are unavailable to the rest of the population.

From the roof of a semi-demolished house in La Malinche on the western side of Mexico City, one can see a dense and lively neighborhood to one side and on the other a vast stretch of rubble, remnants from some hundreds of houses that have been demolished for the highway construction. In the distance, two gaping holes in the green hill of La Loma that will become the Supervia tunnels. Marking the border between the still-inhabited neighborhood and the construction site is a three-meter-high double steel fence with barbed wire. Next to the fence, nestled between the remains of some housing blocks, a protest camp has been organizing against the highway construction for more than two years now. Lack of clear information about the route and schedule of the construction, as well as unequal and non-transparent compensation for houses that have been demolished have characterized the process with stories of night-time raids to fence off areas for demolition. Some people have been paid to demolish their own houses while their neighbors have blocked access to heavy machinery and received threats if they didn't comply.

The *Flesh & Concrete* exhibition sits between two rivers: a river of traffic and a river of water. Erick Diego has recorded these two sounds for his installation, the gushing of water referring to the vast lakes that used to make up this landscape before they were filled to make space for the city, and the sounds of engines on the contemporary rivers of roads, many of which have been paved on top of the ancient waterways. Francisco Ugarte has taken up an entire floor of the abandoned high-rise that is the site of the exhibition, immersing the viewer's body in his installation of smoke and lights obscuring clear vision. The work by David Cruz brings the material consequences of the urban condition – the thirst for water, the heat, pollution, and dust – to bear on the single body of the subject in his film installation. Diana Quintero instead reminds the audience of the bodies of those whose homes have been demolished in the nearby La Malinche, presenting a moving installation of birds and imagery. Ale de la Puente's work contains accumulated materials from construction sites that signify the sale of land and the incomplete, contradictory, and false information that has characterised the construction of the Supervia.

One of the reasons why I am against the construction of the Supe via, and this is going to sound very sentimental, is that I was on Chapultepec on my bicycle, riding through the city, and when I reached Magdalena Contreras, went up Luis Cabrera and arrived at my house. I breathed. And you know, it is a different air- Right? Because you don't breathe the smog from the Periferico, you breathe the air from Magdalena Contreras and the tranquility and quality of life here. Here you always have water and before they put up the fences you could ride around the La Loma park on your bike and visit with your family, but with this kind of project, that is just not possible any longer.
Bernardo Padron, 46 year-old local resident, in conversation on the rooftop of La Malinche, Nov. 2011)

We have spoken to the experts, and this road is going to become another 5km of traffic queues... In reality it doesn't benefit anyone, not them and nor us. The movement called Frente Amplio is not only about the evictions and expropriation of property in the local area. We are against the Supervia because these tolled roads are privatizing the city, destroying all the green areas, are a threat to the sustainability for future generations in that they will make the city's water problem worse, produce masses of carbon dioxide emissions that people here have to suffer and finally it endangers the environment in this whole area of hills which is one of the last remaining natural areas in Mexico City. So we are struggling for many things here, not just for the rights of those who have been evicted.
(Rafael Martínez, Frente Amplio, in conversation on the rooftop, Nov. 2011)

Since its initial conception in the 1990s, many people have been working hard to stop the construction of the Supervia, each contributing from their specific area of knowledge: local residents, urbanists, biologists, journalists, activists, engineers, traffic experts, economists, bloggers and artists. The role of art within this tense, politicized context is not an easy one. It must negotiate the pitfalls of exploiting explosive conditions for aesthetic purposes, or becoming a mere illustration of some political dogma, or simply being ignorant of the context and conditions it is operating within. The approach of this exhibition has been to seek out and speak to as many people as possible who are involved in the conflict in order to get a broad and deep understanding of the stakes involved and of how the exhibition might offer a different but complementary intervention into the struggle over priorities in urban development. This is an current conflict with a clear impact on the future of the city, and a neutral position is impossible. The contributions of the artists are each grounded in specific aspects of the consequences of the Supervia, not to explain these – we have text for that – but to offer a bodily experience and a subjective perspective on this urban experience. These changes to our environments are real, irreversible, and have a material effect on our bodies and surroundings that will last for generations. Looking out from the abandoned high-rise where the exhibition is held, with the noise from the roaring Periferico surrounding us, we can see the beginning of the Supervia construction and the end of life as it was.



Jaya Klara Brekke and Julio Salazar 2012 Franchise Program Winners

FLESH & CONCRETE

Curated by Jaya Klara Brekke and Julio Salazar

Artist list

Ale de la Puente
Daniel Monroy Cuevas
David Cruz
Diana Quintero
Erick Diego
Francisco Ugarte

Location

Periférico Norponiente, Blvr. Adolfo Ruiz Cortinez #3380, Edif. B, Col. Jardines del Pedregal, Del. Álvaro Obregón, Mexico City

Dates

April 19 - May 17, 2012

Opening times

Wed. to Fri. 3pm - 8pm
Sat. and Sun. 12pm - 8pm
Or by arrangement: info@fleshandconcrete.net

Public Programs

For a full schedule of talks and events, installation images, and more information on the exhibition, visit apexart.org/exhibitions/brekkesalazar.php and fleshandconcrete.net

For more information, and to see installation images of the exhibition, please visit: apexart.org/exhibitions/brekkesalazar.php

Special Thanks to: BLIP creative, Curro & Poncho gallery, Zona MACO, Hostel 333, Sennheiser, Epson, Panasonic

Cover image: Intersection of the Periferico and the Supervia highways, Mexico City.



DIANA QUINTERO



DANIEL MONROY CUEVAS



DAVID CRUZ



ERICK DIEGO



ALE DE LA PUENTE

apexart

291 church street new york, ny 10013
t: 212.431.5270 f: 646.827.2487

info@apexart.org www.apexart.org

apexart is a 501(c)(3), not-for-profit organization and does not engage in sales or sales related activities. apexart is a registered trademark.

apexart's exhibitions and public programs are supported in part by the Affirmation Arts Fund, Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Bloomberg Philanthropies, The Greenwich Collection Ltd., Lambert Foundation Fund of Tides Foundation, and with public funds from the New York City Department of Cultural Affairs and the New York State Council on the Arts.

You can support apexart at www.apexart.org/donation.php

apexart © 2012
ISBN: 978-1-933347-57-8

Cover image: intersection of the Periferico and the Supervia highways, Mexico City.

La piel siente el calor de millones de tubos de escape, motas de polvo giran hacia las mejillas al pasar de ruedas, los oídos oyen la débil música de algún radio de coche y gritos de las calles, los cláxones suenan y los motores de camiones y helicópteros zumban. El olor a humo de cigarro se mezcla con el de grasa quemada y contaminación, la lengua prueba el seco aire de la tarde. Estamos caminando al lado del Anillo Periférico, una inmensa carretera de dos niveles que ruge con tráfico. Nos conduce a lo que será una extensión de 5.3km de acero y hormigón, la Supervía Sur-Poniente, el reciente proyecto urbano de la Ciudad de México que está actualmente en construcción. Esta vialidad partirá la vecindad de San Jerónimo a la mitad convirtiendo lo que es una avenida alineada por árboles en una autopista de alta velocidad, cortará su camino a través del tradicional y densamente poblado pueblo de La Malinche, de donde ya se ha demolido una gran sección, causando el desplazamiento de cientos de habitantes, antes de alcanzar La Loma, un Área Natural Protegida. Después el camino se convertirá en dos túneles, excavando a través de la colina para emerger por el otro lado, cruzando sobre Avenida Las Torres. Finalmente, trazando su osada línea en el paisaje al tender un puente sobre la Barranca de Tarango, la única barranca al poniente de la ciudad, llegará al distrito financiero y zona residencial de alto costo de Santa Fe, descansando sobre las remotas colinas del borde suroeste de la ciudad.

La Supervía Sur-Poniente proporciona el marco de Flesh & Concrete, exposición que explora el impacto de esta nueva carretera no sólo como un medio de transporte sino también como un símbolo de modernidad y progreso – herramienta que demuestra voluntad política y capacidad financiera. La Supervía es apenas uno de muchos otros mega-proyectos de infraestructura construidos alrededor del mundo, mientras las ciudades compiten una con otra por la longitud de sus puentes, la altura de sus rascacielos, el renombre de sus bienales, y la capacidad de la su fibra-óptica en un ciclo implacablemente repetido de modernización competitiva. Este es un proceso global inexorable presentado como necesario para la supervivencia y prosperidad de la población general de cada ciudad, mientras que en cada instancia sirve a los intereses de actores políticos y financieros específicos. El título de la exposición, Carne y Concrete, se refiere a la ambición por despertar una conciencia material y corpórea sobre las consecuencias de estos proyectos, por alcanzar la realidad concreta debajo de sus brillantes imágenes promocionales. Se refiere a los efectos que la construcción de carretera hace en la tierra, perceptibles a cuerpos sensorios - al cuerpo urbano, así como al cuerpo de cada persona que habita este paisaje concreto.

El proyecto de construcción de la Supervía aspira a solucionar los problemas de congestión en el área de Santa Fe, donde la gente

hace cola en sus coches por horas al día, conduciendo a y desde las oficinas de esta relativamente reciente zona financiera global. Mientras que hay amplio acuerdo sobre los problemas de tráfico del área, residentes locales así como académicos, periodistas y activistas, protestan la carretera como una solución de corto plazo e ineficaz para cuestiones de tráfico, construida en pérdida financiera del sector público. También exacerbará los ya inmensos problemas ambientales de la ciudad y profundizará la desigualdad con respecto a movilidad, al acceso a un ambiente seguro y limpio, y la capacidad de sus habitantes por determinar las futuras prioridades y condiciones de donde viven. La vialidad será de peaje, excluyendo a los que no puedan costearla. Intensificará una condición de segregación en donde los ricos se aíslan de los pobres aunque atraviesen un espacio de la ciudad, evitando el transporte público y moviéndose de un enclave de alta seguridad a otro en coches y caminos que son inasequibles para el resto de la población.

De la azotea de una casa casi demolida de La Malinche, en el lado occidental de Ciudad de México, se puede ver una colonia compacta y viva de un lado y una vasta extensión de escombros de otro, remanentes de algunos centenares de casas que han sido demolidas para la construcción de la carretera. En la distancia, dos agujeros enormes en la colina verde de La Loma se convertirán en túneles de la Supervía. Marcando la frontera entre la aún habitada vecindad y el emplazamiento de la obra hay cerca de acero doble y alambre de púas tres metros de altura. Al lado de la cerca, enclavado entre los restos de algunos bloques de vivienda, un campo de protesta se ha estado organizando en contra de la construcción de esta carretera por más de dos años. Carencia de información clara sobre la ruta y el calendario de la construcción y remuneración desigual y ambigua por casas demolidas caracterizan el proceso, así como historias de incursiones nocturnas para cercar áreas de demolición. A algunos se les ha pagado para demoler sus propias casas mientras sus vecinos han bloqueado el acceso a maquinaria pesada y recibido amenazas por no conformarse.

La exposición Flesh & Concrete descansa entre dos ríos: uno de tráfico y uno de agua. Erick Diego ha grabado estos dos sonidos para su instalación, el brote de agua que remite a los extensos lagos que componían este paisaje antes de ser llenados y hacer espacio para la ciudad, y el sonido de motores en los ríos de caminos contemporáneos, muchos de los cuales se han pavimentado sobre antiguos canales. Francisco Ugarte ha tomado un piso entero del bloque abandonado que es el sitio de exposición, sumergiendo al cuerpo del espectador en su instalación de humo y luces oscureciendo una visión clara. El trabajo de David Cruz trae las consecuencias materiales de la condición urbana - la sed por el agua, el calor, la contaminación y el polvo – a resistir por

el único cuerpo del sujeto en su instalación de cine. En otro lugar Diana Quintero recuerda a la audiencia los cuerpos de aquellos cuyos hogares se han demolido en La Malinche, presentando una instalación móvil de imágenes y pájaros. El trabajo de Ale de la Puente contiene materiales acumulados de sitios de construcción que significan la venta de la tierra y la información incompleta, contradictoria y falsa que ha caracterizado la construcción del Supervía.

A todos les costó hacer las calles, construir su casa y esta es una de las cosas por las que estoy en contra de esta obra. Esto es algo así como muy sentimental, ayer venía de Chapultepec en la bicicleta, viniendo de la ciudad, pero cuando llegué a Contreras y venir por Luis Cabrera, llegar a mi casa y respirar otro aire, porque además no es lo mismo respirar el smog de Periférico a respirar el aire de Contreras. La tranquilidad con la que se vive aquí, aquí nunca nos falta el agua por ejemplo, antes podíamos entrar a la hora que quisiéramos al parque de La Loma a andar en bicicleta, salir con la familia ahí, ahora con este tipo de cosas pues no se podrá... aunque no me estropearan mi casa, el hecho de que pase una carretera en frente de mi casa o el hecho de que a dos cuadras de mi casa quisieran poner un centro comercial sería algo realmente terrible porque ya no tendría la calidad de vida que hubiera tenido antes. Si me expropiaran mi casa no voy a encontrar un lugar igual a una delegación igual a Magdalena Contreras.

(Bernardo Padrón, residente de 16 años, en conversación sobre el mirador en La Malinche, nov. 2011).

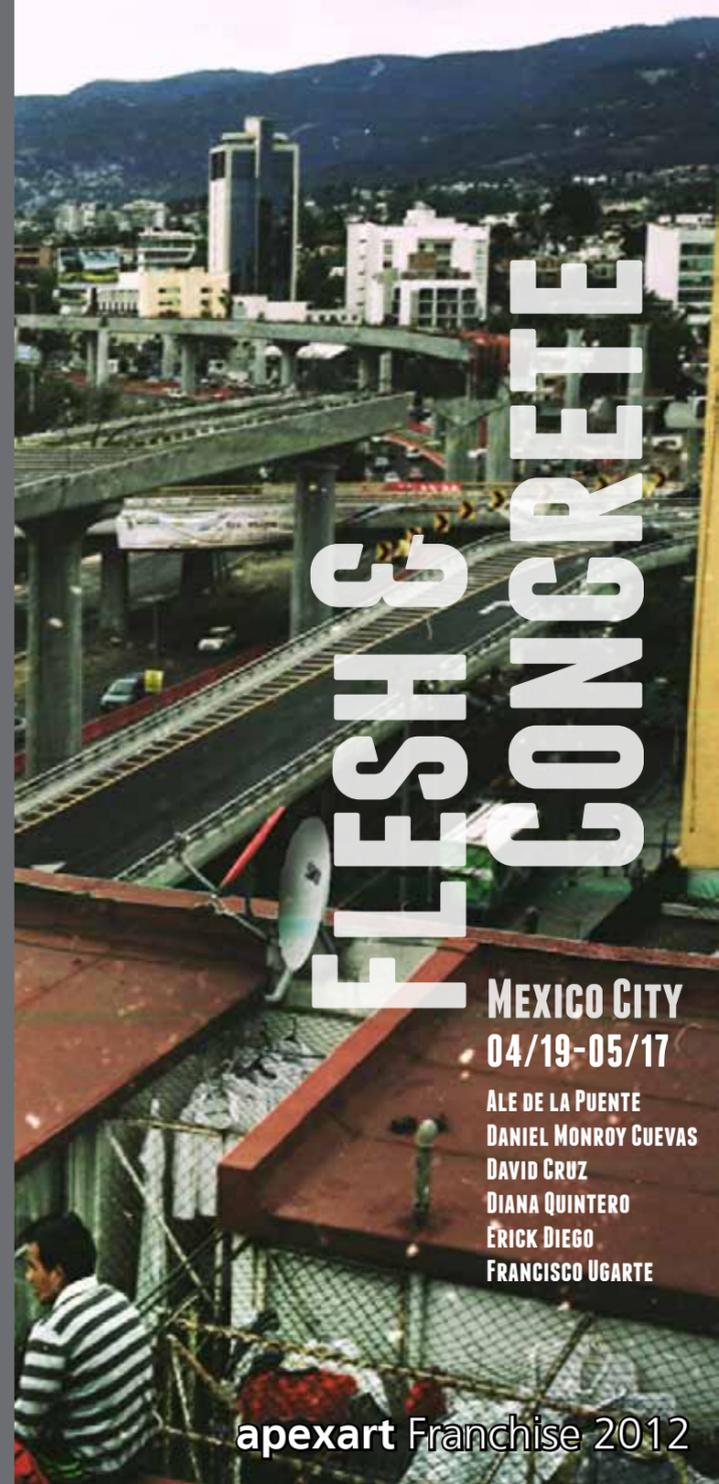
No va a funcionar esta obra y está plenamente demostrado por especialistas, además, es fácil ir a ver en el boquete que están abriendo en Luis Cabrera, como los van a sacar 5km y 400m, que es la Supervía, con una vía rápida pero los van a venir a traer a un embotellamiento ¿Qué caso tiene que te saquen 5mil metro de una forma rápida si te van a traer a un embotellamiento de 1hr o 45mins? No hay ningún beneficio ni para ellos ni para nosotros... el movimiento del Frente Amplio realmente no estuvo solamente o ha estado por no ser expropiado, nosotros estamos en contra de las carreteras de paga, que se esté privatizando la ciudad, que se destruya el área verde, que se ponga en peligro la sustentabilidad de las nuevas generaciones en cuanto al problema del agua, las cantidades de bióxido de carbono que va a generar toda esta vía a toda esta gente que está hoy en día aquí y por poner en peligro a la Sierra de la Cruces que es el último pulmón de la Ciudad de México. Realmente nuestra lucha ha sido por muchas cosas y no solamente por no ser expropiados.

(Rafael Martínez, Frente Amplio, en conversación sobre el mirador de La Malinche, nov. 2011)

Mucha gente ha estado trabajando para detener la construcción del Supervía desde su concepción desde los años 90, cada uno contribuyendo desde su área de conocimiento específica: residentes locales, urbanistas, biólogos, periodistas, activistas, ingenieros, expertos en tráfico, economistas, diseñadores, y artistas. El papel del arte dentro de este tenso y politizado contexto no es fácil, debe negociar las trampas de explotar condiciones explosivas para propósitos estéticos o convertirse en una mera ilustración de algún dogma político o simplemente de ser ignorante al contexto y las condiciones en las que está operando. El acercamiento de esta exposición ha sido el de buscar y hablar con cuanta gente sea posible, siempre y cuando esté implicada en el conflicto, para conseguir una comprensión amplia y profunda de lo que está en juego y saber cómo esta exposición puede ofrecer una intervención diferente pero complementaria dentro de la lucha sobre las prioridades del desarrollo urbano. Este es un conflicto actual con un impacto claro en el futuro de la ciudad y una posición neutral es imposible. Las contribuciones de cada artista están fundadas en aspectos específicos de las consecuencias de la Supervía, no para explicar éstos - tenemos texto para eso - pero para ofrecer una experiencia corporal y una perspectiva subjetiva a esta experiencia urbana. Estos cambios a nuestro ambiente son verdaderos, irreversibles, y tienen un efecto material en nuestros cuerpos y alrededores que durará por generaciones. Mirando hacia fuera del edificio abandonado donde se lleva a cabo la exposición, con el ruido del rugido de Periférico que nos rodea, podemos ver el principio de la construcción de la Supervía y el final de la vida como alguna vez fue.



Julio Salazar and Jaya Klara Brekke
2012 Franchise Program Winners



MEXICO CITY
04/19-05/17

ALE DE LA PUENTE
DANIEL MONROY GUEVAS
DAVID CRUZ
DIANA QUINTERO
ERICK DIEGO
FRANCISCO UGARTE

apexart Franchise 2012