

“Più bello della Vittoria di Samotracia?”: **Aproximación al encuentro entre** **el automóvil y el arte**

Santiago GARCÍA OCHOA

Doctor en Historia del Arte y Profesor de enseñanza secundaria (IES La Besana)
santiagogarciaochoa@gmail.com

Recibido: 14 de septiembre de 2007

Aceptado: 16 de junio de 2008

RESUMEN

El automóvil es uno de los avances tecnológicos que más ha influido en la transformación de la forma de vida de las sociedades occidentales durante el siglo XX. Desde su invención, el coche ha mantenido una interesante relación con la evolución de las artes: apareciendo como motivo en composiciones pictóricas, sirviendo como material para elaborar esculturas... El presente artículo estudia la evolución de la relación automóvil-arte desde una perspectiva diacrónica, sin olvidar los cambios en la forma de percibir la realidad provocados por el viaje en coche y la generalización de las autopistas.

Palabras clave: Automóvil, Arte contemporáneo, Diseño industrial, Autopistas, Arte contemporáneo norteamericano, Arte contemporáneo europeo, Vanguardias históricas, Pop Art, Land Art.

“Più bello della Vittoria di Samotracia?”: Approach to the meeting between automobile and art

ABSTRACT

The automobile is a technological advance that influenced strictly the transformation of lifestyle in western societies during the twentieth century. From its invention, the car keeps up an interesting relation with the evolution of arts: it appears like motif in pictorial compositions, like material for making sculptures... This article studies the diachronic evolution of the relation automobile-art, without forgetting the changes in the perception of reality caused by the generalization of freeways and car trips.

Key words: Automobile, Contemporary Art, Industrial Design, Freeways, North American Contemporary Art, European Contemporary Art, Historical Avant-gardes, Pop Art, Land Art.

SUMARIO: Introducción. Evolución histórica de la relación automóvil-arte. Los primeros años. Las vanguardias históricas. La experiencia americana. El Pop Art y su entorno. La alternativa europea. El automóvil en la génesis de la creación artística. El legado de la autopista. La insoportable inmovilidad del automóvil. Últimas manifestaciones artísticas.

Introducción

El automóvil ha sido uno de los avances tecnológicos que más ha condicionado la forma de vida a lo largo del siglo XX¹, llegando a convertirse en uno de los elementos que mejor representa lo cotidiano. Sin embargo, considerar al vehículo motorizado simplemente como un útil perteneciente al entorno tecnológico dentro del cual nos hallamos inmersos impide ahondar en lo que verdaderamente representa dentro de nuestra cultura. Las manifestaciones artísticas nos abren el camino en este sentido, porque cuando el automóvil se introduce en ellas su practicidad queda relegada a segundo término en favor de un nuevo valor oculto, que se desvela ante nuestros ojos: se produce la “desocultación” heideggeriana (Unverborgenheit) y nos adentramos en la esencia misma de la cosa². Avanzar en este camino es el objetivo de nuestro trabajo³.

El coche ha representado un papel de gran importancia para la evolución de la historia del arte, al menos en una triple dimensión. En primer lugar, puede ser considerado como obra de arte en sí mismo: un híbrido entre arquitectura y tecnología (es un espacio habitable), o bien entre escultura y tecnología (teniendo en cuenta sus valores plásticos y su diálogo con el espacio). En segundo lugar, puede ser estudiado como motivo en la pintura o en la escultura, aunque en algunos casos los artistas lo utilizan para realizar sus esculturas alterando la forma original del vehículo. En tercer lugar, puede considerarse como un elemento transgresor que ha modificado sustancialmente nuestra manera de percibir la realidad: por un lado ha alterado el medio (sobre todo por la construcción de infraestructuras) y por otro nos ha ofrecido un mundo nuevo de sensaciones al desplazarnos en él. Puede generar, por tanto, un cambio importante en la manera de concebir la obra por parte del artista.

Evolución histórica de la relación automóvil-arte

Los primeros años

El automóvil formó parte de la serie de avances tecnológicos que trajo consigo el siglo que ya tocaba a su fin. Así, a principios del XX se podían ver en las calles tranvías y alumbrado eléctrico y se podía disfrutar en los hogares de teléfono, máquinas de coser y los primeros electrodomésticos.

La pintura, buena cronista de la historia, nos ha dejado algunos retratos de estos automóviles prehistóricos. Como indica Jaime Brihuega el nuevo artefacto se introduce en los cuadros sin apenas producirse cambio alguno⁴, representando desde el

¹ Jacques Attali vaticina que seguirá siendo el principal medio de transporte individual al menos durante la primera mitad del siglo XXI, hasta que sea transformado o, si la transformación fracasa, prohibido en la ciudad. Cfr. ATTALI, J., *Diccionario del siglo XXI*, Barcelona, Paidós, 1999, pp. 48-50.

² DE AZÚA, F., *Diccionario de las artes*, Barcelona, Planeta, 1995, pp. 128-34.

³ Mis investigaciones se han concentrado en el estudio de la presencia del coche en el cine, sobre todo en el caso español. Véase GARCÍA OCHOA, S., *El automóvil en el cine español: valor iconográfico y conceptual en la obra de Carlos Saura* (tesis doctoral), Universidad de Santiago de Compostela, 2004.

⁴ BRIHUEGA, J., “El automóvil y el arte español contemporáneo”, en *Garaje. Imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX*, volumen I, Madrid, Fundación Eduardo Barreiros, 2000, pp. 24-5.



Figura 1: John Sloan, *Gray and Brass*, 1907.

primer momento un signo externo del status: en *Les Dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot* (1901) de Julius Leblanc Stewart, dos muchachas ricamente ataviadas posan junto a su perro, sobre un coche, con el paisaje al fondo. En los Estados Unidos, John Sloan, artista perteneciente al “Ash Can School” explotó la inicial asociación del automóvil a las clases altas como medio para ridiculizarlas⁵ (figura 1).

El pintor modernista catalán Ramón Casas fue un gran aficionado a los coches, a los que convirtió en protagonistas de varios de sus dibujos, carteles y pinturas. Ya en la temprana fecha de 1897 pintó dos paneles para la decoración de la nueva sala de espectáculos de Barcelona “Els Quatre Gats”: en el primero, simbolizando el fin del siglo XIX, Casas y Pedro Romeu van en tándem por la carretera; en el segundo,

⁵ Cfr. SILK, G. D., “The Image of the Automobile in American Art”, en *The Automobile and American Culture (special issue)*, LEWIS, D. (ed.), *Michigan Quarterly Review*, vol. XIX, nº 4, Fall 1980 / vol. XX, nº 1, Winter 1981, pp. 604-5.

el pintor lleva a su amigo en automóvil. En ellos, como de costumbre, capta los cambios que la nueva moda introducía en la sociedad, especialmente en Cataluña⁶.

Las vanguardias históricas

Los artistas de las vanguardias (fundamentalmente los vinculados a la arquitectura⁷) vieron en los nuevos avances tecnológicos, que cambiaban de forma radical la vida de las personas, una solución a sus propios problemas en el terreno de la creación. La máquina cumplía así una doble función: por un lado era fuente de inspiración y por el otro símbolo de modernidad. Reiner Banham considera al automóvil la máquina simbólica de la primera era industrial⁸.

Los futuristas fueron de los primeros en mostrar su entusiasmo. No es casualidad que en el pasaje más conocido de su Manifiesto de 1909 se nos diga:

“Declaramos que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza, la belleza de la velocidad. Un automóvil de carreras, con su capot flanqueado de tubos de escape como serpientes de ígneo aliento; un rugiente automóvil de carreras, con su tableteo de ametralladora, es más hermoso que la Victoria alada de Samotracia”⁹.

Junto a esta valoración asociada a la velocidad, también supieron apreciar el Poder de la Máquina, capaz de enaltecer el ánimo de su propietario pero también de destruirlo:

“Nos acercamos a las bestias resoplantes y apoyamos nuestras manos sobre sus abrasadores pechos. Luego me arrojé como un cadáver en un féretro a lo largo del asiento de mi automóvil, pero me senté enseguida ante el volante, dispuesto contra mi estómago como la cuchilla de una guillotina”¹⁰.

Umberto Boccioni, Giacomo Balla y Luigi Russolo convirtieron al automóvil en protagonista de muchos de sus dibujos, litografías y pinturas (figura 2). En su manifiesto de 1914 Boccioni indicaba la necesidad de que la pintura y la escultura abandonaran la decoración superflua para fijarse en los cubos, las pirámides y los rectángulos que describían las líneas inmóviles de lo arquitectónico.

Antonio Sant’ Elia, el arquitecto futurista más importante, también publicó su manifiesto en 1914. En él proclamaba la reconstrucción de la ciudad moderna:

⁶ Fue en Barcelona donde aparecieron las primeras fábricas de maquinaria. En 1848 circuló el primer ferrocarril de España entre Barcelona y Mataró; también el primer automóvil fue barcelonés: el 12 de diciembre de 1889 Francisco Bonet Dalmau registraba la patente de un vehículo de parecidas características al de Benz.

⁷ Piénsese en cómo el uso del vidrio y las estructuras metálicas revolucionaron la concepción de las nuevas edificaciones y en lo que supuso sobre todo la incorporación del hormigón armado.

⁸ BANHAM, R., *Teoría y diseño en la primera era de la máquina*, Barcelona, Paidós, 1985 (el original, ya todo un clásico, es de 1960), p. 13.

⁹ IBIDEM, p. 113.

¹⁰ IBIDEM, p. 112.



Figura 2: Luigi Russolo, *Dinamismo di un automobile*, 1912.

“Debe ser como un inmenso, tumultuoso, bullicioso, noble lugar de trabajo, dinámico en todas sus partes; y la casa futurista debe ser como una máquina gigantesca. Los ascensores no se ocultarán como gusanos solitarios en los vanos de las escaleras; las escaleras, ya inútiles, serán desechadas, y los ascensores se encaramarán por las fachadas como serpientes de hierro y cristal. La casa, de cemento, cristal y hierro, sin pinturas, sin escultura, solamente enriquecida por la belleza innata de sus líneas y sus relieves, extraordinariamente ‘fea’ en su simplicidad mecánica, tan alta y extensa como sea necesario y no como prescriban las leyes municipales, se alzará en el borde de un abismo tumultuoso: la calle, que ya no se alargará como una alfombra a los pies de las edificaciones, sino que se hundirá en la tierra a varios niveles, acogiendo a la circulación de la ciudad, enlazando los diversos niveles mediante pasarelas mecánicas y escaleras mecánicas rápidas”¹¹.

Dadá se interesó por acercar los procesos mecánicos y los humanos. Desde 1915, Francis Picabia, gran amante de los automóviles (llegó a tener casi un centenar a lo largo de toda su vida), introdujo la imagen de las partes de éstos (mecanismos) para sus retratos. No hay en ellos, lógicamente, una relación de parecido con

¹¹ MARCHÁN FIZ, S., *La arquitectura del siglo XX*, Madrid, Alberto Corazón, 1974, p. 84.

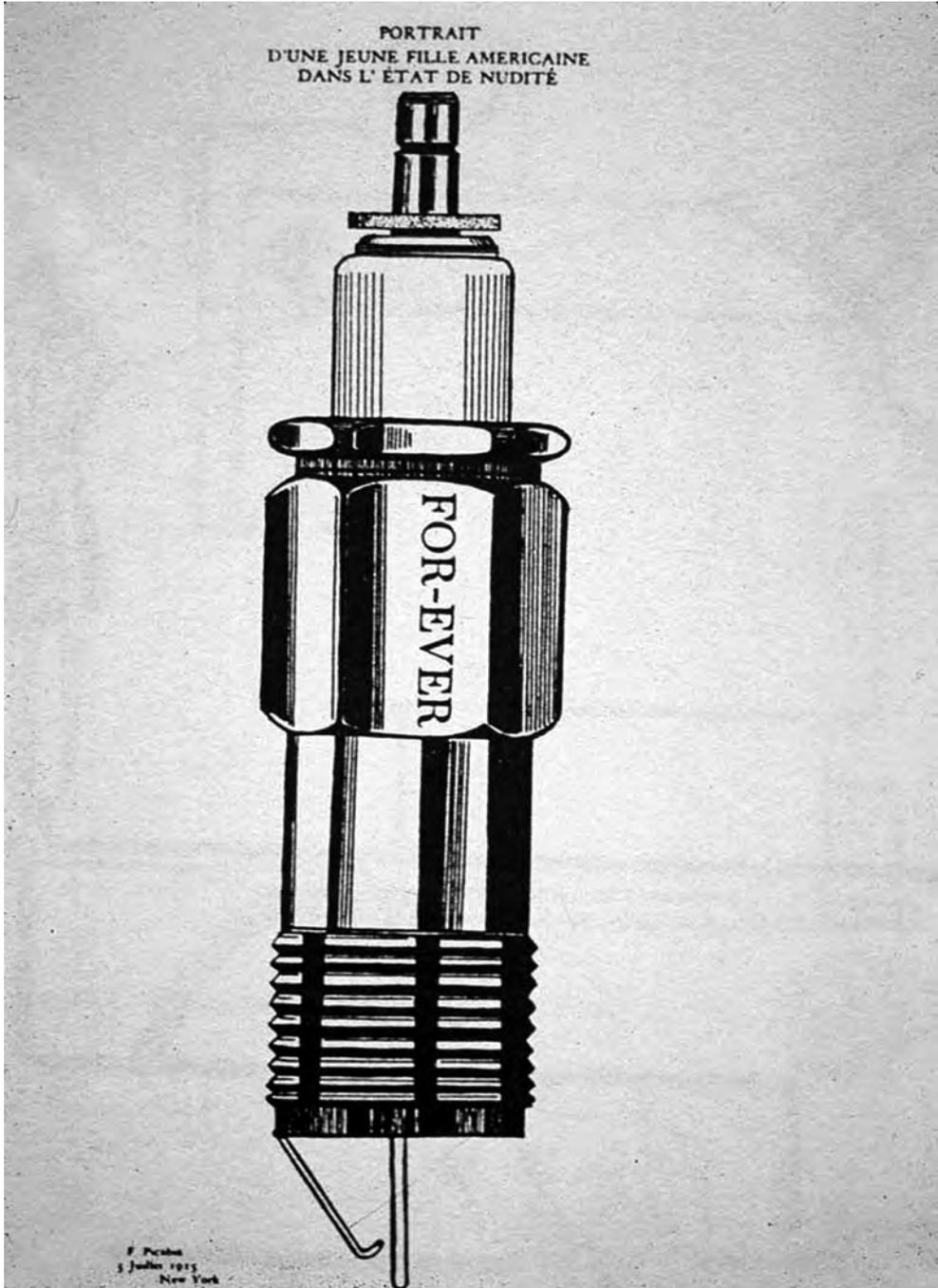


Figura 3: Francis Picabia, *Portrait d'une jeune fille américaine dans l'état de nudité*, 1915.

el retratado, sino con su carácter, lo que el artista llamaba «simbolismo mecánico». Estos dibujos son de una precisión asombrosa y parecen salir de la mano de un ingeniero (figura 3).

Le Corbusier teorizó sobre las relaciones entre la arquitectura y la máquina en una serie de artículos escritos entre 1920 y 1921 que aparecerían recopilados en 1923 bajo el título *Vers une architecture* (figura 4). En ellos se proclamaba la imperiosa necesidad de una renovación. Para lograrlo la arquitectura debía fijarse en las nuevas maravillas de la era industrial. Si el barco es una máquina para navegar, el avión para volar y el automóvil para rodar, entonces la casa debe convertirse en una máquina para habitar:

“Si el problema de la vivienda, del departamento, se estudiase como un chasis, se vería mejorar y transformarse rápidamente el problema de nuestras casas. Si las casas fuesen construidas industrialmente, en serie, como los chasis, se vería surgir rápidamente formas inesperadas, pero sanas, defendibles, y la estética se formularía con una precisión sorprendente”¹².

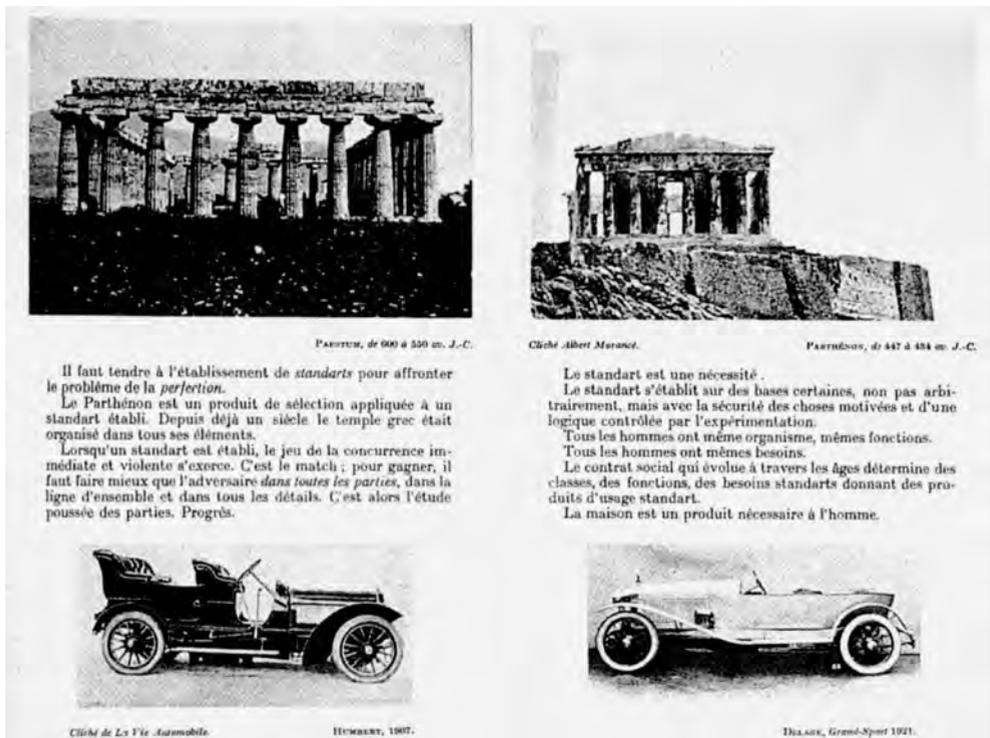


Figura 4: Le Corbusier, *Vers une architecture*, 1923.

¹² LE CORBUSIER, *Hacia una arquitectura*, Barcelona, Poseidón, 1978, p. 105.

La valoración del automóvil como obra de arte queda patente a través de la siguiente cita:

“Mostremos, pues, el Partenón y el automóvil a fin de que se comprenda que se trata aquí, en terrenos diferentes, de dos productos de selección, uno terminado, el otro en marcha hacia el progreso. Esto ennoblece al automóvil. ¡Entonces! Entonces nos queda por confrontar nuestras casas y nuestros palacios con los automóviles. Es aquí donde las cosas ya no marchan. Aquí no hemos tenido nuestros Partenones”¹³.

El arquitecto suizo-francés puso en práctica sus teorías empleando el automóvil como modelo para sus edificios. Así, entre 1919 y 1922 concibió su *Maison Citrohan*. La fuente de inspiración fue un anuncio de la marca Citroën que proclamaba: “Citroën 10hp, el primer coche francés fabricado en serie”. El mismo Le Corbusier dijo al respecto:

“Citrohan (por no decir Citroën), o dicho de otro modo, una casa como un coche, concebida y dispuesta como un ómnibus o la cabina de un barco”¹⁴.

Desde 1916 el movimiento holandés De Stijl buscó una arquitectura científicamente controlable y muy influida por las artes plásticas. Cornelius van Eesteren escribía en *Técnica y planificación urbana* (1927):

“Los artistas podrían ver que nuestra época es informe, es decir, nuestra edad no ha encontrado una síntesis de pensamiento y obra. Pero podrían sentir los comienzos de una síntesis en los productos de la técnica, que se han originado de los mismos modos de pensamiento, de la tecnología. El ingeniero y el artista moderno, aunque se desconozcan entre sí, tienen mucho en común”¹⁵.

El Constructivismo, fundado en Moscú en 1920, también tuvo en cuenta la máquina. Naum Gabo, Antoine Pevsner y Vladimir Tatlin, entre otros, tuvieron muy en cuenta los avances de la ciencia moderna y de la tecnología como base de su trabajo. Los constructivistas no llegaron a diseñar coches, pero entre 1931 y 1933 Tatlin trabajó en una máquina para volar que se llamaría “Letatlin”, basada en los mismos principios que la de Leonardo da Vinci. Nikolai Tarabukin plasmó por escrito muchas de sus ideas. En *Del caballete a la máquina* (1923) hace la siguiente reflexión:

“Los fundamentos de la maestría productivista se encuentran arraigados en la vida, y no en el Monte Parnaso. El viejo Pegaso ha muerto. El automóvil de Ford lo ha reemplazado. No son los Rembrandt quienes crean el estilo de nuestra época, sino los ingenieros. Pero quienes construyen los transatlánticos, los aeroplanos y los trenes no saben todavía que son los creadores de una nueva estética”¹⁶.

¹³ IBIDEM, p. 111.

¹⁴ Cfr. MARGOLIUS, I., *Automobiles by Architects*, New York, Wiley-Academy, 2000, p. 136.

¹⁵ MARCHÁN FIZ, S., op. cit., p. 140.

¹⁶ TARABUKIN, N., *El último cuadro. Del caballete a la máquina/Por una teoría de la pintura*, Barcelona, Gustavo Gili, 1977, p. 71.

Walter Gropius aplicó al diseño de automóviles los postulados de la Bauhaus, es decir, pensó que el coche utilitario moderno debía ser técnicamente perfecto además de bello y barato. Para lograrlo era necesario no detenerse en los elementos decorativos, sino fijarse en la armonía del cuerpo completo. Entre 1929 y 1933 fue el presidente del Adler-Automobilwerke in Frankfurt-am-Main, diseñando él mismo varios tipos de cabriolets y limusinas, de los cuales sólo sería fabricado un modelo en 1931.

La experiencia americana

La barrera que separaba al ingeniero del artista se había roto. Las vanguardias abrieron paso al desarrollo del diseño industrial: el automóvil sería valorado en el futuro como una simbiosis de ingeniería y arquitectura. Este fenómeno tuvo vital importancia en el contexto norteamericano.

En primer lugar, porque fue allí donde la automoción conoció un desarrollo más rápido¹⁷. Desde principios de la segunda década de siglo Henry Ford fabricaba en cadena el Ford Model T. El precio de este vehículo, 950 dólares en 1910, bajó hasta los 290 en 1924. Si un americano medio precisaba trabajar 22 meses para poder comprarlo en 1909, en 1925 sólo tenía que hacerlo durante 3¹⁸. El automóvil se había convertido en un objeto de uso y consumo. En 1928, para su triunfal campaña a la presidencia, Herbert Hoover vislumbraba «two cars in every garage». En segundo lugar, porque en los Estados Unidos existía ya un interés por la máquina antes de que llegara la influencia europea. Frank Lloyd Wright concibió en 1904 el *Larkin Administration Building* de Buffalo (New York) inspirándose en las formas de barcos, aviones y automóviles. El arquitecto norteamericano consideró la relación del automóvil con la arquitectura un punto capital de su obra. En 1923 realizaba el proyecto del *Doheny Ranch* de Beverly Hills (California): una vasta estructura de edificios unidos por carreteras a escala arquitectónica con plantaciones para crear un nuevo paisaje cohesionado; en 1925, *The Automobile Objective* (figura 5), edificio que albergaba en su interior un planetario, para cuyo acceso Wright pensó en disponer una rampa en espiral que lo rodease, de manera que los coches pudiesen ascender y descender con comodidad mientras sus pasajeros contemplaban el paisaje¹⁹. En 1932 aparecían por primera vez publicadas las ideas sobre su ciudad ideal (en su obra *The Disappearing City*): eligiendo los mejores emplazamientos para los edificios, la ciudad y el campo podrían estar fácilmente conectadas gracias al vehículo motorizado. Pero el coche también provocó cambios importantes en la arquitectura doméstica: las casas americanas vieron sustituida la importancia del porche delantero por la de un gran garaje. Ya a finales de los años 20, un catálogo de la compañía Home Builders ofrecía una selección detallada de construcciones separadas de la

¹⁷ Como se ha dicho en diversas ocasiones: "The automobile is European by birth, American by adoption".

¹⁸ JAKLE, J. A., "Landscapes redesigned for the automobile", en *The Making of the American Landscape*, CONZEN, M. P. (ed.), New York, Routledge, 1994, p. 294.

¹⁹ Este edificio nunca fue construido, pero Wright mantuvo el sistema de rampa en otros proyectos. El más famoso quizá sea el Solomon R. Guggenheim Museum de Nueva York (1943-59).



Figura 5: Frank Lloyd Wright, *The Automobile Objective*, 1925.

vivienda que podían albergar dos o incluso tres vehículos. Un caso extremo fue la llamada *Motorcentric House* (1935) de E. H. Lovelace y M. R. Dobberman, donde el garaje ocupaba toda la fachada central de la casa²⁰.

²⁰ Cfr. KIHLESTEDT, F. T., “The Automobile and the Transformation of the American House, 1910-1935”, en *The Automobile and American Culture...*, op. cit., pp. 555-70.

Los artífices del diseño industrial buscaban el automóvil ideal con líneas cada vez más aerodinámicas. Norman Bel Geddes destacó entre todos ellos por dedicarse, además, a la realización de escenografías para exposiciones. Formado como ilustrador y agente publicitario, el inicio de su interés por la arquitectura data de 1916, cuando trabajó con Frank Lloyd Wright en el proyecto del *Barnsdall Theatre* de Los Angeles. Mayor impacto le causó su encuentro con el arquitecto alemán Erich Mendelsohn en 1924²¹. Sus primeros diseños de automóvil los realizó en 1927 para la Graham-Paige Motor Company: cinco coches para los próximos cinco años con unas líneas cada vez más aerodinámicas; se fabricaría un modelo cada año para que la gente se fuese acostumbrando poco a poco a las nuevas formas. Bel Geddes estudió a fondo muchos diseños de coches modernos hasta dar con su propio sistema: si habitualmente la carrocería, el chasis y el motor eran diseñados por separado, en distintos departamentos, él concebía primero la carrocería, y luego, en función de ésta, el resto de los elementos.

En 1933 The Chrysler y De Soto lo contrataron para mejorar la carrocería de su modelo "Airflow"²². En el verano de 1939 montó el pabellón de la General Motors en la New York World's Fair 1939-40 (figura 6), que, entre otras atracciones, ofrecía a sus visitantes el *Futurama*: la escenificación de una ciudad de 1960. El pabellón recibía entre 5.000 y 15.000 visitantes al día, que tenían que esperar horas y horas en largas colas. Uno de ellos lo describió como "una combinación de las emociones de Coney Island con las maravillas de Le Corbusier"²³.

En este contexto, los intereses de los fabricantes de automóviles cambiaron radicalmente. Con la creación en la General Motors de la "Art and Colours Section" (después llamada "Styling") en 1928, Harry Earl Jones (especializado en coches para las estrellas de Hollywood) introdujo el sentido del diseño en la producción en cadena. Frente a la ley de oro de la Ford: un modelo único (el mítico Model T), Earl y la General Motors planificaron la producción de una amplia gama de vehículos, con variedad de colores, formas y accesorios.

Desde mediados de los años 30 la valoración artística del coche era ya un hecho admitido: en un número de la revista *Arts and Decoration* de 1936 se afirmaba que el automóvil había dejado de ser "mere machine of transportation" para llegar a:

²¹ Mendelsohn había profesado, desde muy pronto, un gran interés por las nuevas formas de la tecnología. Así se puede observar en algunos de sus dibujos (base formal de toda su obra posterior) como la "Terminal aérea para aviones y aeronaves" (1914), que parece un aeroplano estilizado pegado a la tierra; o la fachada de la "Fábrica de chasis de automóvil" (1914-5), que evoca el frente de un automóvil, con el radiador y los faros convertidos en inmensos ventanales. Cuando realizó la reforma del edificio Mosse de Berlín (1921-3), él mismo diría refiriéndose a la obra: "el edificio no es un espectador indiferente al zumbido de los coches ni al flujo y reflujo del tráfico, sino que se ha convertido en un elemento receptor y participante en el movimiento que le rodea". Cfr. RAMÍREZ, J. A., "El transatlántico y la estética de la máquina en la arquitectura contemporánea", en *El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas. Actas del V Simposio Nacional de Historia del Arte*, Málaga, C.E.H.A., 1985, p. 35.

²² Este modelo, que se fabricaría al año siguiente, es uno de los productos más conocidos del diseño industrial norteamericano. El profesor Alexander Klemin (director de la Escuela Guggenheim de Aeronáutica de la Universidad de Nueva York) lo calificó como "perhaps the most beautiful product of the machine age". Cfr. WILSON, R. G.; PILGRIM, D. H.; TASHJIAM, D.; *The Machine Age in America 1918-1941*, New York, The Brooklyn Museum/Harry N. Abrams, 1986, p. 132.

²³ DIMENDBERG, E., "The Will to Motorization: Cinema, Highways and Modernity", *October*, nº 73, Summer 1995, p. 117.

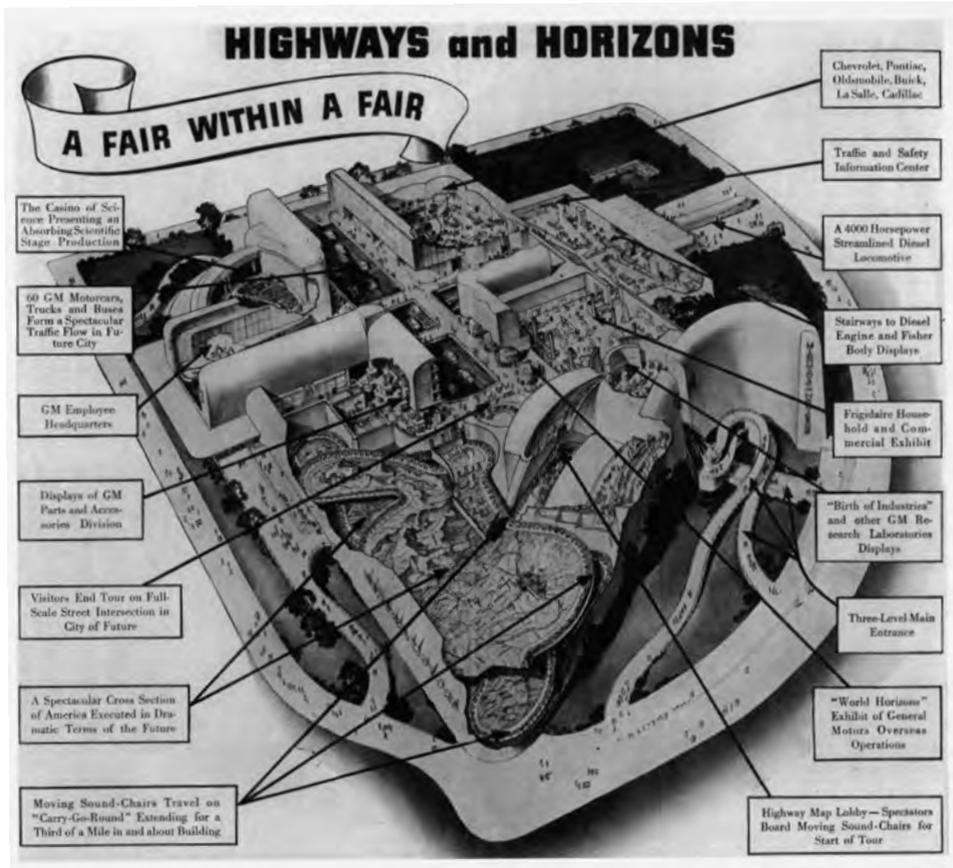


Figura 6: Norman Bel Geddes, Pabellon de la General Motors en la New York World's Fair 1939-40.

“emancipated through the influence of creative art from the shackles of engineering... The modern automobile is painting and sculpture in motion”²⁴.

Y, sin embargo, los automóviles no habían entrado aun en el museo. Faltaban 15 años para que se produjera este feliz acontecimiento.

Fue en 1951 cuando el arquitecto Philip Johnson organizó en el Museo de Arte Moderno de Nueva York la primera exposición de automóviles: “Eight Automobiles”. En ella se podían observar ocho vehículos seleccionados por la calidad de su diseño: un Mercedes modelo SS de 1930, un Cisitalia coupé de 1949 (carrozado por Pininfarina), un Bentley y un Talbot de 1939, un Jeep de 1951, un Cord de 1937, un MG modelo TC de 1948 y un Lincoln Continental de 1941. Johnson dijo refiriéndose a la muestra:

²⁴ WILSON, R. G.; PILGRIM, D.H.; TASHJAM, D.; op. cit., p. 135.

"An automobile is a familiar twentieth-century artefact, and is no less worthy of being judged for its visual appeal than a building or a chair. Automobiles are hollow, rolling sculpture, and the refinements of their design are fascinating. We have selected cars whose details and basic design suggest that automobiles, besides being America's most Useful Objects, could be a source of visual experience more enjoyable than they now are"²⁵.

Dos años después, Arthur Drexler repetiría la experiencia en el mismo museo con "Ten Automobiles". En el catálogo de la exposición, Drexler seguía refiriéndose al automóvil con términos artísticos:

"The aesthetics merits of an automobile depend not on methods by which it is produced, but on the designer's mastery of sculptural problems. These problems of sculptural form have to do with the ways in which a volume may be defined. Like the exterior wall of a house, the metal shell of an automobile takes its shape from the space it envelops. Details on the surface of this shell, like the details on the façade of a house, can suggest by their shape and location the nature of the space enclosed. But, unlike a house, an automobile moves, and we expect an indication from its shape as to the direction its passengers face and the location of its wheels. (...) The interiors of American cars are often designed to duplicate in comfort the livig room of the driver's home"²⁶.

El Pop Art y su entorno

La consolidación del Pop Art desde mediados de los años 50 en Inglaterra y Estados Unidos supuso la sacralización de lo cotidiano. Su desarrollo coincidió con el inicio de las llamadas "sociedades de consumo" que Rostow define como la etapa culminante de un proceso de desarrollo tecnológico y económico que se produce de manera desigual en los distintos países²⁷. A este momento corresponde, como decía Jean Baudrillard, tal proliferación de objetos que el hombre se encuentra como atrapado en medio de una jungla²⁸. Los artistas pop cambiaron los paisajes tradicionales por los artilugios de uso cotidiano, confiriéndoles una personalidad y un valor plástico nuevo. Primero introdujeron en sus composiciones imágenes de la publicidad y fotografías, luego utilizaron los propios objetos, y por fin convirtieron la obra de arte en algo efímero e irreplicable con la aparición del "happening".

²⁵ MARGOLIUS, I., op. cit., pp. 24-5.

²⁶ IBIDEM, p. 7.

²⁷ Cfr. ROSTOW, W. W., *El proceso de crecimiento económico*, Madrid, Alianza, 1967, pp. 284-99. Katona retomó el término ampliando considerablemente su significado para definirlo a través de tres características:

- a) Afluencia. La mayoría de las familias amplía y sustituye constantemente su stock de bienes.
- b) Poder del consumidor. El índice de crecimiento de la economía depende, en gran parte, del consumidor.
- c) Psicología del consumidor. La demanda se ve afectada por su disposición hacia la compra, convirtiéndose ésta en el reflejo de la actitud y las expectativas del consumidor.

Cfr. KATONA, G., *La sociedad de consumo de masas*, Madrid, Rialp, 1968, p. 9.

²⁸ Véanse *El sistema de los objetos*, México, Siglo XXI, 1969 y *La sociedad de consumo. Sus mitos, sus estructuras*, Barcelona, Plaza & Janés, 1974.

No es casualidad, por tanto, que en los orígenes del movimiento tuviese un especial protagonismo el desarrollo tecnológico. En 1955 Richard Hamilton organizó la exposición “Hombre, máquina y movimiento” en el Instituto de Arte Contemporáneo de Londres. Allí el artista británico exploró el íntimo contacto entre el hombre y las máquinas a través de fotografías, preocupación que seguiría presente en su obra posterior. En la pintura titulada *Hers Is a Lush Situation* (1957) aparecen mezclados distintos elementos del automóvil (faros, guardabarros, tubos de escape y un parabrisas) con los labios de la conductora, situados en el centro de la composición. Este interés por lo mecanomorfo reaparece en *Hommage à Chrysler Corp.*, del mismo año, cuya génesis fue descrita por Hamilton de la siguiente forma:

“El motivo principal, el vehículo, se desintegra en una antología de técnicas de presentación; se usan piezas de los anuncios del Plymouth y del Imperial de Chrysler, y hay también material de la General Motors, y un poco de Pontiac. El efecto de conjunto es un monstruo de ojos saltones, y esto es, en cierto modo, paternalmente deliberado”²⁹.

Como objeto cotidiano y protagonista de la sociedad de consumo, el automóvil tuvo una importancia capital en todas las manifestaciones artísticas del Pop Art. Es más, podría decirse que su imagen se popularizó hasta el punto de convertirse en uno de los emblemas del s. XX.

Tom Wesselmann y James Rosenquist, dos de los artistas norteamericanos más conocidos, lo tuvieron como protagonista destacado de sus cuadros. El primero creó imágenes de colores vivos y tintas planas (tomadas de la publicidad) para provocar de forma deliberada el juego entre la ilusión y la realidad, como en sus siluetas de coches Volkswagen casi de tamaño natural. El segundo contrapuso fragmentos de la vida cotidiana para generar sugerentes asociaciones: una sábana, labios, la foto de Kennedy o espaguetis con un automóvil.

En escultura, John Chamberlain trabaja con fragmentos de carrocería aplastados desde 1957. Utilizando elementos de acero pintados procedentes de desguaces consigue dotar a sus obras de llamativos efectos pictóricos (figura 7).

Estas representaciones, sin ser una crítica expresa, nos transmiten una sensación de frialdad muy característica del Pop Art. Pero existe otra vertiente en la que los artistas cargaron sus trabajos con la crítica social y la ironía. Algunas de las más interesantes nos ofrecen una visión apocalíptica de la cultura del automóvil.

Edward Kienholz aprovechó la parte de atrás de un coche para su obra *Back Seat Dodge-38* (1964): en ella una pareja hace el amor y una cerveza abandonada en un trozo de césped completa la composición (figura 8). Al admirarla, recordamos la afirmación de John Steinbeck en *Cannery Row* (1945) de que la mayor parte de los niños fueron engendrados en el asiento trasero de un Ford T, y muchos nacieron en él, de modo que la idea anglosajona del hogar sufrió un descalabro del que jamás podría recuperarse³⁰. La obra de Kienholz es, pues, una irónica escenificación del

²⁹ LIPPARD, L. R., *El Pop Art*, Barcelona, Destino, 1993, p. 40.

³⁰ “Someone should write an erudite essay on the moral, physical, and aesthetic effect of the Model T Ford on the American nation. Two generations of Americans knew more about of the Ford coil than the cli-



Figura 7: John Chamberlain, *Hatband*, 1960.

toris, about the planetary system of gears than the solar system of stars. With the Model T, part of the concept of private property disappeared. Pliers ceased to be privately owned and a tyre-pump belonged to the last man who had picked it up. Most of the babies of the period were conceived in Model T Fords and not a few were born in them. The theory of the Anglo-Saxon home became so warped that it never quite recovered". STEINBECK, J., *Of Mice and Men and Cannery Row*, London, Penguin, 1972, p. 135.



Figura 8: Edward Kienholz, *Back Seat Dodge-38*, 1964.

hogar por excelencia de los norteamericanos, su coche, a la par que una curiosa alegoría gótica de la decadencia.

Desde principios de los años 60 Allan Kaprow y Jim Dine utilizaron automóviles para muchos de sus “happenings”, en los que requerían la participación activa del público: provocaron accidentes, destruyeron e incendiaron vehículos o llenaron toda la extensión de un patio de neumáticos. Fue en estas formas de acontecimiento efímero e irrepetible donde la crítica de la sociedad de consumo se hizo más intensa.

El incremento de las muertes en carretera hacen que Andy Warhol reflexione sobre la utilidad del automóvil en la sociedad actual. Para demostrarlo serigrafió y pintó, a mediados de los años 60, su serie de cuadros *Car Crash: 5 Deaths*, *White Burning Car III*, *Orange Car Crash 14 Times*, *Green Disaster # 2*, *Ambulance Disaster*, *Saturday Disaster* y *Foot and Tire*. El artista mostró la cara más fea de uno de los objetos privilegiados de la era de la máquina repitiendo hasta la saciedad el mismo tema: coches destrozados y personas muertas o heridas a causa del accidente. La utilización de fotografías publicadas en la prensa los dota de la máxima actualidad, mientras que la repetición de la imagen y la pintura del fondo aumentan la confusión.

El Hiperrealismo irrumpe como una prolongación del Pop desde 1968³¹. Artistas como Chuck Close, Richard Estes y Robert Cottingham en pintura o John de Andrea y Duane Hanson en escultura, alcanzaron unos límites insospechados en la representación de la realidad (la fotografía se convierte en su herramienta auxiliar por excelencia), suprimiendo los efectos caricaturescos. En pintura el automóvil apareció como elemento fundamental en sus composiciones.

Ralph Goings trabaja con aerógrafo a partir de documentos fotográficos obteniendo unos cuadros de superficies lisas de las que suprime los elementos anecdóticos para ofrecernos imágenes de solitarios automóviles aparcados.

Don Eddy pinta, también a partir de fotografías, fragmentos de carrocerías de coches insistiendo en los reflejos. Sus automóviles, nuevos o abollados, pero siempre brillantes y de resplandecientes cromados, nos transmiten una impresión de irrealidad por el exceso de efectos reflectantes.

Pero también existe en el Hiperrealismo una vertiente que supera el efecto "cool" para adentrarse en la crítica. El entorno ofrece las imágenes adecuadas, sólo es necesario que el artista se fije en ellas. Éste es el caso de John Salt, que con sus cuadros de coches viejos, rotos y abollados (figura 9) nos brinda una de las visiones más ácidas y decadentes de la sociedad de consumo³².

La alternativa europea

En su diálogo con el pop norteamericano, los artistas europeos también se decantaron por esta segunda vertiente. Dos franceses, César y Arman, utilizaron con frecuencia piezas de automóviles para crear esculturas.

César Baldaccini presentó en el Salón de Mayo de 1960 en París tres "Compressions" realizadas con fragmentos de estructuras de coches de un formato de 1,50 metros de altura y una tonelada de peso cada una. El artista, que ya venía realizando este tipo de obras a partir de chatarra golpeada o prensada desde 1958, nunca había alcanzado tales dimensiones por lo que para su ejecución tuvo que desplazarse a una fábrica de recuperación de chatarra. Colocadas sobre el suelo, las "Compresiones" evocan austeras columnas o tótems de cuatro caras. Pero César pensó en introducir modificaciones durante el proceso de prensado para obtener efectos de color y textura. Así nacieron las "Compressions dirigées". Durante la elaboración de *Ricard* (1962), por ejemplo, arrojó un trozo de puerta de otro vehículo. En la exposición de 1961 "El Arte de los Ensamblajes"³³, celebrada en el Museo de Arte Contemporáneo de Nueva York, pudieron apreciarse, por primera vez, las diferencias entre las obras de César y Chamberlain. Mientras el norteamericano miraba hacia el

³¹ Este año tiene lugar la exposición "Realism Now", de la Vassar College Art Gallery de Nueva York pero ya en 1966 se había celebrado una de las primeras muestras en el Guggenheim Museum.

³² El Hiperrealismo adquiriría carta de ciudadanía en Europa a partir de la Bial de París de 1972, pero el interés por el automóvil se observa especialmente en el contexto norteamericano (John Salt es inglés pero reside en Nueva York desde 1970).

³³ Esta muestra fue la primera retrospectiva de obras ejecutadas con materiales no artísticos y objetos derivados.



Figura 9: John Salt, *Albuquerque wreck yard (Sandia Auto Electric)*, 1972.

expresionismo abstracto subrayando lo pictórico, las esculturas del francés tienen un carácter agresivo que nos hace recordar que muchas personas fallecen cada día aplastadas entre las paredes de un automóvil.

Desde finales de los años 50 Armand Pierre Fernández (popularmente conocido como Arman) aplica el principio de la acumulación de objetos de muy diverso tipo confirmando así su alcance crítico, tanto contra el arte como contra la sociedad de consumo. En *Plan of Obsolence* (1965) construye sobre una tabla de poliéster montones de siluetas estilizadas de automóvil utilizando para ello materiales de desecho. Más célebres son sus “Accumulations Renault”, de finales de los 60 (figura 10). Para la realización de estas esculturas utiliza piezas de automóvil nuevas (pero antes de que pasen a formar parte del vehículo tras el proceso de fabricación) e idénticas que coloca superpuestas para conseguir diversas formas abstractas. Existe en ellas una clara dimensión crítica, pero también hay que considerar su valor estético: la acumulación de piezas semejantes produce en el espectador una sensación de dinamismo que recuerda algunas obras futuristas o el *Nu descendant un escalier* (1912) de Marcel Duchamp, trabajos que se apoyaban en los estudios fotográficos de la descomposición del movimiento de Marey y Muybridge.

Las huellas del Pop Art en España tuvieron mucha fuerza desde mediados de los años 60, si bien nuestro arte las incorporó con unas señas de identidad peculiares y especialmente cargadas de intención ideológica. Ironía provocadora y clave



Figura 10: Arman, *Accumulation 101*, 1967.

política centran los cuadros del Equipo Crónica (Rafael Solbes y Manuel Valdés) y del Equipo Realidad (Jordi Ballester y Joan Cardells), trabajos construidos a base de claras alusiones al imperialismo de los sesenta y a ciertas claves de la cultura de masas norteamericana, a la que se augura una incumplida hecatombe³⁴. En *Romeo*

³⁴ BRIHUEGA, J., op. cit., p. 55.

y *Julieta* (1967), del Equipo Realidad, el automóvil se convierte en el objeto de la seducción femenina por excelencia al identificarse el Romeo de Shakespeare con la célebre marca italiana (Alfa Romeo).

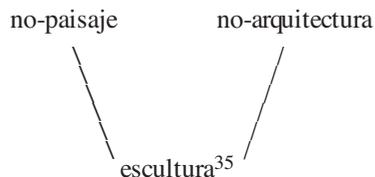
En el contexto europeo los “happenings” se convirtieron en un arma para la contestación política: para criticar la injusticia social, la violencia y la crueldad, la destrucción de la naturaleza, la situación de la mujer, el rechazo de la guerra y el armamento... En este campo destacó el artista-activista alemán Wolf Vostell, que hace uso de objetos de la sociedad industrial para adentrarse de lleno en la estética de la basura, del desecho, con lo que obtiene un revulsivo inicial al que el espectador no puede permanecer ajeno. Vostell organizó el 29 de marzo de 1965 en Berlín, en protesta contra la guerra de Vietnam, el acto *Fenómeno*: una reunión en un desguace de automóviles, es decir, en el detritus de la destrucción y la producción capitalistas, a la que se sumaron artistas, poetas y público diverso.

El automóvil en la génesis de la creación artística

Más allá de la valoración plástica del automóvil o de su presencia como motivo en la historia de las representaciones figurativas existe una dimensión de su relación con el arte que ha sido muy poco estudiada: ¿puede influir el vehículo motorizado en la génesis de la obra?, o mejor aun: ¿es posible encontrar formas de arte nuevas que dependan, en cierta forma, de su implantación masiva en la sociedad? Para responder a estas preguntas es necesario que nos fijemos en el caso de la escultura norteamericana.

Desde mediados de los años 60 se producen una serie de cambios que suponen el final de la era moderna y el inicio de la posmodernidad: la escultura abandona definitivamente su pedestal para expandirse en el espacio. Surge entonces la dificultad para definir las experiencias del Minimal y el Land Art con la terminología de la crítica tradicional. Para lograrlo Rosalind E. Krauss construyó su propia teoría:

En este sentido, la escultura asumió plenamente la condición de su lógica inversa y se convirtió en pura negatividad: una combinación de exclusiones. Podría decirse que la escultura dejaba de ser algo positivo y que se transformaba en la categoría resultante de la adición del no-paisaje y la no-arquitectura. En términos diagramáticos, el límite de la escultura moderna, la suma de negaciones sería algo así:



³⁵ KRAUSS, R. E., “La escultura en el campo expandido”, en *La originalidad de la Vanguardia y otros mitos modernos*, Madrid, Alianza, 1996 (el artículo es de 1978), p. 295.

Ahora sí podían incluirse dentro del término tradicional los montajes al aire libre de cajas-espejo de Robert Morris (1964) o las intervenciones sobre el paisaje de Robert Smithson, como su muelle en espiral (1969-70). En estas manifestaciones no sólo adquiere importancia la obra en sí, sino también el espacio que la rodea. La relación del artista con él durante su realización es fundamental, de la misma forma que lo será luego para el espectador. Así, el carácter procesual y temporal se apropia de la práctica escultórica, suponiendo que, por primera vez, el espacio expositivo se conciba como un volumen globalizador en cuyo seno se producen constantes interferencias entre las obras y los observadores de éstas³⁶.

Mucho antes de que se produjera esta innovación en la historia del arte existía ya una forma perfectamente definida que podía también calificarse como la suma de la no-arquitectura y el no-paisaje: la carretera, o mejor aun, la autopista.

El legado de la autopista

La autopista es el espacio centrífugo por excelencia del siglo XX, es decir, la combinación de territorio, comunicación y velocidad que excede el dominio de la arquitectura imponiéndose sobre el paisaje para vertebrarlo. Ya lo tuvo en cuenta Wright en su obra *The Disappearing City* (1932) al considerar al hombre sentado en su automóvil el nuevo estándar de medida espacial, y a la autopista el hilo conductor de su libertad:

“La autopista se está convirtiendo en la línea horizontal de la Libertad extendiéndose de océano a océano, uniendo bosques, arroyos, montañas y planicies a través del campo regional de construcción. Toda la ocupación humana expandiéndose y añadiendo belleza de rasgos al gran paisaje nacional”³⁷.

Pero no fue hasta después de la II Guerra Mundial cuando las autopistas experimentaron el gran despegue. Como Thomas McDonald, Jefe del Departamento de Carreteras Públicas, afirmaba ante el Congreso en 1944:

“everybody in the United States is waiting for the close of the war to get in a car to go some place”³⁸.

Poco antes del final de la guerra, en diciembre de 1944, el presidente Roosevelt firmaba la Federal Aid Highway Act donde se establecía la construcción de cuatro tipos de carreteras: para transporte, rurales, urbanas e interestatales, pero el verdadero impulso llegaría en 1956 con la firma por el presidente Eisenhower de una nueva Federal Aid Highway Act para la construcción del sistema de autopistas interestatal. El gobierno asumía el 90% de los costes, lo que representaba un aliciente

³⁶ GUASCH, A. M., *El arte último del siglo XX. Del posminimalismo a lo multicultural*, Madrid, Alianza, 2000, p. 29.

³⁷ DE LONG, D. G.; COHEN, J. L. (eds.), *Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*, Milán, Skira, 2000, pp. 26-7.

³⁸ DIMENBERG, E., op. cit., p. 128.

irresistible para los diferentes estados que se apresuraron a aceptar la oferta. El presidente esgrimió cuatro razones para defender su programa: las carreteras eran inseguras, estaban congestionadas, era necesario mejorar el transporte de mercancías y los accesos de las grandes ciudades no disponían de las autopistas adecuadas para poner en práctica planes de emergencia en caso de alarma nuclear³⁹.

Una auténtica euforia se despertó ante las posibilidades que ofrecerían las nuevas infraestructuras, por fin los ciudadanos podrían acercarse a los paisajes naturales que constituían “The Face of America”⁴⁰. La autopista era considerada, en sí misma, una nueva maravilla; un artículo de la revista *Time* calificaba la construcción de carreteras como “the American Art”, indicando que

“the panorama of road builders stringing highways across the land reflects a peculiarly American genius, one that lies deep in the traditional pioneering instincts of the nation”⁴¹.

El automóvil es un elemento trascendental que altera la percepción de la realidad, y por lo tanto de la obra artística, cuando la escultura Minimal sale a la calle, o permite a los artífices del Land Art encontrarse con la naturaleza hasta localizar el emplazamiento para su intervención. Robert Smithson explicó de la siguiente forma el origen de su *Spiral Jetty* (1969-70) en el Gran Lago Salado de Utah:

“Conduciendo hacia el oeste por la Highway 83 por la tarde, atravesamos Corinne, y luego seguimos hasta Promontory. Justo después del Golden Spike Monument, que conmemora el encuentro de las vías del primer ferrocarril transcontinental, descendimos por un camino de tierra hasta un amplio valle. Mientras viajábamos, el valle se extendía hacia una inmensidad extraordinaria, diferente de cualquier otro paisaje que hubiéramos visto. Las carreteras del mapa se convirtieron en una red de trazos, mientras que en la lejanía el Lago Salado existía como una franja plateada ininterrumpida. (...) Aproximadamente a una milla al norte de las filtraciones de petróleo elegí mi emplazamiento. (...) Mientras contemplaba el emplazamiento, éste reverberaba hacia los horizontes para sugerir un ciclón inmóvil, mientras que la luz parpadeante hacía que el paisaje entero pareciera temblar. Un terremoto latente se extendió por la quietud palpitante, por una sensación de rotación sin movimiento. Este lugar era un rotativo que se encerraba en una redondez inmensa. De ese espacio giratorio emergió la posibilidad del *Spiral Jetty*”⁴².

La insoportable inmovilidad del automóvil

Cuando el automóvil pasa a formar parte de una obra situada al aire libre (ya se trate de una intervención sobre el paisaje o de un monumento público) asistimos

³⁹ JAKLE, J. A., op. cit., p. 299.

⁴⁰ Título de la colección de fotografías publicada por *The Saturday Evening Post* en 1957, donde se mostraban la riqueza y variedad natural de las distintas regiones del país. Véase KLINGER, B., “The Road to Dystopia. Landscaping the nation in *Easy Rider*”, en *The Road Movie Book*, COHAN, S.; HARK, I. R. (eds.), New York, Routledge, 1997, pp. 184-8.

⁴¹ IBIDEM, pp. 187-8.

⁴² BOZAL, V., *Modernos y postmodernos*, Madrid, Grupo 16, 1989, pp. 62-4.

al encuentro del pop con la escultura expandida. Un coche, por muy inmóvil que permanezca, sigue poseyendo esa cualidad que sirve para denominarlo: la movilidad. El diálogo del monumento con el entorno en el que se encuentra es, por lo tanto, fundamental.

Un grupo de artistas de San Francisco llamado “Ant Farm” (Chip Lord, Hudson Marquez y Doug Michels, entre otros) empotró en el campo diez cadillacs de manera que sólo sobresaliesen sus partes de atrás. Esta hilera de vehículos, colocados por orden cronológico del más antiguo (1948) al más moderno (1962), jalona la Route 66 a su paso por Amarillo (Texas) desde 1974. Más audaz fue Jim Reinders al crear en Alliance, cerca de Nebraska, una reserva para la realización de este tipo de obras. En 1982 montó el primero de una serie de monumentos que imitan el complejo megalítico de *Stonehenge* (Reinders los denomina *Carhenge*) (figura 11).



Figura 11: Comparación entre *Stonehenge* y *Carhenge* (Jim Reinders, a partir de 1982).

Últimas manifestaciones artísticas

La presencia del automóvil en el arte no sólo aumenta a partir del Pop Art sino que su aparición en las obras de (casi) todos los artistas se convierte en metáfora de (casi) todo. Por si todavía no quedaba clara su condición de nueva musa el piloto de carreras Hervé Poulain inició una nueva modalidad en 1975: el “Art Car”. Para ello invitó a su amigo Alexander Calder a decorar el BMW 3.0 CLS con el que luego participó en las 24 horas de Le Mans. Así nació la “BMW Art Car Collection”, que hoy cuenta con catorce vehículos decorados por nombres tan conocidos como Frank

Stella (1976), Roy Lichtenstein (1977), Andy Warhol (1979), César Manrique (1990) o David Hockney (1995).

La destrucción, la muerte, y en general todos los problemas y preocupaciones de la sociedad contemporánea aparecen asociados al automóvil (la mejor metáfora de la cotidianidad) en las últimas manifestaciones artísticas: desde los Mercedes féretro de Samuel Kane Kwei (1993) (figura 12)⁴³ o el automóvil acorazado “creador de muertes”, *Ingenio* (1993), de Miguel Palma⁴⁴ hasta las averías y los accidentes de las vídeo-instalaciones y fotografías de Jon Mikel Euba, como *Zugastieta (Ankaz Gora)* (2001).



Figura 12: Samuel Kane Kwei, *Mercedes coffin*, 1993.

En el accidente de tráfico se produce la simbiosis perfecta entre el hombre y su coche. Robert Hamilton la buscó en sus cuadros mecanomorfos y por fin, en 1973 J. G. Ballard formuló la teoría por escrito en su novela *Crash*. Las muertes de James Dean y Jackson Pollock, en 1955 y 1956 respectivamente, fueron las iniciadoras de esta mitología. Como dice Estrella de Diego:

⁴³ El ghanés Samuel Kane es hijo de Kane Kwei (1922-1992), carpintero que se hizo popular en Ghana a partir de 1951 por fabricar ataúdes que imitaban la forma de algún elemento representativo de la vida del fallecido. El prototipo del Mercedes Benz fue creado por Kane para el propietario de una compañía de taxis, y luego empleado indistintamente para cualquier cliente rico. En los años 70 un coleccionista africano compró siete de estos ataúdes para su galería, dándoles la denominación de “féretros fantásticos”. Desde entonces han aparecido en numerosas exposiciones de arte contemporáneo. Samuel ha seguido fabricando muchos de los tipos creados por su padre. Sobre el tema puede verse SECRETAN, T., *Going into Darkness: Fantastic Coffins from Africa*, London, Thames and Hudson, 1995.

⁴⁴ Cfr. ARANDA BARRIO, I., *El accidente de coche en el arte: defensa de la huella del icono del automóvil y los siniestros derivados de él como temática en la representación artística* (tesis doctoral), Madrid, Universidad Complutense, 2006, pp. 289-90. <http://www.ucm.es/BUCM/tesis/bba/ucm-t28323.pdf>

“No obstante, la muerte moderna más codiciada se asocia con frecuencia a la velocidad, como ratifica *Rebelde sin causa*. La muerte moderna por excelencia debe ser espectacular, violenta, rápida, pudiendo llegar a aparecer como noticia de primera página en un periódico por lo menos local”⁴⁵.

Chris Burden buscó la simbiosis con su vehículo en uno de sus arriesgados “performance” titulado *Transfixed*⁴⁶. El 23 de abril de 1974 reunió en un garaje a algunos de sus amigos, se acostó cómodamente sobre la parte trasera de su Volkswagen “escarabajo”, y le pidió a uno de ellos que lo crucificase con clavos en las palmas de sus manos. Luego lo sacaron al callejón, llamado “Autopista”, donde esperaban otros conocidos que había convocado el artista⁴⁷.

Rob Scholte encontró la simbiosis con su coche prematuramente, debido a un acto terrorista. El 16 de noviembre de 1994 el artista holandés se dirigía con su mujer al médico cuando tuvo un terrible accidente: alguien les arrojó una granada que hizo explosión en el interior del vehículo. La mujer salió prácticamente ilesa, pero Scholte perdió las dos piernas a la altura de la rodilla. Tras recuperarse del incidente el artista expuso los restos del coche en el “Arti et Amicitiae”, el Club de Artistas de Amsterdam. Junto a ellos aparecía un texto mural de Lawrence Weiner que decía así: “destrozado en vez de una estrella y una estrella de verdad” y de fondo sonaba una grabación con las voces de un hombre y una mujer que barajaban diversas teorías sobre quien había arrojado la bomba⁴⁸.

En su vídeo-instalación *Accident Motion Pictures* (2003), Miguel Palma reelabora el tema del accidente de tráfico haciéndolo converger con la labor del artista como creador de imágenes. La película se divide en dos partes: en la primera, una ambulancia circula por las calles de una ciudad (con el título de la obra inscrito en su lateral); en la segunda, el vehículo aparece estacionado en un campo con sus puertas abiertas de par en par, sin embargo, para nuestra sorpresa, en su interior no contiene el instrumental médico al uso, sino los materiales necesarios para el trabajo del artista (figura 13)⁴⁹.

En la maqueta *The Tragik Konsequekes of Driving Karelessly* (2000), que representa un accidente múltiple, Jake & Dinos Chapman introducen la responsabilidad de los jóvenes en la lacra social de la mortalidad en carretera (jóvenes, alcohol y fin de semana integran el cóctel fatal). Para ello, los hermanos Chapman recurren al lenguaje de la jerga, que transmite de una forma eficaz el mensaje que da título a la obra: “las trágicas consecuencias de conducir sin cuidado”.

⁴⁵ DE DIEGO, E., *Tristísimo Warhol. Cadillacs, piscinas y otros símbolos modernos*, Madrid, Siruela, 1999, p. 17.

⁴⁶ En esta forma artística que se populariza durante los años 70 el artista se convierte en el protagonista de la obra utilizando su propio cuerpo. Chris Burden destacó entre los artistas masculinos en California que se ocupaban del cuerpo vulnerable o mortal (incluyendo a Vito Acconci, Dennis Oppenheim o Barry Le Va) al incorporar algo temerario o fronterizo a su obra. Cfr. TAYLOR, B., *Arte hoy*, Madrid, Akal, 2000, p. 28.

⁴⁷ Cfr. HADEN-GUEST, A., *Al natural. La verdadera historia del mundo del arte*, Barcelona, Península, 2000, pp. 50-1.

⁴⁸ IBIDEM, pp. 217-9.

⁴⁹ Cfr. ARANDA BARRIO, I., op. cit., pp. 291-3.



Figura 13: Miguel Palma, *Accident Motion Pictures*, 2003.

Sarah Lucas recrea la violencia que asola las ciudades contemporáneas en su instalación del Museo Ludwig en Colonia *Car Park* (1997). En ella, un coche acaba de ser víctima de un brutal asalto: los cristales de lunas y faros han sido duramente golpeados con algún objeto contundente; una de las puertas del vehículo todavía permanece abierta. Las imágenes de la pared del fondo forman una composición con los fotogramas de los vídeos de seguridad del garaje en el que, supuestamente, se encontraba el vehículo⁵⁰.

En la vídeo-performance y fotografía *La noche 1.002* (2001), Pilar Albarracín reflexiona sobre la inmigración y la (mal llamada) “violencia de género” a través del viaje en automóvil. Se trata del típico Mercedes atestado de equipaje que conducen muchos marroquíes en su éxodo estival, eso sí, con una llamativa diferencia: en la baka del vehículo, entre los bultos, aparece el cuerpo sin vida (un maniquí) de una mujer.

En los últimos años abundan también las obras que ponen de manifiesto los problemas que genera el vehículo motorizado en las ciudades y las repercusiones de su uso sobre el medio ambiente. Con este sentido realizó Arman su monumento *Long Term Parking* (1982) en un parque de las inmediaciones de París. Se trata de una enorme torre de hormigón que alberga incrustados en su interior gran cantidad de vehículos de diversas marcas. El bloque compacto se niega a dialogar con el entor-

⁴⁸ IBIDEM, pp. 245-7.

no arbolado que lo circunda. Con esta obra el polémico artista francés ironiza sobre el problema del aparcamiento. Gracias al automóvil nos hemos convertido en los dueños del espacio, pero el vehículo cada vez exige más (parkings, gasolineras, garajes) y resulta difícil encontrar dónde estacionarlo. En el *Long Term Parking* no hay peligro de que caduque nuestro ticket.

En la misma línea se encuentra *Ataskoa* (2005), de Mainer López (figura 14). Se trata de una serie de fotografías creada a partir de la convocatoria a la participación ciudadana de acudir con su coche a un monte cercano a la localidad de Intza (Navarra). Las carreteras que surcan los campos aparecen plagadas de coches dispuestos desordenadamente.

Sirvan los ejemplos hasta aquí analizados como botón de muestra de la constante presencia del automóvil en las manifestaciones artísticas de las últimas décadas del siglo XX y los primeros años del XXI.



Figura 14: Mainer López, *Ataskoa*, 2005.

Bibliografía citada

ARANDA BARRIO, Irene

2004 *El accidente de coche en el arte: defensa de la huella del icono del automóvil y los siniestros derivados de él como temática en la representación artística* (tesis doctoral). <http://www.ucm.es/BUCM/tesis/bba/ucm-t28323.pdf>.

- Madrid.
- ATTALI, Jacques
1999 *Diccionario del siglo XXI*. Barcelona.
- BALLARD, John G.
1996 *Crash*. Barcelona.
- BANHAM, Reiner
1985 *Teoría y diseño en la primera era de la máquina*. Barcelona.
- BAUDRILLARD, Jean
1969 *El sistema de los objetos*. México.
- BAUDRILLARD, Jean
1974 *La sociedad de consumo. Sus mitos, sus estructuras*. Barcelona.
- BOZAL, Valeriano
1989 *Modernos y postmodernos*. Madrid.
- BRIHUEGA, Jaime
2000 "El automóvil y el arte español contemporáneo", en BRIHUEGA, Jaime (ed.): *Garaje. Imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX*. Madrid, pp. 17-59.
- DE AZÚA, Félix
1995 *Diccionario de las artes*. Barcelona.
- DE DIEGO, Estrella
2000 *Tristísimo Warhol. Cadillacs, piscinas y otros símbolos modernos*. Madrid.
- DE LONG, David G.; COHEN, Jean-Louis (eds.)
2000 *Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*. Milán.
- DIMENDBERG, Edward
1995 "The Will to Motorization: Cinema Highways and Modernity". *October*, LXXIII, pp. 90-137.
- GARCÍA OCHOA, Santiago
2004 *El automóvil en el cine español: valor iconográfico y conceptual en la obra de Carlos Saura* (tesis doctoral). Santiago de Compostela.
- GUASCH, Ana María
2000 *El arte último del siglo XX. Del posminimalismo a lo multicultural*. Madrid.
- HADEN-WEST, Anthony
2000 *Al natural. La verdadera historia del mundo del arte*. Barcelona.
- JAKLE, John A..
1994 "Landscapes redesigned for the automobile", en CONZEN, Michael P. (ed.): *The Making of the American Landscape*. New York, pp. 293-310.
- KATONA, George
1968 *La sociedad de consumo de masas*. Madrid.
- KIHLSTEDT, Folke T.
1980-1981 "The Automobile and the Transformation of the American House, 1910-1935", en LEWIS, David (ed.): *The Automobile and American Culture (special issue)*. *Michigan Quarterly Review*, vol. XIX, nº 4 / vol. XX, nº 1, pp. 555-70.
- KLINGER, Barbara
1997 "The Road to Dystopia. Landscaping the nation in *Easy Rider*", en COHAN Steve; HARK, Ina Rae (eds.): *The Road Movie Book*. New York, pp. 179-203.

- KRAUSS, Rosalind E.
1995 "La escultura en el campo expandido", en KRAUSS, Rosalind E., *La originalidad de la Vanguardia y otros mitos modernos*. Madrid, pp. 289-303.
- LE CORBUSIER
1978 *Hacia una arquitectura*. Barcelona.
- LIPPARD, Lucy R.
1993 *El Pop Art*. Barcelona.
- MARCHÁN FIZ, Simón
1974 *La arquitectura del siglo XX*. Madrid.
- MARGOLIUS, Ivan
2000 *Automobiles by Architects*. New York.
- RAMÍREZ, Juan Antonio
1985 "El transatlántico y la estética de la máquina en la arquitectura contemporánea", en V congreso del C. E. H. A.: *El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas*. Málaga, pp. 15-57.
- ROSTOW, Walt Whitman
1967 *El proceso de crecimiento económico*. Madrid.
- SECRETAN, Thierry
1995 *Going into Darkness: Fantastic Coffins from Africa*. London.
- SILK, Gerald D.
1980-1981 "The Image of the Automobile in American Art", en LEWIS, David (ed.): *The Automobile and American Culture (special issue)*. *Michigan Quarterly Review*, vol. XIX, nº 4 / vol. XX, nº 1, pp. 601-16.
- STEINBECK, John
1972 *Of Mice and Men and Cannery Row*. London.
- TARABUKIN, Nikolai
1977 *El último cuadro. Del caballete a la máquina/Por una teoría de la pintura*. Barcelona.
- TAYLOR, Brandon
2000 *Arte hoy*. Madrid.
- WILSON, Richard Guy; PILGRIM, Diane H.; TASHJIAM, Dickram
1986 *The Machine Age in America 1918-1941*. New York.