

AUTO.

SUEÑO Y MATERIA

DREAM & MATTER

AUTO.

SUEÑO

Y

MATERIA

DREAM

&

MATTER

La cultura del automóvil como territorio crítico y creativo
Automobile culture as critical and creative territory

Contenidos/Contents

6 Presentación/*Presentation*

8 Textos/*Texts*

10 *Auto. Dream and Matter, by Alberto Martín*

11 *Auto. Sueño y materia, por Alberto Martín*

18 *Cars and America: End of the Affair, by Marilu Knode*

19 *América y los coches: el final del romance, por Marilu Knode*

26 *Cars and Culture, by Peter Wollen*

27 *Coches y cultura, por Peter Wollen*

42 *Automobiles and Art, by Peter Wollen*

43 *Los automóviles y el arte, por Peter Wollen*

240 Créditos/*Credits*

242 *Obras en exposición/Works on Show*

248 *Prestadores de obras/Lenders of Works*

250 *Créditos institucionales/Institutional Credits*

**58 Artistas y obras
Artists & Works**

- 60** Roy Arden
64 Eric Aupol
66 Yael Bartana
70 Manolo Bautista
72 Michele Bazzana
76 Hans Op de Beeck
78 Valérie Belin
82 Rut Blees Luxemburg
84 Étienne Bossut
88 Frank Breuer
90 Michel de Broin
94 Alain Bublex
100 Edward Burtynsky
102 Andrew Bush
106 Hervé Coqueret
110 Stéphane Couturier
114 Félix Curto
118 Stephen Dean
120 Jeremy Dickinson
122 Juan Fernández
126 Sylvie Fleury
130 Alicia Framis
132 Juan del Junco
136 Panos Kokkinias
138 Annika Larsson
140 Miki Leal
142 Ange Leccia
144 Zilla Leutenegger
146 Juan López
150 Mainer López
154 Chip Lord
156 Thom Merrick
160 Vik Muniz
162 Ahmet Ögüt
164 Julian Opie
168 Sven Pahlsson
172 Miguel Palma
176 Jesús Palomino
178 Panamarenko
180 June-Bum Park
182 Martin Parr
184 Tobias Rehberger
188 Pedro Reyes
190 Betsabeé Romero
194 Samuel Rousseau
196 Bruno Rousseaud
198 Michael Samuels
200 Corinna Schnitt
202 Franck Scurti
206 Jim Shaw
210 Roman Signer
212 Dirk Skreber
214 Amy Stein
218 Thomas Struth
220 Xavier Veilhan
222 Kelley Walker
224 Koen Wastijn
228 Rhonda Wepler
& Trevor Mahovsky
232 Pamela Wilson-Ryckman
236 Erwin Wurm

Presentation

Rosina Gómez-Baeza, Director, LABoral Centro de Arte y Creación Industrial, Gijón

Ferran Barenblit, Director, CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Madrid

The world would not be the same without cars. Ever since it was invented just over one century ago, the engine-propelled automobile has shaped a large part of our politics, business strategies, social and labour movements. Its production in highly specific places, its need for certain raw materials and, more than anything else, its dependence on oil, redrew the world map, with an unstable international balance especially following 1973. It is the key element in the economy of any country: in moments of crisis, governments desperately inject millions to shore up its manufacturers. The construction of a car involves thousands of patents. It has defined methods of industrial production and economic systems. While Henry Ford ensured that workers could purchase the very thing they were manufacturing, at the cost of alienation in the assembly chain, post-Fordism has consecrated a globalised world in which everything is connected.

The car has dramatically conditioned cities, landscape and architecture, while at once also representing possibly the greatest threat to the environment. A significant portion of the surface of the planet has been covered in asphalt: the world is full of roads and motorways that reach every corner.

The invention of the automobile also brought with it contemporary society's worst nightmares: traffic accidents and thousands of deaths every year; acid rain; noise pollution; endless gridlocks that trap citizens in almost all cities of the world. We could safely claim that, at any given moment, hundreds of thousands of individuals are stuck in the middle of a traffic jam. The invention of the automobile also meant inventing the driving license, tyres, road tax, gas stations, toll roads, scrapyards, municipal tow trucks and parking fines. Millions of people make a living at the wheel of a car. It has condemned pedestrians—citizens outside a car—to walk along a narrow paved strip next to buildings called the sidewalk.

Throughout the last century the automobile also became the foremost object of desire, the embodiment of the aspirations of all social classes, from capitalist countries to socialist economies. It was synonymous with freedom, with independence, with travelling from one place to another without previous plans. It was designed to seduce and advertised to sell.

Literature and film would not be the same without the car. Without it, Bonnie and Clyde or Thelma and Louise could never have taken flight, nor would Jack Kerouak have hit the road in search of himself. Nor would art be the same without the car, featuring as it does in a countless number of works. It has served as a vast parable to study the multiple aspects of the human and the social. Insofar as it changed forever people's relationship with objects of industrial production, it posited a new relationship of art with its users. It has been the subject of reflection on masculinity and gender relationships. It has served as a test bed for artists' visibility strategies, often copied from those used to choose which cars enter into the common imaginary. In short, it has served as a vision of society as a whole, mirroring all its grandeur and all its misery.

Presentación

Rosina Gómez-Baeza, Directora, LABoral Centro de Arte y Creación Industrial, Gijón

Ferran Barenblit, Director, CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Madrid

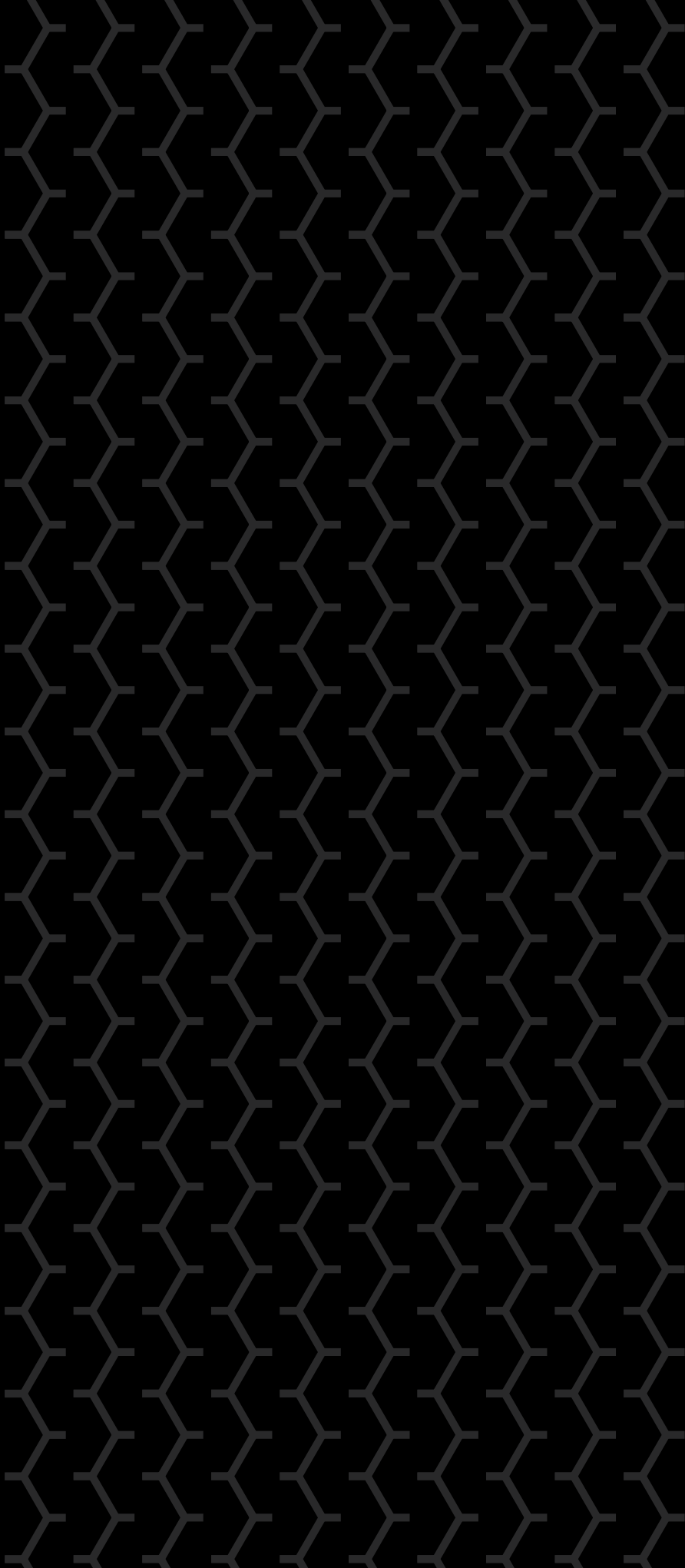
El mundo no sería el mismo sin coches. A partir de su invención hace algo más de un siglo, el automóvil a motor de explosión ha perfilado gran parte de la política, las estrategias empresariales, los movimientos sindicales y sociales. Su fabricación en lugares muy determinados, su necesidad de algunas 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 “acera”.

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 Kerouac 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.



TEXTOS
TEXTS

Auto. Dream and Matter

Alberto Martín

Auto. Dream and Matter is an exhibition project with a mission to analyse the influence of the automobile within contemporary art and, at once, the relationship between car culture and art creation in our time. The lead role assigned to the automobile as a mainstay of 20th century culture and as a symbol of our consumer society, encourages us to address the art-car binomial from more than a strictly aesthetic realm, instead expanding our perspective to embrace social, political and anthropological considerations. Precisely at a moment like the present, when we can already detect a feeling of closure to the era of material culture that ruled throughout the 20th century, whose maximum exponent is the car, it becomes more pressing that ever to cast a gaze backwards on that icon that transformed habits, territory and industry.

The powerful symbolic potential of the automobile, capable of exemplifying, synthesising or channelling complex discourses on the reality of each moment, continues exciting the interest of many artists and one might well say that it is even stronger than in previous decades. The content of this exhibition lies precisely in that interest and in the fruits it has borne in recent years. All the works presented come from the last two decades but with a heavy accent on the current moment. A period in which the reading of the car from an art perspective took on such density and complexity as well as critical perspective and detached biting wit. Throughout the 20th century the automobile was one of the most effective media for the material embodiment of dreams. Now, since crossing the threshold to this new century, artists are questioning anew the reality of those dreams.

The core focus of the project is grounded in the idea of the car as an aesthetic object and icon of modernism. From advertising to art, the car has shifted

*from a symbol of industrial development, of prestige, of social mobility, of individual or group affirmation to being a multifaceted icon. In this process, as Peter Wollen points out in his text *Cars and Culture*, included in this publication, we have seen how car culture transformed our lives and our surrounding environment, producing many collateral side effects: roads, specific buildings like gas stations or car parks, rises in oil prices, geopolitical rivalries, changes in industry, changes in lifestyles, movements of populations, changes in city planning, the growth of suburbs, an increase in travelling and in tourism, new kinds of crimes, a certain epidemic of violence and death, gridlocks, etc.*

Therefore, it is only logical that the car has become a cult object and, as such, come under the scrutiny of a broad spectrum of artists.

The true touchstone for this interest in the automobile is to be found in Pop art. While there is no denying that there are many prior references, especially among the futurists and their obsession with machines and speed in the incipient modern society, it was with Pop art that the true confluence took place between the rise of car culture and this art movement's interest in the material world and visual urban culture. The engagement with contemporary life and its banal everydayness explored by Pop artists focused their gaze on the most characteristic symbols, products and objects of the society of the time. The car, and everything that has to do with it, is one of the main interests; always viewed from a dispassionately ambiguous gaze: the design of cars and their shiny polished surfaces, the incarnation of dreams articulated by advertising and the happy world of modern technology.

This "aphrodisiacal good" which the car was for many decades, placed at the heart of many myths

Auto. Sueño y materia

Alberto Martín

Auto. Sueño y materia es un proyecto expositivo cuyo objetivo es analizar la presencia del automóvil en el arte contemporáneo y, paralelamente, 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. Es 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, cuando 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 totalidad de las obras presentadas corresponden a las dos últimas décadas pero con un fuerte acento en el momento actual. Un periodo en el cual la lectura del coche desde el campo artístico ha ido adquiriendo tanta densidad y complejidad como perspectiva crítica y distanciada acidez. Si 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.

El núcleo de este proyecto tiene su base en la consideración del coche como objeto estético / icono de

la modernidad. Desde la publicidad al arte, el coche ha pasado de ser un símbolo del desarrollo industrial, del prestigio, del ascenso social, de la afirmación individual o de grupo a convertirse en un icono multifacético. En este proceso, como señala Peter Wollen en su texto *Coches y cultura*, reproducido en estas mismas páginas, hemos visto cómo la cultura del coche transformaba nuestras vidas y nuestro entorno, produciendo múltiples efectos colaterales: carreteras, construcciones específicas tales como gasolineras o aparcamientos, subida del precio del petróleo, rivalidades geopolíticas, cambios en la industria, modificaciones en el estilo de vida, movimientos de población, cambios urbanísticos, crecimiento de los suburbios, aumento de los viajes y del turismo, nuevos modelos de crímenes, una cierta epidemia de violencia y muerte, embotellamientos, etc.

Así, es lógico que el coche se haya convertido en un objeto de culto y que como tal haya interesado a un amplio espectro de artistas.

El referente originario de esta actitud de interés hacia el automóvil se sitúa en el Arte-Pop. Si bien hay referencias anteriores, especialmente, entre los futuristas, con su interés por las máquinas y la velocidad de la incipiente sociedad moderna, es con el Arte-Pop cuando se da una confluencia entre el auge de la cultura automovilística y el interés de este movimiento artístico por el mundo material y la cultura visual y urbana. El compromiso con la vida contemporánea y su banal cotidianeidad desarrollado por los artistas pop dirige su interés hacia los símbolos, productos y objetos más característicos de la sociedad del momento. El coche, y todo lo que lo rodea es uno de sus centros de interés; visto siempre con una mirada desapasionadamente ambigua: el diseño de los coches y sus superficies pulidas y brillantes, la encarnación de los sueños articulada por la publicidad y el mundo feliz de la tecnología moderna.

and fantasies in advertising through images and signs creating desires and needs, incarnates probably better than any other object or consumer good, "the desirable appearance of things" achieved through style.

Many intellectuals have analysed the way in which advertising has construed the car as a "vehicle of desire" (Banham), or as an "amorous object" (Barthes), a "mechanical bride object" or a "Love-Goddess assembly" (McLuhan); how, in short, the association between car and pleasure was developed, thus further reinforcing its condition as fetish.

Yet there are other points of view. If the car is an object whose technology and design arouse fascination, its destructive capacity, its ability to kill, also creates fear. It is a game of desire and frustration. The two extremes of the spectrum tend to meet: gloss and death, or polished luxury and accident as illustrated to perfection by Andy Warhol's Car Crash.

In parallel with the progress and development of the automobile industry is an accentuation of all the collateral effects mentioned above. Urban transformations change the appearance of cities, the road takes on special importance, the desire for freedom is taken literally on the road that crosses the desert (Baudrillard), pure movement is what matters, there is a strange charm in the lack of pretensions of metal and plastic roadway fixtures and the functionality of their typography. Equally seductive is the gas station with its serial repetition or the minimalism of car parks. There is an interest in intermediary spaces in road networks and roundabouts and Marc Augé puts it at the heart of his theory of non-places. A whole set of symptoms and new elements underlying the reflections of a broad spectrum of artists in recent times. Landscape and social uses change as a consequence of a "motorisation of life" which is critically observed by the art world, often with certain irony.

To a large degree since the 1960s we have witnessed a more or less ambiguous celebration of the rise of car culture that began to show signs of a sequence of desire and frustration, while at once gradually bringing to the fore the social, political and cultural changes it produces.

However, since the 1990s, the interest was broadened from a critical analysis of consumerism, advertising plus urban and social transformations to include other aspects, especially the consideration of the car as an industrial object, a sign of technological

sovereignty and power in the context of culture today. In this regard, there is a greater interest in issues of industrial waste and the material residue of our society. All production generates waste which is the other face of seduction: crashed cars, the remains of useless abandoned vehicles and the accumulation of tyres or windscreens have become an obvious sign of the consequences of industry and consumerism. There is also an increasing interest in the very corporeity of objects and their materiality. In other words, the car as sculptural object. Its material and physical characteristics are accentuated and emphasised, or its nature transformed, both processes with one single purpose, which is to reinsert or destabilise the object within its symbolic order. At the same time, there is a constant stream of proposals focused on the social implications involved in the standardised acceptance of the car as a consumer good that is as necessary as it is problematic: social control, processes of acculturation, the accentuation of social differences or the tension between public and private space. An interpretation of our medium that is intermittently crossed by the inevitability of the car.

We also ought to highlight "customisation", an aspect that cuts across practically all car culture in its relationship with art practice, from the 1940s right up until the present moment. The Kustom-Kar is a concept that has always attracted a large number of artists and which nowadays seems to have a special revitalisation in various areas. In the individualisation and singularisation of a car or of a certain model, one tends to contemplate the automobile as a work of art in its own right, an intervention in which the artist reinterprets its aesthetic and functionality. It is precisely a further exploration of this reinterpretation that leads to a certain extent to the crossover between customisation and the creation of prototypes or concept cars, a specific field in which the fusion of art and industry is evident. As a matter of fact, some prototypes are even presented as products in their own right, independently of the fact that at some point they may be actually produced. As Collier Schorr rightly points out, concept cars "pump a sense of Utopian possibility into the air". The automobile industry and consumerism are increasingly more geared not only towards luxury and style but also towards performance and functional changes between different models. A good number of artists have taken up this form of reflection, making use of both customisation and the concept car or

Esta “mercancía afrodisíaca” en que se convirtió el coche durante décadas, protagonizando los mitos y fantasías de la publicidad mediante el desarrollo de imágenes y signos generadores de deseos y necesidades, encarna, probablemente mejor que ningún otro objeto o bien de consumo, “el aspecto deseable de las cosas” conseguido a través del estilo.

Numerosos teóricos han analizado de qué manera la publicidad ha construido el coche como un “vehículo del deseo” (Banham), un “objeto amoroso” (Barthes), un “objeto mecánico con el que casarse” o una “cadena de montaje de diosas del amor” (McLuhan); cómo se ha desarrollado en definitiva la asociación automóvil / placer, reforzando así su condición de fetiche.

Pero existe también otra perspectiva. Si el coche es un objeto que suscita fascinación por su tecnología y diseño, también genera a su vez temor por su capacidad destructiva, su capacidad de matar. Es un juego de deseo / frustración. Los dos extremos del espectro tienden a relacionarse: el brillo y la muerte, el lujo y lo pulido frente al accidente. Los *Car Crash* de Andy Warhol ilustraron perfectamente este aspecto.

Con el progreso y el desarrollo del sector automovilístico se han ido acentuando todos los efectos colaterales a que se hacía referencia más arriba. Las transformaciones urbanas cambian el aspecto de las ciudades, la carretera cobra un gran protagonismo, el deseo de libertad se hace literal en la carretera que surca el desierto (Baudrillard), el movimiento y la traslación pura se va imponiendo, se genera un atractivo por la falta de pretensiones del equipamiento viario –metal y plástico– y por la funcionalidad de la tipografía. También seduce el espacio de la gasolinera con su mobiliario serial y repetido y el minimalismo de los aparcamientos, interesan los espacios intermedios entre las redes de carreteras y las rondas urbanas y Marc Augé teoriza los no-lugares. Toda una serie de síntomas y nuevos elementos presentes en las reflexiones de un amplio abanico de artistas en las últimas décadas. El paisaje y los usos sociales cambian como consecuencia de una “motorización de la vida” que es observada críticamente, y a menudo con cierta ironía, por el mundo artístico.

En cierta medida hemos asistido, desde los años 60, a una celebración más o menos ambigua del auge de la cultura del coche en la que se iba poniendo de manifiesto la secuencia deseo / frustración, al tiempo

que se evidenciaban gradualmente los cambios sociales, políticos y culturales que producía.

Pero desde los años 90, el interés se va ampliando desde el análisis crítico del consumismo, la publicidad y las transformaciones urbanas y sociales hacia otros aspectos, especialmente la consideración del coche como un objeto industrial, un signo de la soberanía y el dominio tecnológico en el contexto de nuestra cultura. De esta manera cobra interés la observación de los desechos industriales, residuos materiales de nuestra sociedad. Toda producción genera desperdicios que funcionan como la otra cara de la seducción: los automóviles accidentados, los restos de coches abandonados e inservibles, las acumulaciones de neumáticos o parabrisas se convierten en una clara referencia acerca de las implicaciones de la industria y el consumo. También se desarrolla un interés cada vez mayor por la corporeidad misma de los objetos y por su naturaleza material. Es el coche como puro objeto escultórico. Se acentúan y recalcan sus características materiales y físicas, o se transforma su naturaleza, ambos procesos con una misma finalidad consistente en reinstalar o desestabilizar el objeto dentro de su sistema simbólico. Paralelamente no dejan de hacerse propuestas que ponen el acento sobre las implicaciones sociales que conlleva la aceptación normalizada del automóvil como un bien tan necesario como problemático: el control social, los procesos de aculturación, la acentuación de las diferencias sociales o la tensión entre espacio público y privado. Una lectura de nuestro medio que aparece así intermitentemente cruzada por la inevitabilidad del automóvil.

Se debe señalar también con interés un aspecto que recorre prácticamente toda la cultura del coche en su relación con la práctica artística, desde los años 40 hasta la actualidad, como es la “customización”. Los *Kustom-Kar* son un concepto que siempre ha atraído a un buen número de artistas y que hoy en día parece tener una especial revitalización en diferentes ámbitos. En la individualización y singularización de un coche o de un determinado modelo se tiende a contemplar el automóvil como obra de arte en sí mismo, una intervención por medio de la cual el artista procede a reinterpretar su estética y funcionalidad. Es precisamente la profundización en dicha reinterpretación, la que ha provocado que en cierta medida se crucen la customización con la creación de prototipos o “concept cars”, campo específico en el que la unión entre arte e industria se hace manifiesta. De hecho, algunos prototipos se proponen incluso como

simply reproductions or copies of already existing and well-known models. These methods are put to work to realise projects located halfway between a futuristic proposal, a parody of progress or the reflection on the place and the function of the car in our everyday life.

In short, the rapprochement to the car as the incarnation of the collective dream has gone through various phases in art over recent decades: from its elaboration and treatment as an icon/fetish, to an ironic distancing in which the concept open to the future and technological advances are crossed with a critique, somewhere between biting and witty, of the car as a symbol of an era and a symptom of a certain social failure.

Over half a century has passed since Roland Barthes defined the car as "almost the exact equivalent of the great Gothic cathedrals. (...) the supreme creation of an era, conceived with passion by unknown artists, and consumed in image if not in usage by a whole population which appropriates them as a purely magical object". Configured and developed throughout the 20th century as the object par excellence, it incarnates to perfection this transformation of life into material that characterises the world of objects and which holds in its bosom the overlaps between fantasy and the everyday, magic and utility, spirituality and matter, dream and reality. A tension that the title of the exhibition sums up in the dialogue between dream and matter. As far removed from a fetishism or celebration of the car as it is from its condemnation, this project defines a critical and creative territory in which the car appears as the concept, the object or the symptom on which various artists unfold their strategies. Here the automobile is a support and a test bed for art, yet not just in its physical or technological dimension but also in its ideological, social and anthropological extensions.

Virtually all attitudes have taken body in relation to the car over the last century: scepticism, surprise, enthusiasm, massification, rejection, crisis, negotiation, distance and critical evaluation. A sequence that could well stand in for the chronology of its evolution.

If anything has happened in the last 20 years it is that we have begun to see with some degree of clarity that the automobile is the most characteristic and qualified exponent of a long phase that is now beginning to show evident signs of exhaustion and stagnation. A phase characterised by three great elements: motorisation, mobility and energy costs. As Peter Sloterdijk rightly

pointed out, even the most insignificant ramification of our thinking and sensibility seems to be determined by the experience of the engine. A dynamic of progress, technological advance and waste of energy, whose darkest side was envisaged by J. G. Ballard in *Crash*, a novel that, in his own words, looked on the car as "a total metaphor for man's life in today's society (...) a warning against that brutal, erotic and overlit realm that beckons more and more persuasively to us from the margins of the technological landscape". This global metaphoric condition and the predominant position of the car in the technological landscape is precisely the spectrum that this exhibition wishes to address. In this regard, the goal of the show has a lot to do with the possibility of developing a reading of symptoms of the technological and to address a reflection on the nature of progress.

The ambiguous position of the car, which has been well explored in the arts. A symbol of progress and of change, and a symptom of its stagnation. An agent of radical transformations in the social and in the ideological, and generator of threats and risks. A creator of dreams and a hunter of illusions. Once again the visionary J. G. Ballard got it spot on when he defined this feeling: "the marriage of reason and nightmare that has dominated the 20th century has given birth to an ever more ambiguous world". And it is this complex ambiguity around which *Auto. Dream and Matter* revolves.

The works on view look at very different approaches to the symbolism, attitudes, transformations and consequences of car culture, but they do so from a shared starting point of accepting its essential metaphoric condition on humankind and contemporary society. Objects, situations, behaviours and processes related with the use of the car, with its production and its identity, are subverted, subjected to analysis, synthesised and recreated and, in passing, construct a critical distance that allows for a rethinking of history and the uses of the car from its present condition, but also as part of a practically closed technological and productive phase. The repertoire of attitudes, habits, model and icons is extensive. Speed, power, drive, sexuality, desire, the "humanisation" of the car, the environmental consequences, the energy costs, the transformation of the social space, the encounter between movement and immobility, the utopia of prototypes and concept cars, the essence of the motor,

productos en sí mismos, independientemente de que en algún momento puedan llegar a producirse. Como bien señala Collier Schorr, el "coche de concepto" nos hace rozar la utopía. Cada vez más la industria del automóvil y el propio consumo se orientan no sólo hacia el lujo y las características de estilo como hacia las prestaciones y los cambios funcionales entre los diferentes modelos. Una vía de reflexión que un buen número de artistas ha retomado haciendo uso tanto de la customización como del coche de concepto o simplemente de la reproducción o la copia de modelos ya existentes y ampliamente difundidos. Procedimientos que sirven para realizar propuestas que se sitúan a medio camino entre la propuesta futurista, la parodia del progreso o la reflexión sobre el lugar y la función del automóvil en nuestra vida cotidiana.

En definitiva, la aproximación al coche como encarnación del sueño colectivo, ha pasado por diferentes momentos en el arte de las últimas décadas: desde su elaboración y tratamiento como icono / fetiche, hasta un distanciamiento irónico en el que el concepto abierto del futuro y el avance tecnológico se cruza con una crítica entre ácida y humorística del coche como símbolo de una época y síntoma de un cierto fracaso social.

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 cotidianeidad, 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, tanto desde una dimensión física o tecnológica, como 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 20 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 *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

the accident, death, the journey, the transformation of the car, the domesticity of the automobile, the mutability of the man-machine relationship, roundabouts and car parks, traffic jams, the symbolism of brands, the tension between functionality and seduction, primitivism and illusion.

As such, the thrust of this exhibition is twofold. Firstly, as a necessary reflection on technology and

progress and their conditions; and secondly, as a critical gaze from art analysing one of the seminal icons of the 20th century: the car as metaphor for humankind and its dreams.

To paraphrase Allan Kaprow when he defined the readymade, we could say that in *Auto. Dream and Matter*, the car is nothing if not a paradigm of the way humans make and unmake culture.



Roy Arden
Basic Anatomy, 2007

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.

Esta exposición se configura, así, desde una doble vertiente: como una reflexión acerca de la tecnología y el progreso y sus condiciones, y como una mirada crítica desde el arte hacia el automóvil, uno de los principales iconos del siglo XX, metáfora de la cultura material, del hombre y de sus sueños.

Parafraseando a Allan Kaprow, cuando definía el *ready-made*, podría decirse que en *Auto. Sueño y materia*, el automóvil no deja de ser sino un paradigma del modo en que los humanos hacen y deshacen la cultura.

Cars and America: End of the Affair*

Marilu Knode

It's unmistakable: across the United States you can hear the last, dying gasp of one significant element of the industrial revolution that made America a powerhouse in the 20th century. The moans emanate from Detroit, home of mass-produced automobiles, with echoing wheezes coming from other parts of the rust belt, the industrial northeast and even the southwest. The car is so entwined with Americans' sense of self that, despite the dire financial circumstances of the auto industry, a huge life raft has been thrown out to that drowning industry. Even in the face of Detroit's resistance to change – refusing to institute better gas mileage or develop green technologies – politicians, financiers, feeder supply companies and ordinary Americans don't want to see the companies fail in the face of capitalist competition. At stake: the American way of life that includes frequent little errands, too-long commutes and living in islands of house surrounded by seas of cement.

Today, because of the conflagration of social and environmental issues, society as a whole (not just activists, or artists) is forced to step back to see the full impact of cars on the culture and our landscape. Los Angeles continues to be mocked as the "car city", but virtually every city on earth has become, or is becoming, a car city. Phoenix, Arizona, is a test case for the impact cars have had on urban development due to a general lack of historical spaces or too many significant natural features to impede the building of roads. Phoenix is the ur city of isolated suburbs, class division, environmental degradation and, perhaps, irreversible economic problems.

But before examining, briefly, some of the toxic indicators of the car's impact on place, we must understand the underlying meaning of cars to Americans, and thus, why we have been loathe to recognize the problems borne of the car.



FOTO: MATTHEW MOORE

Matthew Moore
Rotations: Moore Estates 5, 2006
Cortesía Courtesy: el artista the artist & Lisa Sette Gallery

How the U.S. was Won: From Manifest Destiny to Chrysler and GM

Phoenix is where many of the American settler social experiments of the past 300 years live in its most naked form. When Europeans first made contact with Native Americans in the 15th century, the North American continent was estimated to have 20–35 millions inhabitants. Because of an imperialistic desire for land and wealth, and a religious zeal to find the new "paradise on earth", these inhabitants were slowly scoured from the land. Manifest Destiny was the political treatise that justified the white appropriation of lands across the continent, the frontier conquered from the Atlantic to the Pacific oceans.

* The author's interest in critical, cultural analysis of cars on society as seen through artistic practice stems from curating the exhibition Car Culture (2008). See the online publication at: <http://www.smoca.org/cchtml/index.html>

América y los coches: el final del romance*

Marilu Knode

No hay confusión posible: los últimos estertores del producto de la revolución industrial que convirtió a Estados Unidos en una potencia arrolladora en el siglo XX resuenan por todo el país. Los agónicos quejidos surgen de Detroit, centro neurálgico de la producción en masa de automóviles, aunque el eco de los lamentos alcanza otros lugares del *rust belt*, el noreste industrial e incluso el sudoeste. El coche resulta indisoluble del concepto de individualidad de los americanos. Por eso, a pesar de las funestas circunstancias financieras de la industria del automóvil, este sector que se hunde ha recibido un bote salvavidas. Incluso frente a la resistencia de Detroit al cambio (se han negado a mejorar el rendimiento de los motores de gasolina y a desarrollar tecnología verde), políticos, financieros, fabricantes de alimentadores eléctricos y americanos de a pie no quieren ver cómo fracasan estas compañías dentro del sistema de competencia capitalista. ¿Qué está en juego? El estilo de vida americano que implica a menudo pequeños recados, desplazamientos demasiado largos para ir al trabajo y un hogar en un desierto de casas rodeado por un océano de cemento.

En la actualidad, debido al agravamiento de cuestiones sociales y ambientales, la sociedad en su conjunto (no sólo activistas o artistas) se ve forzada a dar un paso atrás y contemplar el impacto de los coches en la cultura y nuestro paisaje. Seguimos apodando con desdén a Los Angeles "la ciudad de los coches", pero virtualmente todas las ciudades del planeta se han convertido, o se están convirtiendo, en ciudades de coches. Phoenix, en Arizona, constituye un caso práctico que demuestra el impacto de los coches en el desarrollo urbano debido a la falta de espacios históricos

o demasiados elementos geográficos que impiden la construcción de carreteras. Phoenix es la ciudad por antonomasia de los suburbios aislados, la división de clases, la degradación medioambiental y, tal vez, de los problemas económicos irreversibles.

Pero antes de examinar brevemente algunos de los indicios del tóxico impacto de los coches en este lugar, debemos comprender el significado profundo de los coches para los americanos y, en consecuencia, por qué hasta ahora nos hemos resistido a reconocer los problemas que causan estos vehículos.

Cómo se conquistó Estados Unidos: de la doctrina del destino manifiesto a Chrysler y General Motors

En Phoenix sobreviven de forma casi intacta muchos de los experimentos sociales de los colonos americanos de los últimos 300 años. Cuando los europeos tomaron contacto con los nativos americanos por primera vez en el siglo XV, se estimaba que el continente norteamericano albergaba de 20 a 35 millones de habitantes. Debido al ansia imperialista de terrenos y riqueza, y el celo religioso por encontrar un nuevo "paraíso sobre la tierra", poco a poco estos habitantes fueron borrados del mapa. La doctrina del destino manifiesto era el tratado legal que justificaba la apropiación de terrenos por parte de los blancos por todo el continente, la conquista del Atlántico y el Pacífico como únicas fronteras.

El sudoeste americano, en particular, se consideraba un desierto cultural, privado de las características usuales del suelo agrícola y el celo cristiano. Los complejos climas desérticos de la región se resistían a las actitudes conquistadoras de aventureros,

* El interés de la autora por el análisis crítico y cultural de los coches en la sociedad visto a través de la práctica artística tiene su origen en su labor como comisaria de la exposición *Car Culture* (2008). Ver la publicación online en <http://www.smoca.org/cchtml/index.html>

The American southwest, in particular, was considered a cultural wasteland, bereft of the normal markers of agricultural soil and Christian zeal. The complex desert climates of the region resisted the conquering ways of adventurers, schemers, land speculators and farmers, and thus, was greatly feared and reviled in the American imagination of the 19th century.

The myth of the rugged American individual was forged in this westward expansion, although pioneers were often considered no more than lowly-criminals and the great unwashed of Europe, unable to adapt to the new urban centers of the east coast. Americans held onto land only in clusters, and sometimes just barely; military resistance to conquest from Native American tribes continued through the end of the 19th century, and legal resistance continues to this day. Yet, for these settlers, there was always a sense of not belonging, of unease about the ways they sat upon the earth.¹

In his introduction to *Playing Indian*, Philip J. Deloria writes about D.H. Lawrence's analysis of this American unease. Lawrence understood how, when European settlers arrived, they were caught between a desire for the structural stability of the Old World (read: land to call their own), and the uncontrollable freedom of the New World (as lived by half-clothed Native Americans). Because these settlers would have neither stability nor freedom, Americans found it hard to truly become of their place.²

Until the arrival of the automobile. Finally, the myth of the rugged American individual was fully embodied in the freedoms afforded by the car, and Americans were finally able to solidify their conquest of the land through the car's mobility. The landscape could be apportioned, scored and scarred by the infrastructure needed to support it. The great works of the Great Depression, the products of the military-industrial complex during World War II, and the great economic boom of the country in the 1950s and 1960s allowed for a rapid urban expansion never before seen on earth.

While cars had a tangible benefit for social control, and allowed for a display of conspicuous wealth by the elite, mass production and broader availability of cars and trucks slowly began to expand the social and economic opportunities of the rest of the country. Farmers were able to expand into new markets for their produce by truck delivery; women and teenagers were able to achieve some measure of escape through the car's capacity to connect them to others.³ The battle between electric and internal combustion was fought through advertising campaigns that painted electric cars as daintier, with less horse power, and therefore more feminine, than the gas-fired cars; we know which machine won this battle. With a business and baby boom of the 1950s, suburbs bloomed into the final frontier, the "frontier of leisure", where car was King.⁴

This brings us to Phoenix.

Any aerial view of Phoenix reveals all: its strict urban grid is only rarely interrupted by natural features like mountains, or canals (built on those dug by the Hohokam nearly a thousand years ago). The explosion of Phoenix coincides with the post-war irrational exuberance of the car era. While the "swamp cooler" (the precursor of air conditioning) allowed mass migration to Phoenix in the 1950s, the car was the driver of the urban landscape of this "frontier of leisure." Now, each city across the country is ringed by layers of suburbs, each one pushing out past the other, residents wanting to live "aspirationally" (beyond their means), wanting a lifestyle of the rich and famous, the car being the most visible sign of success.

Yet mounting evidence has shown that these suburbs are less and less sustainable, that adults and kids are not engaged in communities of real people and are becoming obese due to lack of exercise, that pollution and environmental degradation caused by unrelenting development had created dirty, isolated places. (The earth strikes back in interesting ways, however; Phoenixians are worried about "Valley Fever", an occasionally lethal fungus caused by spores released when

¹ I am drawing generally on the variety of facts and interpretations from Patty Limerick's book, *The Legacy of Conquest: The Unbroken Past of the American West* (New York, London: W.W. Norton & Company, 1987), and the exhibition catalogue *The American West*, curated by Jimmie Durham and William Hill (Compton Verney, United Kingdom, 2005).

² Deloria, Ph. J. 1999. *Playing Indian*. New Haven and London: Yale University Press. Pp. 1-9.

³ For great background information on the impact of cars in America, see: Wollen, P. (Ed.) 2003. *Autopia: Cars and Culture*. London: Reaktion Books.

⁴ The final chapter of Lawrence Culver's book forthcoming from Oxford University Press, *The Frontier of Leisure: Southern California and the Shaping of Modern America*, traces the specific vocabulary of the area's development of mass housing, which evolved into one of America's quintessential art forms.

conspiradores, granjeros y especuladores de terrenos y, por eso, fue temido y vilipendiado en el imaginario americano durante el siglo XIX.

El mito del americano tosco se forjó en esta expansión hacia el oeste, aunque a menudo se considerase a los pioneros poco más que pequeños criminales y europeos indeseables incapaces de adaptarse a los nuevos centros urbanos de la costa este. Los americanos se aferraron al territorio sólo en grupo, y a veces de forma superficial; la resistencia militar contra la conquista por parte de las tribus de nativos americanos continuó a lo largo del final del siglo XIX, y la resistencia legal continúa hasta el día de hoy. Sin embargo, para estos colonos siempre hubo un sentimiento de extrañeza, una cierta incomodidad respecto al modo en que se apropiaron de la tierra.²

En su introducción a *Playing Indian*, Philip J. Deloria escribe sobre el análisis de D.H. Lawrence acerca de esta incomodidad americana. Lawrence entendió cómo, a su llegada, los colonos americanos se vieron atrapados entre el deseo de estabilidad estructural del Viejo Mundo (léase: terrenos que considerar propios), y la libertad incontrolable del Nuevo Mundo (encarnada por los nativos americanos medio desnudos). Debido a que los colonos no obtendrían ni estabilidad ni libertad, los americanos tuvieron dificultades para desarrollar un sentido de pertenencia geográfica.³

Hasta que llegó el automóvil. Finalmente, el mito del americano tosco se materializó en las libertades que permitía el coche, y los americanos pudieron por fin consolidar su conquista del espacio gracias a la movilidad del automóvil. El paisaje se repartiría, marcaría y reconstruiría mediante las infraestructuras que precisan los coches. Los colosales trabajos de la Gran Depresión, los productos del complejo militar durante la Segunda Guerra Mundial, y el gran boom económico del país en los años 50 y 60 permitieron una rápida expansión urbana que nunca antes se había visto sobre la Tierra.

Mientras que los coches aportaban un beneficio tangible para el control social y permitían que la élite exhibiese su riqueza de forma notable, poco a poco la producción en masa y la mayor disponibilidad de coches y camiones potenciaron las oportunidades sociales y económicas en el resto del país. Los granjeros pudieron alcanzar nuevos mercados gracias al transporte con camiones; mujeres y adolescentes lograron emanciparse en cierta medida gracias a la capacidad del coche para conectarlos con los demás⁴. La batalla entre la electricidad y la combustión interna se libró mediante campañas de publicidad que mostraban los coches eléctricos como más delicados, con menos caballos de potencia y, por eso, más femeninos que los coches que funcionan con gasolina; sabemos cuál de las dos máquinas ganó la batalla. Con el boom de los negocios y los bebés en los años 50, los suburbios se transformaron en la última frontera, la "frontera del ocio", donde el coche era Rey.⁵

Esto nos lleva a Phoenix.

Cualquier vista aérea de Phoenix lo explica todo: su estricta cuadrícula urbana sólo se ve interrumpida ocasionalmente por elementos geográficos como montañas o canales (construidos sobre los que cavaron los Hohokam hace casi mil años). El auge de Phoenix coincide con la irracional exuberancia de la era del coche en la posguerra. Mientras que el "swamp cooler" (el precursor del aire acondicionado) permitió la migración en masa hacia Phoenix en los años 50, el coche se convirtió en el propulsor del paisaje urbano en esta "frontera del ocio". Ahora, todas las ciudades del país se ven rodeadas por capas de suburbios, donde cada zona residencial rivaliza con las demás, ya que los residentes quieren vivir "de acuerdo con sus aspiraciones" (por encima de sus posibilidades), anhelando el estilo de vida de ricos y famosos, donde el coche es el signo de éxito más visible.

Sin embargo hay un alud de pruebas que demuestran que estos suburbios son cada vez menos sostenibles, que adultos y niños no se implican en

¹ En el siglo XIX la doctrina del destino manifiesto designaba la creencia de que Estados Unidos estaban destinados a abarcar todo el territorio que hay entre el océano Atlántico y el Pacífico. (N. del T.)

² Me baso en varios hechos e interpretaciones del libro de Patty Limerick, *The Legacy of Conquest: The Unbroken Past of the American West* (Nueva York, Londres: W.W. Norton & Company, 1987), y del catálogo de la exposición *The American West*, comisariada por Jimmie Durham y William Hill (Compton Verney, Reino Unido, 2005).

³ Deloria, Ph. J. 1999. *Playing Indian*. New Haven y Londres: Yale University Press. Pp. 1-9.

⁴ Para una buena contextualización sobre el impacto de los coches en América, ver: Wollen, P. (Ed.) 2003. *Autopia: Cars and Culture*. Londres: Reaktion Books.

⁵ El último capítulo del libro de Lawrence Culver que lanzará próximamente la Oxford University Press, *The Frontier of Leisure: Southern California and the Shaping of Modern America*, estudia el vocabulario específico del desarrollo de la construcción en masa, que se convirtió en una de las formas de arte por excelencia en América.

desert land is dug up). What is worse, of course, is that this form of American suburban lifestyle has been much copied in many of the world's developing nations, notably India and China. The demand for private cars has skyrocketed in these countries to the point where pollution there is worse than in the United States.

With the collapse of the sub-prime mortgage market, however, these suburban developments threaten to become ghettos, whole blocks abandoned by residents who can no longer afford the mortgages and have fled back into town. The headline of a February 15 article in the Arizona Republic stated "Growth pattern crippled Phoenix".⁵ Cars that allowed for the existence of these suburbs are now fully blamed for the negative role they have played in encouraging bad behavior. The automobile, tire, cement and other free-way-building industries have effectively blocked public transportation; there is no way out of these suburbs.

The Down Side to Utopia

During the first part of the 20th century, artists celebrated the role of the automobile in shaping a utopian future. From the early enthusiasms of Henri Toulouse Lautrec and the Italian Futurists, artists described both the freedoms and restrictions of life bound by the movable machine. By mid-century, however, following the devastation of World War II, artists were already depicting the fraying of the myth. Swiss artist Robert Frank's pictures from across America presage the dispassionate photographs of Stephen Shore, both artists capturing America in inglorious transition. Edward Kienholz's assemblage *Back Seat Dodge '38*, from 1964, caused a furor in Los Angeles; the work scandalized moral leaders who decried the freedom cars allowed teenagers to congregate outside the shadow of their parents. In 1974 Chris Burden was nailed to a Volkswagen Beetle to protest the Vietnam War and to protest cars as well. The transformer movies and toys of the late 20th century showed cars in their real manifestation: as killing machines.⁶

By the early 21st century, artists continue to see cars as villains in our daily dramas. The soft sculptures by Mexican artist Margarita Cabrera harken back to the goofy objects of Claes Oldenburg, but with a

global twist. Cabrera's soft Humvee was part of an exhibition that remade objects supposedly carried, or encountered, by migrants crossing the border from Mexico into the United States, including backpacks for the parents and kids, soft saguaro cactus and looming military Humvees. Cabrera worked with Mexican seamstresses to create her Humvees in a not-so-sly commentary on the slave-like conditions women face in the border maquiladoras (factories) that feed America's hunger for cheap goods. Fleeing global capital, minimum wages and militarized daily life are embedded in Cabrera's work.



Margarita Cabrera
Hummer, 2006
Cortesía Courtesy: Sarah Meltzer Gallery, Nueva York

During the gas crisis in the summer of 2008, when gas prices were above \$4 / gallon in the United States, General Motors announced they would consider discontinuing, or selling, the division that made Humvees. A cry of joy went out across the land; earth-sensitive types thought the days of the Humvee were over. This past January, however, I began taking public transportation in Phoenix to be more environmentally conscious, and my 20-minute commute stretched out into an hour. When looking out the bus window, the cars pushing by at 50 miles per hour on our six-lane surface streets seem insane, deranged, metal rageaholics in thrall to something immaterial. I began counting Humvees, but stopped the day I counted seven. I thought they would have all been burned due to the price of oil, but it turns out they were just hiding in a garage somewhere. Nonetheless, Ca-

⁵ Reagor, C. "Growth pattern crippled Phoenix." Arizona Republic, Sunday, February 15. Pp. A 1, 18.

⁶ For a broader range of art works, films, architecture and music created under the influence of cars, see the various essays in: Wollen, P. (Ed.) 2003. *Autopia: Cars and Culture*, 2003. London: Reaktion Books.

comunidades reales de gente y que se están volviendo obesos debido a la falta de ejercicio. La polución y la degradación ambiental causadas por el desarrollo sin límites han creado lugares sucios y aislados. (Sin embargo, la tierra se venga de maneras interesantes. A los habitantes de Phoenix les preocupa la “fiebre del valle”, un hongo ocasionalmente letal que proviene de las esporas que se liberan al cavar la tierra del desierto). Lo peor, naturalmente, es que este modo de vida americano de los suburbios se ha copiado con profusión en numerosas naciones en desarrollo, en especial China e India. La demanda de coches privados se ha disparado en estos países de tal manera que la polución es peor allí que en Estados Unidos.

Con el hundimiento del mercado de las hipotecas sub-prime, sin embargo, estas urbanizaciones suburbanas amenazan con convertirse en guetos, donde los residentes que ya no pueden permitirse las hipotecas abandonan bloques enteros y regresan a la ciudad. El titular de un artículo el día 15 de febrero en el *Arizona Republic* afirmaba “El patrón de crecimiento inutiliza la ciudad de Phoenix”⁶. Los coches que permitían la existencia de estos suburbios reciben ahora todas las culpas porque han alentado comportamientos inadecuados. El automóvil, los neumáticos, el cemento y otras industrias relacionadas con la construcción de autopistas han bloqueado con éxito el transporte público; no se puede salir de estos suburbios de forma alguna.

Los inconvenientes de la utopía

Durante la primera parte del siglo XX, los artistas celebraron el papel del automóvil en el desarrollo de un futuro utópico. Desde el entusiasmo temprano de Henri Toulouse Lautrec y los futuristas italianos, los artistas describieron tanto las libertades como las molestias de la vida ligada a la máquina móvil. A mediados de siglo, sin embargo, tras la devastación de la Segunda Guerra Mundial, los artistas ya plasmaban el declive del mito. El artista suizo Robert Frank y sus instantáneas por toda América presagian las fotografías sin pasión de Stephen Shore; y ambos artistas immortalizan una América que atraviesa una transición sin gloria. La instalación de Edward Kienholz *Back Seat Dodge '38*, 1964 [Asiento

de atrás de un Dodge '38] causó furor en Los Ángeles; el trabajo escandalizó a líderes morales que denostaron la libertad que los coches concedían a los adolescentes para reunirse a escondidas de sus padres. En 1974 Chris Burden se hizo crucificar sobre un escarabajo Volkswagen para protestar contra la guerra de Vietnam así como contra los coches. Las películas y los juegos de los Transformers a finales del siglo XX muestran los coches como lo que son en realidad: máquinas de matar.⁷

A principios del siglo XXI, los artistas continúan representando los coches como los villanos de nuestros dramas diarios. Las esculturas blandas de la artista mexicana Margarita Cabrera tienen un precursor en los objetos de apariencia ridícula de Claes Oldenburg, pero incorporan un toque global. El todoterreno blando de Cabrera era parte de una exposición que reproducía objetos que supuestamente transportaban o hallaban en su camino los emigrantes que cruzan la frontera de México hacia Estados Unidos: mochilas para padres y niños, cactus saguaros blandos y amenazantes todoterrenos militares. Cabrera trabajó con costureras mexicanas en la creación de sus todoterrenos para incidir en las condiciones de casi esclavitud a las que se enfrentan las mujeres en las “maquiladoras” (empresas) de la frontera que alimentan la sed americana de productos baratos. La fuga de capitales globales, los salarios mínimos y la vida diaria militarizada son elementos estructurales en el trabajo de Cabrera.

Durante la crisis del petróleo del verano de 2008, donde los precios superaron los cuatro dólares por galón en Estados Unidos, General Motors anunció que estaba considerando el cierre o la venta de la división que fabricaba los todoterrenos. Un grito de alegría recorrió el país; la gente sensible hacia el medio ambiente pensó que habían terminado los días de los todoterrenos. Sin embargo este último enero comencé a usar el transporte público de Phoenix para comprometerme más con el medio ambiente, y mi trayecto hasta el trabajo pasó de 20 minutos a una hora. Cuando miraba por la ventana del autobús, los coches que adelantaban a 75 kilómetros por hora en nuestras calles de seis carriles parecían máquinas enloquecidas y llenas de rabia en busca de algo inmaterial. Empecé a contar los todoterrenos, pero

⁶ Reagor, C. “Growth pattern crippled Phoenix”. *Arizona Republic*, domingo, 15 de febrero. Pp. A 1, 18.

⁷ Para una muestra más amplia de obras artísticas, películas, arquitectura y música creados bajo la influencia de los coches, ver los diversos ensayos en: Wollen, P. (Ed.) 2003. *Autopia: Cars and Culture*. Londres: Reaktion Books.

brera's empty, ineffectual Humvee seems to presage the extinction of cars – or so I hope.

A recent story in the New York Times described how the airport in Riyadh, Saudi Arabia, is littered with luxury cars abandoned by their owners, crippled by the boom-and-bust cycle of oil and construction in that Kingdom. Is it possible that the most obvious status symbol becomes the first thing jettisoned in an economic crisis?

Until the American car industry contracts, re-tools and produces owner-occupied vehicles that do

not damage the earth, or until public transportation is afforded by everyone in this country, cars will continue to dominate our cultural psyche. Cars have wrought not only social isolation and environmental degradation here, but the ethos of mass production for maximum shareholder benefit has had ramifications well beyond our own borders. It seems the American Manifest Destiny stops at the "frontier of leisure," with American cultural imperialism spending itself on the hood of a VW Beetle.



Andrew Phelps
Trans-Am Dream Car, 2005
Cortesia Courtesy: el artista the artist

paré el día en que conté siete. Pensé que los habrían quemado todos debido al precio del petróleo, pero resulta que sólo estaban escondidos en un garaje en algún sitio. Sin embargo, el todoterreno vacío e inútil de Cabrera parece presagiar la extinción de los coches –o eso espero.

Un reportaje reciente del *New York Times* describía cómo el aeropuerto de Riyadh, en Arabia Saudí, está atestado de coches de lujo abandonados por sus propietarios, afectados por el auge y posterior hundimiento del ciclo del petróleo y la construcción en este reino. ¿Es posible que el símbolo de estatus más evidente se convierta en el primer deshecho en una crisis económica?

Hasta que la industria automovilística americana no lance, rediseñe y produzca vehículos de uso personal que no lastimen la Tierra; o hasta que el transporte público no resulte accesible para todos en este país, los coches continuarán dominando nuestra psique cultural. Los coches no sólo han causado estragos como el aislamiento social y la degradación medioambiental, sino que el Etos de la producción en masa con el fin de obtener máximos beneficios para los accionistas ha tenido consecuencias mucho más allá de nuestras fronteras. Parece que la doctrina del destino manifiesto se detiene frente a la “frontera del ocio”, con el imperialismo cultural americano dándose de bruces contra el capó de un escarabajo Volkswagen.

Cars and Culture

Peter Wollen

Writing about the automobile back in 1986, J. G. Ballard posed the question: "Autopia or Autogeddon?" On the one hand, there is an enthusiasm for the motorcar which is now more than 100 years old, while on the other hand, there is a growing fear of the automobile's dark side – car crashes, road rage, congestion, environmental damage, oil slicks, urban sprawl, gridlock, car bombs and many other scourges. As Ballard also pointed out, the automobile is still based upon a 19th century technology – the internal combustion engine. As James J. Flink notes in his fine book *The Automobile Age*, it was a New Yorker, Stuart Perry, who first patented two-cycle versions of the internal combustion engine, in 1844 and 1846, followed by Étienne Lenoir, a Belgian mechanic, in 1860. Lenoir's engine was innovative in its use of a battery-powered electric spark plug to ignite the fuel mixture of aerated illuminating gas. It was also the first to succeed commercially. In 1876, in Germany, Nicolaus Otto produced a four-cycle engine, its fuel-air mixture compressed within a cylinder and with consecutive intake, compression, power and exhaust strokes. Not much has changed since then.

By 1885, one of Otto's engineers, Gottlieb Daimler, working with an assistant, Wilhelm Maybach, had developed an automobile engine that proved to be the prototype of an enduring system. Daimler and Maybach built four experimental motor vehicles between 1885 and 1889, while Carl Benz, a manufacturer of gas engines, built a working motor tricycle, driven in the streets of Mannheim and patented in 1886. In 1893, Maybach invented the modern carburetor, and in the same year, Benz produced a commercially successful four-wheel car, with a redesigned engine and electric ignition. Automobile manufacture quickly became a growth industry, developing in a number of countries

in Europe and in the us. This is the technology which, though improved, has not been radically reconceived since the pioneer years. The design and appearance of cars, however, have been transformed repeatedly. Designers such as Harley Earl, at General Motors, or George Walker, at Ford, transposed our image of the car from the functional into the aesthetic register, creating an eye-catching new model each year.

However, while the design and appearance of the car may have become increasingly significant, it was the car as a creature of the internal-combustion engine which has had the most wide-ranging impact, resulting from the proliferation of side effects – roads and associated construction work, parking lots and structures, rising oil prices, geopolitical rivalries, broad-ranging environmental issues, industrial manufacturing, lifestyles, marketing, population movements, congestion, the growth of suburbia, increased levels of travel and tourism, patterns of crime, the epidemiology of violence and death. It is not so much a matter of drawing up a kind of balance sheet, assessing the pros and cons of the automobile as a social and cultural force, as of trying to understand the complex ways in which the car has transformed our everyday life and the environment in which we operate – the food we eat, the music we listen to, the risks we take, the places we visit, the errands we run, the emotions we feel, the movies we watch, the money we spend, the stress we endure and the air we breathe. At the same time, we need to recognize that car culture is not simply something personal to us, but a complex global phenomenon. Cars have a different significance in rich and poor countries, rural and urban areas, and so on.

It is striking to see how easily cars can become cult objects at both ends of the automobile spectrum –

Coches y cultura

Peter Wollen

Ya en 1986, J. G. Ballard planteó la siguiente cuestión en un ensayo sobre el automóvil: “¿Autopía o Autogeddon?” Por una parte, existe un evidente entusiasmo por el coche, que tiene más de 100 años; por otra, en cambio, se percibe un miedo cada vez mayor respecto al lado oscuro de esa máquina, asociado por ejemplo a accidentes de coche, actitudes agresivas al volante, problemas de congestión del tráfico, daños al medio ambiente por la contaminación, los vertidos de petróleo, la expansión urbana descontrolada, los atascos y la paralización total del tráfico, o coches bomba y otros desastres. En esa misma obra Ballard también subrayaba que el automóvil todavía utiliza una tecnología decimonónica, el motor de combustión interna. Tal y como explica James J. Flink en el excelente libro titulado *The Automobile Age*, fue el neoyorquino Stuart Perry quien patentó, en 1844 y 1846, las primeras versiones del motor de combustión interna de dos tiempos. A éste seguiría, en 1860, Étienne Lenoir, un mecánico belga cuyo motor introdujo la innovación de encender con una chispa procedente de una bujía eléctrica el combustible, una mezcla formada por gas de alumbrado y aire insuflado desde el exterior. Este motor fue también el primero en obtener éxito comercial. En 1876, en Alemania, Nicolaus Otto inventó el motor de combustión interna de cuatro tiempos, cuya mezcla de aire y combustible se comprimía dentro de un émbolo cilíndrico, correspondiéndose los cuatro tiempos a los siguientes ciclos: admisión, compresión, explosión y escape. Desde entonces, las cosas no han cambiado mucho.

En 1885, uno de los ingenieros de Otto, Gottlieb Daimler, junto con su ayudante Wilhelm Maybach, fabricó un motor que resultó ser el prototipo de un sistema que se consolidaría a lo largo de los años. Daimler y Maybach crearon entre 1885 y 1889 cuatro vehículos experimentales a motor, a la par que Carl Benz, un

fabricante de motores de gasolina, construía un triciclo motorizado que condujo por las calles de Mannheim, y que patentó en 1886. En 1893, Maybach inventó el carburador moderno, y ese mismo año Benz fabricó un modelo que obtendría gran éxito comercial, un coche de cuatro ruedas con un motor de diseño renovado y encendido eléctrico. Muy pronto, la fabricación de automóviles se convirtió en una industria floreciente en varios países europeos y en Estados Unidos. Con todo, la tecnología empleada entonces, aunque mejorada, no ha experimentado cambios drásticos desde aquellos años pioneros. Por el contrario, el diseño y apariencia de los coches sí han sufrido continuas transformaciones. A diseñadores como Harley Earl, de General Motors, o George Walker, de Ford, se debe el cambio de nuestra forma de concebir el coche, pues nos hicieron pasar de lo funcional a lo estético, creando cada año un nuevo y atractivo modelo.

No obstante, si bien es verdad que el diseño y la imagen han cobrado cada vez más importancia, es la otra dimensión del coche, la de una criatura con motor de combustión interna, la que más consecuencias ha traído consigo, patentes en una serie de efectos secundarios: las carreteras y las consiguientes obras, los aparcamientos, la subida de los precios de la gasolina, las rivalidades geopolíticas, una serie de problemas medioambientales de todo tipo, la producción industrial, unos nuevos estilos de vida, el marketing, los movimientos de población, los atascos, el crecimiento de zonas residenciales a las afueras de las ciudades, el aumento de los viajes y del turismo en general, unos nuevos comportamientos delictivos y una nueva epidemiología de la violencia y la muerte. No se trata de hacer una especie de balance con los pros y los contras del automóvil como fuerza social y cultural, pero sí de intentar entender de qué manera tan compleja ha llegado a transformar el coche nuestra vida

Togliattigrad and Pitjantjatjara, the aging Moskvich and the Toyota Landcruiser, Mondeo Man and Mr Toad, Kraftwerk and Thelma and Louise, Andy Warhol and T. S. Eliot, Monument Valley and The Little Chef, Marshall McLuhan and Ralph Nader, the freeway and the parking structure, the seatbelt and the flamboyant Uturn – all of which are discussed in this volume. Reading about the BMW cult of the w-Benzi in South Africa, I was reminded of the BMW cult of the Billionaire Boys' Club in Los Angeles. Reading about styrofoam cups of takeaway coffee, I couldn't help thinking about the cascading geysers of wasted champagne with which Grand Prix drivers celebrate a victory. Reading about James Dean and Princess Diana, I couldn't help thinking about all the anonymous victims of hitandrun drivers. The universality of automobile culture seems capable of dredging almost anything into its net, from the idyllic view of the buttes of the American West framed within a windshield to the murderous rollover of the aircraftinspired, tail-heavy, nose-up Dymaxion car.

A word needs to be said here about parking, a sadly neglected subject. In 1916, an editorial in *Automobile* magazine noted that the "parking problem" was becoming more and more acute with the growth of automobile traffic. Not only did city governments face "something which was never foreseen in the planning of our towns, a thing which has come upon us so swiftly that there has been no time to grasp the immensity of the problem till we are almost overcome by it", but their preferred policy of raising taxes to build new roads, together with creating more parking facilities and introducing new regulations, simply discriminated against the poor and, specifically, against children. In 1937, the Lynds, in their classic study *Middletown in Transition*, noted that, in 1925, "youngsters, driven from street play to the sidewalks, were protesting, 'Where can I play?'. But in 1935 they were retreating even from the sidewalks." In 1961, Jane Jacobs, in *The Death and Life of Great American Cities*, documented the last stages of the disintegration of community life as streets were widened, sidewalks narrowed and communal activities funnelled out of neighbourhoods. It was the pedestrian poor of the inner city whose energies were sapped by the arrival of the car while suburbia thrived.

Detroit, of course, provided a laboratory model of this kind of social polarization and segregation, as

Joe Kerr has argued. Motorization also, as James J. Flink notes in *The Automobile Age* (1988), "profoundly changed the character of the small town". Flink cites the example of Ogle County, Illinois, which in 1900 had 79 horse-related service facilities and no automobilerelated ones. By 1930, the proportions had been completely reversed – there were 86 automobilerelated businesses and only 21 horse-related ones. At the same time, shopping habits began to change as car use widened the range of choice, so that local stores began to decline. The village store and local bank are cited by Flink as particularly vulnerable. The giant mail-order houses – Sears Roebuck and Montgomery Ward – began to reduce their catalogue businesses and open stores on the outskirts of towns, in direct competition with traditional businesses. Instead of transportation systems that funnelled potential consumers into town and city centres, people were now at liberty to shop in new locations on the outskirts of towns.

Flink quotes Robert E. Wood, who had been general merchandise manager for Montgomery Ward before becoming vice president of Sears Roebuck, as explaining that, "when the automobile reached the masses it changed this condition [the funnelling of consumers into the town centre] and made shopping mobile. In the great cities Sears located its stores well outside the main shopping districts, on cheap land, usually on arterial highways, with ample parking space." Thus city centres came to be seen as sites of congestion, whereas the periphery was regarded as accessible and convenient. The first regional shopping mall was built in Kansas City, Missouri, in 1922, while the first shopping centre, "planned as a unified commercial development with its stores turned away from the access street", was built in Dallas, Texas, in 1931. By the 1950s, similar shopping centres were providing parking space for several thousand cars. Meanwhile, as Flink notes, "with the rapid proliferation of such shopping centres in the 1950s and 1960s, the downtowns of medium-sized cities came to be crime-ridden wastelands of vacated stores." Villages no longer boasted traditional stores, instead containing petrol stations, garages, restaurants and inns, whose focus was on transients in their cars.

Moreover, the rise of the family car as a household necessity also led to destabilizing changes in family structure. In particular, teenagers now demanded access to the car, and intergenerational

cotidiana y el entorno en el que nos movemos: la comida que comemos, la música que escuchamos, los riesgos que asumimos, los lugares que visitamos, las misiones y recados que hacemos, las emociones que sentimos, las películas que vemos, el dinero que gastamos, el estrés que soportamos y el aire que respiramos. Así mismo, hay que reconocer que la cultura del coche no es un hecho individual, sino un complejo fenómeno global. Los coches tienen un significado diferente en los países pobres y en los ricos, en las zonas urbanas y en las rurales, etc.

Llama la atención la facilidad con la que los coches pueden llegar a convertirse en objetos de culto incluso en extremos opuestos entre sí del amplio espectro asociado al automóvil: en la ciudad de Togliattigrado y entre los Pitjantjajara, en forma del anticuado Moskvich o del Toyota Landcruiser, en la figura del Mondeo Man o en la del personaje del Sapo de Kenneth Grahame, en la música de Kraftwerk o en la película *Thelma y Louise*, en la obra de Andy Warhol o de T.S. Eliot, en el paisaje de Monument Valley o en la cadena de restaurantes The Little Chef, en relación con Marshall McLuhan o con Ralph Nader, con la autopista o el aparcamiento, el cinturón de seguridad o los ampulosos cambios de sentido. Todos estos aspectos se tienen en cuenta en las reflexiones recogidas en estas páginas.

Y es que, al leer sobre el culto que rinden los wabenzi al BMW en Sudáfrica, me acordaba del culto al BMW del célebre Billionaire Boys' Club de Los Ángeles. Y mientras leía sobre las tazas de plástico de los establecimientos de comida para llevar, no podía evitar pensar en las cascadas de champán desperdiciado con el que los pilotos del Grand Prix celebran sus victorias. Al leer sobre James Dean y la Princesa Diana, inevitablemente me vinieron a la mente todas las víctimas anónimas atropelladas por conductores que se dan a la fuga. La universalidad de la cultura del automóvil parece capaz de abarcarlo todo, desde la visión idílica de los cuellos volcánicos del oeste americano enmarcados en un parabrisas hasta el vuelco asesino del coche Dymaxion, de diseño aerodinámico, con su pesada cola y su forma respingona.

Es preciso, llegados a este punto, decir algo sobre el aparcamiento, un tema que, desgraciadamente, apenas se aborda. En 1916 un editorial de la revista *Automobile* dejaba constancia de que "el problema del aparcamiento" era cada vez mayor debido al aumento del tráfico. Los gobiernos locales se enfrentaban "a algo que no se preveía cuando se diseñaron nuestras

ciudades, algo que nos ha sucedido tan de repente que apenas nos ha dado tiempo para ser conscientes de la inmensidad del problema hasta que casi nos hemos visto sobrepasados por el mismo". Y, además, las medidas adoptadas al respecto por parte de los responsables políticos (por ejemplo, subidas de los impuestos para construir nuevas carreteras, creación de más aparcamientos e introducción de nuevas leyes) discriminaban a los más pobres y, sobre todo, a los niños. En 1937, los Lynd, en su estudio ya clásico titulado *Middletown in Transition*, destacaban que en 1925 "los chicos, desplazados de la calle a las aceras, protestaban: '¿Y ahora dónde jugamos?'. Pero en 1935 ni siquiera les quedaban las aceras". En 1961, Jane Jacobs, en *The Death and Life of Great American Cities*, documentaba las últimas fases del proceso de desintegración de la vida de la comunidad a medida que se ampliaban las avenidas, se estrechaban las aceras y las actividades comunes se canalizaban fuera de los barrios. Con la llegada del coche, se castigó al peatón pobre de las zonas urbanas más deprimidas, mientras prosperaban, en cambio, las zonas residenciales de las afueras de las ciudades.

Por supuesto, Detroit fue un laboratorio que sirvió de modelo para este tipo de polarización y segregación social, según ha argumentado Joe Kerr. La motorización, escribe James J. Flink en *The Automobile Age* (1988), también "alteró profundamente la naturaleza de las ciudades pequeñas". Flink pone el ejemplo del condado de Ogle, en Illinois, que en 1900 tenía 79 suministradores de servicios relacionados con el transporte con caballos y ninguno con el automóvil. En 1930, las proporciones se habían invertido: había 86 negocios asociados a los coches y sólo 21 a los caballos. Al mismo tiempo, los hábitos de consumo empezaron a cambiar: a medida que se extendió el uso del automóvil, aumentaron también las posibilidades de elegir dónde comprar, lo que trajo consigo el incipiente declive del comercio local. Según Flink, los más vulnerables fueron las tiendas pequeñas y los bancos. Las grandes empresas de venta a domicilio como Sears Roebuck y Montgomery Ward empezaron a reducir sus ventas por catálogo y abrieron establecimientos de venta directa en las afueras de las ciudades, pasando así a competir directamente con el comercio tradicional. En vez de sistemas de transporte que llevasen a los potenciales consumidores al centro de las ciudades, la gente tenía ahora libertad para comprar en nuevos lugares a las afueras de los núcleos urbanos.

squabbles began to disturb family life, undermining parental authority and supervision. The Lynds pointed out that

. . . the extensive use of this new tool by the young has enormously extended their mobility and the range of alternatives before them; joining a crowd motoring over to a dance in a town 20 miles away may be a matter of a moment's decision, with no one's permission asked.

Moreover, the car itself became the site of choice for romantic interludes and sexual adventures. Small-town values were rapidly being eroded. In the end, this new and shocking state of affairs gradually became normalized. The small California town of Modesto boasts a bronze statue representing a teenage girl sitting on the hood of a car while a young man makes up to her. It was commissioned in recognition of George Lucas' success as a filmmaker – a classic example of local boy made good – a success story that began with his landmark car and cruising movie, *American Graffiti*, shot right there in his hometown.

The soundtrack of *American Graffiti* comes straight from the car radio, a selection of music played by the radio station's charismatic disc jockey, Wolfman Jack. A similar range of contemporary music can also be found in *Easy Rider* or *Thieves Like Us*. In *A Star Is Born*, the music comes from a motel radio and in *Detour* and *Natural Born Killers* from the jukebox in a diner. The car radio and the roadside juke joint have taken over the role of the traditional symphonic score, substituting a medley of rock'n'roll songs, thereby bridging the gap between characters and spectators with familiar music, listened to simultaneously both on and off screen. Prior to *American Graffiti*, the typical road movies had always ended with death – unlike Lucas' film, which ends with its central character (a standin for the director himself) leaving town to go to college, another way of escaping the confinement of smalltown life. Classic road movies feature a couple on the run, driving desperately across America in a crazy attempt to make it to somewhere far down the road – *You Only Live Once*, *They Live by Night*, *Gun Crazy*, *Pierrot Le Fou*, *Bonnie and Clyde*, *Thieves Like Us*, *Badlands*, *The Passenger*, *Thelma and Louise* – and end with disaster and the couple torn apart. The car is

often doomed as well – spinning out of control, driven into the sea or over a cliff, crashed, shot up, the victim of a kind of ritual sacrifice.

The crashed car features not only in films but in novels. In J. G. Ballard's *Crash* (1973), for instance, there is Vaughan's last crash, the one in which he finally dies, as the out-of-control car jumps over the railings of a flyover, plunging through the roof of a bus filled with airline passengers as it drives to Heathrow. This was a crash, Ballard notes, that produced a massive tailgate. Quite unexpectedly, traffic is also invoked by Ballard in his essay "In the Asylum of Dreams", where he remarks that "Freud's royal road to the unconscious soon proved itself prone to delays and diversions, and by now is safely ensnared in the traffic of rival theorists." Freud himself, sadly, never wrote about cars, although he did have something to say about both fear of lifts and fear of trains, from which he suffered himself.

The remarkable Hungarian-born psychoanalyst Michael Balint, however, had much of relevance to say, although he too avoided mentioning cars as such. Cars were subsumed into more general topics. In his book *Thrills and Regressions* (1959), Balint wrote about the condition which he called "Philobatism" – the enjoyment of thrills. An important category of thrills, Balint noted, are those connected with high speed, a category that explicitly includes motor racing. In more general terms, however, thrills are related to motility and the psychology of movement, a subject barely touched upon before Balint turned his mind to it. In fact, he himself remarked that he "was surprised to find how little is known about the psychology of movement. What we know about it are its disturbances . . ." He noted, however, that Freud, in his *Three Essays on Sexuality* (1905), mentioned the excitement created by both passive and active movement – "in the form of being rocked and swinging on the one hand, romping, wrestling, getting wild on the other". Driving, it seems to me, might fall into either of these categories – either subordination to the movement of the automobile or speeding and reckless driving. Balint, however, was interested in the kind of relationship which movement – or, in this particular case, driving – might have to object-relationships and to people's relations with their environment.

Balint divided the world between ocnophiles and philobats. Ocnophiles feel uneasy at the prospect of aggression – which would include aggressive driv-

Flink así lo explica con una cita de Robert E. Word, que había sido director de ventas en Montgomery Ward antes de convertirse en vicepresidente de Sears Roebuck: “en el momento en que el automóvil llega a las masas es cuando se produce este cambio [del centro urbano a las afueras], que convierte el ir de compras en algo que implica movimiento. En las grandes ciudades, Sears ubicó sus almacenes muy lejos de los principales centros comerciales, en terreno barato, cerca de las autopistas, con mucho espacio para aparcar”. Así, los centros de las ciudades se empezaron a ver como sitios de mucha congestión de tráfico, a diferencia de la periferia, accesible y mucho más práctica. El primer área comercial de esa región se construyó en Kansas, Missouri, en 1922, mientras que el primer centro comercial, “concebido como un desarrollo comercial unitario, en el que las tiendas carecen de acceso directo a la calle”, se creó en Dallas, Texas, en 1931. Durante la década de los 50, se crearon otros centros comerciales similares que ofrecían miles de plazas de aparcamiento. Entre tanto, como escribe Flink, “con la rápida proliferación de ese tipo de centros comerciales en los años 50 y 60, los centros de las ciudades medianas se convirtieron en zonas desoladas, propensas a ser castigadas por la delincuencia y llenas de tiendas vacías.” Los pueblos sustituyeron las habituales tiendas tradicionales por estaciones de servicio, garajes, restaurantes y hoteles, enfocados en todos los casos hacia los viajeros que pasaban por allí con sus coches.

Además, el auge del coche familiar entendido como una necesidad doméstica también se tradujo en cambios desestabilizadores en la estructura familiar. Concretamente, en la medida en que los adolescentes exigían el acceso al coche, empezaron a ocasionarse peleas que perturbaban la vida familiar y minaron la autoridad paterna. Los Lynd subrayaban lo siguiente:

El uso generalizado de esta nueva herramienta entre los jóvenes ha facilitado significativamente su capacidad de movimiento y ampliado el abanico de posibilidades que se abren ante ellos: unirse a un grupo que se dirige a un baile en una ciudad que está a más de una veintena de kilómetros es una decisión que se toma en el momento, sin necesidad de pedir permiso a nadie.

Además, el coche se convirtió en lugar de interludios románticos y aventuras sexuales. Los valores

tradicionales asociados a lugares provincianos se empezaron a debilitar a toda velocidad. Al final, poco a poco fue normalizándose esta nueva y sorprendente situación. En la pequeña ciudad californiana de Modesto se erigió una estatua de bronce que representaba a una adolescente sentada sobre el capó de un coche con un joven a su lado flirteando con ella. La obra fue un encargo para conmemorar el éxito de George Lucas como cineasta (un ejemplo clásico del chico de un sitio pequeño que consigue triunfar), un éxito que empezó a gestarse con su famosa película sobre jóvenes y coches titulada *American Graffiti*, y que se rodó precisamente allí, en su ciudad natal.

La banda sonora de *American Graffiti* proviene directamente de la radio del coche, una selección musical del carismático disc jockey de la emisora, Wolfman Jack. También en *Buscando mi destino* [Easy Rider] o en *Ladrones como nosotros* [Thieves Like Us] encontramos música contemporánea del mismo tipo. En *Ha nacido una estrella* [A Star Is Born] la música procede de la radio de un motel, y en *Detour* y *Asesinos natos* [Natural Born Killers] de la máquina de discos de una cafetería. La radio del coche y la máquina de discos ocupan el lugar de la tradicional partitura de música clásica. Al ser ésta sustituida por un popurrí de canciones de *rock and roll*, se forja una relación entre los personajes de la pantalla y los espectadores a través de una música conocida que se escucha dentro y fuera de la pantalla. Antes de *American Graffiti*, las típicas películas de carretera siempre habían acabado con el desenlace fatal de la muerte. Al contrario, en la de Lucas, el personaje principal (que representa al propio director) termina marchándose de la ciudad para ir a la universidad, otra forma de escapar del confinamiento al que obliga la vida en una ciudad pequeña. Las *road movies* clásicas suelen presentar a una pareja que huye conduciendo a toda velocidad por Norteamérica en intento desesperado por llegar a algún sitio al final del trayecto (por ejemplo en *Sólo se vive una vez* [You Only Live Once], *Los amantes de la noche* [They Live By Night], *El demonio de las armas* [Gun Crazy], *Pierrot Le Fou*, *Bonnie & Clyde*, *Ladrones como nosotros* [Thieves Like Us], *Malas tierras* [Badlands], *El pasajero* [The Passenger] o *Thelma y Louise*), y acaban en desastre y con la separación de la pareja. Muchas veces el coche sufre el mismo destino: una vez se pierde el control, acaba en el mar o despeñado, estampado contra algún obstáculo o víctima de algún tipo de sacrificio ritual.

ing – and are inhibited by the trauma brought about by unusually intense movement. As a result, Balint noted, they have difficulty in acquiring the minimal skills required to enjoy the “thrill” that driving might otherwise offer. The philobat, in contrast, is ready to acquire whatever skills are necessary “to ride on all the machines” offered in the fairground or simply available for driving on the road. As Balint put it, “...his enjoyment is obvious and open” – he is a Mr Toad – “and this hides the price he has to pay for it” – his inability to relate to others, his restriction to finding enjoyment and excitement in his own personal activities. Balint also pointed out that philobats have a particular relationship to the tools they use in pursuit of excitement and thrills. They assume complete control of equipment, in contrast to ocnophiles, whose tendency is to hold the wheel tight. The philobat is confident that he can cope with all the other drivers who intrude on the blissfully empty space in which he prefers to operate. His world is structured “by safe distance and sight” – spatial features – rather than by physical proximity and touch or grip, as in the world of the ocnophile.

The philobat, Balint also observed, always aims to master whatever task he undertakes so completely and with such ease “that the skill should no longer require any effort”. Thus the driver should drive almost automatically. Reality – the reality of traffic or the speedway – thus changes “into a kind of fairyland where things happen as desired”, as if automatically. Philobats aspire to a kind of “effortless accomplishment which we admire in figure-skaters, in dancers, in actors, musicians, high-board divers, and so on”, which we ourselves, in deference to our philobatic dreams, hope to achieve in our own limited sphere of, say, driving a car. The philobat becomes a kind of hero – he himself “assesses the risks he can and dare take and devise methods of coping with them” without guidance from others. Similarly, the “high-speed driver” relies “much more on his own resources than the ordinary driver, although he too is also dependent on others, such as the mechanics who service his car”. The philobat inevitably “exposes himself apparently unnecessarily to real dangers in the search for thrills”, although, as Balint noted, this recklessness is likely to be diminished by the professional philobat – or driver who earns his living by accepting serious risks.

The philobat operates in a world that is generally safe and friendly. It is only in special circumstances that

danger is unavoidable – when, for instance, a driver has to avoid hazardous contacts with other drivers whose behaviour is unpredictable. As Balint noted, “whereas the ocnophile”, driving slowly and hugging the kerb, lives in “a world structured by physical proximity and touch”, the philobatic world, dependent on sight, is threatened principally by “the sudden emergence of a hazardous object that has to be negotiated”, a task that presupposes a certain level of acquired skill, even an ability to take calculated risks, which might appear reckless to others. The philobat – the daring driver – lives in the illusion that it is within his power to overcome any obstacle, that “he can certainly cope with any situation”, tending towards an undue optimism and confidence, perhaps trusting too much in his own skill. The philobat, dependent on sight, needs to watch. As Balint observed, “he watches for objects appearing from somewhere or nowhere”, objects that are felt perhaps as uncaring, even as hostile, “disturbing the harmony of the friendly expanses around him”, watching all the time for signs of danger.

For J. G. Ballard, the driver of a car exists within a “huge metallized dream”, a communal dream predicated on “our sense of speed, drama and aggression, the worlds of advertising and consumer goods, engineering and mass manufacture, and the shared experience of moving together through an elaborately signalled landscape”. Ballard foresees a world in which motorways will become the dominant feature of the landscape, in which our addiction to driving will lead to an ever-growing overload of traffic, counterposed to the creation of car-free zones in the centre of our towns and cities, pedestrianized enclaves in which walking replaces driving, human locomotion replaces mechanical, sauntering replaces speeding. At the same time, the culture of the car is a culture of death, a culture in which accidents and crashes become increasingly frequent, even – in a sinister and perhaps unconscious way – desired, the products of aggressivity and selfpunishment compounded, the excitement of speed and the acceptance of disaster. For Ballard, there was a way out – driving would be dehumanized, cars would be electronically controlled, traffic movement determined by electronic devices, traffic flow determined by electronic signals transmitted through metal strips embedded in the road.

In his book *Sex, Drink and Fast Cars* (1986), Stephen Bayley has a slightly different vision of the

Los accidentes de coche, además de películas, protagonizan también novelas. Por ejemplo, en *Crash* (1973), de J. G. Ballard, nos encontramos con el choque final de Vaughan, en el que muere cuando el coche, fuera de control, salta por encima de los raíles de un paso elevado y acaba empotrándose en el techo de un autobús lleno de pasajeros que va al aeropuerto de Heathrow a coger un vuelo. Apunta Ballard que el accidente produjo enormes retenciones. De una manera poco esperable, Ballard también invoca la imagen del tráfico en su ensayo "In the Asylum of Dreams", donde comenta que "la carretera que Freud tomó hacia el inconsciente enseguida demostró ser propensa a sufrir retrasos y desvíos, y actualmente está atrapada en el tráfico de una serie de teóricos rivales". Desgraciadamente, Freud nunca escribió nada sobre coches, aunque algo tenía que decir sobre el miedo a los ascensores y a los trenes, que él mismo padeció.

El excelente psicoanalista húngaro Michael Balint, en cambio, sí aportó una serie de comentarios relevantes, a pesar de que también este autor evitara mencionar los coches en sí y los incluyera en otros temas más generales. En su obra *Thrills and Regressions* (1959), Balint abordó lo que él llamaba "filobatismo", el goce de las emociones fuertes y la búsqueda de experiencias nuevas. Según este autor, una importante subcategoría de estas emociones son las relacionadas con la velocidad y, como se incluye explícitamente, con las carreras. En términos generales, sin embargo, las emociones están relacionadas con la psicología del movimiento, un tema que apenas se había abordado antes de Balint. De hecho, él mismo reconocía que estaba "sorprendido por lo poco que se sabe sobre la psicología del movimiento. Lo único que conocemos de ella son los trastornos que ocasiona..." Balint puso de relieve, no obstante, que en sus *Tres ensayos sobre la sexualidad* (1905) Freud mencionaba la excitación creada por el movimiento, tanto pasivo como activo, "al ser mecido, por un lado y, por otro, al revolcarnos, forcejear o comportarnos de forma salvaje".

En mi opinión, conducir podría situarse en cualquiera de estas dos tendencias, ya como subordinación al movimiento del automóvil ya como conducción veloz y temeraria. Pero a Balint le interesaba sobre todo la relación que el movimiento (o, en nuestro caso concreto, la conducción) puede llegar a establecer con ciertos objetos y la que, gracias a él, forjan las personas con su entorno.

Para Balint, el mundo se divide entre los ocnofílicos y los filobáticos. Los primeros se angustian ante la posibilidad de una agresión (entre la que se podría contar la conducción imprudente), y se inhiben por el trauma que supone cualquier movimiento insuamente intenso. De ahí que, en opinión de este autor, les resulte difícil adquirir las habilidades básicas necesarias para disfrutar de la "emoción" que puede traer consigo conducir. En cambio, el filobático está más que dispuesto a adquirir cualquier destreza que le lleve "a montarse en cualquier tipo de máquina", ya las instaladas en un parque de atracciones o simplemente en un aparato que sirva para conducir por una carretera. Como dice Balint, "es obvio que disfruta abiertamente" (como el personaje del Sapo), "lo cual oculta el precio que tiene que pagar por esas emociones", a saber, su incapacidad para relacionarse con los demás o sus limitaciones a la hora de encontrar placer en su propia actividad personal. Balint también destacaba que los filobáticos forjan una relación especial con las herramientas de las que se sirven en su búsqueda de emociones fuertes. Llegan a tener un control total de todo el equipamiento, a diferencia de los ocnofílicos, cuya tendencia es agarrarse con fuerza al volante. El filobático confía en que puede sortear a todos los demás conductores que se inmiscuyen en el maravilloso espacio vacío en el que aprecia moverse. Su mundo se estructura en función de "una distancia segura y una buena visibilidad" (rasgos espaciales) más que por la proximidad física o el tacto, como en el mundo del ocnofílico.

Este autor también observó que el filobático siempre intenta controlar totalmente cualquier tarea que emprende, para que en el futuro "ya no requiera esfuerzo alguno". Así, en el caso de los conductores, se traduciría en una forma de conducir casi automática. La realidad (la realidad del tráfico o de la autopista) se transforma de esta manera "en una especie de país de las maravillas donde las cosas suceden tal y como uno desea", prácticamente de manera automática. Los filobáticos aspiran a "lograr un aire de total facilidad, como si no requiriera esfuerzo, semejante al que nos admira de los patinadores, bailarines, actores, músicos o en los atletas que practican el salto de trampolín, por ejemplo", algo que nosotros, en deferencia a nuestros sueños filobáticos, esperamos conseguir en nuestro limitado campo de acción, sin ir más lejos al conducir un coche. El filobático se convierte en una especie de héroe (es él mismo quien "valora los riesgos que puede

driverless car. He envisages a “zero-defect, driverless car” based upon advances in electronics, distance sensors, satellite navigation and, presumably, digital technology. A vehicle of this kind could presumably be programmed in advance by the driver, while retaining a capacity for independent decision-making in situations of unforeseen emergency. Bayley ends up with a sceptical view of the zero-defect driverless car, arguing that “like people, cars have to be flawed to be interesting”. Erotic fantasy, he notes, is more important than technology – although, as Ballard would surely have pointed out, the two can be combined to great effect. Bayley notes that the car promises entry into a fantasy world, which can be positively erotic, as exciting as sex, and also a degree of freedom and dynamism, incompatible with digital programming or laid-back comfort. The Futurists were right, he implies, to stress speed and fantasy and even danger as crucial characteristics of a successful car. Every driver dreams of the “perfect sweep through a difficult turn” or the “rapid-fire tattoo” of a series of gear changes.

In this vision of a world to come, the 19th century technology of the car will finally encounter the new technology of the digital age. Driving will be controlled by a computer rather than by human agency and choice. Indeed, the steering wheel itself will become obsolete, the governing feature of the car being the navigational instrument which provides for the driver “both the greatest freedom and the greatest dangers”. The driver will become just another passenger, strapped into a fully automated vehicle, relaxed within his or her mobile cocoon. There will be no more crashes, except those caused by computer malfunction, no more ambulances weaving through the traffic, no more police officers examining the scene, no more tow-trucks scavenging the wreckage. The culture of the car has always been poised between the mechanical and the anatomical, the machine and the human subject, a complex relationship mediated and protected by speed limits, seatbelts, lane discipline, laceration-resistant windshields, stricter enforcement of drinking-and-driving laws, better traffic-system design and so on. The end result, of course, will be to make driving safer for ocnophiles, more frustrating for philobats.

In contrast, Ballard’s *Crash*, published in 1973, draws on the cult status of deathdealing celebrity car crashes – Jackson Pollock’s 1950 Oldsmobile

convertible, crashed in 1950; James Dean’s Porsche 550 Spyder, crashed in 1955; George Lucas’ Fiat Bianchina, crashed in 1962, although Lucas was lucky enough to survive. In *Concrete Island*, published the same year, Ballard describes a car crash on the very first page, the car veering across lanes, jerking the driver’s hands “like a puppet’s”. Inevitably, cars are associated with death, not simply because of crashes but, in more general terms, because of the possibility of crashes, the possibility of loss of control and even loss of life. Dean and Lucas were both fascinated by car racing, and, of course, the racetrack is the most dangerous driving environment there is. In his film *The Crowd Roars*, Howard Hawks concentrates on the eerie symbiosis between drivers and spectators, the implicit contract that exists between them, a contract to risk death on the one hand and to expect it on the other. Hawks himself was obsessed with flying planes. He also founded his own motorcycle club, whose members – mostly film stars – went cruising in a pack along Mulholland Drive in Los Angeles.

The crash is irretrievably established at the centre of car culture. As long ago as 1914 the Futurist poet Mario Leone wrote his *Fornication of Automobiles*, envisaging the collision of two cars as a kind of technological sexual encounter:

*Involuntary collision,
furious fornication
of two automobiles – energy,
embrace of two warriors
bold of movement,
syncopation of two heart motors,
spilling of “bloodgas”.*

Decades later, in 1960, the American artist Jim Dine produced his happening, *Car Crash*, which was soon followed by Andy Warhol’s *Car Crash* series, with its gruesome *Five Deaths Twice*. In 1967 came Godard’s film *Weekend*, with its massive bumper-to-bumper pile-up, which was followed by Ballard’s *Crash*, the basis for David Cronenberg’s film.

In Henry Ford’s book *My Life and Work* (1922), there is a chapter with the anxiety provoking title “The Terror of the Machine”. It turns out to contain Ford’s thoughts on the assembly line. The “terror” is caused not by cars themselves but by the Ford factory production line. The chapter begins with the following words:

y se atreve a asumir e idea la forma de salir airoso de ellos”, sin recibir consejos de nadie). En este sentido, “el piloto de carreras” confía “mucho más en sus propios recursos que el conductor normal, aunque también depende de los demás, por ejemplo de los mecánicos que le ponen el coche a punto”. Es inevitable que el filobático “se exponga, al parecer innecesariamente, a peligros reales en su búsqueda de emociones fuertes”, aunque, como destacaba Balint, esa imprudencia será menor en el caso del filobático (o conductor) profesional, que se gana la vida asumiendo un elevado nivel de riesgo.

El filobático actúa en un mundo que por lo general es seguro y agradable. Sólo en algunas circunstancias especiales es inevitable el peligro: cuando, por ejemplo, un piloto tiene que evitar contactos peligrosos con otros conductores cuyo comportamiento es impredecible. En este sentido, Balint escribió que “así como el ocnofílico”, que conduce despacio sin soltar el freno, vive “en un mundo estructurado por la proximidad física y el contacto”, el mundo del filobático, que depende de la visibilidad, se ve amenazado sobre todo por “el repentino surgimiento de un objeto peligroso que tiene que sortearse”, algo que presupone unas determinadas habilidades para asumir riesgos calculados, que para otras personas podrían parecer imprudentes. El filobático, el conductor atrevido, vive en la ilusión de que a partir de su poder para superar cualquier obstáculo es capaz de “resolver, sin ningún género de duda, cualquier situación”; de ahí que tienda hacia un excesivo optimismo y confianza, a fiarse tal vez demasiado de sus posibilidades. El filobático, que depende de lo visual, necesita estar alerta. Por eso comenta Balint: “Está pendiente de todos los objetos que aparecen ante sí”, objetos que tacha de incautos e incluso de hostiles, en la medida en que “trastocan la armonía del apacible entorno que lo rodea”, atento como está siempre a cualquier señal de peligro.

Según J. G. Ballard, el conductor del coche se halla dentro de un “enorme sueño metalizado”, un sueño general que se basa en “nuestro sentido de la velocidad, el dramatismo y la agresión, los mundos de la publicidad y del consumismo, de la ingeniería y la producción en cadena, y la experiencia común de movernos colectivamente a través de un paisaje muy señalizado”. Ballard preconiza un mundo en el que las autopistas se convertirán en el rasgo dominante del paisaje, y donde nuestra adicción a conducir generará

una saturación del tráfico cada vez mayor que tratará de contrarrestarse con la inauguración de zonas libres de coches en el centro de nuestras ciudades, enclaves peatonales donde los paseos sustituirán a la conducción, lo humano a lo mecánico, la relajación a las prisas. Al mismo tiempo, la cultura del coche es una cultura de la muerte, una cultura en la que los accidentes son cada vez más frecuentes, incluso (de un modo siniestro y acaso inconsciente) deseados, fruto de una mezcla de agresividad y de voluntad autoflagelante, de la emoción de la velocidad y la aceptación del desastre. Y, para Ballard, habría una salida, en la que conducir se deshumanizaría, los coches se controlarían electrónicamente, el tráfico estaría dirigido por señales electrónicas transmitidas a través de bandas magnéticas incrustadas en la carretera.

En el libro *Sex, Drink and Fast Cars* (1986), Stephen Bayley presenta una visión ligeramente distinta del coche sin conductor. Así, sueña con un “coche sin conductor sin ningún defecto”, cuyo diseño sacaría partido de los últimos avances en el ámbito de la electrónica, los sensores a distancia, la navegación por satélite y, supuestamente, la tecnología digital. En teoría, si bien el conductor podría programar con antelación un vehículo de esta índole, se le garantizaría cierta capacidad de maniobra para situaciones de emergencia que pudieran surgir de manera imprevista. Bayley termina mostrando su escepticismo hacia semejante invento, en la medida en que “como las personas, los coches sólo resultan interesantes si son imperfectos”. La fantasía erótica, confiesa, tiene más importancia que la tecnología, a pesar de que seguramente Ballard apostillaría que ambas pueden conjugarse con éxito. En efecto, Bayley constata que el vehículo porta la promesa de garantizar el acceso a un mundo de fantasía (de ahí la vertiente erótica, tan excitante como el sexo), así como la de garantizar también la libertad y el dinamismo, valores que están reñidos con la capacidad de ser programado digitalmente o con la comodidad y el relax. En este sentido, Bayley parece darles la razón a los futuristas cuando destacaban la velocidad, la fantasía e incluso el peligro como características esenciales de todo buen coche. Los conductores, sin excepción, sueñan con “la maniobra justa para tomar a la perfección una curva difícil” o con el traqueteo martilleante que se oye al cambiar repetidamente de marcha.

En su visión sobre el futuro, la tecnología del automóvil decimonónico se emparejará por fin con la

... repetitive labour – the doing of one thing over and over again – is a terrifying prospect to a certain kind of mind. It is terrifying to me. I could not possibly do the same thing day in and day out, but to other minds, perhaps I might say to the majority of minds, repetitive operations hold no terrors.

Most jobs, Ford points out, are repetitive. In any case, the average worker does not want a job which demands thought. In similar vein, Ford explains that he did not expect customers to buy cars for pleasure, but for utility: “We did not make the pleasure appeal. We never have. In its first advertising we showed that a motor car was a utility.” Plus “the investment of an extremely moderate sum in the purchase of a perfected, high-grade efficient automobile would cut out anxiety and unpunctuality and provide a luxurious mode of travel ever at your beck and call”.

First and foremost, cars saved time, and, of course, by saving time, they also saved money. Furthermore, a car would contribute to your health. It would carry you “jarlessly” over “any kind of half decent roads”, it would refresh your brain with “the luxury of much ‘out-dooriness’” and your lungs with the “‘tonic of tonics’, the right kind of atmosphere”. And yet, while you might like “to linger through shady avenues”, you could also “press down on the footlever until all the scenery looks alike to you and you have to keep your eyes skinned to count the milestones as they pass” – the Mr Toad approach to motoring, so to speak. Ford began with the Model A, a car designed for use, following it up with the Model B, a four-cylinder touring car. To advertise the Model B, he entered it in races and set up attempts to break speed records. He himself drove the “Arrow” on a straight one-mile course over ice. The ice turned out to be “seamed with fissures”, but Ford went ahead with his time trial. “At every fissure the car leaped into the air. I never knew how it was coming down. When I wasn’t in the air, I was skidding, but somehow I stayed top side up and on the course, making a record that went all over the world”.

Many years later, the Ford roadster became the car of choice for American hot-rodders and dragsters. As Henry Flood Roberts has noted, hot-rodding began in the 1930s when groups of racers would meet in

the parking lots of drive-in restaurants or rendezvous at “some little-used section of a straight, flat road”. They would close off the road, mark off a measured stretch for racing, and risk losing their cars if they lost the race. Eventually, the dry lake beds of the Mojave Desert became the favoured location for racing, especially Lake Muroc, now the site of Edwards Airforce Base. In fact, appropriately enough, it was over Lake Muroc that Chuck Yeager broke the sound barrier in 1947. There seems to be some strange connection between speed and deserts, similar to that between speed and ice. As “jets and rocket-planes were taking over the air”, “belly-tankers” and “lakesters” were taking over the lake beds, “little aluminum bullets” travelling at over 200 mph, with bodies made from aircraft fuel tanks, streamlined, rear-engined and with low-slung cockpits for their drivers. By 1957, there were 130 drag strips in 40 American states, with 100,000 hot-rods and 2,500,000 spectators.

Hot-rodding in Los Angeles went hand in hand with customizing and decorating cars, which transformed them, not simply into stylish objects, but into artworks in their own right. There was a strange kind of synergy between the automobile and the moving picture, a meeting of two kinetic systems, machines in motion and pictures in motion. In the early days of cinema, Mack Sennett made his films of car chases, and Charlie Chaplin made *Kid Auto Races* at Venice, one of the first of his pictures for Keystone. Later, Chaplin would make *Modern Times*, a masterpiece of combined farce and social criticism set in a factory equipped with an assembly-line modelled on the Ford factory in Detroit, together with a feeding machine that saved time for the bosses by avoiding the need for lunch breaks. Chaplin’s own first car was a seven-passenger Locomobile, which he bought as soon as he saw it, much to the surprise of the salesman, who asked: “Wouldn’t you like to see the engine?” To which Chaplin replied, “Wouldn’t make any difference. I know nothing about them.” However, always the mime, he could not resist pressing a tyre with his thumb ‘to show a professional touch’.

In *Modern Times*, Chaplin satirizes and caricatures the Ford assembly line. In his fascinating book *Technik* (1986), Dirk Leach is even more devastating in his portrait of life in the Volkswagen factory, describing himself moving repeatedly through his cycle of tasks, yet somehow managing to read – Heidegger,

nueva tecnología de la era digital. Será el ordenador, más que la capacidad de acción y de toma de decisiones de los seres humanos, el responsable de controlar el volante. De hecho, éste quedará obsoleto, pues el elemento que dominará el coche será el navegador, que ofrecerá al conductor “la mayor libertad y, al mismo tiempo, los mayores peligros”. El conductor pasará a ser un pasajero más, atado a un coche completamente automatizado, y que se relajará en el interior de semejante crisálida móvil. Ya no habrá accidentes, salvo que fallen los ordenadores; ya no habrá más ambulancias abriéndose paso entre el tráfico, ni más agentes de policía levantando el atestado, ni más grúas retirando los vehículos siniestrados. La cultura del automóvil ha debido encontrar siempre un precario equilibrio entre lo mecánico y lo anatómico, la máquina y el ser humano, una relación compleja a su vez regulada y protegida por límites de velocidad, cinturones, normas de circulación, parabrisas irrompibles, una legislación cada vez menos permisiva con la conducción bajo los efectos del alcohol o un diseño más eficaz de los sistemas de gestión del tráfico. Como resultado, por supuesto, se logra que conducir sea más seguro para los ocnofílicos, y más frustrante para los filobáticos.

Por el contrario, la obra *Crash* de Ballard, publicada en 1973, invoca el estatus de objeto de culto que han cobrado ciertos automóviles célebres que han protagonizado accidentes de tráfico con resultados fatales, como el Oldsmobile descapotable de 1950 al volante del cual circulaba Jackson Pollock cuando falleció en 1956, el Porsche 550 Spyder de James Dean, o el Fiat Bianchina en el que sufrió un accidente George Lucas, si bien tuvo la fortuna de salvar la vida. En la primera página de *La isla de cemento* [Concrete Island], publicada ese mismo año, Ballard describe un accidente en el que, mientras el coche se cruza de un carril a otro, las manos del conductor se agitan como las de una marioneta. Inevitablemente, los coches se asocian con la muerte, no sólo a la luz de los accidentes acaecidos sino, en términos generales, por la posibilidad misma de que ocurran, la probabilidad de que se pierda el control e incluso la vida. Tanto Dean como Lucas sentían fascinación por las carreras, y huelga decir que para un conductor no hay lugar más peligroso que el circuito donde se desarrollan. En la película *Avidéz de tragedia* [The Crowd Roars], Howard Hawks se concentra en la espeluznante simbiosis que se crea entre pilotos y espectadores, el pacto tácito que establecen, un acuerdo

que para una de las partes supone asumir riesgos hasta la muerte y para la otra esperar este desenlace. El propio Hawks tenía obsesión por pilotar aviones. También fundó un club de motociclismo, al que se afiliaron principalmente estrellas de cine que recorrían en pelotón la célebre carretera Mulholland Drive, en Los Ángeles.

El accidente está firmemente asentado en lo más hondo de la cultura del automóvil. De 1914 data el poema “Fornication of Automobiles” [Fornicación de automóviles] escrito por el futurista Mario de León, quien percibe la colisión entre dos coches como una especie de encuentro tecnológico con connotaciones sexuales:

Colisión involuntaria,
furiósa fornicación
o de dos automóviles: energía,
abrazo entre dos guerreros
de movimiento desafiante,
síncopa de dos motores/corazones,
derrame de “sangre/gasolina”.

De varias décadas más tarde, del año 1960, data el *happening* del artista norteamericano Jim Dine titulado *Car Crash*, al que pronto se uniría la serie de Andy Warhol del mismo título, con su dantesco *Five Deaths Twice*. En 1967 se estrena la película *Weekend* de Godard, con aquel inmenso atasco de coches que esperan en fila, a la que siguió el ya citado título *Crash* de Ballard, en el que a su vez se basa la película de David Cronenberg.

El libro de Henry Ford *My Life and Work* [Mi vida y obra] (1922) contiene un capítulo con el inquietante título “The Terror of the Machine” [El terror de la máquina], donde se expone la visión de Ford sobre la cadena de producción. Y, lejos de considerar los coches los causantes del “terror”, atribuye su origen a dicha cadena de la planta Ford. El capítulo empieza de la siguiente guisa:

...el trabajo repetitivo (hacer una cosa una y otra vez) se antoja una perspectiva aterradora para cierto tipo de mentalidades. Para mí lo es. Sería incapaz de hacer lo mismo día sí y día no, pero para otras mentalidades, tal vez para la mayoría, las acciones repetitivas no suscitan ningún terror.

no less – in the gap between the departure of one car down the line and the arrival of another. What struck me most about the Volkswagen factory when I went on the guided tour they offer to visitors was that the workers moved from one place to another on bicycles. Leach, in contrast, had to walk a mile from the parking lot to his place on the assembly line. In the course of his journey, however, he was passed one day by a cyclist pedalling energetically, the chain making a clicking sound as it was gripped by the turning sprocket. He found himself imagining “steel teeth in gums of black grease, turning in a circle”. What struck me about this odd fantasy was the way in which the bicycle could be envisaged as a strange species of living creature, clicking and gripping and even masticating. The bicycle rider is like the human half of a centaur, the bicycle like its equine legs and body, galloping in response to its rider’s wishes. While the car digests its driver, the bicycle is driven by its rider’s power.

At this point, I should confess that I was brought up in a family that never owned a car. We cycled or used public transport or even walked. I don’t think that this was because of any particular animosity towards cars. If anything, it reflected a vein of conservatism hidden away somewhere in my parents’ otherwise radical view of the world. I think they still saw the car as a luxury good and recoiled against it out of a Franciscan belief in the virtue of poverty. Later, when I was a student, I would hitchhike from Oxford down to London and back again, becoming a kind of parasite on the automobile, spending many hours standing by the roadside at Hanger Lane with my thumb pointing hopefully skywards. Looking back on those days, I am surprised that hitchhiking proved to be a viable means of travel. Partly, this was because of the generosity of drivers, an uninhibited streak of altruism that somehow surfaced at the sight of that upraised thumb. And partly, I think, it was because of the loneliness of the long-distance driver, encased within his shell, with nothing to occupy his thoughts other than the road and the traffic. The single driver felt a deep need for conversation. It was a way of passing the time, shortening the journey by human interaction, freeing oneself from the prison cell of the car.

One final confession – I now live in Los Angeles, world capital of the automobile, renowned for the scale and complexity of its freeway system,

the city of valet parking and ‘right on red’. Only yesterday, we drove back up the 401 freeway from San Diego, making good use of the ‘diamond lane’, the outside lane available only to ‘carpools’, which are defined as cars with a passenger load of two or more, including the driver. The purpose of the diamond lane was to reduce the overwhelming flow of traffic, clogging even a seven-lane highway, by encouraging a significant number of potential drivers to become passengers, at least for a short while. Traffic flow is everything, monitored by helicopters and reported round the clock on television. Recently, Los Angeles embarked on a rail system and a metro, but the impact on freeway traffic seems to be minimal. Moreover, the cars themselves are getting bigger, with SUV’s (Sports Utility Vehicles) dominating the road, like petrol-driven dens or lounges, equipped with television screens, coffee-cup holders and satellite location systems. Our car is a Volvo stickshift station wagon with 208,000 miles on the clock. I still prefer walking or calling Beverly Hills Cabs. Autopia? I think not.

© REAKTION BOOKS, 2002

La mayoría de los trabajos, dice Ford, son repetitivos, si bien en cualquier caso el trabajador medio no desea ocupar puestos que requieran pensar. De la misma manera, Ford reconoce no haber esperado en ningún momento que los clientes comprasen coches por placer, sino porque les fueran útiles: "No explotamos el atractivo del placer. Nunca lo hemos hecho. Desde el primer anuncio mostramos que un automóvil era un objeto funcional". Además, "una inversión extraordinariamente moderada en la adquisición de un automóvil sofisticado y de considerable eficiencia paliaría el nerviosismo y la falta de puntualidad y pondría a entera disposición del usuario un modo de transporte lujoso".

Ante todo, los coches suponen un ahorro de tiempo y, por ende, de dinero. Aparte, un coche redonda en la salud: transporta al individuo apaciblemente "por cualquier tipo de carreteras medio decentes", reaviva la mente con "el lujo de poder tomar 'aire fresco'" y los pulmones con "el tónico por antonomasia: el entorno idóneo". Y, sin embargo, aunque a uno bien pueda apetecerle "entretenerse por las avenidas en sombra", también se puede "pisar el pedal hasta que todo el escenario resulte igual y se tenga que estar sumamente alerta para poder llevar la cuenta de los hitos que marcan los kilómetros recorridos"; es, en una palabra, la actitud del Sapo con respecto a la conducción. Ford empezó con el modelo A, un coche utilitario, al que siguió el modelo B, un turismo provisto de un motor de cuatro cilindros. A fin de promover las ventas de este último, Ford lo inscribió en carreras e intentó batir récords de velocidad. Él mismo condujo el llamado "Arrow" en una competición sobre hielo de una milla. El hielo estaba agrietado, pero Ford no abandonó. "En cada grieta el coche saltaba por los aires. Yo era incapaz de adivinar cómo iba a caer. Cuando no estaba por los aires, patinaba, pero de alguna forma logré seguir en la carrera sin volcar, y conseguí una marca que dio la vuelta al mundo".

Muchos años después, el Ford terminaría siendo el coche preferido de los aficionados a los *hot-rods*, los coches modificados, y a las carreras. Como señala Henry Flood Roberts, esta tendencia se remonta a los años 30, cuando una serie de aficionados a disputar carreras de coches se juntaban en los aparcamientos de restaurantes con comida para llevar o fijaba citas en "zonas poco frecuentadas de una carretera llana y recta". Así, tras cerrar el acceso a la carretera, delimitaban una zona para la carrera en sí y se arriesgaban a perder el coche

si perdían también la competición. Para la celebración de esas carreras en un momento dado se pusieron de moda los lechos ya secos de los antiguos lagos situados en el desierto de Mojave, especialmente el lago Muroc, donde en la actualidad se erige la Base Edwards de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. En realidad, es más que una afortunada casualidad que en 1947 Chuck Yeager rompiera allí la barrera del sonido. Al parecer, al igual que entre la velocidad y el hielo, existe también una extraña relación entre la velocidad y los desiertos. Mientras "los jets y los cohetes empezaban a adueñarse del cielo", los llamados *Belly Tanker* o los *Lakester* tomaron la superficie de los antiguos lagos, "pequeñas balas de aluminio" que circulaban a más de 200 millas por hora, con carrocería fabricada con tanques de combustible de los aviones, de diseño aerodinámico, con el motor en la parte trasera y exiguas cabinas para el piloto. En 1957, había 130 pistas en 40 estados de Estados Unidos, 100.000 coches modificados o *hot-rods* y dos millones y medio de espectadores.

En Los Ángeles, estas carreras de coches se asociaban a la customización y la decoración de los coches, gracias a las cuales se convertían, no ya en objetos con estilo propio, sino en obras de arte de pleno derecho. Había una especie de extraña sinergia entre el automóvil y la imagen en movimiento, un encuentro de dos sistemas cinéticos, máquinas e imágenes en movimiento. Cuando el cine estaba en sus inicios, Mack Sennett rodó persecuciones de coches y Charlie Chaplin protagonizó *Carreras sofocantes* [Kid Auto Races at Venice], una de sus primeras películas con la productora Keystone. Después dirigiría *Tiempos modernos* [Modern Times], una obra maestra que combina la farsa y la crítica social, y que está ambientada en una planta provista de una cadena de montaje como la de la Ford en Detroit y de una máquina que da de comer a los obreros mientras trabajan que hace ganar tiempo a la dirección al eliminar las pausas del almuerzo. El propio Chaplin compró su primer coche, un Locomobile de siete plazas, nada más verlo, ante la gran sorpresa del vendedor, quien le preguntó si no quería echarle un vistazo al motor, a lo que Chaplin repuso: "Me daría igual. No entiendo de motores". Sin embargo, guiado por su alma de mimo, no pudo resistirse a comprobar la presión del neumático con el pulgar "para hacer gala de un toque de profesionalidad".

Si en *Tiempos modernos* Chaplin presenta una sátira y una caricatura de la cadena de montaje de la



Jeremy Dickinson
7 Reds, 2005

Ford, en una fascinante obra titulada *Technik* (1986), Dirk Leach compone un retrato aún más sobrecogedor de la vida en la planta de la Volkswagen, en el que describe cómo, a pesar de ir rotando repetidamente por las tareas asignadas, se las arreglaba para leer, y nada menos que a Heidegger, entre la salida de un coche y la entrada de otro. Lo que más me llamó la atención cuando acudí en una visita guiada por la planta de la Volkswagen fue el hecho de que los trabajadores se trasladaran de un lugar a otro en bicicleta. Leach, por el contrario, tenía que recorrer a pie una distancia superior a una milla desde el aparcamiento hasta su puesto en la cadena de montaje. Un día, sin embargo, en ese trayecto le adelantó un ciclista que pedaleaba a toda velocidad al son de un chasquido metálico repetitivo producido por el agarrotamiento del piñón. En ese momento vio mentalmente “unos dientes de acero sobre unas encías llenas de grasa negra girar con movimientos circulares”. Lo que me sorprendió de esa extraña fantasía fue la forma en la que la bicicleta podía verse como una especie rara de criatura viviente, capaz de chasquear, agarrotarse y hasta masticar. El ciclista es como la parte humana de un centauro, y la bicicleta las patas y el cuerpo equinos, que galopan en respuesta a los deseos de quien la monta. Mientras que el coche digiere al conductor, la bicicleta se conduce a voluntad del ciclista.

Llegados a este punto, debo confesar que la familia en la que crecí nunca tuvo coche. Nos trasladábamos en bicicleta, utilizábamos el transporte público o simplemente íbamos a pie. No creo que esta circunstancia obedeciera a ninguna animadversión hacia los coches. Si acaso, reflejaba un toque de conservadurismo escondido en lo más recóndito de la actitud por otra parte radical que mostraban mis padres hacia el mundo. Creo que para ellos el coche aún representaba un artículo de lujo, y de ahí su rechazo, por mor de una fe franciscana en la virtud de la austeridad. Años después, durante mi etapa de estudiante, hacía autoestop para viajar de Oxford a Londres y para cubrir el trayecto inverso, convirtiéndome en una especie de parásito del automóvil que invertía muchas horas de pie en un arcén de Hanger Lane con el pulgar en alto, mirando esperanzado hacia los cielos. Al volver la vista atrás, no deja de sorprenderme que entonces fuera posible viajar haciendo autoestop. En parte, había que dar gracias a la generosidad de los conductores, a un impulso desinhibido de altruismo que por alguna razón surgía al ver ese pulgar suplicante.

Y en parte también, creo, se debía a la soledad del conductor de rutas de larga distancia, enclaustrado en su caparazón, sin otra cosa con la que ocupar la mente salvo la carretera y el tráfico. El conductor solitario sentía una urgente necesidad de conversar. Era una forma de pasar el rato, de acortar el trayecto mediante la interacción con otros seres humanos, de librarse de esa celda carcelaria que es el vehículo.

Concluyo con otra confesión: ahora vivo en Los Ángeles, capital mundial del automóvil, célebre por la amplitud y complejidad de su red de autopistas, la ciudad de los aparcacoches y donde rige por excelencia el principio de que se puede girar a la derecha aun con el semáforo en rojo. Ayer mismo, volvimos desde San Diego por la autopista 401, haciendo uso del carril exterior de uso exclusivo para el transporte colectivo, un concepto que abarca cualquier coche en el que viajen más de dos pasajeros incluyendo al conductor. La creación de este carril tenía por propósito reducir los abrumadores niveles de tráfico, las retenciones sistemáticas que no logran evitar ni las autopistas de siete carriles, mediante una llamada que animara a ciertos conductores a ocupar un asiento de mero pasajero, al menos durante un tiempo. El tráfico lo permea todo, controlado como está por helicóptero y por partes informativas constantes retransmitidos durante las 24 horas del día por televisión. Recientemente, la ciudad de Los Ángeles se embarcó en la construcción de un sistema ferroviario y de metro, pero su efecto en la reducción del tráfico parece ser mínimo. Por si fuera poco, los propios coches cada vez ocupan más, como queda patente en los monovolúmenes que pueblan las carreteras, auténticas salitas, cuando no salones, propulsadas a gasolina, equipadas con pantallas de televisión, soportes de latas de refresco y sistemas de localización por satélite. Nuestro coche es un Volvo ranchera de cambio manual y 208.000 millas en el cuentakilómetros. Aun así, sigo prefiriendo darme un paseo o llamar a un taxi de Beverly Hills. ¿Autopía, tal vez? Creo que no.

© REAKTION BOOKS, 2002

Automobiles and Art

Peter Wollen

The year 1893, in which both Henry Ford and Karl Benz constructed their first fourwheel cars, is also the year generally acknowledged as that in which Art Nouveau first made its appearance. (Benz had built the first single-cylinder engine in 1885, the year of Cézanne's Mont Sainte-Victoire). Both Leonardo da Vinci and Albrecht Dürer had envisaged proto-automobiles in the late 15th and early 16th centuries, as demonstrated by Leonardo's design for a spring-driven horseless wagon, dated circa 1478, and Dürer's woodblock of a triumphal car mechanically propelled by a system of hand-driven cog-wheels, dated from before 1526. These proto-automobiles do little more than establish curious precedents for the interest shown by 20th century artists in the charismatic charm of new machinery and technology and, more precisely, in the design and look of cars. In 1896, only three years after Benz and Ford made their breakthroughs, Toulouse-Lautrec produced his lithograph *The Automobilist*, depicting a capped and goggled figure, hands firmly clenched on a steeringwheel handle and a gear lever.

A little later, probably in 1900, Jules Chéret produced an Art Nouveau poster for *Benzo-Moteur*, *Essence spéciale pour automobiles* and, around the same time, Paul Gervais produced the lost painting *Fright* – reproduced in 1904 as the frontispiece to Filson Young's *The Complete Motorist* – showing nymphs and centaurs fleeing in terror as a car with blazing headlights approaches them along a winding coastal road. It was the Italian Futurists, however, who first hailed the car as a subject for the avantgarde artist. Umberto Boccioni had painted a speeding automobilist outstripping a fox hunt as early as 1901. Then, as Futurism crystallized into a movement, Luigi painted *Dynamism of an Automobile* (1906) and

Giacomo Balla produced such works as *Abstract Speed and Cars+Light+Sound*, a stylized geometrical representation of driving at night with shards of light cutting through the dark. Around the same time, Balla also worked on a series of sketches of moving automobiles, with superimposed wheels in forceful serpentine patterns. Marinetti himself composed images of speed and dynamism in the typographic layout of his poems, *Zang Tumb Tumb* and *Speeding Automobile*.

For the Futurists, the car symbolized speed, noise and power, attributes that were the foundation for an aesthetic of dynamism and modernity. The contemporary automobile, Marinetti claimed, was more beautiful than the ancient Greek Winged Victory of Samothrace. Thus the motor vehicle became not only a functional means of transport but an artwork in itself. The automobile engineer became an artist, and, conversely, the artist became an engineer. According to Gerald Silk, writing in the catalogue to Pontus Hulten's 1986 exhibition *Futurismo and Futurismi*, Balla painted a speeding automobile as subject in more than 100 works. In this view of the world, cars were not so much functional objects as emblems of a new modernity, a new stage in social development, which quickly veered towards militarism and fascism. The Futurist aesthetic spread rapidly throughout Europe, eventually merging with another new trend elaborated by artists across the Continent, that of "Amerikanismus". These artists looked to New York as the new beacon of modernity, with its skyscrapers and, of course, its automobiles. Oskar Schlemmer, working at the Bauhaus, observed that 'the artistic climate here cannot support anything that is not the latest, the most modern, up-to-the-minute, dadaism, circus, variety, jazz, hectic pace, movies, America, airplanes, the automobile.'¹

¹ Willett, J. 1987. *The New Sobriety 1917–33: Art and Politics in the Weimar Period*. London: Thames&Hudson.

Los automóviles y el arte

Peter Wollen

El año 1893, en el que tanto Henry Ford como Karl Benz desarrollaron sus primeros cuadriciclos, también es el que por lo general se toma como fecha de aparición del Art Nouveau. Por cierto, ya en 1885 Benz había construido el primer motor de explosión de un cilindro, y fue en ese mismo año cuando Cézanne pintó *Mont Sainte-Victoire*. Y ya a finales del siglo XV y principios del XVI, tanto Leonardo da Vinci como Alberto Durero habían diseñado modelos que pueden considerarse el antepasado del automóvil; prueba de ello son el dibujo de Leonardo de un coche sin caballos propulsado por un sistema de muelles fechado *circa* 1478 y la entalladura en madera en la que Durero presenta un carro triunfal que avanza sobre unas ruedas dentadas empujadas a mano, anterior a 1526. Sin embargo, estos protoautomóviles no son más que curiosos antecedentes del interés con que acogieron los artistas del siglo XX el carismático encanto que desprendían la innovación tecnológica y mecánica y, más concretamente, el diseño y la apariencia de los coches. En 1896, sólo tres años más tarde de que Benz y Ford presentaran sus grandes inventos, Toulouse-Lautrec firmó su litografía *L'automobiliste*, en la cual una figura con gorra y de grandes ojos agarra con fuerza la manilla de un volante y una palanca de cambios.

Poco después, probablemente en 1900, Jules Chéret realizó un póster de estilo Art Nouveau con la leyenda "Benzo-Moteur, Essence spéciale pour Automobiles", y en torno a esas mismas fechas Paul Gervais pintó el cuadro desaparecido *L'Effroi*, que fue reproducido en 1904 como frontis del libro *The Complete Motorist*, de Filson Young. En él, un grupo de ninfas y centauros huyen aterrorizados al ver un coche con los faros encendidos doblar la curva de una tortuosa carretera de costa. Sin embargo, fueron los artistas vinculados al Futurismo italiano los primeros en elevar el coche a la categoría de tema del arte de vanguardia. Ya

en 1901 Umberto Boccioni había pintado un automóvil que a toda velocidad adelanta a una cacería de zorros. En paralelo a la cristalización del Futurismo como movimiento artístico, Luigi Russolo crearía *Dinamismo di un automobile* (1906), y Giacomo Balla haría obras como *Velocità astratta* y *Velocità d'automobile + luce + rumore*, una estilizada representación geométrica de la conducción en plena noche, donde unos haces de luces iluminan la oscuridad. Por esa misma época, Balla también trabajó en una serie de bocetos de automóviles en movimiento, donde las ruedas superpuestas creaban poderosas formas serpenteantes. El propio Marinetti compuso imágenes de velocidad y dinamismo con la disposición tipográfica de sus poemas en *Zang Tumb Tumb* y en *All'Automobile da corsa*.

Para los futuristas, el coche era símbolo de velocidad, ruido y potencia, atributos sobre los que se asentaba una estética del dinamismo y la modernidad. El automóvil de la época, en opinión de Marinetti, era más bello que *La victoria alada de Samotracia* de la antigua Grecia. De ahí que los vehículos a motor pasaran a verse no sólo en su dimensión funcional, como medio de transporte, sino como obras de arte por mérito propio. Los ingenieros de la industria de la automoción se hicieron artistas y, a la inversa, los artistas ingenieros. Según afirmaba Gerald Silk en el catálogo de la exposición *Futurismo & Futurismi* comisariada en 1986 por Pontus Hulten, Balla eligió el automóvil como tema en más de un centenar de obras. En esta concepción del mundo, los coches, más que objetos funcionales, eran emblemas de una nueva modernidad, un estadio distinto de un desarrollo social que pronto viraría hacia el militarismo y el fascismo. La estética futurista se extendió rápidamente por Europa, fundiéndose en un momento dado con otra tendencia desarrollada por artistas de todo el continente, el "Amerikanismus". Para sus

Expatriate artists soon introduced the new European aesthetic into the New York art world. Joseph Stella, for instance, had seen the exhibition of Futurist art presented at the Bernheim-Jeune Gallery in Paris in 1912 and exhibited work clearly influenced by Futurism at the Armory Show in New York the following year. By 1915, Francis Picabia and Marcel Duchamp were both in America. Picabia, in particular, was fascinated by speeding automobiles, noting that

...almost immediately upon coming to America it flashed on me that the genius of the modern world is machinery and that through machinery art ought to find a more vivid expression ...the machine has become more than a mere adjunct of human life. It is really a part of human life – perhaps the very soul.²

In New York, he concentrated on his machine drawings – more specifically, his drawings of automobile parts, including his 1915 self-portrait, *Holy of Holies* (featuring cylinder, horn, valve spring and camshaft as sculptural forms), one of a set that also included the portrait of a young woman as a spark plug, presumably ready to ignite the carburetor of passion. Duchamp (who had already painted a cubist *Two People and a Car* in 1912) now produced *The Large Glass*, a work full of references to automobile technology – gasoline, magneto, motor, gears and so on. In a different vein, Henri Matisse painted *La route de Villacablay* (1917), inspired by an automobile journey he had taken the previous year. Soon afterwards, Sonia Delaunay painted cars themselves, both a Voisin and a Talbot, with her own *Simultanéist* colour scheme. In retrospect, this can be seen as a crucial turning point in the relationship of art and the automobile; it is the very first example of customization (implying a personal relationship between artist and car) that I have been able to trace. Rather than being the subject of a painting which would then be looked at in a gallery or home, the car itself was transformed into an artwork, to be looked at as an art object in its own right. Moreover, Delaunay's aestheticization of the car was analogous to her aestheticization of the

female body through her work as a fashion designer. The car was dressed.

However, most of the representations of cars by artists in the 1920s and 1930s continued to be shaped by an interest in the technological aspects of modernity. During the same period, architects had also begun to design visionary motor vehicles, such as Frank Lloyd Wright's *Cantilever Car* of 1920; Jeanneret and Le Corbusier's *Voiture minimum*, developed between 1928 and 1936; Adolf Loos's sketches, in 1923, of a proposed car for Lancia; Norman Bel Geddes's streamlined cars of the early 1930s and Buckminster Fuller's 1933 *Dymaxion* car. Artists, like architects, were interested in the powerful geometrical forms which typified modernity – the curvilinear forms of the racetrack and of the streamlined racing car in Moholy Nagy's *Pneumatik* (1927), the oblate form of the windshield mirror in Stuart Davis's 1932 gouache with that title. Unlike the Futurists, who were obsessed with speed and power as abstract ideas, artists of the next generation, following Picabia, Duchamp or Fernand Léger, were fascinated by mechanical parts, the anatomy of the car, stripping it down as Renaissance artists had stripped down the human body. The car was envisaged as a robotic being, both mechanical and human, as in Duchamp's *The Bride Stripped Bare* by her Bachelors, Even.

Cars, of course, were indeed assemblages of parts, and inevitably the assembly line itself became a matter of interest to artists. The most remarkable work from the 1930s was Diego Rivera's mural painting of the Ford factory in Detroit, commissioned by the Ford family, which covers all four walls of a garden court at the Detroit Institute of Arts. This interior landscape is dominated by imagery of the assembly line, the gigantic fenderstamping press and the spindle machines for reaming the valve ports of the V8 engine block. Rivera envisaged these huge machine forms as analogues to the great statue of the god Coatlicue at Tenochtitlán or the rows of pillars at the Toltec site of Tula, monuments of his native Mexico. Thus they combined, as Rivera explained, the "tremendous plastic beauty" of the factory with the beauty of the pre-Columbian sculptures he had left behind. He saw Ford's River Rouge factory as a monument – a modern rather than an ancient

² Silk, G. 1985. *Automobile and Culture*. New York: Harry Abrams, p.77.

adeptos, la ciudad de Nueva York, con sus rascacielos y, por supuesto, sus automóviles, representaba el dechado de la modernidad. Mientras trabajaba en la Bauhaus, Oskar Schlemmer declaró que “el clima artístico aquí es incapaz de soportar nada que no esté a la última, que no sea lo más moderno y de máxima actualidad: Dadaísmo, circo, variedades, jazz, la aceleración, el cine, América, los aviones, el automóvil”.¹

Pronto diversos artistas exiliados introdujeron la nueva estética europea en el mundillo del arte de Nueva York. Por ejemplo, Joseph Stella, que había visitado la exposición de arte futurista organizada en 1912 en la galería Bernheim-Jeune de París, expuso al año siguiente en el Armory Show de Nueva York obras con claras influencias futuristas. Hacia 1915 Francis Picabia y Marcel Duchamp ya se habían instalado en América. Picabia, particularmente fascinado por los coches veloces, declaraba lo siguiente:

...casi al instante de llegar a América me resultó evidente que el genio del mundo moderno es la máquina, y que a través de dicha máquina el arte debería encontrar una expresión más vívida... la máquina se ha convertido en algo más que en mero auxiliar de la vida moderna. En realidad, es parte de la vida moderna; tal vez su propia alma.²

En Nueva York, Picabia se concentra en sus dibujos de máquinas, y concretamente de piezas de automóviles. Cabe citar, en este sentido, *Le Saint des saints*, un autorretrato de 1915 en el que aparecen como formas esculturales un cilindro, una bocina, un resorte de válvula y un árbol de levas. Esta obra forma parte de una serie en la que también destaca el retrato de una joven representada como una bujía, supuestamente preparada para encender el carburador de la pasión. Duchamp, que en 1912 ya había pintado la obra cubista *Deux personnages et un auto*, realizó entonces *Le grand verre*, una obra repleta de referencias a la tecnología de los automóviles: la gasolina, el magneto, el motor, las marchas. Aunque de estilo muy distinto, Henri Matisse pintó *La route de Villacablay* (1917), inspirado en un viaje que había hecho en automóvil el año anterior. Poco después, Sonia Delaunay pintaba los propios coches,

un Voisin y un Talbot, a los que aplicó una paleta de colores basada en su concepto de lo simultáneo. En retrospectiva, esta acción puede verse como un punto de inflexión en la relación entre el arte y los automóviles, en la medida en que constituye el primer ejemplo que he sido capaz de rastrear de coches *customizados*, en los que implícitamente se establece una relación personal entre el artista y el auto. Lejos de ser meramente el tema de un cuadro que se contempla en una galería o vivienda, el coche pasa a ser objeto artístico de pleno derecho. Más aún, esta transformación estética del automóvil por parte de la artista es análoga a la que obra sobre el cuerpo femenino a través de sus creaciones como diseñadora de moda. El coche se viste.

Sin embargo, la mayoría de las representaciones del automóvil en el arte de las décadas de los 20 y los 30 siguió denotando un claro interés por la dimensión tecnológica de la modernidad. Por aquella época, los arquitectos también comenzaron a diseñar vehículos motorizados visionarios: el *Cantilever Car* de Frank Lloyd Wright, de 1920; el *Voiture minimum* que desarrollaron Jeanneret y Le Corbusier entre 1928 y 1936; los diseños de Adolf Loos en 1923 de un coche para Lancia; los coches aerodinámicos de Norman Bel Geddes de principios de los 30, y el coche Dymaxion de 1933 de Buckminster Fuller. Al igual que en el caso de los arquitectos, el interés de los artistas se centraba en las formas geométricas que simbolizaban la modernidad, como las líneas curvilíneas del circuito y del coche de carreras aerodinámico que aparecen en la obra *Pneumatik* (1927), de Moholy Nagy, o la forma achatada del espejo retrovisor que da título al gouache firmado en 1932 por Stuart Davis, *Windshield Mirror*. A diferencia de los futuristas, obsesionados por la velocidad y la potencia como ideas abstractas, los artistas de la siguiente generación, bajo la influencia de Picabia, Duchamp o Fernand Léger, sentían fascinación por lo mecánico, las piezas o la anatomía del coche, que desmontaban de la misma forma que hicieran los renacentistas con el cuerpo humano. El coche se concebía como una criatura robótica, mecánica y humana a la par, como se percibe en *La mariée mise à nu par ses célibataires, même*, de Duchamp.

Por supuesto, los coches eran a fin de cuentas un montaje de piezas, e inevitablemente la propia

¹ Willett, J. 1987. *The New Sobriety 1917–33: Art and Politics in the Weimar Period*. Londres: Thames&Hudson.

² Silk, G. 1985. *Automobile and Culture*. Nueva York: Harry Abrams, p.77.

monument – which demonstrated the energy and power of the Americas: “Here it is – the might, the power, the energy, the sadness, the glory, the youthfulness of our lands.”³

Alfaro Siqueiros, Rivera’s rival as leader of the Mexican mural movement, was also fascinated by cars. It was Siqueiros who first introduced Jackson Pollock, a student in his New York workshop, to the idea that industrial paints could and should be used by artists. Siqueiros favoured paintsprays and industrial paints such as Duco, a nitro-cellulose synthetic originally developed for automobiles, applied to panels rather than to traditional canvases. He believed that artworks should be viewed as industrial products, and artists as workers. Once again, there was an implied move towards customization, not in the decoration of cars as such, but in the simulating of the industrial application of paint to panel. During the 1920s, car production – and ownership – had almost tripled. Then, in 1925, the General Motors sales committee voted on a paper entitled “Annual Models versus Constant Improvement”, favouring annual models, voting for novelty rather than the status quo. Each year, there would be a new GM model looking different from the last. As Stephen Bayley has noted, “Without quite realizing it, without the necessary vocabulary, General Motors executives had summoned up the genie of styling.”⁴ Rather than function, style was to become preeminent. This shift in the aesthetics of car design was one that brought automobile production into sync with art production. Artists too needed to establish themselves as brand-names and produce constant flows of work which was both recognizably theirs and continuously innovative. The practice of the automobile industry was aligned with that of the art world.

One inevitable result of this was that automobile designers – and, to a lesser extent, company executives – began to interest themselves in art. The head of General Motors was quite clear about what he wanted. He instructed the designer Harley Earl to create “a production automobile that was as beautiful as the custom cars of the period”.⁵ Earl set up the new Art & Colour Section, through which he produced full-size models, using custom car techniques such as spraying

the model with Duco to create reflection. The first of the new range, the 1927 La Salle, was based on the look of an existing luxury car, the Hispano-Suiza, the same marque for which Le Corbusier’s collaborator, the Purist artist Amédée Ozenfant, had designed a model in 1912. Edsel Ford also showed a personal interest in the arts. Indeed, back in 1910, when Edsel had still been a teenager, his father had described him as “the artist in our family”, adding, as an afterthought, “Art is something I know nothing about.”⁶ Not only did Edsel Ford promote Rivera; he also enlisted the windshield and windows departments to obtain the particular glass splinters Rivera needed for his pigments. Ford would drop in at least once a week while Rivera was working to see how things were going. The engine assembled in Rivera’s mural, I might add, was for the Ford V8, the engine used in the first hot rod, the first power car for middle-income youth. Artists too began to see cars in terms of a personal relationship with a stylish collectible.

The Ford company’s patronage of Rivera paralleled the patronage of contemporary art by other automobile manufacturers. Mario Sironi, for example, worked for Fiat between the early 1930s and 1954. Both Renault and BMW subsequently followed Fiat’s lead as patrons of the arts. In 1967, Renault created a department of “Recherches, art et industrie” under the leadership of Claude-Louis Renard. Renard, a former personnel executive, himself suggested the idea to Renault’s chairman, Pierre Dreyfus, who promptly gave it the green light.

One of the first artists approached was Arman, who had already proposed a similar project to Ford in the us, one that never came to fruition. Consequently, Arman accepted Renard’s proposition with enthusiasm. In fact, in the first few years he produced some hundred sculptures or reliefs from mechanical parts and sheet-metal panels, which were exhibited at his gallery, Ileana Sonnabend, and a number of major European museums. In 1973, Arman made a set of panels for the new Renault headquarters, which was then under construction. Renault also approached Victor Vasarely, whom they had previously helped to solve some technical problems. In 1972, he designed their new company

³ Creative Art, XII/4 (April 1933).

⁴ Bayley, S. 1992. Design Heroes: Harley Earl. Los Angeles: Grafton, p. 41.

⁵ Ibid., p. 45.

⁶ Lacey, R. 1986. Ford: The Men and the Machine. New York: Random House, p. 274.

cadena de montaje suscitó también el interés de los artistas. La obra más relevante de los 30 fue el mural que pintó Diego Rivera para la planta de la Ford en Detroit, encargada por la familia Ford, que cubre los cuatro muros del patio interior del museo Detroit Institute of Arts. La imaginería de la cadena de montaje domina este paisaje interior, la gigantesca troqueladora para la fabricación de los guardabarros y las esmeriladoras para el lijado de los asientos de las válvulas del bloque del motor V8. Rivera percibía una analogía entre estas enormes máquinas y la gran estatua de la diosa Coatlicue en Tenochtitlán o las filas de columnas de la capital tolteca, Tula, ambos monumentos situados en su país natal, México. En este sentido, como explicaba el propio Rivera, combinaban la "tremenda belleza plástica" de la planta con la belleza de las esculturas precolombinas que el artista había dejado tras de sí. Rivera veía la planta de River Rouge de Ford como un monumento, no antiguo sino moderno, que ponía de relieve la energía y el poderío de las Américas: "Aquí está: el poderío, la potencia, la energía, la tristeza, la gloria, la juventud de nuestras tierras".³

Alfaro Siqueiros, que rivalizaba con Rivera como máximo exponente del muralismo mexicano, también sintió fascinación por los coches. De hecho, fue él quien inculcó a Jackson Pollock, formado en su taller de Nueva York, la idea de que los artistas podían y debían utilizar la pintura industrial. Siqueiros era partidario de emplear *sprays* y pinturas industriales como el duco, un producto sintético obtenido a base de nitrocelulosa originalmente desarrollado para la industria de la automoción, y también de aplicarlos a paneles en lugar de a los tradicionales lienzos. En efecto, era de la opinión de que había que otorgar a las obras de arte la consideración de productos industriales, y a los artistas la de trabajadores. Una vez más, se percibe implícitamente una tendencia a la customización, no en la decoración de los coches como tal, sino en la acción de simular la aplicación industrial de la pintura sobre un panel. Durante los años 20 prácticamente se triplicó la producción de automóviles y, por ende, el número de propietarios de los mismos. En este contexto, en 1925, el comité de ventas de General Motors sometió a referéndum un documento titulado "Modelos anuales o innovaciones constantes"

que se mostraba partidario de fabricar nuevos modelos anuales, pero en la votación la novedad venció frente al estatus quo. Así, cada año se produciría un modelo de GM distinto en apariencia del del año anterior. Como ha señalado Stephen Bayley, "sin ser conscientes de ello, y sin disponer del vocabulario preciso, los ejecutivos de General Motors habían invocado el espíritu del *styling* o *tuning*".⁴ El estilo empezaba a primar sobre la función. Esta evolución en el plano estético del diseño de automóviles se tradujo en una mayor sintonía entre la producción de automóviles y la producción de arte. También los artistas necesitaban hacerse un nombre como productos de marca y crear un flujo constante de obras que, a la vez que se identificasen como creaciones suyas, introdujeran innovaciones constantes. Las prácticas de la industria de la automoción pasaron a estar en consonancia con las del mundo del arte.

Como consecuencia inevitable, los encargados del diseño de los automóviles (y, en menor medida, los ejecutivos de las empresas) comenzaron a interesarse, a título particular, por el arte. El director de General Motors, que tenía bastante claro lo que quería, dio instrucciones al diseñador Harley Earl para que creara "un automóvil producido en serie que fuera tan bello como los coches de encargo de la época".⁵ Earl montó una nueva sección, que denominó "Arte y Color", en la que fabricaba modelos a tamaño real empleando técnicas habituales en los coches de encargo, como rociar el modelo con duco para obtener reflejos. El primero de la nueva hornada, el La Salle de 1927, tomaba como referente un coche de lujo en circulación, el Hispano-Suiza, la misma marca para la que en el año 1912 diseñara un modelo el colaborador de Le Corbusier, el artista vinculado al purismo Amédée Ozefant. A Edsel Ford también le interesaba de una manera más personal el arte. De hecho, en 1910, cuando era aún adolescente, su padre le había descrito como "el artista de la familia" antes de apostillar que no sabía nada sobre arte.⁶ Edsel Ford no sólo contrató a Rivera; también logró que los departamentos donde se fabricaban los parabrisas y las ventanas consiguiesen justamente el polvo de cristal que Rivera necesitaba para sus pigmentos. Ford se pasaba a ver el trabajo de Rivera al menos una vez a la semana a fin de comprobar sus avances. El motor que se está

³ *Creative Art*, XII/4 (Abril 1933).

⁴ Bayley, S. 1992. *Design Heroes: Harley Earl*. Los Ángeles: Grafton, p. 41.

⁵ *Ibid.*, p. 45.

⁶ Lacey, R. 1986. *Ford: The Men and the Machine*. Nueva York: Random House, p. 274.

logo. Around the same time, Nicolas Schoffer produced his Scam car sculpture, a boxlike vehicle with an open tower that supported decorative tubular and dislike elements. Renault, however, turned down a project, suggested by César, for a series of Compressions – crushed forms – comprising the whole Renault range of models, although they did later help him with his Expansions. Renault clearly showed a preference for artists from the Nouveau Réalisme and Art Kinétique schools of painting, supported by the successful Denise René gallery – schools that were particularly prominent in France. Moreover, there was an implicit connection between the novelty and kinetic appeal of the chosen artworks and those of successive Renault models. Art, styling and fashion reinforced each other.

The Renault HQ in Paris soon began to resemble an art museum, with a 150-foot frieze in its cafeteria painted by Julio Le Parc, 18 paintings from Jean Dubuffet's Roman Burlesque in the executive hospitality rooms and two Accumulations by Arman located in the corridors on the general management floors. Renault justified their patronage by pointing to the role played by the creative imagination in an increasingly technological world – the search for creative new solutions and so on. Subsequently, Arman went on to create Long Term Parking, a work for a sculpture park at Jouy en Josas, featuring 60 automobiles embedded in concrete. He also exploded a car as an art event, thereby indicating the onset of a sharp divide between the interests of car manufacturers and the artists they patronized. Renault nonetheless continued its policy, but with a preference now for kinetic artists. In 1973, they commissioned Jesús Rafael Soto, a Venezuelan artist, to design the lobby and staff restaurant as "environments". At the same time, another kinetic artist, Takis, was commissioned to create moving sculptures for the space between the elevators and the cafeteria. Vasarely created an "environment", and Arman made two further Accumulations out of sawn-off engine parts. The company's collection also includes two works by Erro – Renault Scape and Motorscope (Renault 5).

Renault eventually approached the American Pop artist Robert Rauschenberg, who suggested that he might be able to create "a wholly transparent car built in conformity with technical standards, whose

mechanical parts would all be visible, alongside silk-screened images by the artist"⁷, but apparently the scheme was rejected on the grounds of cost. Subsequently, however, Rauschenberg visited the American Motors–Renault plant in Kenosha, Wisconsin, where he took a series of photographs, some of which were used as models for four large drawings on paper, as well as two canvases – an ensemble entitled Renault Series (1984). Other artists involved with Renault included Jean Tinguely and even Henri Michaux, whose abstract works were justified by associating them with the concept of speed. Thus, as a Renault spokesman observed, "he point is to go fast. Speed is the law. The titles of his texts – Par la voie des rythmes, Mouvements, Emergences-résurgences – allude very clearly to his insistence on a tempo."

Arman remained Renault's most visible artist, however. His obsession with dismembered car parts, however Renault may have interpreted it, seems to reflect a generally destructive impulse. The Nouveaux Réalistes, however, were not the first to destroy motor vehicles. In the early 1960s, Wolf Vostell crashed cars as part of his performance pieces, or "dé-collages", recording the events on video. His attitude can be summed up by his dictum, "When I see a speeding car, I also see an accident going by."⁸ Vostell, it seems, was pro-pedestrian and felt that streets should belong to people rather than motor vehicles. Car wrecks also feature prominently in Andy Warhol's silkscreen Car Crash series of 1962 and 1963. In general, the 1960s seem to have been the decade when artists revealed an intense fascination with car culture, either adoring cars or despising them utterly. The cultural context had also changed. The Ford Thunderbird was delivered in 1954, in response to GM's Corvette, a favourite for hotrodders and customizers. The year 1955 was the year of Rebel Without a Cause, followed by Kenneth Anger's Kustom Kar Kommandos (1965) and George Lucas' American Graffiti (1973).

In the years between Rebel and Graffiti, the car was correlated with a vibrant new youth culture. At the beginning of this period, Pop art took off in Britain, and for Richard Hamilton, in one critic's words, "the motorcar became a god of sorts". In 1955, the year of Rebel, Hamilton both contributed to the Man, Machine and

⁷ Hindry, A. (Ed.) 1991. Renault and Art: A Modern Adventure. Paris.

⁸ Silk, G. 1985. Automobile and Culture. New York: Harry Abrams, p. 157.

montando en el mural de Rivera, he de decir, era el del Ford V8, el que se utilizó en el primer coche modificado o *hot rod*, el primer coche potente para un público joven de ingresos medios. Los artistas también empezaban a entender los coches en función de una relación personal con un colectivo asociado a un determinado estilo.

Al igual que la Ford benefició a Rivera con su mecenazgo, más fabricantes de automóviles fomentaron el arte de la época. Mario Sironi, por ejemplo, trabajó para la Fiat desde principios de los años 30 hasta 1954. Tanto Renault como BMW hicieron lo propio. En 1967, Renault creó un departamento de "Recherches, art et industrie" dirigido por Claude-Louis Renard. El propio Renard, antiguo jefe de personal, había sugerido su creación al presidente de la empresa, Pierre Dreyfus, de quien inmediatamente obtuvo luz verde.

Uno de los primeros artistas con quienes se pusieron en contacto fue Arman. Anteriormente éste había propuesto un proyecto similar a la Ford en Estados Unidos que, sin embargo, nunca llegó a buen puerto; de ahí que Arman aceptara la propuesta de Renard con entusiasmo. De hecho, durante los primeros años realizó varios cientos de esculturas o relieves con piezas mecánicas y paneles de chapa metálica que se expusieron en la galería Ileana Sonnabend y en diversos museos europeos de renombre. En 1973, Arman realizó una serie de paneles para la nueva sede de Renault, en aquellas fechas en construcción. Renault también se puso en contacto con Víctor Vasarely, con quien ya había colaborado para la resolución de ciertos problemas técnicos. En 1972, Vasarely diseñó el nuevo logo de la empresa. Por la misma época, Nicolas Schoffer realizó una escultura con forma de coche titulada *Scam*, un vehículo con aspecto de caja y con una torre abierta donde se sostenían elementos decorativos con forma tubular y de disco. Renault, sin embargo, rechazó un proyecto presentado por César consistente en una serie de *Compressions*, formas aplastadas de todos los modelos de Renault. No obstante, la compañía posteriormente ayudaría al artista con sus *Expansions*. Renault claramente manifestaba una preferencia por los artistas ligados a las escuelas de la *Nouveau Réalité* y al *Art Kinétique*, que en ambos casos contaban con el apoyo de la renombrada galería Denise René y con gran predicamento en Francia. Es más, había una vinculación implícita entre el atractivo innovador y cinético de las

obras de arte elegidas y el que lucían los posteriores modelos de la marca Renault. El arte, el *styling* y las tendencias se reforzaban entre sí.

La sede parisina de Renault pronto comenzó a cobrar la apariencia de un museo, gracias a los 47 cuadros que forman el friso de la cafetería, obra del pintor Julio Le Parc, a 18 cuadros de la colección *Roman Burlesque* de Jean Dubuffet en las dependencias habilitadas para los ejecutivos y a dos *Accumulations*, obra de Arman, situadas en los pasillos de la planta ocupada por los directivos. Renault encontraba justificación a su labor de mecenazgo en el papel que desempeñaba la fuerza creadora de la imaginación en un mundo cada vez más tecnificado, por ejemplo en lo relativo a la búsqueda de nuevas soluciones creativas. Años más tarde, Arman diseñó también *Long Term Parking*, una obra para un parque escultórico situado en Jouy-en-Josas, formada por 60 automóviles incrustados en hormigón. Así mismo, organizó la explosión de un coche como un evento artístico con el que quería señalar la incipiente fractura entre los fabricantes de coches y los artistas a quienes apoyaban con su labor de mecenazgo. Renault, en cualquier caso, continuó con su política, si bien mostrando una mayor preferencia por el arte cinético. En 1973, encargó al venezolano Jesús Rafael Soto el diseño de "entornos" [*environnements*] para el vestíbulo y la antigua sede social. Al mismo tiempo, otro artista cinético, Takis, recibió el encargo de crear esculturas móviles para el espacio situado entre los ascensores y la cafetería. Vasarely creó un "entorno", y Arman realizó otras dos *Acumulaciones* con piezas de motor serradas. En la colección de la empresa se cuentan igualmente dos obras de Erro, tituladas *Renault Scape* y *Motorscope (Renault 5)*.

Renault también se puso en contacto con el estadounidense Robert Rauschenberg. El artista pop planteó la posibilidad de crear "un coche totalmente transparente construido en conformidad con las especificaciones técnicas vigentes, cuyas piezas mecánicas quedarían todas visibles, junto con imágenes serigrafadas creación del artista"⁷, pero al parecer el proyecto se desestimó por razones económicas. Posteriormente, sin embargo, en una visita a la planta de American Motors-Renault en la ciudad de Kenosha, del estado de Wisconsin, Rauschenberg hizo una serie de fotografías, algunas de las cuales utilizaría después

⁷ Hindry, A. (Ed.) 1991. *Renault and Art: A Modern Adventure*. París.

Motion exhibition and designed the catalogue cover for it, which featured an image based on an Henri Lartigue photograph of a racing car, reversed to negative and blurred to intensify the image of speed. Cars appear in many of Hamilton's works from the late 1950s – as he himself recounts, he "had been working on a group of paintings and drawings which portray the American automobile as expressed in magads".⁹ The best known is probably *Hommage à Chrysler Corp.*, a collage made from Plymouth and Imperial adverts together with "some General Motors material and a bit of Pontiac". Hamilton claimed that "the faint echo of the Winged Victory of Samothrace" evoked in this work was not intended to refer to Marinetti's dictum that a racing car was more beautiful than the Winged Victory, although his own generation had certainly been influenced by a renewed interest in Futurism. The new Pop artists, fascinated by American adverts and movies, wanted to integrate Futurism with the new youth culture.

After Hamilton's kick-starting of British Pop art, the focus moved across the Atlantic to the United States. Rauschenberg had already produced his *Automobile Tire Print* in 1951, and in the early 1960s he used a number of automobile references in the set of drawings he produced to illustrate Dante's *Inferno*. In 1960, Larry Rivers exhibited his *Buick Painting*; James Rosenquist's *I Love You With My Ford* and *Silver Skies*, *UltraViolet Fords* followed in 1962 and 1963, the latter a bumper year which also gave us Roy Lichtenstein's *In The Car* and George Segal's mixed-media environment *The Gas Station*. In 1962, Jim Dine had mounted his *happening*, *Car Crash*, soon to be followed, in 1963, by John Chamberlain's sculpture *Ravyredd* (Chamberlain had found some parts from a 1929 Ford at Larry Rivers's country home and realized that auto scrap from junkyards could be material for sculptures.) The year 1963 was also when Arman, his *Renault Accumulations* now completed, produced the *Exploded MG Sports Car*, and Warhol made his *Car Crash* series, part of the broader *Black and White Disaster* group of works. An apocalyptic tone was creeping into artists' use of car culture.

As the Vietnam War dragged on, the car, it seems, was increasingly associated with destruction. In 1974, a year after J. G. Ballard published his novel

Crash, the Ant Farm Collective buried a line of ten Cadillacs, their rear ends rising obliquely above the ground, in Amarillo, Texas. The following year, they drove a 1959 Cadillac (the "Phantom Dream Car") through a wall of 42 blazing television sets, videoing the event and entitling it *Media Burn*. Indeed, other Pop or post-Pop artists actually constructed their own cars – Salvatore Scarpitta's *Ardun-Cyclone*, Don Potts's *The Master Chassis* and, eventually, Chris Burden's *B-Car*, a fourwheel vehicle built to get 100 mpg and travel at speeds up to 100 mph. Burden took the B-Car to Paris in 1975 and actually drove it in the streets. He described his motivation in somewhat grandiloquent terms: "One of my most cherished fantasies has always been to manufacture a car of my own – to add the name of Burden to the list of Ford, Honda, Bugatti, Citroën, etc."¹⁰ In his imagination, the artist finally merged not simply with the designer, but with the manufacturer, the bearer of the permanent and lasting brandname.

In fact, many artists were enthusiastic connoisseurs of cars. André Derain owned a Bugatti that he considered to be more beautiful than any work of art. Henry Moore's favourite was the Jaguar Mark II, which he described as "sculpture in motion". Max Bill drove a 1947 Bentley Mark VI and suggested that car designers inevitably drew inspiration from trends in the art world. Gino Severini, who painted his *Speeding Automobile* in 1913, argued that the creative method used for constructing a car was very similar to that used for constructing a work of art. Frank Stella gave a number of his large abstract paintings titles that commemorated the racing drivers he admired – *Marquis de Portago* in 1960, *Polar Coordinates for Ronnie Peterson III* in 1980. The 20 year span between these two works, the first a painting with metallic pigment, the second a set of screenprints and lithographs, covered a period in which cars provided a central motif for many American artists, fascinated by the fusion of human and machine in the race car, as driver and speeding vehicle formed a kind of psychophysiological unit.

The contradictory vision of cars both as engines of destruction and as aesthetic objects paved the way for the subsequent connection between cars as art objects whose creation and destruction were celebrated within the art world and custom cars created within the

⁹ *Ibid.*, p. 125.

¹⁰ *Ibid.*, p. 126.

como modelo para cuatro dibujos en papel de gran formato y para dos lienzos, todo ello parte de un conjunto titulado *Serie Renault* (1984). También cabe contar entre los artistas que colaboraron con Renault a Jean Tinguely e incluso a Henri Michaux, cuyas obras abstractas encontraron justificación gracias a su asociación con el concepto de velocidad. Y es que, como destacaba un portavoz de Renault, “lo importante es ir deprisa. La velocidad es la ley. Los títulos de sus textos [de Michaux] (*Par la voie des rythmes, Mouvements, Emergences-résurgences*) aluden claramente a la insistencia del artista en un tempo”.

Arman siguió siendo, no obstante, por el artista insignia de Renault. Ahora bien, su obsesión por las piezas de coches desmontados, con independencia de cómo lo interpretara la casa Renault, parece reflejar un impulso eminentemente destructivo. Con todo, no fueron los artistas del Nuevo Realismo los primeros en destruir vehículos motorizados. A principios de los 60, Wolf Vostell hacía colisionar coches como parte de sus performances o “dé-collages”, eventos que filmaba en vídeo. Su actitud queda perfectamente resumida en una frase que se le atribuye: “Cuando veo un coche a toda velocidad, veo también ocurrir el accidente.”⁸ Vostell, al parecer, siempre a favor del peatón, sentía que las calles debían pertenecer a la gente y no a los vehículos. Los coches siniestrados también eran la característica más destacada de la serie de serigrafías titulada *Car Crash* que realizó Warhol entre 1962 y 1963. En general, parece que los 60 fueron la década en la que por excelencia se puso de relieve un intenso sentimiento de fascinación por parte de los artistas por la cultura del automóvil, ya fuera en forma de adoración o de profundo desprecio por los coches. El contexto cultural también había cambiado. El Ford Thunderbird vio la luz en 1954 como respuesta al Corvette de General Motors, un modelo muy apreciado por los amantes de los *hot-rods* y la customización. El año 1955 fue el de *Rebelde sin causa*, película a la que se unirían *Kustom Kar Kommandos* (1965), de Kenneth Anger, y *American Graffiti* (1973), de George Lucas.

En el periodo comprendido entre la aparición de la primera película y la última, el coche encontró su correlato en una nueva y vibrante cultura juvenil. En los primeros años de esa etapa despegaría en Gran Bretaña

el arte pop, y para Richard Hamilton, en palabras de un crítico, “el coche se convirtió en una especie de dios”. En 1955, fecha en la que se estrenó *Rebelde sin causa*, Hamilton participó con sus obras en la exposición *Man, Machine and Motion* y también se ocupó del diseño de la cubierta del catálogo, en la que aparecía una imagen obtenida a partir de una fotografía de Henri Lartigue de un coche de carreras, invertida en negativo y difuminada para intensificar la sensación de velocidad. Los coches aparecen en buena parte de las obras que firmó Hamilton a finales de los 50; como él mismo señalaba, “había estado trabajando en un conjunto de cuadros y dibujos que presentan el automóvil americano tal y como aparecía en los anuncios de las revistas”⁹. Tal vez el más conocido sea *Hommage à Chrysler Corp.*, un *collage* hecho con fragmentos de anuncios de los modelos Plymouth e Imperial junto con “algún material de General Motors y un poco de Pontiac”. Hamilton afirmaba que “los débiles ecos de la *Victoria alada de Samotracia* que se percibían en su obra” no pretendían hacer alusión a la célebre frase de Marinetti según la cual un coche de carreras era más bello que la *Victoria alada*, si bien en su propia generación ciertamente se manifestaba la influencia de un renovado interés por el futurismo. Los nuevos artistas pop, fascinados por los anuncios y las películas norteamericanas, deseaban integrar el futurismo en la recién estrenada cultura juvenil.

Precisamente, fue Hamilton quien dio el pistoletazo de salida al arte pop británico, pero, tras él, la balanza se inclinó hacia Estados Unidos. Rauschenberg ya había creado su *Automobile Tire Print* en 1951, y a comienzos de los años 60 utilizó diversas referencias al automóvil en una serie de dibujos que hizo para ilustrar el *Infierno* de Dante. En 1960 Larry Rivers expuso su *Buick Painting*; y, tras él, vinieron James Rosenquist con *I Love You With My Ford* y *Silver Skies*, *Ultra Violet Ford* en 1962 y 1963, año récord este último, porque también nos dio *In the Car* de Roy Lichtenstein y *The Gas-Station* de George Segal, un entorno realizado con diversos materiales. En 1962, Jim Dine organizó un *happening* titulado *Car Crash*, al que pronto siguió, en 1963, la escultura *Ravyredd* de John Chamberlain, quien al hallar unas piezas de un Ford del año 29 en la casa de campo de Larry Rivers había caído en la cuenta de

⁸ Silk, G. 1985. *Automobile and Culture*. Nueva York: Harry Abrams, p.157.

⁹ *Ibid.*, p. 125.

auto-as-art world of hot-rodders and car cultists. Both artists and car designers were slaves to obsolescence, fashionable at the beginning of a successful cycle of innovation, but prone to become unfashionable as other artists launched a new cycle that inevitably overtook the previous generation – except for those who had achieved the status of classics, a kind of transcendence of historic time. In particular, artists could relate to the world of such popular artists as Harley Earl and his successors. In Los Angeles, others followed Earl's example, customizers like George Barris and Von Dutch, who began his career working in the Barris shop. It was Barris who "imagineered" the hot-rods for Rebel Without A Cause, and it was Barris who added the decorative racing stripes and the lettering "Little Bastard" to James Dean's Porsche 550 Spyder, just three days before the mythic crash in which Dean died.

In 1975, subsequent to Renault's pioneering sponsorship of automobile-related artworks, BMW, the German automobile company, were persuaded to commission the American artist Alexander Calder to decorate a BMW car that was entered – a first for the company – in the Le Mans 24-hour race, a customizing commission for a legendary art-world figure. Calder, it should be noted, had already decorated a passenger jet for Braniff. The following year, 1976, Frank Stella emblazoned a BMW racing car with his trademark geometrical patterns – Stella was a race-car enthusiast and welcomed the invitation immediately. In 1977, it was Lichtenstein's turn – yellow for the sun, blue for the sky, black for the road and his signature black dots, of course, as the common element. All of these cars raced at Le Mans. In 1979, Warhol was commissioned, the first artist to insist on painting the car himself – the others had all used a scaled-down model, and their artwork had then been transferred onto the full-scale car by a specialist. Warhol wanted his car to bear his personal touch: "I tried to portray speed pictorially. If a car is moving really quickly all the lines and colours are blurred."¹¹

In 1986, it was Rauschenberg's turn, with a photo-reproduction of a Bronzino portrait on one side of the car and an Ingres odalisque on the other. Then, at the end of the 1980s, the Australian Aboriginal artist Michael Jagamara Nelson, a Walpiri painter who

lived at Papunya, a centre of Aboriginal painting, was commissioned to decorate a Le Mans BMW, this time with images of kangaroos, ants and possums in the traditional shades of yellow, red, black and white. In subsequent years, BMW went on to commission artists from all over the world – Australia (Ken Done), Japan (Matazo Kayama), Austria (Ernst Fuchs), Spain (César Manrique), Germany (A. R. Penck), Italy (Sandro Chia), South Africa (the Ndebele artist Esther Mahlangu) and, in 1995, an English artist – David Hockney – albeit a resident of California. In fact, Hockney has described how he loves to drive, especially through the winding mountain roads of California, listening to classical music. Like Warhol, Hockney insisted on painting the car himself, although apparently he worked rather more slowly than Warhol!

Hockney's Los Angeles counterpart, the legendary customizer Von Dutch, had been brought up in Compton, where as a boy he had brought broken shards of coloured tile or bottle glass to Simon Rodia, the self-taught architect of the Watts Towers. It was Von Dutch who perfected the art of pin-striping, the purpose of which, in his own words, was "to make a vehicle look better, not to demonstrate the striper's ability. The finished appearance or personalization is what's important. Not only was I one of the original guys who was experimenting, but I was the first one to develop a distinctive and original style . . ." In the 1940s, Von Dutch pioneered the use of flame forms and crazy landscapes and surrealistic designs. Half a century later, the Ghanaian artist Kane Kwei sculpted a coffin in the form of a Mercedes, branching out later into a range of elephants, lobsters, eagles and the like. In 1989, his work was exhibited in Paris in the global art show *Magiciens de la terre*. Then, in 1991, Kwei was approached by an American researcher, Ernie Wolfe, who admired a coffin Kwei had made in the shape of a "56 Ford pick-up. Wolfe asked Kwei about the flame forms he used, which 'could have been on any car in East LA'. In his reply, Kwei referred to the technique as "Von Dutching."¹²

In the 1960s, Von Dutch had been offered a show at the Ferus Gallery, where Warhol exhibited, but he had turned it down. Nonetheless, customizers like him had a real influence on the Los Angeles art

¹¹ Art Cars: Bringing Together Artist and Automobile (BMW AG Public Relations, n.d.).

¹² Kustom Kulture, exh. cat., Laguna Art Museum (Laguna Beach, 1993).

que la chatarra de los desguaces podía utilizarse como material para hacer esculturas. También de 1963 datan *Exploded MG Sports Car*, de Arman (que para entonces ya había acabado sus *Acumulaciones de Renault*), y la serie de Warhol *Car Crash*, que formaba parte de un grupo de obras más amplio titulado *Black and White Disaster*. La utilización que estaban haciendo los artistas de la cultura del coche se estaba impregnando de un tono apocalíptico.

Y es que, al parecer, a medida que se iba alargando interminablemente la guerra de Vietnam, más se relacionaba el coche con la idea de destrucción. En 1974, un año después de que J.G. Ballard publicara su novela *Crash*, el Ant Farm Collective enterró en Amarillo, Texas, diez Cadillacs en batería cuyos maleteros sobresalían oblicuamente del suelo. Al año siguiente este grupo estrelló un Cadillac (el "Phantom Dream Car") contra un muro de 42 televisores en llamas, hecho que filmaron en vídeo y titularon *Media Burn*. Hubo otros artistas pop o post-pop que se construyeron sus propios coches: el *Ardun-Cyclon* de Salvatore Scarpitta, *The Master Chasis* de Don Pott y el *B-Car* de Chris Burden, un vehículo de cuatro ruedas fabricado para conseguir un consumo de 2,35 l/100 km y una velocidad de hasta 160 kilómetros por hora. En 1975, Burden llevó a París el *B-Car* y llegó a conducirlo por sus calles. En términos bastante grandilocuentes expresaba el porqué de la obra: "Una de mis mayores fantasías siempre ha sido fabricarme mi propio coche: añadir el nombre de Burden a la lista de Ford, Honda, Bugatti, Citroën, y otros."¹⁰ En su imaginación, el artista acababa fusionándose no ya con el diseñador, sino con el fabricante, que ostentaba una marca, un nombre, permanente y eterno.

De hecho, fueron muchos los artistas que se convirtieron en grandes entendidos en coches. André Derain era propietario de un Bugatti, que en su opinión era más hermoso que cualquier obra de arte. El favorito de Henry Moore era el Jaguar Mark II, que describía como una "escultura en movimiento". Max Bill, quien conducía un Bentley Mark VI de 1947, dejó entrever que los diseñadores de coches inevitablemente se inspiraban en las tendencias del mundo del arte. Gino Severini, que pintó *Speeding Automobile* en 1913, aseguraba que el método creativo utilizado en la fabricación de un coche era muy parecido al empleado para crear una obra de arte. Frank Stella tituló unos cuantos cuadros abstractos

en honor de los pilotos de carreras a quienes admiraba: *Marquis de Portago*, de 1960; *Polar Co-ordinates for Ronnie Peterson III*, de 1980. Los 20 años que separan estas dos obras, la primera un cuadro con pigmentación metálica y la segunda una serie compuesta por serigrafías y litografías, se corresponden con un periodo en el que los coches resultaron ser un tema muy importante para muchos artistas norteamericanos, fascinados como estaban por la fusión entre hombre y máquina en el coche de carreras, donde piloto y vehículo formaban una especie de unidad psico-fisiológica.

La doble visión de los coches a la vez como máquinas de destrucción y objetos estéticos preparó el terreno para la relación que se establecería posteriormente entre, por una parte, los coches como objetos de arte cuya creación y destrucción se celebraba en el mundo del arte y, por otra, los coches customizados, autos con grandes transformaciones en su carrocería creados en un mundo de culto a los *hot-rods* y a los automóviles en general. Tanto los artistas como los diseñadores de coches sufrían la esclavitud de lo obsoleto: gozaban de actualidad en las primeras fases de un exitoso ciclo de innovación pero enseguida eran propensos a pasar de moda a medida que otros artistas iniciaban un nuevo ciclo que, inevitablemente, superaba a la generación anterior, excepto en el caso de aquéllos que conseguían el estatus de clásicos, una especie de trascendencia frente al momento histórico. Concretamente, los artistas volvieron los ojos al mundo de artistas tan renombrados como Harley Earl y sus sucesores. En Los Ángeles, no faltaron quienes siguieron el ejemplo de Earl, por ejemplo expertos en customización como George Barris y Von Dutch, quien empezó su carrera trabajando en el establecimiento de Barris. Obra de éste eran los coches modificados que aparecían en *Rebelde sin causa*, y fue también él quien instaló las decorativas tiras de carreras y los caracteres "Little Bastard" en el Porsche 550 Spyder de James Dean sólo tres días antes del mítico accidente en el que murió.

En 1975, a raíz de la labor pionera de mecenazgo de Renault de obras de arte relacionadas con los coches, la empresa alemana de automóviles BMW se decidió a patrocinar al artista norteamericano Alexander Calder para que decorase un BMW que participaría (por primera vez en nombre de esta empresa) en las 24 horas de Le Mans, un encargo de

¹⁰ Ibid., p. 126.

world. First, they worked with automobile paint, just as Siqueiros had done. Second, they treated cars as artworks. Robert Irwin has described how the car was central to artists' culture at the time: "Everything was wrapped around the car. The car was your home away from home. And you put months and months into getting it just right." Irwin recalls taking a critic to visit a garage, where he was able to show how the kid customizing his car was acting as an artist, weighing how it should look: "Real aesthetic decisions were being made, just as they were made by a professional artist."¹³ The glossy metallic paints and smooth surfaces of customizing culture also provided inspiration for Billie Al Bengston, as well as Judy Chicago, who took spray-painting lessons from a customizer in order to compete on equal terms with her male peers.

Subsequently, Chicago created a spraypaint work executed on the hood of a 1964 Corvair, later recalling how "in Car Hood, which I made at autobody school, the vaginal form, penetrated by a phallic arrow was mounted on the 'masculine' hood of the car".¹⁴ Another woman artist influenced by customizing was Sylvie Fleury, who has used body-shop flame forms in her art, as well as chroming a Chevy engine to turn it into a customized art object. She also chromed fashion items – Hermès purses and a bottle of Chanel No. 5. For her installation *The She-Devils on Wheels Headquarters*, she created an overthetop replica of a hot-rod-girl's clubhouse, with no fewer than 55 one-off hubcaps installed on the wall. On the male side, there is Rubén Ortiz Torres' as customized extravaganza *Alien Toy*, a truck that unfolds outwards and upwards on expanding hydraulic stalks, performing a strange dance of automotive parts, rising and rotating, carrying custom-car culture into yet another new dimension, a bravura theatrical happening whose central character is the automobile rather than the artist. It stands at the performance extreme of car art, at the opposite end of the spectrum from the minimal elegance of Gabriel Orozco's 1993 *La DS*, the classic Citroën sliced in three with the two outer slices sutured together to make a slender, elegant, dart-like and yet dysfunctional vehicle, far removed from the *DS* that Roland Barthes had once compared to a cathedral.

In recent years, as we approached and finally entered the 21st century, the imagery of the car in art seems to have shifted towards a much more negative attitude, exemplified, for instance, in the work of Sarah Lucas. In 1997, Lucas exhibited her installation *Car Park* at the Ludwig Museum, Cologne, in which one wall of an underground car-park was covered with 108 photographs she had taken of a similar car-park in London, titled *Concrete Void*. This provided a backdrop to a vandalized dark blue Nissan Bluebird from the 1980s, the windscreen shattered by hammer blows, the seats covered with splinters of bluish glass, a work reminiscent of the Pipilotti Rist video *Ever Is Over All*, in which Rist skips and prances down a city street, smashing car windows as she sings. This was not Lucas' first car work – she had previously exhibited a Ford Capri in London, its rear end wagging – and, herself a compulsive smoker, she later showed two more cars, a Ford Sierra and a Buick Sable, burnt out, charred, decorated with hundreds of orange and white Marlboro Red cigarettes, squalid and yet visually appealing.

Finally, mention should be made of Krzysztof Wodiczko's many car-related projects. Wodiczko's first *Vehicle* was powered by the artist himself, generating energy by walking up and down on a tilted platform, which was then transmitted by gears and cables to wheels that moved the vehicle forward, combining up-to-date technology with a medieval appearance, functional but also a throwback to the worlds of Dürer and Leonardo da Vinci.¹⁵ Subsequently, in his *Vehicle Podium*, he used an electric motor before returning to manpower again with the *Poliscar*, a vehicle designed as living space, communications centre and means of transport for the homeless. From its fascination with racing and luxury cars, automobile art finally returned to basics, to art with a social purpose, the political presentation of the car as a kind of small-scale but high-tech mobile home for the homeless, a post-automobile coming back full circle to humanpowered vehicles, a kind of anti-sports utility vehicle, an ironic footnote to the brave new world of car technology.

© REAKTION BOOKS, 2002

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Chicago, J. 1997. *Through the Flower: My Struggle as a Woman Artist*. New York: Garden City, p. 36.

¹⁵ Wodiczko, K. 1988. *Critical Vehicles*. Cambridge: The MIT Press.

customización ofrecido a toda una leyenda del mundo del arte. Es necesario destacar que Calder ya había decorado un jet de pasajeros para Braniff. Al año siguiente, en 1976, Frank Stella también estamparía sus conocidos dibujos geométricos en un BMW de carreras; el artista, dicho sea de paso, al ser un entusiasta de los coches de carreras, aceptó inmediatamente la invitación. En 1977, le tocó el turno a Lichtenstein: amarillo para el sol, azul para el cielo, negro para la carretera y sus característicos puntos negros, por supuesto, como elemento común. Todos estos coches compitieron en Le Mans. En 1979 el encargo recayó en Warhol, que fue el primer artista que quiso pintar el coche con sus propias manos: hasta entonces, los demás habían utilizado un modelo a escala, a partir del cual un especialista transfería la obra de arte a tamaño real. Warhol quería que el coche tuviese su toque personal: "Mi intención era retratar la velocidad pictóricamente. Si un coche se mueve a gran velocidad todas las líneas y colores están borrosos".¹¹

En 1986 le tocó a Rauschenberg, con una foto-reproducción de un retrato de Bronzino en un lateral del coche y una "Odalisque" de Ingres en el otro. Después, a finales de los 80, el artista aborigen australiano Michael Jagamara Nelson, un pintor warlpiri que vivía en el asentamiento de Papunya, un centro muy importante de pintura aborigen, recibió el encargo de decorar otro BMW para Le Mans, esta vez con imágenes de canguros, hormigas y pósums con los colores tradicionales, amarillo, rojo, negro y blanco. Durante los años siguientes, BMW siguió patrocinando a artistas de todo el mundo: Australia (Ken Done), Japón (Matazo Kayama), Austria (Ernst Fuchs), España (César Manrique), Alemania (A. R. Penck), Italia (Sandro Chia), Sudáfrica (la artista ndebele Esther Mahlangu) y, en 1995, a un artista inglés, aunque residente en California (David Hockney). De hecho, este último ha comentado expresamente que le encanta conducir, en especial por las carreteras llenas de curvas de California, escuchando música clásica. Al igual que Warhol, Hockney reclamó pintar él mismo el coche, aunque al parecer trabajaba bastante más despacio que Warhol.

El homólogo de Hockney en Los Ángeles, el artista legendario de la customización, Von Dutch, estudió en Compton, donde de niño le había llevado fragmentos de

losas de colores o trozos de vidrios de botellas a Simon Rodia, el arquitecto autodidacta creador de las Watts Towers. Fue Von Dutch quien perfeccionó el arte del *pinstripping*, cuyo objetivo era, en sus propias palabras, "conseguir que un vehículo sea más bello, y no mostrar las habilidades del artista. Lo importante es la apariencia final o personalización. Yo fui uno de los primeros tipos que empezó a experimentar con eso, pero además fui el primero en desarrollar un estilo original". Durante los años 40, Von Dutch fue pionero en el uso de formas que recordaban a llamas, paisajes de locura y diseños surrealistas. Medio siglo después, el artista ghanés Kane Kwei esculpió un ataúd en forma de Mercedes, y posteriormente diversificaría estos ataúdes con distintos aspectos: de elefante, langosta, águila u otros. En 1989 se expuso su obra en París, en la exposición de arte mundial titulada *Magiciens de la terre*. En 1991, un investigador norteamericano, Ernie Wolfe, que admiraba un ataúd que Kwei había hecho con la forma de una camioneta Ford del año 56, abordó al artista y le pidió que le hablase de esas formas flameantes que utilizaba, que "podían haber estado en cualquier coche de Los Ángeles". En su respuesta, Kwei se refirió a la técnica utilizando el término "Von Dutching".¹²

Durante la década de los 60, a Von Dutch le propusieron exponer en la Ferus Gallery, donde exponía Warhol, pero rechazó la oferta. En cualquier caso, los creadores especializados en la customización como él ejercían una enorme influencia en el mundo del arte de Los Ángeles. En primer lugar, trabajaban con pintura para automóviles, al igual que lo hiciera Siqueiros. Segundo, consideraban los coches auténticas obras de arte. Robert Irwin ha comentado la importancia del coche en la cultura artística del momento: "Todo giraba en torno al coche. El coche era tu hogar lejos del hogar. Y te pasabas meses y meses intentando tenerlo perfecto". Irwin recuerda que llevó a un crítico a visitar un taller para enseñarle cómo el chico que le customizaba el coche actuaba como un artista: "Se adoptaban de manera constante decisiones eminentemente estéticas, idénticas a las que toma un artista profesional".¹³ Las brillantes pinturas metálicas y las suaves superficies de esta cultura de la modificación también inspiraron a Billie Al Bengston o a Judy Chicago, quien recibió clases sobre la aplicación de pintura en *spray* de manos de

¹¹ *Art Cars: Bringing Together Artist and Automobile* (Departamento de Relaciones públicas de BMW AG, sin fecha).

¹² *Kustom Kulture*, catálogo de la exposición, Laguna Art Museum (Laguna Beach, 1993).

¹³ *Ibid.*



FOTO: JUAN CRUZ IBÁÑEZ

Miki Leal
El espíritu del éxtasis, 2009

un especialista en customización, a fin de competir en igualdad de condiciones con sus compañeros varones.

Chicago pintó con espray el capó de un Corvair de 1964, y posteriormente recordaría que “en *Car Hood*, que realicé durante unos cursos en mecánica y técnicas de la automoción, la forma vaginal, penetrada por una flecha fálica, estaba montada sobre el ‘capuchón’ masculino del coche”.¹⁴ Otra artista influida por la customización fue Sylvie Fleury, quien utiliza la llama típica del taller de carrocería como motivo en su obra. Fleury cromó el motor de un Chevy para convertirlo en un objeto de arte customizado y otros objetos relacionados con el mundo de la moda, por ejemplo bolsos de Hermès y un frasco de Chanel N°5. Para la instalación con el título *The She-Devils on Wheels Headquarters*, creó una réplica de la sede de un club femenino de aficionadas a los *hot-rods*, para la que colgó más de 55 tapacubos en la pared. Entre los varones destaca el gran espectáculo de la customización *Alien Troy*, de Rubén Ortiz Torres, un camión que se despliega hacia afuera y hacia arriba sobre unas palancas hidráulicas que se expanden, en una extraña danza de partes automotrices que se levantan y rotan, y que trasladan la cultura del coche customizado a otra dimensión, un brillante *happening* teatral cuyo protagonista es el automóvil y no el artista. Esta *performance* está en el extremo opuesto de la elegancia minimalista de la obra de Gabriel Orozco de 1993 titulada *La DS*, el clásico Citroën seccionado en tres, con las dos partes exteriores suturadas juntas para crear un vehículo esbelto, elegante, parecido a una flecha, pero en absoluto funcional, muy diferente al Citroën DS que Roland Barthes comparase en una ocasión con una catedral.

Durante los últimos años, a medida que se aproximaba y por fin comenzaba el siglo XXI, las imágenes del coche en el mundo del arte parecen haber dado un giro hacia una actitud mucho más negativa, ejemplificada, por ejemplo, en la obra de Sarah Lucas. En 1997, Lucas expuso su instalación *Car Park* en el Ludwig Museum de Colonia. En ella, una pared de un aparcamiento subterráneo aparecía cubierta con 108 fotografías que la artista había tomado de un aparcamiento parecido en Londres, una obra que tituló *Concrete Void*. Este escenario servía como telón de fondo para un Nissan Bluebird azul oscuro de los años

ochenta destrozado por el vandalismo: el parabrisas roto a martillazos, los asientos cubiertos de trozos de cristal azulado. Se trata de una obra que recuerda el vídeo de Pippilotti Rist titulado *Ever Is Over All*, donde Rist va brincando y cantando por una calle y haciendo añicos las lunas de los coches a su paso. Ésta no fue la primera obra en la que Lucas recurre a los coches; antes había expuesto un Ford Capri en Londres cuyo maletero se movía hacia arriba y hacia abajo. Y, siendo la artista como es una fumadora compulsiva, posteriormente mostró dos coches más, un Ford Sierra y un Buick Sable, quemados, carbonizados, decorados con cientos de cigarrillos Marlboro Red, una obra repulsiva y sin embargo visualmente atractiva.

Para finalizar, hay que mencionar los muchos proyectos de Krzysztof Wodiczko relacionados con el coche. El primer *Vehicle* de Wodiczko se propulsaba gracias al propio artista, que generaba energía al caminar de arriba a abajo por una plataforma inclinada, energía que después se transmitía mediante unas marchas y unos cables hasta las ruedas que hacían avanzar el vehículo, combinando así la última tecnología con una apariencia medieval, funcional pero también una regresión a los mundos de Durero y Leonardo da Vinci.¹⁵ Si bien en su *Vehicle Podium* utilizó un motor eléctrico, posteriormente volvería otra vez a la energía generada por el hombre con el *Poliscar*, un vehículo diseñado como un espacio en el que vivir, como centro de comunicaciones y como medio de transporte para los sin techo. Desde aquella primera etapa de fascinación por los coches de carreras y de lujo, el arte relacionado con el automóvil finalmente se centra en cuestiones esenciales, un arte con una dimensión social, la representación política del coche como una especie de casa móvil para los sin techo, de reducido tamaño pero provisto de la última tecnología: un post-automóvil que cierra el círculo con vehículos propulsados por el hombre, una especie de utilitario en contradicción con el mundo deportivo, una irónica nota a pie de página a ese mundo feliz asociado a la tecnología del coche.

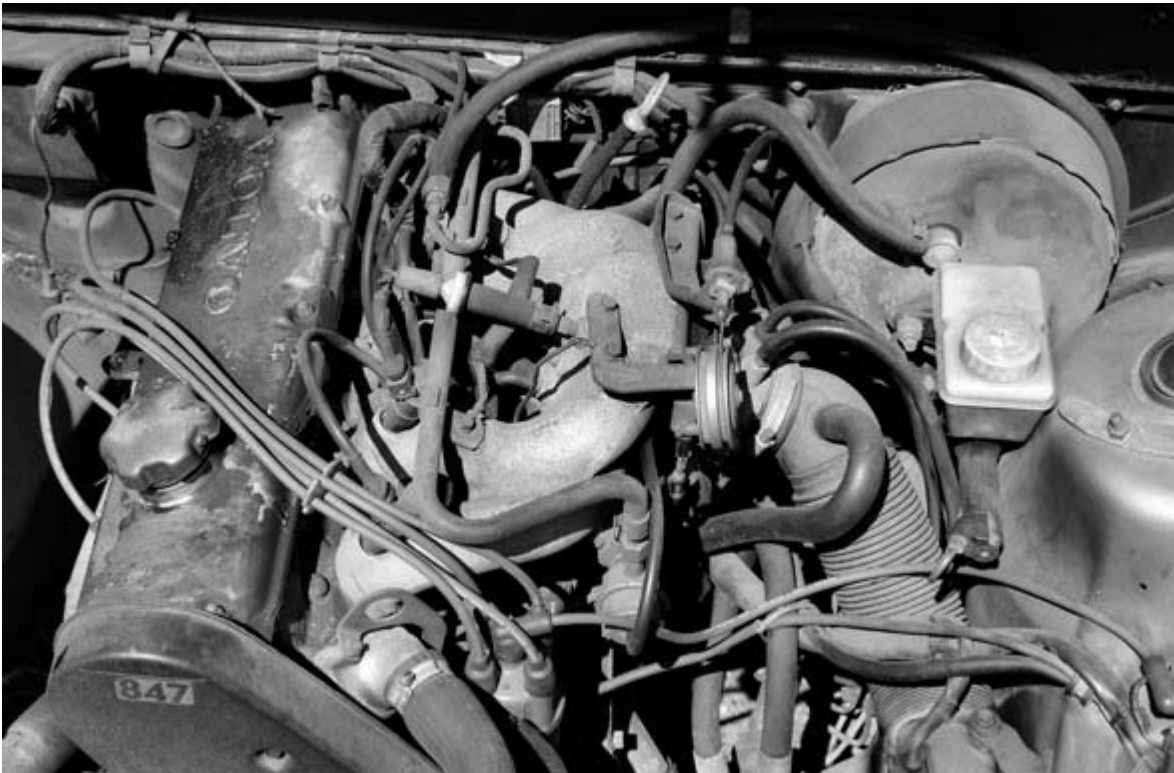
© REAKTION BOOKS, 2002

¹⁴ Chicago, J. 1997. *Through the Flower: My Struggle as a Woman Artist*. Nueva York: Garden City, p. 36.

¹⁵ Wodiczko, K. 1988. *Critical Vehicles*. Cambridge: The MIT Press.



ARTISTAS Y OBRAS
ARTISTS & WORKS



Citizen, 2000
Volvo Engine, 2000



Roy Arden

Citizen, 2000

Juggernaut, 2000

Volvo Engine, 2000

Basic Anatomy, 2007

The Terrible One, 2007

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.

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, Múnich.

Born in Canada in 1957. Lives and works in Vancouver. Recent exhibitions include: Monte Clark Gallery, Toronto/Vancouver; Vancouver Art Gallery; Ikon Gallery, Birmingham; Galerie Tanit, Munich.

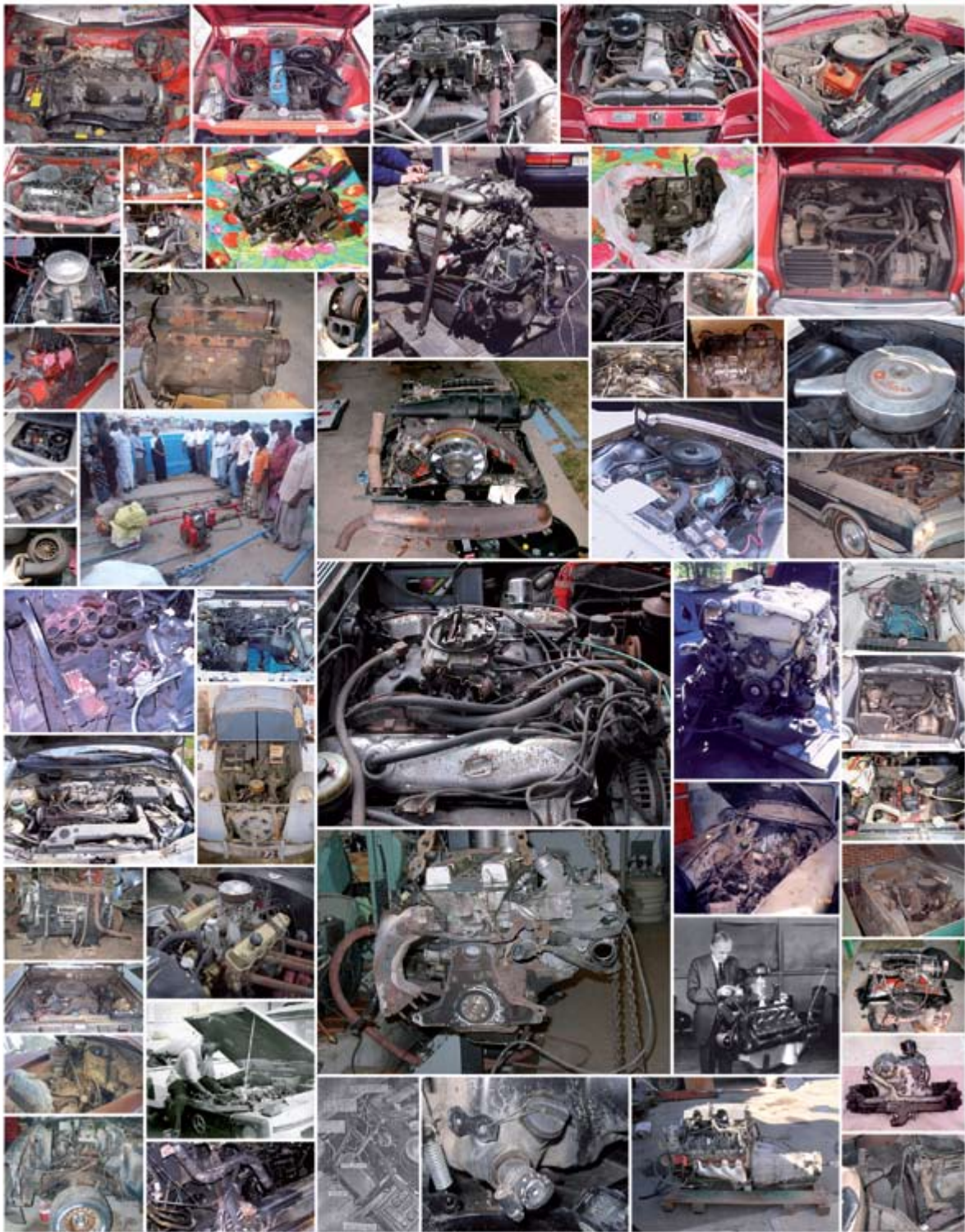
– ROY ARDEN

My contributions to this exhibition were chosen from different bodies of my work for their subject matter; the automobile and the gas engine. Volvo Engine and Juggernaut are both studies of the engine of my own car at the time. I was taken with the inadvertent composition of the engine, it initially seemed like a Medusa's Head or a Jackson Pollock "all over" composition. But then I recognized it as an open torso on an operating table. The engine was old and "sick", its heaving, sputtering, organs pulsing to an irregular rhythm. Juggernaut is an animated version of Volvo Engine, a "breathing tableau".

The video Citizen is a circular loop, on several levels, that finds as its subject a person excluded from the everyday economy even as it ferociously swirls around him. The logos of Mercedes, Toyota, Ford and Honda: heraldry of the new world of global corporate capital, taunt him for his pathetic obsolescence.

The Terrible One is a digital collage derived from images of internal combustion engines found on the Internet. Its form was inspired by the composition of certain Tantric paintings. Robert Oppenheimer's words from the Bhagavad Gita on the atomic bomb seem to me to be equally applicable to the gas engine. During the 1960s and 1970s many artists explored the automobile/planes/ships/oil/roads machine in their art. At some point the subject became unfashionable. Supposedly we are in a new world of the Internet and other electronic innovations. As much as computers have affected our lives, we do not see them causing conflict of the sort related to our need for oil. People are dying for oil and the environment is also paying the price. Both the 20th and 21st centuries belong to the gas engine.

– ROY ARDEN



The Terrible One, 2007



Soissons #5, 2006
Soissons #6, 2006



Eric Aupol

Soissons #5, 2006 **Soissons #6, 2006**

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.

These images are taken from a series of photos by Eric Aupol of a glass recycling centre in Picardie (France). Waste seems to be an inevitable consequence of industry and consumerism and the vast accumulations of waste materials deposited in certain places give rise to “new” landscapes open to a spectrum of interpretations ranging from the sublime to fully-fledged protest. Aupol addresses this reality in his work in a complex fashion as examines the relationship between landscape, materiality and time. Uncovering a telling equivalence between geological formations (sediments, strata, hills, valleys) and these “mountains” of waste, we can visualise the materiality of the landscape in a different time scale: as opposed to the slowness of geological time we see an accelerated industrial time in which the evolution and decay of materials create strata with a weak and transitory memory. Accumulation and decomposition are the new authentic defining elements of these new industrial landscapes or nature. The images in this series are conceived with a conscious backward nod to the classic parameters of the landscape genre, further reinforcing a certain idea of mutation and gradual metamorphosis of the landscape.

– A.M.

Nace en Francia en 1969. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Maison européenne de la photographie, París; Maison du geste et de l’image, París; Le CAP/Centre régional de la photographie, Cherburgo; Espace d’art contemporain André Malraux, Colmar.

Born in France in 1969. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Maison européenne de la photographie, Paris; Maison du geste et de l’image, Paris; Le CAP/Centre régional de la photographie, Cherbourg; Espace d’art contemporain André Malraux, Colmar.





FOTO: JOERG BAUMANN

Yael Bartana

Kings of the Hill, 2003

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.

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

Born in Israel in 1970. Lives and works in Tel Aviv and Amsterdam. Recent exhibitions include: P.S.1 Contemporary Art Center, New York; Fondazione March, Padova; The Power Plant, Toronto; Kunsthalle Fridericianum, Kassel.

In Kings of the Hill, Yael Bartana casts her gaze over a leisure activity that takes place normally every week by the sea in Tel Aviv: a number of four-wheel-drive vehicles try to climb to the top of sand dunes. In an interview, the artist pinpointed the thrust of this work, "the phenomenon of 4x4 vehicles is not exclusive to Israel. These gatherings of men in open areas also take place in Europe, the United States and other territories where cars are fashion items representing money and social status, something that has more to do with an image beyond its mere practical function. The reading of the work in the specific Israeli context elicits questions about occupation, aggression and our own affinity with the land."

Indeed, beyond the specific context in which the action takes place, Yael Bartana's reading of a whole set of attitudes and values can be extended to a behavioural pattern that is consubstantial to our societies. The association of masculinity with notions of power, force and competitiveness finds one of its foremost channels for reaffirmation in the car. The periodical repetition of this competition in the form of a social ritual reinforces that sense of both personal and group reaffirmation it contains. The choice of the car is also part of that process of identity affirmation: the association between a certain type of vehicle and a number of attitudes, or in a different sense, the ability of the motor industry to explore and to make the most of pathologies and needs. In that regard, Yael Bartana's video unveils and brings to the fore a whole territory or social field defined by a culture of excess.

– A.M.







Manolo Bautista

Guancho, 2005

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.

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.

Born in Spain in 1974. Lives and works in Sevilla. Recent exhibitions include: BIACS3, Seville; Galería Rafael Ortiz, Seville; Salas Capitulares, Córdoba; Galería Siboney, Santander; Galería Pedro Oliveira, Oporto.

*Logotypes and symbols used as identifiers of specific car brands pervade our lives and are enormously popular. Somehow, these signs underpin ideas of uniqueness or differentiation within the competitive mass production of cars. This is generally a corporate differentiation or identification, signifying the brand's presence. However, subverting or replacing such elements is, obviously, part of the dynamics of customization or tuning. Manolo Bautista does exactly this in his work *Guancho*, tuning a vehicle in a bright, aggressive style with a symbol worthy of Crocodile Dundee. Undercut with biting wit, the process of decontextualisation of symbols carried out in this image proposes a reflection on the need for affirmation, as well as on other issues such as luxury, differentiation or individual affirmation within consumer society.*

– A.M.





Michele Bazzana

Crash, 2006 Pull, 2006

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.

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

Born in Italy in 1979. Lives and works in Codroipo. Recent exhibitions include: Galleria Comunale d'Arte Contemporanea di Monfalcone; SpazioA contemporanearte, Pistoia; Fabio Paris Art Gallery, Brescia; Spazio FVG, Villa Manin-Centro d'Arte Contemporanea, Passariano.

The work of Michele Bazzana is a comprehensive reflection on technology, experimentation and the nature of technological developments. At a time when the car culture and industry seem to be completely overwhelmed and have reached a specific level of stagnation, these works seem to mirror both that dead point or end of a phase, as well as the initial spirit of progress and research disassociated from factors like profitability, consumption or mass production.

– A.M.

Objects populate the world of Michael Bazzana: a drill, a gas engine, a treadmill, a wheel, a parachute, and the list can go on. The point is that the signs the artist uses together are his objective, but he deals in a more specific area: that of machines, or mechanics in a broader sense.

These are all objects that, at a certain point, have deviated from their normal functioning purpose. An inconsistency is introduced (whichever one the artist finds most attractive among the many fascinating possibilities) and is then tested to verify an improbable hypothesis that doesn't necessarily follow the standards of evidence, utility, efficiency, and economy, from the point of view of a failed experiment.

But it is not success that counts. What counts is the cognitive possibility that a mechanism activated by deviant elements can be freely and generously revealing. Whether it is intuitive or arising from disinterested meddling, his work may seem to fail in terms of results, but is heroic in the fulfillment of its duty—like so many donut holes sacrificed during free research.

The power of reasoning is also found in the potential of the conjectures of the person who conceives it. The same applies to the creative process, except in this case the criterion of economy gives way to a surprising dispersion. At times the two processes converge, and we end up discovering either that the earth is incredibly round, or that the culprit is not the butler.

Bazzana's work affords a pleasure similar to tracing back the deductions of Sherlock Holmes, from the solved mystery to the evidence. Except here, once we've reconstructed the order of the facts, he invents something else even more diverting.







FOTO: KRIS DEWITTE

Hans Op de Beeck

Insert Coin – Highway Car, 1999

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.

Thematically, the work concentrates on our laborious and problematic relationship with time, space and each other. Op de Beeck shows the viewer non-existent, but identifiable places, moments and characters that appear to have been taken from contemporary everyday life, aiming thereby to capture in his images the tragicomic absurdity of our postmodern existence. Key themes are the disappearance of distances, the disembodiment of the individual and the abstraction of time that have resulted from globalisation and the changes to our living environment that developments in media, automation and technology have brought about.

His work, nourished by a keen interest in social and cultural reflection, also questions the difficult relationship between reality and representation, between what we see and what we want to believe, between what is and what we create for ourselves in order to make it easier to deal with our own insignificance and lack of identity. The visual output of that investigation often produces slumbering, insidious, melancholy and astonishing images.

The short video Insert Coin - Highway Car shows an image of a small child in a kiddie car. The car's movement tips the child back and forth. Instead of enjoying the ride, the child appears sullen and unhappy.

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.

Born in Belgium in 1969. Lives and works in Brussels. Recent exhibitions include: Rogaland Museum of Fine Arts, Stavanger; Centraal Museum, Utrecht; MuHKA, Antwerp; Fondazione Bevilacqua La Masa, Venice.



Untitled (serie Voitures), 1998



Valérie Belin

Untitled (serie Voitures), 1998 Moteurs, 2002

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.

Nace en Francia en 1964. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Musée de l'Elysée, Lausanne; Musée d'Orsay, París; Maison européenne de la photographie, París; Huis Marseille, Ámsterdam.

Born in France in 1964. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Musée de l'Elysée, Lausanne; Musée d'Orsay, Paris; Maison européenne de la photographie, Paris; Huis Marseille, Amsterdam.

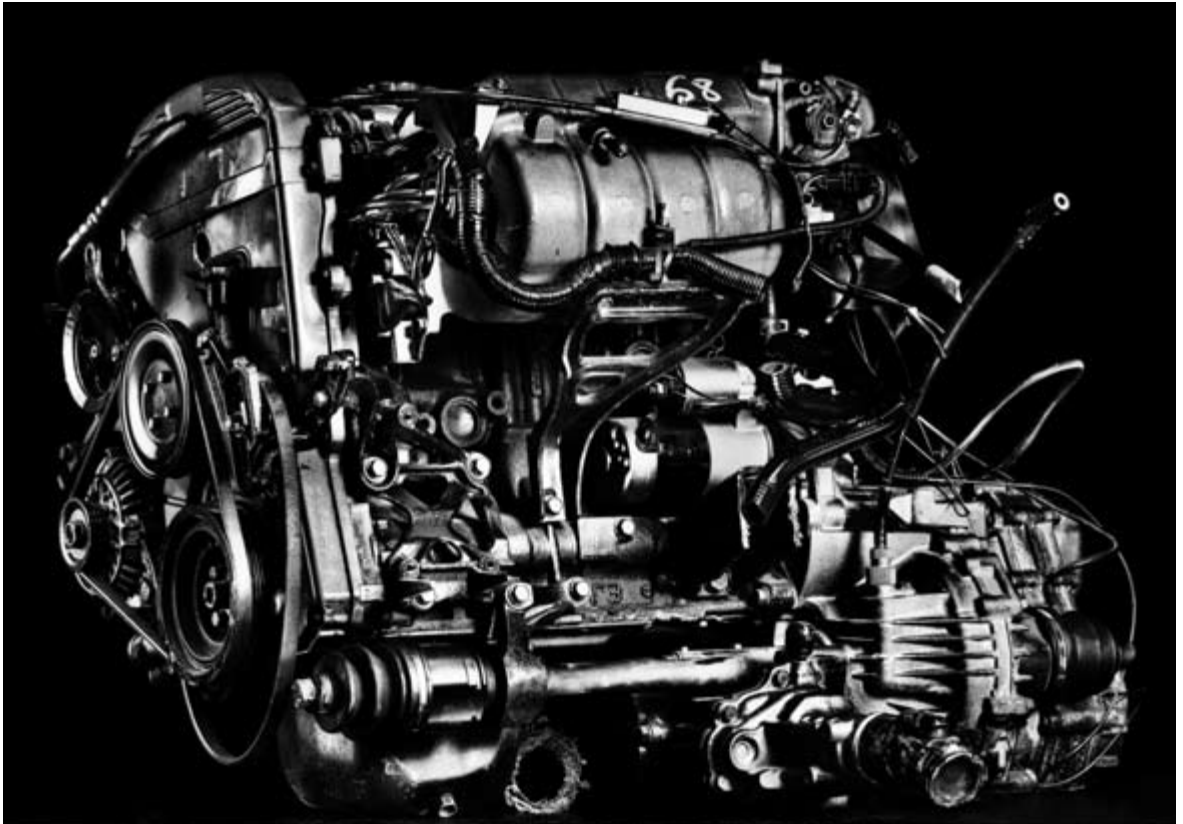
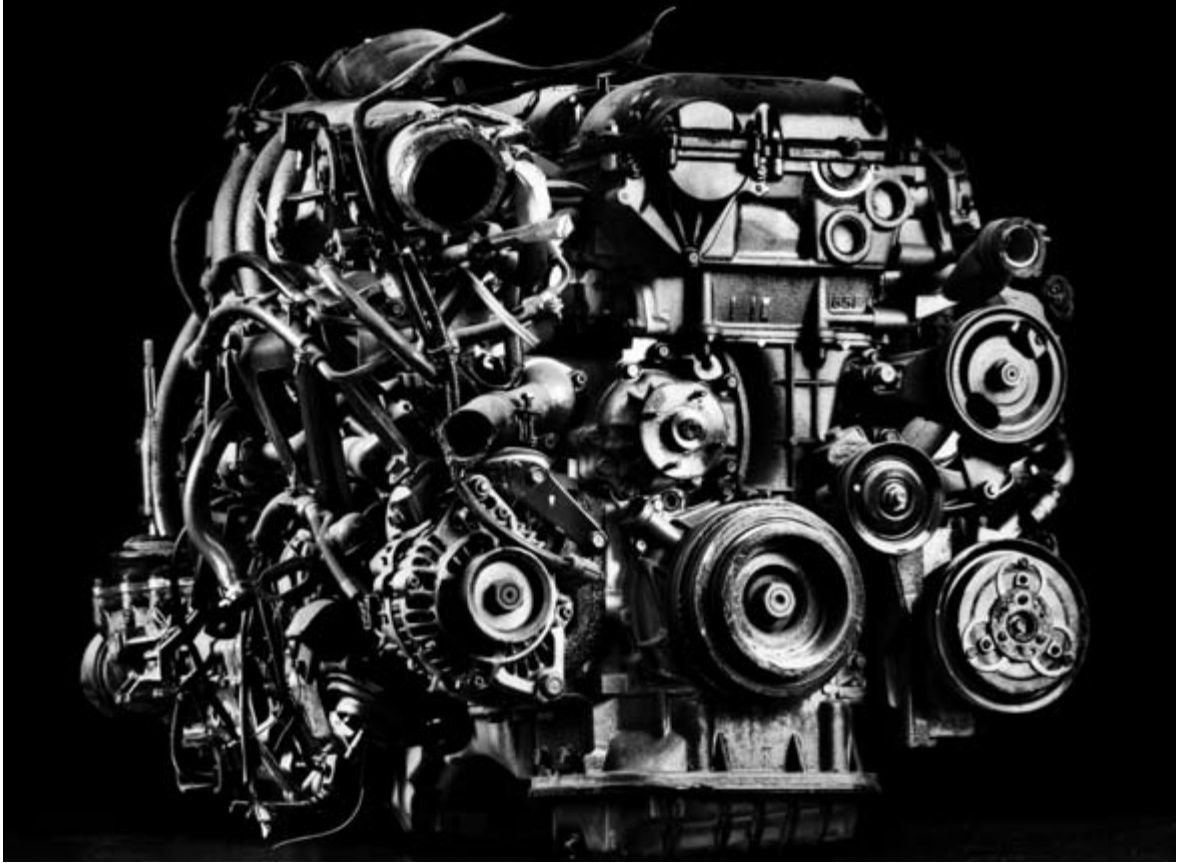
– A.M.

The photographs by Valérie Belin compete in materiality and physical presence with the very elements she records. Whether objects or subjects, Belin manages to restore and to capture the unique essence defining and surrounding them by using a photographic procedure playing with frontality, the isolation of the subject, lighting and format. An essence that, in Valérie Belin, bears a strong relationship with the almost sculptural treatment she applies to objects, isolating them, focusing on them, studying their formal features, surfaces, volumes, until managing to release some of their material energy. The saturated and autonomous materiality is precisely what speaks to us about a profound breach taking place between object and man. Reduced to the status of mere material icons, they reactivate in us precisely the perception that something is absent from these images: origin and memory of matter. At the sight of the crashed cars, in which each sign of the accident is minutely highlighted, or of the silent, powerful and imposing engines, we are left only with the possibility of questioning ourselves about the nature of what we are seeing. The absence of context and the physical power of their presence is such that we are forced to wonder about the conditions of their existence. An existence directly remitting us to our own reality next to the material. The sight of these engines and cars, crushed after the accident, are a perfect metaphor of the extreme limits within which car culture, and by extension, technological culture, moves: its fetishisation and its failure.

– A.M.



Untitled (serie Voitures), 1998



Moteurs, 2002



FOTO: KEVIN BIDERMAN



FOTO: KEVIN BIDERMAN

Rut Blees Luxemburg

No Clergyman Attended, 2006

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 prácticas 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.

No Clergyman Attended are the final lines in Goethe's novel The sorrows of Young Werther, the story of a young man's suicide provoked by unrequited love. The photograph No Clergyman Attended shows a crashed car, a Nissan Sunny. It is a test car, in a fire station (recognizable by the red door), and with which the firefighters practice cutting open accident vehicles to rescue and save crash casualties. The photograph asserts its equivocality when the crash is revealed as life-saving exercise.

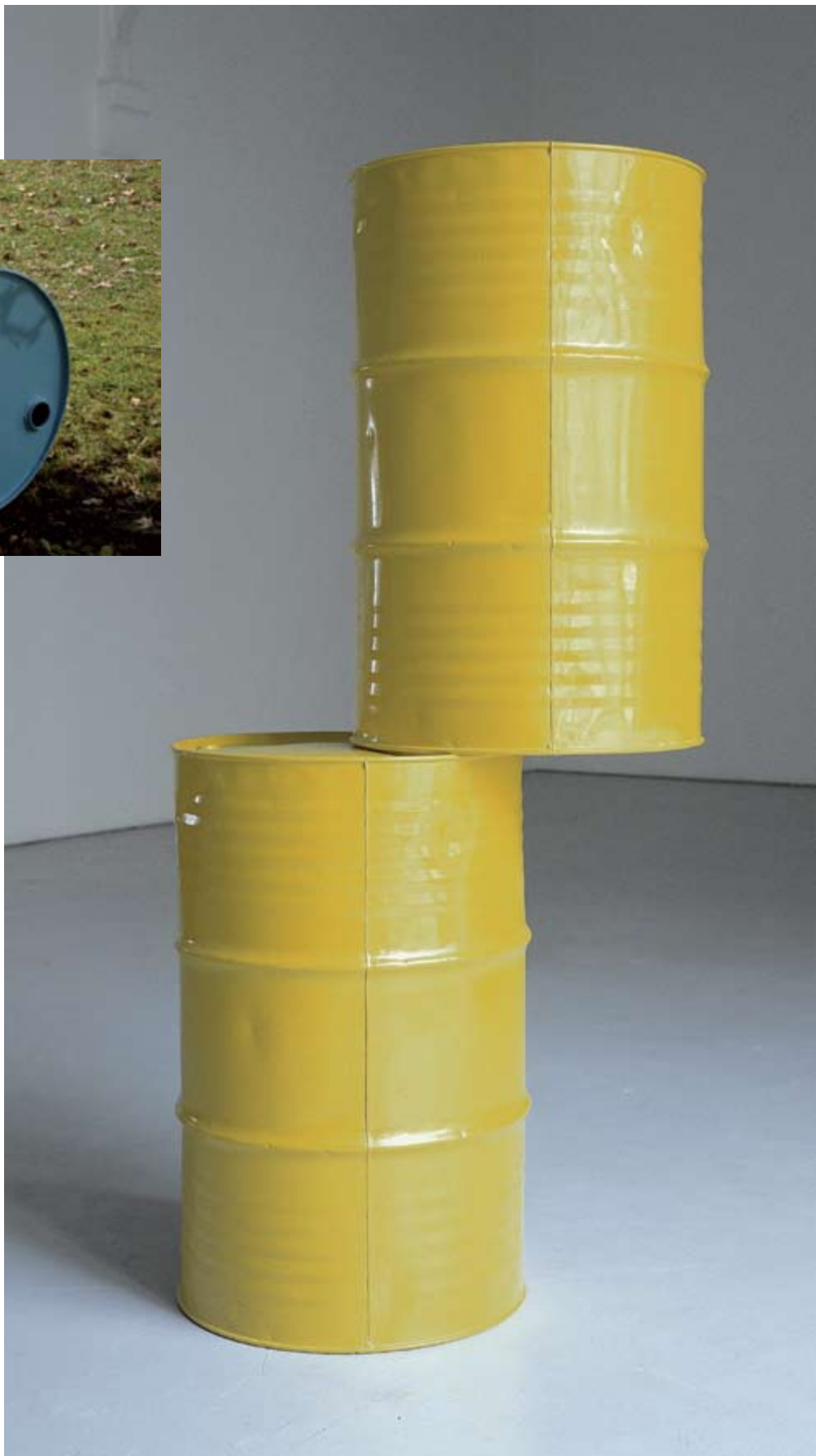
– RUT BLEES LUXEMBURG

Included by Rut Blees Luxemburg as part of her project examining the city, titled London – A Modern Project, this image of convulsive beauty and sculptural dimensions, full of melancholy, becomes a metaphoric symbol of the psychology of the modern city and the car: beauty and chaos, love and hate, security and threat.

– A.M.



FOTO: ÉTIENNE BOSSUT



Desoeuvrement, 2008
Sculpture jaune, 1987



Étienne Bossut

Sculpture jaune, 1987
Pas ce soir, 2007
Ruines, 2007
Desoeuvrement, 2008

Nace en Francia en 1946. Vive y trabaja en Dole. Exposiciones recientes: Musée Rodin, París; Château des Adhémar, Montélimar; Chapelle du Genêteil, Château-Gontier.

Born in France in 1946. Lives and works in Dole. Recent exhibitions include: Musée Rodin, Paris; Château des Adhémar, Montélimar; Chapelle du Genêteil, Château-Gontier.

Unas latas, unas fiambreras / unos frigoríficos y unas cucharillas / unos tarros, unos capós / 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.

– A.M.

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.

*Some cans some lunch boxes / Some refrigerators and some small spoons
/ Some tins, some car hoods / Some chairs, some armchairs / Some
knives, some pictures / Some neons, some trunks some songs / Even as
well beams of light.*

– ÉTIENNE BOSSUT (1997)

Étienne Bossut's work borrows its references both from the field of industrial production and the consumer goods from our daily lives. The use of plastic, a simple, cheap and easy-to-handle material, to create his works clearly remits to ideas of standardisation and mass-production. In the context of car culture, the pieces on view in this exhibition, from barrels to bodywork, are seen as tragic icons of a period that seems to have exhausted its boundaries—the automobile and energy consumption. The worn out heroes of a crisis or the end of an era.

– A.M.

In going through the work he has been making for the past 20 years, we will find exhibited, faithful to the foregoing, the objects evoked by Étienne Bossut in this little poem. To describe them, we will add that they are available in bright colours, that the armchairs shine and the car bodies gleam; everything, it seems, takes part in a ready-made aesthetic as part of pop and cheerful consumerism.

Clever he who doesn't make a mistake, because, at first glance, they would seem to be objects. And the Duchampian ready-made is such an important reference in contemporary artistic culture that we would almost forget that sculptors traditionally use tricks of imitation, via casting, for example, that enable the duplication of any existing form. As diverse as they are, the cans, the lunch boxes, the refrigerators—in addition to being tied by similarities of usage or rhymes and to taking part in the artist's daily environment—have all the particularity of being conceived according to the same technique and with the same material; plastic copies.



FOTO: JOE TANG

FOTO: ÉTIENNE BOSSUT



Pas ce soir, 2007
Ruines, 2007



FOTOS: MARK RITCHIE

450 Porz, 1995
645 Liège, 1995

624 Köln, 1996
1065 Schiphol, 2002



Frank Breuer

Sin título, 1995-2002

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.

Through the prism of seriality and a typological gaze, Frank Breuer focuses on logos, commercial signs, warehouses and industrial buildings, all the elements of the global capitalist landscape. Multinationals spread their corporate image everywhere, transforming their logos into advanced symbols of said globalization. Breuer's photos of posts along roads and highways with the signs of companies convey the quality of new totems, sculptural structures with no apparent purpose other than to emphasise the omnipresence and power of the corporations they represent. Devoid of any functionality or specific geographical location, the signs become true icons, depicting both the industrial transformation of the landscape and society's ideals. The small scale underscores the schematicness of shapes and the play of graphics, the uniformity and persistence of these symbols and their role in the competition to occupy the public space as a site for advertising and reinforcing consumerism.

– A.M.

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

Born in Germany in 1963. Lives and works in Köln. Recent exhibitions include: Saint Louis Art Museum; Gallery Luisotti, Santa Monica; Faulconer Gallery at Grinnell College; Goethe-Gallery, Goethe-Institut Hong Kong.



Shared Propulsion Car, 2007
Keep on Smoking, 2006



Michel de Broin

Keep on Smoking, 2006 **Shared Propulsion Car** **(pull over by Toronto Police), 2007**

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.

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.

Born in Canada in 1970. Lives and works in Montreal and Berlin. Recent exhibitions include: 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, Amsterdam; Kuenstlerhaus Bethanien, Berlin.

Playing with the paradox and tension between two opposite poles, the proposal of these actions is to turn our everyday points of reference about traffic on their head. Synonymous with speed and power, the car is rebuilt following the parameters of a bicycle (pedals, human power, cleaning, saving); whilst the bicycle, synonymous with a green mode of transportation, seems to have acquired the pollutant quality of the car.

– A.M.

The bicycle in Keep on Smoking is an alternative to high gasoline prices. It transforms the kinetic energy produced by the cyclist into smoke. The cyclist's will to power is a source of renewable energy, which can be recycled by a generator that transforms physical effort into enough electric current to activate a smoke machine. This work is the result of the marriage of two machines: one produces while the other consumes. This "copulation" between machines generates smoke, which escapes freely into the atmosphere.

The driver of the artwork Shared Propulsion Car is being arrested by Toronto Police on Queen Street West in Toronto. The revolutionary vehicle was made from a Buick Regal 1986 body, stripped of its engine, suspension, transmission and electrical system and propelled by the will to power of its passengers. The vehicle provides the illusion of the mass-produced luxury automobile, but is now reduced to a shell with a top speed of 15 kilometres per hour. This unique car needs no petrol, produces no toxic emission and is not responsible for the innocent people killed for petrol in the Middle East. Furthermore, in this individualist society, this convivial car was proposed as a good solution to bring people together and take over the street. Dean Baldwin, the driver, took the steering wheel and, with his fellows Elaine, Dave and Dan, drove the car smoothly on the streets. The public was enthusiastic, and sympathized with the drivers. They drove nine blocks, from Lisgar to Strachan, before being pulled over by the police.

They had to wait for 30 minutes in the car, while the policemen tried to determine exactly which law was transgressed. They settled on "operating an unsafe vehicle" and a tow-truck was called.



Shared Propulsion Car, 2007
Keep on Smoking, 2006



Achetez de l'acier, 2006



Alain Bublex

Les Aérofiat dans l'histoire, 1997
Aérofiat 1.0, 2002
Quatre Aérofiat au Printemps, 2002
Achetez de l'acier, 2006

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.

Born in France in 1961. Lives and works in Lyon. Recent exhibitions include: Musée d'art moderne et contemporain, Geneva; The Art Museum of the University, Houston; Massachusetts Museum of Contemporary Art.

Achetez de l'acier [Compre acero] 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 contraponen 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.

Achetez de l'acier [Buy Steel] is the title of a large-format photograph in the classic tradition of German photography. The image is that of an American automobile from the 1970s, visibly decrepit, seen in profile. It is parked in front of a wooden house on a side street in some small industrial town typical of the East coast of the United States; the weather is dark and wet. The image is reminiscent of the atmospheres created by American realistic photographs and paintings from the 1930s (in fact, reminiscent of most of my images).

Running across its entire side, the car bears the inscription: “help to preserve one of the world’s most beautiful landscapes.”

There is a false paradox between the issue of preserving the landscape (which we often hear in connection with our ancient heritage or nature “in the wild”) and that of the disappearance of industrial landscapes. But there is also the idea of a solution: Buy Steel, so we can have smoking factories, so we can have dramatic landscapes! This solution is in opposition with the one of our time, which tries to convert old factories into cultural centres.

The name Aérofiat groups a series of aerodynamic studies inspired by research done in the 1930s, applied to a contemporary vehicle. The vehicle that serves as the basis for these transformations is a model 126 FIAT.

At the origin of this project is one of the smallest automobiles in production, whose conventional shape is the archetype (in smaller scale) of the modern automobile. As such, it does not profit from any particular affection, in contrast with the Austin Mini or the FIAT 500, for example. Its mechanical architecture, however, places it as the direct descendant of the revolutionary concepts that emerged during the period between the World Wars. It is the last witness of a bygone time that definitively transformed the landscape of the industrial world. It is, in fact, a question of assigning to a common, well-known object, solutions which are now forgotten, conceived at a particular time in its history, and which are at the origin of its present appearance. The Aérofiats arise from the miscegenation between the automobile and its own past. They evoke the modern world at its project stage, when it was still trying to convince and establish



AÉROFIAT

Quatre Aérofiat au Printemps, 2002
Les Aérofiat dans l'histoire, 1997

itself. At the same time, the transformations remain perfunctory and they reflect a do-it-yourself status. These hybrid, clumsy propositions appear as the description of an unlikely missing link between the aerodynamic prototypes from the 1930s and the vehicles we know, indicating, almost by chance, that these lyrical and ambitious shapes are at the very origin of the "banality" of our day-to-day. Playing with the fascination caused by the photographs of prototypes (the forbidden, confidential nature of the images, traces of privileged instants associated to the precariousness of the subject, an ephemeral object) the Aérofiats are often presented within romantic, narrative settings, associated with other prototypes which did, indeed, exist. These vehicles are functional and, therefore, roadworthy, as photographs or films can testify. However, it is not a question of showing a perfect product, but rather a calamitous construction that proceeds with humour. Finally, the Aérofiat, as a hypothesis midway between the project and the object, tries to insert into history what constitutes the essential element of the present: uncertainty.



Aérofiat 1.0, 2002



Oxford Tire Pile#2, 1999



FOTO: JIM PANOU

Edward Burtynsky

Oxford Tire Pile#2, 1999 **Oxford Tire Pile#9, 1999**

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.

Edward Burtynsky's body of work is largely concerned with industry's ability to modify nature. However, these induced alterations are contradictorily and tensely caught between the need to consume and its consequences on the world; between the success of progress and its effects. According to the artist himself, his images function as metaphors for our existence: a dialogue between attraction and repulsion, seduction and fear, based on the certainty that, whether consciously or unconsciously, our progress causes suffering in the world.

The "new" landscapes created by man and industrial activity demonstrate the imbalanced dialogue between technology and nature. The pictures of these huge dumps with real piles of tyres were taken in the state of California. A complex and menacing reality, environmentally speaking, which gives account of our society's rate of production of consumer goods; and with the car industry playing a main role in this reality. In the paradoxical beauty and magnificence of these landscapes, one can also discern the traces and influence of needs created by technology in our society.

- A.M.

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.

Born in Canada in 1955. Lives and works in Toronto. Recent exhibitions include: Corcoran Gallery of Art, Washington; Australian Centre for Photography, Melbourne; Koldo Mitxelena Kulturunea, San Sebastian; Gemeentemuseum Helmond.





Andrew Bush

Vector Portraits, 1989-1997

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 cotidianidad. 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.

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.

Born in USA in 1956. Lives and works in Los Angeles. Recent exhibitions include: Angles Gallery, Los Angeles; Society for Contemporary Photography, Kansas City; Julie Saul Gallery, New York.

The long series of images made by Andrew Bush under the title Vector Portraits later became a book called Drive. The title accurately defines the content and the intention of the images: recording the act of driving, an act inevitably involving three different elements: driver, vehicle, speed. Andrew Bush made these photographs throughout a period of time of around ten years, travelling the roads of the American Southwest around Los Angeles. A territory and a city that are particularly significant in relation to car culture. To carry out his project, Bush placed a camera in the co-pilot window of his own car, recording the cars moving alongside his. In the captions of the images he described with precision who the driver was, the place, the date, the time and the speed. It is up to the spectator to draw conclusions: whether there is a relationship between a specific car model and a driver, between driver and speed, between the expression or the attitude and the speed. What Andrew Bush does is open a window to reflection and observation, synthesising in his photographs some of the vectors inherent to the act of driving. We could also define Vector Portraits as a work on landscape, a landscape as specific and characteristic as the road; or as a work about portraiture; or a reflection on the everyday. But, in turn, this body of work incorporates other elements worth commenting on. One of them is the definition of the road as an inhabited space. The other is the consideration of the interior of a car as a private space, a space of intimacy exposed in the wider public space, to which we can peep into with curiosity, interest, voyeurism or simply with the desire to exchange a gaze that is as intense as it is evanescent.

– A.M.





FOTO: BERNARD DUPOY



Hervé Coqueret

Sans titre, 2001

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.

Nace en Francia en 1972. Vive y trabaja en Toulouse. Exposiciones recientes: Espace d'art contemporain, Toulouse; Heidigalerie, Nantes; ARKO et MCNN, Nervers.

Born in France in 1972. Lives and works in Toulouse. Recent exhibitions include: Espace d'art contemporain, Toulouse; Heidigalerie, Nantes; ARKO et MCNN, Nervers.

The fusion of the automobile and the cinema, as two mainstays of

commercial mass culture, makes this installation a spot-on metaphor for what could be designated as "the projection of our dreams". As the vehicle vanishes into an ambience of fragility and transparency, the evanescent nature of dreams comes to the surface, without overlooking the fact that they are usually grounded in some well-defined materiality. The connection between material reality and dreams is clearly shown through a round-trip device: dreams cut through reality as much as dreams are nourished by reality. A journey which undoubtedly has a lot to do with the history itself of car culture.

– A.M.

Hervé Coqueret is an artist whose work feeds on cinema and television images. His installations and his videos are often built around a remix of images projected in unusual circumstances or places. The theme of the "projection" holds a central position in his installations (which combine photos, videos, projections and sculptures). The installations multiply the devices in order to open up the materials and the supports to multidisciplinary, as in the piece consisting in a full-scale model of a car made of plexiglass. A Ford Mustang, which has a unique status as an object of reference, is placed in a dark room, and the light of a slide is projected onto it from a projector located at a distance. The visitor is encouraged to experience a presence and an absence, an effect of surface and transparency. This highly ghostly image that, nonetheless belongs to the real, also conjures up cinematic memories that take it to the realm of dreams.



FOTO: BERNARD DUPOY



Melting Point Brasilia-Axe Monumental, 2007



Stéphane Couturier

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

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.

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.

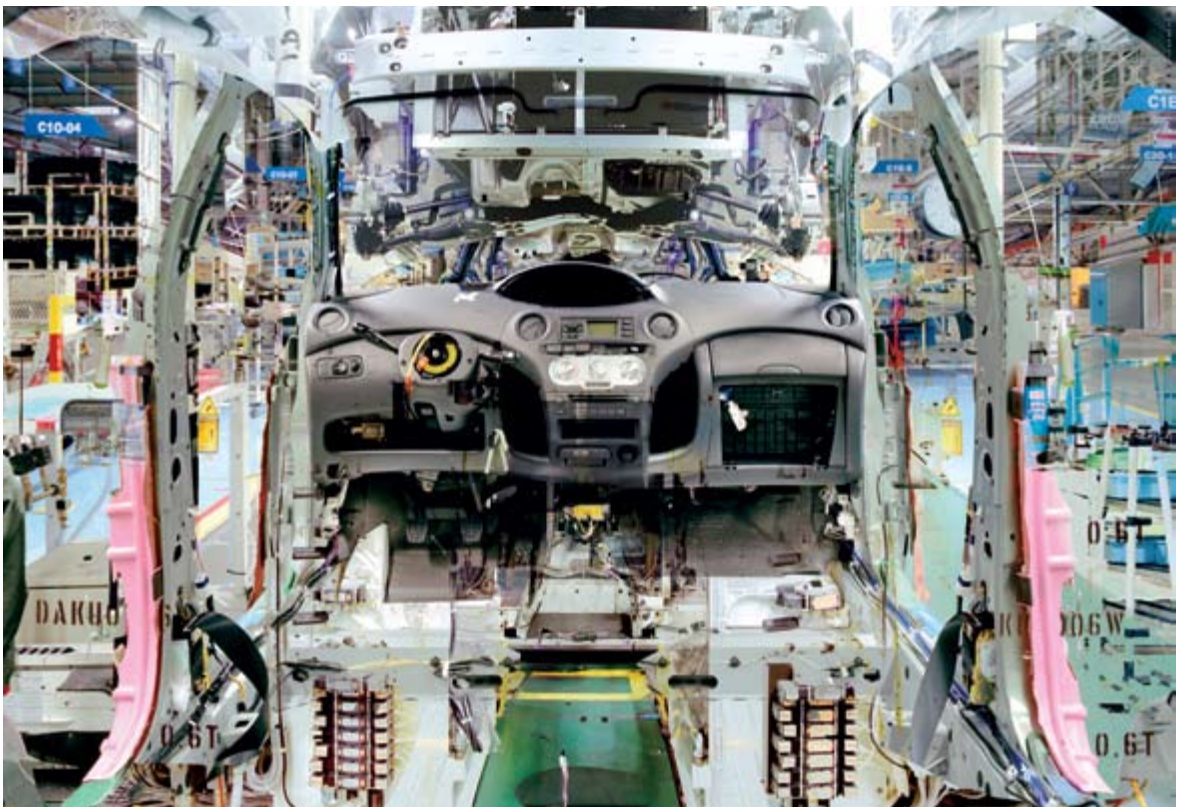
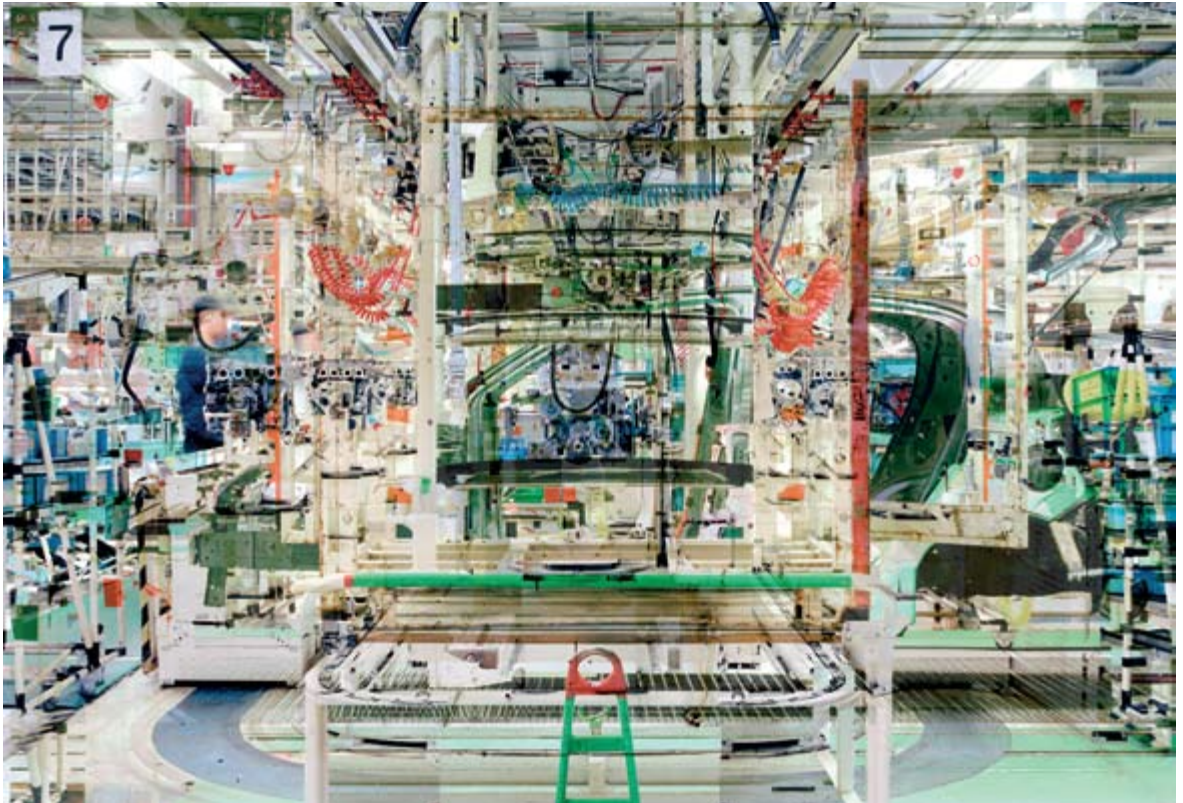
Born in France in 1957. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Forum für Fotografie Köln; Sungkok Art Museum, Seoul; Centre d'art contemporain de Pontmain; Les Filles du Calvaire, Paris.

– A.M.

The videos and photographs in Stéphane Couturier's series Melting Point examine the connection between the introduction of new technological tools and the inevitable emergence of changes in our vision and perception of reality. The artist himself has clearly defined the implications of his proposal as a "kind of figurative abstraction. The series deals with the melting point between two photographs or two videos, making the depiction fluctuate between document and fiction. However, the depiction is changed by this fusion, and the two connected realities produce a hybrid universe somewhere between tangible reality and virtual reality."

Keenly aware of the progressive transformation of our lives as a result of continuous technological developments, Couturier explores the dissolution or dislocation of categories such as space and time. He does so, for instance, by casting his gaze over a car assembly line (a radiography of industry as pure process) or the flow of cars (the road network and traffic as symbols of change in our perception of time and distance). The assembly line is the most complete example of the process of transformation and the "construction" of realities in our recent history, just as roundabouts and road exits are examples of the mutation, flow and continuous movement underpinning our current society.

- A.M.



Melting Point-Toyota, 2007





Félix Curto

Carros, 2004

Inicio 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

The artist began this series back in 1996 in Mexico City. Carros [Cars] speaks of the passing of years, of life, of death, of a country and its borders, of people and their dreams. This series is not just about portraying vehicles. Through them I also portray people and a geographical territory. Each particular vehicle reflects the life of a individual and the habitat he or she inhabits. Somehow each vehicle maintains the aura of the person who used and inhabited it.

An anthropological study of Mexican people who moved to the United States in search of El Dorado and came back driving their own cars can be observed in this series. The vehicle somehow becomes yet another member of the family, and an expression of the whole country.

Carros is also a metaphor of freedom, of the pursuit of a dream, of a journey, maybe the last one. The vehicle is a direct accomplice in this pursuit of freedom. With their legendary style, these cars are the last settlers of the streets and roads of a globalized world lacking in personality.

They are a reminder of an entire life. Some still have the patina of desert dust, others are coated in the smog of Mexico City, however, all of them possess the signs of the passing of years of the people who inhabited these cars and projected their hopes, wishes and sorrows into them.

— 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.

Born in Spain in 1967. Lives and works in Mexico City. Recent exhibitions include: La Fábrica Galería, Madrid; Galería OMR, Mexico City; Palacio de Abrantes, Universidad de Salamanca.









Stephen Dean

Grand Prix, 2006

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.

Stephen Dean's video Grand Prix was filmed in the United States, at a "demolition derby", one of those events based on crash culture which consists of battering other cars until the last vehicle is still running. Power, premeditated chaos and crashes are the essence of the competition. As has been rightly pointed out, Stephen Dean formulates this work as a sculpture in destruction. In Grand Prix we can see the other face or the negative portrait of a number of commonly accepted conventions, including those defining the very nature of motorsports themselves. However, it would be probably more appropriate to see in this "ceremony" the unlimited deployment of a number of drives inherent to the very nature or condition of the car, particularly those associated with the feeling of power and supremacy. Paraphrasing Ballard, we could intuit that technology, and rituals such as this one, provide us with excellent tools to explore our own psychopathology.

– A.M.

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 y Estambul en 2003.

Exposiciones recientes: Baldwin Gallery, Aspen; Galería Max Estrella, Madrid; Tokyo Wonder Site Institute of Contemporary Art; Casa Triangulo, São Paulo.

Born in France in 1968. Lives and works in New York. He has participated in the following biennials: Site Santa Fe 2006, Venice 2005, Seville 2004, Istanbul 2003. Recent exhibitions include: Baldwin Gallery, Aspen; Galería Max Estrella, Madrid; Tokyo Wonder Site Institute of Contemporary Art; Casa Triangulo, São Paulo.



Two Tone No. 2, 2004



Jeremy Dickinson

Two Tone No. 2, 2004 7 Reds, 2005

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.

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.

Born in the United Kingdom in 1963. Lives and works in London. Recent exhibitions include: Sara Meltzer Gallery, New York; Tomio Koyama Gallery, Tokyo; Galerie Xippas, Paris; Horsens Kunstmuseum.

*The piled up cars appearing in Jeremy Dickinson's works are actually some models from his own vast collection of toy cars. He first of all makes the compositions himself before depicting them in his paintings. The reference back to the nature of children's games is quite telling. As Baudelaire already explained in his essay *Morale du joujou*, toys test our ability to play as a way of acquiring knowledge and as critical experimentation. Underlying the apparent chaos and disorder of children's games is a whole plethora of dynamics and decisions totally suffused with experimental potential and creative freedom. When applied to a reality such as ours, defined by an accumulation of vehicles, an excess of production and environmental overload, Jeremy Dickinson's work elicits an equally critical and playful reflection. A game of ordering and observation of chaos and accumulation.*

– A.M.





Juan Fernández

Un viaje, 2007

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

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

Born in Spain in 1978. Lives and works in Piedras Blancas. Recent exhibitions include: Galería Guillermina Caicoya, Oviedo; Palacio Conde Toreno de Oviedo.

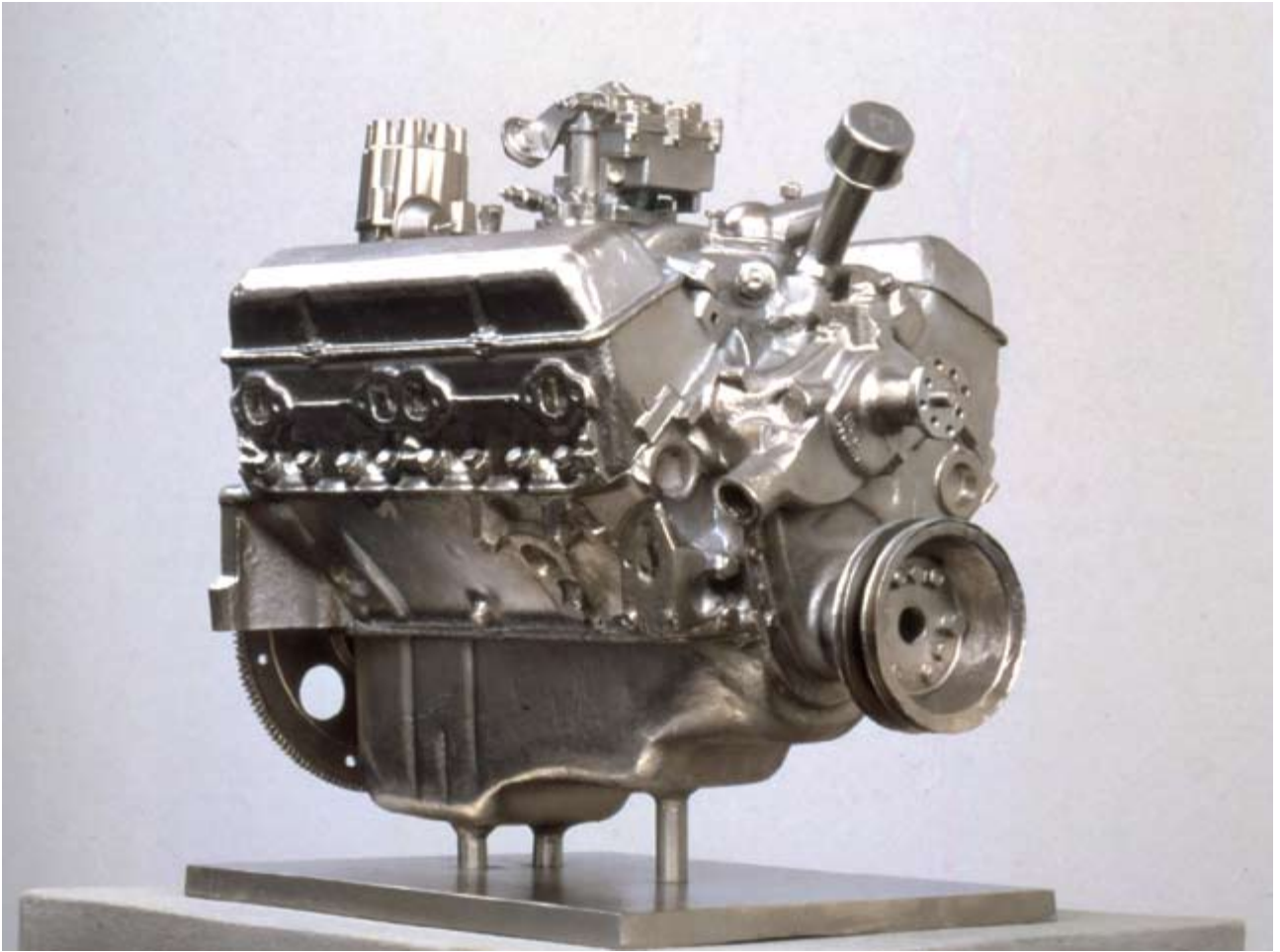
Un viaje [A Journey] comprises 20 oil paintings of the same small format in a mosaic layout. The still images are arranged in a sequence which gradually takes on movement as we leap from one frame to the next, producing a panoramic view, a journey, or maybe simply an everyday road trip to some unknown destination.

This work consists of frames taken in three steps: the seen landscape, the photographed landscape and the painted landscape. A passage from an ephemeral moment to a more long-lasting one which stretches the memory through a fluid painting with blurred outlines, where the equally fleeting light of dusk or dawn is dotted with small points of light from car headlights or street lamps. The images possess a cold, distant and romantic undertone in which the human figure disappears, locked inside the car.

– JUAN FERNÁNDEZ







383 Mopar Special Police (Dodge), 1999



FOTO: JEAN PIGOZZI

Sylvie Fleury

Car Wash (Vivier), 1995
Skin Crime, 1997
283 Chevy, 1999
383 Mopar Special Police (Dodge), 1999
400 Pontiac, 1999

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.

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.

Born in Switzerland in 1961. Lives and works in Genf. Recent exhibitions include: Musée d'art moderne et contemporain, Geneva; Kunsthalle Wien; Galerie Thaddaeus Ropac, Salzburg/Paris; Patrick Painter Inc, Los Angeles.

- A.M.

Sylvie Fleury's work embodies the ambiguous marriage between art and fashion, creation and consumerism, authorship and copy. In her pieces, elements defining mass production converge with others speaking of luxury, while, in turn, both aspects are juxtaposed with referents drawn from art history itself. That said, in her case, we are not talking only about objects, their design and their circulation, but also about how the whole system is connected and interacts with gender. Here, the patterns and inscriptions of the male and the female are addressed as a core element in the configuration of our symbolic apparatus.

Interested in foregrounding the material world and the domain of consumerism, it is no surprise that car culture is a constant in Fleury's practice. Cars are seen as an essential icon in our society, the material embodiment of a plethora of desires, dreams and phantasms and as inducers of stereotyped behaviours. Fleury has presented wrecked cars repainted in loud colours reminiscent of make-up. The artist takes engines out of cars, places them on pedestals and turns them into sculptures half-way between luxury item and museum exhibit. She has made videos in which she subverts and connects stereotyped behaviours and passions like car-washing, sex, luxury or speed. For Sylvie Fleury, the car is an object condensing a large part of the essence of 20th century material culture: icon, consumerism, desire, luxury, power.

- A.M.



Car Wash (Vivier), 1995



FOTO: I. KAIKKINEN

Skin Crime, 1997



FOTO: MARK RITCHIE



FOTO: HUGO DE LA ROSA

Alicia Framis

Apart Together (Japan House), 2002

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.

*The incorporation of the automobile into all spheres of everyday life, to the extent of defining or determining lifestyles, living patterns or architectural needs, is perfectly characterised in this piece by Alicia Framis in the global context of the everyday relations that take place in contemporary society. Interested in exploring the more complex aspects of our social structure such as solitude, lack of communication, isolation or dependency, Framis examines our relationship with architecture—models, functions and interdependence between the individual and the space. Recontextualised in this field, in *Apart Together (Japan House)*, the car emerges as an element that is perfectly integrated both in domestic architecture and in the model for cohabitation. It is a symbol and a tool for independence, individuality and habitability. The home is organised in such a way as to accept the central role played by the car in the life of its dwellers, one for each one of the members of the couple, with two cars that, like both members of the couple, are identical and together, yet separated one from the other.*

– A.M.

Nace en España en 1967. Trabaja en Shanghai. Exposiciones recientes: Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Today Art Museum, Beijing; MOCA Museum, Shanghai.

Born in Spain in 1967. Lives and works in Shanghai. Recent exhibitions include: Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Today Art Museum, Beijing; MOCA Museum, Shanghai.





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

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

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

Born in Spain in 1972. Lives and works in Sevilla. Recent exhibitions include: Depósito 14, Madrid; Galería Cavecanem. Sevilla; Sala Fonseca. Universidad de Salamanca.

The transformation and conditioning of the urban landscape is a constant in many reflections on the consequences of car culture. This work addresses not just the fact that the appearance and rhythm of the city are largely conditioned by traffic and cars, but also the specific way in which the car is an integral part of each society. The territorialisation of a particular brand (Volvo = Sweden) is an unquestionably factor of classification and definition, whether of the landscape or the automobile market. Juan del Junco's account of the initial seed and posterior development for his work is particularly telling in this regard:

"When I first arrived in the Swedish town of Hällefors, to take up a scholarship there, I found it impossible to work. The exotic charm of rural Sweden stopped me from doing anything else but wander around. Little by little, I started to realise that the landscape and the people of the town were very familiar to me, as if I had already seen them thousands of times before. Replete with clichés: the pick-up truck, the library with friendly old ladies, the stuffed beaver in the pharmacy, the supermarkets with teenage tellers, the hooligans with their souped-up hot-rods, immigrants, workers in the steel factory with their rust-stained overalls ... and then Volvos everywhere, my favourite brand of car. Thousands all around me, V70, V60, C70...Volvos, Volvos, Volvos and the odd Saab.

The town's main street has a library, pharmacy, police station, the primary school, two supermarkets and a fast food restaurant. I remembered how, back home, when you walk through a village in the province of Cadiz, you see old people, pensioners sitting on benches in the main street watching the cars go by. I set my camera on a tripod. I framed the only point in the town with any life and I started to classify. A return to analysis, to enumerating reality. And Volvos all around ... Will I start to count them?"

– A.M. / JUAN DEL JUNCO







Panos Kokkinias

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

Born in Greece in 1965. Lives and works in Athens. Recent exhibitions include: Galerie Xippas, Paris; Kappatos Gallery, Athens.

Gas Station, 2003

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.

The image of a petrol station is a common reference totally familiar to almost everyone. However, in the eyes of Panos Kokkinias, this mundane image is transmuted into a fantasy world open to the imagination and to the unexpected. This photograph brings together three paradigmatic elements of car culture: automobiles, women and fuel. The seductive power of the atmosphere (the voyeuristic distance of the take, the lighting, the set design) runs parallel to the seduction that the culture of energy expenditure associated with the development of automobiles has exerted on society as a whole. Depicted like this, the petrol station is a mirage, an illusion built on a reality that is infinitely more mundane and problematic.

– A.M.





Annika Larsson

Covered Car, 1999

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.

The image of a man putting a plastic cover on top of his Mercedes seems perfectly ordinary, a daily routine, a habit. As a rule, this kind of ordinariness underlies the initial actions used by Annika Larsson to develop her video works; they are absolutely recognisable as rituals that are a common practice in social life, particularly in male relationships. Her work focuses precisely on that: on provoking destabilising reflections about those relationships. Her way of looking at human behaviour turns conventional actions into true rituals, into enigmatic fantasies containing a critical observation of stereotypes, of roles, of maleness or of relationships of domination and submission. All this is visible in Covered Car, a video in which a man protects his luxurious car with a cover. The slowness of the movements and the use of close-ups meticulously detailing the actions build a feeling of witnessing a ritual involving a man's relationship with his car. Many of the stereotypes structuring that link with the car are made patent in this work: masculinity, the fetishising of the object, the almost sexual reward and pleasure deriving from contact with the finishes and surfaces of the vehicle, submission to the machine, its magnetic power, or the feeling of domination induced by its possession.

- A.M.

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.

Born in Sweden in 1972. Lives and works in Berlin. Recent exhibitions include: Prefix Institute of Contemporary Art, Toronto; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble; Sala Montcada, Fundació "la Caixa", Barcelona.



FOTO: JUAN CRUZ IBÁÑEZ



Miki Leal

El espíritu del éxtasis, 2009

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 classicismo, 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.

*Miki Leal makes use of a vast archive of cultural icons and symbols, reworking them from an equally ironic and oneiric perspective. In his *El espíritu del éxtasis* [Spirit of Ecstasy] comprising two large-format etchings, the artist has synthesised a seminal icon in automobile mythology, the Rolls Royce plus the logos and other items closely associated with the legendary brand. Naturally, there is the figure adorning the radiator on the front of the car just above the RR initials, also known as Spirit of Ecstasy. These elements not only define a brand, but also emphasize the values of distinction and exclusiveness characterising its owners. Miki Leal's diptych confronts the obvious materiality and strong classicism of these symbols with the ductility and immateriality of the dreams the artist attempts to depict. Likewise, he also connects with the dialectics between nostalgia and modernisation underlying the car industry's constant recovery of old models.*

– A.M.

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

Born in Spain in 1974. Lives and works in Madrid. Recent exhibitions include: Universidad de Salamanca; Galeria Alessandro Seno, Milano, Galeria Rafael Ortiz, Seville; Maribel López Gallery, Berlin.

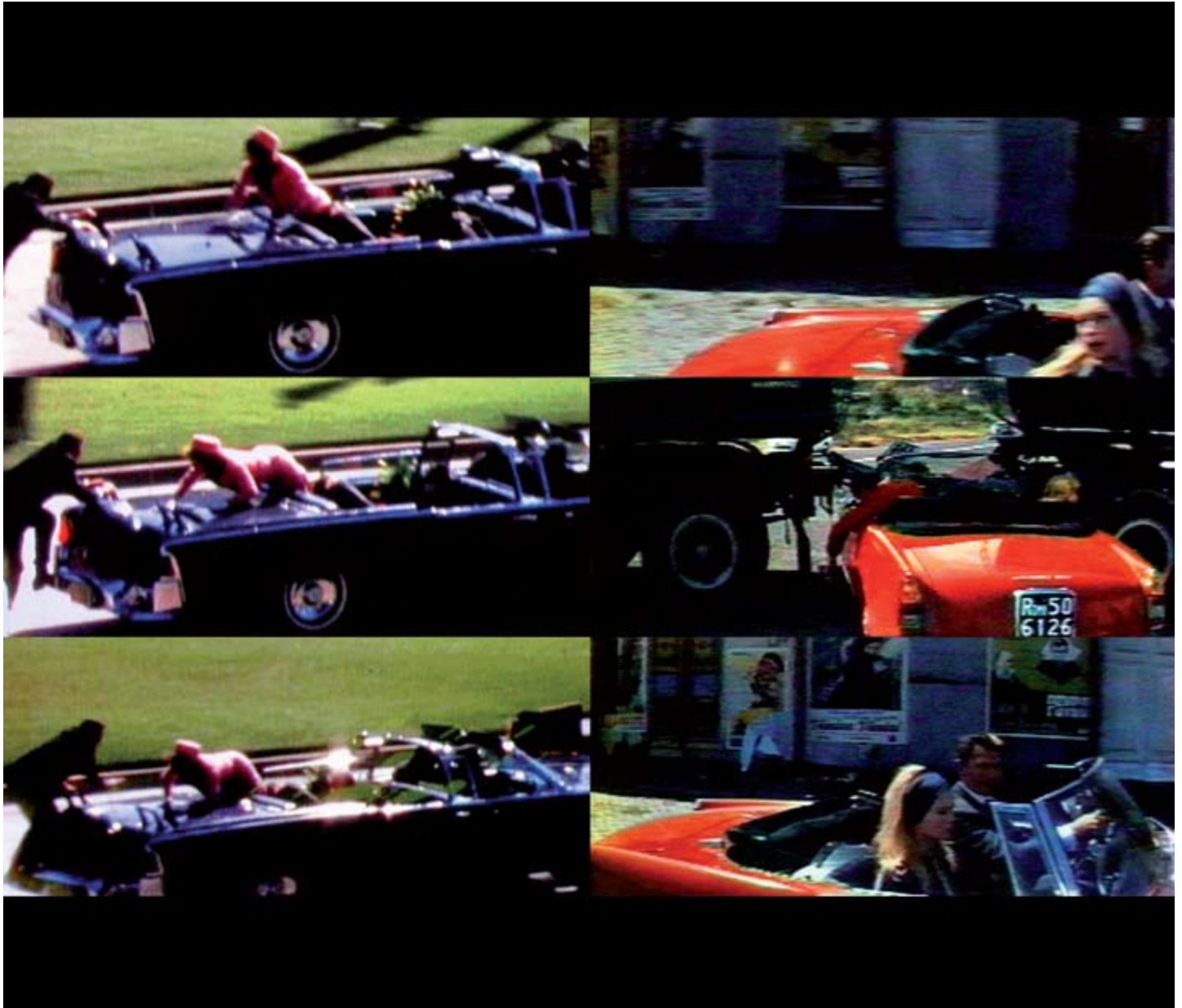




FOTO: BRUNO SCOTTI

Ange Leccia

Novembre 1963, 1983/2008

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.

November 1963 by Ange Leccia is based on fusing and contrasting two series of images of different nature and origin. One sequence of images is taken from the famous home movie shot by Zapruder, an ordinary citizen who filmed the assassination of President Kennedy; the other consists of stills from Godard's Contempt, at the moment when Camille (played by Brigitte Bardot) leaves her husband in the company of an American film producer in the latter's sports car, a journey with fatal consequences. The similarities and differences between the two sets of images build a play of visual and emotional transfers affecting questions including the image and the sense of the tragic: the coincidence of the year of creation of both films; the documentary and amateur nature of one confronted with the fictional character of the other; the contrast between two situations at the end of the relationship of a couple, Kennedy's by his death, Camille's by her leaving her husband; and, naturally, two tragic moments ending in death.

And in both sequences, the automobile is a common element, the site where the end of the drama is played out. The car makes an appearance and plays its role as an instrument in an unmistakably contemporary epic, a key character at the very centre of the drama, closely related to the protagonists of the story.

– A.M.

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.

Born in France in 1952. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Cinémathèque française, Paris; Villa Médicis, Rome; Musée d'art contemporain du Val-de-Marne, Vitry-sur-Seine.





Zilla Leutenegger

My First Car, 2001

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.

The image of a car endlessly going round and round a crater in a lunar landscape sits well with Zilla Leutenegger's signature conflation of fiction and reality. An interrelation that opens a gateway to a space of desire, of alienation, of interiority, of freedom or the subversion of models and patterns. The artist has used the lunar landscape on other occasions besides in her video My First Car. A territory that belongs both to the world of reality as well as to fantasy in which it is possible to present behaviours and attitudes in an alternative fashion. The act of driving with music on and going round in circles takes us to a sphere of pure entertainment or leisure with a decidedly adolescent undertone. In an interview Leutenegger expressed her interest in entertainment and the meaning and sensation of just killing time: "Young people always have free time and don't do anything. As an adult, you still recognise the feeling but you have less time, so you give yourself less permission". Material culture and behaviour are observed from another place, one that corresponds to a dissolution of limits (of age or attitude), to functionality and performance, or to lost pleasures.

– A.M.

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.

Born in Switzerland in 1968. Lives and works in Zurich. Recent exhibitions include: Galerie Peter Kilchmann, Zurich; Kartause Ittingen Kunstmuseum des Kantons Thurgau, Warth; Centre d'Art Passerelle, Brest; CCA Center for Contemporary Art, Tel Aviv.





Juan López

Dutched the Wall, 2009

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

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

Born in Spain in 1979. Lives and works in Madrid. Recent exhibitions include: La Fábrica Galería, Madrid; Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Espacio Contemporáneo Archivo de Toledo; La Casa Encendida, Madrid.

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.

Borrowing his references from American 1930s and 1950s Custom Culture which marked a change in the design of cars through a very specific graphic style directly applied on the bodywork, Juan López has customised the wall of the lobby of LABoral.

Expanding notions explored in previous mural works, where the perception of the proposed space has been altered through adhesive materials, the windows of that wall are transformed into what could be the exhaust pipes of a motor vehicle. The graphic element chosen for that purpose is fire, an element ubiquitous in the practice of car customising.

- JUAN LÓPEZ

In an article on cars, art and the perfect finish, published in the magazine Frieze in 1998, Edward Allington explained the strong links between hot-rods or kustom kars and the artists of the US West Coast, and very particularly, art practitioners like Robert Irwin or John McCracken, who described cars as painting in motion. Allington claims that the connection was particularly intense in the late 1950s and early 1960s, but that since then, kar kustomizers are "moving towards a wild, Baroque extravagance with giddy displays of skill and decoration that has now almost atrophied into a tradition." In his intervention, Juan López seems to turn this process on its head and to reinstate a necessary way of looking at popular art, in this case, customization, a development that, several decades since its emergence, has recovered extraordinary strength in recent years, perhaps with lesser artistic ambition yet with similar sociological impact. Juan López's choice of tattooing the building with a symbol similar to the way it is done with cars, reflects the ideal of speed and power while reminding us that car culture is also a support for the expression of a popular art once strongly related to art creation.

- A.M.







FOTO: GALDER IZAGIRRE

Mainer López

Ataskoa, 2005 **Parkings, 2006**

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.

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.

Born in Spain in 1975. Lives and works in San Sebastian. Recent exhibitions include: 51 Venice Biennale; CaixaForum Barcelona; Artium, Vitoria; La Casa Encendida, Madrid; MARCO, Vigo.

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.

– MAIDER LÓPEZ

Ataskoa started out with an invitation posted and publicised in the press, radio, pamphlets and posters to create a traffic jam in the mountains. On 18th September 2005, 160 cars (with approximately 425 people) came together in Intza (Navarra) at the foot of the Aralar mountains. Beginning at 11 am and ending at 3 pm, the traffic jam took place in a setting normally free of such occurrences.

The traffic jam was created artificially as if it were a choreography. As cars arrived to the mountains, they were laid out along the road according to their colour and position. Everything is green in this valley except for a small one lane road which forks into several tracks leading to various isolated farmhouses. Filling this road with monochromatic cars changes the place drastically, both in colour and in significance. Much to our regret, a traffic jam is something we come across in our everyday lives, frustrating our plans and a source of stress. Why should we bring this event proper to our contemporary life in the city to an environment free of traffic jams? The purpose is to create a silly act, a “waiting for Godot”, an induced innocence.

In Parkings, as cars are parked in any given place they gradually define an architectural space. I am especially interested in a city’s lifeless places, those which Gordon Matta-Clark already devoted special attention to, and that are more and more in danger of extinction in the current city, considering that property prices are going through the roof. All places are potential building sites and, as space becomes more and more synonymous with luxury, uninhabited areas gradually disappear.

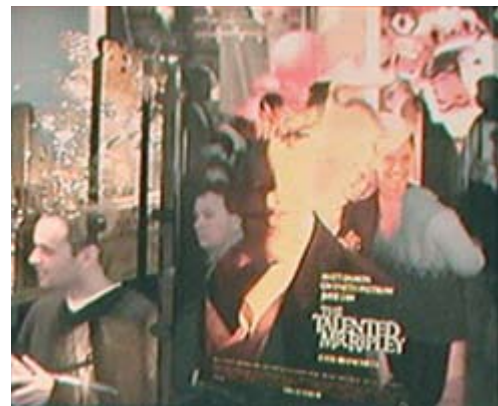
Car parks are usually delineated by stripes, defining the arrangement of cars, theoretically making the most of available space and “democratising” a universal use of space. However, in areas of open ground and ad-lib places in the city which people use to park their cars but without any official regulation or stripes on the ground to guide us when parking our cars, the improvisation of the individual driver comes into play. Available space is gradually filled up in a “logical” fashion, and when it is completely occupied, then the true creativity of the drivers appears, forcing them to make space where there were none before. To invent new spaces. I am interested in what emerges when “anything goes”. Cars create architectural spaces (the same as cities that grow following no planning or zoning, shanty towns or Sunday markets), as well as streets and alleys where once there was open space.

If cars occupy parking spaces in a logical fashion as they arrive, the departure is just the opposite. Cars leave randomly, depending on the personal reasons of their owners. This process of random withdrawal leaves vehicles in places without any sense, their spatial distribution following a logic we are unable to grasp inasmuch as the organisational elements or factors escape our control.

– MAIDER LÓPEZ



Ataskoa, 2005





Chip Lord

Movie Map, 2003

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

The Movie Map project contains photo diptychs of San Francisco movie theaters and a nine minute video piece. The six diptychs each pair a photograph of a movie theatre with a digitally composited collage that brings the fictional space of the cinema into the public space of the street. The project uses the term “mapping” figuratively to imply the geographic dispersion of the neighbourhood theatre as a site of the imagination. In the video a fictional mapping of San Francisco is inscribed by two intercut chase scenes: Steve McQueen driving a Ford Mustang in Bullitt and James Stewart following Kim Novak in a 1956 DeSoto from Vertigo. Bullitt and Vertigo contain the two most notorious chase sequences that use San Francisco as backdrop and they were made about ten years apart – Vertigo by Alfred Hitchcock in 1958 and Bullitt by Peter Yates in 1968.

– 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.

Born in USA in 1944. Lives and works in San Francisco. Co-founder of Ant Farm (1972) together with Doug Michels, and later joined by Curtis Schreier and Hudson Marquez. His work has been shown in film and video festivals worldwide, as well as in museums (Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid, among others).



On the Road Reading Lamp, 1996



Thom Merrick

On the Road Reading Lamp, 1996 **Quartz Movement: Bronx, Brooklyn, Queens, 1999**

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 mi 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.”

Nace en EE UU en 1963. Vive y trabaja en Nueva York y en el desierto de Mojave, California. Exposiciones recientes: Galerie Susanna Kulli, Zürich; Kunsthalle Göppingen Zeigt; Kenny Schachter Contemporary, Nueva York; Galerie Martina Dettner, Frankfurt.

Born in the USA in 1963. Lives and works in New York and in the Mojave desert, California. Recent exhibitions include: Galerie Susanna Kulli, Zurich; Kunsthalle Göppingen Zeigt; Kenny Schachter Contemporary, New York; Galerie Martina Dettner, Frankfurt.

Thom Merrick works across a diversity of media including sculpture, painting and installation, yet always with a focus on the environmental and territorial context as well as on the social space involved in his works. The use of different types of industrial materials is also a constant in his proposals. The reference to the readymade, "a paradigm of the way humans make and unmake culture" as defined by Allan Kaprow, is wholly appropriate when characterising his work. The association with the readymade, with Allan Kaprow and with culture as it is built over time, is well reflected in the two pieces by Thom Merrick on view here: *On the Road Reading Lamp* and *Quartz Movement*.

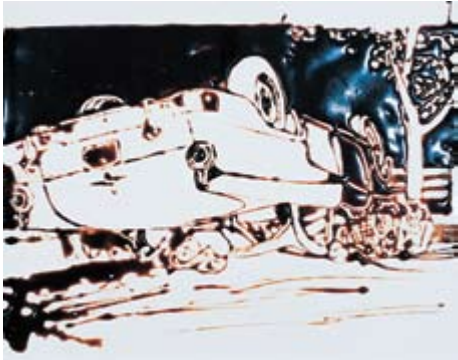
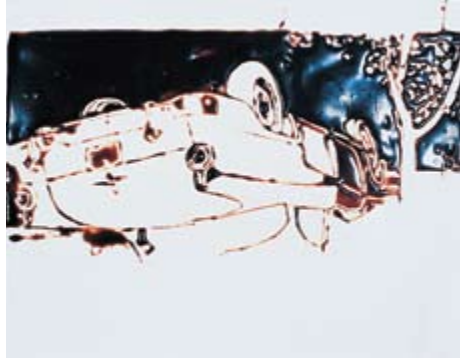
Quartz Movement features three tyres whose marks reflect the various levels of wear depending on the area of the city each one is from. In an interview, Merrick said "I always loved the tyre piece of Allan Kaprow. Everywhere I walked in Brooklyn there were these damned tyres. I was thinking, 'This is the material for me because nobody knows what to do with it'. And I always admired Kaprow. So I thought, 'Why not quote someone that you really like?' I mean in a material sense."

The series *Reading Lamps* is built with car seat covers accompanied with a book that has been previously washed in a washing-machine. Merrick had this to say about it, "because it is literature, it is timeless or something. You have to be able to shape that timelessness into the here and now. The use of a book (...) and to put it in a washing-machine makes it 'right now'. So the printed matter congeals into matter. (...) As far as the car-covers are concerned, they're really inspired by Isamo Noguchi (...) the designer. He makes these rice-paper lamps. They are very light-weight. There is this very beautiful paper, and they are very Zen. (...) Mine are not delicate or Zen. (...) These are reading lamps, but it's really, it seems, from these very delicate, beautiful Noguchis. They're lamps – okay, it's a car-cover, some people see a car perhaps." The books used by Merrick for his three "lamps" are *On the Road* by Kerouac, *Lolita* by Nabokov and *Conrad's Heart of Darkness*, and according to him, they share the theme of travelling "If you could make these books into three different parts of the same story about travelling your brain drifts within the self: sex, death, insanity, or all three." In relation with Kerouac's book, the "lamp" that has been included here, he says: "On the Road, of course, is Kerouac's travels around the United States making alcoholic travels as well, while he is in motion. But it's also very descriptive about these landscapes and the expansion of the land, an account of how that affects him internally. (...) I read a lot of Kerouac's work when I was young. It permeates, maybe, that kind of freedom and all this kind of romantic, ideological mental travelling."

– A.M.



Quartz Movement: Bronx, Brooklyn, Queens, 1999





Vik Muniz

Chocolate Disaster (in 7 parts), 1999

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 poso simbólico acumulado en la visión de un coche accidentado. Un poso 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.

Andy Warhol used the image of the car in many of his works, the most influential probably being those he created from photographs of car crashes and titled simply that, Car Crash. These works were instrumental in consolidating the image of the car crash as a substitute for violence and trauma in modern society: an effective contrast between the automobile, a symbol of pleasure and freedom, and the car crash which is associated with death, pain and collapse. Since then, the image of a crashed or squashed car has been used by many artists, whether as an explicit quote or as thematic referent charged with symbolism. Vik Muniz makes one of those explicit citations in his work Chocolate Disaster, referencing Warhol's Disaster Paintings both in the title and the theme.

Vik Muniz creates his works from images usually culled from art history and the mass media. He re-appropriates images that have already settled in our visual memory. And it is precisely through this process of re-appropriation that we can more clearly recognise the symbolic trace in the image of a crashed car. Here Vik Muniz takes this trace and visual impact and subjects it to an interconnected reflection on the ephemeral and imaginary: the ephemeral and imaginary nature both of his own painting and material culture.

– A.M.

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.

Born in Brazil in 1961. Lives and works in New York. Recent exhibitions include: Tokyo Wonder Site; Rena Bransten Gallery, San Francisco; Moscow House of Photography; Museum of Contemporary Art, Montreal.





Ahmet Ögüt

Somebody Else's Car, 2005

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.

In Somebody Else's Car, Ögüt transforms two found cars using readymade paper cut outs. Without requesting the owners' permission he clads the first all in yellow and with the final addition of a boxed sign on the roof, the car adopts its new identity as a standard Istanbul taxi. On the flanks of the second car he applies graphics and on the roof a blue, white and red emergency siren and again, with remarkable dexterity and finesse, the originally plain white car is transformed into a police car. Ögüt accomplishes each makeover as if performing an act of vandalism and yet his actions result in no more damage than the owners confusion and likely amazement on returning to their vehicles.

– NOVEMBER PAYNTER

Through a simple operation of displacement of codes, in this work Ögüt raises the question of the mediation of symbols in the perception and meaning of objects which inform our material culture. The signs and message they build, together with the artist's action, define or reshape the nature of the car: its specific features, brand, model, all are erased and reconfigured in a new context and new medium subject to the social functionality of the vehicle.

– A.M.

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; Kuensterhaus Bremen.

Born in Turkey in 1981. Lives and works in Amsterdam. He has represented Turkey in the 53 Venice Biennale. Recent exhibitions include: Santa Fe Biennial; Guangzhou Triennial; Centre d'Art Santa Mónica, Barcelona; Kunsthalle Basel; Kuensterhaus Bremen.



FOTO: Y.CHENOT/CNAP

VISTA DE LA EXPOSICIÓN *VIEW OF THE EXHIBITION: LES VISITEURS*, CHÂTEAU D'OIRON, 2005

You Are Driving a Subaru, 1997

Julian Opie

Imagine You Are Driving (Sculpture 1), 1993 **Imagine You Are Driving (3), 1993** **You Are Driving a Subaru, 1997**

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.

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.

Born in the United Kingdom in 1955. Lives and works in London. Recent exhibitions include: MAK–Austrian Museum of Applied Arts/Contemporary Art, Vienna; King’s Lynn Art Centre, Norfolk; Centro de Arte Contemporáneo de Málaga; Neues Museum Nürnberg.

– A.M.

The three works by Julian Opie in this show function as a simplified re-enactment of various aspects of contemporary society; a re-enactment expressed as a reduction of the real to a system of objects which, in practice, act as elements in a highly codified language. Opie's reformulation of the things surrounding us attempts to stimulate our imagination so as to make us relive experiences and sensations basically rooted in the everyday. That is what happens with the works included in this exhibition related with various aspects of car culture: the experience of driving, the motorway, the road system, or the car as object.

*The experience of driving is clearly dealt with in the series of paintings titled *Imagine You Are Driving*, featuring a sequence of images of a motorway seen from the driver's viewpoint. That is how Julian Opie himself described the experience: "I wanted to obtain an image as real as possible, and when you drive at high speed, the only thing you see is the sky and the road (...) speed annihilates reality." Accordingly, the only experience of landscape granted to us by Opie in his reading is the one provided by the road itself.*

*With the same title, the exhibition presents a model for a circuit made in concrete, consisting of a number of basic pieces (curves, straight lines, ramps) joined together in a way reminiscent of *Scalextric*. The treatment of the road system as a basic play of interconnected elements, as well as the scale and its placement on the ground, encourages us to engage in a spatial appropriation of a constructive reality whose overall perception eludes us.*

*The third piece, *You Are Driving a Subaru*, depicts a car at a virtually real scale. Opie expresses his concern for the dimensions and the material quality of the object in relation to the spectator's physical space. A real presence potentially experienced as such, but at the same time generating a feeling of uncanniness, of distance, of artificiality. A reference to a hypertechnologised, hyperrealist nature.*

If, as a whole, Opie's works enable a distanced re-enactment of experiences resulting from our relationship with objects and situations in the context of contemporary society, in this specific exhibition context, they propose a reading pointing to the technologised, hyperrealist and codified nature of our daily life and of our material culture.

- A.M.



Imagine You Are Driving (3), 1993



Sprawville, 2002

Sven Pahlsson

Crash Course, 2000 **Sprawville, 2002**

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.

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.

Born in Sweden in 1965. Lives and works in Oslo. Recent exhibitions include: Museet for Samtidskunst, Oslo; Nerman Museum of Art, Overland Park; Galería dels Àngels, Barcelona; Spencer Brownstone Gallery, New York.

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

Sven Pahlsson is acknowledged as one of the most important creators in electronic art today. He uses infographic procedures in his works to analyse contemporary western society through its customs, lifestyles and leisure culture. With computer animation employed as a tool in his latest works, Pahlsson produces a personal view on how various human habits become reduced to banality. Crash Course, Sprawville and Consuming Pleasures form a trilogy in which he analyses the myths and miseries of American society. He is backed in all of these by Erik Wøllo, who composes the music.

The trip offered by Crash Course explores car culture as an everyday feature of our civilisation. The work seamlessly combines various aspects stemming from the idea of how technological progress has generated a number of new needs in people. By combining three-dimensional infographic images and manipulated videographic reproductions, Pahlsson imitates the complex networks of roads which, on various levels and in a way recalling the intricate language of computers, are established as an indispensable element underpinning the automotive complex. These are uninhabited spaces, far from the places where social exchanges and relations are pursued, yet also necessary for those exchanges and relations to occur. On a different level, though still related to the foregoing, police footage is shown of car-chase and accident scenes that seem to be taken from video games and which reflect the wretchedness that human alienation leads to in the face of technological development running on out of our control, with individuals as its victims.

Sprawville is a trip around various suburban areas, structured by notions of economic and social stratification in which there is no room for difference, and hence for individual freedom. Identical rows of single-family houses, and huge car parks in which the only difference between the vehicles is found in the colours or in formal characteristics that are repeated ad nauseam, form an urban map devoid of any human element that might bring it to life. These are elements that draw an itinerary through the American dream.

The changes to the landscape make use of video-game programming techniques, and are limited to modular elements – vehicles, trees, refuse bins – whose repetition builds up a scene inhabited by absent individuals: a presence only hinted at by these daily-use objects.

– CARLOS ORDÁS





Casa de sonho, 2003



Miguel Palma

Casa de sonho, 2003 **Self Monitoring Car Event, 2009**

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.

En CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Miguel Palma realiza una instalación específica consistente en la presentación de un automóvil Saab 96 del año 1966 y una proyección de video realizada desde el interior del propio vehículo. El vídeo proyectado será el registro de las variaciones de la tensión arterial y del ritmo cardiaco, medido a lo largo de un viaje realizado por los alrededores de la ciudad de Madrid. La recogida de dichos datos se efectúa a través de un sistema instalado en el interior del vehículo. En esta propuesta Palma no sólo nos propone reflexionar sobre la vinculación entre hombre y máquina en diferentes niveles, sino que además instala e interpreta la velocidad como elemento estructural de la automoción. En sus propias palabras: "entendiendo actualmente el automóvil como una prótesis de la velocidad humana, sería relevante pensar cómo reacciona el cuerpo humano a dicha extensión".

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.

Born in Portugal in 1964. Lives and works in Lisbon. Recent exhibitions include: Bloomberg Space, London; Museo do Neorrealismo, Lisbon; Culturgest, Lisbon; Círculo de Bellas Artes, Madrid.

- A.M.

Miguel Palma focuses his attention primarily on a number of types and categories of artefacts, devices or equipment that are part of modern society's day-to-day relationship with technology. A complex relationship expressed in the close bond between mechanics and man, a connection cutting across the organic, the material, the psychological, the emotional or the purely practical. With this background, it is a logical outcome that automobiles have become a recurrent element in his practice.

In Casa de sonho [Dream House], this connection is interpreted from a context based on the notion of project and projection: utopian project and dream projection. Here, the equivalence of house and car as two exponents of the dream of modern man is counterweighted with doubts about modernism's promises for the future. And this reflection is not exempt from nostalgia about the unattainability of dreams and projects.

At CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Miguel Palma creates a site-specific installation consisting of the presentation of a Saab 96 dating from 1966 coupled with a video projection made from the inside of the car itself. The projected video will register variations in blood pressure and heart rate measured during a ride through the outskirts of Madrid. The data are collected through a system installed inside the vehicle. Here Palma is proposing not only a reflection about the man-machine relationship on various levels, but also interpreting speed as a structural element in self-propelled vehicles. In his own words, "from our current understanding of cars as a prosthesis of human speed, the need to reflect about the reaction of the human body to that appendix is truly pressing."

- A.M.





FOTO: MARTIN GARCÍA PÉREZ



Jesús Palomino

Six Cars, 2004

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".

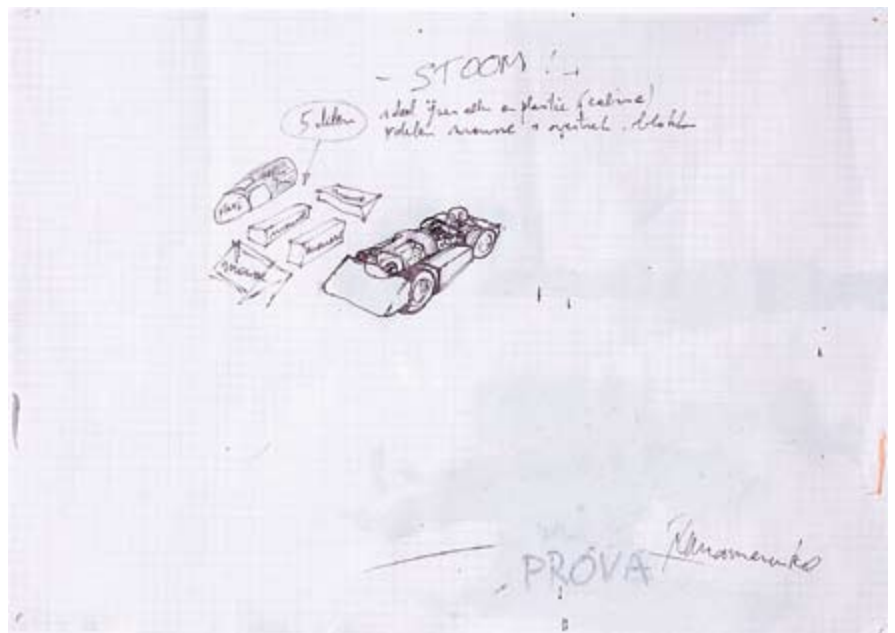
Six Cars reproduce a pequeña escala un amontonamiento de seis vehículos, una representación, como el propio artista señala, de la ciudad y de sus habitantes: aglomeraciones y largas filas de vehículos, habitantes encerrados en sus coches. La distancia que construye la obra gracias a su escala y a los 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.

For his project Stop T.V. – Hollyworld, Jesús Palomino built a large model based on the urban landscape of the contemporary city, with buildings, vehicles, lights and posters. The piece Six Cars on display here is related to that project. In the introduction he wrote for Stop T.V., the artist explained, "The creation of a model usually involves a reduction in the scale of an object for a better understanding of it. I believe that what I am presenting here could be called 'A model of our culture' (although I have doubts about its ability to help us to better understand the infinitely complex reality of our society). Long lines of cars, caricatures of the citizens driving them, circulate leaving the CITY."

Six Cars reproduces a pile of six vehicles at small scale; a representation, as the artist says, of the city and its dwellers, with its traffic jams and long lines of cars, and citizens locked inside their cars. The distance built by the work through its scale and the material used in it (their simplicity contrasting with the complexity and size of real vehicles) encourages a reflective contemplation of a reality whose proximity usually prevents us from seeing it as it is.

– A.M.



Polistes (black & white), 1990
Stoom! Prova (Steam! Prova), 2005



Panamarenko

Model of Prova-car from '67, 1967
Polistes (black & white), 1990
Prova 'Zijzicht (Prova Sideview), 2005
Stoom! Prova (Steam! Prova), 2005

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.

Born in Belgium in 1940. Lives and works in Antwerp. Recent exhibitions include: Ronald Felmand Fine Arts, New York; Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, Brussels; MuHKA, Antwerp; Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid.

"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.

"My projects are not exactly ideas, nor dreams. It isn't a question of making a plane but of exactly producing something that is an ideal. It's enjoyable, even if I never actually fly it. For me, its success lies in the realization of the dream, and it is strangely tied to failure. If one is more scientific, more rational, one loses the ideal nature of the form, and the object becomes simply a demonstration, a functioning proof. I could say: 'You are all mad for thinking that my objects cannot function because they are made by a naïf.' That isn't the problem: it's a miracle if the object works, but it would be even more perfect if it didn't. The objective is then completed within the strict confines of the dream."

That is what Panamarenko has to say in relation with his inventions, prototypes and researches. As if he were a Leonardo da Vinci reincarnated at the peak of the era of technological development, with a visionary attitude, Panamarenko challenges the limits and conventional parameters for the rationality and productivity of our times. His works embody the technological dream confronted by its very own nature, its free evolution and right to failure, beyond the feasibility or performance studies proper to industry. He seems to be reminding us that the future has always been located on the shore of dreams and ideals.

- A.M.



June-Bum Park

I. Parking, 2002

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.

The video I. Parking by June-Bum Park is rooted in the normal action that takes place in a parking space. It brings to the fore the routine and self-regulated nature in which many of the situations associated with traffic are played out. The artist's visual approach orchestrates a number of elements that help us to relocate and to reinforce the meaning and implications of such an apparently routine task like parking a car in a place expressly conceived for that purpose. The miniaturisation of cars and passers-by, the high camera shot and the presence of two life-size hands in the frame that seem to be guiding and regulating the action give us an overall schematic view of what is going on. The hands "organising" the various elements express and underscore the complex interaction between cars and pedestrians, a complex interplay we know is regulated by both explicit and implicit rules and behavioural patterns. Yet, in contrast, this piece also expresses the extent to which our behaviour and our day-to-day life in the city is incredibly marked or controlled by given conditions and situations.

– A.M.

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.

Born in Korea in 1976. Lives and works in Berlin. Recent exhibitions include: bitforms gallery, New York; Kunsthalle Wien; Two Rooms: Contemporary Art Gallery, Auckland; ifa Gallery Stuttgart.



Mexico. Painted Tyres, 2006
Mexico. Toy Cars on Street Stall, 2006

Martin Parr

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

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.

Martin Parr likes to bring to the fore the most common and banal aspects of life in our contemporary society, and very especially everything having to do with consumer society and the effects of mass-production. He is a chronicler of social, consumer, tourism excess, of the banal, of globalisation processes. The works selected for this show affect this specific aspect of globalisation. Two images taken in Mexico record a dissolution of the traditional, the tension between local customs and progress, between idiosyncrasy and homogenisation. In them, we see how the reality of cars is adapted to the feeling and need of the local, to the specific conditions of each territory, but we also notice that it in turn affects the perspective each country has of automobiles. Martin Parr's ironic commentary on the above-mentioned effects and tensions is articulated under the form of visual contamination: the omnipresence of the automobile in our society.

– A.M.

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.

Born in the United Kingdom in 1952. Lives and works in London. Recent exhibitions include: C/O Berlin; Kulturhuset, Stockholm; Tokyo Metropolitan Museum of Photography; Galeria FORMA, Milano.



VISTA DE LA EXPOSICIÓN VIEW OF THE EXHIBITION: LES VISITEURS, CHÂTEAU D'OIRON, 2005

FOTO: Y.CHENOT/CNAP

Tobias Rehberger

Tod Man Plaa, 2004

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.

Nace en Alemania en 1966. Vive y trabaja en Frankfurt. Exposiciones recientes: 50 Bienal de Venecia; Kunstraum Innsbruck; Museum Ludwig, Colonia; Stedelijk Museum, Ámsterdam.

Born in Germany in 1966. Lives and works in Frankfurt. Recent exhibitions include: 50 Venice Biennale; Kunstraum Innsbruck; Museum Ludwig, Köln; Stedelijk Museum, Amsterdam.

– A.M.

The work Tod Man Plaa belongs to a project begun by Tobias Rehberger in 1999, consisting of the construction of a number of automobile models in a workshop in Thailand. To produce the vehicles, Rehberger sent some rudimentary instructions to the workshop: a few sketches made from memory by the artist himself plus additional information given over the phone. The chosen models were well-known brands: he ordered the production of a Porsche, a McLaren, a Mercedes, or an Alpine Renault, as in the case of the piece on show here.

No matter how faithful the result achieved by the Thai "artisans" working from such scant information, there are natural differences between the produced model and the real one. An interpretative distance that is absolutely essential for the artist. In that regard, and when talking about another project also dealing with cars, Rehberger claimed that he wanted "to create a car that is in itself a sculpture." A statement equally applicable to this work. A number of interesting aspects emerge from the project of construction set in motion by Rehberger: a reflection on the idea of authenticity, on original and copy; on the relationship of design, form and function; on the perception of objects in relation with the context they are seen in; on the way in which the everyday is related with art; and very especially, on the concept of production and working process. In this work, Rehberger brings to the fore the implicit notions contained within the concept of production and more specifically in relation with industrial production. By subverting the production process through the development of alternative techniques and tools, the connection between design and function is altered, as well as the relationship between authenticity and market we create in consumer society. Tod Man Plaa is at once an automobile and a sculpture, a consumer good and an artwork.

– A.M.





FOTOS: LUIS ASIN



Pedro Reyes

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

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.

Bicitaxi is an exercise combining industrial design and sculpture. Pedro Reyes was motivated by his immediate surroundings: Mexico City, where between the year 2000 at the present, the number of automobiles has doubled, from two million to four million. This figure continues to rise, and estimates for 2010 top six million vehicles.

Traffic jams, protest marches, lack of parking spaces, and the presence of street vendors aggravate the situation, so that people need to spend more and more time just getting from one place to another. Carbon dioxide emissions create a smog layer that severely affects the air quality of the entire Mexico Valley, damaging the health and quality of life of all its inhabitants. These gases cause temperatures to rise in the city, with a negative impact that is not only local, but planetary, contributing to global warming.

Pedro Reyes' interventions often come as a response to a situation, and can only be completed with the participation of others. Bicitaxi is a prime example of his modus operandi, with a sense of urgency that demands greater involvement and responsibility in art praxis. If mass-produced, the Bicitaxi could be used to offer transport services in the city centre. The benefits would be many, including creating an alternative for self-employment.

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.

Born in Mexico in 1972. Lives and works in Mexico City. Recent exhibitions include: Center for Contemporary Art, Kitakyushu; Bass Museum of Art, Miami; Galerie Yvon Lambert, New York/Paris; Aspen Art Museum.



Desde la Alhambra, 2007
La muerte reciclada, 2007



Betsabeé Romero

Desde la Alhambra, 2007
La muerte reciclada, 2007
Sin título, 2007
Auto-Defensa, 2008
Auto-Gol, 2008
Suite con tele, 2008

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.

Born in Mexico in 1963. Lives and works in Mexico City. Recent exhibitions include: Galería Ramis Barquet, New York; New World Museum, Houston; Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid.

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 a 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.

Automobiles and some of their parts, especially tyres, provide material for the Mexican artist Betsabeé Romero in the creation of her works. Apart from acknowledging the special role played by cars in Mexican society, Romero's work alludes to contradictory or sensitive aspects related to car culture. Using small models of cars, photographs or tyres with their surface iconographically worked with symbolic motifs, the artist develops a critical dialogue through which she establishes a relationship and a confrontation between the local and the global, technology and fantasy, industry and mysticism, mass production and handicrafts, reality and dreams. What Romero shows is not exclusively the other side of cars, but the manifold lives embodied by this symbol of the technological and the industrial in reality and in people's dreams.

In an interview, the artist herself defines the nature of her work: "The use of automobiles in my work is rooted in an analysis of the contradictions of consumer society in countries such as mine. And more specifically, the car, a typical mass-production item, characteristic of industrialisation, high technology, global corporations and strongly related to the American way of life, has been central in the elaboration of a discourse in consonance with 'the other side of the car.'"

Concerning her use of tyres, she explains: "When no longer useful, they become undesired waste. When they have lost their marks and everything has been erased, this is when I become interested in redrawing and carving into them the architectural and cultural memory they have lost along the way. They are the archetype of speed and power, but in my work, they are, on the contrary, an archaeological symbol for memory. Instead of looking for speed, they are slowly created by hand."

- A.M.



Sin título, 2007
Auto-Gol, 2008





Samuel Rousseau

Vortex, 2008

En *Vortex* tres neumáticos apilados sirven de soporte a un vídeo que muestra un conjunto de automóviles sorprendidos dentro de un tornado 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 tornado 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.

In Vortex, three stacked car tires act as support for a video of a parade of cars caught up in a tornado, in an endless whirling motion. The view of a myriad of cars endlessly going around in a circle epitomises to perfection our feelings towards the incessant traffic in certain areas or roads. Samuel Rousseau likes to play with the spectator's feelings to build new sensations in the face of well-known situations. That is the case of Vortex: the poetic and sensorial rendering of a daily and inexhaustible reality such as traffic. The scale reduction of cars to the size of a toy, the humour implicit in the feeling that, more than inside a tornado, the cars are being sucked down the drain, and the optical illusion of the circular movement, offer a further twist of the screw to everyday reality, taking it to the realm of irony and illusion. Thus, such a given reality as traffic and its underlying nature may be at once seen as absurd, poetic or excessive.

– A.M.

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

Born in France in 1971. Lives and works in Grenoble. Recent exhibitions include: Fundación Salomón, Alex; Galerie F2, Beijing; Galerie Polaris, Paris; Aeroplastics Contemporary, Brussels.



Characters #4, 2004
I am a Beast, 2005
Dix heures dix, 2004

Characters #8, 2004
I am a King, 2005



Bruno Rousseaud

Characters, 2004
Dix heures dix, 2004
I am a King; I am a Beast; I am the Top, 2005

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.

Bruno Rousseaud has turned cars and the behaviour or personality of some of their owners or drivers into a substantial part of his work. Very often, the connection between man and machine in relation to the automobile goes beyond the mere usage relationship to unfold as a whole set of interactions between the nature of cars, the behaviour of their owners and ways of driving them. This play of personality transfer is particularly visible in the behaviour of aggression, power or control when driving a car. Thus, Rousseaud's exploration around car culture particularly targets a psychological territory in which social behaviour, relationships or personality are expressed. Technology has traditionally led to the emergence or development of sensations and attitudes of power and control. Bruno Rousseaud's work explores the intersection between the technological and the pulsional where car-related psychopathologies appear.

– A.M.

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.

Born in France in 1969. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Galerie Almine Rech, Paris; Musée d'art contemporain de Bordeaux (CAPC); FRAC Basse-Normandie, Caen.





FOTO: ANNABELLE DALB

Michael Samuels

Bad Moon, 2003

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.

Michael Samuels' earlier work considers urban life and our relationship to the built environment. Scenescapes are mischievously built upon everyday furniture; urban settings unfold on coffee tables, unpopulated these model worlds suggest something more sinister and whilst humans may be implicated they never appear. In Bad Moon we see a miniature floodlit car park with one solitary car built upon an everyday wooden table. As the viewer closes in on the miniature signs are given which alert of an impending risk, hazard lights flash and police signs tell of missing persons. The carefully selected unassuming domestic objects sit uncomfortably with the perilous and something that is decidedly unsettling.

In this body of work Samuels evokes a misshapen utopian realm, his use of scale, narrative and found materials throw each other into stark contrast and question the true nature of these settings, which Samuels places parasitically on second-hand and discarded domestic objects.

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

Born in the United Kingdom. Lives and works in London. Recent exhibitions include: Millennium Gallery, Sheffield; Northern Gallery for Contemporary Art, Sunderland; Taché-Levy Gallery, Brussels; Villa du Parc Centre d'Art Contemporain, Annemasse.





Corinna Schnitt

Next Time, 2003

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

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.

Born in Germany in 1964. Lives and works in Köln and Berlin. Recent exhibitions include: ZKM/Museum für Neue Kunst, Karlsruhe; Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg; Museum Ludwig, Köln; Museum of Contemporary Canadian Art, Toronto.

Next Time is a video that depicts an almost impressionistic image of two boys reclining on a lawn. They are holding a warm conversation amidst this paradise in which the birds sing. In a childish game, Schnitt examines the social depictions of love, romanticism and idealism, as well as specific gender themes. Slowly the camera starts to draw away to show a delicately cared-for garden. The plane gradually widens out, and the romantic park is seen to be surrounded by a motorway. The cheerful sound of the birds disappears and blends in with the urban noise. The idyllic situation experienced in this refuge ceases to hold out any charm, causing the spectator to become concerned at the lack of green zones in the rapid urban sprawl of the cities, and also for the future of children, increasingly trapped in these concrete conurbations. As in Schnitt's previous works, the inner world transports us into the outside world (or vice versa), placing itself on the borderline between the public and the private. Turning her spectators into voyeurs, she leaves them to note the special facets of the everyday, and then offers them the contrast between the ideal and the real.

– KRISTINE GUZMÁN



Brasão Dos Lustres – Estacione, 2002



Franck Scurti

Dirty Car, 1997 **Brasão Dos Lustres – Estacione, 2002**

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.

Nace en Francia en 1965. Vive y trabaja en París. Exposiciones recientes: Bienal de Liverpool; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble; Kunsthau Baselland, Muttentz/ Basel; Palais de Tokyo, Paris.

Born in France in 1965. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Liverpool Biennial; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble; Kunsthau Baselland, Muttentz/ Basel; Palais de Tokyo, Paris.

In the video Dirty Car, we witness an oddly intimate scene: a car enters the frame of the image, stops, and a man gets out and walks around it only to then start licking the bodywork. Afterwards, the character turns to the camera and directs his gaze at the spectator. In this piece, Franck Scurti, an artist who has mined the place of the object in contemporary society and the systems of signs surrounding us, develops an approach to the object, in this case an automobile, as a sign of human nature. The fact that the car is a Sunbeam from the 1960s is highly revealing, since this was the car used in early James Bond films and by Agent 86 in Get Smart. This seductiveness of this vehicle in the collective imaginary is closely bound to the action we see in the video: courting, seduction, eroticism. The character's open staring into the camera turns the scene into a voyeuristic act directly involving the spectator and underscoring the fetishistic nature of the images. The meaning of the automobile as a fetish engages the work with a reflection on the seduction of objects in consumer society: a metaphorical act of intimacy between object and consumer; an exercise of attraction and seduction.

The other piece on display, Brasão Dos Lustres - Estacione, also addresses the nature of consuming and our relationship with cars. The images taken in a drive-in São Paulo lighting store where it is possible to park just in front of the products on sale, critically points to society's excessive articulation around the automobile, and to our dependency on cars.

– A.M.



Dirty Car, 1997



FOTO: FRÉDÉRIC DELPECH



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

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.

– A.M.

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.

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.

Born in the USA in 1952. Lives and works in Los Angeles. Recent exhibitions include: Palais de Tokyo, Paris; Musée d'art contemporain de Bordeaux (CAPC); CCA Wattis Institute for Contemporary Art, San Francisco; P.S.1 Contemporary Art Center, New York.

Material culture, Pop art and counterculture go hand in hand in this work by Jim Shaw. An automobile which seems to be made of the combination of two simple elements: the materiality of the front of a vehicle (one of the most recurrent motifs in Pop art) and the oneiric flight of a painted canvas. A hybrid between material and dream in which the car shifts from reality to imagination, commercial culture to alternative culture. If the automobile has been gradually shaped through the second half of 20th century as a seminal object of mass culture and a collective cultural symbol, Jim Shaw responds to this by making the vehicle the site of a crossed play of aesthetic and cultural referents which can reveal and awaken our individual ability for appropriation.

– A.M.

This piece is part of the series Dream Objects and Dream Drawings. The drawings make a complete inventory of the night work of the artist's imagination: dreamed-up characters, objects and scenes are meticulously transcribed by pencil on paper, wisely composed on the page and accompanied by texts. The objects derive from the drawings, as in this installation, which makes an association between a canvas impregnated with colour (reminiscent of the work of the Color Field movement) and the grille of a Ford Mercury. The artist mixes here the tradition of American painting from the 1960s and the American dream.



FOTO: FRÉDÉRIC DELPECH



FOTO: ANDRÉ MORIN



FOTO: MICHAEL BODENMANN

Roman Signer

Wagen, 1998

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*. En este caso podemos decir que 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 esta pieza: el objeto, el movimiento y la energía. Con una 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 así 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 salen a la luz. 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.

The reduction of the object to its most elementary essence, to the basic components defining its nature and configuring its shape, is at the basis of Roman Signer's Wagen. Here, we could say that the artist deals with the basic notion of the vehicle: four wheels plus an element generating energy of some kind that produces motion. The usual ingredients in Signer's work are visible in this piece: object, movement, energy. With an absolute economy of means, the artist confronts us with the concepts we deploy to structure our relationship with objects, and in this specific case with the automobile and with the very notion of self-propulsion: form, design, usefulness, function, control, speed. Spectators are thus questioned about the true nature of the vehicle they have in front of their eyes (Is it really a vehicle? Is it drivable? What is it for?), thus bringing to the surface the mechanisms implicit in our relationship with the goods around us. The ambiguity of the fan plays a major role in our response to the prototype: it is a source of energy, but, is it also the wheel?

– A.M.

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.

Born in Switzerland in 1938. Lives and works in Saint Gallen. He has participated in the 37 Venice Biennial and Documenta 8 in Kassel. Recent exhibitions include: Centre d'Art Contemporain, Freiburg; Saint Gallen Kunstmuseum; Künstlerhaus, Bremen; Galerie Hauser & Wirth, Zurich; Secession, Vienna; Bonnefantenmuseum, Maastricht.



It Rocks Us So Hard Ho Ho Ho 1.0, 2001
Sin título, 2007



FOTO: DEBORA MITTELSTAEDT

Dirk Skreber

It Rocks Us So Hard Ho Ho Ho 1.0, 2001 **Sin título, 2007**

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.

In the wake of Warhol's approach to disasters, their iconicity, their potential for representation and their connection with the mediatic image, Dirk Skreber is probably one of the artists most adept at injecting new life into this subject matter, finding new ways for its representation and for its painterly treatment. Skreber's work is grounded in images found in newspapers or on the net, a source allowing him to confront spectators with visual references such as floods, explosions or car accidents that are part of their everyday lives. Dirk Skreber once claimed that one of the things he is most interested in is their purely physical aspect, the release of energy capable of unfolding in any direction. Nonetheless, a part of that energy is more than physical, for it touches on the exploration of hidden areas of our imagination that are related to the appearance of things, to the aesthetic attraction of horror and catastrophes, to malaise in the world, to the perception of objects. His car accidents do not deploy any particular narrative strategy, placing us instead in a suspended time, exactly at that instant immediately following the accident. Calm and silence contrast with the power released by the impact, whose descriptive density still bears the trace of speed. The monumentality of Skreber's painting allows the elaborated surface of the work, the painterly matter, to establish a tension with the turbulent nature of the subject matter, the inert materiality of the accident.

– A.M.

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.

Born in Germany in 1961. Lives and works in Düsseldorf and New York. Recent exhibitions include: Staatliche Kunsthalle, Baden-Baden; Museum Franz Gertsch, Burgdorf; Museum für Moderne Kunst, Frankfurt; The Aspen Art Museum.





Amy Stein

Stranded, 2005

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

Beginning with the government's failed response to the flooding of New Orleans in 2005, the American people suffered through a series of devastating corruptions of their traditional structures of support. Stranded is a meditation on the despondence of the American psyche as this collapse of certainty left the country stuck in the tense space between distress and relief. The images in this series live in the road photography tradition of Robert Frank, Stephen Shore and Joel Sternfeld, but where they sought to capture the American experience through "the journey", my photographs seek to tell the story of this time through the journey interrupted.

For this series I drive across America for weeks at a time photographing stranded motorists. Finding subjects is a matter of chance and every encounter is tense because of the unusual circumstances of our interaction and the inherent danger of the roadside environment.

– 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.

Born in the USA in 1970. Lives and works in New York. Recent exhibitions include: Philadelphia Museum of Art; Museum of Contemporary Photography, Chicago; Nevada Museum of Art; Scottsdale Museum of Contemporary Art.







© 2009 THOMAS STRUTH

Thomas Struth

El Capitan, Yosemite National Park, 1999

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.

When Thomas Struth decided to photograph El Capitan, an imposing rocky granite mountain, nearly 1,000 metre high, located in Yosemite National Park in California, he was fully aware that it was a well-known and frequented iconic reference in the US and beyond. And not only for its condition as a tourist destination, but also for having been profusely photographed, sometimes by some of the masters of photography. Thomas Struth has shown a keen interest in the meaning of time and in the generational strata inlaid in buildings and human fabrics, but also in families or landscapes. That is also the case of El Capitan, a photo taken by Struth from the road, the place that, as we see in the photograph, is also the place chosen by many visitors to look at the mountain. The image establishes an evident dialogue with the many pre-existing photos of the same motif, while showing a will to highlight the way in which landscape is being altered and at once, our perspective of places and icons. One of the keys of that transformation, particularly in relation with tourism and natural landscapes, is the mobility and accessibility provided by automobiles and roads, one of the most active factors in change. The gaze on the landscape cannot eschew a reflection on the relationship between memory and transformation, nature and progress. In El Capitan, Struth shows how that relationship is structured and layered.

– A.M.

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.

Born in Germany in 1954. Lives and works in Düsseldorf and Berlin. He has participated in the Sydney and Lyon biennials. Recent exhibitions include: The Museum of Contemporary Art, Los Angeles; Metropolitan Museum, New York; CGAC, Santiago de Compostela.





Xavier Veilhan

Le véhicule, 1995

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. Aislando 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.

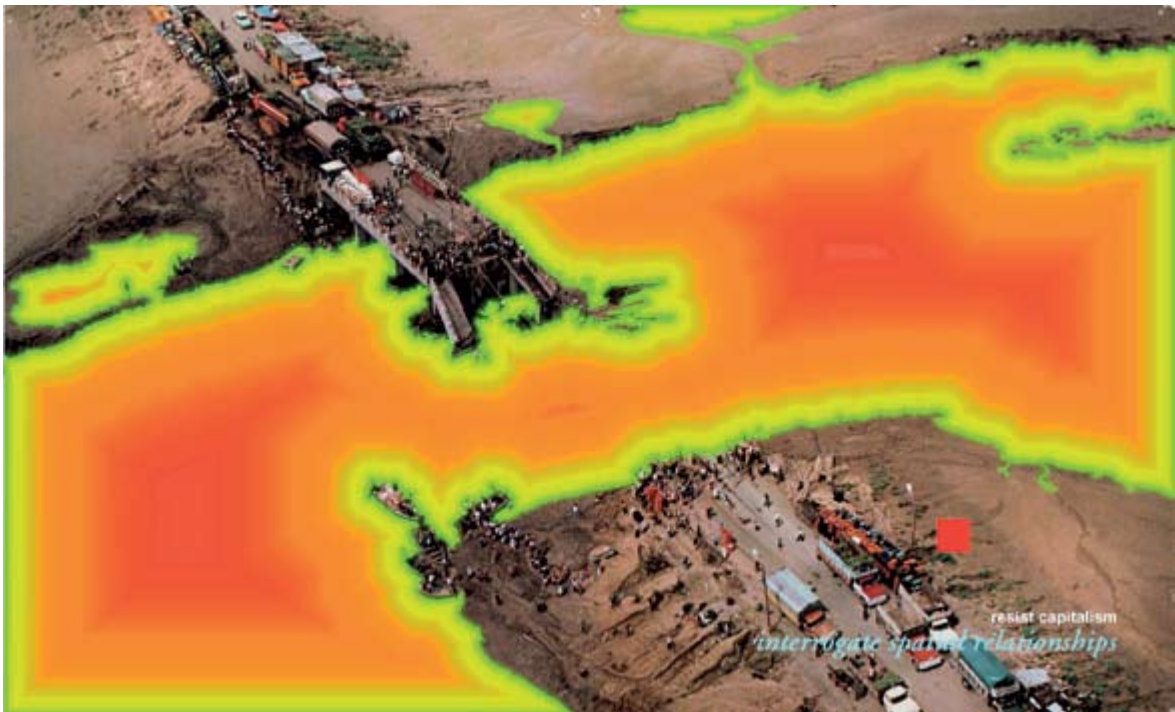
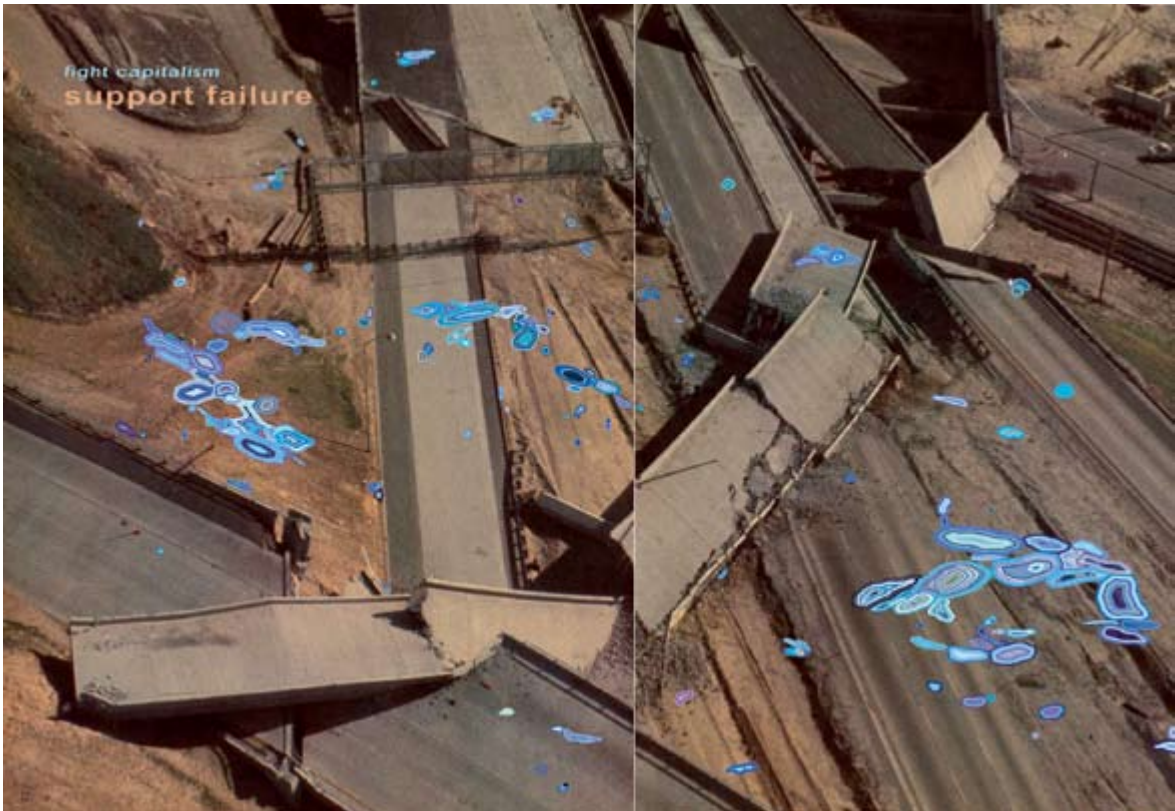
– A.M.

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

Born in France in 1963. Lives and works in Paris. Recent exhibitions include: Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli, Torino; Galerie Emmanuel Perrotin, Paris; Gering & López Gallery, New York; Andréhn-Schiptjenko, Stockholm; Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg.

The basic structure of Xavier Veilhan's work is a chassis consisting of several pipes, holding a small simple jet engine in the middle and sustained by four bicycle wheels. The artist rebuilds a motor vehicle virtually reduced to the dimensions of a model. Though the vehicle can actually work, it has no further usefulness beyond its ignition, its simplicity merely standing in for the schematic reduction of the automobile. It is a generic prototype with no other quality than its own essential nature. Within a context engaged with car culture, this vehicle prototype triggers a reflection on objects and their essence. Its "primitivism" contrasts and clashes with the sophistication generally surrounding industrial production and consumption. By isolating the object and subjecting it to a generic reduction, Veilhan displaces the vehicle, moving it away from our usual parameters of understanding and recognising a product. Paradoxically, and also disturbingly, this work represents a whole period determined and characterised by our relationship with vehicles, the engine and speed.

– A.M.



He tried to become so familiar..., 2001
laughing, we joked..., 2001



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

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.

Born in the USA in 1969. Lives and works in New York. Recent exhibitions include: Capitain Petzel, Berlin; Paula Cooper Gallery, New York; Wiels, Brussels; Magasin-Centre national d'art contemporain, Grenoble.

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.

Kelley Walker subverts the concepts of authorship, authenticity and uniqueness through a re-appropriation of images and media supports (magazines, newspapers, advertising or propagandistic posters) whose movement and use usually have a public nature. Walker acts directly on them, preferably by means of digital alterations aimed at changing both their formats and the messages they convey. An intervention the artist performs not only on the contents, but also on the global context of representation that the mass-media involve, so as to explore issues concerning trivialisation, passiveness, provocation, propaganda or the market.

The two pieces selected for this exhibition consist of propaganda materials that have been manipulated with a view to destabilising their messages and relocating them in a different context. Here, the specific reference to capitalism has been turned into an even more direct and global reference affecting the social body as a whole under the paradigm of collapse. The area of colour that seems to extend is an ambiguous sign representing, in its indeterminacy, all the symptoms of a widespread illness or malaise. The image of destroyed roads and motorways, or of gigantic traffic jams, are some of the "idealised" depictions of the feared self-induced collapse we are negotiating with.

– A.M.



Jaguar, a Product Placement, 2002



FOTO: PATRICIA MATHIEU

Koen Wastijn

Jaguar, a Product Placement, 2002 **Traffic of Traffic, 2005**

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

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.

Born in Belgium in 1963. Lives and works in Brussels. Recent exhibitions include: HHKK, Brussels; Lokaal 01, Breda; Arthotek, Köln; Grantpirrie Gallery, Sydney.

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 también 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

Jaguar, a Product Placement is the second part of a project entitled Jaguar. (The first part is a chrome coated jaguar skeleton mounted in the position of the logo of the famous luxury car.)

Jaguar, a Product Placement is composed of fragments of different fiction movies and is supposed to be a work in progress. From the first moment the blonde woman steps in the jaguar car, one has the impression that the car takes control over all human action and thus exteriorizes the darkest and most dramatic sides of human psyche (insanity, violence, drugs, prostitution...) A luxury car possessed by an exemplary type of social class quickly gangsterizes according to their most obscure activities.

Traffic of Traffic is the first of a future series based on traffic exchangers of different cities. The sculpture deals with a fast changing gaze upon a fast changing world. New strong technological tools and ways of depicting the world changed profoundly our perception.

Traffic of Traffic exemplifies the crosscutting through this contemporary landscape and especially stresses the movement and its standstills and as such lays bare some paradoxes of the myth of speed, movement and freedom.

Traffic of Traffic is a Google Earth image of a traffic exchanger in Brussels written in blank industry argon tubes replacing the fluid (read "unfluid" or jammed) traffic by a smooth and ongoing transport of light where movement and directions have been muted into one line of energy. Clearly the sculpture fictionalizes or rather "phantasizes" about a world where transporting the body (by means of the car) is not necessary anymore. The body could become sedentary again whereas its ideas and data in turn become the nomadic elements speeding on the internet highway.

Traffic of Traffic is also an ironic tribute to the sculpture I consider most beautiful in Belgium (crossroad by its geographic position): the illuminated highways.

– KOEN WASTIJN

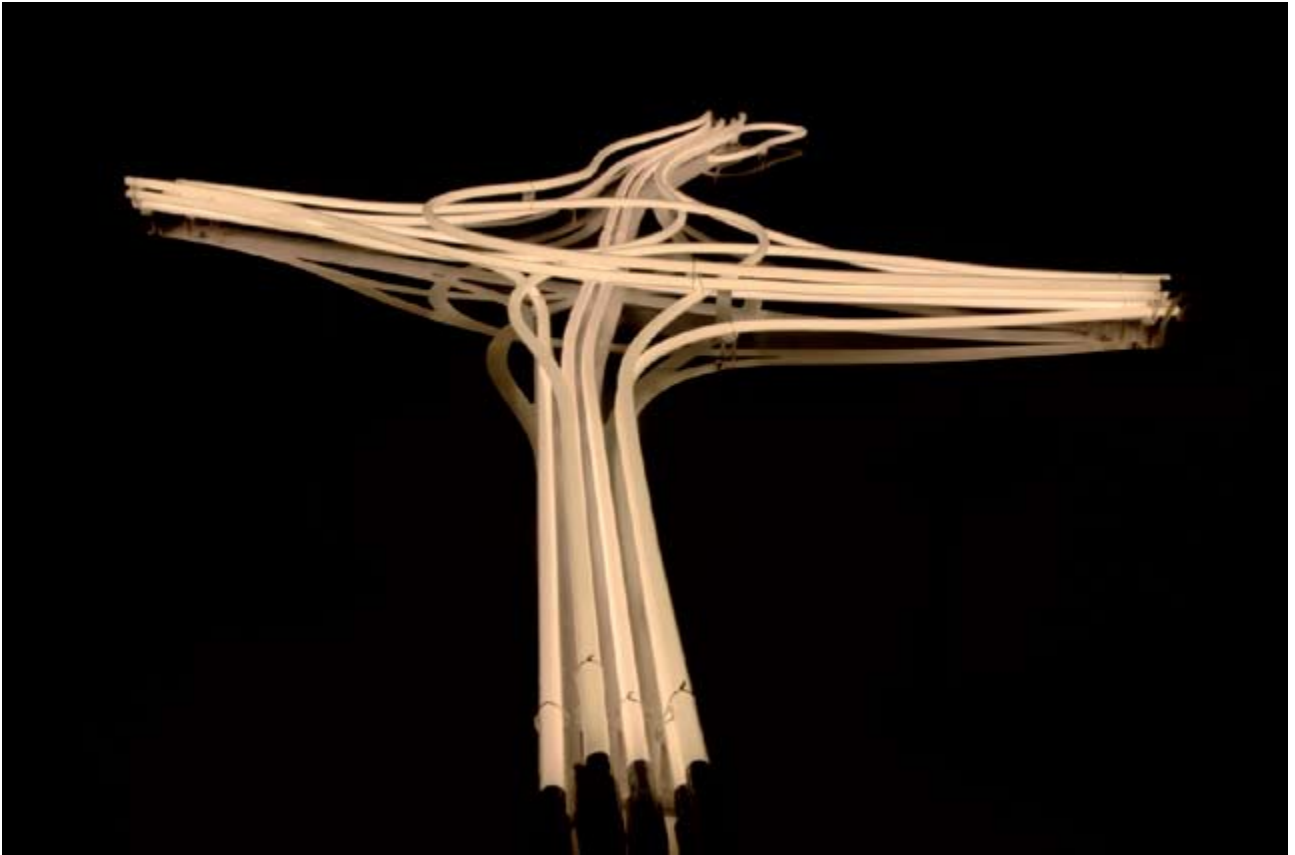


FOTO: MATHIAS NOVEL



Photograph of 1989 Ford Escort 2, 2007



Rhonda Wepler & Trevor Mahovsky

Photograph of 1989 Ford Escort 2, 2007 **Photograph of 1989 Ford Escort 3, 2007**

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.

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.

Born in Canada in 1972 and 1969, respectively. Live and work in Vancouver. Work in collaboration since 2004. Recent exhibitions include: Saidye Bronfman Centre, Montreal; Mount Saint Vincent University Gallery, Halifax; Contemporary Art Gallery, Vancouver.

Rhonda Wepler & Trevor Mahovsky's whole body of work is a critical survey of everyday objects and the foundations of material culture. The indexicality and mimicry of the manufacturing process of these sculptures, together with the figure's inherent decompositional process, refers to some of the keys of industrial production: mass production, degradation and decomposition and the expiry date of products. On the other hand, the tension caused by the contrasts between the material referent (the car), revolving around strength and power, and fragility of the manufacturing material (aluminium), suggests ideas like the car crash and the implied fragility of our material culture.

- A.M.

Photograph of 1989 Ford Escort 2 and Photograph of 1989 Ford Escort 3 are images of two sculptures exhibited at Vancouver's Or Gallery in 2004. The sculptures depicted in these photographs were made through a direct, if laborious, process of using common-grade aluminium foil to "cast" a silver 1989 Ford Escort owned by one of the artists.

The artists worked on site in the gallery gluing together large sheets of foil they bought from a grocery store. They carried these large sheets out to the alley where the car was parked, then systematically cast the car in five sections by carefully embossing the foil on the vehicle. The cast foil sections were removed from the vehicle and brought back inside the gallery, where they were placed on temporary armatures and glued together into a complete cast of the same car. This entire process was then repeated to make a second cast. As each sculpture was glued together, its armature was removed.

The resulting sculptures are completely hollow: each is the thickness of a single sheet of foil. They slowly collapsed over the month-long course of the exhibition.

These works were the first in a series of such casts, which have since been done in many cities. A range of vehicles have been cast, including luxury Sedans, subcompacts, a Hummer and a 1954 Buick Roadmaster.

These large-format photographs were taken to create something that would be an artwork unto itself, as commentary upon the photographic inclinations of the original sculptures.



Photograph of 1989 Ford Escort 3, 2007



Untitled 1-09, 2009



Pamela Wilson-Ryckman

Untitled 1-09, 2009

Untitled 2-09, 2009

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

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.

Born in the USA in 1954. Lives and works in San Francisco. Recent exhibitions include: BIACS2, Seville; Monique Meloche Gallery, Chicago; Gallery Paule Anglim, San Francisco; Galería Fúcares, Madrid; San Jose Institute of Contemporary Art.

Car bombs are a reality in modern society. Since they first made an appearance in the 1920s they have increasingly spread all over the world and been perfected thanks to ethnic and religious conflicts fanned by globalization. The car bomb, or "hot-rod of the apocalypse" as defined by Mike Davis, is reinterpreted by Pamela Wilson-Ryckman within an updating of historical painting.

– A.M.

Current events, violence, history painting, and on a more subjective level the very act of looking are interweaving themes in my recent work. Individually these themes emerge, recede, and realign as focuses of interest within each piece. They are expressed in a language informed by modernist abstract painting and the aesthetic sensibilities more characteristic of early Japanese and Chinese ink painting. The main focus of my studio work in the last five years has been to work with water-based media: watercolour and ink on paper. I am especially interested in the dialectic between the use of a fragile, delicate and expressive medium joined to an aggressive, violent and intense imagery. If successful, what results is a reflective view of the chaotic but stilled aftermath of a turbulent or catastrophic occurrence. I seek to impose an emotional/visual tension, one that can subsist between the explosive nature of the imagery and a recompensing calm or stillness. The images in this exhibition focus on the phenomenon of the car bomb. My aim is not to commemorate or memorialize, but to explore the possibilities remaining to history painting within a media culture of transient and ephemeral images.

– PAMELA WILSON-RYCKMAN



Untitled 2-09, 2009



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



Erwin Wurm

I love my time, I don't like my time, 2003 **UFO, 2006**

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.

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.

Born in Austria in 1954. Lives and works in Vienna and Limberg. Recent exhibitions include: Kunstmuseum St. Gallen; Musée d'art contemporain de Lyon; Malmö Kunstmuseum; Sala de Exposiciones Canal de Isabel II, Madrid.

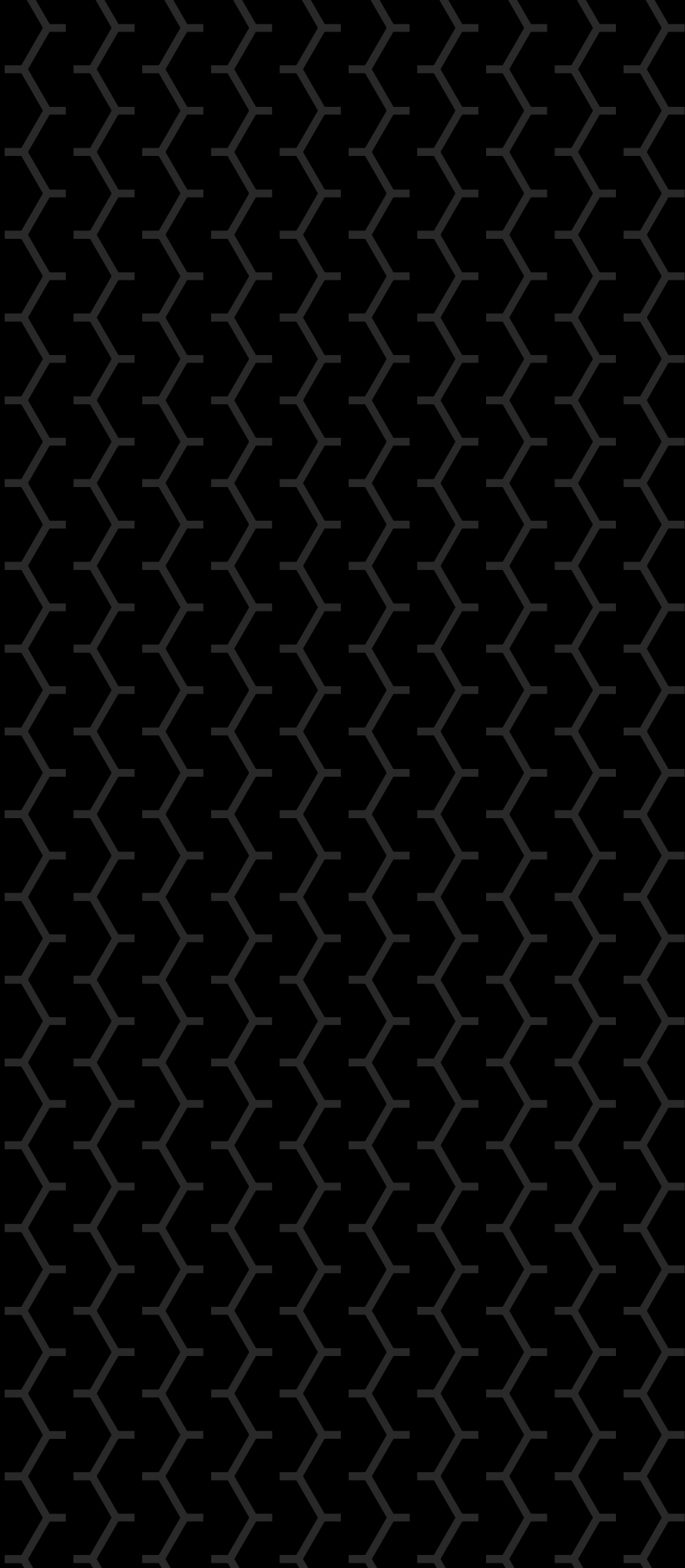
– A.M.

In the framework of his ongoing exploration of the limits of sculpture, the dimension of performance or the nature of objects, Erwin Wurm has, at various moments, focussed on the automobile. One of his best known and most celebrated pieces is Fat Car, a sports car that has been fattened and endowed with human organs. The alteration performed on the car runs parallel to a process of "humanisation" of the object, a man-machine combination. The piece enters his general strategy of freeing a daily object from its standardised references in order to take it towards a sphere in which, even though we continue recognising it as such, possesses a strange new nature. A nature remitting to the clichés and values of our society, including those that this man-machine object alludes to: consumption, excessive spending, comfort. In the video on display, I love my time, I don't like my time, Fat Car gives a monologue alluding and remitting to a state of anxiety and confusion, but also to a feeling of absurdity and irrationalism that has much to do with the prevailing frame of mind in our society.

In contrast with Fat Car, a symbol of our weaknesses, another of the models Erwin Wurm has developed is also on show: UFO, a prototype for a car defined by its futuristic air. Its lines and polished surfaces, its lightness suggesting the idea that it levitates over the ground, turn the UFO into a symbol of the technological, of design, a materialisation of the dreams presiding over the vision of future and progress. An allusion in a sense that is contradictory but complementary with the previous one, to a certain type of ideals, clichés or values currently determining the style and form of future consumer goods.

– A.M.





CRÉDITOS
CREDITS

Obras en exposición/Works on Show

Roy Arden

Citizen, 2000

Video. DVD

10'

Cortesía *Courtesy*: Monte Clark Gallery, Vancouver

Roy Arden

Juggernaut, 2000

Video. 3'

Cortesía *Courtesy*: Monte Clark Gallery, Vancouver

Roy Arden

Volvo Engine, 2000

Impresión en gelatina de plata

Gelatin silver print

60 x 67 cm

Cortesía *Courtesy*: Clark & Faria Gallery, Toronto

Roy Arden

Basic Anatomy, 2007

Impresión con pigmento perdurable

Archival pigment print

101,6 x 81,3 cm

Cortesía *Courtesy*: Clark & Faria Gallery, Toronto

Roy Arden

The Terrible One, 2007

Impresión con pigmento perdurable

Archival pigment print

136 x 109,25 cm

Cortesía *Courtesy*: Clark & Faria Gallery, Toronto

Eric Aupol

Soisson #5, 2006

Fotografía

Photograph

75 x 144 cm

Cortesía *Courtesy*: Galerie Polaris, París

Eric Aupol

Soisson #6, 2006

Fotografía

Photograph

75 x 144 cm

Cortesía *Courtesy*: Galerie Polaris, París

Yael Bartana

Kings of the Hill, 2003

Instalación de video monocanal

Color, sonido

One channel video installation

Colour, sound

7' 30"

Cortesía *Courtesy*: Annet Gelink Gallery, Ámsterdam

Manolo Bautista

Guancho, 2005

Fotografía

Photograph

97 x 145 cm

Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Michele Bazzana

Crash, 2006

30 coches de juguete

30 toy cars

Dimensiones variables

Cortesía *Courtesy*: Fabio Paris Art Gallery, Brescia

Michele Bazzana

Pull, 2006

Vehículo con ruedas traseras dirigidas

por dos taladros

Metal structure, two drills

150 x 90 x 50 cm

Cortesía *Courtesy*: Fabio Paris Art Gallery, Brescia

Michele Bazzana

Pull, 2006

Video. DVD

39"

Cortesía *Courtesy*: Fabio Paris Art Gallery, Brescia

Hans Op de Beeck

Insert Coin – Highway Car, 1999

Video. 3'

Cortesía *Courtesy*: Galleria Continua,

San Gimignano/Beijing/Le Moulin;

Galerie Krinzinger, Viena; Xavier

Hufkens, Bruselas; Galerie Ron Mandos,

Róterdam/Ámsterdam

Distribución *Distribution*: Argos,

Bruselas

Valérie Belin

Untitled, 1998

Serie *Voitures*

3 fotografías

3 photographs

Impresión en plata sobre aluminio

Silver print mounted on aluminium

150 x 120 cm. Ed. de 3 + 2 P.A.

Cortesía *Courtesy*: Galerie Jérôme de Noirmont, París

Valérie Belin

Moteurs, 2002

2 fotografías sobre aluminio

2 photographs mounted on aluminium

120 x 150 cm. Ed. de 3 + 2 P.A.

Cortesía *Courtesy*: Galerie Jérôme de Noirmont, París

Rut Blees Luxemburg

No Clergyman Attended, 1996-2009

Fotografía sobre aluminio

Photograph on aluminium

101 x 190 cm

Cortesía *Courtesy*: la artista y Union

Gallery, Londres

Étienne Bossut

Sculpture jaune, 1987

Moldeado en poliéster

Polyester moulding

184 x 88 x 58 cm

Cortesía *Courtesy*: Galerie Chez

Valentin, París

Étienne Bossut

Pas ce soir, 2007
Moldeado en poliéster
Polyester moulding
410 x 170 x 140 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Chez
Valentin, París

Étienne Bossut

Ruines, 2007
Porsche, instalación de exterior,
moldeado en poliéster
Porsche, outdoor installation,
polyester moulding
380 x 170 x 140 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Chez
Valentin, París

Étienne Bossut

Desoeuvrement, 2008
Instalación de exterior. Moldeado en
poliéster, capa de gel y resina de fibra
de vidrio
Outdoor installation. Polyester
moulding, gel coat and fibreglass resin
60 x 95 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Chez
Valentin, París

Frank Breuer

Sin título (450 Porz), 1995
Impresión C-print Diasec
C-print Diasec
40 x 30 x 1,8 cm. Ed. 4/15
Cortesía *Courtesy*: Asociación de
Amigos del CGAC, Santiago de
Compostela

Frank Breuer

Sin título (645 Liège), 1995
Impresión C-print Diasec
C-print Diasec
40 x 30 x 1,8 cm. Ed. 2/15
Cortesía *Courtesy*: Asociación de
Amigos del CGAC, Santiago de
Compostela

Frank Breuer

Sin título (624 Köln), 1996
Impresión C-print Diasec
C-print Diasec
40 x 30 x 1,8 cm. Ed.1/15
Cortesía *Courtesy*: Asociación de
Amigos del CGAC, Santiago de
Compostela

Frank Breuer

Sin título (1065 Schiphol), 2002
Impresión C-print Diasec
C-print Diasec
40 x 30 x 1,8 cm. Ed.2/15
Cortesía *Courtesy*: Asociación de
Amigos del CGAC, Santiago de
Compostela

Michel de Broin

Keep on Smoking, 2006
Vídeo
2' 13" Ed.1/5
Cortesía *Courtesy*: el artista

Michel de Broin

Shared Propulsion Car (pull over by
Toronto police), 2007
Vídeo
3' 48". Ed. 1/5
Cortesía *Courtesy*: el artista

Alain Bublex

Les Aérofiat dans l'histoire, 1997
Acrílico sobre poliéster
Acrylic on Polyester
155 x 155 cm
Cortesía *Courtesy*: Colección particular,
París; Galerie Georges-Philippe &
Nathalie Vallois, París

Alain Bublex

Aérofiat 1.0, 2002
Fiat 126 y técnica mixta
Fiat 126 and mixed media
310 x 140 x 145 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Georges-
Philippe & Nathalie Vallois, París

Alain Bublex

Quatre Aérofiat au Printemps, 2002
Fotografía sobre aluminio
Photograph mounted on aluminium
180 x 180 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Georges-
Philippe & Nathalie Vallois, París

Alain Bublex

Achetez de l'acier, 2006
Fotografía sobre aluminio
Photograph mounted on aluminium
160 x 232 cm. Ed.1/3
Cortesía *Courtesy*: Galerie Georges-
Philippe & Nathalie Vallois, París

Edward Burtynsky

Oxford Tire Pile #2, 1999
Fotografía
Photograph
101,6 x 127 cm. Ed. 1/5
Cortesía *Courtesy*: Galería Toni Tàpies,
Barcelona

Edward Burtynsky

Oxford Tire Pile #9a+9b, 1999
2 fotografías
2 photographs
99,06 x 124,5 cm c/u. Ed. de 10
Cortesía *Courtesy*: Galería Toni Tàpies,
Barcelona

Andrew Bush

Vector Portraits, 1989-1997
9 fotografías
9 photographs
Dimensiones variables
Cortesía *Courtesy*: el artista

Hervé Coqueret

Sans titre, 2001
Coche de plexiglás y diapositivas
Plexiglas car and slides
100 x 340 x 110 cm
Cortesía *Courtesy*: Collection Frac
Aquitaine, Burdeos, inv. 01-482

Stéphane Couturier

*Melting Point, Toyota #1 y
Melting Point, Toyota #9, 2007*
2 fotografías
2 *photographs*
188,5 x 248 cm c/u
Cortesía *Courtesy*: Galerie Polaris,
París

Stéphane Couturier

*Melting Point, Brasília – Axe
Monumental, 2007*
Video. 4' 07"
Cortesía *Courtesy*: Galerie Polaris,
París

Félix Curto

Carros, 2004
25 impresiones digitales
25 *digital prints*
42 x 57 cms. Ed. de 15
Cortesía *Courtesy*: Galería La Caja
Negra, Madrid

Stephen Dean

Grand Prix, 2006
Video. 7' 30"
© Stephen Dean
Cortesía *Courtesy*: Galería Max
Estrella, Madrid

Jeremy Dickinson

Two Tone No. 2, 2004
Óleo y acrílico sobre tela
Oil and acrylic on canvas
25,5 x 36 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Xippas,
París

Jeremy Dickinson

7 Reds, 2005
Óleo y acrílico sobre tela
Oil and acrylic on canvas
25,5 x 35,5 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Xippas,
París

Juan Fernández

Un viaje, 2007
20 tablas enteladas sin enmarcar
20 *unframed canvas boards*
20 x 30 cm c/u
Cortesía *Courtesy*: Galería Guillermina
Caicoya, Oviedo; Galería Altamira,
Gijón; Colecciones particulares
Agradecimientos *Acknowledgements*:
Laura Vega, Tomás Miñambres, Galería
Altamira, Galería Guillermina Caicoya

Sylvie Fleury

Car Wash (Vivier), 1995
Video. 56'
Cortesía *Courtesy*: Colección de la
artista

Sylvie Fleury

Skin Crime, 1997
2 esculturas
2 *sculptures*
56 x 154 x 365 cm c/u
Cortesía *Courtesy*: la artista y Musée
d'Art Moderne et Contemporain de
Genève (MAMCO)

Sylvie Fleury

283 Chevy, 1999
Escultura en bronce cromado
Sculpture on chromed bronze
71 x 45 x 70 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Art &
Public, Ginebra

Sylvie Fleury

*383 Mopar Special Police (Dodge),
1999*
Escultura en bronce cromado
Sculpture on chromed bronze
73 x 60 x 68 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Art &
Public, Ginebra

Sylvie Fleury

400 Pontiac, 1999
Escultura en bronce cromado
Sculpture on chromed bronze
70 x 58 x 76 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Art &
Public, Ginebra

Alicia Framis

Apart Together (Japan House), 2002
Fotografía, maquetas, automóviles,
encuadernación y mesa de madera
*Photograph, models, automobiles,
binding and wooden table*
Medidas variables
Cortesía *Courtesy*: Asociación de
Amigos del CGAC, Santiago de
Compostela

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
14 *photographs*
30 x 45 cm c/u
Cortesía *Courtesy*: Galería Magda
Bellotti, Madrid

Panos Kokkinias

Gas Station, 2003
Fotografía
Photograph
Impresión digital sobre fujicolor crystal
perdurable
Digital fujicolor crystal archive print
75 x 137 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Xippas,
París

Annika Larsson

Covered Car, 1999
Video. DVD
10'
Cortesía *Courtesy*: la artista y Andréhn-
Schiptjenko, Estocolmo

Miki Leal

El espíritu del éxtasis, 2009
2 monotipos
2 *monotypes*
199 x 148 cm Somerset Paper (410 g)
Cortesía *Courtesy*: BENVENISTE
Contemporary, Madrid

Ange Leccia

Novembre 1963, 1983/2008
C-print sobre papel Kodak Endura
montado en Diasac
*C-print on Kodak Endura. Diasac
mounted*
171,5 x 200 x 2,5 cm
Cortesía *Courtesy*: Fonds national d'art
contemporain (Cnap), Ministère de la
culture et de la communication, París,
08-173

Zilla Leutenegger

My First Car, 2001
Videoinstalación. 7'
Video-installation
Cortesía *Courtesy*: Peter Kilchmann,
Zúrich

Juan López

Dutched the Wall, 2009
Mural de vinilo impreso
Printed vinyl mural
Dimensiones variables
Producción *Production*: LABoral

Maidier López

Ataskoa aérea, 2005
Fotografía digital sobre papel Endura
RC brillo Kodak
*Digital photograph on Endura RC
glossy Kodak paper*
67 x 100 cm. Ed. 2/5 + 1 P.A.
Cortesía *Courtesy*: la artista y Distrito
Cu4tro, Madrid

Maidier López

Ataskoa Aralar, 2005
Fotografía analógica sobre papel
Endura RC brillo Kodak
*Analogical photograph on Endura RC
glossy Kodak paper*
33 x 50 cm. Ed. 3/5 + 1 P.A.
Cortesía *Courtesy*: la artista y Distrito
Cu4tro, Madrid

Maider López

Ataskoa Baserritik, 2005
Fotografía analógica sobre papel
Endura RC brillo Kodak
Analogical photograph on Endura RC glossy Kodak paper
167 x 125 cm. Ed. 2/5 + 1 P.A.
Cortesía *Courtesy*: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid

Maider López

Parkings (Iruña, Lasarte, Pasajes Ancho 2, Andoain), 2006
4 fotografías
4 photographs
100 x 67 cm. Ed. 1/5 + 1 P.A.
Cortesía *Courtesy*: la artista y Distrito Cu4tro, Madrid

Chip Lord

Movie Map, 2003
6 C-prints y 6 impresiones digitales
6 C-prints and 6 digital prints
127 x 208,3 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista y The Rena Bransten Gallery, San Francisco

Chip Lord

Movie Map, 2003
Video. 9'
Cortesía *Courtesy*: el artista y The Rena Bransten Gallery, San Francisco

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)
Installation (fluorescent light, PVC, steel, washed book in laundry bag)
110 x 326 x 144 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Susanna Kulli, Zúrich

Thom Merrick

Quartz Movement: Bronx, Brooklyn, Queens, 1999
Instalación (neumáticos hardcliff y letras de plástico)
Installation (hardcliff tyres, plastic letters)
65 x 200 x 16 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Susanna Kulli, Zúrich

Vik Muniz

Chocolate Disaster (in 7 parts), 1999
7 C-prints
45,7 x 61 cm. Ed. de 3 + 3 P.A.
Cortesía *Courtesy*: Fundación Telefónica

Ahmet Ögüt

Somebody Else's Car, 2005
Doble proyección de diapositivas
Double slide projection
Dimensiones variables
Cortesía *Courtesy*: el artista

Julian Opie

Imagine You Are Driving (Sculpture 1), 1993
Escultura de hormigón
Concrete sculpture
25 x 550 x 480 cm
Cortesía *Courtesy*: Col·lecció MACBA. Fundació Museu d'Art Contemporani de Barcelona. Dipòsit particular
Agradecimientos *Acknowledgements*: MACBA. Museu d'Art Contemporani de Barcelona

Julian Opie

Imagine You Are Driving (3), 1993
Acrílico sobre madera
Acrylic on wood
140 x 62 x 3 cm
Cortesía *Courtesy*: Col·lecció MACBA. Fundació Museu d'Art Contemporani de Barcelona. Dipòsit particular
Agradecimientos *Acknowledgements*: MACBA. Museu d'Art Contemporani de Barcelona

Julian Opie

You Are Driving a Subaru, 1997
Coche en madera lacado
Car in lacquered wood
124 x 385 x 142 cm
Cortesía *Courtesy*: Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París, 01-032

Sven Pahlsson

Crash Course, 2000
Animación 3D
3D animation
10'. Ed. 8/10
Cortesía *Courtesy*: Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León, León

Sven Pahlsson

Sprawville, 2002
Animación 3D
3D animation
13'. Ed. 9/12
Cortesía *Courtesy*: Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León

Miguel Palma

Casa de sonho, 2003
Mesa de dibujo, maqueta de coche y otros materiales
Drafting table, car model and other combined materials
170 x 200 x 130 cm
Cortesía *Courtesy*: Colecção Américo Marques, Lisboa

Miguel Palma

Self Monitoring Car Event, 2009
Dimensiones variables
Cortesía *Courtesy*: el artista

Jesús Palomino

Six Cars, 2004
Madera, pintura y materiales diversos
Wood, paint and combined materials
190 x 35 x 41 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Panamarenko

Model of Prova-car from '67, 1967
Objeto, madera, aluminio, espuma y mica
Object, wood, aluminium, tin, foam and mica
13 x 40 x 28 cm
Cortesía *Courtesy*: Deweer Gallery, Otegem

Panamarenko

Polistes (black & white), 1990
Maqueta. Hierro, goma de poliuretano, celofán, aluminio
Model. Iron, polyurethane rubber, cellophane, aluminium
13 x 50,5 x 26 cm
Cortesía *Courtesy*: Deweer Gallery, Otegem

Panamarenko

Prova 'Zijzicht (Prova Sideview), 2005
Dibujo, lápiz y rotulador sobre papel
Drawing, pencil and marker on paper
21 x 29,8 cm
Cortesía *Courtesy*: Deweer Gallery, Otegem

Panamarenko

Stoom! Prova (Steam! Prova), 2005
Dibujo, lápiz y rotulador sobre papel
Drawing, pencil and marker on paper
21 x 29,8 cm
Cortesía *Courtesy*: Deweer Gallery, Otegem

June-Bum Park

I. Parking, 2002
Video. 5' 27". Ed. 6/20
Cortesía *Courtesy*: Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

Martin Parr

Mexico. *Painted Tyres*, 2006
Fotografía Lambda C-type
Photograph Lambda C-type
49 x 74,5 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Martin Parr

Mexico. *Toy Cars on Street Stall*, 2006
Fotografía Lambda C-type
Photograph Lambda C-type
49 x 74,5 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Tobias Rehberger

Tod Man Plaa, 2004
Coche
Car
120 x 380 x 165 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Neugerriemschneider, Berlín; Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París, 04-693

Pedro Reyes

Bicitaxi: Prototipo para un vehículo de pasajeros a propulsión humana, 2007
Aluminio, acero, fibra de vidrio, vinilo y partes mecánicas
Aluminium, steel, fibreglass, vinyl and mechanical parts
180 x 130 x 230 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Heinrich Ehrhardt, Madrid

Betsabeé Romero

Desde la Alhambra, 2007
6 medias llantas grabadas y hoja de oro
6 etched half tyres and gold leaf
63 x 17 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Betsabeé Romero

La muerte reciclada, 2007
4 tiras de neumático grabadas e incrustaciones de chicle de menta
4 tyres etched and incusted with spearmint gum
16 x 149 cm c/u
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Betsabeé Romero

Sin título, 2007
Llanta de coche grabada
Etched car tyre
55 x 20 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Betsabeé Romero

Auto-Defensa, 2008
Coche de juguete
Toy car
19 x 9 x 7,5 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Betsabeé Romero

Auto-Gol, 2008
Coche de juguete
Toy car
13 x 14 x 10 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Betsabeé Romero

Suite con tele, 2008
Coche de juguete e impresión fotográfica
Toy car and photograph
27 x 11 x 15 cm y 28 x 40 cm
Cortesía *Courtesy*: Galería Rafael Ortiz, Sevilla

Samuel Rousseau

Vortex, 2008
2 pilas de 3 neumáticos de 4 X 4, vídeo
2 piles of 3 4x4 tyres, video
103 x 53 cm
Cortesía *Courtesy*: Galerie Polaris, París

Bruno Rousseaud

Characters #4, 2004
Parabrisas, recubrimiento en plata, pegatinas
Windshield, silver plating, stickers
65 x 130 x 12 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Bruno Rousseaud

Characters #8, 2004
Parabrisas, recubrimiento en plata, pegatinas
Windshield, silver plating, stickers
62 x 135 x 15 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Bruno Rousseaud

Characters #11, 2004
Parabrisas, recubrimiento en plata, pegatinas
Windshield, silver plating, stickers
75 x 142 x 15 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Bruno Rousseaud

Dix Heures Dix, 2004
Volante, piel, clavos, espejo, pegatina
Steering wheel, leather, nails, mirror, sticker
41 x 41 x 15 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Bruno Rousseaud

I am a Beast, 2005
Retrovisor, grabado
Rear-view mirror, engraving
5 x 20 x 10 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Bruno Rousseaud

I am a King, 2005
Retrovisor, grabado
Rear-view mirror, engraving
5 x 20 x 10 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Bruno Rousseaud

I am the Top, 2005
Retrovisor, grabado
Rear-view mirror, engraving
5 x 20 x 10 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista

Michael Samuels

Bad Moon, 2003
Técnica mixta: mesa con componentes electrónicos
Mixed media: table and electronics
75 x 50 x 40 cm
Cortesía *Courtesy*: Colección privada, Reino Unido
Agradecimientos *Acknowledgements*: Rokeby, Londres

Corinna Schnitt

Next Time, 2003
Vídeo. DVD
5'. Ed. 1/5 + 1 P.A.
Cortesía *Courtesy*: Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León

Franck Scurti

Dirty Car, 1997
Vídeo. DVD
5'
Cortesía *Courtesy*: el artista

Franck Scurti

Brasão Dos Lustres – Estacione, 2002
Póster
81 x 61 cm. Ed. de 100
Cortesía *Courtesy*: el artista

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 calandria de Ford Mercury 66
Acrylic on canvas and grille from Ford Mercury 66
66 x 600 x 200 cm
Cortesía *Courtesy*: Collection Frac Aquitaine, Burdeos

Roman Signer

Wagen, 1998
Ventiladores, madera y ruedas
Ventilators, wood and wheels
120 x 108 x 60 cm
Cortesía *Courtesy*: Frac Bourgogne

Dirk Skreber

It Rocks Us So Hard Ho Ho Ho 1.0,
2001
Óleo sobre lienzo
Oil on canvas
160 x 280 cm
Cortesía *Courtesy*: Gallery Luis
Campaña, Berlín

Dirk Skreber

Sin título, 2007
Maqueta de metal y plástico sobre
peana
*Car model of metal and plastic metal
base*
16 x 11 x 10 cm
Cortesía: Gallery Luis Campaña, Berlín

Amy Stein

Stranded, 2005
13 fotografías
13 photographs
12 de 40 x 50 cm; 1 de 60 x 50 cm.
Cortesía *Courtesy*: la artista y Robert
Koch Gallery, San Francisco

Thomas Struth

El Capitan, Yosemite National Park,
1999
C-print
176 x 223 cm
Cortesía *Courtesy*: Colección particular,
Galería Javier López, Madrid

Xavier Veilhan

Le véhicule, 1995
Coche/DVD
Car/DVD
Dimensiones variables
Cortesía *Courtesy*: Frac Aquitania,
Burdeos

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
*Scanned image, digital print on
archival watercolour paper*
42,1 x 69,5 cm
Copia de exhibición *Exhibition copy*
KW-14
Cortesía *Courtesy*: el artista y Paula
Cooper Gallery, Nueva York

Kelley Walker

*laughing, we joked that under the
paving stones there was gold*, 2001
Imagen escaneada, impresión digital
sobre papel de acuarela perdurable
*Scanned image, digital print on
archival watercolour paper*
42,1 x 69,5 cm
Copia de exhibición *Exhibition copy*
KW-15
Cortesía *Courtesy*: el artista y Paula
Cooper Gallery, Nueva York

Koen Wastijn

Jaguar, a Product Placement, 2002
Vídeo. DVD
10' 38"
Cortesía *Courtesy*: el artista

Koen Wastijn

Traffic of Traffic, 2008
Escultura de neones
Argon sculpture
140 x 195 x 30 cm
Cortesía *Courtesy*: el artista (con el
apoyo de VGC)

Rhonda Wepler & Trevor

Mahovsky
Photograph of 1989 Ford Escort 2,
2007
Fotografía
Photograph
150 x 200 cm
Cortesía *Courtesy*: Pari Nadimi
Gallery, Toronto
Agradecimientos *Acknowledgements*:
Rob Bos (Técnico fotográfico) y Richard
Winchell (Técnico digital)

Rhonda Wepler & Trevor

Mahovsky
Photograph of 1989 Ford Escort 3,
2007
Fotografía
Photograph
150 x 200 cm
Cortesía *Courtesy*: Pari Nadimi
Gallery, Toronto
Agradecimientos *Acknowledgements*:
Rob Bos (Técnico fotográfico) y Richard
Winchell (Técnico digital)

Pamela Wilson-Ryckman

Untitled 1-09, 2009
Acuarela sobre papel
Watercolour on paper
53 x 76 cm
Cortesía *Courtesy*: la artista y Galería
Fúcares, Madrid

Pamela Wilson-Ryckman

Untitled 2-09, 2009
Acuarela sobre papel
Watercolour on paper
53 x 76 cm
Cortesía *Courtesy*: la artista y Galería
Fúcares, Madrid

Erwin Wurm

I love my time, I don't like my time,
2003
Vídeo. 8' 40"

Erwin Wurm

UFO, 2006
Coche y técnica mixta
Car and mixed media
80 x 275 x 550 cm

Prestadores de obras/Lenders of Works

Andréhn-Schiptjenko, Estocolmo *Stockholm*

Annet Gelink Gallery, Ámsterdam

Asociación de Amigos del CGAC, Santiago de Compostela

BENVENISTE Contemporary, Madrid

Clark & Faria Gallery, Toronto

Colecção Américo Marques, Lisboa *Lisbon*

Col·lecció MACBA. Fundació Museu d'Art Contemporani de Barcelona

Colección MUSAC. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León, León

Collection Frac Aquitaine, Burdeos *Bordeaux*

Collection Ringier

Deweert Gallery, Otegem

Distrito Cu4tro, Madrid

Fabio Paris Art Gallery, Brescia

Fonds national d'art contemporain (Cnap), Ministère de la culture et de la communication, París

Frac Bourgogne

Fundación Telefónica

Galería Altamira, Gijón

Galería Guillermina Caicoya, Oviedo

Galería Heinrich Ehrhardt, Madrid

Galería Javier López, Madrid

Galería La Caja Negra, Madrid

Galería Magda Bellotti, Madrid

Galería Max Estrella, Madrid

Galería Rafael Ortiz, Sevilla *Seville*

Galería Toni Tàpies, Barcelona

Galerie Art & Public, Ginebra *Geneva*

Galerie Chez Valentin, París

Galería Fúcares, Madrid

Galerie Georges-Philippe & Nathalie Vallois, París
Galerie Jérôme de Noirmont, París
Galerie Krinzinger, Viena *Vienna*
Galerie Polaris, París
Galerie Ron Mandos, Róterdam / Ámsterdam
Galerie Susanna Kulli, Zúrich
Galerie Xippas, París
Galleria Continua, San Gimignano / Beijing / Le Moulin
Gallery Luis Campaña, Berlín
Monte Clark Gallery, Vancouver
Musée d'art moderne et contemporain (MAMCO), Ginebra *Geneva*
Pari Nadimi Gallery, Toronto
Paula Cooper Gallery, Nueva York *New York*
Peter Kilchmann, Zúrich
Robert Koch Gallery, San Francisco
Rokeby, Londres *London*
The Rena Bransten Gallery, San Francisco
Union Gallery, Londres *London*
Xavier Hufkens, Bruselas *Brussels*

Nuestro agradecimiento a todos aquéllos que con sus préstamos han hecho posible esta exposición, y muy especialmente a los artistas.

We wish to thank all those who lent the works which made this exhibition possible, and very especially the artists.

La participación de los artistas franceses ha contado con el apoyo de la Embajada de Francia en España.

The participation of the French artists has been supported by the French Embassy in Spain.

Institutional Credits

PRINCIPALITY OF ASTURIAS

Vicente Álvarez Areces
President of the Principality of Asturias

Mercedes Álvarez González
Councillor for Culture and Tourism

Jorge Fernández León
Vice-councillor for Culture and Tourism

BOARD OF TRUSTES OF FUNDACIÓN LA LABORAL. CENTRO DE ARTE Y CREACIÓN INDUSTRIAL

President
Mercedes Álvarez González,
representing the Principality of Asturias

1st Vice-president
Jorge Fernández León, representing
the Principality of Asturias

2nd Vice-president
Nicanor Fernández Álvarez,
representing HC Energía

Board Members
Juan Cueto Alas
Agustín Tomé Fernández
representing the Principality of Asturias

Ministry of Culture
Ayuntamiento de Gijón
Autoridad Portuaria de Gijón
Caja de Ahorros de Asturias
Sedes
Telefónica

Strategic Corporate Member
Alcoa

Associated Corporate Members
Dragados
Duro Felguera
FCC

Secretary
José Pedreira Menéndez

LABORAL CENTRO DE ARTE Y CREACIÓN INDUSTRIAL

Director
Rosina Gómez-Baeza Tinturé

General Coordinator
Lucía García Rodríguez

Head of Exhibitions Department
Ana Botella Diez del Corral

Assistance to Exhibitions Department
Patricia Villanueva

Head of General Services
Ana I. Menéndez

Assistance to General Services
Lucía Arias

Technical Manager
Gustavo Valera

Technical Assistance
David Morán

Head of Educational Programmes
Mónica Bello

Mediation
Iván Tobalina

Press Office
Pepa Telenti Alvargonzález

**LABORAL Centro de Arte y
Creación Industrial**
Los Prados, 121
33394 Gijón
T. +34 985 185 577
www.laboralcentrodearte.org

Créditos institucionales

PRINCIPADO DE ASTURIAS

Vicente Álvarez Areces
Presidente del Principado de Asturias

Mercedes Álvarez González
Consejera de Cultura y Turismo

Jorge Fernández León
Viceconsejero de Cultura y Turismo

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

Juan Cueto Alas
Agustín Tomé Fernández
en representación del Principado de
Asturias

Ministerio de Cultura
Ayuntamiento de Gijón
Autoridad Portuaria de Gijón
Caja de Ahorros de Asturias
Sedes
Telefónica

Miembro corporativo estratégico

Alcoa

Miembros corporativos asociados

Dragados
Duro Felguera
FCC

Secretario

José Pedreira Menéndez

LABORAL CENTRO DE ARTE Y CREACIÓN INDUSTRIAL

Directora

Rosina Gómez-Baeza Tinturé

Coordinadora General

Lucía García Rodríguez

Responsable del Área de Exposiciones

Ana Botella Diez del Corral

Asistente Área de Exposiciones

Patricia Villanueva

Responsable de Servicios Generales

Ana I. Menéndez

Asistente Área de Servicios Generales

Lucía Arias

Responsable Técnico

Gustavo Valera

Soporte Técnico

David Morán

Responsable de Programas Educativos

Mónica Bello

Mediación

Iván Tobalina

Gabinete de Prensa

Pepa Telenti Alvargonzález

LABORAL Centro de Arte y Creación Industrial

Los Prados, 121
33394 Gijón
T. +34 985 185 577
www.laboralcentrodearte.org

**REGIONAL GOVERNMENT
OF MADRID**

*Esperanza Aguirre Gil de Biedma
President of the Regional
Government of Madrid*

*Ignacio González González
Vice-President, Councillor for
Culture and Sport and Government
Spokesman*

*Concha Guerra Martínez
Vice-Councillor for Culture and
Sport*

*Isabel Rosell Volart
Director-General of Archives,
Museums and Libraries*

*Andrés Carretero Pérez
Deputy Director-General of
Museums*

*Carlos Urroz Arancibia
Fine Arts Adviser*

**CA2M CENTRO DE ARTE
DOS DE MAYO**

Director
Ferran Barenblit

Collection
Asunción Lizarazu de Mesa

Production
*Esther de la Hoz
Eva Riaño Arribas*

Education and Public Activities
Pablo Martínez Fernández

Communication
Mara Canela Fraile

Management
Mar Gómez Hervás

Coordination
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*

**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**

Director
Ferran Barenblit

Colección
Asunción Lizarazu de Mesa

Producción
Esther de la Hoz
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

EXHIBITION

Curator

Alberto Martín

Assistant Curator

Victoria del Val

INSTALLATION AT LABORAL

Coordination

Ana Botella Diez del Corral
Patricia Villanueva

Technical Coordination

Gustavo Valera
David Morán

Exhibition Design

longo+roldán

Graphic Design

The Studio of Fernando Gutiérrez

Installation of Works

Proasur

Shipping

Ordax & Feltrero División Arte

Insurance

Axa Art

INSTALLATION AT CA2M

Coordination

Eva Riaño
Esther de la Hoz

Shipping

Ordax & Feltrero División Arte

CATALOGUE

Editorial Coordination

Ana Botella Diez del Corral

Assistance to Editorial Coordination

María Romalde

Design

The Studio of Fernando Gutiérrez

Translations

Lambe y Nieto, Joaquim Pujol (Marilu Knode text), M. Rosario Martín y África Vidal (Peter Wollen texts)

Typesetting, printing & binding

Gráficas Rigel

Distribution

Bitácora – Arte y Humanidades

© of edition: LABoral Centro de Arte y Creación Industrial &

CA2M Centro de Arte Dos de Mayo

© of texts: the authors

© of photographs: the authors

© of translations: the authors

The texts in "Artists & Works" which are unsigned have been provided by the artists or their galleries.

ISBN: 978-84-613-2088-2

Legal Deposit: AS-2.798/09

This catalogue was published for the exhibition Auto. Sueño y materia. LABoral Centro de Arte y Creación Industrial, Gijón, from 15 de May through 21 de September 2009. CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Madrid, from 8 October 2009 through 10 January 2010.

EXPOSICIÓN

Comisario

Alberto Martín

Comisaria asistente

Victoria del Val

MONTAJE EN LABORAL

Coordinación

Ana Botella Díez del Corral
Patricia Villanueva

Coordinación técnica

Gustavo Valera
David Morán

Diseño

longo+roldán

Diseño gráfico

The Studio of Fernando Gutiérrez

Montaje

Proasur

Transporte

Ordax y Feltrero División Arte

Seguros

Axa Art

MONTAJE EN CA2M

Coordinación

Eva Riaño
Esther de la Hoz

Transporte

Ordax y Feltrero División Arte

CATÁLOGO

Coordinación editorial

Ana Botella Díez del Corral

Apoyo a la coordinación editorial

María Romalde

Diseño

The Studio of Fernando Gutiérrez

Traducciones

Lambe y Nieto, Joaquim Pujol (texto de Marilu Knode), M. Rosario Martín y África Vidal (textos de Peter Wollen)

Fotomecánica, impresión y encuadernación

Gráficas Rigel

Distribución

Bitácora – Arte y Humanidades

© de la edición: LABoral Centro de Arte y Creación Industrial y CA2M Centro de Arte Dos de Mayo
© de los textos: los autores
© de las fotografías: los autores
© de las traducciones: los autores

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

ISBN: 978-84-613-2088-2
Depósito Legal: AS-2.798/09

Este catálogo se publica con motivo de la celebración de la exposición *Auto. Sueño y materia*. LABoral Centro de Arte y Creación Industrial, Gijón, del 15 de mayo al 21 de septiembre de 2009. CA2M Centro de Arte Dos de Mayo, Madrid, del 8 de octubre de 2009 al 10 de enero de 2010.

