

INICIARTE

28 m/s

Timsam Harding



Junta de Andalucía

Consejería de Cultura
y Patrimonio Histórico

Agencia Andaluza de Instituciones Culturales



Andalucía

ORIGEN & DESTINO

Quinta Creación de la Primera Vuelta al Mundo



INICIARTE

28 m/s

Timsam Harding

JUNTA DE ANDALUCÍA

Consejera de Cultura y Patrimonio Histórico
Patricia del Pozo Fernández

Viceconsejera de Cultura y Patrimonio Histórico
María Esperanza O'Neill Orueta

Secretaria General de Innovación Cultural y
Museos
Mar Sánchez Estrella

Delegación Territorial de Cultura y Patrimonio
Histórico en Sevilla
Susana Cayuelas Porras

Gerente de la Agencia Andaluza de Instituciones
Culturales
Almudena Bocanegra Jiménez

PROGRAMA INICIARTE

Agencia Andaluza de Instituciones
Culturales

Comisión de Valoración de Proyectos 2021:
Domingo Martínez, Pilar Millán (IAC),
Paloma de la Cruz, Curro González y
Eva González

EXPOSICIÓN

Sala Santa Inés. Sevilla

Servicio de Instituciones y Programas
Culturales. Delegación territorial de Cultura
y Patrimonio Histórico en Sevilla

PRODUCCIÓN

Agencia Andaluza de Instituciones
Culturales

Eva González Lezcano
Isabel Villanueva Romero

Tutor

Álvaro Albaladejo

Montaje

ART INSTALLER

CATÁLOGO

Edición

Consejería de Cultura y Patrimonio
Histórico. Junta de Andalucía

Textos

Javier Sánchez Martínez
Timsam Harding

Traducción

Deirdre B. Jerry

Fotografías

Claudia Ihrek

Diseño editorial

Timsam Harding

Francisco José Romero Romero
Agencia Andaluza de Instituciones Culturales.
Diseño.

Producción

Agencia Andaluza de Instituciones
Culturales

Imprime

Servigraf, S. L.

© de los textos: sus autores

© de la edición: Consejería de Cultura y
Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía

© de las reproducciones: sus autores

ISBN: 978-84-9959-406-4

Depósito Legal: SE 750-2022

ÍNDICE

	pág.
Presentación	5
Patricia del Pozo Fernández Consejera de Cultura y Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía	
Desde la boca del túnel. Apuntes sobre arte conceptual automovilístico a partir de la obra de Timsam Harding	7
Javier Sánchez Martínez	
Tiempo, distancias y unidades	13
Timsam Harding	
Obras	14
Biografía	62
Traducciones / Translations	63

A 28 metros por segundo nos desplazamos en un automóvil que viaja a 100 kilómetros por hora. De igual modo, el impacto con un objeto inmóvil a esa velocidad se asemeja a una caída desde 28 metros de altura. Todo depende del punto de vista del observador. O de la persona observada.

El nuevo proyecto artístico de Timsam Harding juega con esa idea de perspectivas. El artista pone ante los ojos del espectador diferentes elementos que tienen que ver con cómo percibimos la velocidad, según si eres el actor activo o pasivo de la escena.

28 m/s fue seleccionado en la convocatoria de 2021 del Programa Iniciarte de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, dirigido a visibilizar a los jóvenes creadores andaluces y facilitar su incorporación al mercado laboral de la cultura.

Patricia del Pozo Fernández
Consejera de Cultura y Patrimonio Histórico
Junta de Andalucía

Desde la boca del túnel. Apuntes sobre arte conceptual automovilístico a partir de la obra de Timsam Harding

Javier Sánchez Martínez

En su libro *Automotive Prosthetic. Technological Mediation and the Car in Conceptual Art* (2013), la escritora y educadora norteamericana Charissa N. Terranova elabora una teoría acerca del papel central, aunque más bien olvidado, de los automóviles en la construcción del sujeto contemporáneo, así como en el arte de los sesenta en adelante. De hecho, el ámbito en el que esta nueva forma de subjetividad se hace evidente es el llamado «arte conceptual», en particular en aquellas prácticas que, de una manera u otra, se valen de las tecnologías automovilísticas. La autora se refiere a este conjunto de obras como *conceptual car art* o arte conceptual automovilístico, un sintagma que, no sin cierta irreverencia y sentido del humor, reúne dos esferas culturales aparentemente opuestas, el arte conceptual, caracterizado por la radical seriedad de sus planteamientos, y el *car art*, un término que carece de traducción en castellano, pero que describe el arte más bien gamberro y kitsch de decorar y personalizar los coches. El coche, sin embargo, no existe de manera autónoma, sino que siempre forma parte de una ecología de infraestructuras. “El automóvil está siempre cultural y funcionalmente mediado, es decir, que implica un tipo de espacio o paisaje de tipo urbano, suburbano o rural, carreteras, autovías, arquitecturas, zonas y códigos”. El fin de este ensayo es interpretar la obra de Timsam Harding y, en concreto, la exposición titulada *28m/s*, a la luz de esta genealogía alternativa del arte.

Hace más de medio siglo que los automóviles entraron por primera vez en los museos de arte y, desde entonces, han sido multitud las exposiciones dedicadas a los diferentes aspectos que caracterizan a esta forma de transporte. En la mayoría de los casos, el coche aparece como un objeto de contemplación y deleite sobre cuyo diseño y función simbólica se realizan diferentes apreciaciones de carácter histórico, teórico o estético. Sin embargo, hay otro tipo de aproximación que no ha estado tan presente y

que concibe el automóvil no tanto como un elemento aislado sino como un aparato o dispositivo, es decir como la red que, al vincular de manera indisoluble coches, cuerpos e infraestructuras, transforma nuestra experiencia del mundo y, por lo tanto, nos transforma a nosotros mismos. Terranova distingue entonces entre dos formas de interactuar con el automóvil: mirar al automóvil y mirar desde o a través del automóvil. Esta forma indirecta o metafórica de aproximarse al coche, indirecta en el sentido de proceder mediante suspensiones y mediaciones, pero también en el sentido de explorar tanto sus efectos como los afectos que despierta, define el arte conceptual automovilístico. Por otro lado, el uso del coche suponía integrar el arte en las tecnologías de mediación de la vida cotidiana. Al igual que la fotografía documental, el automóvil funcionaba como un tropo que denotaba amateurismo y cotidianidad, dos elementos que atacan la autonomía del arte.

Explorar la ignorada centralidad del coche como tecnología de mediación en el arte conceptual implica entonces elaborar una historia alternativa que rompa con los marcos discursivos tradicionales que lo definen tanto a partir de la desmaterialización de la obra de arte como de su relevo por enunciados lingüísticos. A la base de esta nueva historiografía se encuentran tanto los efectos de la fotografía como la nueva concepción cibernética del arte desarrollada por los nuevos medios. Rosalind Krauss sitúa a la fotografía en el origen de la implosión que la tecnología lleva a cabo en los medios artísticos tradicionales, ya que la fotografía sustituye el medio artístico por la mediación, entendida como un sistema de nodos y vectores vinculados por la tecnología. Sin embargo, en la condición post-media teorizada por Krauss, la fotografía se integra dentro de una serie de estrategias de *remediation* o «remediación», un término central en los *media studies* o estudios de medios que describe la capacidad de representar un medio artístico a través de otro, y entre los que destaca el automóvil. Por otro lado, la lectura que hace Terranova del arte conceptual vincula la dispersión del medio a la estética de sistemas de Jack Burnham, la teoría de los medios de Marshall McLuhan y la ecología de la mente de Gregory Bateson, ejemplos todos ellos de la transición desde una cultura centrada en el objeto a otra centrada en los sistemas cibernéticos. De hecho, el origen del olvido del automóvil en el arte conceptual se encuentra en su naturaleza híbrida, es decir en el hecho de que el automóvil es, al mismo tiempo, una máquina autónoma y una ecología cibernética de fuerzas e interconexiones entre el ser humano, la máquina y las infraestructuras urbanas, una definición en la que el término cibernética se entiende como un sistema de interconexiones a través de un circuito de retroalimentación.

Junto a la estética de sistemas y la cibernética, el tercer elemento de esta suerte de fenomenología pop del automóvil desarrollada por Terranova es la lógica de la prótesis automotriz, tal y como se expresa en las estrategias del mirar desde el coche en movimiento. Esta teoría se basa en el hecho de que siempre vemos el mundo a través de los ensamblajes tecnológicos disponibles en cada momento histórico. A mediados de siglo, la nueva condición urbana derivada de la transformación del territorio en una red de carreteras impulsada tanto por la extracción masiva de petróleo como por las recientes estrategias de producción industrial, así como por la explosión suburbana de las grandes ciudades, hizo que el automóvil se convirtiera en el dispositivo paradigmático de mediación. La conducción no deja de ser un proceso mediante el cual el sujeto, la máquina y la carretera se ensamblan en una suerte de tipo vector nómada que se caracteriza por la percepción móvil. El coche en tanto prótesis desplaza la unidad del ego, la instancia mediante la cual una persona se reconoce como yo, es decir, como un sujeto idéntico a sí mismo, dando lugar al sujeto cibernético o cyborg, un sujeto tecnológicamente interconectado con el mundo. Se trata de un sujeto que se revela como algo exógeno, es decir que se forma el exterior de sí mismo, que se construye en sus entornos biotecnológicos. Esta posición subjetiva cibernética emerge precisamente de la percepción móvil de la carretera que ponen en escena las obras de arte conceptual automovilístico. El coche filtra la realidad y, al mismo tiempo, no solo la construye, sino que está constituido por ella, de tal manera que la información se experimenta a través de una estructura en bucle. En este sentido, podemos decir que el automóvil, al igual que los ordenadores y las tecnologías digitales, ha modificado el *sensorium* moderno, contribuyendo así al desarrollo de un sujeto posthumano.

En *Automotive Prosthetic*, Terranova analiza no solo el papel primordial del coche en el arte conceptual, sino que también se vuelve sobre otro aspecto denostado en estas obras: la representación de un determinado tipo de espacio. Las obras de arte fotoconceptuales americanas muestran el nuevo modelo de tiempo y espacio construido a partir de los dispositivos automovilísticos después de la segunda guerra mundial, un modelo organizado según la división entre centro y periferia, pero homogeneizado debido a la mirada distanciada desde la carretera. En los escritos sobre el paisaje americano de Robert Smithson, esta fuerza centrífuga de la ciudad, esta capacidad de extenderse y conectarse infinitamente se identifica con la entropía. El crecimiento de la ciudad hacia la periferia o su relación con los territorios cercanos mediante las redes de infraestructuras produce

multitud de zonas que cabría llamar entrópicas debido a la disipación de la energía que se produce. Se trata de los residuos espaciales del capitalismo, una serie de zonas intersticiales como la mediana que separa los carriles de la autovía o los descampados que emergen a los lados de la carretera, o incluso los propios arcenes. Otros de estos espacios sobrantes son las grandes zonas de aparcamientos de los centros comerciales abandonados, los espacios acotados junto a las grandes infraestructuras o los pasos que recorren los túneles. En estas zonas entrópicas la presencia del planificador urbano y el arquitecto desaparecen y lo que resulta es un paisaje sobrante sin naturaleza ni cultura, una serie de lugares cuyo único fin es la velocidad y cuya escala no es humana ya que se miran en el espejo del automóvil.

La obra de Timsam Harding entronca con esta historia olvidada del arte conceptual desenterrada por Terranova, no solo debido a la centralidad de la mirada desde el automóvil, sino también debido a su énfasis en la percepción encarnada tecnológicamente. Por otro lado, en su trabajo el coche nunca aparece o puede entenderse de manera aislada, sino que siempre forma parte de un sistema de flujos e interconexiones, de ahí que en su práctica conducir sea tan importante como estar en el estudio. En su exposición *Entre talud y cuneta* (2019), por ejemplo, las esculturas realizadas a partir de restos encontrados durante los trayectos cotidianos tienen la misma significación que los propios trayectos. No es casual tampoco que la fotografía, el medio pionero de las tecnologías de mediación, ocupe un lugar capital en el desarrollo de sus proyectos que, por lo general, suelen tener en su origen una imagen fotográfica. Asimismo, en el año 2020 lleva a cabo *Bajo la rueda, sobre el asfalto* (2020), una muestra en la que la lógica espectral de la fotografía aparece de nuevo en una serie de impresiones en plomo de los patrones de dibujo de unos neumáticos. *28m/s*, su proyecto más reciente, se aproxima a los vértigos y las paradojas de esa percepción móvil o en movimiento que se experimenta en la carretera, ya sea conduciendo o desde el arcén, ya que tomar conciencia de que a cien kilómetros por hora recorreremos veintiocho metros por segundo es una afirmación de la cual no tenemos experiencia alguna, ya que entra dentro de esa escala posthumana que se deriva del acoplamiento que el conductor lleva a cabo con las prótesis automovilísticas. Al interpretar en arte conceptual y, más concretamente el fotoconceptualismo, en términos de prótesis automotriz, es decir a partir del cuerpo y la percepción, Terranova defiende que en la visión de la carretera de estas obras se expresa la temporalidad propia del devenir automóvil del ser humano. Durante la conducción aparece un sentido del tiempo dividido, un movimiento espacial que es a la

vez efectivo y afectivo, causal y lineal, pero también emocional y no lineal. Si la temporalidad de las ruedas es la línea recta del estar siempre llegando, la del vientre de acero donde se acopla el sujeto posthumano es más bien una serie de variaciones emocionales no lineales del ahora. Con el fin de abordar las paradojas espacio temporales que se suceden durante la conducción, en *28m/s* Timsam Harding se ha apropiado de un elemento de la propia carretera, el quitamiedos o bionda, y lo ha convertido en la unidad básica de medida de la exposición. La instalación escultórica que forma *28m/s* está compuesta por siete quitamiedos que suman veintiocho metros, seccionados longitudinalmente en trescientas y una piezas de diez centímetros con forma de W distribuidas en diferentes composiciones a lo largo de la sala. Al fraccionar y comprimir una magnitud espacial mediante un proceso material, Timsam Harding se acerca a las propuestas de autores como Walter de Maria y su *Broken Kilometer* (1979). Aunque *28m/s* se vale de la ausencia de composición propia de la serialización, sin embargo, aborda las relaciones entre las piezas no solo desde la repetición sino desde la variación, un aspecto rítmico que el artista destaca a su vez mediante la introducción de audio y vídeo en la exposición.

En un breve texto realizado no solo antes de la exposición sino como meditación sobre la misma, Timsam Harding describe una de esas experiencias fundacionales que tienen lugar en la adolescencia y que se recuerdan con una suerte de nitidez onírica. Un día de verano, durante una de sus habituales incursiones en las estructuras aledañas a la carretera para hacer graffiti se aproxima a un túnel. Cuando se acerca a la boca queda impactado por la magnitud de su escala. Decide entonces atravesar el túnel andando. Paso a paso, a medida que camina por su arcén, comienza a percatarse de que ese espacio abovedado y anónimo que ha recorrido cientos de veces en coche durante apenas unos segundos, se ha convertido en un lugar cuya verdadera dimensión no había sido capaz de concebir. Al salir del túnel observó que un par de segundos se habían convertido en media hora. Que un túnel es un lugar polvoriento, monocromo y lleno de ecos. Al adentrarme en *28m/s* siento un estremecimiento similar al que sentía aquel adolescente mientras recorría aquel descomunal túnel con una mochila llena de botes de spray vacíos al hombro.

Marzo de 2022
Madrid-Granada-Córdoba

Tiempo, distancias y unidades

Timsam Harding

Una autovía

4'33"

Silencio

433cm de medida (por bionda)

Siete unidades

Treinta y tres centímetros de solapamiento

Trescientas y un fracciones

Veintiocho metros de distancia

Un segundo de recorrido

El quitamiedos como elemento

Luz conducida

El sonido como soporte

Aire actuador vehículo rompedor

La flor como señal

Y la velocidad como condensador

Cien kilómetros por hora

Veintiocho metros por segundo

28m/s







28m/s

301 trozos pertenecientes a 28 metros de biondas (quitamiedos), subwoofers, amplificador de sonido, radio, vídeo y fotografías

Vídeo y documentación completa en:
timsamharding.com/28ms

28m/s

301 pieces belonging to 28 meters of crash-barriers, subwoofers, sound amplifier, radio, video and photographs

Full documentation and video at:
timsamharding.com/28ms









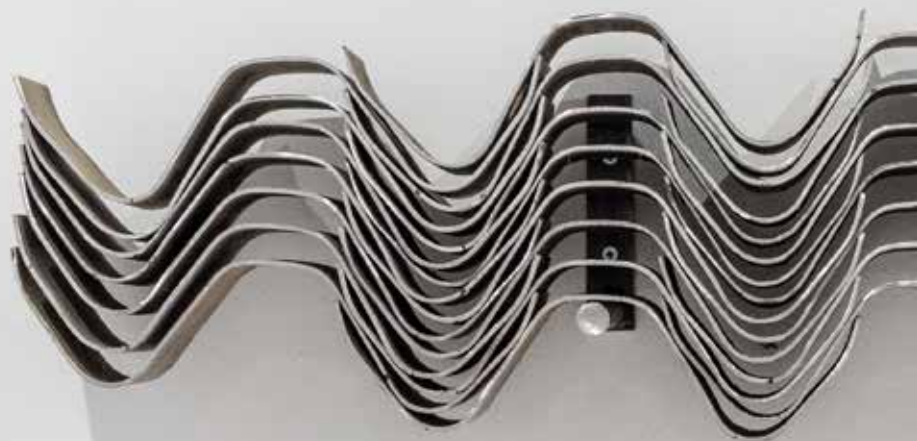


































































Timsam Harding

Málaga

Graduado en Bellas Artes por la Universidad de Granada, posteriormente realizó un Máster en Producción Artística Interdisciplinar por la Universidad de Málaga y actualmente cursa el Doctorado en Historia y Arte en la universidad de Granada.

Su trabajo trata de observar y analizar el espacio y la manera en la que nos movemos a través de él, partiendo generalmente de una acción, ayudándose de las derivas y los juegos. Interesado principalmente en las autovías y en cómo la velocidad y el tiempo actúan sobre nuestra percepción, afronta este espacio buscando otras perspectivas.

Ha expuesto de manera individual en el instituto de América con el programa FACBA (Santa Fe, 2021), en la sala de exposiciones de la Facultad de Málaga (Málaga, 2020) y en la sala PTS (Granada, 2019); también ha participado en varias exposiciones colectivas como *Vivir juntos. Una puesta en común de las distancias* en el C3A (Córdoba, 2021), MálagaCrea obteniendo el segundo premio (2020) y el XXVI Certamen europeo de artes plásticas (Sevilla 2020) además de realizar un proyecto y varias colaboraciones con Icehotel (Suecia 2011-2021).

Timsam Harding

Málaga

After earning a BFA from the University of Granada, he went on to complete an MA in Interdisciplinary Art Production at the University of Málaga and is currently working towards a doctorate in History and Art at the University of Granada.

In his work, he attempts to observe and analyse space and the way we move through it, generally starting with an action and relying on drifts and games. He is primarily interested in motorways and how speed and time affect our perception, approaching the road in search of other perspectives.

Harding has had solo exhibitions at the Instituto de América with the FACBA Programme (Santa Fe, Granada, 2021), the University of Málaga Art Department gallery (Málaga, 2020) and Sala PTS (Granada, 2019). He has also participated in several group shows and competitions, such as *Vivir juntos. Una puesta en común de las distancias* at the C3A (Córdoba, 2021), MálagaCrea, where he won second prize (2020), and the 26th European Visual Arts Contest (Seville, 2020), in addition to doing a project and various collaborations with the Icehotel (Sweden, 2011–2021).

From the Mouth of the Tunnel: Notes on Conceptual Car Art Apropos of the Work of Timsam Harding

Javier Sánchez Martínez

In her book *Automotive Prosthetic: Technological Mediation and the Car in Conceptual Art* (2013), the American writer and educator Charissa N. Terranova posits a theory about the central, though often overlooked, role of cars in the construction of the contemporary subject and in art from the 1960s onward. In fact, this new subjectivity is most evident in the field of what we call “conceptual art”, particularly those practices that make use of automotive technology in one way or another. The author refers to these types of works as “conceptual car art”, a slightly humorous and irreverent syntagm that combines two seemingly opposite cultural spheres: conceptual art, known for its radical and serious propositions, and “car art”, the more garish, kitsch art of decorating and customising motor vehicles. However, “the automobile does not exist *ex nihilo*: the car is part of an ecology of infrastructure. “The car is culturally and functionally embedded, and thus implies a landscape and space, be it urban, suburban or rural, of roads, highways, architecture, zones and coding.” This essay aims to interpret the work of Timsam Harding and, specifically, the exhibition titled *28m/s*, in light of this alternative genealogy of art.

Automobiles first entered art museums over half a century ago, and since then there have been myriad exhibitions devoted to the different aspects of this mode of transport. In most cases, the car is presented as an object of contemplation and enjoyment whose symbolic function and design is analysed from different historical, theoretical or aesthetic perspectives. However, another less common approach regards the automobile less as an isolated element and more as an apparatus or device, as the web which, by inseparably linking cars, bodies and infrastructure, transforms our experience of the world and, consequently, ourselves. Terranova identifies two different ways of interacting with a car: looking at and looking from or through the automobile. This indirect or metaphorical approach to the

car—indirect in the sense of involving suspensions and mediations, but also in the sense of exploring both the effects and affects it elicits—defines conceptual car art. On the other hand, the use of cars implied integrating art in the mediation technology of everyday life. Like documentary photography, the automobile acted as a trope denoting amateurism and ordinariness, two elements that attack artistic autonomy.

Therefore, in order to explore the ignored centrality of the car as mediation technology in conceptual art, an alternative history had to be written, one that would defy the conventional discursive frameworks which described it as a question of dematerialisation of the work of art and of its replacement with linguistic statements. The effects of photography and the recent cybernetic conception of art developed by new media converge at the heart of this new historiography. Rosalind Krauss fingered photography as the source of the technological implosion in traditional artistic media, as photography replaced the artistic medium with mediation, understood as a system of knots and vectors linked by technology. However, in Krauss's post-medium condition, photography is just one of a series of "remediation" strategies, a central concept in media studies that refers to the ability to represent one artistic medium via another, the car being a case in point. At the same time, Terranova's reading of conceptual art links the dispersal of the medium to Jack Burnham's systems aesthetics, Marshall McLuhan's media theory and Gregory Bateson's ecology of mind, all examples of the transition from an object-centric culture to another centred on cybernetic systems. In fact, the reason why the automobile has been forgotten in conceptual art lies in its hybrid nature—that is, in the fact that a car is both an autonomous machine and a cybernetic ecology of forces and interconnections between man, machine and urban infrastructure, a definition in which the term "cybernetic" refers to a feedback-loop system of interactions.

In addition to systems aesthetics and cybernetics, the third element in Terranova's pop car phenomenology is the logic of the automotive prosthetic, as expressed in the strategies of looking-through or from a moving vehicle. This theory is based on the fact that we always see the world through the technological assemblages available in each historical period. In the mid-20th century, the new urban condition derived from the transformation of the land into a road network, driven by mass oil drilling and recent industrial production strategies, as well as the suburban explosion around major cities turned the car into the ultimate mediation device. After all,

driving is a process whereby subject, machine and road are joined to form a kind of nomadic vector characterised by mobile perception. The car, as a prosthetic, displaces the unit of the ego, the mirror in which a person recognises his/her self—in other words, as a subject identical to the self, giving rise to the cybernetic subject or cyborg, a subject technologically connected to the world. This subject is revealed as something exogenous, made and conceived from its own bio-technological environs. This subjective cybernetic position emerges precisely from the mobile perception of the road on which works of conceptual car art are staged. The car filters reality and, at the same, constructs and is constructed by reality, so that information is experienced via a loop structure. In this sense, we might say that the automobile, like computers and other digital technology, has modified the modern sensorium, thereby contributing to the emergence of the post-human subject.

In *Automotive Prosthetic*, Terranova not only analyses the fundamental role of the car in conceptual art, but she also revisits another maligned aspect of these works: the representation of a certain type of space. American photoconceptual artworks show the new model of time and space constructed from automotive devices after World War II, a model rooted in the centre-periphery dichotomy but homogenised due to the distanced view from the road. In Robert Smithson's writings on the American landscape, this centrifugal force of the city, this capacity for infinite expansion and connection, is identified with entropy. The outward spread of the city or its connection to nearby territories via infrastructure networks creates multiple zones that could be termed "entropic" given the energy drain they produce. These are the leftover spaces of capitalism, interstitial zones like the central reservation that separates lanes on a motorway, the wastelands that crop up alongside roads or even the verges themselves. These superfluous spaces also include the vast car parks of abandoned shopping centres, the fenced-in areas around major infrastructures or the paths followed by tunnels. In these entropic zones, the presence of urban planners and architects disappears, and the result is a surplus landscape devoid of both nature and culture, a series of places whose only purpose is speed and whose scale is not human, as they are only seen in the car mirror.

Timsam Harding's work ties in with this forgotten history of conceptual art unearthed by Terranova, in part because of the centrality of looking-through the automobile in his creations, but also because of his

emphasis on technologically embodied perception. However, in his work the car is never presented or understood as an isolated element; it is always part of a system of fluxes and interconnections. This explains why, in his praxis, driving is just as important as being in the studio. In his 2019 exhibition *Entre talud y cuneta*, for instance, the sculptures made from bits and pieces found on his daily commutes have the same significance as the commutes themselves. Nor is it a coincidence that photography, the pioneering medium of mediation technologies, plays a central role in his projects, which generally originate with a photographic image. Similarly, in 2020 Harding presented *Bajo la rueda, sobre el asfalto*, a show where the spectral logic of photography resurfaced in a series of lead impressions of tyre tread patterns. *28m/s*, his latest project, explores the dizzying sensations and paradoxes of that mobile or moving perception experienced on the road, whether driving or on the verge. At a speed of one hundred kilometres per hour, we are covering twenty-eight metres per second, a statement of which we have absolutely no experience, as it falls within that post-human scale derived from the driver's union with automotive prosthetics. By interpreting conceptual art, and more specifically photoconceptual art, in terms of automotive prosthetics—in other words, based on the body and perception—Terranova argues that the vision of the road in these works expresses the temporality of the human being's automotive becoming. When driving we experience a bifurcated sense of time, a spatial movement that is at once effective and affective, causal and linear but also emotive and nonlinear. If the time of the car's wheels is a matter of the linear beeline of getting-there, then that of the steel-cased womb to which the post-human subject is attached is a matter of several nonlinear emotional expressions of the now. In order to address the spatiotemporal paradoxes encountered while driving, in *28m/s* Timsam Harding has appropriated a typical roadside element, the crash barrier or guard rail, and turned it into a basic unit of measurement for the exhibition. The sculpture installation presented in *28m/s* consists of seven barriers that add up to twenty-eight metres, longitudinally divided into three hundred and one 10-centimetre W-shaped sections that form different compositions throughout the gallery. In using a material process to break down and compress a spatial magnitude, Timsam Harding echoes the work of artists like Walter de Maria and his *Broken Kilometer* (1979). Although *28m/s* uses the absence of composition typical of serialisation, the relationships between the pieces are based on both repetition and variation, a rhythmic aspect that the artist underscores by introducing audio and video in the show.

In a short text written prior to and as a meditation on the exhibition, Timsam Harding described one of those epiphanic experiences that often occur in adolescence and are remembered with dreamlike clarity. One summer day, on one of his regular outings to adorn roadside structures with graffiti, he approached a tunnel. As he came closer to the entrance, he was awed by the magnitude of its scale. He then decided to walk through the tunnel. As he made his way along the verge, step by step, he began to realise that this anonymous vaulted space, which he had zipped through hundreds of times by car in a matter of seconds, was a place whose true size he had never truly appreciated. Upon emerging from the tunnel, he observed that a few seconds had become half an hour, and that a tunnel is a dusty, monochromatic place filled with echoes. When I venture into 28m/s, I experience a thrill similar to what that teenage boy felt as he plodded through a vast tunnel with a backpack full of empty spray cans slung over his shoulder.

March 2022
Madrid-Granada-Córdoba

Time, Distances and Units

Timsam Harding

A motorway

4'33"

Silence

Measurement of 433cm (per crash barrier)

Seven units

Overlap of thirty-three centimetres

Three hundred and one fractions

A distance of twenty-eight metres

One second of travel time

The crash barrier as an element

Driven light

Sound as a support

Actuating air, ground-breaking vehicle

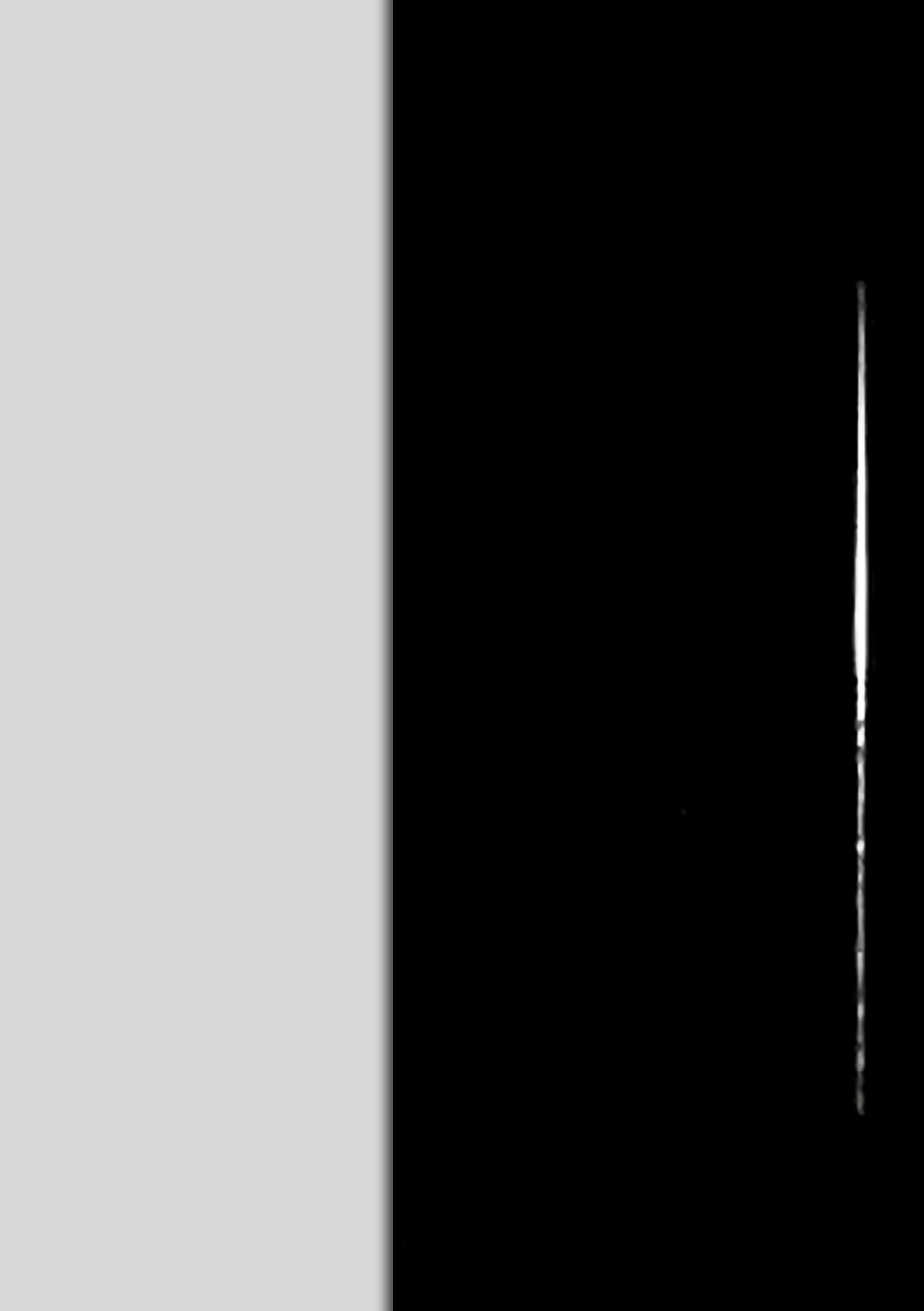
The flower as a sign

And speed as a condenser

One hundred kilometres per hour

Twenty-eight metres per second

28m/s





9 788499 594064