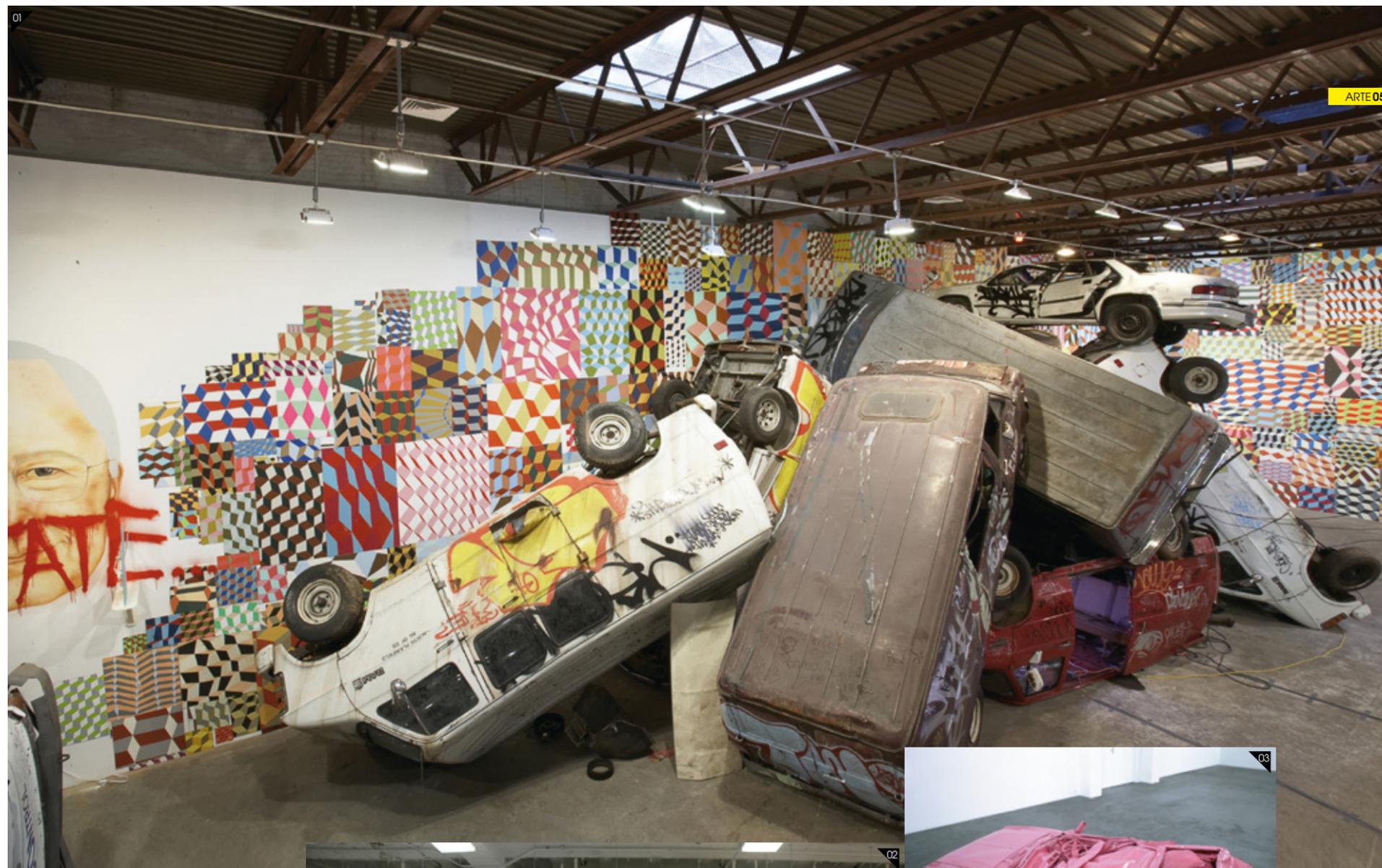


AUTOS LOCOS

TEXTO: AURÉLIEN LE GENISSEL EDITOR: RUBÉN MANRIQUE

Pocas invenciones han marcado el siglo 20 como lo ha hecho el automóvil. No solo por su dimensión puramente utilitaria y práctica sino por sus ramificaciones simbólicas, sus implicaciones económico-sociales y las fantasías que siempre ha arrastrado con él. El mundo del arte no ha dejado de hacer referencia al coche y de utilizarlo como metáfora de los sueños y las pesadillas humanas. De hecho, no sería descabellado hacer una relectura parcial y divertida del pasado siglo en clave automovilística. Algo así es lo que pretenden varios centros artísticos y museos europeos aprovechando el 125 aniversario de la invención del primer coche (el llamado "Patentmotorwagen") por Carl Benz en 1886. De esta manera, el ZKM de Karlsruhe, ciudad natal del ingeniero-inventor alemán, ofrece una completa exposición titulada "Car Culture-Media of Mobility" cuyo eje principal es una digresión fructífera sobre el tema de la movilidad. El automóvil, como productor de movilidad individual ilimitada, fue la realización de "uno de los más grandes deseos del siglo 19", como dice la presentación. Pero, al mismo tiempo, esa movilidad física de los coches, las personas o las mercancías era precursora y contemporánea de una movilidad más inmaterial representada por la radio, la televisión y, a día de hoy, los móviles o Internet. La exposición recuerda también que fue en Karlsruhe (más o menos en la misma época) que Heinrich Rudolf Hertz demostró por primera vez la existencia de las ondas electromagnéticas, transformando la región en el punto de partida para una verdadera movilidad etérea e ilimitada. La exposición inaugural del *Karlsruhe Automobile Summer 2011*, evento que presentará muchas exposiciones, talleres, conferencias y demás actividades en la región, "Car Culture-Media of Mobility" ofrece un recorrido por la evolución histórica del automóvil como alegoría social, artística y económica. De esta manera, la sala principal del centro se ha transformado en un gigantesco parking decorado con las impresionantes instalaciones y esculturas de artistas como Erwin Wurm, Hans Hollein, Li Hui o Fabrizio Plessi. La misma perspectiva

cronológica y contextual es la que ofrece el museo Tinguely en "Car Fetish. I drive, therefore I am". Aunque, en el caso del centro suizo, el enfoque temporal se completa con un acercamiento temático alrededor de varios conceptos como "el fetichismo de la mercancía", la velocidad o el tráfico con obras de Jordi Colomer, Walker Evans o Andrea Zittel, entre otros muchos artistas. La estructura espacial de la exposición se asemeja a la de una rueda dividida en varios sectores-salas que mantienen esa forma circular. Y es que el automóvil, como producto estético, científico e industrial, resulta paradigmático de las aspiraciones y el imaginario de una época. En 1909, en su *Manifiesto Futurista*, Filippo Tommaso Marinetti proponía una nueva definición de la belleza unida a la velocidad y al movimiento (frente a la pose y los ideales inmutables clásicos). El coche, junto al tren y al avión, era entonces el mejor ejemplo de la fe en el progreso, esa simbiosis entre la tecnología y el hombre que también se materializaba en los nuevos núcleos urbanos y sus rascacielos espectaculares. Las máquinas podían ayudar a conseguir una sociedad ideal y el automóvil era la prueba de que las distancias geográficas y el bienestar individual podían estar al alcance de los hombres. La abstracción colorida, muestra de esta nueva relación al espacio y al tiempo, de los cuadros futuristas de Giacomo Balla (*The Car has Passed, 1913*) o Luigi Russolo son ejemplos de estas nuevas esperanzas técnico-industriales. Una dimensión representativa y emblemática que el automóvil ha mantenido desde entonces aunque ésta ha ido cambiando progresivamente. El tren representó la conquista de la libertad (véanse los westerns que siguen la construcción de las líneas férreas) y el coche será la marca por antonomasia de la nueva sociedad capitalista y del consumo. Basta con recordar que a la era industrial se la llama "fordista" y se la asocia con las cadenas de montaje del famoso coche norteamericano. No es de extrañar entonces que el arte se haya reapropiado de esta insignia para ensalzar o criticar los usos sociales en cada época. Empezando evidentemente por el Pop Art cuya relación con el automóvil (como



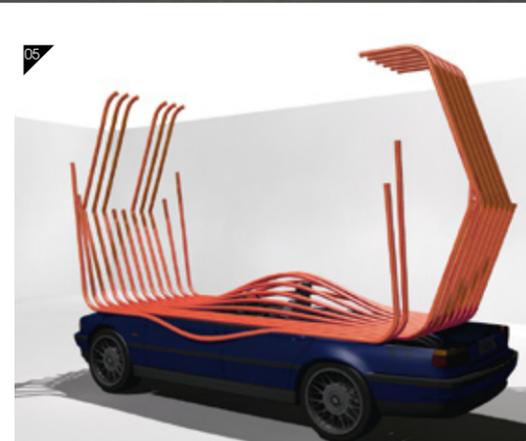
1] Barry McGee. One More Thing, 2005. Vista de la instalación, Deitch Projects, New York. Cortesía de Deitch Projects, New York. Foto: Tom Powel.
2] Jonathan Schipper. The Slow Inevitable Death of American Muscle, 2007-2008. Cortesía del artista y Pierogi.
3] Sylvie Fleury. Skin Crime (Givenchy 318), 1997. Cortesía Galerie Bob van Orsouw, Zürich.



01
1] Sylvie Fleury, Vista de la instalación, MAMCO Geneva, 2008. YES TO ALL, 2008. Skin Crimes, 2008. Cortesia Mehdi Chouakri Gallery, Berlín.
2] Sylvie Fleury, Ford Cosworth DFV, 2000.



02
con casi todo objeto de la sociedad de los años 60) resulta ambigua. Por una parte, Andy Warhol ofreció su irónica visión del automóvil en *Optical Car Crash* (1962) un cuadro conceptual que ofrece estampas reiterativas de un accidente de coche mientras Mel Ramos insistía en la dimensión erótica del invento en *Kar Kween* (1964) en la que una Pin-Up aparecía abrazándose a un componente del motor de un coche. Dos visiones que, como veremos, tendrán una fructífera herencia en el arte contemporáneo. Pero, en la década de los 60-70, el coche ejemplifica perfectamente el rechazo y la atracción (muchas veces simultáneas) hacia la modernidad. Recordamos por ejemplo los mitos de James Dean o Albert Camus muertos en un accidente de coche (una de las salas de la exposición en el museo Tinguely está dedicada a "los accidentes") o la imagen de Jean-Paul Belmondo escapándose en coche en *Pierrot el loco*. El mismo Godard que años más tarde ofrecería un magnífico plano secuencial de un atasco gigantesco y burlesco, en *Week End*, criticando el turismo de masas nacido (en gran medida) gracias al automóvil. El mismo Warhol fue el encargado de crear una de las *Art Car* que BMW presenta en las 24 horas de Le Mans cada año. Una tradición que ya ha contado con la participación, entre otros, de Alexander Calder, Jason Pollock, Roy Lichtenstein o Jeff Koons. Como en tantos otros aspectos, el arte contemporáneo ha llevado al máximo esta ambivalente atracción-repulsión moderna hasta llegar a la paradoja, el pastiche o la referencia irónica actual. El coche como objeto de deseo se convierte entonces en un utensilio sensual y/o sexual ("Car Fetish. I drive, therefore I am" ofrece una sección dedicada al fetichismo sexual del automóvil). Chris Burden ya lo ejemplificaba al mostrar a un hombre estirado en el capó de un coche (*Trans-fixed*, 1974) mientras Terrence Malick hacía bailar a la pareja de protagonistas ante la luz de los faros



de su coche en *Malas Tierras* (1973). Una imagen que David Lynch radicalizará en *Lost Highway* (con la misma famosa imagen de los protagonistas delante del coche haciendo el amor) y que David Cronenberg tomará al pie de la letra en *Crash* (1966), quizás el más profundo y complejo ejemplo del erotismo asociado al automóvil. Este espectáculo erótico-fetichista también aparece en la caricatura de salón del automóvil que ofreció Richard Prince en la feria Frieze en 2007. El coche pasa de ser un objeto de posesión a un material efervescente y maleable representativo de la pulsión de masculinidad y dominación. Algo relativamente deseable hace tres décadas pero que ya no lo es hoy en día. Porque los puntos de vista y los mitos evolucionan. Como evoluciona la visión de un clásico como la "DS": de mitología francesa para Roland Barthes ("el automóvil es hoy el equivalente bastante exacto de las grandes catedrales góticas", decía el autor francés en su famoso libro *Mythologies*) a curiosa escultura con aires de cómic para Gabriel Orozco en su obra homónima (de 1993). En un libro colectivo reciente (*Nouvelles Mythologies*) los autores observan que el imaginario automovilístico se mueve ahora entre el 4X4 (para "aventureros hogareños preocupados por su look") y la *Smart* ("coche zen de los nuevos samuráis del siglo 21"). El ideal cambia y aun falta por saber cómo se renovará el invento para seguir ocupando su lugar en el imaginario colectivo. ¿Quizás los coches del futuro se parezcan a OVNIS o juguetes hiperbólicos como lo anticipan las apasionantes y potentes obras de Erwin Wurm (*UFO*, 2006 y *Fat convertible*, 2005)? Un cambio de mentalidad que también se aprecia en la relación a la peligrosidad. La fantasía de libertad, velocidad ilimitada y huida ha dejado paso a la búsqueda de confort y seguridad. Así lo ha comprendido el arte contemporáneo cuya utilización del automóvil está muchas veces unida a este concepto de destrucción y pesadez material. De esta manera los coches

- 1] Damián Ortega. Cosmic thing, 2002. Cortesía del artista y Kurimanzutto, Ciudad de México.
- 2] Chris Burden, Trans-fixed, 1974. © Chris Burden. Foto: Charles Hill.
- 3] Jarbas Lopes. O bem e o mal entendido. 2006. Cortesía A Gentil Carioca.
- 4] Richard Prince. Sin título 2007. Vista instalación en feria Frieze. Foto: Polly Braden. Cortesía Frieze Art Fair.
- 5] Olivier Peyricot. Auto erosion, 2009. © Olivier Peyricot.
- 6] Gabriel Orozco. La DS, 1993. Foto: Florian Kleinfenn. © 2009 Gabriel Orozco

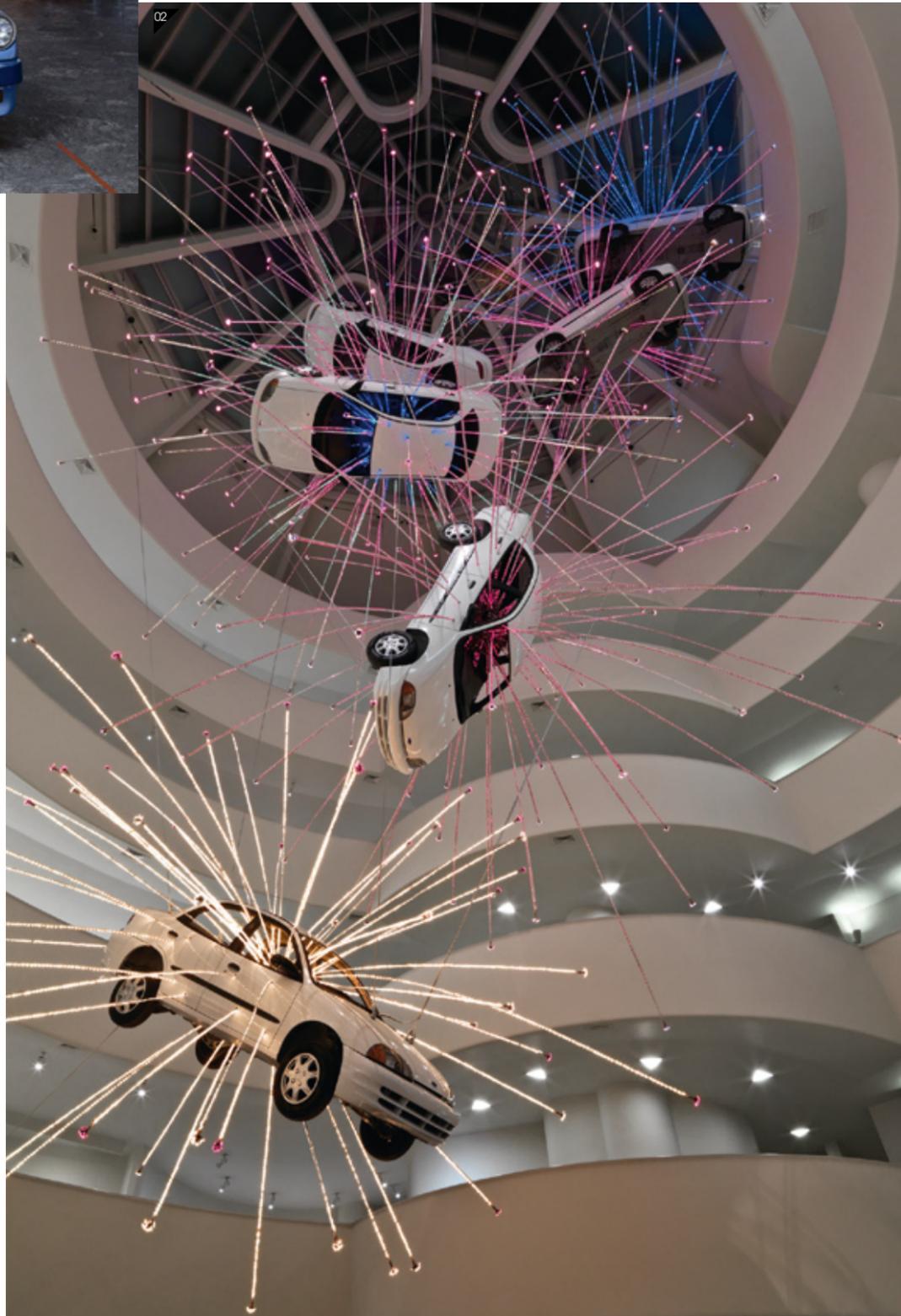


01

- 1] Tobias Rehberger. Kao Ka Moo, 2000.
- 2] Cai Guo-Qiang. Inopportune: Stage One, 2004. © Solomon R. Guggenheim Foundation New York. Foto: David Heald.
- 3] Erwin Wurm. UFO. 2006.
- 4] Damián Ortega. Escarabajo, 2005. Cortesía del artista y Kurimanzutto, Ciudad de México.
- 5] Erwin Wurm. Fat convertible, 2005.

accidentados parecen una temática repetida y constante: Elmgreen y Dragset incrustando la caravana de un Fiat Uno en la galería comercial Vittorio Emanuele II de Milán (*Short Cut*, 2003), Sylvie Fleury y sus coloridos coches aplastados (*Skin Crime*), el Audi destruido por Maurizio Cattelan contra un árbol (*Untitled*, 2000), Superflex incendiando un coche en uno de sus videos (*Burning Car*, 2008)... Otros, como Jonathan Schipper (*The Slow Inevitable Death of American Muscle*, 2007-2008), simbolizan sutilmente esta violencia falocrática tradicionalmente asociada al automóvil con un enfrentamiento entre coches similar al de los machos en la naturaleza. Aunque el automóvil no ha desvelado aun todos sus secretos y sigue siendo un objeto privilegiado de creación. De esta forma, Damián Ortega parece querer descubrir el misterio de su atractivo con una sorprendente disección estética en *Cosmic Thing* (que es el centro-eje de la exposición-rueda del museo Tinguely) y Simon Starling muestra las contradicciones del sistema capitalista en su obra *Flaga*, un Fiat 126 pintado y expuesto con la bandera polaca (país en el que se ha deslocalizado la producción del mismo). Sostenibilidad, consumo, diseño, movilidad, fantasías, seguridad...el automóvil sigue sintetizando los sueños y los excesos de la sociedad contemporánea. Y como tal sigue siendo un material ideal para el arte. Complejo, inestable y tan paradójico como el hombre, quizás una de sus mejores representaciones sea el doble escarabajo en forma de ying y yang de Jarbas Lopes (*O bem e o mal entendido*, 2006).

"Car Culture-Media of Mobility". Hasta el 8 de enero del 2012. ZKM. Lorenzstraße, 19. Karlsruhe. <www.zkm.de>
 "Car Fetish. I drive, therefore I am". Hasta el 9 de octubre. Museo Tinguely. Paul Sacher-Anlage 2. Basilea. <www.tinguely.ch>



02



ARTE 063

03



04



05