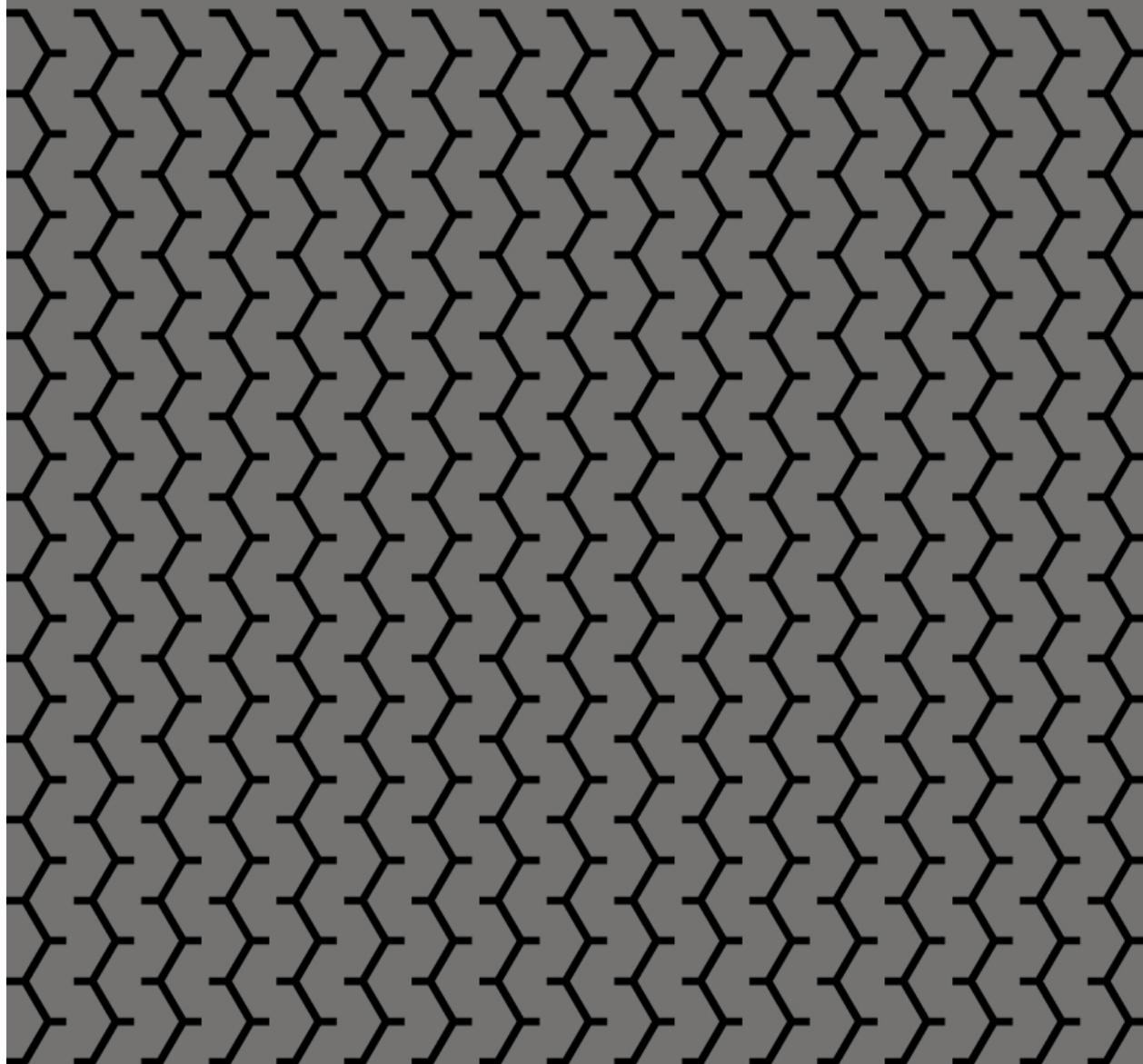


AUTO.

SUEÑO Y MATERIA

La cultura del automóvil como territorio crítico y creativo



LABoral Centro de Arte y Creación Industrial
Los Prados, 121
33394 Gijón - Asturias
T. +34 985 185 577
F. +34 985 337 355
info@laboralcentrodearte.org
www.laboralcentrodearte.org

Horario del Centro:
miércoles a lunes, de 12 a 20 horas

15.05.2009 - 21.09.2009

laboral

Centro de Arte y Creación Industrial



UNA PRODUCCIÓN DE:

laboral

Centro de Arte y Creación Industrial



ÍNDICE DE CONTENIDOS

<i>Auto. Sueño y materia</i>	
Ficha	4
PRESENTACIÓN	
Un mundo con coches	
Por Rosina Gómez-Baeza y Ferrán Barenblit	11
LA EXPOSICIÓN	
<i>Auto. Sueño y materia</i> . La cultura del automóvil como territorio crítico y creativo	
Por Alberto Martín	13
ARTISTAS Y OBRAS	16
Imágenes	56
Biografías	62
EL CONTEXTO	
El arte frente a las consecuencias del drástico cambio que provoca la cultura del coche en el paisaje natural y social	
Por Miguel Fernández-Cid	68
<i>Del Crash</i> al postfordismo	
Por Ángela Molina	71
PROGRAMA DE CINE	
<i>Auto Movies</i> , una aproximación a la relación entre el cine y el automóvil	
Por Alberto Martín	73
LABORAL CENTRO DE ARTE Y CREACIÓN INDUSTRIAL	
El marco de LABoral	78
La Fundación La Laboral. Patronato	80
El Equipo	82
Localización	82
Horarios	82
Tarifas	83
Servicios	83
CA2M CENTRO DE ARTE DOS DE MAYO	84

AUTO. SUEÑO Y MATERIA

LA CULTURA DEL AUTOMÓVIL COMO TERRITORIO CRÍTICO Y CREATIVO

Auto. Sueño y materia analiza la presencia del automóvil en el arte contemporáneo. A través de más de un centenar de obras de sesenta artistas, procedentes de España y del extranjero, la exposición plantea la relación entre la cultura del coche y la creación artística durante las últimas décadas. La práctica totalidad de las obras presentadas corresponden a las dos últimas décadas, pero con un fuerte acento en el momento actual, un periodo a lo largo del cual la lectura e interpretaciones acerca del coche desde el campo artístico han ido adquiriendo tanta densidad y complejidad como perspectiva crítica y distanciada acidez. El automóvil ha sido y continúa siendo uno de los medios más eficaces de encarnación material de los sueños. Ahora los artistas se preguntan sobre la realidad de dichos sueños.

COMISARIO: **Alberto Martín** es crítico y comisario. Fundó el Centro de Fotografía de la Universidad de Salamanca, cuyas actividades actualmente coordina. Como crítico escribe en *Babelia* (suplemento cultural del periódico *EL PAÍS*) y *Camera Austria*. Entre sus últimos trabajos como comisario se encuentran: *Blanca Li, Te voy a enseñar a bailar, Constelación. Carmela García; Imágenes latentes, Trásfábula*. (Miki Leal, MP & MP Rosado, Abraham Lacalle) y *Estancia de l tiempo. Bleda y Rosa*.

Con anterioridad fue Director del Servicio de Actividades Culturales de la Universidad de Salamanca, Coordinador de Programación de Salamanca 2002. Ciudad Europea de la Cultura y Director del Centro de Arte de Salamanca. Escribe con regularidad sobre arte contemporáneo, especialmente acerca del medio fotográfico y ha contribuido con ensayos en diversas monografías de artistas.

COMISARIA ASISTENTE: Victoria del Val

FECHAS: 15.05.2009 - 21.09.2009 (LABoral)

08.10.2009 - 10.01.2010 (CA2M)

HORARIO DE APERTURA: de miércoles a lunes, de 12 a 20 horas

ESPACIO: SALAS: 2A, 2B y Vestíbulo de LABoral

PRODUCCIÓN: CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Madrid, y LABoral Centro de Arte y Creación Industrial, Gijón

DISEÑO DE LA EXPOSICIÓN: Longo + Roldán

DISEÑO GRÁFICO: The Studio of Fernando Gutiérrez

ARTISTAS Y OBRAS

60 ARTISTAS O COLECTIVOS / 116 OBRAS / 18 PAÍSES / 9 ESPAÑOLES

Roy Arden

Citizen, 2000

Juggernaut, 2000

Volvo Engine, 2000

Basic Anatomy, 2007

The Terrible One, 2007

Eric Aupol

Soisson #5, 2006

Soisson #6, 2006

Yael Bartana

Kings of the Hill, 2003

Manolo Bautista

Guancho, 2005

Michele Bazzana

Crash, 2006

Pull, 2006

Pull, 2006

Hans Op de Beeck

Insert Coin - Highway Car, 1999

Valérie Belin

Untitled, 1998

Moteurs, 2002

Rut Blees Luxemburg

No Clergyman Attended, 1996-2009

Étienne Bossut

Sculpture jaune, 1987

Pas ce soir, 2007

Ruines, 2007

Desoeuvrement, 2008

Frank Breuer

Sin título (450 Porz), 1995

Sin título (645 Liège), 1995

Sin título (624 Köln), 1996

Sin título (1065 Schiphol), 2002

Michel de Broin

Keep on Smoking, 2006

Shared Propulsion Car (pull over by Toronto police), 2007

Alain Bublex

Les Aérofiat dans l'histoire, 1997

Aérofiat 1.0, 2002

Quatre Aérofiat au Printemps, 2002

Achetez de l'acier, 2006

Edward Burtynsky

Oxford Tire Pile #2, 1999

Oxford Tire Pile #9a+9b, 1999

Andrew Bush

Vector Portraits, 1989-1997

Hervé Coqueret

Sans titre, 2001

Stéphane Couturier

Melting Point, Toyota #1, 2007

Melting Point, Toyota #9, 2007

Melting Point Brasilia - Axe Monumental, 2007

Félix Curto

Carros, 2004

Stephen Dean

Grand Prix, 2006

Jeremy Dickinson

Two Tone No. 2, 2004

7 Reds, 2005

Juan Fernández

Un viaje, 2007

Sylvie Fleury

Car Wash (Vivier), 1995

Skin Crime, 1997

283 Chevy, 1999

383 Mopar Special Police (Dodge), 1999

400 Pontiac, 1999

Alicia Framis

Apart Together (Japan House), 2002

Juan del Junco

Todos los Volvo que cruzaron delante de mí en Hällefors (Suecia) el 19 de mayo de 2006 de 16.49 a 17.01, 2006

Panos Kokkinias

Gas Station, 2003

Annika Larsson

Covered Car, 1999

Miki Leal

El espíritu del éxtasis, 2009

Ange Leccia

Novembre 1963, 1983/2008

Zilla Leutenegger

My First Car, 2001

Juan López

Dutched the Wall, 2009

Producción: LABoral

Maidier López

Ataskoa aérea, 2005

Ataskoa Aralar, 2005

Ataskoa Baserritik, 2005

Parkings (Iruña, Lasarte, Pasajes Ancho 2, Andoain), 2006

Chip Lord

Movie Map, 2003

Movie Map, 2003

Thom Merrick

On the Road Reading Lamp, 1996

Quartz Movement: Bronx, Brooklyn, Queens, 1999

Vik Muniz

Chocolate Disaster (in 7 parts), 1999

Ahmet Ögüt

Somebody Else's Car, 2005

Julian Opie

Imagine You Are Driving (Sculpture 1), 1993

Imagine You Are Driving (3), 1993

You Are Driving a Subaru, 1997

Sven Pahlsson

Crash Course, 2000

Sprawville, 2002

Miguel Palma*Casa de sonho, 2003***Jesús Palomino***Six Cars, 2004***Panamarenko***Model of Prova-car from '67, 1967**Polistes (black & white), 1990**Prova 'Zijzicht (Prova Sideview), 2005**Stoom! Prova (Steam! Prova), 2005***June-Bum Park***I. Parking, 2002***Martin Parr***Mexico. Painted Tyres, 2006**Mexico. Toy Cars on Street Stall, 2006***Tobias Rehberger***Tod Man Plaa, 2004***Pedro Reyes***Bicitaxi: prototipo para un vehículo de pasajeros a propulsión humana, 2007***Betsabeé Romero***Desde la Alhambra, 2007**La muerte reciclada, 2007**Sin título, 2007**Auto-Defensa, 2008**Auto-Gol, 2008**Suite con tele, 2008***Samuel Rousseau***Vortex, 2008***Bruno Rousseaud***Characters #4, 2004**Characters #8, 2004**Characters #11, 2004**Dix heures dix, 2004**I am a Beast, 2005**I am a King, 2005**I am the Top, 2005***Michael Samuels***Bad Moon, 2003***Corinna Schnitt***Next Time, 2003***Franck Scurti***Dirty Car, 1997**Brasão Dos Lustres - Estacione, 2002***Jim Shaw***A striped stain painting that zig zagged from the ceiling of Praz-Delavallade widening to attach into a 60 car grille on the floor... , 1999***Roman Signer***Wagen, 1998***Dirk Skreber***It Rocks Us So Hard Ho Ho Ho 1.0, 2001**Sin título, 2007*

Amy Stein

Stranded, 2005

Thomas Struth

El Capitan, Yosemite National Park, 1999

Xavier Veilhan

Le Véhicule, 1995

Kelley Walker

He tried to become so familiar with his equipment that using it became as automatic as driving a car, 2001

laughing, we joked that under the paving stones there was gold, 2001

Koen Wastijn

Jaguar, a Product Placement, 2002

Traffic of Traffic, 2008

Rhonda Wepler & Trevor Mahovsky

Photograph of 1989 Ford Escort 2, 2007

Photograph of 1989 Ford Escort 3, 2007

Pamela Wilson-Ryckman

Untitled 1-09, 2009

Untitled 2-09, 2009

Erwin Wurm

I love my time, I don't like my time, 2003

UFO, 2006

PROGRAMA DE ACTIVIDADES

15.05.2008

DIÁLOGOS

Con el programa *DIÁLOGOS*, LABoral pretende acercar el objeto artístico a la sociedad asturiana de la mano de sus artífices: los artistas y comisarios que participan en sus exposiciones y actividades. Alberto Martín, comisario de *Auto. Sueño y materia*, y los artistas presentes en el acto inaugural responderán a las preguntas del público sobre el proceso que rodea la creación de las obras. A continuación se procederá a la inauguración de la Exposición.

HORA: 20 HORAS

CONCIERTO

15.05.2009

Da Robotz, uno de los intérpretes más respetados del panorama de la música electrónica de Asturias, ha preparado un suculento *collage* sonoro realizado a base de retazos *easy listening*, electrónica IDM y rugientes motores, con el que amenizará la inauguración de *Auto. Sueño y materia*..

HORA: 20.30 horas

LUGAR: Vestíbulo de LABoral

TALLERES

17.05.2009

Programa Público

Auto-Móvil

Una propuesta para desarrollar una *road-movie* con el móvil, registrando fotográficamente un trayecto en la ciudad, un encuentro con los otros vehículos y una percepción distinta del entorno urbano. El taller tendrá lugar el **domingo, 17 de**

mayo, coincidiendo con las Jornadas de Puertas Abiertas que celebra el Centro de Arte para conmemorar el Día Internacional del Museo. LABoral, junto a la Fundación Municipal de Cultura, ha organizado el **Bus de los Museos**, que, durante el sábado 16 y el domingo 17, hará recorridos por todos los museos de Gijón. Se trata así de contribuir a hacer efectivo el lema de esta jornada elegido por el ICOM: "Museos y Turismo". Durante el trayecto, los viajeros que participen en estas actividades el domingo, 17, podrán filmar las películas y, a su llegada al Centro de Arte, participar en el taller en el que recibirán instrucciones para la edición del vídeo. Los participantes podrán enviar sus *road-movies* para que se muestren en la web de LABoral.

(www.laboralcentrodearte.org). Esta actividad forma parte del proyecto LABmóvil.

LUGAR: Bus de los Museos y LABoral

NÚMERO DE PLAZAS: 10

INSCRIPCIÓN: Gratuita

DIRIGIDO A: Todos los públicos

IMPARTE: Iván Tobalina, licenciado en Comunicación Audiovisual y director de cine

INSCRIPCIÓN E INFORMACIÓN: T. 985 18 55 77 y talleres@laboralcentrodearte.org

LABcine: Auto-Movies

Ciclo Auto. Sueño y materia

(Más información en página 74 de este dossier)

13.05.2009 -29.07.2009 (martes y miércoles)

Auto-Movies es un ciclo de cine que propone una aproximación a algunos aspectos de la relación entre este medio y el automóvil. Las ocho películas seleccionadas se plantean como una propuesta autónoma de análisis que encuentra su complemento y su contexto global en la exposición.

PROGRAMA

Punto Ímite: Cero (*Vanishing Point*). Richard C. Sarafian. USA. 1971. 99 min.

FECHAS: Miércoles 13 de mayo, a las 19 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Martes 7 de julio, a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

Bullitt. Peter Yates. USA. 1968. 114 min.

Fechas: Miércoles 20 de mayo, a las 19 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Miércoles 8 de julio, a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

El diablo sobre ruedas (*Duel*). Steven Spielberg. USA. 1971. 90 min.

Fechas: Miércoles 27 de mayo, a las 19 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Martes 14 de julio, a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

Mad Max. George Miller. Australia. 1979. 93 min.

Fechas: Miércoles 3 de junio, a las 19 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Miércoles 15 de julio, a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

Week-End. Jean-Luc Godard. Francia. 1967. 105 min.

Fechas: Miércoles 10 de junio, a las 19 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Martes 21 de julio, a las 0.30 h. en el Auto-cine de Gijón.

Playtime. Jacques Tati. Francia-Italia. 1967. 120 min.

Fechas: Miércoles 17 de junio, a las 18.55 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Miércoles 22 de julio, a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

Crash. David Cronenberg. Canadá-Reino Unido. 1996. 100 min.

Fechas: Miércoles 24 de junio, a las 19 h. en en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Martes 28 de julio, a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

Death Proof. Quentin Tarantino. USA. 2007. 114 min.

Fechas: Miércoles 1 de julio a las 19 h. en la Filmoteca de Asturias (Biblioteca Pública Estatal de Oviedo)

Miércoles 29 de julio a las 0.30 h. en el Autocine de Gijón.

(Todas las películas se proyectan en versión original subtitulada al castellano)

Precio entrada: gratuita para las sesiones en La Biblioteca Pública Estatal de Oviedo.

5 euros por coche para las sesiones en el Autocine.

UN MUNDO CON COCHES

Por **Rosina Gómez-Baeza**, Directora, LABoral Centro de Arte y Creación Industrial, Gijón, y **Ferran Barenblit**, Director, CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Madrid

El mundo no sería el mismo sin coches. A partir de su invención hace algo más de un siglo, el automóvil a motor de explosión ha perfilado gran parte de la política, las estrategias empresariales, los movimientos sindicales y sociales. Su fabricación en lugares muy determinados, su necesidad de algunas materias primas, y, sobre todo, su dependencia del petróleo, redibujaron el mapa del mundo, con un inestable equilibrio internacional sobre todo a partir de 1973. Es la pieza clave en la economía de cualquier país: en momentos de crisis, los gobiernos se lanzan desesperados a inyectar millones a sus fabricantes. La construcción de un automóvil suma miles de patentes. Ha definido los modos de producción industrial y los sistemas económicos. Si Henry Ford consiguió que el obrero pudiera adquirir aquello que fabricaba, a costa de su alienación en la cadena de montaje, el postfordismo ha consagrado un mundo globalizado en el que todo está conectado.

Ha condicionado de manera dramática las ciudades, el paisaje, la arquitectura, a la vez que ha representado también posiblemente la mayor amenaza hacia el medio ambiente. Una porción significativa de la superficie del planeta se ha recubierto de una capa de asfalto: el mundo se ha llenado de carreteras y autopistas que llegan a cualquier rincón.

Inventar el automóvil también supuso inventar las peores pesadillas de la sociedad contemporánea: los accidentes de circulación y sus miles de muertos cada año; la lluvia ácida; la contaminación sonora; los interminables atascos a los que están sometidos los ciudadanos de casi todas las metrópolis del mundo: se podría decir que, en cualquier momento, siempre hay centenares de miles de individuos atrapados en un embotellamiento. Inventar el automóvil también supuso inventar: el carné por puntos, los neumáticos, los impuestos de circulación, las gasolineras, las autopistas de peaje, los desguaces, las grúas municipales y las multas de aparcamiento. Millones de personas subsisten gracias a trabajar al volante. Ha condenado a los peatones -en lo que se convierten todos los ciudadanos al bajarse del coche- a deambular por un estrecho pasillo adoquinado pegado a los edificios llamado "a cera".

El automóvil también se convirtió a lo largo del pasado siglo en el mayor objeto del deseo, en la encarnación de las aspiraciones de todas las clases sociales, desde los países capitalistas a las economías socialistas. Fue sinónimo de libertad, de independencia, de ir de un lugar a otro sin planes. Fue diseñado para seducir y publicitado para vender.

La literatura y el cine no serían los mismos sin el coche. Sin él, Bonnie y Clyde o Thelma y Louise nunca hubieran huido, ni Jack Kerouak se hubiera lanzado a través de Norteamérica a la búsqueda de sí mismo. El arte tampoco sería igual sin el coche, al protagonizar un sinnúmero de obras. Ha servido de inmensa parábola para estudiar lo humano y lo social en sus múltiples vertientes. En tanto que cambió la relación de las personas con los objetos de producción industrial, propuso una nueva relación del arte con sus usuarios. Ha sido un escenario en el que se ha reflexionado sobre la masculinidad y las relaciones de género. Ha servido para ensayar estrategias de visibilidad para los artistas, calcadas, muchas veces, de las utilizadas para que determinados coches entraran en el imaginario común. En resumen: ha servido de visión del conjunto de la sociedad, en la que se concentra todas sus grandezas y sus miserias.

AUTO. SUEÑO Y MATERIA, LA CULTURA DEL AUTOMÓVIL COMO TERRITORIO CRÍTICO Y CREATIVO

Por **Alberto Martín**, Comisario de la exposición

Auto. Sueño y materia es un amplio y complejo proyecto expositivo que reúne un centenar de obras de 60 artistas diferentes. La exposición analiza la presencia del automóvil en el arte contemporáneo, o de un modo más preciso, la relación entre la cultura del coche y la creación artística de nuestro tiempo. El papel central que ha ocupado el automóvil como elemento fundamental de la cultura del siglo XX y como símbolo de la sociedad de consumo, permite plantear el binomio arte-coche desde un contexto que desborda el ámbito estético para expandirse hacia consideraciones sociales, políticas y antropológicas. Precisamente en estos momentos en que asistimos a la emergencia de un sentimiento de clausura o de fin de un periodo de la cultura material desarrollado a lo largo del siglo XX, cuyo máximo exponente es el coche, se hace necesario y útil desplegar una mirada retrospectiva sobre este icono transformador de los hábitos, el territorio y la industria.

El fuerte potencial simbólico del automóvil, capaz de ejemplificar, sintetizar o vehicular discursos complejos sobre la realidad de cada momento, sigue despertando hoy el interés de múltiples artistas, incluso con mayor énfasis que en décadas anteriores. Es en ese interés y en sus resultados, a lo largo de los últimos años, donde se configura el contenido de esta exposición. La práctica totalidad de las obras presentadas corresponden a las dos últimas décadas, pero con un fuerte acento en el momento actual. Un periodo a lo largo del cual la lectura del coche desde el campo artístico ha ido adquiriendo tanta densidad y complejidad como perspectiva crítica y distanciada acidez. El automóvil ha sido a lo largo del siglo XX uno de los medios más eficaces de encarnación material de los sueños. Ahora, desde la encrucijada de un cambio de siglo, los artistas se preguntan sobre la realidad de dichos sueños.

Ha pasado ya medio siglo desde que Roland Barthes definiera el automóvil como "el equivalente bastante exacto de las grandes catedrales góticas. (...) una gran creación de la época, concebido apasionadamente por artistas desconocidos, consumidos a través de su imagen, aunque no de su uso, por un pueblo entero que se apropia, en él, de un objeto absolutamente mágico". Configurado y desarrollado a lo largo del siglo XX como el objeto por excelencia, encarna a la perfección esa transformación de la vida en materia que caracteriza el mundo de los objetos y que arrastra en su seno el cruce entre fantasía y cotidianidad, magia y utilidad, espiritualidad y materia, sueño y realidad. Una tensión que el título de la exposición resume en el diálogo entre sueño y materia. Tan alejado del fetichismo o la celebración del automóvil como de su condena,

este proyecto define un territorio crítico y creativo en el que el coche aparece como el concepto, el objeto o el síntoma sobre el que diversos artistas despliegan sus estrategias. El automóvil es aquí un soporte y un campo de pruebas para el arte, pero no sólo en cuanto a su dimensión física o tecnológica, sino también desde un ámbito ideológico, social y antropológico.

Prácticamente todas las actitudes han tomado cuerpo en relación con el coche a lo largo del pasado siglo: escepticismo, sorpresa, entusiasmo, masificación, rechazo, crisis, negociación, distancia y evaluación crítica. Una secuencia que podría ser perfectamente la cronología de su desarrollo.

Si algo ha ocurrido en estos veinte últimos años es que se ha empezado a vislumbrar con claridad que el automóvil es el exponente más característico y cualificado de una larga etapa que ahora empieza a mostrar signos de claro agotamiento y estancamiento. Una etapa caracterizada por tres grandes elementos: la motorización, la movilidad y el gasto energético. Como bien apunta Peter Sloterdijk, "hasta la más insignificante ramificación de nuestro pensamiento y sensibilidad aparece determinada por la experiencia del motor". Una dinámica de progreso, avance tecnológico y derroche energético, cuyo lado más sombrío vislumbró J. G. Ballard en su novela *Crash*, un texto en el que, según sus propias palabras, trató el automóvil como "una metáfora total de la vida del hombre en la sociedad contemporánea (...) una advertencia contra ese dominio de fulgores estridentes, erótico y brutal, que nos hace señas llamándonos cada vez con mayor persuasión desde las orillas del paisaje tecnológico". Es, precisamente, esa condición metafórica global y la posición predominante del coche en el paisaje tecnológico el espectro que aborda esta exposición. En tal sentido, el objetivo de la muestra tiene mucho que ver con la posibilidad de desarrollar una lectura de los síntomas de lo tecnológico y abordar una reflexión sobre la naturaleza del progreso.

Posición ambigua la del automóvil, que ha sido bien explorada desde el campo artístico. Símbolo del progreso y el cambio, y síntoma de su estancamiento. Agente de transformaciones radicales en lo social y en lo ideológico, y generador de amenazas y riesgos. Creador de sueños y cazador de ilusiones. Una vez más el visionario J. G. Ballard acertó al definir esta sensación: "El matrimonio de la razón y la pesadilla que dominó el siglo XX ha engendrado un mundo cada vez más ambiguo". Sobre esa compleja ambigüedad se articula el auto. Sueño y materia.

Las obras que se presentan abordan, desde muy diversos planteamientos, la simbología, las actitudes, las transformaciones y las consecuencias de la cultura del automóvil, pero lo hacen asumiendo su esencial condición metafórica sobre el hombre y la sociedad contemporánea. Objetos, situaciones, comportamientos y procesos relacionados con el uso del coche, con su fabricación o con su identidad, son subvertidos, sometidos a análisis, sintetizados o recreados, construyéndose de este modo una distancia crítica que permite repensar la historia y los usos del automóvil desde su condición actual, pero también como parte de una etapa

tecnológica y productiva prácticamente cerrada. El repertorio de actitudes, hábitos, modelos e iconos es extenso. La velocidad, la potencia, el poder, la sexualidad, el deseo, la "humanización" del automóvil, las consecuencias medioambientales, el gasto energético, la transformación del espacio social, el encuentro entre movimiento e inmovilidad, la utopía de los prototipos y los "concept cars", la esencia del motor, el accidente, la muerte, el viaje, la transformación del turismo, la domesticidad del coche, la mutabilidad de la relación hombre-máquina, las rotondas y los aparcamientos, las aglomeraciones y los atascos, la simbología de las marcas, la tensión entre funcionalidad y seducción, primitivismo e ilusión.

En el contexto de LABoral, esta exposición surge como una reflexión necesaria sobre la tecnología y el progreso y sobre sus condiciones. Una mirada crítica desde el arte que analiza uno de los principales iconos del siglo XX: el automóvil como metáfora del hombre y sus sueños.

Roy Arden

***Citizen*, 2000**

Vídeo. DVD. 10'

Cortesía: Monte Clark Gallery, Vancouver

***Juggernaut*, 2000**

Vídeo. 3'

Cortesía: Monte Clark Gallery, Vancouver

***Volvo Engine*, 2000**

Impresión en gelatina de plata. 60 x 67 cm

Cortesía: Clark & Faria Gallery, Toronto

***Basic Anatomy*, 2007**

Impresión con pigmento perdurable. 101,6x81,3 cm

Cortesía: Clark & Faria Gallery, Toronto

***The Terrible One*, 2007**

Impresión con pigmento perdurable. 136 x 109,25 cm

Cortesía: Clark & Faria Gallery, Toronto

El automóvil y el motor de gasolina son las temáticas que centran las obras elegidas de entre mis diversas líneas de producción para esta exposición. Las dos piezas, *Volvo Engine* y *Juggernaut*, constituyen investigaciones realizadas en aquel momento sobre el motor de mi coche. Me fascinaba por entonces lo indeliberado de la composición del motor, que en un principio me recordó la cabeza de la medusa o una de esas composiciones "salpicadas por todas partes" de Jackson Pollock, pero que de repente se transformó para mí en un torso abierto sobre una mesa de operaciones. El motor estaba viejo y "enfermo" y sus palpitantes y crepitantes órganos latían a un ritmo irregular. *Juggernaut* es una versión animada de *Volvo Engine*, un "retablo que respira".

El vídeo *Citizen* es un bucle circular que se desarrolla y se centra en una persona excluida de una economía diaria que, no obstante, gira con ferocidad en torno a él. Los logotipos de Mercedes, Toyota, Ford y Honda (una especie de heráldica del nuevo mundo del capital corporativo global) hostigan al protagonista por su obsolescencia patética.

The Terrible One es un *collage* digital hecho con imágenes de motores de combustión interna encontradas en Internet, y cuya forma se inspira en la composición de ciertas pinturas tántricas. Las palabras que Robert Oppenheimer tomó prestadas del Bhagavad Gita para referirse a la bomba atómica son perfectamente aplicables al motor de gasolina. Durante las décadas de los 60 y 70, muchos artistas exploraron en sus creaciones automóviles, aviones, barcos y otro tipo de máquinas de carretera y gasolina hasta el punto que llegó un momento en que el tema dejó de estar de moda. Supuestamente, nos hallamos inmersos en un mundo nuevo, dominado por Internet y por otras innovaciones electrónicas. Y sin embargo, a pesar de la enorme influencia de los ordenadores en nuestras vidas, no parece que vayan a ocasionar conflictos parecidos a los provocados por nuestra necesidad de petróleo, un recurso por el que hay gente que muere y por el que la naturaleza también parece estar pagando un alto precio. Los siglos XX y XXI pertenecen al motor de gasolina.

Roy Arden

Eric Aupol***Soisson #5***, 2006

Fotografía. 75 x 144 cm

Cortesía: Galerie Polaris, París

Soisson #6, 2006

Fotografía. 75 x 144 cm

Cortesía: Galerie Polaris, París

Estas imágenes pertenecen a una serie realizada por Eric Aupol en un centro de reciclaje de vidrio de la Picardía (Francia). Una consecuencia inevitable de la industria y el consumo son los desechos, ingentes acumulaciones cuyo depósito da lugar a la aparición de "nuevos" paisajes cuya interpretación no resulta fácil. Ésta puede ir desde la sublimación a la denuncia. Aupol aborda esta realidad en su trabajo de un modo complejo a partir de la relación que se construye entre paisaje, materialidad y tiempo. Estableciendo un revelador paralelismo entre las formaciones geológicas (sedimentos, estratos, montículos, valles) y estas "montañas" de desechos, visualizamos la materialidad del paisaje en su diferente temporalidad: frente a la lentitud del tiempo geológico aparece un tiempo industrial de ritmo vertiginoso en el que la evolución y degradación de los materiales va conformando estratos de débil y fugaz memoria. La acumulación y la descomposición aparecen como los nuevos y auténticos elementos definitorios de estos nuevos paisajes o naturalezas industriales. Las imágenes de la serie están realizadas con una consciente referencia a los parámetros clásicos del género del paisaje, estrategia que refuerza cierta idea de mutación y sustitución progresiva del paisaje.

A.M.

Yael Bartana***Kings of the Hill***, 2003

Vídeo. DVD. 7' 30"

Cortesía: Annet Gelink Gallery, Ámsterdam

Yael Bartana aborda en *Kings of the Hill* una actividad de entretenimiento que suele desarrollarse todas las semanas junto al mar en Tel Aviv: un grupo de vehículos, todos ellos todoterrenos, intentan subir colinas de arena. En una entrevista la artista definía con precisión el perfil de este trabajo: "(...) El fenómeno de los conductores de todoterrenos no es exclusivo de Israel. Reuniones de hombres en zonas abiertas tienen lugar también en Europa, Estados Unidos y en otros territorios en los que el coche es un objeto de moda que representa poder económico y estatus social y tiene que ver con una imagen más allá de su función práctica. Interpretar el trabajo en el contexto israelí plantea cuestiones sobre la ocupación, la agresión y nuestra propia afinidad con la tierra".

Efectivamente, más allá del contexto geográfico específico en el que la acción tiene lugar, puede extenderse la lectura que hace Yael Bartana sobre un conjunto de actitudes y valores hacia una pauta de comportamiento que forma parte de nuestras sociedades. La asociación de la masculinidad a las ideas de poder, fuerza y competitividad, encuentra en el automóvil uno de los canales más adecuados para su reafirmación. El desarrollo de esta competición bajo la forma de un ritual social que se

repite periódicamente acentúa el sentido de autoafirmación, tanto personal como de grupo, que contiene. La elección del coche forma parte también de este proceso de afirmación de la identidad: la asociación entre un determinado tipo de vehículo y un conjunto de actitudes, o en otro sentido la capacidad de la industria del automóvil para explorar y explotar patologías y necesidades. Así, el vídeo de Yael Bartana desvela y pone a la luz todo un territorio o un campo social que viene definido por la cultura del exceso.

A.M.

Manolo Bautista

***Guancho*, 2005**

Fotografía C-print. Mancha: 72 x 120 cm. Papel: 97 x 145 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

El logotipo y otros símbolos que ayudan a identificar una marca determinada de automóvil son elementos que han alcanzado una enorme difusión y popularidad. En cierta manera son signos que ayudan a la singularización o la diferenciación dentro de la competitiva y masiva producción automovilística. Generalmente se trata de una diferenciación o de una identificación corporativa: señalan la presencia de la marca. Pero la subversión o la sustitución de dichos elementos también forma parte, lógicamente, de la dinámica de la customización o del tuneado. Manolo Bautista ha tomado este referente para su obra *Guancho* tuneando un vehículo de estética brillante y agresiva con un símbolo propio de *Cocodrilo Dundee*. El procedimiento de descontextualización de los símbolos llevado a cabo en esta imagen propone una reflexión, no exenta de humor, sobre la necesidad de afirmación así como sobre cuestiones como el lujo, la diferenciación o la afirmación individual en el seno de la sociedad de consumo.

A.M.

Michele Bazzana

***Crash*, 2006**

30 coches de juguete. Dimensiones variables

Cortesía: Fabio Paris Art Gallery, Brescia

***Pull*, 2006**

Vehículo con ruedas traseras dirigidas por dos taladros. 150 x 90 x 50 cm

Cortesía: Fabio Paris Art Gallery, Brescia

***Pull*, 2006**

Vídeo. DVD. 39"

Cortesía: Fabio Paris Art Gallery, Brescia

El trabajo de Michele Bazzana se presenta como una reflexión de conjunto sobre la tecnología, la experimentación y naturaleza de los avances técnicos. En un momento en que la cultura y la industria del automóvil parecen haber llegado a ciertos niveles de saturación y estancamiento, sus obras reflejan tanto ese punto muerto o final de etapa, como el espíritu originario del progreso y la investigación disociados de condiciones como la rentabilidad, el consumo o la producción en masa.

A.M.

El mundo de Michele Bazzana está poblado de objetos: un taladro, un

motor de gas, una cinta de correr, una rueda, un paracaídas... la lista es interminable. El artista tiene el signo como objetivo de su trabajo pero dentro de un campo de observación mucho más específico: el de las máquinas o, en un sentido más amplio, la mecánica.

Se trata en todos los casos de objetos que, hasta cierto punto, se han desviado de su objetivo de funcionamiento normal al haberse introducido en ellos una anomalía (aquella que el artista encuentra más atractiva entre las infinitas y fascinantes posibilidades) que es luego testada para verificar una hipótesis improbable que no tiene por qué seguir los estándares de evidencia, utilidad, eficiencia y economía que nos empujarían a catalogar el experimento como fallido.

Porque no es el éxito lo que aquí cuenta, sino la posibilidad cognitiva de que un mecanismo activado por elementos anómalos pueda revelarse, libre y generosamente, por sí mismo. Fruto de su intuición o de investigaciones realizadas sin propósito predeterminado, aunque pudiera pensarse que fracasa en cuanto a resultados concretos, la obra de Bazzana cumple sus objetivos con una heroicidad semejante a la de los millones de agujeros sacrificados durante el proceso de investigación del donut.

La capacidad de raciocinio se encuentra también en el potencial de las conjeturas de quien se las plantea, algo que cabe aplicar al proceso creativo, excepto que, en este caso, el criterio de economía da paso a una dispersión sorprendente. Sin embargo, en ocasiones los dos procesos convergen y acabamos descubriendo que la tierra es – por increíble que parezca – redonda o que el culpable no era el mayordomo.

La obra de Bazzana ofrece un placer similar al de ir hacia atrás en las deducciones de Sherlock Holmes – de la resolución del misterio a la pista inicial – sólo que, aquí, una vez reconstruido el orden de los hechos, el artista propone una desviación todavía mayor.

Hans Op de Beeck

Insert Coin - Highway Car, 1999

Vídeo. 3'

Cortesía: Galleria Continua, San Gimignano – Beijing – Le Moulin; Galerie Krinzinger, Viena; Xavier Hufkens, Bruselas; Galerie Ron Mandos, Róterdam - Ámsterdam.

Distribución: Argos, Bruselas

Desde el punto de vista temático, la obra de este artista se centra en nuestra esforzada y problemática relación con el tiempo, el espacio y con los demás. Op de Beeck muestra al espectador lugares no existentes aunque identificables; instantes y personajes que parecen surgidos de la vida cotidiana, intentando captar en sus imágenes el absurdo tragicómico de la existencia posmoderna. Temas clave en su obra son el desvanecimiento de la distancia, la descorporeización del individuo y la abstracción del tiempo que se deriva de la globalización y de los cambios ocurridos en nuestro entorno vital y que son consecuencia de fenómenos mediáticos, de la automatización y de la tecnología.

Pero en su obra, que manifiesta también un fuerte interés por la reflexión social y cultural, el artista cuestiona también la espinosa relación entre

realidad y representación, entre lo que vemos y lo que deseamos ver, entre lo que *es* y aquello que creamos para nosotros mismos para que nos resulte más fácil enfrentarnos a nuestra pequeñez y ausencia de identidad. A menudo, el resultado visual de esa investigación consiste en unas imágenes a un tiempo oníricas, traicioneras, melancólicas y sorprendentes.

El breve vídeo *Insert Coin - Highway Car* muestra la imagen de un niño en un cochecito infantil cuyos movimientos desplazan al pequeño hacia delante y hacia atrás. Sin embargo, en lugar de disfrutar con el juego, el niño muestra una apariencia triste y sombría.

Valérie Belin

Untitled (serie *Voitures*), 1998

Impresión en plata sobre aluminio. 150 x 120 cm. Ed. de 3 + 2 P.A.

Cortesía: Galerie Jérôme de Noirmont, París

Moteurs, 2002

2 fotografías sobre aluminio. 120 x 150 cm. Ed. de 5 + 3 P.A.

Cortesía: Galerie Jérôme de Noirmont, París

Las fotografías de Valérie Belin compiten en materialidad y presencia física con los propios elementos que registra. Ya se trate de objetos o sujetos consigue restituir y captar la singular esencia que los define y los envuelve a través de un procedimiento fotográfico que juega con la frontalidad, el aislamiento del tema, la iluminación y el formato. Esa esencia en Valérie Belin tiene mucho que ver con el tratamiento casi escultórico que aplica a los objetos, los aísla, se concentra en ellos, estudia sus cualidades formales, las superficies y los volúmenes, hasta conseguir que desprendan algo de su energía material. Es precisamente esa materialidad saturada y autónoma la que nos habla de un desgajamiento profundo, el que se produce entre el objeto y el hombre. Reducidos al estatuto de puros iconos materiales reactivan en nosotros la percepción de que precisamente hay algo que está ausente en estas imágenes: el origen y la memoria de la materia. Ante los coches accidentados en los que cada huella del accidente aparece resaltada minuciosamente, o ante los silenciosos, poderosos e imponentes motores, sólo podemos preguntarnos sobre la naturaleza de aquello que vemos. Es tal la ausencia de contexto y tal la fuerza física de su presencia que nos vemos obligados a preguntarnos por las condiciones de su existencia. Una existencia que nos devuelve directamente a nuestra realidad junto a lo material. La contemplación de los motores y de los coches aplastados tras el accidente son una perfecta metáfora de los límites extremos en que se mueve la cultura del automóvil y por extensión la cultura tecnológica: su fetichización y su fracaso.

A.M.

Rut Blees Luxemburg

No Clergyman Attended, 1996-2009

Fotografía en aluminio

101 x 190 cm

Cortesía: del artista y Union Gallery, Londres

No Clergyman Attended [Ningún clérigo asistió] es la última frase de la

novela de Goethe *Las desventuras del joven Werther*, la historia del suicidio de un joven por culpa de un amor no correspondido. La fotografía *No Clergyman Attended* muestra un coche accidentado, un Nissan Sunny. Se trata de un coche de pruebas de un parque de bomberos –reconocible por la puerta roja–, utilizado por los bomberos como vehículo de práctica para el rescate y salvamento de heridos en accidentes de tráfico. El equívoco de la fotografía se confirma cuando descubrimos que el choque no es sino un ejercicio de socorro.

Rut Blees Luxemburg

Incluida por Rut Blees Luxemburg dentro de su proyecto de reflexión sobre la ciudad titulado *London – A Modern Project*, esta imagen de belleza convulsa y monumentalidad escultórica cargada de melancolía se configura como un símbolo metafórico de la psicología de la ciudad moderna y el automóvil: belleza y caos, amor y odio, seguridad y amenaza.

A.M.

Étienne Bossut

***Sculpture jaune*, 1987**

Moldeado en poliéster. 184 x 88 x 58 cm

Cortesía: Galerie Chez Valentin, París

***Pas ce soir*, 2007**

Moldeado en poliéster. 410 x 170 x 140 cm

Cortesía: Galerie Chez Valentin, París

***Ruines*, 2007**

Porsche, in stalación de exterior, moldeado en poliéster. 380x 170 x 140 cm

Cortesía: Galerie Chez Valentin, París

***Desoeuvrement*, 2008**

Instalación de exterior. Moldeado en poliéster, capa de gel y resina de fibra de vidrio. 60 x 95 cm

Cortesía: Galerie Chez Valentin, París

Unas latas, unas fiambresas / unos frigoríficos y unas cucharillas / unos tarros, unos capos / unas sillas, unos sillones / unos cuchillos, unos cuadros / unos neones, unos maleteros, unas canciones / y hasta unos haces de luz también

Étienne Bossut (1997)

El trabajo de Étienne Bossut toma como contexto de referencia tanto el ámbito de la producción industrial como el conjunto de bienes de consumo que nos rodean en nuestra vida cotidiana. La utilización del plástico para la realización de sus obras, un material simple, barato y fácilmente manipulable remite con claridad a referentes como la estandarización y la masificación en la producción. En el contexto de la cultura del automóvil, las piezas que se presentan en esta exposición, tanto los barriles como las carrocerías de coches, aparecen como iconos trágicos representativos de una etapa que parece haber colmado sus límites: el automóvil y el consumo energético. Los héroes gastados de una crisis o un final de etapa.

Un repaso a la obra realizada por Bossut durante los últimos 20 años nos permite encontrar en ella todos los objetos que evoca en ese pequeño

poema. Al describirlos añadiremos que vienen en colores brillantes, que los sillones brillan y que las carrocerías de los coches resplandecen. Todo parece beber de una estética del *ready-made* de orientación pop y de un desenfadado consumismo.

Sin embargo, con inteligencia, Bossut evita detenerse en la apariencia meramente objetual del primer vistazo. El *ready-made* duchampiano es una referencia tan importante en la cultura artística contemporánea que casi olvidamos que, desde siempre, los escultores se valieron de trucos de reproducción mediante, por ejemplo, el moldeado, que permite replicar casi cualquier forma existente. A pesar de su diversidad, las latas, fiambreras, frigoríficos -además de relacionadas por similitudes de uso y por formar parte del entorno diario del artista- tienen la particularidad de estar concebidos siguiendo la misma técnica y utilizando el mismo material: copias de plástico.

A.M.

Frank Breuer

***Sin título (450 Porz)*, 1995**

Impresión C-print Dia sec. Ed. 4/15. 40 x 30 x 1,8 cm

Cortesía: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

***Sin título (645 Liège)*, 1995**

Impresión C-print Dia sec. Ed. 2/15. 40 x 30 x 1,8 cm

Cortesía: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

***Sin título (624 Köln)*, 1996**

Impresión C-print Dia sec. Ed.1/15. 40 x 30 x 1,8 cm

Cortesía: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

***Sin título (1065 Schiphol)*, 2002**

Impresión C-print Dia sec. Ed.2/15. 40 x 30 x 1,8 cm

Cortesía: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

A partir de la serialidad y la mirada tipológica, Frank Breuer centra su atención sobre logotipos, señales comerciales, almacenes y edificios industriales, elementos todos ellos que forman parte constitutiva del paisaje del capitalismo global. Las corporaciones multinacionales difunden masivamente su imagen convirtiendo sus logotipos en símbolos avanzados de dicha globalización. Las fotografías que toma Breuer de los postes situados a lo largo de carreteras y autopistas con el emblema de diversas empresas adquieren la calidad de nuevos tótems, estructuras escultóricas sin más finalidad aparente que recalcar la omnipresencia y poder de las corporaciones que representan. Aislados de cualquier tipo de funcionalidad o de una ubicación geográfica exacta, estas señales se convierten en puros iconos, representativos tanto de la transformación industrial del paisaje como de los ideales dominantes en la sociedad. Reducidos de escala y llevados a un tamaño que acentúa el esquematismo de las formas y el juego de grafismos, se manifiesta la uniformidad y persistencia de estos símbolos y su papel en la competencia por la ocupación del espacio público como espacio de dominio publicitario y de potenciación del consumo.

A.M.

Michel de Broin***Keep on Smoking*, 2006**

Vídeo. 2' 13" Ed. 1/5

Cortesía: el artista

***Shared Propulsion Car (pull over by Toronto Police)*, 2007**

Vídeo de la acción en Toronto. 3' 48". Ed. 1/5

Cortesía: el artista

Jugando con la paradoja y la tensión entre polos opuestos, estas acciones proponen la inversión de nuestros referentes cotidianos en torno al tráfico y la circulación. El automóvil, sinónimo de velocidad y potencia, es reconstruido con los parámetros de una bicicleta (pedales, energía humana, limpieza, ahorro); mientras la bicicleta, sinónimo de transporte limpio, parece haber adquirido la capacidad contaminante del automóvil.

A. M.

Keep on Smoking consiste en una bicicleta que transforma la energía cinética producida por el ciclista en humo, como alternativa a los elevados precios de la gasolina. El movimiento del ciclista constituye una fuente de energía renovable susceptible de reciclarse mediante un generador que transforma el esfuerzo físico en la suficiente cantidad de corriente eléctrica como para activar una máquina de humo. La obra es el resultado del maridaje de dos máquinas, una que produce y otra que consume. Esta "copulación" entre máquinas genera un humo que se escapa libremente por la atmósfera.

En *Shared Propulsion Car*, la policía de Toronto arresta al conductor del coche de propulsión compartida en la Queen Street West de la ciudad canadiense. El revolucionario vehículo, que funciona accionado con la energía proporcionada por sus pasajeros, ofrece la ilusión de un automóvil de lujo de producción masiva pero reducido ahora a una estructura externa con una velocidad máxima de 15 kilómetros por hora. Este automóvil singular no necesita gasolina, no genera emisiones tóxicas y no es responsable de la matanza de inocentes por petróleo en el Medio Oriente. En una sociedad individualista como la nuestra, este simpático coche emerge como la solución perfecta para unir a las personas y apoderarse de las calles. Con Dean Baldwin al volante y con Elaine, Dave y Dan completando el pasaje, el vehículo recorrió sin sobresaltos las calles ante el entusiasmo del público y la simpatía de los demás conductores, logrando conducir a lo largo de nueve manzanas, entre Lisgar y Strachan, hasta que la policía detuvo su marcha. Después, media hora de espera en el coche mientras los agentes intentaban decidir qué ley estaban infringiendo. Finalmente, optaron por la figura de "manejo de vehículo peligroso" y llamaron a una grúa.

Alain Bublex***Les Aérofiat dans l'histoire*, 1997**

Acrílico sobre poliéster. 155 x 155 cm

Cortesía: Colección particular, París; Galerie Georges-Philippe & Nathalie Vallois, París

***Aérofiat 1.0*, 2002**

Fiat 126 y técnica mixta. 310 x 140 x 145 cm

Cortesía: Galerie Georges-Philippe & Nathalie Vallois, París

***Quatre Aérofiat au Printemps*, 2002**

Fotografía sobre aluminio. 180 x 180 cm

Cortesía: Galerie Georges-Philippe & Nathalie Vallois, París

***Achetez de l'acier*, 2006**

Fotografía sobre aluminio. Ed.1/3. 160 x 232 cm

Cortesía: Galerie Georges-Philippe & Nathalie Vallois, París

Achetez de l'acier es el título de una fotografía ampliada en gran formato, al estilo clásico de la fotografía alemana. La imagen es de un coche americano de la década de los 70, visiblemente fatigado, visto de perfil, estacionado frente a una casa de madera en una calle secundaria de una pequeña ciudad industrial típica del Este de Estados Unidos. La climatología es oscura y húmeda. La imagen recuerda los ambientes de la fotografía y la pintura realista americana de la década de los 30 (de hecho, el de la mayoría de mis imágenes).

A lo largo de todo su lateral, el coche lleva la inscripción: "help to preserve one of the world's most beautiful landscapes" (ayuden a preservar uno de los paisajes más bellos del mundo).

Existe una falsa paradoja entre la cuestión de la preservación del paisaje (que a menudo oímos con referencia al patrimonio histórico o al de la naturaleza "salvaje") y la de la desaparición de los paisajes industriales. Pero también la idea de una solución: compren acero para que podamos tener fábricas humeantes, para tener paisajes dramáticos. Esta solución se contrapone a la que se adopta en la actualidad, cuyo objetivo consiste en transformar las antiguas fábricas en centros culturales.

Bajo la denominación *Aérofiat* se agrupan estudios aerodinámicos inspirados en las investigaciones de la década de los 30, aplicadas a un vehículo contemporáneo. El vehículo que sirve de base para estas transformaciones es un FIAT modelo 126.

Este proyecto parte de uno de los coches más pequeños en producción, cuya forma convencional constituye el arquetipo –en modelo reducido– del automóvil moderno. Como tal, no goza de ningún afecto especial, contrariamente al Austin Mini o al FIAT 500, por ejemplo. Su arquitectura mecánica lo sitúa, sin embargo, como el heredero directo de los conceptos revolucionarios surgidos en el periodo de entreguerras. Es el último testigo de una época pasada que transformó definitivamente el paisaje del mundo industrial. Se trata de atribuir a un objeto común, y ampliamente conocido, soluciones hoy olvidadas, elaboradas en un momento particular de su historia y que se encuentran precisamente en el origen de su aspecto actual. Los *Aérofiats* surgen del mestizaje del automóvil con su propio pasado. Evocan el mundo moderno en un estado de proyecto, cuando todavía intentaba convencer e imponerse. Al mismo tiempo, no dejan de ser transformaciones superficiales que reflejan su condición de bricolaje. Estas propuestas híbridas y torpes aparecen como la descripción de un improbable eslabón perdido entre los prototipos aerodinámicos de los años 30 y los vehículos que hoy conocemos, constatando casi por casualidad que estas formas líricas y ambiciosas están en el origen mismo de la "banalidad" de nuestro día a día. Jugando con la fascinación provocada por las fotografías de prototipos (lo prohibido, la confidencialidad de las imágenes, la huella de instantes privilegiados, asociado todo ello a la precariedad del sujeto, objeto efímero), los

Aérofiats a menudo son presentados en conjuntos románticos y narrativos, asociados a otros prototipos que sí han existido. Estos vehículos son funcionales, y por consiguiente capaces de circular, como atestiguan fotografías o películas. Sin embargo, no se trata de mostrar un producto perfecto, sino más bien una construcción calamitosa que procede con humor. Finalmente, el Aérofiat, como hipótesis entre el proyecto y el objeto, trata de introducir en la historia lo que constituye lo esencial del presente: la incertidumbre.

Alain Bublex

Edward Burtynsky

Oxford Tire Pile #2, 1999

Fotografía. Ed. 1/5. 101,6 x 127 cm

Cortesía: Galería Toni Tàpies, Barcelona

Oxford Tire Pile #9a+9b, 1999

2 fotografías. Ed. de 10. 99,06 x 124,5 cm c/u

Cortesía: Galería Toni Tàpies, Barcelona

La capacidad de la industria para alterar la naturaleza es el tema central de la obra fotográfica de Edward Burtynsky. Una alteración que se mueve de manera contradictoria y tensa entre la necesidad de consumo y sus efectos sobre el mundo; entre el éxito del progreso y sus consecuencias. Según el propio artista, sus imágenes actúan como metáforas de nuestra existencia: un diálogo entre atracción y repulsión, seducción y miedo, generado por la certeza de que nuestro avance provoca consciente o inconscientemente un sufrimiento sobre el mundo.

Los "nuevos" paisajes generados por la acción del hombre y por la actividad industrial ofrecen la medida de tan desigual diálogo entre tecnología y naturaleza. Las imágenes de estos enormes depósitos de neumáticos, donde se forman auténticas montañas, fueron tomadas en el estado de California. Una realidad compleja y amenazante desde el punto de vista medioambiental que da cuenta del nivel de producción de bienes de consumo al que hemos llegado, una realidad en la que la industria automovilística juega un papel destacado. En la paradójica belleza y magnificencia de estos paisajes es posible atisbar también el rastro y la huella de las atractivas necesidades generadas por lo tecnológico en nuestra sociedad.

A.M.

Andrew Bush

Vector Portraits, 1989-1997

9 fotografías. Dimensiones variables

Cortesía: el artista

La larga serie de imágenes que Andrew Bush realizó bajo el título de *Vector Portraits* se tradujo posteriormente en un libro que fue titulado *Drive*. El nombre del libro resume con exactitud el contenido y la intención de estas imágenes: registrar el acto de conducir, una acción que implica de manera inevitable tres elementos: el conductor, el vehículo y la velocidad. Andrew Bush realizó estas fotografías a lo largo de un extenso periodo de tiempo, prácticamente diez años, en carreteras del sudoeste

americano alrededor de Los Ángeles. Un territorio y una ciudad especialmente significativos en relación a la cultura del automóvil. Para llevar a cabo su proyecto colocó una cámara en su coche, en la ventana del copiloto, disparando hacia los coches que pasaban a su lado. En los pies de foto de sus imágenes describió con exactitud el conductor, el lugar, la fecha, la hora y la velocidad. Sacar conclusiones es tarea del espectador, determinar si existe relación entre modelo de coche y conductor, entre conductor y velocidad, entre la expresión o la actitud y la velocidad. Lo que hace Andrew Bush es abrir un campo de reflexión y observación, sintetizando en sus fotografías algunos de los vectores del acto de conducir. *Vector Portraits* puede ser definido también como un trabajo sobre el paisaje, un paisaje tan determinado y característico como es la carretera; o como un trabajo sobre el retrato; o como una reflexión sobre la cotidianeidad. Pero a su vez incorpora otros elementos dignos de observación. Uno de ellos es la definición de la carretera como espacio habitado; el otro, la consideración del interior del automóvil como un espacio privado, una esfera de intimidad expuesta en el espacio público a la que podemos asomarnos con curiosidad, interés, *voyeurismo* o simplemente deseo de establecer un cruce de miradas tan intenso como evanescente.

A.M.

Hervé Coqueret

***Sans titre*, 2001**

Coche de plexiglás y diapositivas. 100 x 340 x 110 cm

Inv. 01-482

Cortesía: Collection Frac Aquitaine, Burdeos

La reunión de dos referentes tan destacados de la cultura comercial y de masas como son el automóvil y el cine convierten esta instalación en una ajustada metáfora de lo que podríamos denominar "la proyección de nuestros sueños". La disolución del vehículo en una atmósfera de fragilidad y transparencia, permite que aflore la naturaleza evanescente de los sueños sin que perdamos de vista que su origen suele situarse en un entorno de materialidades bien definidas. El vínculo entre realidad material y sueño es evidenciado a través de un dispositivo de ida y vuelta: los sueños atraviesan la realidad tanto como los sueños son alimentados por la realidad. Un viaje que sin duda tiene mucho que ver con la propia historia de la cultura del automóvil.

A.M.

Hervé Coqueret es un artista cuyo trabajo se nutre de imágenes cinematográficas y televisivas. Sus instalaciones y vídeos a menudo se construyen en torno a un re-mix de imágenes proyectadas en circunstancias o lugares insólitos. El tema de la "proyección" ocupa un lugar central en sus instalaciones (que incorporan fotos, vídeos, proyecciones y esculturas). En dichas instalaciones se multiplican los dispositivos con el propósito de abrir las materias y los soportes a la interdisciplinariedad, como en su obra compuesta por una maqueta a tamaño natural de un coche, realizada en plexiglás. Un Ford Mustang, de naturaleza singular como objeto de referencia, aparece situado en una sala oscura sobre la que se proyecta la luz de una diapositiva desde un

proyector situado a distancia. Se invita a que el visitante experimente una presencia y una ausencia, un efecto de superficie y de transparencia. Esta imagen sumamente fantasmagórica, pero que no obstante se inscribe en lo real, evoca también recuerdos cinematográficos que apuntan hacia lo onírico.

Stéphane Couturier***Melting Point, Toyota #1*, 2007**

Fotografía. 188,5 x 248 cm

Cortesía: Galerie Polaris, París

***Melting Point, Toyota #9*, 2007**

Fotografía. 188,5 x 248 cm

Cortesía: Galerie Polaris, París

***Melting Point Brasilia - Axe Monumental*, 2007**

Vídeo. 4' 07''

Cortesía: Galerie Polaris, París

Los vídeos y las fotografías que componen el bloque de trabajo realizado por Stéphane Couturier bajo el nombre de *Melting Point* nos aproximan a la necesaria relación que se establece entre la aplicación de nuevas herramientas tecnológicas y la aparición de cambios en nuestro régimen de visión y de percepción de la realidad. El propio artista ha definido con claridad las implicaciones de su propuesta:

“Especie de abstracción figurativa, la serie *Melting Point* trata del punto de fusión entre dos fotografías o dos vídeos, que hace oscilar la representación entre documento y ficción. [...] la representación se ve alterada por esta alianza, y la asociación de dos realidades da origen a un universo híbrido, entre realidad tangible y realidad virtual.”

Consciente de la progresiva transformación de nuestras vidas como consecuencia del incesante avance tecnológico, Couturier indaga en la disolución o dislocación de categorías como espacio y tiempo, y lo hace acercándose a elementos como una cadena de montaje de automóviles (la radiografía de la industria como puro proceso) o el flujo de automóviles (el trazado de carreteras y el tráfico como símbolos del cambio en nuestra percepción del tiempo y la distancia). La cadena de montaje es el ejemplo más acabado de proceso de transformación y “construcción” de realidades en nuestra historia reciente, así como las rotondas y las salidas pueden serlo de la naturaleza de nuestras sociedades: mutación, flujo y movimiento continuo.

A.M.

Félix Curto***Carros*, 2004**

25 impresiones digitales. Ed. de 15. 42 x 57 cm

Cortesía: Galería La Caja Negra, Madrid

Inició la serie en el año 1996 en Ciudad de México. *Carros* habla del paso del tiempo, de la vida, de la muerte, de un país y sus fronteras, de las personas y de sus sueños. La serie no sólo consiste en captar retratos de vehículos. A través de ellos retrato a las personas y a un territorio

geográfico, existe un reflejo de la vida de cada persona en cada vehículo en cuestión y un reflejo del hábitat que habitan. Cada vehículo, en cierto sentido, guarda el aura de quien lo pobló y lo "vivió".

En la serie se puede observar un estudio antropológico de los mexicanos que buscaron El Dorado en Estados Unidos y regresaron con su auto, así el vehículo pasó a formar parte de la familia como un miembro más y, así, de todo un sentir de un país.

Carros también es una metáfora de la libertad, de la búsqueda de un sueño, de un viaje, quizás el último. El vehículo es el cómplice directo de esa búsqueda de la libertad. Estos autos con su estilo legendario, vienen a ser los últimos pobladores de las calles y carreteras de un mundo globalizado y con poca personalidad.

Son el residuo de toda una vida, unos con la pátina del polvo del desierto, otros con el smog del DF. Pero todos guardan el paso del tiempo de los hombres que los habitaron, pues se convirtieron en las moradas de sus ilusiones, deseos y tristezas.

Félix Curto

Stephen Dean

***Grand Prix*, 2006**

Vídeo. 7' 30''

© Stephen Dean

Cortesía: Galería Max Estrella, Madrid

El vídeo *Grand Prix* de Stephen Dean fue grabado en Estados Unidos en un tipo de carrera de coches denominada "demolition derby". Una carrera basada en cierta medida en la cultura del accidente, impedir que otros coches sigan funcionando, de tal manera que el ganador es el último vehículo que consigue seguir funcionando. La fuerza, la violencia, el caos premeditado y el accidente son la esencia de la competición. Se ha señalado con acierto que Stephen Dean plantea esta obra como una escultura en destrucción. Podría verse en *Grand Prix* la otra cara o el retrato en negativo de una serie de convenciones comúnmente aceptadas, entre ellas las que definen la naturaleza de la competición deportiva automovilística. Pero probablemente sea más acertado ver en esta "ceremonia" el despliegue ilimitado de una serie de pulsiones inherentes a la propia naturaleza o condiciones del automóvil, especialmente las que van ligadas al sentimiento de poder y potencia. Parafraseando a Ballard, podemos intuir que la tecnología (y ciertos rituales como éste) nos proporcionan excelentes instrumentos para explorar nuestra propia psicopatología.

A.M.

Jeremy Dickinson

***Two Tone No. 2*, 2004**

Óleo y acrílico sobre tela. 25,5 x 36 cm

Cortesía: Galerie Xippas, París

***7 Reds*, 2005**

Óleo y acrílico sobre tela. 25,5 x 35,5 cm

Cortesía: Galerie Xippas, París

Los coches amontonados y apilados que aparecen en las obras de Jeremy Dickinson son en realidad los ejemplares que forman su extensa colección

de coches de juguete. Composiciones realizadas por él mismo en su estudio que posteriormente reproduce en sus pinturas. La referencia a la naturaleza del juego infantil es muy operativa. Como ya planteaba Baudelaire en su texto *La moral del juguete*, éste pone a prueba nuestra capacidad para el juego como vía de acceso al conocimiento y la experimentación crítica. Bajo el aparente caos y desorden del juego infantil se esconden una serie de dinámicas y decisiones cargadas de capacidad de experimentación y libertad creadora. Aplicada a una realidad como la nuestra, caracterizada por la acumulación de vehículos, el exceso de producción o la sobrecarga medioambiental, la propuesta de Jeremy Dickinson induce a una reflexión que resulta tan crítica como lúdica. Un juego de ordenación y observación en torno al caos y la acumulación.

A.M.

Juan Fernández

***Un viaje*, 2007**

20 tablas enteladas sin enmarcar. 20 x 30 cm c/u

Cortesía: Galería Guillermina Caicoya, Oviedo; Galería Altamira, Gijón;
Colecciones particulares

Agradecimientos: Laura Vega, Tomás Miñambres, Galería Altamira,
Galería Guillermina Caicoya

Juan Fernández *Un viaje* es una obra compuesta por 20 óleos, todos ellos del mismo pequeño formato, presentados a modo de mosaico. Imágenes fijas de una secuencia que adquiere movimiento al saltar de una a otra y que componen una panorámica, un viaje, o quizá tan sólo un trayecto cotidiano por carreteras sin destino.

Se trata de encuadres realizados en tres pasos: el paisaje visto, el paisaje fotografiado y el paisaje pintado. Un tránsito de un instante efímero a otro prolongado que estira la memoria mediante una pintura fluida, de contornos borrosos, y donde la luz crepuscular o de amanecer, también en tránsito, da paso a pequeños puntos de luces de automóviles y de farolas. Las imágenes poseen un tono frío y distanciado, romántico, donde la figura humana desaparece encerrada en el coche.

Juan Fernández

Sylvie Fleury

***Car Wash (Vivier)*, 1995**

Vídeo. 56'

Cortesía: Colección de la artista

***Skin Crime*, 1997**

2 esculturas. 56 x 154 x 365 cm c/u

Cortesía: la artista y Musée d'Art Moderne et Contemporain de Genève
(MAMCO)

***283 Chevy*, 1999**

Escultura en bronce cromado. 71 x 45 x 70 cm

Cortesía: Galerie Art & Public, Ginebra

***383 Mopar Special Police (Dodge)*, 1999**

Escultura en bronce cromado. 73 x 60 x 68 cm

Cortesía: Galerie Art & Public, Ginebra

***400 Pontiac*, 1999**

Escultura en bronce cromado. 70 x 58 x 76 cm
Cortesía: Galerie Art & Public, Ginebra

La obra de Sylvie Fleury encarna el encuentro ambiguo y la interrelación entre arte y moda, creación y consumo, autoría y copia. En sus propuestas se cruzan los elementos que caracterizan la producción de masas con aquellos que definen los parámetros del lujo, y ambos a su vez con referentes extraídos de la propia historia del arte. Pero en su caso, no se trata sólo de una reflexión centrada exclusivamente en la esfera de los objetos, su diseño y su circulación, sino también acerca de cómo todo este sistema aparece ligado e interactúa con el género. Las pautas y las asignaciones de lo masculino y lo femenino son abordadas por ella como un aspecto decisivo en la conformación de nuestro aparato simbólico. Interesada por poner en escena el mundo material y la esfera del consumo, es lógico que la cultura del automóvil sea una de las referencias visitadas asiduamente por Sylvie Fleury. En su obra el automóvil aparece como icono fundamental de nuestra sociedad: encarnación material de los más variados deseos, sueños y fantasmas, e inductor de conductas altamente estereotipadas. Ha presentado coches aplastados y repintados con colores chillones que recuerdan la gama tonal del maquillaje; ha extraído y colocado sobre peanas motores convertidos en esculturas a medio camino entre el objeto de lujo y el objeto museificado; ha realizado vídeos en los que procede a subvertir y conectar conductas y pasiones tan estereotipadas como el lavado de coches, el sexo, el lujo o la velocidad. Para Sylvie Fleury el automóvil es un objeto en el que aparece condensada buena parte de la esencia de la cultura material del siglo XX: icono, consumo, deseo, lujo, poder.

A.M.

Alicia Framis

***Apart Together (Japan House)*, 2002**

Fotografía, maquetas, automóviles, encuadernación y mesa de madera
Medidas variables

Cortesía: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

El proceso de penetración del automóvil en todos los ámbitos de la vida cotidiana hasta el punto de definir o determinar modelos de vida, pautas de convivencia o necesidades arquitectónicas, aparece perfectamente caracterizado en esta obra de Alicia Framis dentro del contexto global de las relaciones cotidianas en el seno de la sociedad contemporánea. Interesada por la exploración de los aspectos más complejos de nuestra estructura social como la soledad, la incomunicación, el aislamiento o la dependencia, Framis ha abordado especialmente la relación que mantenemos con la arquitectura: modelos, funciones e interdependencia entre individuo y espacio. Recontextualizado en este ámbito, el automóvil aparece en *Apart Together (Japan House)* como un elemento perfectamente integrado tanto en la arquitectura doméstica como en el modelo de convivencia. Es un símbolo y una herramienta de independencia, individualidad y habitabilidad. La casa aparece estructurada de tal manera que asume el papel protagonista del vehículo en la vida de sus ocupantes, uno para cada uno de los miembros de la pareja. Los coches también, como los miembros del modelo de pareja que

contemplamos, juntos e idénticos, pero separados.

A.M.

Juan del Junco

Todos los Volvo que cruzaron delante de mí en Hällefors (Suecia) el 19 de mayo de 2006 de 16.49 a 17.01, 2006

14 fotografías. 30 x 45 cm c/u

Cortesía: Galería Magda Bellotti, Madrid

La transformación y condicionamiento del paisaje urbano es una constante de la reflexión sobre las consecuencias de la cultura del automóvil. En esta obra no se trata sólo de que el aspecto y el ritmo de la ciudad estén en buena medida presididos por el tráfico y la presencia del coche, sino también de la manera concreta en que el automóvil forma parte específica de cada sociedad. La territorialización de una determinada marca (Volvo = Suecia) es un factor indudable de caracterización y definición, ya sea del paisaje o del mercado automovilístico. El relato de Juan del Junco sobre el origen y desarrollo de su obra es muy revelador en tal sentido:

“Al principio de mi estancia en una localidad sueca, con motivo de una beca, me resultaba imposible trabajar. El encanto de lo exótico de la Suecia profunda me impedía hacer otra cosa que deambular. Poco a poco me di cuenta que todo ese paisaje y los habitantes del pueblo me eran muy cercanos, como si ya los hubiera visto miles de veces. Lleno de tópicos: la furgoneta, la biblioteca con señoras simpáticas, el castor disecado en la farmacia, los supermercados con adolescentes trabajando, los gamberros con el coche macarra, los inmigrantes, los trabajadores de la gran fábrica de acero con sus monos de peto sucios de herrumbre... y encima Volvos por todas partes, mi marca de coches favorita. Miles a mi alrededor, V70, V60, C70... Volvos, Volvos, Volvos y entre medio algún Saab.

La calle principal del pueblo tiene la biblioteca, la farmacia, la policía local, el colegio de enseñanza primaria, dos supermercados y un restaurante de comida rápida. Recordé que en mi tierra, cuando pasas por un pueblo de la provincia de Cádiz, ves personas mayores, jubilados, sentados en la calle principal viendo coches pasar. Puse mi cámara en un trípode. Encuadré el único punto con vida del pueblo y empecé a clasificar. La vuelta al análisis, a la enumeración de la realidad. Y Volvos a mi alrededor... ¿los cuento?”

A.M. / Juan del Junco

Panos Kokkinias

Gas Station, 2003

Fotografía. 75 x 137 cm

Cortesía: Galerie Xippas, París

La imagen de una gasolinera o una estación de servicio es sin lugar a dudas una referencia ordinaria que nos resulta absolutamente familiar. Desde la mirada de Panos Kokkinias esta imagen ordinaria se transforma en un mundo fantástico abierto a la imaginación y a lo inesperado. En el contexto de la cultura del automóvil esta fotografía agrupa tres elementos paradigmáticos: el coche, la mujer y el combustible. La seducción de la

atmósfera (la distancia *voyeurística* de la toma, la iluminación, la escenografía) corre paralela a la seducción que ha ejercido sobre la sociedad la cultura del gasto energético asociado al desarrollo del automóvil. La gasolinera así presentada actúa como un espejismo, una ilusión construida sobre una realidad infinitamente más prosaica y problemática.

A.M.

Annika Larsson

***Covered Car*, 1999**

Vídeo. DVD (PAL). 10'

Cortesía: la artista y Andréhn-Schiptjenko, Estocolmo

La imagen de un hombre cubriendo su Mercedes con una lona de plástico es una escena absolutamente ordinaria, un ritual cotidiano, una costumbre. En general, las acciones de partida que utiliza Annika Larsson para el desarrollo de sus vídeos tienen esta naturaleza, son absolutamente reconocibles como elementos que forman parte habitual de la vida social, especialmente en el entorno de las relaciones masculinas. Su trabajo consiste precisamente en eso, en provocar desestabilizadoras reflexiones sobre dichas relaciones. Su mirada hacia el comportamiento y la conducta humana convierte dichos actos convencionales en verdaderos rituales, en fantasías enigmáticas que encierran una observación crítica hacia los estereotipos, los roles, la masculinidad o las relaciones de dominación-sumisión. Todo ello asoma en *Covered Car*, un vídeo en el que un hombre cubre su lujoso coche con una funda. La lentitud de los movimientos y el uso de los primeros planos detallando meticulosamente las acciones, van construyendo la sensación de estar ante un ritual como es el que rodea la relación de un hombre con su coche. Muchos de los estereotipos que articulan dicha relación con el automóvil son evidenciados en esta obra: la masculinidad, la fetichización del objeto, la gratificación y el placer casi sexual que puede derivarse del contacto con los acabados y las superficies del vehículo, la sumisión a la máquina y su magnetismo o la sensación de poder que otorga su posesión.

A.M.

Miki Leal

***El espíritu del éxtasis*, 2009**

2 Monotipos. Papel Somerset de 410 gr de 199 x 148 cm

Cortesía: BENVENISTE Contemporary, Madrid

El trabajo de Miki Leal toma como gran archivo de referencia los más diversos iconos y símbolos culturales que procede a reelaborar desde una perspectiva tan irónica como onírica. En la obra *El espíritu del éxtasis*, constituida por dos grabados de grandes dimensiones, ha procedido a sintetizar un icono fundamental dentro de la simbología del automóvil: el Rolls Royce y los logotipos y elementos más claramente asociados a la mítica marca. Se trata de la figura que aparece situada sobre la tapa del radiador, conocida precisamente con el nombre de *El espíritu del éxtasis*, del propio frontal del radiador y de las iniciales RR. Elementos que definen una marca al tiempo que señalan los valores de distinción y exclusividad que definen a sus propietarios. El díptico de Miki Leal confronta la clara

materialidad de estos símbolos y su fuerte clasicismo, con la ductilidad e inmaterialidad de los sueños que pretenden representar; pero también hace referencia a la dialéctica entre nostalgia y actualización presente en las operaciones de recuperación de modelos llevados a cabo con cierta regularidad por la industria automovilística.

A.M.

Ange Leccia**Novembre 1963**, 1983/2008

C-print sobre papel Kodak Endura montado en Diasec. 171,5 x 200 x 2,5 cm
Cortesía: Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París, 08-173

La unión y contraste de dos series de imágenes de diferente procedencia y naturaleza son la base de la obra *Noviembre 1963* de Ange Leccia. Una secuencia está formada por imágenes extraídas de la famosa película de Zapruder, un simple ciudadano que filmó el asesinato del presidente Kennedy; la otra, por fotogramas de la película de Godard, *El desprecio*, en el momento en que Camille (papel interpretado por Brigitte Bardot) abandona a su marido y se marcha con un productor americano en su deportivo, viaje que acaba en un accidente de tráfico mortal. Las similitudes y las diferencias entre ambos grupos de imágenes construyen un juego de transferencias visuales y emocionales que afectan a cuestiones como el régimen de la imagen o el sentido de lo trágico: la coincidencia en el año de realización de ambas películas; la película documental y *amateur*, frente al cine de ficción; el contraste entre dos situaciones de final de una relación de pareja, la de Kennedy por su muerte, y la de Camille por abandono; y por supuesto dos momentos trágicos que concluyen con la muerte.

Y en ambas secuencias el coche también como elemento común, el referente donde se desarrolla el final del drama. El automóvil hace su aparición y juega su papel como instrumento o herramienta de una épica netamente contemporánea, un personaje destacado en el centro de la tragedia y en estrecha relación con los héroes de la historia.

A.M.

Zilla Leutenegger**My First Car**, 2001

Videoinstalación. 7'

Cortesía: Peter Kilchmann, Zúrich

La imagen de un coche dando vueltas de manera interminable alrededor de un cráter en un paisaje lunar reúne el mundo de la ficción y el mundo de la realidad del modo que es habitual en las obras de Zilla Leutenegger. Una interrelación que abre paso al espacio del deseo, de la alienación, de la interioridad, de la libertad o de la subversión de modelos y patrones. El paisaje lunar ha sido utilizado en otras ocasiones por la artista, además de en su vídeo *My First Car* [Mi primer coche]. Un territorio que pertenece tanto al mundo de la realidad como de la fantasía sobre el que es posible presentar de un modo alternativo comportamientos y actitudes. El gesto de conducir con la música puesta y dando vueltas sin más remite con

claridad a una esfera de puro entretenimiento, de ocio con marcado acento juvenil. Leutenegger deja clara en una entrevista su interés por el ocio y el sentido y la sensación que encierra matar el tiempo: "Los niños siempre tienen tiempo libre y no hacen nada. Como adulto, todavía conoces la sensación pero tienes menos tiempo, así que te das a ti mismo menos permiso". El comportamiento y la cultura material son observados desde otro lugar, el que corresponde a la disolución de los límites (de edad o de actitud), a la funcionalidad y el rendimiento, o a los placeres perdidos.

A.M.

Juan López

***Dutched the Wall*, 2009**

Mural de vinilo impreso. Dimensiones variables

Producción: LABoral

Sirviéndome de los referentes de la *Custom Culture* de los años 30 y 50 americanos, donde se empezó a modificar el diseño de los coches por medio de una gráfica muy concreta pintada directamente sobre las carrocerías, se llevará a cabo la customización de la pared del vestíbulo de LABoral.

Continuando con la idea de anteriores trabajos murales donde se modifica la percepción del espacio propuesto por medio de materiales adhesivos, se transformarán las ventanas de dicha pared en lo que serían los tubos de escape de un vehículo a motor. Para ello, el elemento gráfico escogido será el fuego, muy presente en la práctica de customización de automóviles en las últimas décadas.

Juan López

Cuenta Edward Allington en un artículo sobre coches, arte y el acabado perfecto, editado en la revista *Frieze* en 1998, las fuertes conexiones entre los *Hot Rods* o *Kustom Kars* y los artistas de la costa oeste de Estados Unidos, especialmente artistas como Robert Irwin o John McCracken, quien describía los coches como pintura en movimiento. Indica Allington que dicha unión fue muy intensa a finales de los 50 y principios de los 60, pero que a partir de entonces los *Kar Kustomizers* "avanzaron hacia una extravagancia salvaje, barroca, con vertiginosas exhibiciones de destreza y decoración que hoy casi ha quedado atrofiada en una tradición". Juan López en su intervención parece dar la vuelta al proceso y volver a poner en pie una forma necesaria de observar el arte popular, en este caso la customización, un fenómeno que después de décadas desde su aparición ha recuperado en los últimos años un vigor extraordinario. Quizás con menos arte pero con el mismo impacto sociológico. La elección de Juan López, tatuando el edificio como se hace con los coches con un símbolo que refleja el ideal de velocidad y potencia, nos recuerda que la cultura del automóvil es soporte también para la expresión de un arte popular que alguna vez tuvo mucho que ver con el arte.

A.M.

Maidier López***Ataskoa aérea*, 2005**

Fotografía digital sobre papel Endura RC brillo Kodak. 67 x 100 cm. Ed. 2/5 + 1 P.A.

Cortesía: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid

***Ataskoa Aralar*, 2005**

Fotografía analógica sobre papel Endura RC brillo Kodak. 33 x 50 cm. Ed. 3/5 + 1 P.A.

Cortesía: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid

***Ataskoa Baseritik*, 2005**

Fotografía analógica sobre papel Endura RC brillo Kodak. 167 x 125 cm. Ed. 2/5 + 1 P.A.

Cortesía: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid

***Parkings (Iruña, Lasarte, Pasajes Ancho 2, Andoain)*, 2006**

4 fotografías. 100 x 67 cm. Ed. 1/5 + 1 P.A.

Cortesía: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid

Ataskoa fue una convocatoria pública que pretendía crear un atasco en el monte. La convocatoria se realizó en prensa, radios, octavillas, carteles. El día 18 de septiembre de 2005, 160 coches (aproximadamente 425 personas) se reunieron en Intza, Navarra, en las faldas de Aralar. El atasco, provocado en un entorno en el que habitualmente no los hay, comenzó a las 11 horas y terminó a las 15 horas.

Un atasco creado como si de una coreografía se tratara. A medida que llegaban los coches se iban distribuyendo según color y posición a lo largo de la carretera. Un valle en el que todo es verde menos una pequeña pista de dirección única y que se bifurca en diferentes puntos para llegar a los caseríos. Llenar esta pista de coches, de colores monocromos, da un giro al lugar, provoca un guiño tanto cromáticamente como a nivel de significación. En nuestra vida diaria nos encontramos muy a nuestro pesar con atascos que nos dificultan y nos generan tensión. ¿Para qué llevar este hecho específico de la vida contemporánea de la ciudad a un entorno en el que no acontecen atascos? Es crear un acto estúpido, una espera a Godot, inocencia provocada.

En *Parkings*, los coches al aparcarse van definiendo espacios arquitectónicos. Me interesan en especial los lugares muertos de la ciudad, a los que ya Gordon Matta-Clark dedicó especial interés, y que cada día más son lugares en extinción dentro de la ciudad actual donde el metro cuadrado está por las nubes, todo lugar es potencialmente edificable, el espacio es un lujo y los espacios inhabitados cada vez más escasos.

Las líneas en la carretera nos marcan los espacios de aparcamiento, definen la distribución de los coches, teóricamente aprovechando al máximo el espacio y "democratizando" el espacio para el uso de todos. En los descampados y lugares improvisados de la ciudad que se utilizan para dejar el coche sin leyes predispuestas, sin líneas en el suelo que nos indiquen en qué posición dejarlo, interviene la improvisación de los conductores. El espacio se va llenando "lógicamente" y cuando ya está lleno llega la inventiva del conductor creando nuevos espacios donde no los había. Inventando nuevos espacios. Y lo que surge en ese "todo vale" es lo que me interesa. Los coches generan espacios arquitectónicos (a la

manera de las ciudades creadas sin plan, el chabolismo o los mercados de los domingos), crean calles y callejones donde antes sólo había un único espacio diáfano.

Si al llegar los coches van ocupando los espacios de una forma lógica, la retirada es lo opuesto. Los coches se van yendo de forma azarosa, dependiendo de las razones personales de los dueños. Este proceso de retirada aleatoria deja coches en sitios sin sentido, su distribución en el espacio sigue una lógica que ya no llegamos a comprender en la medida en que nos faltan los elementos que marcaban su sentido.

Maidier López

Chip Lord

***Movie Map*, 2003**

12 fotografías: 6 C-prints y 6 impresiones digitales. 127 x 208,3 cm

Cortesía: el artista y The Rena Bransten Gallery, San Francisco

***Movie Map*, 2003**

Vídeo. 9'

Cortesía: el artista y The Rena Bransten Gallery, San Francisco

El proyecto *Movie Map* contiene dípticos fotográficos de salas de cine de San Francisco y una pieza de vídeo de nueve minutos de duración. En cada uno de los seis dípticos, vemos la fotografía de un cine y un *collage* confeccionado digitalmente en un intento por llevar el espacio ficticio del cine al espacio público de la calle. El proyecto recurre al término "mapeo" en un sentido figurado para sugerir la dispersión geográfica de las salas de cine de barrio como espacios para la imaginación. En el vídeo se efectúa un "mapeado" ficticio de la ciudad de San Francisco a través de dos escenas de persecuciones intercaladas: en una, Steve McQueen conduce un Ford Mustang en *Bullitt* y en la otra, James Stewart persigue a Kim Novak en un DeSoto del 56 en una escena de *Vértigo*. *Bullitt* y *Vértigo* contienen las dos escenas de persecución cinematográfica más conocidas de cuantas utilizan la ciudad de San Francisco como telón de fondo. Las dos películas fueron realizadas con una diferencia de casi diez años: *Vértigo* de Alfred Hitchcock en 1958 y *Bullitt* de Peter Yates en 1968.

Chip Lord

Thom Merrick

***On the Road Reading Lamp*, 1996**

Instalación (funda de coche de PVC, luz fluorescente, acero y libro original lavado en una bolsa de lavandería, en el suelo). 110 x 326 x 144 cm

Cortesía: Galerie Susanna Kulli, Zúrich

***Quartz Movement: Bronx, Brooklyn, Queens*, 1999**

Instalación (neumáticos hardcliff y letras de plástico formando las palabras Bronx, Brooklyn y Queens). 65 x 200 x 16 cm

Cortesía: Galerie Susanna Kulli, Zúrich

Thom Merrick es un artista que trabaja desde diferentes soportes – escultura, pintura, instalación – siempre con una atención expresa hacia el contexto ambiental y territorial, así como hacia el espacio social que aparece implicado en sus obras. La utilización de materiales industriales de diverso tipo también es una constante frecuente en sus propuestas. La referencia al *readymade*, tal y como era entendido por Allan Kaprow – "un

paradigma del modo en que los humanos hacen y deshacen la cultura” – resulta perfectamente adecuada para definir su obra. Esta vinculación con el *readymade*, con Allan Kaprow y con la cultura tal y como se construye en el tiempo, queda bien reflejada en las dos obras de Thom Merrick que aquí se presentan: *On the Road Reading Lamp* y *Quartz Movement*.

A propósito de *Quartz Movement*, tres neumáticos que presentan diferentes niveles de desgaste del dibujo en función de la zona de la ciudad a la que corresponden, Merrick declara en una entrevista: “...siempre me gustó la pieza con los neumáticos de Allan Kaprow. En Brooklyn, cuando caminaba los veía por todas partes. Pensé ‘este es el material para mí porque nadie sabe qué hacer con ellos’. Siempre admiré a Kaprow, así que por qué no hacer referencia a alguien que realmente te gusta, me refiero en sentido material.”

Y a propósito de la serie *Reading Lamps*, lámparas de lectura construidas con fundas de coche que aparecen acompañadas de un libro previamente lavado en una lavadora, aclaraba en la misma conversación: “Como es literatura, tiene algo de atemporal y tienes que ser capaz de situar esa atemporalidad aquí y ahora. Utilizar un libro y meterlo en una lavadora lo convierte en algo de ‘ahora mismo’. Así que lo impreso se congela y se convierte en simplemente materia. (...) En cuanto a las cubiertas de los coches, me inspiró el diseñador de lámparas Isamu Noguchi. Hace lámparas de papel de arroz. Son muy ligeras y de gran belleza. Las que yo hago no son delicadas ni zen, son lámparas de lectura pero se parecen a las de Noguchi. Son lámparas, sí, y una cubierta de coche, incluso hay gente que ve un coche.” Los libros utilizados por Merrick para sus tres “lámparas” son *En el camino* de Kerouac, *Lolita* de Nabokov y *El corazón de las tinieblas* de Conrad, y tienen en común, según declara él mismo, el tema del viaje: “Si estos tres libros fueran partes de una misma historia sobre el viaje, tu mente viajaría por los temas del sexo, la locura y la muerte”. En relación al libro de Kerouac, que es la “lámpara” aquí incluida, afirma: “En el libro *En el camino* se trata de los viajes de Kerouac por Estados Unidos y de sus viajes alcohólicos también. Además es muy descriptivo de esos paisajes y de esos territorios y de cómo eso le afecta. Leí a Kerouac cuando era joven, y conocí esa libertad y esos viajes románticos ideológicos y mentales.”

A.M.

Vik Muniz

***Chocolate Disaster (in 7 parts)*, 1999**

7 fotografías.C-print. Ed. 2/3 P.A. + una serie de 3. 56,5 x 69,4 x 2,5 cm

Cortesía: Fundación Telefónica

Andy Warhol realizó múltiples obras tomando como referencia el automóvil. Probablemente las más influyentes de todas ellas sean los trabajos realizados a partir de fotografías de accidentes de coches, los *Car Crash*. Obras que contribuyeron a fijar la imagen del accidente automovilístico como referente de la violencia y el trauma en la sociedad moderna: una eficaz contraposición entre el automóvil, símbolo de placer y libertad, y el accidente, una asociación de muerte, dolor y colapso. A partir de ahí, la imagen del automóvil accidentado o aplastado ha sido retomada por múltiples artistas, bien como cita explícita bien como referencia

temática por su gran carga simbólica. Vik Muniz desarrolla una de esas referencias explícitas en su obra *Chocolate Disaster*. Desde el título, que alude a la serie *Disaster Paintings* de Warhol, hasta el tema, un coche accidentado.

Vik Muniz acude habitualmente a imágenes de la historia del arte y de los medios de comunicación para realizar sus obras, se reapropia de referencias claramente fijadas en nuestra memoria visual. Es precisamente a través de dicho proceso de reapropiación cuando podemos reconocer con mayor claridad el peso simbólico acumulado en la visión de un coche accidentado. Un peso y un impacto visual que Vik Muniz conduce aquí hacia una reflexión interconectada sobre lo efímero y lo ilusorio: el carácter efímero e ilusorio tanto de su propia pintura como de la cultura material.

A.M.

Ahmet Ögüt

***Somebody Else's Car*, 2005**

Doble proyección de diapositivas. Dimensiones variables

Cortesía: el artista

En *Somebody Else's Car*, utilizando unos simples recortes de papel, Ögüt altera dos automóviles aparcados en la calle. Sin permiso del propietario, Ögüt decora el primer coche que encuentra con unos trozos de papel amarillo y coloca una caja con un cartel en el techo, convirtiendo así al vehículo en el típico taxi de Estambul. En los laterales del segundo coche pega unos gráficos y, sobre el techo, planta una sirena de emergencia en rojo, blanco y azul, transformando de nuevo, con gran destreza y delicadeza, un coche originalmente blanco en un coche de policía. Ögüt lleva a cabo estas transformaciones como si de un acto de vandalismo se tratara, pero, en este caso, el daño de sus acciones no va más allá de la confusión y la probable sorpresa de los propietarios al regresar a sus coches.

November Paynter

Mediante una simple operación de desplazamiento de códigos, Ögüt abre en esta obra un interrogante acerca de la mediación de los símbolos en la percepción y significación de los objetos que configuran nuestra cultura material. Los signos y el mensaje que éstos construyen, así como la acción del artista, pasan a definir o reconfigurar la naturaleza del automóvil: sus características específicas, la marca, el modelo, se desvanecen y se reinstalan en un nuevo contexto y un nuevo medio que aparece determinado por la función social del vehículo.

A.M.

Julian Opie

***Imagine You Are Driving (Sculpture 1)*, 1993**

Escultura de hormigón. 25 x 550 x 480 cm

Cortesías: Colección MACBA. Fundació Museu d'Art Contemporani de Barcelona. Dipòsit particular

Agradecimientos: MACBA. Museu d'Art Contemporani de Barcelona

***Imagine You Are Driving (3)*, 1993**

Acrílico sobre madera. 140 x 62 x 3 cm

Cortesías: Col·lecció MACBA. Fundació Museu d'Art Contemporani de Barcelona. Dipòsit particular

Agradecimientos: MACBA. Museu d'Art Contemporani de Barcelona

***You Are Driving a Subaru*, 1997**

Coche en madera lacado. 124 x 385 x 142 cm

Cortesía: Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París, 01-032

Las tres obras de Julian Opie presentadas en esta exposición actúan como una recreación simplificada de diferentes aspectos de la realidad contemporánea, recreación que se articula como una reducción de lo real a un sistema de objetos que en la práctica vienen a funcionar como los elementos de un lenguaje altamente codificado. La reformulación que desarrolla Opie de aquello que nos rodea busca estimular nuestra imaginación con el fin de que recreemos experiencias y vivencias básicamente cotidianas. Así ocurre con las propuestas aquí incluidas en relación con diferentes aspectos de la cultura del automóvil: la experiencia de conducir, la autopista, el sistema de carreteras o el coche como objeto. La experiencia de conducir es claramente abordada en la serie de pinturas *Imagine You Are Driving* que muestran una secuencia de imágenes de una autopista desde el punto de vista del conductor. El propio Julian Opie describía así la experiencia: "Quería obtener una imagen lo más real posible, y cuando conduces a gran velocidad lo único que ves es el cielo y la carretera (...) la velocidad anula la realidad". Así, la única experiencia paisajística que nos concede Opie en su lectura es la que nos ofrece la propia carretera.

Bajo el mismo título se presenta también un modelo de circuito realizado en hormigón y consistente en una serie de piezas básicas (curvas, rectas, rampas) que se articulan como si de un escaléctric se tratara. El tratamiento del sistema de carreteras como un juego básico de elementos interconectados, así como la escala y la ubicación en el suelo, facilita la apropiación espacial de una realidad constructiva cuya percepción de conjunto se nos escapa.

La tercera pieza, *You Are Driving a Subaru*, reproduce un coche prácticamente en su escala real. A Opie, según él mismo manifiesta, le preocupa la dimensión y la cualidad material del objeto en relación al espacio físico del espectador. Una presencia real que pueda experimentarse como tal, pero que al mismo tiempo genere una sensación de extrañeza, de lejanía, de artificialidad. Una referencia a la naturaleza hipertecnologizada, hiperrealista,

Si en su conjunto las obras de Opie facilitan la recreación distanciada de experiencias derivadas de nuestra relación con objetos y situaciones en el entorno de la sociedad contemporánea, en el contexto de esta exposición arrojan una lectura que apunta hacia la naturaleza tecnologizada, hiperrealista y codificada de nuestra existencia y nuestra cultura material.

A.M.

Sven Pahlsson

***Crash Course*, 2000**

Animación 3D. 10'. Ed. 8/10

Cortesía: Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León

***Sprawville*, 2002**

Animación 3D. 13'. Ed. 9/12

Cortesía: Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León

Sven Pahlsson está reconocido como uno de los creadores más importantes del arte electrónico actual. En sus trabajos se sirve de procedimientos infográficos para realizar un análisis de la sociedad contemporánea occidental a través de sus costumbres, sus modos de vida y la cultura del ocio. Con la animación por ordenador como herramienta en sus trabajos más recientes, Pahlsson elabora una mirada personal sobre cómo los distintos hábitos humanos se ven reducidos a categoría de tópicos. *Crash Course*, *Sprawville* y *Consuming Pleasures* forman una trilogía en la que analiza los mitos y miserias de la sociedad norteamericana. En todos ellos cuenta con la colaboración de Erik Wøllo en la composición musical.

El recorrido planteado en *Crash Course* explora la cultura del automóvil como elemento cotidiano de nuestra civilización. En él se combinan, sin solución de continuidad, distintos aspectos originados en torno a la idea de cómo el progreso tecnológico ha generado entre los individuos una serie de necesidades nuevas. Combinando imágenes infográficas en tres dimensiones y reproducciones videográficas manipuladas, Pahlsson reproduce las múltiples redes de carreteras que, a distintos niveles y de forma análoga al intrincado lenguaje informático, se establecen como elemento indispensable para la propia realización del complejo automovilístico. Son espacios deshabitados, alejados de los lugares donde se desarrollan los intercambios y relaciones sociales, pero a su vez necesarios para que éstos se produzcan. En un nivel distinto, pero ligado al anterior, se muestran grabaciones policiales que recogen diversas escenas de persecuciones y accidentes de tráfico que parecen sacadas de videojuegos, y que son el reflejo de las penurias a que conduce la alienación humana ante un desarrollo tecnológico que se escapa a nuestro control y del cual el individuo es una víctima.

Sprawville es un recorrido por diferentes espacios suburbanos, estructurados a partir de unos conceptos de estratificación económica y social donde no queda espacio para la diferencia ni, por tanto, la libertad individual. Casas unifamiliares idénticas, aparcamientos multitudinarios donde la única diferencia entre los vehículos viene dada por sus distintos colores o unas características formales repetidas hasta la saciedad, configuran una cartografía urbana uniforme desprovista de cualquier elemento humano que la dote de vida. Son elementos que conforman un itinerario a través del sueño americano.

Las variaciones en el paisaje se valen de las técnicas utilizadas en la programación de videojuegos, y se reducen a elementos modulares vehículos, árboles, cubos de basuras, cuya reiteración construye un escenario habitado por sujetos ausentes: una presencia que sólo adivinamos a intuir a través de estos objetos de uso diario.

Carlos Ordás

Miguel Palma***Casa de Sonho*, 2003**

Escultura. 170 x 200 x 130 cm

Cortesía: Coleção Américo Marques, Lisboa

Miguel Palma centra especialmente su atención en diversos tipos y categorías de artefactos, mecanismos o equipamientos, que forman parte de la relación cotidiana que la sociedad moderna mantiene con la tecnología. Una relación compleja que expresa el estrecho vínculo forjado entre la mecánica y el hombre, una conexión que transita por lo orgánico, lo material, lo anímico, lo emocional, o lo puramente práctico. En este contexto, el hecho de que el automóvil se haya convertido en un elemento recurrente de su práctica artística no deja de ser sino una consecuencia lógica.

En la obra *Casa de sonho* [Casa de sueño] dicha conexión es interpretada desde un contexto que hace referencia a la idea de proyecto y proyección: proyecto utópico y proyección de sueños. La asimilación de casa y coche como dos exponentes del sueño del hombre moderno cruzan aquí con las dudas sobre la promesa de futuro que encierra la modernidad. Una reflexión no exenta de nostalgia acerca de lo inalcanzable que resultan los sueños y proyectos.

A.M.

Jesús Palomino***Six Cars*, 2004**

Madera, pintura y materiales diversos. 190 x 35 x 41 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Con motivo de su proyecto *Stop T.V. – Hollyworld*, Jesús Palomino construyó una gran maqueta que hacía referencia al paisaje urbano de la ciudad contemporánea en la que aparecían edificios, vehículos, luces o carteles. La pieza *Six Cars* está relacionada con dicho proyecto. En el texto de presentación que escribió en su momento el artista para referirse a *Stop T.V.* explicaba: "Habitualmente cuando se crea una maqueta se reduce la escala de un objeto para comprenderlo mejor. Supongo que lo que ahora presento aquí podría ser denominado 'Maqueta de nuestra cultura' (aunque dudo que nos ayude a comprender mejor la realidad infinitamente compleja de nuestra sociedad). Largas filas de coches, caricaturas de los ciudadanos que los conducen, circulan saliendo de la CIUDAD".

Six Cars reproduce a pequeña escala un amontonamiento de seis vehículos, una representación, como el propio artista señala, de la ciudad y de sus habitantes: aglomeraciones y largas filas de vehículos, habitantes encerrados en sus coches. La distancia que construye la obra gracias a su escala y a los materiales empleados (su sencillez y simplicidad contrasta con la complejidad y tamaño de los vehículos reales), induce a la contemplación reflexiva de una realidad cuya proximidad suele impedir una adecuada apreciación.

A.M.

Panamarenko

Model of Prova-car from '67, 1967

Objeto, madera, aluminio, espuma y mica. 13 x 40 x 28 cm

Cortesía: Deweer Gallery, Otegem

Polistes (black & white), 1990

Maqueta de los polistes. Hierro, goma de poliuretano, celofán, aluminio.

13 x 50,5 x 26 cm

Cortesía: Deweer Gallery, Otegem

Prova 'Zijzicht (Prova Sideview), 2005

Dibujo, lápiz y rotulador sobre papel. 21 x 29,8 cm

Cortesía: Deweer Gallery, Otegem

Stoom! Prova (Steam! Prova), 2005

Dibujo, lápiz y rotulador sobre papel. 21 x 29,8 cm

Cortesía: Deweer Gallery, Otegem

“Mis proyectos no son exactamente ideas o sueños. No es una cuestión de hacer un avión sino de producir algo que es un ideal. Es divertido incluso si no vuelo en él. Para mí, su éxito reside en la realización del sueño, y está extrañamente ligado al fracaso. Si uno es más científico, racional, uno pierde la naturaleza ideal de la forma, y el objeto se convierte simplemente en una demostración, una prueba. Podría decir ‘estáis locos por pensar que mis objetos no pueden funcionar porque están hechos por un naïf’. Ése no es el problema: es un milagro si el objeto funciona, pero sería más perfecto si no lo hiciera. El objetivo es entonces alcanzado en los límites estrictos del sueño”.

Así se expresa Panamarenko hablando de sus invenciones, prototipos e investigaciones. Como si se tratara de un Leonardo da Vinci reencarnado en plena era de desarrollo tecnológico, desafía con actitud visionaria los límites y los parámetros convencionales en que se mueven la racionalidad y la productividad en nuestra época. Sus propuestas son el sueño tecnológico enfrentado a su propia naturaleza, a su libre evolución y derecho al fracaso, más allá de los estudios de viabilidad o rendimiento que caracterizan a la industria. Parece recordarnos que el futuro siempre ha estado situado en la orilla del sueño y los ideales.

A.M.

June-Bum Park

I. Parking, 2002

Vídeo. 5' 27" Ed. 6/20

Cortesía: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

El vídeo *I. Parking* de June-Bum Park toma como punto de partida la actividad habitual que se desarrolla en un aparcamiento, y pone de relieve el carácter rutinario y autorregulado en que se mueven muchas de las situaciones ligadas al desarrollo del tráfico en la ciudad. El planteamiento visual del artista pone en juego diversos elementos que ayudan a resituar y potenciar el significado y las implicaciones de un acto tan aparentemente cotidiano como es el de aparcar en un lugar previsto para ello. La miniaturización de coches y peatones, el plano elevado de la cámara y la presencia de dos manos de tamaño real en el plano de la imagen que parecen guiar y regular la actividad nos aportan la posibilidad de tener una visión global y esquematizada de lo que allí ocurre. Esas

manos que "ordenan" el flujo de los diversos elementos remarcan y ponen de manifiesto la compleja interacción entre automóviles y peatones, un complejo juego que sabemos regulado por normas y pautas de comportamiento tanto explícitas como implícitas. Pero esta obra también señala, como contrapartida, en qué medida nuestro comportamiento y nuestro día a día en la ciudad está extraordinariamente marcado o controlado por condiciones y situaciones que nos vienen dadas.

A.M.

Martin Parr***Mexico. Painted Tyres*, 2006**

Fotografía Lambda C-type. 49 x 74,5 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

***Mexico. Toy Cars on Street Stall*, 2006**

Fotografía Lambda C-type. 49 x 74,5 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

A Martin Parr le gusta poner en evidencia las facetas más corrientes y banales de los modos de vida dominantes en la sociedad contemporánea, y especialmente todo aquello ligado a la sociedad de consumo y a los efectos de la masificación. Un cronista de lo excesivo, de los excesos de lo social, del consumo, del turismo, de la banalidad, de los procesos de globalización. En relación a este último aspecto, la globalización, se sitúan las obras seleccionadas aquí. Dos imágenes tomadas en México que registran la disolución de lo tradicional, la tensión entre costumbrismo y progreso, entre idiosincrasia y homogeneización. Vemos en ellas cómo la realidad del automóvil se adapta al sentir y a la necesidad de lo local, a las condiciones concretas de cada territorio, pero también podemos observar cómo ello incide a su vez sobre la perspectiva que cada país desarrolla sobre el coche. El comentario irónico de Martin Parr en torno a los efectos y las tensiones apuntadas anteriormente se construye bajo la forma de una contaminación visual: la que supone en nuestra sociedad la omnipresencia del automóvil.

A.M.

Tobias Rehberger***Tod Man Plaa*, 2004**

Coche. 120 x 380 x 165 cm

Cortesía: Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París, 04-693

La obra *Tod Man Plaa* pertenece a un proyecto iniciado en 1999 por Tobias Rehberger consistente en construir una serie de modelos de automóvil en un taller de Tailandia. Para el proceso de fabricación de los vehículos Rehberger enviaba al taller tan sólo unas cuantas instrucciones: unos bocetos y dibujos realizados de memoria por el propio artista o simplemente algunas informaciones por teléfono. Los modelos elegidos pertenecían a marcas bien conocidas: encargó la realización de un Porsche, un McLaren, un Mercedes, o un Alpine Renault, como es el caso de la pieza aquí incluida.

Aunque sorprende la fidelidad conseguida por los "artesanos" de Tailandia trabajando a partir de una somera información, entre el modelo

fabricado y el modelo real aparecen lógicas diferencias. Una distancia interpretativa que el artista asume como necesaria y fundamental dentro del proyecto. En tal sentido, y a propósito de otro proyecto en torno al automóvil, Rehberger afirmaba que pretendía “crear un coche que sea una escultura por sí misma”. Esta declaración es perfectamente aplicable también a esta obra. Surgen en este proceso de construcción puesto en marcha por el artista múltiples aspectos de interés: la reflexión sobre lo auténtico, el original y la copia; sobre la relación entre diseño, forma y utilidad; sobre la percepción de los objetos en función del contexto en que se presentan; sobre el modo en que lo cotidiano se relaciona con el arte; y, en especial, sobre el concepto de producción y de proceso de trabajo. Rehberger saca a la luz en esta obra las ideas implícitas contenidas en el concepto de producción y más específicamente en relación a la producción industrial. Al subvertir el proceso de producción, desarrollando técnicas y herramientas de fabricación alternativas, la conexión entre diseño y utilidad queda afectada, así como la relación que establecemos en el contexto de la sociedad de consumo entre autenticidad y mercado. *Tod Man Plaa* es a la vez un automóvil y una escultura, un producto de consumo y una obra de arte.

A.M.

Pedro Reyes

Bicitaxi: prototipo para un vehículo de pasajeros a propulsión humana, 2007

Aluminio, acero, fibra de vidrio, vinilo y partes mecánicas . 180 x 130 x 230 cm

Cortesía: Galería Heinrich Ehrhardt, Madrid

Bicitaxi es un ejercicio donde confluyen el diseño industrial y la escultura. La motivación de Pedro Reyes es su entorno inmediato: la Ciudad de México, donde del año 2000 al presente se duplicó el parque vehicular pasando de dos millones a cuatro millones de automóviles. Este número va en aumento y se estima que en el año 2010 se alcancen los seis millones de vehículos. Congestionamientos, manifestaciones, falta de estacionamiento y comercio ambulante agravan esta situación, haciendo que los ciudadanos tengan que invertir cada vez más tiempo en desplazarse. Las emisiones de dióxido de carbono afectan gravemente la calidad del aire del valle de México, deteriorando la salud y la calidad de vida de todos sus habitantes. Estos gases causan un incremento de temperatura en la ciudad y erosión con consecuencias no sólo locales, sino planetarias en el cambio climático.

Las intervenciones de Pedro Reyes con frecuencia surgen como una respuesta al contexto y sólo se completan con la participación de otros individuos. *Bicitaxi* es una muestra del *modus operandi*. Un sentido de urgencia que demanda incrementar el grado de agencia y responsabilidad de las prácticas artísticas. De producirse en serie, *Bicitaxi* ofrecería sus servicios en las zonas céntricas de la ciudad. Los beneficios serían múltiples, entre ellos crear una alternativa de auto-empleo.

Betsabeé Romero***Desde la Alhambra*, 2007**

6 medias llantas grabadas y hoja de oro. 63 x 17 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

***La muerte reciclada*, 2007**

4 tiras de neumático grabadas e incrustaciones de chicle de menta. 16 x 149 cm c/u

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

***Sin título*, 2007**

Llanta de coche grabada. 55 x 20 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

***Auto-Defensa*, 2008**

Coche de juguete. 19 x 9 x 7,5 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

***Auto-Gol*, 2008**

Coche de juguete. 13 x 14 x 10 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

***Suite con tele*, 2008**

Coche de juguete e impresión fotográfica. 27 x 11 x 15 cm y 28 x 40 cm

Cortesía: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

El automóvil y algunas de las partes que lo componen, en especial los neumáticos, son el material más frecuentemente empleado por la artista mexicana Betsabeé Romero para la realización de sus obras. Además de la especial posición que ocupa el coche en la sociedad mexicana, su trabajo hace referencia a los elementos contradictorios o sensibles que aparecen ligados a la cultura del automóvil. A través de pequeñas maquetas de coches, fotografías o neumáticos cuya superficie trabaja iconográficamente con motivos simbólicos, Betsabeé desarrolla un diálogo crítico a través del cual pone en relación y confronta elementos como lo local y lo global, la tecnología y la fantasía, la industria y el misticismo, la producción en masa y lo artesanal, la realidad y el sueño. Lo que muestra la artista no es sólo la otra cara del automóvil sino las múltiples vidas que este símbolo de lo tecnológico y lo industrial encarna en la realidad y los sueños de la población.

La propia artista define con exactitud la naturaleza de su obra en una entrevista: "El uso del automóvil en mi obra parte de una reflexión acerca de las contradicciones de la sociedad de consumo en países como el mío y, en especial, el automóvil, que es un objeto típico de la producción en serie, de la industrialización, alta tecnología, corporaciones globalizadoras y fuertemente vinculado al *american way of life*, ha sido muy claro en la elaboración de un discurso acorde del 'otro lado del carro'".

Y en relación a su trabajo con los neumáticos, aclara: "Cuando dejan de ser útiles, son un desecho indeseable, cuando no tienen dibujo y todo se ha borrado es cuando me interesa volver a dibujar y grabar en ellos la memoria arquitectónica y cultural que han dejado en el camino. Son también el prototipo de la velocidad y la potencia y en mi trabajo, por el contrario, son símbolo arqueológico de la memoria. En lugar de buscar la velocidad, se crean lenta y artesanalmente, con las manos."

A.M.

Samuel Rousseau

***Vortex*, 2008**

2 pilas de 3 neumáticos de 4 X 4, vídeo. 103 x 53 cm

Cortesía: Galerie Polaris, París

En *Vortex* tres neumáticos apilados sirven de soporte a un vídeo que muestra un conjunto de automóviles sorprendidos dentro de un tomado en un inacabable movimiento en forma de remolino. La imagen de una multitud de coches dando vueltas de manera interminable en torno a un círculo traduce perfectamente algunas de las sensaciones que podemos desarrollar ante el flujo incesante del tráfico en algunas zonas o carreteras. Samuel Rousseau acostumbra a jugar con los sentidos del espectador para construir sensaciones nuevas ante situaciones conocidas. Éste es el caso de *Vortex*: la traducción poética y sensorial de una realidad cotidiana e inagotable como es el tráfico. La reducción de escala de los coches hasta el tamaño de un juguete, el humor implícito en la sensación de que más que dentro de un tomado los automóviles se encuentren en un desagüe y la ilusión óptica del movimiento giratorio, permiten dar la vuelta a la realidad ordinaria transportándola hacia el terreno de la ironía y la ilusión. Aquí, una realidad tan cotidiana como es el tráfico y su naturaleza puede ser contemplada simultáneamente como algo absurdo, poético, hipnotizante o excesivo.

A.M.

Bruno Rousseaud

***Characters #4*, 2004**

Parabrisas, recubrimiento de plata, pegatinas. 65 x 130 x 12 cm

Cortesía: el artista

***Characters #8*, 2004**

Parabrisas, recubrimiento de plata, pegatinas. 62 x 135 x 15 cm

Cortesía: el artista

***Characters #11*, 2004**

Parabrisas, recubrimiento de plata, pegatinas. 75 x 142 x 15 cm

Cortesía: el artista

***Dix heures dix*, 2004**

Volante, piel, clavos, espejo, pegatina. 41 x 41 x 15 cm

Cortesía: el artista

***I am a Beast*, 2005**

Retrovisores, grabado. 5 x 20 x 10 cm

Cortesía: el artista

***I am a King*, 2005**

Retrovisores, grabado. 5 x 20 x 10 cm

Cortesía: el artista

***I am the Top*, 2005**

Retrovisores, grabado. 5 x 20 x 10 cm

Cortesía: el artista

Bruno Rousseaud ha convertido el automóvil y la conducta o personalidad de algunos de sus propietarios y conductores en la materia de buena parte de su trabajo. La conexión entre hombre y máquina en relación al automóvil trasciende en muchos casos la mera relación de uso, para desplegarse como un conjunto de interacciones entre la naturaleza del

coche, la conducta de su propietario y la forma de conducción. Este juego de transferencia de personalidades es especialmente visible en las conductas agresivas, de fuerza o de dominación que en ocasiones se desarrollan frente al volante. La exploración de Rousseaud en torno a la cultura del automóvil se dirige así especialmente hacia un territorio psicológico en el que se manifiestan los comportamientos sociales, las relaciones o el carácter. La tecnología siempre ha facilitado la aparición o el desarrollo de sensaciones y actitudes de poder y dominación. Hacia ese lugar de confluencia entre lo tecnológico y lo pulsional, donde hacen su aparición las psicopatologías ligadas al automóvil, se dirige la propuesta de Bruno Rousseaud.

A.M.

Michael Samuels

***Bad Moon*, 2003**

Técnica mixta: mesa con componentes electrónicos. 75 x 50 x 40 cm

Cortesía: Colección privada, Reino Unido

Agradecimientos: Rokeby, Londres

En su primera producción, Michael Samuels reflexiona sobre la existencia urbana y nuestra relación con el entorno construido mediante unos paisajes de escenas juguetonamente colocados sobre muebles domésticos. Pero los entornos urbanos de esas maquetas de mundos desplegados sobre mesitas de café sugieren algo más oscuro: unos entornos despoblados en los que, a pesar de estar implicado, el ser humano no está nunca físicamente presente. En *Bad Moon* vemos un parking en miniatura, con un único automóvil, iluminado por focos y construido sobre una mesa de madera. Al acercarse a la miniatura, el espectador descubre señales que alertan de un riesgo inminente: unas luces de peligro que comienzan a parpadear y unos carteles de la policía con la efigie de personas desaparecidas. Así, se consigue un inquietante contraste entre la sencillez de unos sencillos objetos domésticos y la sensación de algo peligroso y decididamente perturbador.

En esta obra, se evoca un territorio utópico deformado en el que el uso de la escala, la narrativa y los materiales encontrados sirve para contrastar y cuestionar vívidamente la naturaleza de esos escenarios que Samuels sitúa parasitariamente sobre objetos domésticos descartados y de segunda mano.

Corinna Schnitt

***Next Time*, 2003**

Vídeo DVD. 5'. Ed. 1/5 + 1 P.A.

Cortesía: Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León

Next Time es un vídeo que muestra una imagen casi impresionista de dos niños recostados sobre el césped. Mantienen una conversación cariñosa en medio de ese paraíso donde los pájaros cantan. En un juego infantil, Schnitt examina las representaciones sociales del amor, el romanticismo y el idealismo, así como temas específicos de género. Lentamente, la

cámara empieza a alejarse para mostrar un jardín delicadamente cuidado. Poco a poco, el plano se abre y el romántico parque se ve rodeado por una autopista. El sonido alegre de los pájaros desaparece para mezclarse con el ruido urbano. La situación idílica vivida en este refugio deja de tener su encanto, y hace preocuparse al espectador por la escasez de zonas verdes en el rápido crecimiento urbano de las ciudades y por el futuro de los niños, cada vez más atrapados en estas urbes de hormigón. Como en los trabajos anteriores de Schnitt, el mundo interior nos transporta al exterior (o viceversa), situándose en el límite entre lo público y lo privado. Deja que el público observe las particularidades de lo cotidiano, convirtiéndoles en *voyeurs*, para luego ofrecer el contraste entre lo ideal y lo real.

Kristine Guzmán

Franck Scurti

***Dirty Car*, 1997**

Vídeo. DVD. 5'

Cortesía: el artista

***Brasão Dos Lustres - Estacione*, 2002**

Póster. 81 x 61 cm. Ed. de 100

Cortesía: el artista

En el vídeo *Dirty Car* asistimos a una escena de extraña intimidad: vemos entrar un coche en el plano de la imagen, se para, un hombre desciende del vehículo y comienza a andar a su alrededor para poco después empezar a lamer la carrocería. A continuación, el personaje se vuelve hacia la cámara y dirige su mirada al espectador. Franck Scurti, que ha reflexionado en profundidad sobre la posición del objeto en la sociedad contemporánea y sobre el sistema de signos que nos rodea, desarrolla en esta pieza un acercamiento al objeto, en este caso un automóvil, como indicador de la naturaleza humana. El hecho de que el coche sea un Sunbeam de los años 60 es revelador, ya que se trata del tipo de coche utilizado en alguna de las primeras películas de James Bond y por el Súper Agente 86. El papel seductor que ocupa este vehículo en el imaginario colectivo está íntimamente conectado con la acción que vemos en el vídeo: cortejo, seducción, erotismo. La mirada directa del personaje hacia la cámara convierte la escena en un acto de *voyeurismo* que implica directamente al espectador, acentuando el carácter fetichista de las imágenes. La significación del automóvil como fetiche sitúa la propuesta en un contexto de reflexión en torno a la seducción de los objetos en la sociedad de consumo: un acto metafórico de intimidad entre objeto y consumidor, un ejercicio de atracción y seducción.

La otra pieza presente en la exposición, *Brasão Dos Lustres – Estacione*, se acerca también a la naturaleza del consumo y de nuestra relación con el automóvil. Las imágenes tomadas en una tienda de iluminación en São Paulo en la que es posible entrar con el coche y aparcar dentro del comercio junto a los objetos en venta, señalan con crítica distancia la estricta articulación de la sociedad en torno al automóvil y la dependencia que hemos llegado a desarrollar hacia el uso del coche.

A.M.

Jim Shaw***A striped stain painting that zig zagged from the ceiling of Praz-Delavallade widening to attach into a 60 car grille on the floor...***, 1999

Acrílico sobre lona y ca landria de Ford Mercury 66. 66 x 600 x 200 cm

Cortesía: Collection Frac Aquitaine, Burdeos

La cultura material, el arte pop y la contracultura se dan la mano en esta obra de Jim Shaw. Un automóvil que aparece formado por la síntesis de dos simples elementos: la materialidad del frontal de un coche (que no deja de ser uno de los motivos más utilizados por el arte pop) y el vuelo onírico de una tela pintada. Un cruce de materia y sueño en el que el automóvil se mueve entre realidad e imaginación, cultura comercial y cultura alternativa. Si el automóvil se ha ido conformando a lo largo de la segunda mitad del siglo XX como un producto destacado de la cultura de masas y un referente cultural colectivo, la respuesta de Jim Shaw es depositar sobre él un juego cruzado de referentes estéticos y culturales capaz de desvelar y despertar nuestra capacidad de apropiación individual. Esta obra forma parte del conjunto *Dream Objects* [Objetos de sueño] y de *Dream Drawings* [Dibujos de sueño]. Los dibujos hacen un inventario exhaustivo del trabajo nocturno de la imaginación del artista: los personajes, objetos y escenas soñados están transcritos minuciosamente a lápiz sobre papel, sabiamente compuestos en la página y acompañados por textos. De estos dibujos proceden los objetos, como en esta instalación, que asocia una tela impregnada de color (evocando una obra del movimiento artístico americano Color Field) a la parrilla del radiador de un Ford Mercury. El artista mezcla aquí la tradición de la pintura americana de la década de 1960 con el sueño americano.

A.M.

Roman Signer***Wagen***, 1998

Instalación con movimiento: ventiladores, madera y ruedas. 120x10 x60 cm

Cortesía: Frac Bourgogne

La reducción del objeto a su esencia más elemental, a los componentes básicos que definen su naturaleza y lo configuran, está en la base de la obra de Roman Signer, *Wagen*. Aborda la idea básica de vehículo: cuatro ruedas y un elemento productor de algún tipo de energía que facilite su movimiento. Los ingredientes habituales de la propuesta de Signer aparecen en la pieza: objeto, movimiento y energía. Con total economía de medios nos enfrenta a los conceptos que desplegamos para estructurar nuestra relación con los objetos, en este caso concreto con el automóvil y también con la propia idea de la automoción: forma, diseño, utilidad, función, control, velocidad. El espectador se ve interrogado sobre la auténtica naturaleza del vehículo que tiene delante: ¿es realmente un vehículo?, ¿es conducible?, ¿para qué sirve? Los mecanismos implícitos en nuestra relación con los bienes que nos rodean afloran. La ambigüedad del ventilador cumple un papel primordial en nuestra respuesta ante el prototipo: es fuente de energía pero, ¿es también el volante?

A.M.

Dirk Skreber***It Rocks Us So Hard Ho Ho Ho 1.0*, 2001**

Óleo sobre lienzo. 160 x 280 cm

Cortesía: Gallery Luis Campaña, Berlín

***Sin título*, 2007**

Maqueta de metal y plástico sobre peana

Maqueta: 16 x 11 x 10 cm; Peana: 124 x 29 x 29 cm

Cortesía: Gallery Luis Campaña, Berlín

Después del acercamiento desarrollado por Warhol hacia el universo de los desastres, su iconicidad, sus posibilidades de representación y su conexión con la imagen mediática, probablemente sea Dirk Skreber uno de los artistas que mejor ha sabido dar un nuevo impulso a esta temática encontrando nuevas vías de representación y tratamiento pictórico. Trabaja a partir de imágenes extraídas de periódicos o de Internet, una fuente que le permite confrontarnos con referencias visuales que forman parte de nuestra cotidianeidad. Inundaciones, explosiones, accidentes de coches... Dirk Skreber declaraba que una de las cosas que le interesan de las catástrofes es su carácter puramente físico que conlleva una liberación de energía que puede desplegarse en cualquier dirección. Pero parte de esa energía no es sólo física, alude también a la exploración de zonas ocultas de nuestra imaginación que tienen que ver con la apariencia de las cosas, con la atracción estética del horror y el desastre, con el malestar del mundo, con la percepción de los objetos. Sus accidentes de coches no despliegan ninguna estrategia narrativa, nos sitúan en una cierta suspensión temporal, exactamente en el momento inmediato que sigue al accidente. Es la calma y la quietud opuesta a la fuerza liberada por el impacto, un impacto cuya densidad descriptiva arrastra aún la huella de la velocidad. La monumentalidad de su pintura permite que la trabajada superficie del cuadro, la materia pictórica, entre en tensión con el carácter turbulento de lo que se describe, la materialidad inerte del accidente.

A.M.

Amy Stein***Stranded*, 2005**

13 fotografías. 12 de 40 x 50 cm; 1 de 60 x 50 cm.

Cortesía: la artista y Robert Koch Gallery, San Francisco

La funesta reacción del gobierno estadounidense ante las inundaciones de Nueva Orleans en 2005 convirtió al pueblo norteamericano en testigo de toda una serie de devastadores fallos del sistema tradicional de ayudas gubernamentales. La serie *Stranded* nace como una reflexión sobre el desaliento sufrido por la psique norteamericana consecuencia de una quiebra de confianza que dejó al país paralizado dentro del tenso territorio que existe entre la angustia y la solución. Las imágenes de la serie beben de la tradición de la *road photography* de Robert Frank, Stephen Shore y Joel Sternfeld. Pero mientras éstas buscan atrapar la experiencia americana a través del "viaje", mis fotografías aspiran a contar la historia de nuestro tiempo mediante la interrupción del viaje.

Para realizar la serie recorrí Estados Unidos durante semanas, fotografiando a viajeros que habían quedado "tirados" en la carretera. Los

protagonistas de mis fotografías surgen del azar y todos los encuentros poseen la tensión derivada de las circunstancias poco comunes de nuestra interacción y del peligro consustancial al mundo de la carretera.

Amy Stein

Thomas Struth

El Capitan, Yosemite National Park, 1999

Cibacromo. 176 x 223 cm

Cortesía: Colección particular, Galería Javier López, Madrid

Cuando Thomas Struth decide tomar una fotografía de *El Capitan*, una gran montaña rocosa de granito de casi mil metros de altura ubicada en el Parque Nacional de Yosemite en California, es consciente de que se trata de una conocida y visitada referencia icónica tanto dentro como fuera de Estados Unidos. No sólo por ser un destino turístico, sino también por haber sido reiteradamente fotografiada, en ocasiones por algunos maestros de la fotografía. Thomas Struth ha mostrado un claro interés por el sentido del tiempo y por los estratos generacionales depositados tanto en edificios o tramas urbanas, como en familias o paisajes. Éste es el caso de *El Capitan*, una toma que Struth realiza desde la carretera, el lugar que como vemos en la fotografía eligen muchos visitantes para contemplar la montaña. Esta imagen dialoga evidentemente con las múltiples fotografías preexistentes sobre el mismo motivo, y muestra una voluntad por evidenciar cómo se va transformando el paisaje y paralelamente nuestra perspectiva sobre los lugares y los iconos. Una de las claves de esa transformación, y especialmente en relación al turismo y los paisajes naturales, es la movilidad y la accesibilidad gracias al automóvil y las carreteras, uno de los factores de cambio más activos. La mirada sobre el paisaje no puede prescindir de la reflexión sobre la relación entre memoria y transformación, entre naturaleza y progreso. Struth nos muestra en *El Capitan* cómo se estructura y sedimenta dicha relación.

A.M.

Xavier Veilhan

Le Véhicule, 1995

Coche/DVD. Dimensiones variables

Cortesía: Frac Aquitania, Burdeos

Un chasis formado por tubos y sostenido por cuatro ruedas de bicicleta, en cuyo centro se encuentra situado un simple y pequeño motor a reacción. Ésta es la estructura esencial de una obra en la que Xavier Veilhan procede a reconstruir un modelo motorizado de vehículo reducido prácticamente a la escala de una maqueta de modelismo. Un vehículo con posibilidad de funcionamiento real, pero sin mayor utilidad que su propia puesta en marcha, y que en su simplicidad podría configurarse como la reducción esquemática de un automóvil. Un prototipo genérico sin más cualidad que su propia naturaleza elemental. En el contexto de un acercamiento a la cultura del automóvil este prototipo de vehículo conduce hacia una reflexión sobre el objeto y su esencia; su "primitivismo" contrasta y choca con la atmósfera de sofisticación que vivimos en torno a la producción industrial y el consumo. Aislado el

objeto y sometiéndolo a un proceso de reducción genérica, Veilhan desubica el vehículo y lo aleja de los parámetros habituales en que encajamos y reconocemos un producto de esta naturaleza. Una obra que simboliza, de un modo inquietante y paradójico, toda una época determinada y caracterizada por nuestra relación con los vehículos, el motor y la velocidad.

A.M.

Kelley Walker

***He tried to become so familiar with his equipment that using it became as automatic as driving a car*, 2001**

Imagen escaneada, impresión digital sobre papel de acuarela perdurable.

42 x 69,2 cm

Copia de exhibición: KW-14

Cortesía: el artista y Paula Cooper Gallery, Nueva York

***laughing, we joked that under the paving stones there was gold*, 2001**

Imagen escaneada, impresión digital sobre papel de acuarela perdurable.

42,1 x 69,5 cm

Copia de exhibición: KW-15

Cortesía: el artista y Paula Cooper Gallery, Nueva York

Kelley Walker subvierte los conceptos de autoría, autenticidad y singularidad reapropiándose de imágenes y soportes de comunicación (revistas, prensa, carteles publicitarios o de propaganda) cuya circulación y uso suelen ser de naturaleza pública. Actúa directamente sobre ellos, preferentemente mediante alteraciones digitales, con el objetivo de modificar tanto los formatos como los mensajes que contienen. Una intervención no sólo sobre los contenidos sino también sobre el contexto global de representación que suponen los medios de masas con el fin de incidir sobre cuestiones como la banalización, la pasividad, la provocación, la propaganda o el mercado.

Las dos obras aquí seleccionadas son sendos materiales de propaganda manipulados e intervenidos con el fin de desestabilizar sus mensajes y situarlos en otro contexto. La referencia específica al capitalismo es convertida en una referencia aún más directa y global que afecta al cuerpo social en su conjunto bajo el paradigma del colapso. La mancha de color que parece extenderse resulta un signo ambiguo que en su indeterminación representa todos los síntomas de una enfermedad o un mal generalizado. La imagen de carreteras y autopistas destruidas o de enormes atascos se encuentra entre las representaciones "idealizadas" del temido colapso general autoprovocado con el que negociamos intermitentemente.

A.M.

Koen Wastijn

***Jaguar, a Product Placement*, 2002**

Vídeo. DVD. 10' 38"

Cortesía: el artista

***Traffic of Traffic*, 2008**

Escultura de neones. 140 x 195 x 30

Cortesía: el artista (con el apoyo de VGC)

Jaguar, a Product Placement es la segunda entrega de un proyecto titulado *Jaguar* (la primera parte consiste en el esqueleto cromado de un jaguar montado en la posición de salto del logotipo del célebre automóvil de lujo). Concebido como *work in progress* u obra abierta, *Jaguar, a Product Placement* se compone de fragmentos de diversas películas de ficción. Desde el instante mismo en el que la mujer rubia entra en el jaguar, nuestra impresión es que el coche se apodera por completo de la acción humana haciendo aflorar los aspectos más oscuros y dramáticos de la psicología humana (demencia, violencia, drogas, prostitución...). Un coche de lujo poseído por un tipo de clase social "ejemplar" que se "gangsteriza" a toda velocidad para seguir las más oscuras actividades de esa clase.

Traffic of Traffic es la primera de una futura serie basada en nudos de autopistas de diversas ciudades. La obra lanza una rápida ojeada a un mundo inmerso en un proceso frenético de cambio en el que las poderosas tecnologías y las nuevas formas de ver el mundo han alterado drásticamente nuestra percepción. *Traffic of Traffic* ejemplifica el recorrido –en forma de cruz– por este paisaje contemporáneo, enfatizando el movimiento y sus impasses y poniendo de relieve al hacerlo algunas de las paradojas inherentes al mito del movimiento acelerado y la libertad.

Traffic of Traffic parte de una imagen de Google Earth de un nudo de tráfico de Bruselas, con unos tubos industriales de argón sustituyendo el tráfico fluido (o mejor dicho: "no fluido" o atascado) por un suave y continuo transporte lumínico, que convierte el movimiento y su destino en una línea de energía. Con toda claridad, la escultura hace ficción, o más bien "fantasea", sobre un mundo en el que el transporte del cuerpo (mediante el automóvil) ha dejado de ser necesario. El cuerpo tiene ahora la posibilidad de volver a sedentarizarse, mientras que las ideas y los datos pueden convertirse en elementos nómadas y viajar a toda velocidad por la autopista de Internet. *Traffic of Traffic* rinde un tributo irónico a la escultura que considero la más hermosa de toda Bélgica (un país que es, en sí mismo, una encrucijada geográfica): la autopista iluminada.

Koen Wastijn

Rhonda Wepler & Trevor Mahovsky

Photograph of 1989 Ford Escort 2, 2007

C-print. 150 x 200 cm c/u

Cortesía: Pari Nadimi Gallery, Toronto

Photograph of 1989 Ford Escort 3, 2007

C-print. 150 x 200 cm c/u

Cortesía: Pari Nadimi Gallery, Toronto

El conjunto del trabajo de Rhonda Wepler y Trevor Mahovsky se articula como un comentario crítico sobre los objetos cotidianos y los fundamentos de la cultura material. La indicialidad y el mimetismo del proceso de elaboración de estas esculturas así como el propio proceso de descomposición de la figura, inherente a las mismas, nos remiten a algunas de las claves de la producción industrial: la producción en serie, la degradación y la descomposición, o la progresiva pérdida de vigencia de los productos. Por otra parte, la tensión derivada del contraste entre el referente material que es el automóvil, articulado sobre elementos como

la resistencia y la potencia, y la fragilidad del material utilizado para reproducirlo (el aluminio), apunta hacia elementos como el propio accidente automovilístico o la fragilidad de fondo de nuestra cultura material.

A.M.

Photograph of 1989 Ford Escort 2 y Photograph of 1989 Ford Escort 3 son las imágenes de dos esculturas expuestas en 2004 en la Vancouver's Or Gallery. Para crear las esculturas representadas en las fotografías se realizó un "vaciado" de plata siguiendo un proceso directo, pero no por ello menos laborioso, a base de papel de aluminio.

Los artistas trabajaron pegando entre sí hojas de papel de aluminio adquirido en una tienda de alimentación. Después, transportaron las grandes hojas pegadas a un callejón en donde habían aparcado el coche, y las aplicaron sistemáticamente, en cinco secciones, sobre el automóvil, moldeándolo con todo cuidado para dejar grabada su forma en el papel de plata, que luego llevaron de vuelta a la galería para colocarlo sobre unos armazones provisionales, pegando las cinco secciones de láminas entre sí hasta realizar un vaciado completo del automóvil. El proceso se repitió en la creación del segundo molde. Una vez pegadas todas las hojas, se retiró el armazón. Las esculturas resultantes están totalmente huecas y tienen el espesor de una única hoja de papel de aluminio por lo que, en el curso de la exposición, que duró un mes, acabaron desplomándose. Estas obras son las primeras de una serie de vaciados semejantes realizados en varias ciudades y con todo tipo de vehículos: Sedans de lujo, camionetas, un Hummer y un Buick Roadmaster de 1954. Estas fotografías de gran formato se concibieron como obra de arte en sí misma, una especie de comentario sobre la orientación fotográfica de las esculturas originales.

Pamela Wilson-Ryckman

***Untitled 1-09*, 2009**

Acuarela sobre papel. 53 x 76 cm

Cortesía: la artista y Galería Fúcares, Madrid

***Untitled 2-09*, 2009**

Acuarela sobre papel. 53 x 76 cm

Cortesía: la artista y Galería Fúcares, Madrid

El coche bomba es una realidad asentada en la sociedad actual. Desde su aparición en la década de 1920 no ha cesado de incrementar su presencia y de perfeccionarse al abrigo de las fisuras creadas por los conflictos étnicos y religiosos reactivados por la mundialización. Este símbolo de un "Apocalipsis motorizado", como lo ha definido Mike Davis, es reinterpretado por Pamela Wilson-Ryckman en el seno de un proceso de actualización de la pintura histórica.

A.M.

Los eventos actuales, la violencia, la pintura histórica y, en un nivel más subjetivo, el mero acto de mirar, son temas que se entretajan en mi obra más reciente. De manera individual, cada uno de estos temas emerge, se retrae y se alinea como centro de interés en cada una de las piezas. Ellos son expresados en un lenguaje que a su vez está influenciado por la

pintura modernista abstracta y la sensibilidad estética que es más propia de la antigua pintura china y japonesa. Me interesa sobremanera la dialéctica que se genera al usar un medio frágil, delicado y expresivo, en conjunto con imágenes agresivas y violentas de gran intensidad. De ser exitoso, el resultado final es una visión reflexiva del caos y de la inmediata quietud que siguen a un evento de corte turbulento y catastrófico. Mi afán es imponer una tensión emocional y visual tal que pueda subsistir entre la naturaleza explosiva de la imagen y una calma o quietud compensatoria. Las imágenes que componen esta exhibición se centran en el fenómeno de los automóviles bombas. Mi intención no es la conmemoración ni el memorial, sino explorar las posibilidades que aún quedan para la pintura histórica en una cultura de medios de imágenes pasajeras y efímeras.

Pamela Wilson-Ryckman

Erwin Wurm

***I love my time, I don't like my time*, 2003**

Vídeo. 8' 40"

***UFO*, 2006**

Coche y técnica mixta. 80 x 275 x 550 cm

Dentro de su constante indagación en torno a los límites de lo escultórico, la dimensión de la *performance* o la naturaleza de los objetos, Erwin Wurm ha prestado atención en diferentes momentos al automóvil. Una de sus piezas más conocidas y difundidas es *Fat Car*, un coche deportivo engordado y dotado de órganos humanos. La transformación que ha realizado en el automóvil discurre en paralelo a un proceso de "humanización" del objeto, una combinación hombre-máquina. La obra entra dentro de su estrategia general de liberar al objeto cotidiano de sus referencias estandarizadas para llevarlo hacia una esfera en la que aunque sigamos reconociéndolo como tal aparezca con una naturaleza nueva y extraña. Dicha naturaleza es la que remite críticamente a los tópicos y valores de nuestra sociedad, entre ellos los aludidos en este objeto hombre-máquina: el consumo, el gasto excesivo o la comodidad. En el vídeo que se presenta, *I love my time, I don't like my time*, *Fat Car* despliega un monólogo que alude y remite a un estado de ansiedad y confusión, pero también a una sensación de absurdo e irracionalidad que tienen mucho que ver con el estado de ánimo de nuestra sociedad.

En contraste con *Fat Car*, símbolo de nuestras debilidades, se presenta otro de los modelos de coche desarrollados por Erwin Wurm, *UFO*, un prototipo de automóvil caracterizado por su aire futurista. Sus líneas y sus pulidas superficies, su ligereza asociada a la sensación de que levita sobre el suelo, hacen de *UFO* el símbolo de lo tecnológico, del diseño, una plasmación de los sueños que presiden la visión del futuro y del progreso. Una alusión, en sentido contrario pero complementario al anterior, a un determinado tipo de ideales, tópicos o valores que determinan hoy el estilo y la forma de los futuros bienes de consumo.

A.M.

NOTA.- Los textos de "Artistas y Obras" que aparecen sin firmar han sido facilitados por los artistas o sus galerías.



Soissons #5 (2006) Eric Aupol
Fotografía. Cortesía: Galerie Polaris, París



Pull (2006). Michele Bazzana
Instalación. Cortesía: Fabio Paris Art Gallery, Brescia



No Clergymen Attended(1996). Rut Blees Luxemburg
Fotografía en aluminio. Cortesía: la artista y Union Gallery, Londres



***Pas ce soir* (2007) Etienne Bossut**
Instalación. Cortesía : Ga lerie Chez Valentin, París



***Vector Portraits* (2004). Andrew Bush**
Fotografía. Cortesía : el artista



***Melting Point, Toyota #9* (2007). Stéphane Couturier**
Fotografía. Cortesía : Ga lerie Polaris, París



***Carros* (2004). Félix Curto**

Fotografía. Cortesía: Galería La Caja Negra, Madrid



***Un viaje* (2007). Juan Fernández**

20 tablas enteladas. Cortesía: Galería Guillermina Caicoya, Oviedo; Galería Altamira, Gijón; Colecciones particulares



***383 Mopar Special Police (Dodge)* (1999). Sylvie Fleury**

Escultura. Cortesía: Galerie Art & Public, Ginebra



Ataskoa aérea (2005). **Maidier López**

Fotografía. Cortesía: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid



You are driving a Subaru (1997). **Julian Opie**

Instalación. Cortesía: Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París, 01-032



Vortex (2008). **Samuel Rousseau**

Instalación. Cortesía: Galerie Polaris, París



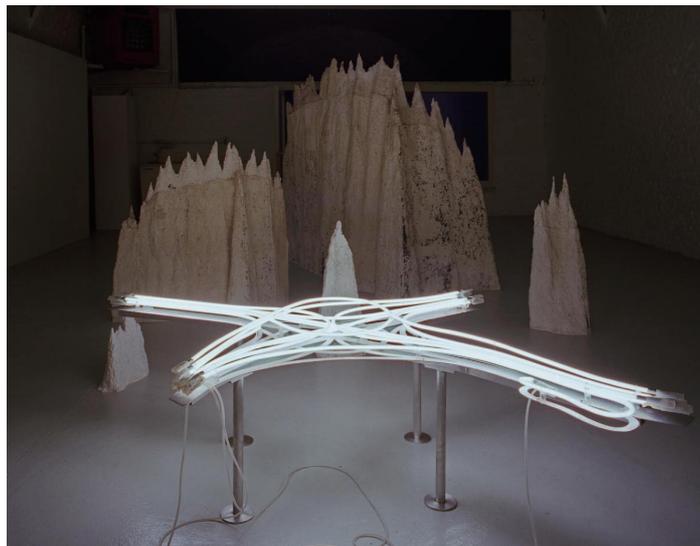
***Bad Moon* (2003). Michael Samuels**

Técnica mixta: mesa con componentes electrónicos. Cortesía: Colección privada, Reino Unido



***Stranded* (2005). Amy Stein**

Fotografía. Cortesía: la artista y Robert Koch Gallery, San Francisco



***Traffic of traffic* (2005). Koen Wajijn**

Escultura de neones. Cortesía: el artista (con el apoyo de VGC)



Photograph of 1989 Ford Escort 2 (2007), Rhonda Weppel & Trevor Mahovsky

Fotografía. Cortesía: Pari Nadimi Gallery, Toronto



Untitled 1-09 (2009). Pamela Wilson-Ryckman

Acuarela sobre papel. Cortesía: la artista y Galería Fúcares, Madrid



UFO (2006), Erwin Wurm

Escultura

Roy Arden. Nace en Canadá en 1957. Vive y trabaja en Vancouver. Exposiciones recientes: Monte Clark Gallery, Toronto / Vancouver; Vancouver Art Gallery; Ikon Gallery, Birmingham; Galerie Tanit, Munich.

Eric Aupol. Nace en Francia en 1969. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Maison Europeenne de la Photographie, París; Maison du geste et de l'image, París; Le CAP/Centre regional de la photographie, Cherburgo; Espace d'art contempora in Andre Malraux, Colmar.

Yael Bartana. Nace en Israel en 1970. Vive y trabaja en Tel Aviv y Amsterdam. Exposiciones recientes: P.S.1 Contemporary Art Center, Nueva York; Fondazione March, Padua; The Power Plant, Toronto; Kunsthalle Fridericianum, Kassel.

Manolo Bautista. Nace en España en 1974. Vive y trabaja en Sevilla. Exposiciones recientes: BIACS3, Sevilla; Galería Rafael Ortiz, Sevilla; Salas Capitulares, Córdoba; Galería Siboney, Santander; Galería Pedro Oliveira, Oporto.

Michele Bazzana. Nace en Italia en 1979. Vive y trabaja en Codroipo. Exposiciones recientes: Galleria Comunale d'Arte Contemporanea di Monfalcone; SpazioA contemporanearte, Pistoia; Fabio París Art Gallery, Brescia; Spazio FVG, Villa Manin-Centro d'Arte Contemporanea, Passariano.

Hans Op de Beeck. Nace en Bélgica en 1969. Vive y trabaja en Bruselas. Exposiciones recientes: Rogaland Museum of Fine Arts, Stavanger; Centraal Museum, Utrecht; MuHKA, Amberes; Fondazione Bevilacqua La Masa, Venecia.

Valerie Belin. Nace en Francia en 1964. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Musee de l'Elysee, Lausanne; Musee d'Orsay, Paris; Maison Europeenne de la Photographie, París; Huis Marseille, Amsterdam.

Rut Blees Luxemburg. Nace en Alemania en 1967. Vive y trabaja en Londres. Exposiciones recientes: Union Gallery, Londres; Galerie Dominique Fiat, Paris; Galería de ls Àngels, Barcelona; Tate Liverpool.

Étienne Bossut. Nace en Francia en 1946. Vive y trabaja en Dole. Exposiciones recientes: Musee Rodin, Paris; Chateau des Adhemar, Montelimar; Chapelle du Geneteil, Chateau-Gontier.

Frank Breuer. Nace en Alemania en 1963. Vive y trabaja en Colonia. Exposiciones recientes: Saint Louis Art Museum; Gallery Luisotti, Santa Monica; Faulconer Gallery at Grinnell College; Goethe- Gallery, Goethe-Institut Hong Kong.

Michel de Broin. Nace en Canadá en 1970. Vive y trabaja entre Montreal

y Berlín. Exposiciones recientes: Musée d'art contemporain du Val-de-Marne, Vitry-sur-Seine; The National Gallery of Canada, Ottawa; Musée Nationale des Beaux-Arts du Québec; PSWAR, Ámsterdam; Kuenstlerhaus Bethanien, Berlín.

Alain Bublex. Nace en Francia en 1961. Vive y trabaja en Lyon. Exposiciones recientes: Musée d'art moderne et contemporain, Ginebra; The Art Museum of the University, Houston; Massachusetts Museum of Contemporary Art.

Edward Burtynsky. Nace en Canadá en 1955. Vive y trabaja en Toronto. Exposiciones recientes: Corcoran Gallery of Art, Washington; Australian Centre for Photography, Melbourne; Koldo Mitxelena Kulturunea, San Sebastián; Gemeentemuseum Helmond.

Andrew Bush. Nace en EE UU en 1956. Vive y trabaja en Los Ángeles. Exposiciones recientes: Angles Gallery, Los Ángeles; Society for Contemporary Photography, Kansas City; Julie Saul Gallery, Nueva York.

Hervé Coqueret. Nace en Francia en 1972. Vive y trabaja en Toulouse. Exposiciones recientes: Espace d'art contemporain, Toulouse; Heidigalene, Nantes; Arko et MCNN, Nervers.

Stéphane Couturier. Nace en Francia en 1957. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Forum für Fotografie Köln; Sungkok Art Museum, Seúl; Centre d'art contemporain de Pontmain; Les Filles du Calvaire, París.

Félix Curto. Nace en España en 1967. Vive y trabaja en Ciudad de México. Exposiciones recientes: La Fábrica Galería, Madrid; Galería OMR, Ciudad de México; Palacio de Abrantes, Universidad de Salamanca.

Stephen Dean. Nace en Francia en 1968. Vive y trabaja en Nueva York. Ha participado en las Bienales de Site Santa Fe en 2006, Venecia en 2005, Sevilla en 2004 o Estambul en 2003. Exposiciones recientes: Baldwin Gallery, Aspen; Galería Max Estrella, Madrid; Tokyo Wonder Site Institute of Contemporary Art; Casa Triângulo, São Paulo.

Jeremy Dickinson. Nace en Reino Unido en 1963. Vive y trabaja en Londres. Exposiciones recientes: Sara Meltzer Gallery, Nueva York; Tomio Koyama Gallery, Tokio; Galerie Xippas, París; Horsens Kunstmuseum.

Juan Fernández. Nace en España en 1978. Vive y trabaja en Piedras Blancas. Exposiciones recientes: Galería Guillermina Caicoya, Oviedo; Palacio Conde Toreno de Oviedo.

Sylvie Fleury. Nace en Suiza en 1961. Vive y trabaja en Genf. Exposiciones recientes: Musée d'art moderne et contemporain, Ginebra; Kunsthalle Wien; Galerie Thaddaeus Ropac, Salzburgo / París; Patrick Painter Inc, Los Ángeles.

Alicia Framis. Nace en España en 1967. Trabaja en Shanghai.

Exposiciones recientes: Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Today Art Museum, Beijing; MOCA Museum, Shanghai.

Juan del Junco. Nace en España en 1972. Vive y trabaja en Sevilla. Exposiciones recientes: Depósito 14, Madrid; Galería Cavecanem, Sevilla; Sala Fonseca, Universidad de Salamanca.

Panos Kokkinias. Nace en Grecia en 1965. Vive y trabaja en Atenas. Exposiciones recientes: Galerie Xippas, París; Kappatos Gallery, Atenas.

Annika Larsson. Nace en Suecia en 1972. Vive y trabaja en Berlín. Exposiciones recientes: Prefix Institute of Contemporary Art, Toronto; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble; Sala Montcada, Fundació "la Caixa", Barcelona.

Miki Leal. Nace en España en 1974. Vive y trabaja en Madrid. Exposiciones recientes: Universidad de Salamanca; Galería Alessandro Seno, Milán, Galería Rafael Ortiz, Sevilla; Maribel López Gallery, Berlín.

Ange Leccia. Nace en Francia en 1952. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Cinémathèque française, París; Villa Médicis, Roma; Musée d'art contemporain du Val-de-Marne, Vitry-sur-Seine.

Zilla Leutenegger. Nace en Suiza en 1968. Vive y trabaja en Zúrich. Exposiciones recientes: Galerie Peter Kilchmann, Zúrich; Kartause Ittingen Kunstmuseum des Kantons Thurgau; Warth; Centre d'Art Passerelle, Brest; CCA Center for Contemporary Art, Tel Aviv.

Juan López. Nace en España en 1979. Vive y trabaja en Barcelona. Exposiciones recientes: La Fábrica Galería, Madrid; Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Espacio Contemporáneo Archivo de Toledo; La Casa Encendida, Madrid.

Maidor López. Nace en España en 1975. Vive y trabaja en San Sebastián. Exposiciones recientes: 51 Bienal de Venecia; CaixaForum Barcelona; Artium, Vitoria; La Casa Encendida, Madrid; MARCO, Vigo.

Chip Lord. Nace en EE UU en 1944. Vive y trabaja en San Francisco. Miembro cofundador del colectivo Ant Farm (1972) junto con Doug Michels, al que se sumarán posteriormente Curtis Schreier y Hudson Marquez. Su obra se ha mostrado en festivales de cine y vídeo y en museos, entre otros el Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid.

Thom Merrick. Nace en EE UU en 1963. Vive y trabaja en Nueva York y en el desierto de Mojave, California. Exposiciones recientes: Galerie Susanna Kulli, Zúrich; Kunsthalle Göppingen Zeigt; Kenny Schachter Contemporary, Nueva York; Galerie Martina Detterer, Francfort.

Vik Muniz. Nace en Brasil en 1961. Vive y trabaja en Nueva York. Exposiciones recientes: Tokyo Wonder Site; Rena Bransten Gallery, San Francisco; Moscow House of Photography; Museum of Contemporary Art,

Montreal.

Ahmet Ögüt. Nace en Turquía en 1981. Vive y trabaja en Ámsterdam. Ha representado a Turquía en la 53 Bienal de Venecia. Ha participado también en la séptima edición de la Bienal de Santa Fe y en la tercera edición de la Trienal de Guangzhou. Exposiciones recientes: Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Kunsthalle Basel; Kuenstlerhaus Bremen.

Julian Opie. Nace en Reino Unido en 1955. Vive y trabaja en Londres. Exposiciones recientes: MAK-Austrian Museum of Applied Arts / Contemporary Art, Viena; King's Lynn Art Centre, Norfolk; Centro de Arte Contemporáneo de Málaga; Neues Museum Nürnberg.

Sven Pahlsson. Nace en Suecia en 1965. Vive y trabaja en Oslo. Exposiciones recientes: Museet for Samtidskunst, Oslo; Nerman Museum of Art, Overland Park; Galería dels Àngels, Barcelona; Spencer Brownstone Gallery, Nueva York.

Miguel Palma. Nace en Portugal en 1964. Vive y trabaja en Lisboa. Exposiciones recientes: Bloomberg Space, Londres; Museo do Neorrealismo, Lisboa; Culturgest, Lisboa; Círculo de Bellas Artes, Madrid.

Jesús Palomino. Nace en España en 1969. Vive y trabaja en Sevilla. Exposiciones recientes: BIACS3, Sevilla; Sala Iniciarte, Sevilla; Galería Helga de Alvear, Madrid; Clark Gallery, Montreal.

Panamarenko. Nace en Bélgica en 1940. Vive y trabaja en Amberes. Exposiciones recientes: Ronald Felmand Fine Arts, Nueva York; Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, Bruselas; MuHKA, Amberes; Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid.

June-Bum Park. Nace en Corea en 1976. Vive y trabaja en Berlín. Exposiciones recientes: bitforms gallery, Nueva York; Kunsthalle Wien; Two Rooms: Contemporary Art Gallery, Auckland; ifa Gallery Stuttgart.

Martin Parr. Nace en Reino Unido en 1952. Vive y trabaja en Londres. Exposiciones recientes: C/O Berlin; Kulturhuset, Estocolmo; Tokyo Metropolitan Museum of Photography; Galeria FORMA, Milán.

Tobias Rehberger. Nace en Alemania en 1966. Vive y trabaja en Francfort. Exposiciones recientes: Kunstraum Innsbruck; Museum Ludwig, Colonia; Stedelijk Museum, Amsterdam; Fondazione Prada, Milán; Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid; 50 Bienal de Venecia.

Pedro Reyes. Nace en México en 1972. Vive y trabaja en Ciudad de México. Exposiciones recientes: Center for Contemporary Art, Kitakyushu; Bass Museum of Art, Miami; Galerie Yvon Lambert, Nueva York/París; Aspen Art Museum.

Betsabeé Romero. Nace en México en 1963. Vive y trabaja en Ciudad de México. Exposiciones recientes: Galería Ramis Barquet, Nueva York; New

World Museum, Houston; Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid.

Samuel Rousseau. Nace en Francia en 1971. Vive y trabaja en Grenoble. Exposiciones recientes: Fundación Salomón, Alex; Galerie F2, Beijing; Galerie Polaris, París; Aeroplastics Contemporary, Bruselas.

Bruno Rousseaud. Nace en Francia en 1969. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Galerie Almine Rech, París; Musée d'art contemporain de Bordeaux (CAPC); FRAC Basse-Normandie, Caen.

Michael Samuels. Nace en Reino Unido en 1954. Vive y trabaja en Londres. Exposiciones recientes: The Millenium Galleries, Sheffield; Northern Gallery for Contemporary Art, Sunderland; Taché-Levy Gallery, Bruselas; Villa du Parc Centre d'Art Contemporain, Annemassee.

Corinna Schnitt. Nace en Alemania en 1964. Vive y trabaja entre Colonia y Berlín. Exposiciones recientes: ZKM/Museum für Neue Kunst, Karlsruhe; Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg; Museum Ludwig, Colonia; Museum of Contemporary Canadian Art, Toronto.

Franck Scurti. Nace en Francia en 1965. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Bienal de Liverpool; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble; Kunsthaus Baselland, Muttenz/ Basle; Palais de Tokyo, París.

Jim Shaw. Nace en EE UU en 1952. Vive y trabaja en Los Ángeles. Exposiciones recientes: Palais de Tokyo, París; Musée d'art contemporain de Bordeaux (CAPC); CCA Wattis Institute for contemporary art, San Francisco; P.S.1 Contemporary Art Center, Nueva York.

Roman Signer. Nace en Suiza en 1938. Vive y trabaja en Saint Gallen. Ha participado en la 37 Bienal de Venecia y en la Documenta 8 de Kassel. Exposiciones recientes: Centre d'Art Contemporain, Friburgo; Saint Gallen Kunstmuseum; Künstlerhaus, Bremen; Galerie Hauser & Wirth, Zúrich; Secession, Viena; Bonnefantenmuseum, Maastricht.

Dirk Skreber. Nace en Alemania en 1961. Vive y trabaja entre Düsseldorf y Nueva York. Exposiciones recientes: Staatliche Kunsthalle, Baden-Baden; Museum Franz Gertsch, Burgdorf; Museum für Moderne Kunst, Frankfurt; The Aspen Art Museum.

Amy Stein. Nace en EE UU en 1970. Vive y trabaja en Nueva York. Exposiciones recientes: Philadelphia Museum of Art; Museum of Contemporary Photography, Chicago; Nevada Museum of Art; Scottsdale Museum of Contemporary Art.

Thomas Struth. Nace en Alemania en 1954. Vive y trabaja en Düsseldorf y Berlín. Ha participado en la Bienal de Sydney y en la de Lyon. Exposiciones recientes: The Museum of Contemporary Art, Los Ángeles; Metropolitan Museum, Nueva York; CGAC, Santiago de Compostela.

Xavier Veilhan. Nace en Francia en 1963. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Musée d'art contemporain de Lyon; Galerie Emmanuel Perrotin, París; Gering & López Gallery, Nueva York; Andréhn-Schiptjenko, Estocolmo; Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg.

Kelley Walker. Nace en EE UU en 1969. Vive y trabaja en Nueva York. Exposiciones recientes: Capitain Petzel, Berlín; Paula Cooper Gallery, Nueva York; Wiels, Bruselas; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble.

Koen Wastijn. Nace en Bélgica en 1963. Vive y trabaja en Bruselas. Exposiciones recientes: HHKK, Bruselas; Lokaal 01, Breda; Arthotek, Colonia; Grantpirrie Gallery, Sydney.

Rhonda Wepler & Trevor Mahovsky. Nacen en Canadá en 1972 y 1969 respectivamente. Viven y trabajan en Vancouver. Trabajan en colaboración desde 2004. Exposiciones recientes: Saidye Bronfman Centre, Montreal; Mount Saint Vincent University Gallery, Halifax; Contemporary Art Gallery, Vancouver.

Pamela Wilson-Ryckman. Nace en EE UU en 1954. Vive y trabaja en San Francisco. Exposiciones recientes: BIACS2, Sevilla; Monique Meloche Gallery, Chicago; Gallery Paule Anglim, San Francisco; Galería Fúcares, Madrid; San Jose Institute of Contemporary Art.

Erwin Wurm. Nace en Austria en 1954. Vive y trabaja entre Viena y Limberg. Exposiciones recientes: Kunstmuseum St. Gallen; Musée d'art contemporain de Lyon; Malmö Kunstmuseum; Sala de Exposiciones Canal de Isabel II, Madrid.

EL ARTE FRENTE A LAS CONSECUENCIAS DEL DRÁSTICO CAMBIO QUE PROVOCA LA CULTURA DEL COCHE EN EL PAISAJE NATURAL Y SOCIAL

Por **Miguel Fernández-Cid**. Crítico de Arte

No resulta fácil plantear hoy una exposición sobre las relaciones entre artes plásticas y automóvil sin insistir en unas claves cuya repetición ha convertido en tópicos: el poder de seducción que ha ejercido el automóvil sobre los artistas, tanto en el momento en que era un símbolo de la modernidad, una máquina de uso individual y con posibilidades de aplicación personal directa y revolucionaria, como cuando se convierte en una presencia que transforma el paisaje –primero el urbano, más tarde el social– y abre nuevas percepciones sobre lo cotidiano. *Auto. Sueño y materia* ofrece la clave diferenciadora desde su arranque, al eludir referirse a términos como automóvil y coche, tal vez porque uno (automóvil) evoca en demasía el aire descriptivo del elogio maquinista y la exaltación de la velocidad, propios de los años 20 y 30, y el otro, con su aire coloquial, diminutivo (coche, *car*), remite a la proximidad social (colectiva, democrática, popular) de los años 50 y 60. La exposición se centra en el momento posterior, en las propuestas artísticas de las últimas décadas, lo que permite llevar la reflexión, desde la *creación artística* hacia la incidencia social y política de lo que, con muy buen criterio, se denomina *cultura del coche*.

Quedan fuera, por tanto, las imágenes (pinturas, esculturas, fotografías, cine, grabado, dibujo, diseño, publicidad...) con las que la vanguardia del primer tercio de siglo fijó su seducción ante la presencia deslumbrante de una máquina que aunaba varias de sus preocupaciones esenciales: la novedad formal como objeto diseñado, la incorporación del movimiento, incluso la velocidad, y un extraño maridaje entre formas utópicas y sentido funcional. No hace falta recordar los capítulos dedicados al homenaje del arte a la máquina en las principales exposiciones sobre el futurismo italiano o los constructivismos rusos, puesto que el reflejo de la imagen del automóvil en las artes plásticas es una de las maneras habituales de dar vitalidad a cualquier discurso expositivo sobre la cultura de la primera mitad del siglo XX.

Auto. Sueño y materia propone una lectura distinta: novedosa, no historicista, elude incluso otro momento estelar en la relación entre arte y coche, el pop, cuya iconografía sería incompleta sin un capítulo preferente dedicado al coche como símbolo y presencia central en la cultura de consumo urbana y occidental. *Auto. Sueño y materia* plantea las salidas tras este segundo momento, cuando a la inicial seducción por la novedad le sigue la aceptación del coche como objeto imprescindible, cotidiano, individual, capaz de transformar la fisonomía y el ritmo de vida en las

ciudades, en el paisaje. La exposición hace hincapié en las búsquedas estéticas de los artistas a partir de unas formas dadas, pero también en las reflexiones que provoca la imposición de la cultura del automóvil, con una atractiva mezcla de utopía y síntesis. Elude, igualmente, la presencia del coche como soporte físico, caso de los *tuneados* por Andy Warhol, Roy Lichtenstein, Robert Rauschenberg y Frank Stella, pertenecientes a la colección "Coches de arte", de la empresa BMW, actualmente expuestos en la Grand Central Station de Nueva York; o de las acciones Fluxus, como las obras de Wolf Vostell mostradas en el Museo Vostell de Malpartida de Cáceres. Opta por la metáfora, por la pregunta frente a opciones más directas e impositivas.

Auto. Sueño y materia se aleja, por tanto, de las recopilaciones iconográficas más o menos felices, muchas de ellas patrocinadas por empresas automovilísticas, con especial protagonismo de las realizadas en torno al complejo FIAT, por el modo como se interrelacionan desde sus inicios funcionalidad y utopía, sentido social y empresa, imaginación y razón, arte y ciencia.

Como antecedentes españoles recientes, junto a exposiciones como la realizada en la madrileña Fundación Juan March sobre la serie *Cars*, de Andy Warhol, en la que se recogía su peculiar visión de un siglo de historia del automóvil a través de los modelos más representativos, sobresale la muestra *Garaje. Imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX*, celebrada en la Fundación Carlos de Amberes de Madrid y el CGAC de Santiago de Compostela, en 2000-01. En este caso, al realizar un recorrido por el siglo XX centrado en la pintura, el resultado atendía esencialmente a la definición de la iconografía, tanto en la exposición como –fundamentalmente– en el documentado catálogo que la acompañaba, o en la atractiva edición facsímil de las revistas *Gutiérrez* y *Klaxon*. *Garaje* mostraba con una incuestionable eficacia el nuevo paisaje tras la aparición del coche, pero se quedaba en la frontera de una pintura casi narrativa. *Auto. Sueño y materia* arranca precisamente de esa nueva realidad, pero no vuelve sobre ella sino que toma su impulso a partir de ella. En la exposición tienen un peso muy fuerte como medios la fotografía, el vídeo, la instalación o la escultura, de la misma manera que en el enfoque sobresalen las miradas irónicas, críticas, políticas, el humor y las preguntas sobre las consecuencias de la nueva cultura surgida tras la imposición del coche.

Perdida el aura mágica de sus inicios, desarrollada y en crisis la sociedad de consumo de la que el automóvil es uno de sus principales símbolos, asumimos los cambios provocados por la industria del automóvil con una naturalidad generalmente acrítica. *Auto. Sueño y materia* trata de los cambios experimentados no sólo en el objeto/icono sino también a su alrededor, en una transformación drástica del paisaje (las carreteras, las autopistas, las obras de ingeniería, las gasolineras, las áreas de descanso; la aparición y desarrollo de industrias específicas; los cortes en el paisaje natural; la búsqueda de nuevos materiales...) y en un no menos radical cambio en las relaciones sociales (con el automóvil se acortan las distancias, se imprime un carácter más globalizador al comercio, se

facilita el turismo, aunque también conlleva inevitables efectos negativos, caso del incremento de la tensión o los accidentes). Se modifica el paisaje natural, pero también las relaciones entre países, y las del individuo frente a un mundo cuyo conocimiento tiene más cerca.

En la atractiva mezcolanza del centenar de propuestas reunido en *Auto. Sueño y materia* llama la atención la presencia de maquetas y de pequeñas piezas de vídeo, en vez de obras cuya mayor dimensión las convierte en más espectaculares, reivindicando de ese modo la idea de estar ante un conjunto de preguntas no tanto sobre el auto cuanto sobre las consecuencias de su transformación del mundo y cómo los artistas han pasado de estar seducidos ante la novedad a sentir la necesidad de responder ante las consecuencias de su triunfo. Y ese modo nítido de presentar las grietas que provoca el debate, que no encontramos en exposiciones similares, generalmente complacientes ante el medio, rendidas ante su triunfo, uno de los atractivos añadidos de *Auto. Sueño y materia*.

DEL CRASH AL POSTFORDISMOPor **Ángela Molina**. Crítica de Arte

Sobre el rojo fuego del crepúsculo inefable de Long Island, el faro se dibujaba ya negro, con el misterio profundo del gran azul. Jackson Pollock acababa de salir despedido de su descapotable. El muro vertical se vengaba del artista más horizontal. Había desaparecido un pintor que entendía el acto creativo como expresión directa e instintiva de la psique, una especie de compleja danza ritual improvisada, como las ceremonias con pinturas de arena sobre el suelo de los indios que había podido presenciar en Arizona siendo un niño. En el verano de 1956, aquel *crash* se convirtió en símbolo del ocaso de la arrogante escuela machista de *Cedar Bar*, el tugurio en la parte antigua de Nueva York frecuentado por Pollock, Kline y De Kooning, que daría paso al nacimiento de la deliberada frialdad y ambigüedad del neodadaísmo y el pop. Si Pollock había conocido los paisajes de su país al volante de un veloz automóvil —una sensación ajena a los pintores que primeramente quisieron captar la identidad americana—, sería también la máquina la encargada de transportar el arte hacia esa irrealidad vulgar que triunfa, vistosa y sofisticada, en los sitios donde sólo existe la temporada de veraneo y en los grandes almacenes frecuentados por seres persuadidos de significar algo gracias a la ostentación de refinamiento y a la conciencia poco escrupulosa de la aristocracia del dinero.

De la oscura profundidad de las expresiones a la huidiza superficie, el automóvil demostró que también podía representar el indiferenciado flujo de la existencia a través del crujir del motor y del murmullo contradictorio de las masas que ya empezaban a fijar la universalidad del concepto de lo global. Los pintores, escultores y *performers* de los sesenta y setenta sentían que la propia existencia era aburrida, vagabunda y provisional, y se confiaron al viaje en auto-stop por la modernización centralizadora y uniformadora que cambia de estilos y formatos artísticos con dúctil movilidad. Andy Warhol, Roy Lichtenstein, James Rosenquist, Richard Hamilton, John Chamberlain o Allan Kaprow convirtieron el coche y toda su dinámica en índice de fascinación y sabiduría, como dos modos de entender y recorrer la vida.

Las ficciones de la civilización americana y sus irónicas simulaciones hicieron del automóvil un valor sacramental capaz de compensar la incertidumbre de una época. La imagen de Chris Burden clavado, con los brazos extendidos a la manera de un Cristo, sobre el capó de un volkswagen "escarabajo" (*Trans-fixed*) sugería la apertura de nuevos caminos a la estética y a la sociología en un intento de escrutar las posibilidades individuales del artista en un mundo objetivo que lo niega. Aquella *performance* -que aconteció en Venice, California, en 1974- mostraba a Burden crucificado sobre la chapa del vehículo saliendo desde

el interior de un garaje; el motor aceleraba (significando sus gritos), y dos minutos después, el coche que regresaba a su cubículo para encerrarse en él como un animal herido.

El *sacrificio* del artista fue relevado, ese mismo año, por una revolución en el ámbito económico, tan importante como lo fue Duchamp para el arte moderno. La firma Toyota comenzó a impulsar un cambio radical en la producción industrial capitalista de Japón. Después de la crisis del petróleo, las fábricas de coches orientales comenzaron a desplazar al modelo *taylorfordista* americano, como referencia de la producción en cadena, a favor del *toyotismo*, que rompía con la rigidez de la organización para centrarse en el aumento de la productividad a través de la gestión (*just in time* y *stock 0*) y el trabajo combinado que superaba a la mecanización e individualización del trabajador. Las plantas automotrices de Estados Unidos analizaron el modelo japonés, lo superaron y lo adaptaron a su economía. El sistema se preparó para suministrar coches y máquinas a un consumidor más exigente; se feminizaron las fuerzas de trabajo y comenzaron a emerger los trabajadores de "cuello blanco", que ya anticipan la globalización de los mercados financieros. Acababa de nacer el *postfordismo*. Y el arte ha mimetizado ese proceso.

Si el coche había acabado con la épica del caballete, estampada en un viejo muro como un esputo al cielo, también acuñó todo un modelo de vida a través de la serie de procesos sociales modernos que describen el mundo tal y como es hoy: la moda, la producción del artista en una fábrica con cientos de ayudantes que crean trabajos capaces de responder rápidamente a los caprichos del mercado (coleccionistas, galeristas, curadores, bienales), la hiper/nano-tecnologización de las *instalaciones* (las tecnologías de la información y comunicación) y, ahora, la paradoja de la crisis, que explica la tendencia del capital al cambio, la inestabilidad y la autodestrucción. De esta manera, el automóvil ha estado presente en el arte durante más de cincuenta años, en los intensos y delirantes espacios de la producción de mercancías, ya sean museos o fábricas, a la vez que ha atestiguado la desterritorialización del espacio, tan característica del capitalismo avanzado.

Desde las serigrafías de accidentes de tráfico de Warhol, los fotolibros de Ruscha -que documentan el paisaje automovilístico como mercancía- o el espectáculo como lógica misma de Matthew Barney, hasta artistas como Allan Sekula o Thomas Hirschhorn, que abordan las condiciones de la producción artística bajo el mando de una forma expansionista del imperialismo económico, el artista ha podido realizar un análisis crítico de la internalización de la cultura empresarial homogeneizada como un campo de inversión y especulación por derecho propio. La antinomia entre artista y producción capitalista ha desaparecido por desgaste. ¿A dónde ha ido a parar la plusvalía de la estética?

AUTO MOVIES, UNA APROXIMACIÓN A LA RELACIÓN ENTRE EL CINE Y EL AUTOMÓVIL

Por **Alberto Martín**. Comisario de la exposición *Auto. Sueño y materia*

En coincidencia con la exposición *Auto. Sueño y materia* que se desarrolla en LABoral se presenta un ciclo de cine, *Auto Movies*, que propone una aproximación a algunos aspectos de la relación entre este medio y el automóvil. Las ocho películas seleccionadas no pretenden abarcar la totalidad de tratamientos que el tema haya podido tener en la gran pantalla, ni hacer un repaso general, sino que se plantea como una propuesta autónoma de análisis que encuentra su complemento y su contexto global en la exposición. De hecho la relación con el cine forma parte también algunas de las obras presentadas en la muestra, como, por ejemplo, la famosa persecución por las calles de San Francisco de *Bullitt* que es retomada por Chip Lord en su obra *Movie Map*, la presencia del Jaguar en diferentes películas que es el tema del vídeo *Product Placement* de Koen Wastijn, o *Noviembre 1963* de Ange Leccia que reutiliza fragmentos de *El desprecio* de Godard. Si la exposición reflexiona sobre la cultura del automóvil desde la perspectiva del arte de los últimos años, y lo hace desde la consideración del coche como el exponente máximo de un periodo productivo y tecnológico que ya vislumbra otras realidades sociales e industriales; este ciclo permite lanzar una mirada retrospectiva que ilustra aspectos complementarios respecto a la propia muestra.

El abanico que alcanzan las películas programadas cubre 40 años. No es extraño que arranque a finales de los años 60, el momento en el que la presencia del automóvil en la sociedad se ha implantado ya como una realidad masiva y altamente transformadora. De ello se hace eco no sólo el cine, sino sobre todo múltiples series de televisión, tanto británicas como estadounidenses, que en los años 60 y 70 incorporan el coche como elemento imprescindible de la acción y en ocasiones de la propia trama. Pero no coches cualesquiera, los vehículos que alcanzan un cierto protagonismo en la ficción son modelos determinados que en cierta manera contribuyen a la progresiva mitificación de estos nuevos iconos. En este sentido el modelo de coche contribuye considerablemente a la construcción del personaje, al tiempo que refuerzan su propio protagonismo como elementos argumentales y estéticos mediante la seducción, la determinación de un estilo de vida o el despliegue de unas condiciones técnicas específicas. Basta recordar como ejemplo el papel que juegan los automóviles, y sobre todo el Austin Martin en la definición del personaje de James Bond. La elección del modelo es algo fundamental en la creación de la ficción, en el impacto sobre el público o en la conexión con éste. Se trata ya de un asunto de mercadotecnia. Este aspecto es especialmente relevante en Estados Unidos, donde el automóvil alcanza un estatuto diferencial y absolutamente destacado respecto a Europa. El tratamiento o la presencia del coche en el cine de uno y otro continente es

completamente diferente, tanto a nivel cuantitativo como en relación al enfoque adoptado. En Estados Unidos la absoluta y rápida adaptabilidad de la producción cinematográfica integra rápidamente el automóvil. Despliega el rápido desarrollo de un subgénero como la *roadmovie*, o actualiza las claves de géneros preexistentes como el western o el cine de terror para incorporar el coche como protagonista. La carretera, la búsqueda de libertad, la huída, la velocidad, las persecuciones o el vehículo amenazante se convierten en elementos y códigos habituales de muchas películas.

Por el contrario, en Europa la mirada cinematográfica es considerablemente más crítica y escéptica con respecto al automóvil y su cultura. No es habitual en Estados Unidos una película que aborde de un modo crítico problemas como el tráfico, o que vea en el coche un síntoma de deshumanización o la manifestación de algún tipo de crisis social. Si en el cine norteamericano el automóvil aparece como una presencia o una realidad amenazante lo hace convertido en una amenaza metafórica, la materialización de los miedos globales de una persona o del conjunto de la sociedad, o convertido en un *monstruo* humanizado que desarrolla el carácter y el comportamiento de cualquier asesino. Por el contrario en Europa, donde el tratamiento cinematográfico del automóvil es más bien escaso, es preferentemente el síntoma y el signo de la inadecuada evolución de nuestra sociedad: alienación, individualismo, violencia, problemas urbanos o deshumanización. La crítica a la cultura del automóvil es aquí la manifestación de un desacuerdo que abarca al conjunto de la sociedad.

En los años 60 y 70, periodo de difusión masiva del automóvil durante el cual se perciben con claridad los rápidos efectos transformadores que genera en casi todos los aspectos de la sociedad, éste es el panorama dominante. Pero la naturaleza de estas transformaciones es tal, que a partir de finales de los años 70 comienzan a aparecer visiones con un carácter marcadamente premonitorio y futurista respecto a los riesgos que suponen. Es el momento de las primeras crisis energéticas de magnitud global, de los problemas de tráfico, de la evaluación de los riesgos medioambientales, etc. Determinadas películas responden a este desafío.

Pero curiosamente, con el inicio del nuevo siglo, y después de años en los que parece que el automóvil como tal no vende demasiado, resurge con fuerza desde Estados Unidos la recuperación de las películas de coches. Comienzan a realizarse remakes de películas antiguas, con décadas de antigüedad, que incluso dan lugar a series que se prolongan a lo largo de varios títulos. El caso más exitoso ha sido sin duda la secuela de *The Fast and the Furious* (estrenada con el título *A todo gas*) de Roger Corman, realizada en 1955; pero también *60 segundos* o *La carrera de la muerte* sobre películas del mismo título estrenadas en 1974 y 1975 respectivamente. La razón para esta revitalización no está solo en la captación de un público ligado al tuneado (que no deja de ser también un remake del *Hot Rod* y el *Kustom* estadounidense iniciado en los años 40), sino también en lo que Lipovetsky y Serroy han denominado con acierto "*una escritura de la velocidad por la velocidad*", películas en las que la velocidad es el atractivo y prácticamente el contenido mismo de la

película. Pero también podemos ver en este resurgimiento una alianza entre dos industrias, una de ellas, la automovilística, aún más necesitada de revitalización que la cinematográfica. ¿El canto del cisne?

Las películas que forman el ciclo ilustran los diferentes aspectos revisados hasta aquí. *Bullitt* (1968), además de contener la que probablemente sea la mejor persecución de coches rodada hasta el momento, instauro prácticamente el modelo definitivo para el rodaje de las mismas. El Ford Mustang que aparece conducido por Steve McQueen (El teniente Frank Bullitt) entra ya en esa categoría de icono identificador de una estética y una actitud, hasta el punto de que Ford fabricó en 2008 (en el 40 aniversario de la película) una edición limitada de 7700 unidades del *Ford Mustang Bullitt*, nombre con el que lo ha denominado. Pero además, *Bullitt* contiene ya una lectura del espacio de la ciudad, en este caso, las calles de San Francisco, que es donde tiene lugar la persecución, desde el punto de vista del automóvil.

Punto límite cero (1971) es una película de culto a la que Quentin Tarantino en su particular remake de las películas de coches, *Death Proof*, homenajea literalmente. El automóvil *protagonista* es igualmente un modelo y un icono de referencia que Tarantino reconoce como tal, un Dodge Challenger. *Bullitt*, *Punto límite* y *Death Proof* muestran bien ese proceso de iconización del vehículo anteriormente señalado. *Punto límite* es también una road movie con claras referencias al western en su estructura: una carrera contrarreloj y un viaje iniciático y conmemorativo.

El diablo sobre ruedas (1971) es una de las películas más representativas de aquellas en las que un vehículo se transforma en amenaza. Pero la amenaza efectivamente alcanza un carácter metafórico, una atmósfera de pesadilla que alude y afecta a la naturaleza y al instinto de supervivencia del propio protagonista, un agente comercial que conduce su vehículo y es acosado por un camión. Un camión que es tratado fílmicamente para acentuar su carácter agresivo y casi monstruoso, hasta el punto de que quien parece amenazar no es el conductor sino el propio vehículo. Esta "humanización" del camión provoca que lo lleguemos a ver dotado de instintos y voluntad.

En el mismo año 1967 se estrenan *Playtime* y *Weekend*, dos películas con una postura crítica pero con posiciones marcadamente diferentes. Pese a sus diferencias comparten un sentido de respuesta respecto a la realidad social que registran, un tono que resulta interesante en contraste con el acercamiento que prácticamente en esos mismos años desarrolla Hollywood. Tati sin duda se muestra más condescendiente en su crítica, aunque denuncia con claridad el obstáculo que la tecnología representa para el hombre, anulando su humanidad y convirtiéndolo en una máquina más. Godard con una posición muy teórica y definida de análisis político, contempla el conjunto social como un enfermo necesitado de soluciones radicales. Como señalaba Annie Goldman analizando *Weekend*, para Godard no son los objetos quienes son responsables de la inhumanidad de la sociedad moderna (como el automóvil), es la manera como los hombres se sirven de ellos. En cualquier caso, ambos films están unidos por un

agudo sentido del humor en sus observaciones: para Godard un accidente entre un Triumph y un tractor es una buena excusa para ilustrar acerca de la lucha de clases; para Tati el tráfico en una rotonda de París es lo más parecido a un Tío Vivo.

Mad Max (1979) y *Crash* (1996) son dos fábulas futuristas. Hay que señalar que *Crash*, la novela de Ballard en la que está basada la película de Cronenberg es de 1973. Es interesante señalar este aspecto por la capacidad anticipatorio que muestra la novela para desarrollar un diagnóstico sobre las consecuencias de la tecnología. *Mad Max* está más apegada literalmente, en su reflexión, a las realidades que se vivían en los años 70 en torno a cuestiones como la crisis energética. Aunque *Mad Max* presenta, de manera cercana al modelo norteamericano, una estructura de western, supone un intento por responder a las inquietudes y problemas de su momento. El denominador común en ambos films, en cualquier caso, es una cierta percepción y análisis de la violencia como un componente asociado de una u otra manera a la cultura del automóvil. En ambas películas, cuestiones como la celebración de la velocidad y el accidente son especialmente significativas en ese sentido. *Crash* muestra un respeto enorme hacia la novela de la que parte, algo que no es extraño si nos atenemos a la confluencia entre los intereses Cronenberg a lo largo de su trayectoria y el objetivo que Ballard declaraba buscar con su relato: "he tratado el automóvil no sólo como una metáfora sexual sino también como una metáfora total de la vida del hombre en la sociedad contemporánea. (...) Por supuesto, la función última de *Crash* es admonitoria, una advertencia contra ese dominio de fulgores estridentes, erótico y brutal, que nos hace señas llamándonos cada vez con mayor estridencia desde las orillas del paisaje tecnológico". Un perverso encuentro entre el sueño y la razón.

Quizás *Death Proof* sea la respuesta de Tarantino a la revitalización de las películas de coches iniciado en los últimos años. Y probablemente también el síntoma más claro de que ese subgénero puede ya ser citado y homenajado como parte de la historia del cine y de la cultura. De la misma manera que cierta cultura del automóvil corresponde inequívocamente al siglo XX y ya empieza a ser historia, aunque se mantengan los esfuerzos por su revitalización o mantenimiento. Los remakes pueden ser una acertada señal en ese sentido, mantener vivo e insuflar aliento a aquello que muestra síntomas de agotamiento.

La conexión entre la industria del cine y la cultura del automóvil como exponente de un contexto tecnológico y como *proveedor* de identidades puede ser bien apreciada retomando, para finalizar, una cita que Greil Marcus incluye en su libro *Rastros de carmín* y que está extraída del informe anual de la Warner en 1977:

"Suele considerarse que el ritmo de industrialización del mundo, que se ha acelerado sin interrupción desde el siglo XIX, ha supuesto un importante reto a la identidad individual; un mundo cada vez más eficiente y estandarizado amenaza la libertad personal, la importancia y la oportunidad, con la consiguiente sensación de una privación de los derechos individuales. (...) Tras haber permitido que la tecnología crease

laboral

Centro de Arte y
Creación Industrial

el problema, el hombre ha comenzado a utilizar la tecnología para solventarlo. Con la disponibilidad de tantas formas de comunicación, cuyo crecimiento tiene lugar de manera exponencial, ha tenido que recurrirse urgentemente a los medios de 'entretenimiento' para proporcionarle al individuo los modelos de experiencia, las oportunidades para reconocerse a sí mismo y los ingredientes de su identidad..."

Ya advirtió Ballard en *Crash* acerca de los fulgores estridentes desde las orillas del paisaje tecnológico.

EL MARCO DE LABORAL CENTRO DE ARTE Y CREACIÓN INDUSTRIAL

En marzo de 2000, el Consejo Europeo extraordinario de Lisboa determinó impulsar las políticas comunitarias en un momento en el que el mapa económico de los Estados miembros de la Unión Europea apuntaban un prometedor y competitivo desarrollo. El compromiso de los líderes que participaron en esta Cumbre fue situar a Europa en primera línea de la Sociedad de la Información (SI).

La universalización de la economía y el crecimiento de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) ponen de manifiesto la evolución y tendencia de la sociedad contemporánea, también en el campo de la cultura, el entretenimiento y el ocio. El reto tecnológico consiste en garantizar que la transición económica y social no deja al margen a ninguna categoría de ciudadanos y sus frutos se comparten de forma equitativa. Este es el principal objetivo de las iniciativas “e-Europa”, organizadas por esta Comisión.

La Sociedad de la Información define el nuevo modelo social que busca capacitar a toda la ciudadanía para generar, consultar, compartir, utilizar y obtener información y conocimiento desde cualquier lugar y en cualquier momento.

Con el objetivo de impulsar esta nueva sociedad, el Gobierno del Principado de Asturias ha diseñado la “Estrategia para el desarrollo de la Sociedad de la Información en el Principado de Asturias”, e-Asturias 2007, programa que integra los principios europeos e internacionales comúnmente aceptados y ratificados en la Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información (Ginebra, diciembre de 2003), adaptado a la realidad de la comunidad autónoma asturiana.

LABoral Centro de Arte y Creación Industrial se enmarca en este programa y sienta sus bases en la idea de fomentar la producción y el consumo de arte de nuevos medios.

La actuación se lleva a cabo desde tres puntos de vista:

- Creación de un entorno de desarrollo en el que participe una red abierta de creadores multidisciplinares y usuarios que trabajan en el Centro de Arte.
- Realizar labores de investigación, producción de exhibiciones y eventos, y coordinación y documentación relativas a la prueba teórica y práctica de nuevos medios.
- Generar canales de comunicación abiertos al público a través de la Web que le permitan involucrarse en el proceso creativo del artista.

EL CONSUMO AUDIOVISUAL EN ASTURIAS

La Sociedad de la Información en España continúa mostrando una evolución positiva, tal y como reflejan los indicadores relacionados con el porcentaje de usuarios de Internet (37,1%) y el nivel de equipamiento tecnológico, que están transformando los hábitos de ocio y la configuración de los hogares españoles, datos registrados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en 2005.

En Asturias, según la primera ola del Estudio General de Medios (EGM febrero-marzo 2006), el 36,2% de la población se ha conectado en el último mes.

Internet ha generado nuevos hábitos digitales, tales como chatear con amigos, escuchar música descargada de la Red, compartir música, leer prensa digital, etc. Estos nuevos usos se realizan en un tiempo elevado de consumo (131,9 minutos en el hogar y 81,9 minutos en el trabajo).

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), la mitad de la población asturiana entre 16 y 74 años utiliza Internet. No existen diferencias en función del género, pero sí se aprecian si tenemos en cuenta el nivel de estudios y la situación económica de los hogares, que marcan la diferencia de acceso a los nuevos equipamientos tecnológicos y, por tanto, a las nuevas TIC.

Durante el primer semestre de 2006, un 56,1% de las familias asturianas disponían de ordenador y un 40,5% tenían conexión a Internet.

Asturias encabeza el ranking nacional en acceso a Internet mediante red de cable y ocupa un tercer puesto en el ranking de hogares con conexión por banda ancha, liderado en este caso por la comunidad canaria.

LA FUNDACIÓN LA LABORAL

La Fundación La Laboral. Centro de Arte y Creación Industrial es una entidad de carácter cultural, declarada de interés general, que rige los destinos del Centro de Arte. El objeto de la Fundación se determina en el artículo 6.1 de sus Estatutos como “la promoción y difusión del arte y la creación industrial a través de la gestión de LABoral Centro de Arte y Creación Industrial”.

PATRONATO DE LA FUNDACIÓN LA LABORAL. CENTRO DE ARTE Y CREACIÓN INDUSTRIAL

Presidenta: Mercedes Álvarez González, en representación del Principado de Asturias

Vicepresidente primero: Jorge Fernández León, en representación del Principado de Asturias

Vicepresidente segundo: Nicanor Fernández Álvarez, en representación de HC Energía

Vocales Patronos

Principado de Asturias, representado por Juan Cueto Alas y Agustín Tomé Fernández

Ministerio de Cultura, representado por Guillermo Corral van Damme
Ayuntamiento de Gijón, representado por Paz Fernández Felgueroso
Autoridad Portuaria de Gijón, representado por Fernando Menéndez Rexach

Caja de Ahorros de Asturias, representado por Cesar José Menéndez Claverol

Sedes, representado por Jesús Manuel Hevia-Aza

Telefónica, representado por Francisco Serrano Martínez

Miembro Corporativo Estratégico

Alcoa, representado por José Ramón Camino de Miguel

Miembros Corporativos Asociados

Dragados

FCC

Duro Felguera

Secretario

José Pedreira Menéndez

EL EQUIPO

Directora
Rosina Gómez-Baeza Tinturé
Teléfono: +34 985 185 584
E-mail: rosina@centrodearte.org

Coordinadora General
Lucía García Rodríguez
Teléfono: +34 985 134 397
E-mail: lucia@centrodearte.org

Comisaria Asistente
Ana Botella Diez del Corral
Teléfono: +34 985 330 776
E-mail: anab@centrodearte.org

Asistente Área de Exposiciones
Patricia Villanueva
Teléfono: +34 985 131 308
E-mail: exposiciones@laboralcentrodearte.org

Responsable de Servicios Generales
Ana Isabel Menéndez
Teléfono: + 34 985 134 244
E-mail: anai@centrodearte.org

Asistente Servicios Generales
Lucía Arias
Teléfono: +34 985 133 924
E-mail: serviciosgenerales@laboralcentrodearte.org

Responsable Técnico
Gustavo Valera
Teléfono: + 34 985 133 924
E-mail: gustavo@laboralcentrodearte.org

Asistente Área Técnica
David Morán
E-mail: soporte@laboralcentrodearte.org

Responsable de Programas Educativos
Mónica Bello
E-mail: monica@laboralcentrodearte.org
Teléfono: +34 985 331 907

Comunicación
Pepa Telenti Alvargonzález
Teléfono: +34 985 185 582
Móvil: +34 689 436 976
E-mail: comunicacion@centrodearte.org

QUÉ ES LABORAL

LABoral Centro de Arte y Creación Industrial es un espacio para el intercambio artístico. Nace con el fin de establecer una alianza entre arte, diseño, cultura, industria y desarrollo económico y quiere ser un lugar para la interacción y el diálogo entre el arte, las nuevas tecnologías y la creación industrial. Entre sus paredes se abre cauce a la producción, la creación, formación e investigación de los más recientes conceptos artísticos.

LOCALIZACIÓN

LABoral Centro de Arte y Creación Industrial se ubica en Gijón, Asturias, a unos tres kilómetros del centro urbano de la villa de Jovellanos. Unas naves destinadas inicialmente a la formación profesional acogen los más de 14.400 metros cuadrados útiles que se dedican a la exposición, la investigación, la formación y la producción de las nuevas formas de arte y creación industrial.

Dirección: LABoral Centro de Arte y Creación Industrial
Los Prados 121
33394 Gijón (Asturias)

Cómo llegar

En coche

Autopista A-8. En Gijón tomar la Ronda. Salida km. 385 Viesques. Seguir indicaciones a Hospital Cabueñes y Jardín Botánico. En la tercera glorieta tomar la tercera salida.

El Centro de Arte dispone de aparcamiento público.

En autobús desde Gijón

El Centro de Arte cuenta con una parada de autobús "Parada Universidad Laboral". Las líneas son las siguientes:

- Línea 1 Cerillero- Hospital de Cabueñes
- Línea 2 Roces- Hospital de Cabueñes
- Línea 4 Cerillero- Viesques- Hospital de Cabueñes
- Línea 18 Nuevo Gijón- Hospital de Cabueñes

En avión

El aeropuerto más cercano es Asturias (Castrillón). A unos 40 km.

Por carretera. Autopista A-8 dirección Gijón.

HORARIOS

ABIERTO

De miércoles a lunes de 12.00 h a 20.00 h

- CERRADO

Todos los martes del año (excepto festivos)

- 1 de enero
- 25 de diciembre

TARIFAS

Público general	5,00 €
Tarifa reducida	2,00 €
Para estudiantes (carné universitario o carné joven o su correspondiente internacional), mayores de 65 años y desempleados	

Entrada Gratuita

Para Amigos de LABoral, menores de 10 años, periodistas acreditados, miembros del ICOM (Consejo Internacional de Museos) y el IAC.

Días de acceso gratuito: todos los miércoles del año y el 18 de mayo (Día Internacional de los Museos)

Visita conjunta Ciudad de la Cultura

Tarifa general: 6,00 €

Tarifa reducida: 4,25 €

SERVICIOS**LABlounge**

Zona de descanso en el vestíbulo del Centro diseñada por Patricia Urquiola.

LABinfodesk

Mostrador de información y venta de entradas situado en el vestíbulo del Centro. En este mostrador también pueden recogerse los diversos folletos con la programación del Centro.

LABguardarropa

El Centro dispone de un servicio de guardarropa gratuito para todos los visitantes.

LABshop

LABoral dispone de una tienda en la planta baja, donde se pueden adquirir publicaciones especializadas, catálogos de las exposiciones del Centro, así como originales objetos de edición limitada concebidos por artistas y *merchandising*. Además todos los productos pueden ser adquiridos a través de la tienda online www.laboralcentrodearte.org.

LAB Oficina de Proyectos

LABoral Centro de Arte y Creación Industrial pone a disposición de los distintos agentes (creadores, docentes, comisarios y otros especialistas) esta oficina con el fin de llevar a cabo la producción de los proyectos seleccionados. El Centro, busca, con esta propuesta tan novedosa, el diálogo constante con el mundo artístico y la puesta en marcha de nuevas ideas y proyectos.

LABcafetín

Refrescos y café en un espacio intervenido por el artista Juan López.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

Esperanza Aguirre Gil de Biedma
Presidenta de la Comunidad de Madrid

Ignacio González González
Vicepresidente, Consejero de Cultura y Deporte y Portavoz del Gobierno

Concha Guerra Martínez
Viceconsejera de Cultura y Deporte

Isabel Rosell Volart
Directora General de Archivos, Museos y Bibliotecas

Andrés Carretero Pérez
Subdirector General de Museos

Carlos Urroz Arancibia
Asesor de Artes Plásticas

CA2M CENTRO DE ARTE DOS DE MAYO

El Centro de Arte Dos de Mayo de la Comunidad de Madrid es uno de los proyectos culturales más importantes del Gobierno regional, que nace con la pretensión de convertirse en un espacio que acoja la creación artística contemporánea española y extranjera en el sur de la región. El Centro de Arte Dos de Mayo de Móstoles nace como sede de la Colección de Arte Contemporáneo de la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid, una entidad vinculada a la creación artística contemporánea española y extranjera.

Situado en el corazón de Móstoles, municipio a dieciocho kilómetros al suroeste de Madrid, la nueva infraestructura se levanta sobre La Casona, un inmueble tradicional del siglo XIX, en torno al cual se han construido 5.886 m² destinados al arte y la cultura. Es un centro dinámico y multidisciplinar, abierto a la experimentación creativa, que apoya las expresiones artísticas más vanguardistas con más de 1.800 m² de salas de exposición y cuenta con almacenes para obras de arte, área de administración, sala de documentación / mediateca, cafetería, tienda, etc.

Director: Ferran Barenblit
Colección: Asunción Lizarazu de Mesa
Producción: Esther de la Hoz y Eva Riaño Arribas
Educación y Actividades Públicas: Pablo Martínez Fernández
Difusión: Mara Canela Fraile
Gestión: Mar Gómez Hervás
Coordinación: Olvido Martín López

CA2M Centro de Arte Dos de Mayo
Avda. de la Constitución, 23. 28931 Móstoles
T. +34 91 276 02 13
www.madrid.org/ca2m