

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE BELLAS ARTES
Departamento de Pintura



**EL ACCIDENTE DE COCHE EN EL ARTE:
DEFENSA DE LA HUELLA DEL ICONO DEL
AUTOMÓVIL Y LOS SINIESTROS
DERIVADOS DE ÉL COMO TEMÁTICA EN LA
REPRESENTACIÓN ARTÍSTICA**

**MEMORIA PRESENTADA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
POR**

Irene Aranda Barrio

Bajo la dirección del Doctor:

Mariano de Blas Ortega

Madrid, 2004

ISBN: 84-669-2704-2

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE BELLAS ARTES

Departamento de Pintura



TESIS DOCTORAL

EL ACCIDENTE DE COCHE EN EL ARTE

Defensa de la huella del icono del automóvil y los siniestros derivados de él como temática en la representación artística.

Irene Aranda Barrio

MADRID, 2004

El Accidente de coche en el Arte

Irene Aranda Barrio

www.opinarte.com

irenearanda@opinarte.com

Universidad Complutense de Madrid

Facultad de Bellas Artes. Departamento de Pintura

Director: Dr. Mariano de Blas Ortega

A mis padres.

Índice

	Página
Agradecimientos	9
1. Introducción	15
2. El accidente de coche considerado como tema en el arte	21
3. El accidente como forma de vida moderna	83
4. El accidente del icono	123
5. Aplicación de la tesis a la lectura de obras	189
6. Anexo I: Gráficos de accidentes de tráfico	387
7. Anexo II: Art car: artista y obra	399
8. Conclusiones	417
9. Bibliografía	427
10. Webs consultadas	441
11. Índice de ilustraciones	463

Agradecimientos

Agradecimientos

A todos los que habéis colaborado de una u otra forma en la realización de este trabajo de investigación, os agradezco enormemente el esfuerzo dedicado, tanto física como moralmente.

- Al Doctor Mariano de Blas Ortega, profesor de Pintura en la Universidad Complutense de Madrid y director y tutor de esta Tesis, por su dedicación y la disponibilidad que siempre ha tenido para atender mis dudas y orientarme en todo el proceso. Agradezco su apoyo técnico y moral, su paciencia y buen humor y la fe que ha depositado en mi desde que conoció mi trabajo, en la asignatura de "Pintura II" de tercero de Bellas Artes.

- Mi más sincero agradecimiento al pintor y gran amigo Jaime Repollés, cuya inestimable ayuda ha sido primordial en la realización de esta investigación. Le deseo una pronta y brillante (cosa que no dudo) entrega de la Tesis Doctoral en la que está trabajando.

- A mi madre, Rosa, por fomentar en mí el interés por la estética, el arte y la creatividad y apoyarme en todo momento.

- A mi padre, Alejandro, por leer y corregir esta Tesis para proporcionarme una visión de mi trabajo desde un punto de vista no artístico. Gracias también por salir ileso de tantos accidentes graves de coche.

- A mi hermana Blanca y a mi cuñado, Fabián, por haber tenido ese precioso bebé que tantas alegrías me ha producido este año. Gracias a Blanca, por reírnos juntas días después de chocar en La Gran Vía de Madrid, en el que fue mi primer golpe automovilístico.

- A mi hermana Henar, por soportar el olor a óleo y demás materiales en su habitación y por tener que llevar sólo un collarín tras un accidente en la M-30.

- A mi hermano Alejandro, por salir airoso de dos accidentes, uno de ellos (leve) conmigo en la M-40.

- A mi hermana Rosa, por encontrar en Madrid y regalarme con tanta ilusión el libro "Car crashes & other sad stories", de Mell Kilpatrick para mi Tesis, aunque ya lo había comprado yo en París.
- A mi hermana Pilu, por pasar conmigo (y con mi madre) un choque en un aparcamiento, en el único siniestro en el que conducía yo.
- A mi abuela Poli, por ver reducidas mis visitas en pro de la realización de esta Tesis. Agradezco también su posado para mi cuadro "Alzheimer".
- A Blanca Esteban y Virginia y Laura Bermejo, compañeras de accidente.
- A los empleados del SAMUR y al Doctor Melero y todo el equipo del Hospital Universitario Puerta de Hierro que me atendió tras el siniestro.
- A mi familia, por cuidarme.
- A todas las visitas y llamadas que recibí durante mis dos meses de baja, de familiares, amigos y compañeros de trabajo, tanto de Madrid como de Barcelona.
- A mi tía Henar, por poner todos sus conocimientos y medios a mi alcance para la cura de mis cicatrices. Gracias a Biocean.
- A Juan Novoa, abogado y amigo.
- A Miguel Ángel Bachiller, director del Club Deportivo El Tejar, por darme acceso desinteresado a sus instalaciones. A Jesús, guía de natación en la rehabilitación de mis costillas.
- A ese accidente, que me inspiró en el argumento y desarrollo de esta Tesis.
- A Diego Todeschini, responsable de que pueda entregar hoy esta Tesis. Agradezco enormemente los ánimos y la ayuda de diseño que he recibido de él.
- A Ana de Agustín, por su continuo apoyo.
- A Blanca Esteban, de nuevo, por prestarme, hasta el día de hoy, su ordenador portátil para trabajar en esta Tesis y escucharme y aconsejarme constantemente.
- A Luis y Noe porque, a pesar de descuidarlos en su *cuesta arriba*, han sido capaces de animarme a mí.
- A Délie Ribot y Mario Estefanell por interesarse tanto y desde tan lejos (vía *chat*) por mi trabajo.

- A Capgemini, especialmente a Ignacio Muguero, por darme la oportunidad de modificar mi horario laboral para asistir a las tutorías y clases durante todo el Doctorado.
- A Nuria Martín, Jorge Tamariz e Ignacio Buenhombre, por escucharme tantas horas hablando de esta Tesis Doctoral.
- A Miguel Díaz Rubio, por estar siempre dispuesto a echar una mano, tantas veces como le he necesitado.
- A Tomás Fernández de Sevilla, por creer en mí y animarme en los comienzos de este Doctorado.
- A Gemma Vallet, por tener siempre una sonrisa en la cara y lograr contagiármela. Gracias por las visitas *relámpago* a las exposiciones de Barcelona y ánimo con el final de tu Tesis.
- A todos los amigos no nombrados en este agradecimiento (Maika, Susana, Juan Carlos, Gonzalo, Peche, Pedro, Yola, Bea, Almudena, Dano...) y que han sido importantes e influyentes en mi estado de ánimo durante el proceso de investigación y redacción.

Gracias a todos los que, con vuestro interés y respaldo habéis alimentado mi ilusión y a todos aquellos que me facilitaron documentación y apoyo útil para la realización del trabajo; en especial a Alexia Boro, de la Fondazione La Biennale di Venezia, a Eva Espejo, de Peugeot España, a Adriana Scalise, de la Fototeca de ASAC, a Bisi Quevedo, de la Fundación César Manrique, a M^a Ángeles Bringas, del Departamento de Pintura de la Facultad de Bellas Artes de Madrid, a Paloma Albalá, de la Secretaría, al equipo de la Biblioteca de dicha Facultad, de la de Ciencias de la Información, Historia del Arte, Filosofía, Filología, Medicina y de la Biblioteca Nacional. Gracias a la Dirección General de Tráfico.

1.- Introducción

1.- Introducción

El objetivo de esta investigación es demostrar la existencia de una nueva temática en las artes plásticas en torno a los accidentes de tráfico y al icono del automóvil.

Se tratará de aplicar los conocimientos adquiridos tras tres años (2001-2004) de investigación sobre el tema que acontece y ampliarlos según las necesidades que vayan surgiendo al respecto.

Consideramos de gran interés (tanto a nivel personal como artístico) el tema a tratar, "El Accidente de coche en el Arte", por la gran cantidad de artistas plásticos que lo incluyen en su temática y la poca información recopilada que existe hoy en día sobre el mismo. Sí aparecen varios escritos sobre diferentes puntos del tema, pero no se ha encontrado hasta la fecha (por parte de la autora) ninguno que lo globalice como tal.

Se diferenciarán tres grandes bloques:

- Accidente: Una primera aproximación al tema que tratará de acercar históricamente al lector a lo accidental (Dédalo e Ícaro), a la historia del automóvil (Industrialización), al movimiento (cine) y a la muerte.

- Arte: Un desarrollo que tratará de relacionar la Modernidad con el accidente por medio del gusto por la velocidad, el consumo y el espectáculo.

- Accidente en el Arte: Visión generalizada de diferentes artistas y movimientos artísticos que han trabajado de alguna manera el tema. Frida Kahlo, el Pop Art en general y Warhol en particular, Monory, etc., representan diferentes épocas y visiones del accidente en el

Arte. Y desde dónde parte esa fascinación por las máquinas y a dónde nos conduce.

Otro punto importante será la selección de obras de artistas contemporáneos que trabajan en torno al accidente, lo accidental y la muerte. El desarrollo total del tema se dará por concluido con la realización del análisis de diferentes obras de dichos artistas, pretendiendo ser en todo momento una muestra de lo comentado durante la Tesis, no una recopilación de total de las obras existentes al respecto.

¿Dónde se pretende llegar con este análisis del papel del accidente, en este caso de coche, en la temática artística?. La tesis que se mantiene es la que acepta al accidente como tema creativo en la práctica artística desde el nacimiento del automóvil y no como algo esporádico, eventual y carente de nexos.

Es importante reconocer que estamos hablando de hombres y mujeres que buscan en el icono del coche una vía de expresión personal para representar el mundo que les rodea hoy, como en su día funcionaron los bodegones con frutas y flores, o tantos iconos religiosos. Cada uno de esos artistas posee un mundo afectivo diferente, con unas vivencias distintas, con unas enseñanzas propias y unas capacidades particulares. Son todos seres con una visión del mundo en general, y del azar o el accidente en particular, única; podrían parecerse unos y otros, pero, como a todos los demás mortales, la personalidad les define como personas distintas unas de otras, con diferencias individuales propias. Dada la *irrepetibilidad* de los seres humanos, ésta se manifiesta también en el mundo artístico, puesto que es manejado por los mismos para constituirse como un acto de explicación y expresión.

Ante una misma obra se pueden sentir emociones distintas o, incluso iguales, con matices diferentes; y esto no les ocurre tan sólo ante la misma obra, sino ante la misma obra en momentos distintos o en lugares distintos. El hombre es influenciado por las circunstancias que le rodean, luego, dos versiones representativas, bien por distintos artistas, bien por el mismo artista, serán, en mayor o menor porcentaje, siempre diferentes unas de otras.

A partir de estas premisas se puede construir un pensamiento que estudie, analice y valore la representación del accidente en el Arte desde varias líneas de investigación.

Una vez terminada la redacción de la investigación se sacarán las conclusiones pertinentes sobre la misma y se aportarán las bibliografías (físicas y de Internet) y los índices de las ilustraciones que aparezcan en el trabajo.

2.- El accidente de coche considerado como tema en el arte

2.- El accidente de coche como tema en el Arte

Cuenta la leyenda que Dédalo¹, desterrado de su patria por un tirano, decidió fugarse de la tierra en que le retenían, llevándose consigo a su hijo, Ícaro. Como el mar le impedía huir se las ingenió para idear un plan que le alejara de aquel lugar por aire, ya que el cielo no estaba bajo el poder de su enemigo. De este modo, determinó construir unas alas para cada uno, semejantes a las de los pájaros, tan reales como ningún mortal antes hubiera osado imaginar. Reunió una serie de plumas y, pegándolas con cera de forma meticulosa, consiguió dar forma a su idea. Ícaro iba ayudándole a reunir plumas y reblandecía la cera para que el proceso fuese más rápido, sin caer en la cuenta de estar acelerando su propia muerte.

Tras el pertinente ensayo, Dédalo mostró a su hijo la forma en que debía volar y los cuidados que debía tener por mantenerse siempre a una altura media constante. Esta medida de seguridad impedía reblandecer sus plumas por la humedad, si bajaba a nivel del mar, o bien derretir la cera, si ascendía a nivel del Sol. Le aconsejó guiarse siempre por su padre, para no llegar a rebasar nunca los límites justos de la seguridad. Una vez explicado esto, ató las alas a Ícaro e inició Dédalo el vuelo, tomando el papel de guía y maestro ante su hijo, que le seguía a poca distancia con suma atención.

Tanto sorprendía ver esta escena a los pastores y labradores que allí estaban, que creyeron estar viendo dioses. Pero pronto Ícaro empezó a sentirse como tal y emprendió el camino alejado de su padre con el fin de continuar el recorrido desde más altura. Tal y como Dédalo había advertido, la cera de sus alas comenzó a derretirse, soltando las plumas y precipitando al chico al mar. Al ver

¹ Ovidio. "Las Metamorfosis". Libro Octavo II. Editorial Espasa Calpe. Madrid, 1972. p.138-235. El libro cuenta la leyenda completa, lo que aquí se ha hecho es resumirlo a grandes rasgos.

Dédalo a su hijo ahogado en el agua detestó haber diseñado un instrumento más allá de la lógica humana².

Este corto relato clásico sirve de origen y metáfora de todo accidente moderno. La prudencia y el sosiego que representa la figura de Dédalo contrastan ampliamente con el ímpetu y la velocidad que priman en la personalidad de Ícaro. El joven alado es el símbolo de la juventud (al menos de la apología de la juventud), entusiasta e inexperta, pero también de la aventura, del desafío, de las ansias de llegar, saber, buscar,... (aunque el que realmente busca y encuentra es Dédalo, pero desde la cordura) pese a la siempre presente posibilidad del más absoluto de los fracasos.

Esta hazaña arriesgada y pionera nos sirve para comprender hoy el espíritu aventurero de la cultura americana. También fundada en la velocidad, en la vía de escape de tanta gente que huyó de la tiranía en Europa³, esta comunidad dejó atrás el antiguo régimen para no volver nunca. Es la *modernísima* idea de coger el coche y huir que representa el liberalismo americano; una huída psíquica de la autoridad paterna (nunca satisfecha en el viaje) y una fuga de sí mismos, a diferencia del viaje europeo, que se involucra en el retorno a ese padre perdido⁴. Las alas que construye Dédalo tienen la estructura del viaje clásico, están bien forjadas y tienen normas de uso, el manual de instrucciones o las normas de tráfico de la ley paterna.

Pero las alas de Dédalo son ya modernas. El hecho de que Dédalo no pinte un pájaro, no haga un símbolo de la capacidad de los dioses para volar, sino que convierta la idea del pájaro en un

² El vuelo temerario de ICARO en contra de las directrices de su padre es el viaje opuesto al de Telémaco respecto de Odiseo, al que busca tras perderse de regreso a Itaca.

³ En general nos referimos a los fascismos y las monarquías que reinaron en la Europa de la primera mitad del siglo XX, época en la que América comienza a constituirse como una patria de emigrantes y de esperanza de vida nueva.

⁴ El *fast food* también representa esta cultura joven y dinámica que nos muestra a la velocidad como diosa verdadera de la vida moderna.

instrumento para volar, es la verdadera esencia del proceso plástico en la modernidad. Dédalo se adelanta al cachivache moderno e integra el arte en la industria. Con el manejo de la materia prima, el aire, el fuego y el viento, las energías de su artefacto de huída, desafía a la propia lógica de la naturaleza. Sólo cuando ve a su hijo caer toma conciencia del riesgo que supone crear vida artificial: transformar la energía. La modernidad, desde su concepción fáustica se basa en proyectos que están más allá del orden natural. La creación de nuevas realidades, aunque se arriesgue la propia realidad en esa investigación, equipara a Dédalo con el Fausto ingeniero, quien rompe barreras consciente de que ningún ser humano había sido antes capaz de hacer algo así. Un ejemplo más cercano de esto es la construcción del túnel del Canal de la Mancha, que se escapa por completo al entendimiento de los mortales y, sin embargo, *retamos a los dioses* con el fin de asumir el libre destino de la modernidad. El reto del progreso, la carrera hacia lo desconocido reside en la satisfacción del logro; sin que ello quiera decir que sea necesariamente malo, tan sólo conlleva un riesgo.

Ese riesgo, en concreto, es el que corre todo conductor de automóvil, tantas veces representado en el Arte. Desde el invento del turismo se acentúa el riesgo personal frente a la catástrofe colectiva de las guerras. El coche simboliza el progreso y el mal uso que el conductor pueda hacer del vehículo en marcha. En muchas ocasiones, la competitividad y el deseo de triunfo personal son las causas morales del accidente. Otros síntomas serían la agresividad y el desquiciamiento, causas morales de una colisión. El accidente de tráfico es el desenlace fatal de un viaje de perdición; una búsqueda ansiosa que se nutre de la velocidad como una droga. Pero también el accidente como desastre, como símbolo de lo inesperado, lo contingente y, en definitiva, como motor principal del arte, esencialmente en la Modernidad.

Por ello, y desde este punto de vista, si hay algún *padre del accidente*, en la antigüedad es Ícaro. Por el ímpetu de aventurarse hacia lo desconocido, tan positivo para el progreso industrial, pero a veces frustrado por la inmadurez psicológica del que lo comete; la pérdida transitoria de la razón, la rebeldía desmedida y nunca controlada, el dejarse llevar por el destino, en definitiva, el más puro riesgo que tanto explotarán los argumentos del cine de Hollywood.



Fig. 1 "Paisaje con la caída de Ícaro"⁵
Pieter Bruegel, 1558

⁵ <http://www.cienciateca.com/icarbrue.jpg>

Desde que en la segunda mitad del siglo XVIII se iniciara en Gran Bretaña el fenómeno de la Industrialización, vienen sucediendo una serie de progresos técnicos que han cambiado radicalmente al mundo, en lo que al desarrollo industrial se refiere; el criterio consistía en aplicar la fuerza mecánica a la producción, en un principio y, más adelante al transporte. En las fábricas se utilizaba energía producida por el agua. Sin embargo, hasta la utilización del vapor, no se dio a la industria una nueva dimensión, la velocidad. Fue el británico James Watt quien, a finales del siglo XVIII dio forma a la esperada máquina de vapor. Ésta no sólo transformó la industria minera y metalúrgica, la industria textil (el sector más favorecido), sino que dio un giro radical a la concepción que hasta el momento se tenía del transporte⁶.

Así pues, se sabe que, "Los dos principios mecánicos, guiado de ruedas y uso de fuerza motriz, fueron combinados por primera vez por el ingeniero de minas inglés Richard Trevithick, quien el 24 de febrero de 1804 logró adaptar la máquina de vapor, que se utilizaba desde principios del siglo XVIII para bombear agua, para que tirara de una locomotora que hizo circular a una velocidad de 8 Km. por hora arrastrando cinco vagones, cargados con 10 t de acero y 70 hombres sobre una vía de 15 Km. de longitud de la fundición de Pen-y-Darren, en el sur de Gales"⁷

En 1825, George Stephenson (Fig.2) construía la primera vía férrea pública del mundo (cinco años después se empezaba a utilizar el ferrocarril para el transporte de pasajeros, no sólo de carga). Gracias al éxito comercial, técnico y económico de ésta línea (Liverpool- Manchester), pronto empezaron a proliferar locomotoras

⁶ <http://www.todotrenes.com/Historia/Historia.asp?Indice=1>. En esta página se puede encontrar la historia del ferrocarril detallada e ir a enlaces que amplían la información en relación con el tema.

⁷ <http://www.todotrenes.com/Historia/Historia.asp?Indice=1>.

<http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/contextos/2050.htm>

por toda Europa hasta el punto de llegar a considerarse en muchas zonas como empresa pública (con participación privada en la mayoría de los casos).

También Estados Unidos se había sumado al fructífero negocio del ferrocarril desde 1830, en Charleston (Carolina del Sur), sin embargo hubo una verdadera "carrera por conseguir el mayor número de kilómetros hasta el punto de encuentro, lo que convirtió la construcción del ferrocarril en una gesta más que en una obra de ingeniería. Diez mil obreros de la Union Pacific salen en diciembre de 1865 de Omaha al encuentro de los doce mil de la Central Pacific que partieron en enero de 1863 de Sacramento. El encuentro tuvo lugar el 10 de mayo de 1869 en Promontory Point con el último remache de oro que el presidente Grant clava con esta oración: "Ojalá siga Dios manteniendo unido a nuestro país como este ferrocarril une los dos grandes océanos del globo"⁸.

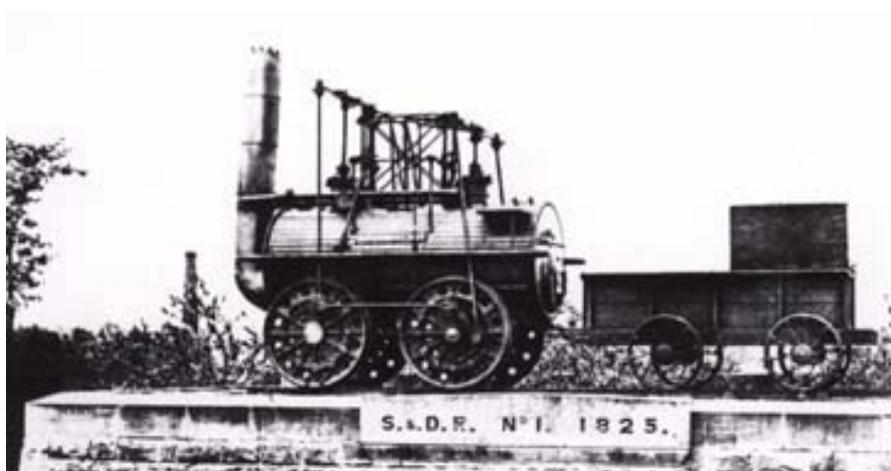


Fig. 2 Locomotora construida por George Stephenson en 1825⁹

⁸ <http://www.todotrenes.com/Historia/Historia.asp?Indice=1>. Ulises S. Grant fue el décimo octavo presidente de los Estados Unidos (de 1869 a 1877) proveniente del mundo del ejército, donde Lincoln le había proclamado General en jefe en 1864. Su relación con la especulación le llevó a la ruina, terminando sus días escribiendo sus memorias para mantener a su familia.

http://www.proyectosalohogar.com/us_presidentes/ulysses.html

⁹ <http://www.todotrenes.com/Historia/Historia.asp?Indice=1>

Ésta última frase resume perfectamente el miedo que Grant pudo sentir hacia el ansia de poder que tanto ha demostrado el pueblo norteamericano: en aquel momento, se veían terriblemente dañados por la reciente Guerra de Secesión, en la que él mismo había sido General. Desde su fundación hasta nuestros días el patriotismo y la fe religiosa tan característica del pueblo americano, han servido de cortafuegos a sus ansias de expansión y emancipación.

También los transportes marítimos se vieron altamente beneficiados por el empuje industrial que supuso la máquina de vapor, puesto que aceleraban sus desplazamientos en una proporción que años atrás resultaba insospechada.

En 1807, y tras varios intentos fracasados (anteriores incluso al invento de Watt), el ingeniero norteamericano de origen irlandés, Robert Fulton, lograba que, por primera vez en la historia, un barco pudiera realizar un recorrido (por el río Hudson) movido por la fuerza del vapor. Este hallazgo resultó ser una fabulosa inversión que pasaría también a Europa¹⁰.

El desarrollo de la industria y de los transportes desembocó en un favorable cambio del sistema financiero que, unido al crecimiento tecnológico, ha hecho de la civilización occidental una potencia económica crecida de manera progresiva hasta nuestros días. Pero todo esto no son más que los preliminares del verdadero desarrollo del transporte; el transporte a nivel individual, el nacimiento del automóvil, que es lo que a nosotros nos atañe.

La mayoría de las fuentes consultadas (consultar bibliografía) acerca de la historia del automóvil, coinciden en señalar a Nicolas Joseph Cugnot, como el constructor del primer prototipo a tamaño real con autonomía propia, en 1771 (Fig.3). Dicho ingeniero francés, ideó su prototipo con el fin de prescindir de la fuerza animal en el

¹⁰ <http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/contextos/2050.htm>

transporte, así como de los cañones y ganando más tiempo al enemigo en época de guerra. Una vez más las líneas de la violencia y de la velocidad se juntan en el horizonte del progreso. Este vehículo de tres ruedas se movía gracias a una caldera de vapor situada en la parte delantera del mismo¹¹. Sistema que quedaría desplazado muchos años más tarde, por los motores a explosión que propondría Gottlieb Daimler (1866) y a raíz de estos, por los motores de combustión interna que ideara el ingeniero mecánico Karl Benz hacia 1885.

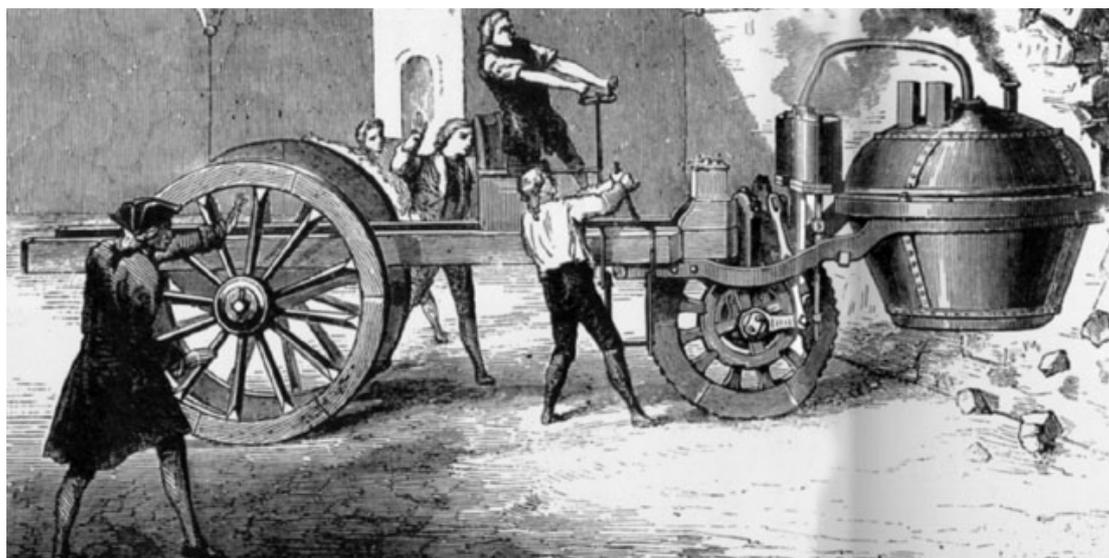


Fig. 3 El prototipo de Cugnot, 1771¹²
MPT © Derechos Reservados

¹¹ <http://www.terra.com.mx/Automovil/articulo/070962/>. El vehículo de Cugnot no llegó a ser nunca más que un prototipo.

¹² <http://www.terra.com.mx/Automovil/articulo/070962/>

Pero no sería justo tratar el nacimiento del automóvil desde Cugnot, sin hacer una mención a los intentos iniciales que, parece que ya en China, se hicieron a finales del siglo XVII. O a la maqueta del vehículo de vapor que había ideado el jesuita flamenco Ferdinand Verbiest quien, precisamente, había trabajado en la corte china en esa época o, a tantos otros que contribuyeron, en mayor o menor medida, al gran invento del automóvil.

Tampoco se podría olvidar, aunque de forma mucho más artística que técnica, al "pintor, escultor, ingeniero, arquitecto, físico, biólogo, filósofo, geómetra, botánico, modisto, inventor de juegos de salón y de utensilios de cocina, cartógrafo, autor de tratados de óptica, diseñador de jardines, decorador de interiores, urbanista, fundidor,..."¹³, Leonardo da Vinci. Inventos de todo tipo, como el diseño para la fabricación de un helicóptero, embarcaciones sumergibles y un larguísimo etcétera de objetos y máquinas que sirvieron de ayuda a grandes inventores posteriores. Sin embargo, ninguno de estos desarrollos pasó del estadio del diseño, ni fue utilizado, a pesar de que Leonardo no sólo diseñaba extraordinarias máquinas, sino que también se ocupaba de resolver todos y cada uno de los problemas relacionados con la construcción de las mismas"¹⁴.

Tras el auge de la Industrialización se vieron beneficiados económicamente muchos grupos sociales que comenzaron a tener un cierto nivel adquisitivo, anteriormente sólo reservado a un sector muy limitado de la población. Pero no es hasta principios del siglo XX cuando empieza a fomentarse el coleccionismo de obras de arte como

¹³ <http://centros5.pntic.mec.es/ies.victoria.kent/Rincon-C/CieHist/Leonardo/ciencia.htm>. Esta página hace un resumen de los inventos que Da Vinci ideó. También puede consultarse el catálogo (en formato papel y CD) de la exposición itinerante "Leonardo Da Vinci y la música", que estuvo en la Biblioteca Nacional de Madrid desde el de Marzo hasta el 17 de Abril de 2003, "Leonardo da Vinci y la música" y que ha visitado otras ciudades de España, así como el de "El Automóvil de Leonardo", en el Palacio Castellani (Florencia), que duró del 24 de Abril al 5 de Junio de 2004.

¹⁴ <http://centros5.pntic.mec.es/ies.victoria.kent/Rincon-C/CieHist/Leonardo/ciencia.htm>.

requisito social para la burguesía naciente. Unido lo anterior a la fascinación por las máquinas, apreciada ya en todos los rincones de occidente, el fetichismo maquinista llega a su máxima expresión con el Futurismo¹⁵, cuyo trato de culto a los objetos industriales, especialmente los automóviles, nacía de la idea de que las máquinas pudieran entrar a formar parte de las colecciones de los museos.

Muchas fueron las corrientes artísticas que, en uno u otro momento, trataron el tema de las máquinas en sus obras. Las estaciones de ferrocarril impresionistas, los astilleros fauvistas y los engranajes cubistas se unían a esta moda que crecía irremediabilmente y que, aún hoy, sigue generando iconografía.

Esta admiración hacia el automóvil no sólo se traducía en las pinturas de los artistas de vanguardia, autores como Picasso o Braque seguían la moda automovilística de lujo en sus propios garajes. Años después, Le Corbusier, Breuer y Sonia Delanuy llegaron a diseñar coches para importantes firmas. Warhol (Fig. 4 y 5), Wesselmann, Hamilton y Rosenquist entre otros, hicieron del automóvil un objeto de culto.

Tras el mencionado periodo vanguardista de fervor mecánico hubo un estancamiento del tema que cayó casi en el olvido, salvo en la obra de Hooper, donde siguió apareciendo de forma melancólica, llegando incluso a dar un sentido *romántico* a la vida de la carretera encajando una gasolinera en un paisaje (Fig. 6). Esta lectura amable del símbolo de la industrialización dio pie a inspiraciones futuras de los artistas del Pop Art, que tanto partido sacaron al mundo del coche y, en concreto al del accidente, del que hablaremos más adelante.

¹⁵ F.T. Marinetti "Manifiesto futurista". Le Figaro. Publicado el 20 de Febrero de 1909. Apartado 4.
<http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd99/ed99-0055-01/manifutur1909.html>

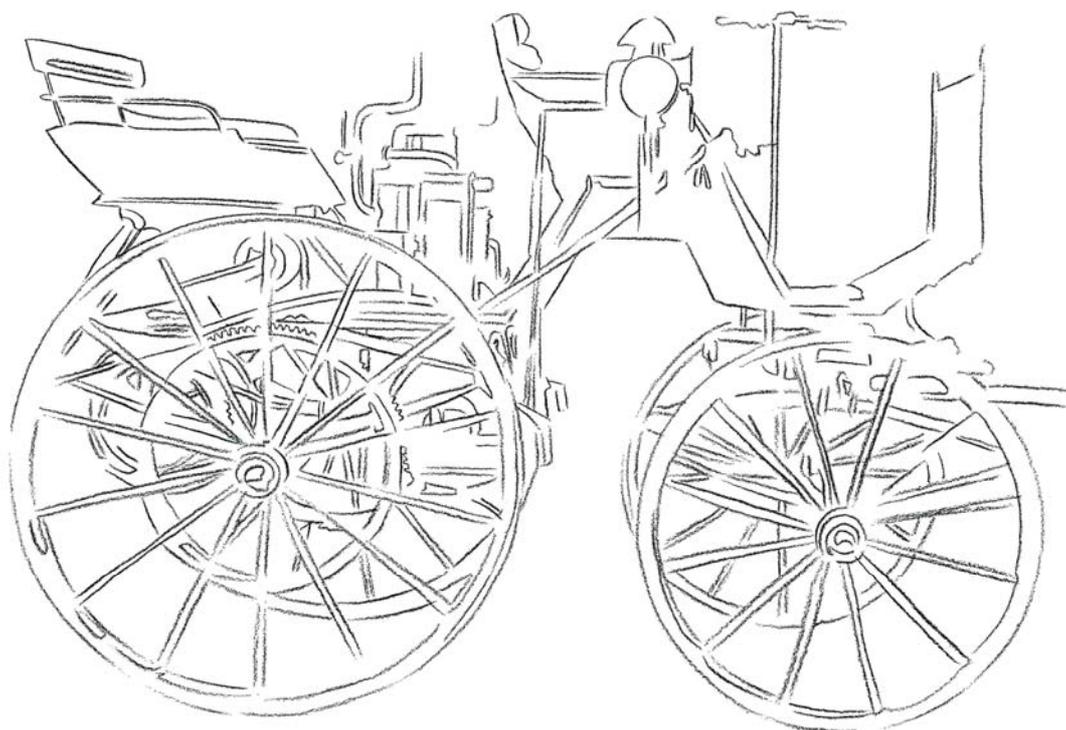


Fig. 4 "Automóvil patente Benz de 1886"¹⁶
Andy Warhol, 1986

¹⁶ Werner Spies. "Andy Warhol Coches". Fundación Juan March. Madrid, 1990. p.47.

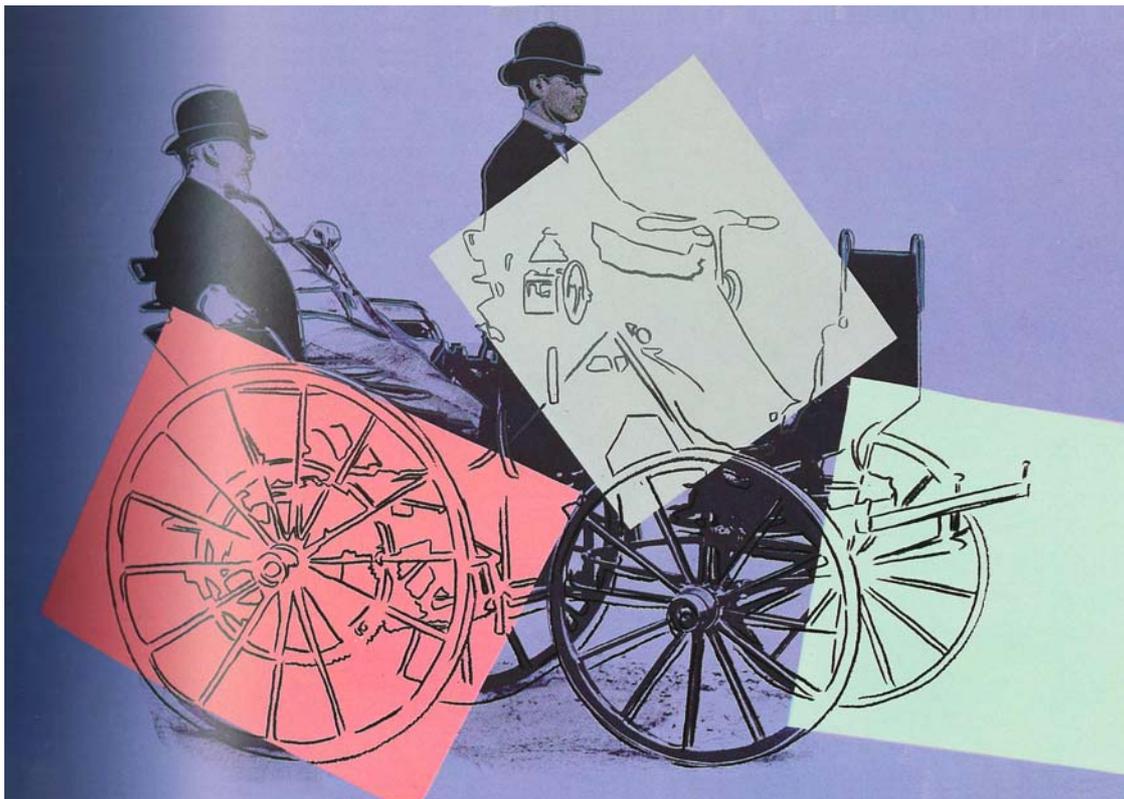


Fig. 5 "Gottlieb Daimler en la parte posterior
y su hijo Adolf al volante de un automóvil Daimler de 1886"¹⁷
Andy Warhol, 1986

¹⁷ Werner Spies. "Andy Warhol Coches". Fundación Juan March. Madrid, 1990. p.53.



Fig. 6 "Gas"¹⁸
Edward Hooper, 1940

¹⁸ http://www.biblonet.com/fev2003/fev_6.htm

Lo accidental en el arte ha sido de vital importancia para llegar a la comprensión de los nuevos procesos técnicos. Como decíamos anteriormente, el accidente es consecuencia directa de la técnica y es precisamente esto lo que permite avanzar hacia otras técnicas que solventen, o potencien, el accidente mismo. El artista que investiga sobre su obra sólo permite que el accidente le sorprenda. Controla hasta cierto punto el azar pero, a la vez, consigue efectos que no hubiera imaginado sin dejar que su obra se *accidentara*.

En otras muchas ocasiones el artista no busca el accidente y se lo encuentra fortuitamente. A menudo este hallazgo accidental le suele parecer muy positivo. La evolución de los procesos plásticos que incluyen el accidente en el Arte Moderno, como son los automatismos de los surrealistas (Fig. 7), de los que se deriva el *dripping* (*chorreo*) de Jackson Pollock (Fig. 8) y de los expresionistas abstractos americanos; el tachismo europeo de los años sesenta (Fig. 9), así como todo el accionismo y la performance, han basado su técnica en el factor sorpresa, convirtiendo la aplicación de la pintura en un proceso continuo de trasgresión. La espectacularidad forzosa que generan estas técnicas implica siempre una crisis del sentido mismo del oficio. Las propias técnicas revolucionarias del collage, el frottage o la decalcomanía pasan pronto de moda con la misma velocidad de invención.

La proliferación masiva de automóviles cambiaría realmente la concepción del transporte personal, haciéndolo deseable a los ojos de todo el mundo y siendo, aún hoy, objeto de culto y veneración. Sin embargo, el desarrollo de la industria del automóvil, como el de la industria en general, trajo consigo un precio muy alto que había de pasar factura y no es otro que su destino catastrófico.



Fig. 7 "Sin título"¹⁹
Arshile Gorky, 1944

¹⁹ http://www.guggenheimcollection.org/site/artist_work_md_57_1.html



Fig. 8 Jackson Pollock pintando en su estudio ("Acción de pintar"), 1950²⁰

²⁰ <http://www.npg.si.edu/exh/namuth/pol4nam.htm>



Fig. 9 "Passage"²¹
Jasper Johns, 1962

²¹ <http://www.nalagallery.com/art-prints/MER-1382>

El accidente es la fatalidad en sí porque tiene la habilidad de ocurrir contra toda previsión. Creemos poder llegar a controlar todo hasta que el caos se presenta desmontando *nuestro orden*. Lo accidental es algo que convive con nosotros de manera clandestina y que aparece colándose entre las rendijas de la razón, sin que se haya podido evitar porque no se *le ha visto llegar*. Esto no quiere decir que sea imposible evitar un accidente, significa que no es posible evitar lo accidental; aunque siempre sea posible poner los medios para amortiguarlo o, incluso, hacer que – en lo que respecta a la responsabilidad del hombre- se puedan soslayar.

El “filósofo de la velocidad”, como es conocido Paul Virilio, afirma que el accidente (el de tráfico, porque accidentes de las culturas pre-tecnológicas, como puede ser caerse de un árbol, han ocurrido siempre), va irremediamente unido a la técnica y nunca habría accidentes de coche o avión si no se hubiesen inventado estas máquinas, como tampoco tendríamos naufragios sin barcos o descarrilamientos sin trenes. Por ello deduce que la técnica es el accidente en sí y la técnica se puede civilizar porque el accidente en cualquier tecnología permite el desarrollo de la misma²².

La capacidad de control es un mito moderno en el que se señala que con la razón se instrumentaliza el mundo. Es una *fascinación* basada en la ilusión por controlar una situación irreflexiva. El coche es el medio con el que se mueve una gran parte de la sociedad para acudir a sus puestos de trabajo y ocio. Cada individuo del primer mundo tiene posibilidades muy altas de sufrir un accidente automovilístico a lo largo de su vida, de mayor o menor gravedad. El progreso aumenta el número de conductores y el número de coches, lo que incrementa notoriamente la posibilidad del accidente; es la otra cara de la moneda del desarrollo.

²² Paul Virilio. “The Accident of Art”. MIT Press. Cambridge, Massachusetts, 2004. p.72.

Desde aquel 17 de Agosto de 1896, en el que la inglesa de 44 años, Brigedt Driscoll, se convertía en la primera víctima mortal de un accidente de tráfico al ser arrollada por un coche, las cifras no han dejado de crecer. Datos de la Dirección General de Tráfico, revelan que en el año 2003 fallecieron en España 4.032 personas sólo en carretera, sin contar con los muertos en accidentes urbanos²³.

Según un reciente estudio de la Organización Mundial de la Salud, mueren más de un millón doscientas mil personas anualmente en el mundo a causa de los accidentes de tráfico. Basándonos en fuentes del mismo estudio, de seguir con el crecimiento actual, estas alarmantes cifras pueden aumentar, con respecto a los fallecidos por accidente actualmente, hasta en un 60% en el año 2020, llegando a convertirse en la tercera causa de muerte en el mundo, tras las enfermedades de corazón y las mentales. Por su parte, Cruz Roja Española, facilita que los accidentes no laborales ya constituyen la cuarta causa de muerte en la Unión Europea²⁴.

Sin embargo, otras fuentes²⁵ son más optimistas y apuntan a un descenso progresivo de los accidentes mortales en los próximos años, debido, entre otros factores, a una mejora de las infraestructuras y a los planes especiales para la reducción de accidentes que la mayoría de los países están llevando ya a cabo. Se

²³ http://elmundosalud.elmundo.es/elmundosalud/2004/04/06/salud_personal/1081268245.html. Basado en el artículo "Marchas peatonales, conferencias y sellos conmemorativos", de María Valerio.

²⁴ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/science/newsid_3022000/3022577.stm Basado en el artículo publicado el 13 de Mayo de 2003 "OMS: 5 millones de muertes evitables" y http://elmundosalud.elmundo.es/elmundosalud/2004/04/06/salud_personal/1081268245.html Basado en "Los accidentes de tráfico serán en el año 2020 la tercera causa de muerte", de María Valerio.

²⁵ Informe Race para la seguridad del transporte en España. 11 de Junio de 2003. Elaborado a partir del estudio "El sector del transporte en España y su evolución: horizonte 2010", realizado por la Universidad Politécnica de Madrid. Coordinado por el Real Automóvil Club de España, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos y la Asociación Española de la Carretera. Y cofinanciado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

basan también en la experiencia de la última década, que muestra cómo han disminuido las muertes de manera paulatina.

La Organización Mundial de la Salud indica que 5 millones de muertes anuales se pueden evitar. De ellas, un millón y medio son causadas por accidentes de tráfico, ochocientas quince mil por suicidios y quinientas veinte mil son el resultado de los asesinatos que se cometen²⁶.



Fig. 10 Imagen de un accidente de Semana Santa de 2004 en España²⁷

²⁶ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/science/newsid_3022000/3022577.stm
Basado en el artículo "OMS: 5 millones de muertes evitables". 13 de Mayo de 2003.
En el Anexo 1 (Apartado 6 de esta Tesis) se pueden ver algunos gráficos significativos de las estadísticas comentadas.

²⁷ http://elmundosalud.elmundo.es/elmundosalud/2004/04/06/salud_personal/1081268245.html

En la mayoría de los casos, la velocidad es la que marca el carácter del accidente, la que suele determinar la gravedad del mismo, la que tiene el poder sobre la técnica. No es lo mismo un accidente de coche que uno de avión, qué decir de uno de bicicleta, puesto que la velocidad de unos y otros medios es distinta y actúa de manera diferente sobre cada aparato. La velocidad es la causante del 50% de los muertos anuales por carretera. En más de uno, de cada tres de los accidentes que ocurren en carretera, la velocidad era mayor a la permitida en cada caso.

Los jóvenes juegan un papel importante en los casos en los que el acelerador se presionó más de lo debido, porque suelen ser los que más corren, especialmente si van solos²⁸. Es esa *ilusión de dominio* que tiene la inexperta, pero impulsiva, juventud: el signo de Ícaro.

Coches veloces con diseños aerodinámicos, seguridad temeraria en uno mismo y escrita en el rostro del conductor, heroicidad en los riesgos afrontados al volante: La sociedad norteamericana es una sociedad creada a partir de la velocidad. Su apabullante crecimiento se debió principalmente al potencial de riqueza que el continente americano presentaba tras el Descubrimiento. La población de colonos se aventuró a probar fortuna en una tierra nueva tan llena de posibilidades como de peligros. Mientras Europa seguía su lenta evolución, al otro lado del Atlántico bullían las ideas frescas y el deseo de una prosperidad inmediata.

Un país constituido por la idea de que cada minuto perdido repercute en el auge económico y social, hace que el ritmo acelerado de sus habitantes genere más riqueza y vicie el tortuoso círculo de la *carrera de vivir*.

Como se ha comentado anteriormente, con la aparición del automóvil, el control de la velocidad se individualiza, siendo objeto de

²⁸ <http://www.seguridad-vial.net/velocidad.html>

deseo de la mayoría y haciéndose factible *a todos los bolsillos* con el bienestar americano de los años cincuenta. Nacía así una nueva forma de excitante riesgo para una sociedad sedienta de destacar a cualquier precio. De este modo se crea una competitividad total y absoluta en torno al automóvil que, aún hoy, permanece viva entre los jóvenes. Por ello, lo seguro que sea un coche, el diseño que tenga o el combustible que consuma, son valores secundarios a la hora de comprar un vehículo. Prima ante todo la velocidad de aceleración y los caballos de potencia, por poco que esté permitido por la ley. Es más, en este punto cabría resaltar el caso de países como España, en los que no sólo está aceptado por la sociedad el hecho de que se corra más de las máximas permitidas por carretera, sino que, además, está incluso sobreestimado.

Pongamos por ejemplo el caso común del que dice orgulloso frases del tipo: "Con mi nuevo A4 me *planté* en la playa (desde una distancia de 400 Km.) en dos horas y media". Se alardea de estar infringiendo las normas, de poner en peligro la vida propia, así como la de las personas que van en el mismo vehículo y las de multitud de ocupantes de otros coches, ajenos totalmente a la inconsciencia de este individuo. La adrenalina de dicho conductor va subiendo mientras cuenta su relato y, lo lamentable del asunto, es que la persona que escucha estas afirmaciones, no es capaz de condenarlas, sino que se resigna a atender a la narración como mero espectador de una película o, incluso, a elogiarlo. Es un gusto tan intenso por la velocidad que permite a la sociedad aceptar los riesgos que ello implica, aunque cualquiera pueda salir perjudicado. Es la aventura que se corre día a día en las calles y carreteras de todo el mundo *civilizado*.

Las carreras de Formula 1, o de coches, en general, son claros representantes de esa expulsión de adrenalina, no sólo para el piloto, sino también para todos los espectadores del evento, igual que el

fútbol, o que una corrida de toros, en la que el principal atractivo es la posibilidad de que el toro *coja* al torero. Los accidentes de las carreras son accidentes consentidos y los seguidores de las mismas esperan que su favorito llegue el primero, pero también sienten un extraño morbo por poder ver un accidente en directo. El pintor francés Jacques Monory muestra un agresivo accidente de coches de carreras (Fig. 11), captado en el momento de producirse, que da fe de la euforia que se crea a partir de la velocidad al volante (en la figura de las personas de la izquierda del cuadro). El propio artista se identifica con ello, firmando la obra en una de las vallas, como si de una marca publicitaria más se tratase.

La publicidad estadounidense de los años sesenta ya potenciaba a menudo esa relación de fuerza, violencia, velocidad y coche, como en un anuncio de Mustang (Fig.12), en el que aparecía un enorme guante de boxeo (violencia) tras el caballo corriendo del logotipo de la marca (fuerza y velocidad) y el coche anunciado en cuestión. El propio slogan invitaba a golpear con la frase "Impacta (o golpea) con originalidad" ("Strike a blow for originality!").

El anuncio de bujías AC (Fig.13) comparaba una bujía de bajo consumo con un cohete rápido y ligero, relacionándolo con un Corvette Shark que, gracias a dichas bujías, corría a la misma velocidad. La fragilidad de los ocupantes del vehículo, que aparecen sin cinturón de seguridad, llama hoy nuestra atención, pero no lo hacía en la época en la que está hecho el cartel.

La obra de Isaac Montoya (Fig. 14 y 15) trata el tema de la velocidad y la violencia adaptada a los nuevos tiempos. Utiliza recursos de ordenador que crean efectos tridimensionales y formas picudas que salen agresivamente del cuadro para abalanzarse contra el espectador. La violencia y la velocidad están representadas en esta obra de forma abstracta y parsimoniosa.



Fig. 11 "Tóxico N° 30"²⁹
Jacques Monory, 1983

²⁹ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.143.

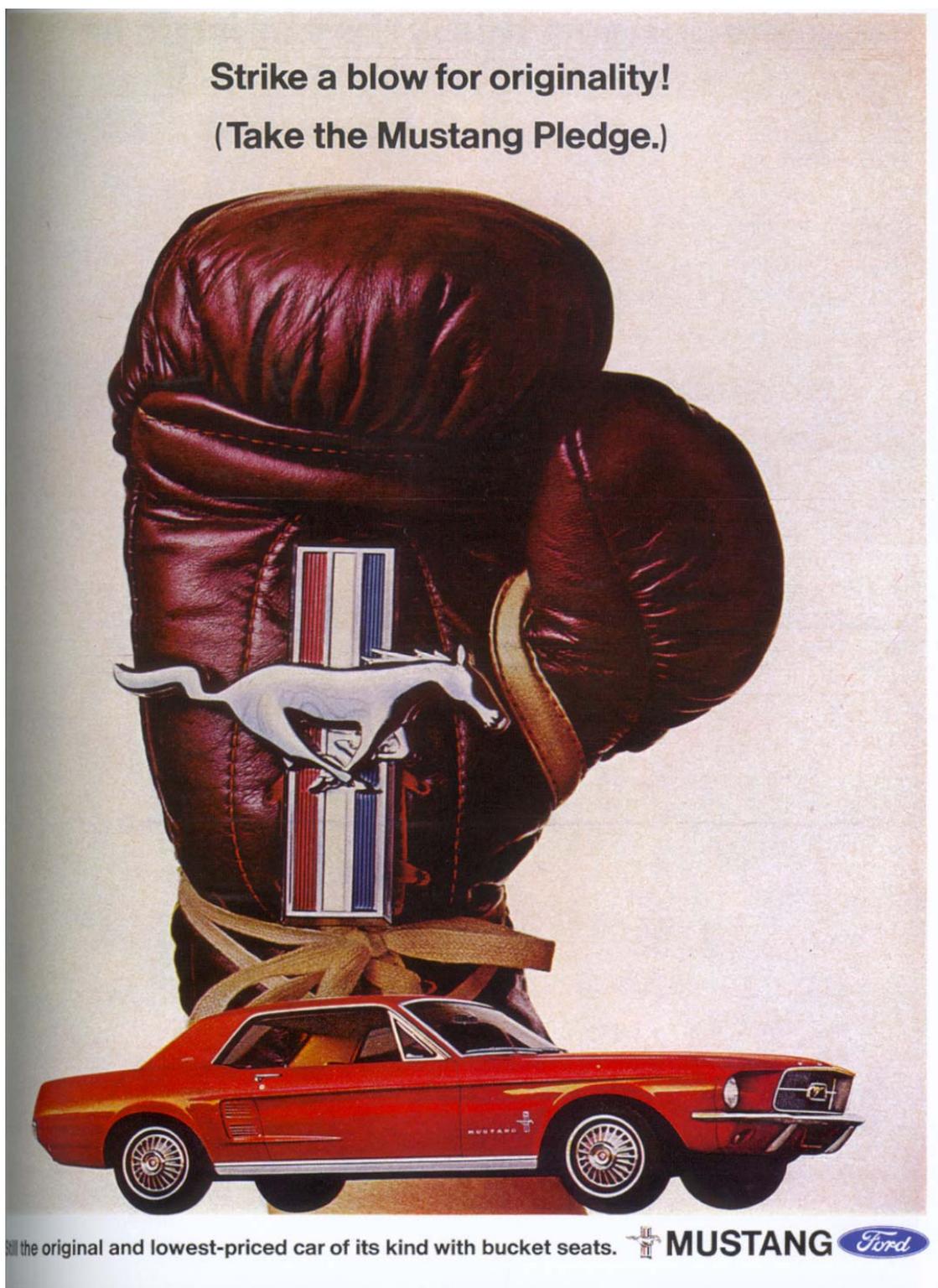


Fig. 12 Anuncio de Mustang³⁰
Años 60

³⁰ Jim Heimann. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001. p.259.



*The XP-755 Chevrolet Corvette Shark: 102.1" wheelbase, 192.2" overall, 327-cubic-inch displacement, V-8 engine featuring Roots-type supercharger, 4 side-draft carburetors developing over 400 horsepower.

Shark by Chevrolet—ACTION sparked by AC

The same AC Spark Plugs that add power to this car of tomorrow are available for your car today! Engineers specify ACs for experimental cars like the Corvette Shark because of AC's self-cleaning Hot Tip. It heats faster to burn away fouling carbon deposits — delivers longer peak power — greater economy for every car! Don't experiment with your spark plugs, ask for ACTION . . . ask for AC.

AC SPARK PLUG THE ELECTRONICS DIVISION OF GENERAL MOTORS



Fig. 13 Anuncio de Bujías AC³¹
Años 60

³¹ Jim Heimann. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001. p.165.



Fig. 14 "Violencia sin mensaje"³²
Vista de la exposición. ARCO 2002
Isaac Montoya, 2000-2002

³² Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2002. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.370.

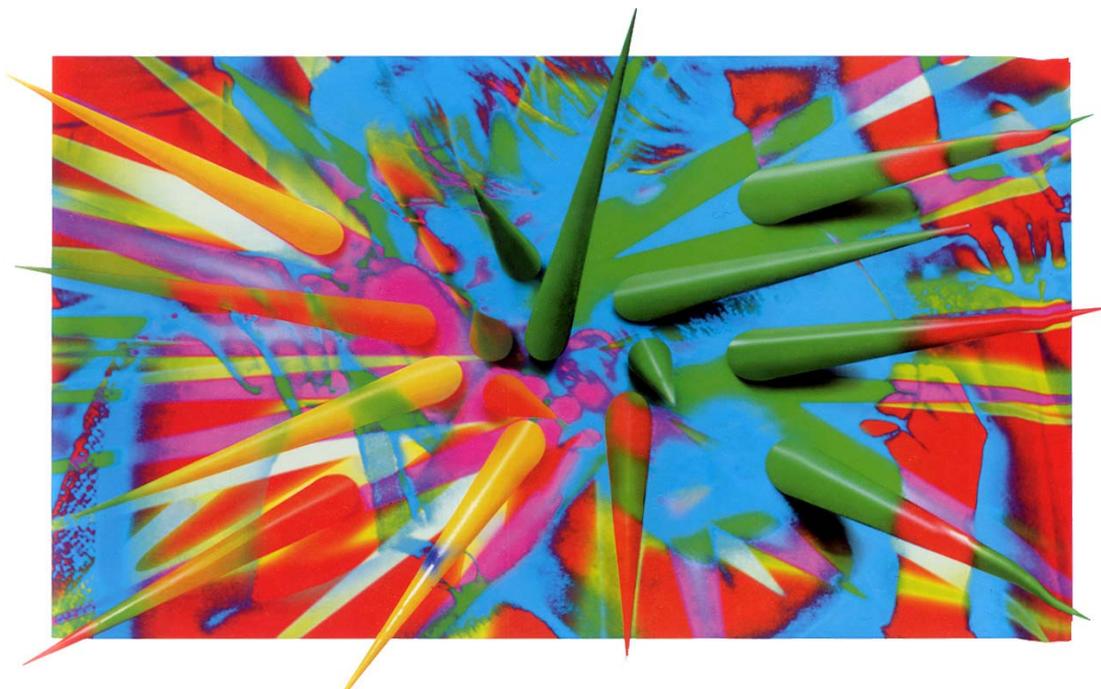


Fig. 15 "Violencia sin mensaje"³³
Isaac Montoya, 2000-2002

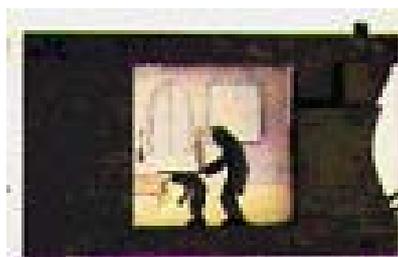
³³ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2002. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.371.

Tal gusto por la velocidad no se refleja únicamente en los automóviles, los *fast food* proliferan también a la vertiginosa velocidad de producción americana.

Lo importante es aprovechar el tiempo al máximo para ganar el mayor dinero posible, tener la casa más grande y el coche más veloz. Es la vida deseada por la mayor parte de la *Sociedad del Bienestar*. Esta visión del tiempo como rey absoluto fue captada por el cine, desde el género negro hasta la *road movie*, que veía en la velocidad su máxima inspiración. La idea del héroe joven y aventurero que arriesga su vida al máximo para hacerse un hueco en una sociedad despiadada con los *perdedores* fue llevada a la gran pantalla en varias ocasiones. Pero hay una parte ácida en esas películas y es la autocrítica del cine negro hacia su modo de vida.

Hay una rebeldía por parte de la juventud contra todos los valores creados, atormentada de alguna manera por la inseguridad que le crea no poder seguir el ritmo que marca la industria y desconocer el por qué de ese ritmo impuesto. Todas esas películas se proyectaban en Europa con cierto retardo, dejando asombradas a las generaciones de posguerra, que veían con una sensación de fascinación y miedo la excitante travesía de las megalópolis americanas. Lo mismo sigue ocurriendo hoy, en cierta medida, con los países en vías de desarrollo, que crean expectativas ilusorias en el imaginario del emigrante.

El cine, que había nacido también a partir de la industrialización y los pioneros de la tecnología, abrió un amplísimo campo de difusión de la imagen. La necesidad de captar el movimiento ya se aprecia en las proyecciones de sombras (Fig. 16) o la cámara oscura, utilizada desde el siglo XVI y que "permitía la proyección de imágenes externas dentro de una cámara oscura. La precursora de la fotografía.

Fig. 16 Proyección de sombras³⁴

De la misma manera que, un siglo después, la linterna mágica sería la precursora de las sesiones de cine, impresionando imágenes sobre una superficie plana. Con el fin de hacerlas llegar a todos los lugares, los feriantes viajaban con sus linternas dejando boquiabiertos a los espectadores. Sobre todo cuando hacían servir ingeniosos dispositivos mecánicos destinados a manipular o hacer girar cristales circulares, que hacían mover las imágenes”³⁵.

En el siglo XIX aparece la fotografía. A partir de entonces se podían plasmar imágenes fijas de todo lo que hasta entonces sólo los pintores podía captar. Pero fotógrafos como Muybridge o Marey³⁶ no se conformaron con las imágenes estáticas e investigaron el campo del movimiento. Durante todo el siglo se inventan diversos aparatos para captar el movimiento, como el Taumatropo, el Fenaquistoscopio, el Zootropo y el Praxinoscopio, en el que Emile Reynaud se basaría para fabricar su Teatro Óptico, primera aproximación a lo que hoy llamamos cine. Aún así, hasta el 28 de Diciembre de 1895, día en que se proyectó públicamente “La llegada de un tren a la estación de Ciotat” de los hermanos Lumière, no se consideró que el cine había nacido oficialmente. Este aparato era el cinematógrafo pero, pese a la gran aceptación que tuvo en el comienzo, hubiera caído en el olvido si no hubiese sido por la iniciativa de Méliès (Fig. 17) de crear ficciones

³⁴ <http://www.xtec.es/~xripoll/ecine1.html> web muy completo sobre la historia del cine.

³⁵ <http://www.xtec.es/~xripoll/ecine1.html>

³⁶ Marey utilizó un fusil fotográfico que podía captar todas las fases de un movimiento.

para representarlas con dicho aparato y que el público encontrase un aliciente en el hecho de ver una proyección³⁷.

La Historia del Cine de Gerald Mast, traducida por Mario Ráez Luna, nos habla de que:

“El Cine se considera como la más joven de las formas artísticas y ha heredado mucho de las artes más antiguas y tradicionales. Como la novela, puede contar historias; como el drama, puede reflejar conflicto entre personajes vivos; como la pintura, compone el espacio con luz, color, sombra, forma y textura; como la música, se mueve en el tiempo de acuerdo a principios de ritmo y tono; como la danza, representa el movimiento de figuras en el espacio y es frecuentemente secundado por música; y como la fotografía, presenta una versión bidimensional de lo que parece ser una realidad tridimensional, usando la perspectiva, la profundidad y la sombra”³⁸.

El llamado Séptimo Arte, se extendió por todo el mundo gracias, una vez más, al potencial económico que tenía, convirtiéndose así, en una nueva industria de lo más fructífera. Los años cincuenta representan la época del bienestar para los americanos y hubo un cambio radical en su estilo de vida, en especial en lo que al ocio se refiere. Con la aparición de la televisión en las viviendas, el público del cine opta por dejar de asistir a las salas y quedarse en casa, lo que influye muy negativamente en los, hasta entonces, importantes beneficios de la industria del cine.

Para salir de esta crisis, el cine se adapta rápidamente a las necesidades del espectador, proporcionándole todo aquello que no podía ver en su televisor; Aparece la pantalla gigante y el color y el sonido evoluciona al estéreo. Pronto nacen las películas de gran espectacularidad -las superproducciones-, y las estrellas empiezan a proliferar por el panorama hollywoodiense.

³⁷ <http://www.xtec.es/~xripoll/ecine1.html> Breve resumen de la información que aporta este site.

³⁸ <http://elamante.com.ar/nota/1/1822.shtml>



Fig. 17 Imagen de "Deux cent mille lieues sous les mers"³⁹
Georges Méliès, 1906

³⁹ Jordi Pons i Busquet. "El Cine. Historia de una fascinación". Àmbit Serveis. Barcelona, 2002. p.168.

Marilyn Monroe, Marlon Brando o James Dean, por citar algunos, hacen soñar al americano más de lo que ninguna televisión podía conseguir. Este fenómeno vuelve a dar pie al abandono de los sofás y a que el público dedique mucho más tiempo al ocio, exponiéndose cada vez más a sufrir un accidente de tráfico desplazándose a las ciudades desde toda la comarca para ver una película. La presencia de las estrellas sobre los vehículos era la mejor forma de publicidad automovilística que hasta la fecha se había dado, naciendo así la Venus del automóvil⁴⁰.

El mundo del arte ya había investigado el terreno del movimiento en sendas ocasiones pero, es el cuadro de "Las Hilanderas" de Velázquez, en concreto en la rueca, donde se pinta el movimiento con mayor eficacia. Más allá de la pintura, "el cine es, - como decía Cocteau-, la muerte trabajando"⁴¹ porque mata todo lo que capta, lo congela fotograma a fotograma mientras da sensación de vida, de seguir en movimiento.

La percepción aprendida en el cine se tiene a diario, en la calle, donde la vista se hace proyección. Al ir en un coche en movimiento, por ejemplo, se obtiene el efecto cinético de la sucesión de fotogramas, puesto que la perspectiva que muestra la luna es semejante al marco de la cámara. Si se viera ese mismo paisaje desde fuera del automóvil, el resultado sería totalmente diferente, perdería el encuadre. El ir conduciendo es, por tanto, asomarse a una gran pantalla de cine en la que controlas los movimientos de cámara en cada giro del volante y la velocidad de grabación. Al igual que se escribe el guión de la historia a medida que se sigue una ruta con su destino y su argumento. El automóvil nos convierte en directores de películas, en guionistas de cine y en los actores protagonistas de nuestras propias sensaciones. Cada vez que se conduce en estado de

⁴⁰ Icono que relaciona la belleza femenina con el poder y el éxito del género masculino. Generalmente utilizado en la publicidad de automóviles.

⁴¹ http://www.geocities.com/m_raez/historia_del_cine.html

embriaguez o a una velocidad elevada, se está narrando una historia que fácilmente podrá acabar en tragedia, mientras que una conducción responsable dará como resultado un *happy end* a nuestra *grabación*. La espectacularidad de la cinta que rodamos cada vez que subimos a un automóvil la construye el azar, puesto que, aún siendo precavidos en toda la conducción, el entorno exterior es contingente para el piloto. El coche no deja de ser una máquina en la que un gran porcentaje del control queda lejos del conductor.

Marcando un principio en la historia del Arte-Automóvil, habría que hablar del momento en que Jules Chéret -pintor y litógrafo francés-, dibujó en 1890 a una mujer corriendo tras las ruedas de su automóvil con el fin de anunciar una marca de combustible. A partir de ahí, todas las corrientes artísticas se fijaron en este vehículo como preciado modelo a copiar. Desde los años cuarenta, la juventud se rebela contra su entorno conservador haciéndose notar con extravagantes modelos diseñados por ellos mismos o adaptando un utilitario afín a su aerodinámica imaginación. En Estados Unidos y más concretamente en California, el llamado *Tuning*, o diseño personalizado de los automóviles (Fig. 18.), hacía furor en las décadas de los cincuenta y sesenta. Esta práctica, que Tom Wolfe denomina "pichicatear" en su libro "El coqueto aerodinámico rocanrol color caramelo de ron", fue proliferando de manera asombrosa entre la juventud, que veía a los diseñadores de los autos como verdaderos artistas. Y no se les puede quitar parte de razón porque no dejaban de hacer auténticas creaciones escultóricas.

"Los muchachos saben que a los adultos, como sus propios padres, el auto les parecerá siniestro y una especie de ataque a su estilo de vida. Lo cual es. Lo que los padres no aceptan es la rebelión: <mal>, que para los muchachos significa <bien>"⁴².

⁴² Tom Wolfe. "El coqueto aerodinámico rocanrol color caramelo de ron". Fábula Tusquets Editores. Barcelona, 1997 (Año de publicación 1972). p.57.

“Creo que el verdadero problema es que los Jóvenes Diseñadores de Detroit habían llegado al automóvil a través de la escuela de arte y el abstracto mundo del diseño –en lugar de haber llegado vía la mística adolescente del automóvil y el *ethos* del quinceañero rebelde”⁴³.

“La cosa es que este auto hace progresar un paso el aerodinamismo, la curva abstracta y el curvilíneo barroco, y no me extrañaría verlo inspirando a los futuros productos de Detroit”⁴⁴.



Fig. 18 Renault 8 Gordini, original (1962)⁴⁵ y personalizado⁴⁶

Más tarde, los más renombrados *Discjokeys del tuning* acabaron haciendo miniaturas de sus obras para las grandes compañías automovilísticas, que vieron un filón económico en el acercamiento a la juventud por medio de estos *dioses*. La idea de libertad con la que habían nacido las obras de aquellos chicos se veía de nuevo manejada por el mercado.

Desde hace unos años, el tuning vuelve a tener su auge entre un sector de la juventud, pero renace de forma mucho más

⁴³ Tom Wolfe. Op. Cit. p.58.

⁴⁴ Tom Wolfe. Op. Cit. p.52.

⁴⁵ <http://www.mallorcaweb.net/renault8/regie.htm>

⁴⁶ <http://ardeche2003.free.fr/aor2003/divers/gordini%20blanch.JPG>

estudiada. A las grandes compañías de automóviles ya no les ha pillado desprevenidas y proveen de *sueños* a estos ilusos “pichicateadores”.

Hay un hecho importante que surgió muchos años después del comienzo del *tuning* y que resultó definitivo para la verdadera unión entre los conceptos de Arte y Automóvil. En 1975, el subastador y piloto de carreras francés Hervé Poulain tuvo la idea de transportar el arte a la carrocería de los coches. Alexander Calder, amigo personal del piloto, pintó el primer BMW de los catorce que componen la serie que acabarían pintando los más grandes artistas del momento. Esta original exposición recorrió los museos y galerías más prestigiosos del mundo, dando una nueva dimensión a ambos campos y naciendo desde ese momento el Art Car.

La mayoría de estos artistas no sólo pintaron automóviles para esta ocasión sino que ya lo habían hecho en ocasiones anteriores o lo harían en otras a raíz de esta experiencia. El caso de Chia se relaciona directamente con los jóvenes *transformadores* de vehículos; en su juventud, pintó ilegalmente con spray varios coches por las calles de su Florencia natal. Warhol, por su parte, repetiría el tema del accidente en varias de sus obras. Un ejemplo peculiar es el del canario César Manrique, quien siempre se había manifestado en contra de la masificación del automóvil y, sin embargo, murió en 1992 atropellado por uno⁴⁷.

Son coches diseñados en colores vivos en su mayoría con formas geométricas siguiendo las líneas de diseño del propio automóvil. Calder, por ejemplo, jugó con los tonos cálidos de gran intensidad, amarillos, naranjas y rojos, contrastados por un azul intenso que, equilibraba el diseño con la ayuda también de un blanco neutro como nexos o apoyos (Fig. 19).

⁴⁷ <http://www.el-mundo.es/magazine/2002/167/1039109802.html>. Basado en el artículo “Cuando la carrocería se convierte en lienzo”, de Héctor Izquierdo.



Fig. 19 "BMW 3.0 CSL"⁴⁸
Alexander Calder, 1975

⁴⁸ http://www.bmwworld.com/artcars/art_calder.htm

Frank Stella prefirió el blanco y negro para su BMW (Fig. 20), haciendo una especie de cuadrícula que recuerda a los papales que se emplean en dibujo técnico. Lo adornó con formas geométricas sobre dicha cuadrícula, como si se hubiese dibujado en *rotring* sobre ella, creando una composición muy estética a base sólo de tinta negra. El anuncio publicitario del Citroën Xsara Picasso (Fig. 21) recuerda bastante a este modelo de Stella. En el comercial, hay una fábrica de montaje de vehículos pintando en serie todas las carrocerías con un grueso brazo mecánico. Una de las *máquinas pintoras* cobra *sentimiento artístico* y comienza a hacer un dibujo libre sobre uno de los monovolúmenes, hasta que el humano que vigila el buen funcionamiento de la cadena de producción se aproxima a ésta, lo que hace que el *artista mecánico* borre inmediatamente el trazo que estaba realizando. Esta *veta* a la creatividad se ve recompensada por la firma con la palabra "Picasso" que el brazo mecánico puede hacer al alejarse el cuidador y que, quedará en todos los vehículos del mercado. El anuncio intenta explicar al teleespectador que los diseñadores del modelo se han inspirado en el arte para hacer dicho coche.



Fig. 20 "BMW 3.0 CSL"⁴⁹
Frank Stella, 1976

⁴⁹ http://www.bmwworld.com/artcars/art_stella.htm



Fig. 21 Fotograma del anuncio Citroën Xsara Picasso. 2.000⁵⁰

⁵⁰ http://www.citroen.es/comunicacion/co_pub_spot_nuevos_sainz.asp?

Lichtenstein también basó su obra en el fondo blanco y la trama de puntos en tinta negra que caracteriza sus cuadros. Pintó varias zonas que rodeaban todo el vehículo pero, además, añadió un Sol amarillo intenso en el lateral izquierdo del mismo que prolongaba sus rayos a lo largo y ancho del automóvil (Fig. 22), ayudado también por leves matices en rojo, azul y verde. Este Sol tiene el poder de fragmentar las imágenes, como la luz en las teorías cubistas.



Fig. 22 "BMW 320i"⁵¹
Roy Lichtenstein, 1977

⁵¹ http://www.bmwworld.com/artcars/art_lichtenstein.htm

Al revés que el anterior, Warhol dio una importancia extraordinaria al rojo (sobre todo), azul y verde en su "BMW M1" (Fig. 23) con gamas mezcladas como pintura difuminada y separada sólo por un borde blanco de poco grosor que realzaba más, si se quiere, el intenso rojo empleado.



Fig. 23 "BMW M1"⁵²
Andy Warhol, 1979

⁵² http://www.bmwworld.com/artcars/art_warhol.htm

El rojo fue también el color elegido por Ernest Fuchs para pintar el coche que le asignaron (Fig. 24). Se basó principalmente en la velocidad que ese coche podía alcanzar y el fuego de las chispas que salían al correr al máximo. Ayudado por amarillos, azules y negros y trazos difuminados y picudos, creaba una imagen clara de velocidad de gran agresividad en movimiento, casi sicodélica, como muchas de sus obras.



Fig. 24 "BMW 635 Csi"⁵³
Ernest Fuchs, 1982

⁵³ http://www.bmwworld.com/artcars/art_fuchs.htm

El automóvil pintado por Rauschenberg (Fig. 25), del que más tarde volveremos a hablar, fue, al igual que el de Stella, monocromático en tinta negra sobre fondo blanco y trata de ser, a la vez que estético, narrativo.



Fig. 25 "BMW 635 Csi"⁵⁴
Robert Rauschenberg, 1986

⁵⁴ http://www.bmwworld.com/artcars/art_rauschenberg.htm

Ken Done, como Fuchs, intentó representar la velocidad y el fuego con casi la misma gama de colores (rojos, amarillos, azules, verdes y negros) distribuida de diferentes formas y matizada con motitas de color que potenciaban el aerodinamismo del vehículo, que era a su vez resaltado por los vivos colores de las llantas (Fig. 26).



Fig. 26 "BMW M3"⁵⁵
Ken Done, 1989

⁵⁵ http://www.bmwworld.com/artcars/art_done.htm

La gama cálida y las formas de *mancha* (y puntillismo) del coche de Michael Jagamara Nelson, le daban un toque muy alegre y diferente, que ponían en situación más festiva que competitiva al "BMW M3" (Fig. 27).

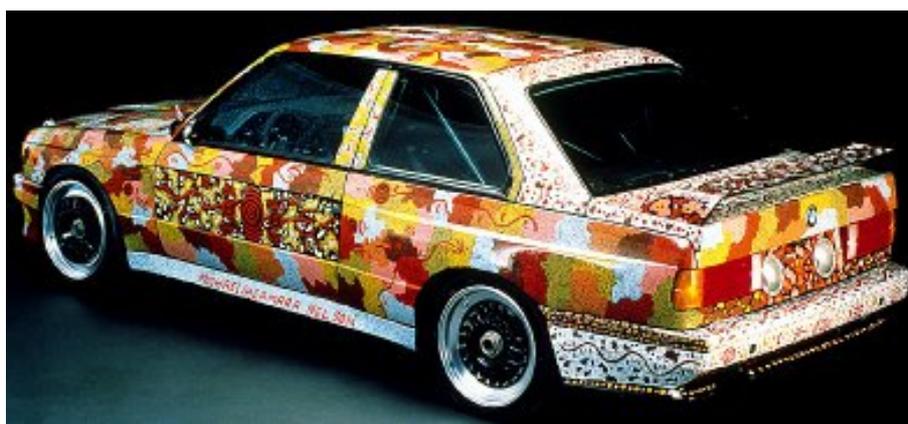


Fig. 27 "BMW M3"⁵⁶
Michael Jagamara Nelson, 1989

⁵⁶ http://www.bmwworld.com/artcars/art_nelson.htm

Parecida técnica utilizó Kayama en el diseño que le asignaron (Fig. 28), sin embargo, la importancia de los blancos y azules de sus tintas, suavizan el ímpetu de su trazo, rematado con pequeñas piezas de oro y plata para conseguir el brillo deseado. El dibujo parece ser una porción de tierra de formato alargado rodeada por mar, como si el artista quisiera explicar que con ese BMW se puede llegar hasta el último rincón del planeta.



Fig. 28 "BMW 535i"⁵⁷
Matazo Kayama, 1990

⁵⁷ http://www.bmwworld.com/artcars/art_kayama.htm

La obra de Manrique para la firma BMW (Fig. 29) fue un dibujo geométrico muy rico en formas y colores que transmite la sensación de alegría a la vez que fuerza y movimiento, aún con el coche parado.



Fig. 29 "BMW 730i"⁵⁸
César Manrique, 1990

⁵⁸ http://www.bmwworld.com/artcars/art_manrique.htm

Esther Mahlangu hizo una composición totalmente geométrica con el triángulo como figura estrella, *zigzageando* por toda la carrocería. El contraste del negro con colores pastel, enmarcados todos por franjas blancas con bordes negros, acerca a los jeroglíficos egipcios, lo que le da un toque diferenciador, sin que con ello dejase de ser moderno y actual en plena época Pop (Fig. 30).



Fig. 30 "BMW 525i"⁵⁹
Esther Mahlangu, 1991

⁵⁹ http://www.bmwworld.com/artcars/art_mahlangu.htm

Como Calder, Warhol o Fuchs, Penck otorgó más importancia al rojo que a ningún otro color al pintar el flamante descapotable “BMW Z1” (Fig. 31). El artista quiso jugar tan sólo con el negro como complemento del colorado fondo trazando dibujos casi infantiles, muy al estilo de Keith Haring (Fig. 32) o las pinturas rupestres (Fig. 33). Formas éstas que dan un efecto muy fresco y activo, a la vez que alguna de ellas, como la del hombre de la lanza, refuerzan el lado agresivo y rompedor del propio automóvil.



Fig. 31 “BMW Z1”⁶⁰
A. R. Penck, 1991

⁶⁰ http://www.bmwworld.com/artcars/art_penck.htm

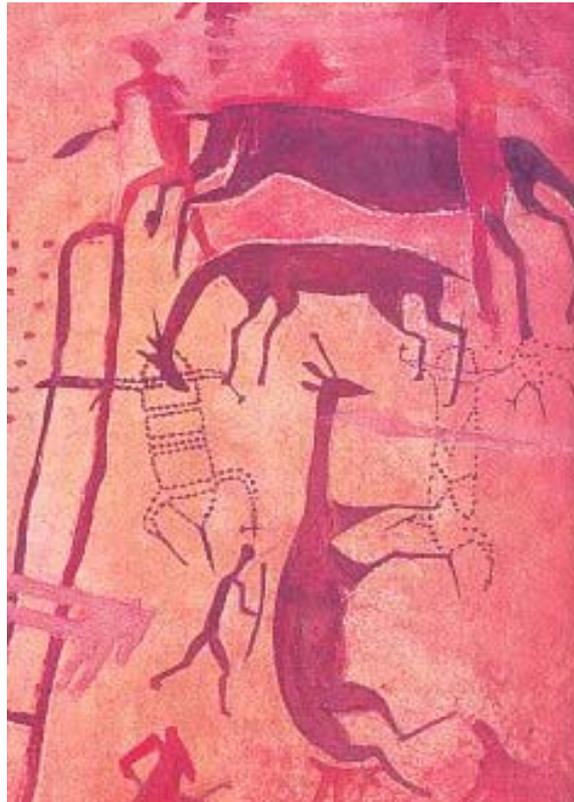


Fig. 33 Pinturas rupestres de Toquepala⁶²
(Tacna, Perú), Hace 9000 años

⁶² <http://www.concytec.gob.pe/theme01.html>

Las caras que Sandro Chía pintó en "BMW Series 3 Racer" (Fig. 34) parecen estar observando la carrera, una persona detrás de otra, como gente apilada que se distingue entre el barullo de los garabatos del fondo. Son como los observadores de la competición pero, recuerdan también a las máscaras protectoras de espíritus de Guinéa Papúa que tanto deslumbraron a Picasso y a los Primitivistas de principios del siglo pasado. La mezcla de colores vivos se ve ensuciada, de alguna forma, por los trazos negros que dominan la composición, lo que apoya un poco más esa fuerza de la magia indígena.



Fig. 34 "BMW Series 3 Racer"⁶³
Sandro Chia, 1992

⁶³ http://www.bmwworld.com/artcars/art_chia.htm

David Hockney, por su parte, realzó las virtudes de la propia máquina (Fig. 35) con dibujos geométricos en colores rojos, verdes, amarillos, marrones y grises (especialmente utilizado para pintar las partes que recuerdan más a la maquinaria del coche) y con el amparo del blanco y negro para reforzar la gama. Las formas más sueltas (en las puertas) dan un toque de humor brillante a la obra, haciéndonos recordar, como en caso de Pench a los dibujos de Keith Haring (Fig. 32).

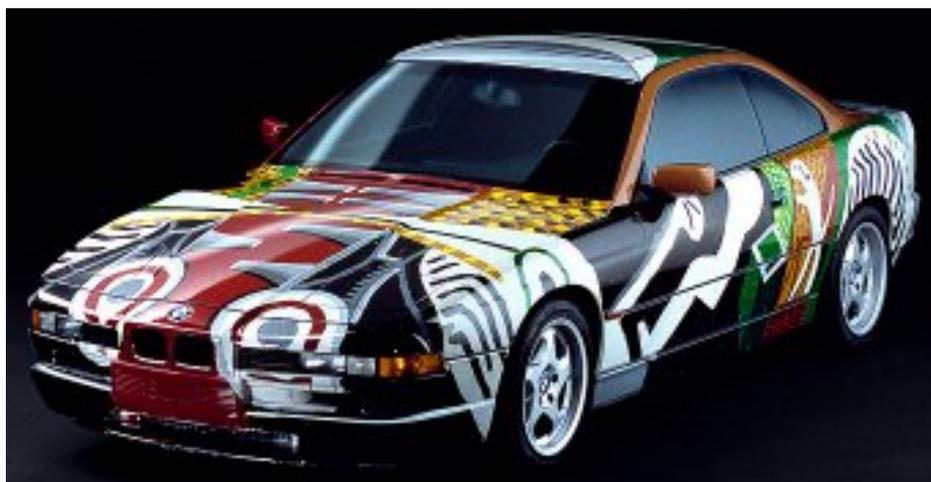


Fig. 35 "BMW 850 Csi"⁶⁴
David Hockney, 1995

⁶⁴ http://www.bmwworld.com/artcars/art_hockney.htm

El "BMW v12 LMR" (Fig. 36) que pintó Jenny Holzer es quizás el más diferente de todos ellos, no sólo por el modelo, más de Fórmula 1 que de carreras comunes, sino también por el tratamiento que le dio al pintarlo. Se trata de un coche blanco con las ruedas y remates en negro en el que la artista se ha apoyado simplemente en la tipografía para realizar su diseño. Son unas letras grandes dispuestas sobre la parte de atrás y el capó, en las que se puede leer en un tono azul metalizado: "Protect me from what I want". El resto del vehículo, respetando siempre los blancos, negros y azules, tiene también frases escritas con diferentes tamaños. Holzer ha llevado sus *mensajes* a diferentes partes del mundo, colocándolos en lugares públicos, como Picadilly Circus en Londres, o los autobuses de la EMT en Madrid. Este, junto con los de Calder, Stella y Warhol, es uno de los pocos ArtCars de BMW que incluye el número de la carrera, perfectamente integrado en el diseño, en negro⁶⁵.



Fig. 36 "BMW V12 LMR"⁶⁶
Jenny Holzer, 1999

⁶⁵ <http://www.bmwworld.com/artcars/>. Parte de la colección puede verse en el BMW Pavillion de Munich en ocasiones especiales. Todos los coches *viajan* constantemente a los museos más importantes de todo el mundo. En el Anexo 2 (Apartado 7 de esta Tesis) se pueden ver los "BMWs" al lado de una obra artística de cada autor.

⁶⁶ http://www.bmwworld.com/artcars/art_holzer.htm

El gusto por la velocidad se traduce en nuestros días no sólo al volante y en la forma de vida en general, sino de forma más específica y moderna, en los videojuegos. La velocidad que se alcanza evitando los ficticios obstáculos y la agresividad que el jugador presenta ante la máquina, unidas a la sensación de ser el protagonista de una historia irreal son las formas de representación más puras. El usuario de los videojuegos vive las aventuras más radicales con la consabida certeza de encontrarse a salvo tras los mandos de su consola. Vale todo; puede ir a la velocidad de la luz con vehículos espaciales, matar enemigos de la forma más despiadada, convertirse en el villano por un rato atropellando a ancianas y niños,... puede ser lo que quiera por un tiempo: mientras dura el juego. Ésta práctica nació como entretenimiento infantil, sin embargo, ha llegado a ser juguete de niños y adultos que descargan así sus tensiones diarias. Los creadores de este *entretenimiento* no han sabido o querido separar el amplio público que tienen, llegando a manos de los menores juegos tan radicalmente violentos como los que se presentan a los adultos.

Pero volviendo al tema de los accidentes de coche, independientemente de la causa que los haya motivado, habría que decir que son asumidos de algún modo por la sociedad; estamos acostumbrados a ellos y hay cierto agrado en saber que están ahí y que pueden dejarnos imágenes escalofriantes cada día en los telediarios y en los periódicos. El gusto por el espectáculo, por seguir buscando cosas que nos sorprendan en un mundo donde las imágenes han *bombardeado* nuestras retinas, sigue siendo motivo de morbosa satisfacción. Los que no se asumen, a día de hoy, son los accidentes de carácter general, que se pueden prever pero no controlar. Éstos son los accidentes bacteriológicos, atentados terroristas a gran escala, desastres naturales, paros masivos en las telecomunicaciones, espionaje en la red,... situaciones esperadas por

todos en algún momento pero que aún no se pueden evitar radicalmente. Es el efecto de que la técnica haya avanzando a más velocidad que las soluciones a los accidentes que pueda ir causando en el camino⁶⁷.

El binomio *Disgusto/Gusto* que se forma frente al accidente por parte de la sociedad, es también un reflejo del miedo a la muerte que esa misma sociedad siente, así como su verdadera *devoción* a las imágenes impactantes, escandalosas y espectaculares, causando un miedo entrelazado con curiosidad, como veremos más adelante que le ocurría a Andy Warhol. Este cúmulo de sensaciones y sentimientos se refleja constantemente en el arte donde, la muerte en general y la que es producida en accidentes de tráfico en particular, juega un papel importantísimo, no sólo en su temática, sino también en la propia *muerte del arte*.

El tema de la muerte en el mundo occidental suele mostrarse desde un punto de vista irreal y fantasioso que pretende por medio de la ideología, hacernos evadir del pensamiento de la finitud. Es un hecho irremediable que acarrea graves problemas de entendimiento por todo aquello que no se cuenta durante la infancia y que, difícilmente, asimila el adulto. Se nos enseña a la muerte como algo extrínseco a nosotros, algo que llega un día sigilosamente para arrebatarnos la vida. Como a un enemigo que tiene vida por sí mismo y va eligiendo a sus víctimas una por una; en vez de hacernos ver que la muerte somos nosotros, que es algo intrínseco a cada uno de los seres vivos y que existe como tal en nuestro interior.

Somos puro potencial de muerte y poco importa si esa muerte estalla con un accidente, con un constipado o con una bala, lo verdaderamente importante es que desde que nacemos, tenemos posibilidades de fallecer en cualquier situación y en cualquier

⁶⁷ <http://www.jornada.unam.mx/1997/ene97/970112/semvirilio.html>. Basado en la entrevista de François Ewald a Paul Virilio sobre "Accidentes proféticos". Enero de 1997.

momento. Cuanto más avance nuestra vida mayor será la posibilidad de que el día de nuestra defunción llegue pronto, la vida no es más que un camino hacia la muerte. También el hecho de haberse alzado sorprendentemente el índice de longevidad desde principios del s.XX hasta nuestros días y descendido notoriamente el de mortalidad infantil, ha provocado el distanciamiento de la *cultura de la muerte* en comparación con nuestros antepasados y, por ello, ser algo más ajeno a nuestra Sociedad del Espectáculo. En cualquier caso, la muerte es un tema tabú. Todos sabemos que moriremos algún día no muy lejano, pero nadie quiere hablar de ello porque el ser humano no ha sido educado para tener la capacidad suficiente de afrontarlo con naturalidad. Vivimos en el convencimiento de que se tiene que morir el de al lado porque *es ley de vida*, pero que puede que nosotros nos salvemos (especialmente en los jóvenes, porque es una cuestión que va en proporción inversa a la edad). Es una especie de ilusión en la que procuramos no pensar mucho, puesto que si lo analizamos levemente, nos damos cuenta de nuestra más terrible (y temible) realidad: somos mortales.

La formación religiosa se ha dedicado a lo largo de toda su existencia a crearnos una ilusión óptica hacia el tema, enfocada a temerla hasta límites insospechados con el fin de seguir su voluntad hasta el más ínfimo de los detalles y amenazándonos, en caso contrario, con la quema del infierno. Para ello, la Iglesia se valió de una riquísima iconografía que explicaba de forma gráfica sus ideas, con el fin de hacerlas llegar de la manera más fácil al máximo número de fieles, tanto si eran analfabetos como si no. Esto, a su vez, interesaba a los gobernantes que movían los hilos del pueblo por mediación de ésta. Pero esta teoría de siglos empieza a desvanecerse con la entrada del XX. Las guerras en un principio, la llegada de la nueva economía movida por la Industrialización, los descubrimientos en el campo de la medicina, las nuevas facilidades para el estudio con

el consiguiente desmoronamiento de las supersticiones, hacen que la población comience a creer en nuevos dioses; dioses como el poder, dioses como el dinero, dioses como la tecnología,... dioses que, en definitiva abren unas puertas de esperanza a que *tú* puedes ser el dueño de tu propio destino pero que no deja de ser un arma de doble filo por volver a disfrazar el hecho de que somos finitos.

Desde que los medios de comunicación lo permiten, el modelo de vida adoptado por el americano es el modelo de vida a seguir por el resto del mundo (sobre todo el occidental). Un modelo basado en el olvido de las desgracias y las penurias pasadas (especialmente a partir de la década de los cincuenta) y apoyado enteramente en el disfrute del presente, con la aparición del Ocio como dios de una nueva generación de jóvenes entusiastas que están dispuestos a comerse el mundo aunque les cueste que el mundo acabe comiéndoles a ellos. Esto es lo que precisamente acabó ocurriendo con muchos, entre los que cabe destacar a James Dean por ser además su muerte, el cúmulo de lo moderno de la época: morir en un accidente de tráfico.

El tema del coche refleja muy bien la idea de la finitud por el hecho de que el camino recorrido, la vida misma, es reducido a una pequeña secuencia en comparación con el relato vital clásico que recorría durante años lo que hoy se hace en horas. Desde el nacimiento a la defunción, la Odisea vital se ha reducido, en muchas ocasiones, a la expresión minimalista del camino de ese pequeño punto de luz que atraviesa una autopista. Si a esta modernísima muerte, le añadimos el consumo de alcohol y/o drogas y velocidad, el cóctel puede ser de lo más sensacionalista, convirtiéndose, paradójicamente, en muertes heroicas cargadas de rebeldía y libertad. La sensación de poder y seguridad en uno mismo que podía crear un automóvil, instaba a una violencia al volante que aún persiste en nuestros días.

Hoy, medio siglo después, seguimos teniendo como moderna la idea de morir en un accidente de tráfico aunque, como ya apuntábamos anteriormente, se podría clasificar como la más moderna de las muertes la producida por un atentado terrorista.

3.- El accidente como forma de vida moderna

3.- El accidente como forma de vida moderna

La modernidad lleva consigo las ideas de progreso, innovación, superación y novedad. Pero todas estas ideas tienen también su reverso decadente; el deseo constante de innovación supone deshacerse necesariamente de lo anterior. Puesto que lo que hacíamos ayer se considera antiguo hoy, lo que hacemos hoy será lo moderno por poco tiempo. Esta conciencia de la pérdida instantánea de las cosas es un círculo vicioso ya que lo que hoy sorprende mañana aburre y así sucesivamente.

Quizás es aquí donde choca el movimiento moderno, al innovar rechaza lo anterior dejando atrás las cosas que han aportado realmente, los motivos por los que la modernidad ha ido hacia delante. Antoine Compagnon se plantea la siguiente pregunta: "¿Qué puede quedar del valor auténtico de lo nuevo en la idolatría moderna que lo rodea y fuerza a una renovación agotadora sino aquello que Nietzsche, que atacaba la modernidad con el nombre de decadencia, llamaba el eterno retorno, es decir, el retorno de lo mismo haciéndolo pasar por otro - la moda o el Kitsch?"⁶⁸.

Esta misma idea de modernidad como moda, su mismo nombre lo indica (moderno es igual a modo o manera, modo de hacer o moda) se extrae de "El pintor de la vida moderna" de Charles Baudelaire: "La modernidad es lo transitorio, lo fugitivo, [...] casi toda nuestra originalidad proviene del sello que el tiempo imprime sobre nuestros sentimientos"⁶⁹. La modernidad para Baudelaire es la reproducción de lo eterno en lo transitorio, es decir, la antigüedad se reproduce en cada instante presente, siendo moderno lo que recupera el Antes en el Ahora. Toda imagen moderna debe ser

⁶⁸ C. Perrault. "Cuentos de vieja". Compañía Iberoamericana de publicaciones. Madrid. 1917 p.48.

⁶⁹ Charles Baudelaire. "El pintor de la vida moderna ". Colegio oficial de aparejadores y arquitectos. Murcia, 1995 (Año de publicación 1963). p.92.

comparada con su pasado remoto porque considera que lo que ha sobrevivido del pasado no es sino su expresión actual, en una de sus variables modernas. Cada una de las maneras, únicas, en que el pasado se expresa es una manera moderna. La imagen moderna es la que hace nuevo lo de siempre, como un accidente nos presenta en un instante y sin ninguna previsión la imagen de la muerte. El accidente, pues, nos da la nueva imagen de la eterna muerte. Esta es la razón por la que un artista debe aprender del pasado para mostrar cosas nuevas. Para Baudelaire la única fuente de expresión de ese pasado es el presente, donde el artista descubre su íntima conexión con lo eterno: El accidente de coche en el arte es la versión más dinámica, fugaz, tecnológica e instantánea de la eternidad de la Muerte. Del mismo modo que el maquillaje es la versión moderna de la Belleza o la prostituta la cara moderna del Amor.

Éstas, como muchas otras nociones de Baudelaire no han cambiado en absoluto la captación del instante en la actualidad. El artista puede, y de hecho lo hace, aprender muchísimo del pasado pues éste no se presenta para él más que como un conjunto de modernidades antiguas. Para hacer arte moderno primero hay que reconocer el arte antiguo que hay en la vida cotidiana y, con lo aprendido, clasificar y elegir el instante (aún siendo inconscientemente) más revelador del presente. Todos estamos influenciados por el pasado, sea o no artístico, y aprendemos de él para percibir el presente. Aunque luego nos empeñemos en considerarlo moderno, no es más que un conjunto de ideas, mitos, pensamientos,... que nuestros antepasados han ido reuniendo desde el principio de la creación. Nadie puede hacer nada realmente moderno porque, queramos o no, siempre tiene algo de antiguo; aunque se trate de una innovación total tendrá una parte, por milésima que sea, de la influencia de nuestros antepasados. En palabras de Eugenio D´ors: "Todo lo que no es tradición, es plagio".

Se trata de una continua rueda que gira alrededor de nosotros mismos y nuestro entorno y que lo ha hecho siempre. Es el significado mismo de la palabra *Revolución*: Re - volta, es decir, *volver a*. Lo que nos indica que lo revolucionario, las vanguardias, no son más que una vuelta al pasado para volver a girar y avanzar un poquito, pero no tanto como solemos creer. Simplemente volvemos a analizar lo que había, nos despojamos de lo que no nos gusta y añadimos lo que nos sirve a una idea nueva, por ello siempre tiene parte de pasado. Seleccionamos lo que en cada momento nos parece mejor. La diferencia entre unos y otros grupos artísticos dentro de una misma época no es otra que el hecho de que hayan seleccionado partes diferentes de la historia (no sólo la Historia del Arte) y las han unido a sus ideas; a veces, incluso esas ideas eran las mismas pero al unir las a la selección elegida del pasado, han dado un giro radical y ha nacido un movimiento totalmente diferente.

El efecto óptico que se crea al ver un coche en movimiento en una película funciona de forma parecida, al moverse la cámara en la misma dirección, da la sensación de que las ruedas giran hacia atrás para que el vehículo pueda avanzar hacia delante (porque la velocidad de la película es menor que la de las ruedas). Es como si cogiera impulso de los kilómetros que ya ha recorrido aprendiendo de ellos para poder crear un camino nuevo.

La decadencia despierta cuando empezamos a considerar el presente como inferior frente al pasado. En el caso del automóvil resulta totalmente evidente que es un objeto de culto hasta que sale un modelo más novedoso que lo aparte de las más deseosas miradas. La obsolescencia de un coche, como la de otras muchas modas, comienza por lo general apenas pasan unos meses de su salida al mercado. Tiene una vida finita de diez años de media en la que, ni una décima parte de la misma, goza de la fama con la que nació. Es la degeneración del vehículo como si de una vida humana se tratase.

Se va apagando hasta que muere y llega a algún cementerio de coches. Esta decadencia y esta muerte del automóvil han sido varias veces representadas en el arte; obras de César (Fig 37 a 41), John Chamberlain (Fig 42) o Matthew Barney (Fig. 43), dan fe de ello, realzando la belleza de los comentados cementerios, que son vistos por sus artistas como *museos del accidente* llenos de verdaderas obras de arte.

El caso de César Baldaccini nos acerca a una fusión del orden y el caos; sus bloques de chatarra son una asociación de ambos conceptos en los que el cuadrado, el Ethos, contiene al Pathos, el desorden de un fatal accidente, o de una muerte, aunque sea sólo la del vehículo.

Su obra combina estos dos aspectos de manera angustiosa para el espectador, puesto que se pueden oír los gritos del desastre entre el amasijo de colores que conforma la carrocería. Es un accidente múltiple, lo que da un colorido de brillantes esmaltes a la terrible escena. El apisonamiento sufrido por los coches hace imaginar el dolor que los propios hierros han sufrido. Es una escena cotidiana en la vida de un depósito de vehículos siniestrados pero que, llevada a un museo se convierte en algo cargado de vida e historias que contar. Es una forma de dejar expresarse por sí mismos a los cadáveres de los coches.

El artista utiliza varias técnicas, tanto de pintura como de escultura para desarrollar su obra, investigando formas y materiales a partir de un tema. En "Dauphine" (Fig. 41) se puede apreciar cómo ha cogido un coche fuertemente golpeado por *vueltas de campana* en un siniestro y lo ha colocado tal cual se lo ha encontrado (eso quiere hacernos suponer) en vertical, para maximizar el dramatismo del accidente que nos muestra. Las compresiones de coches de César colocadas monolíticamente sobre el museo son como las Vanitas (cráneos o restos mortales) colocadas sobre los bodegones barrocos.

Los restos mortales son a los amasijos de chapa moderna lo que los osarios al cementerio clásico. En cualquier caso, tanto las Vanitas como las Compresiones son modernas, en el sentido de Baudelaire⁷⁰, porque son restos materiales de la Idea de Muerte. Ambas representaciones de la Idea Muerte tienen algo de la muerte concreta de cada día. Para Chamberlain o Barney, sin embargo, las formas quedan más al azar (dominado por el artista) utilizando piezas de coches siniestrados pero no estrujándolas a modo de bloques, sino dándole una cierta volatilidad y alivio, de alguna manera. No por ello deja de ser agresivo; todo lo contrario, porque da la sensación de estar tal cual quedó tras el accidente, sin que el hombre o las máquinas hayan modificado ni una pieza. Este hecho le proporciona el dramatismo que busca a la vez que dota de gran belleza a la pieza, creando una obra muy sugerente.

Estos autores, lo que nos exponen es la decadencia material del icono, o dicho en otras palabras, los restos siniestrados de aquel coche que representaba la idea de velocidad, en sus últimos momentos de existencia, en su enfermedad y su muerte, pero a la vez en su resurgir a la vida por medio del arte; en su resurgir como símbolo de la muerte por imprudencia, es decir, muere un icono, pero se crea otro nuevo a partir de ese. A continuación se muestra una galería de estas alegorías de la muerte por accidente que son las *Compresiones* de César.

⁷⁰ Charles Baudelaire. "El pintor de la vida moderna ". Colegio oficial de aparejadores y arquitectos. Murcia, 1995 (Año de publicación 1963). p.90-95.



Fig. 37 "Compresión"⁷¹
César, 1960

⁷¹ <http://www.media.unisi.it/pegasus/archive/1999/group1/indeco.htm>



Fig. 38 "Compresión Honda"⁷²
César, 1976

⁷² www.officieldesarts.com/ferrero/stock2.html



Fig. 39 "Compresión del automóvil: Richard, 1962"⁷³
César, 1962

⁷³ www.finearts.gprc.ab.ca/.../Page3.html



Fig. 40 "Compresión del automóvil"⁷⁴
César, 1992

⁷⁴ <http://www.picassomio.com/art/6099/es/>



Fig. 41 "Dauphine"⁷⁵
César, 1959-70

⁷⁵ http://www.comp.fi/images/Formula/Renault/nice_dauphine.jpg

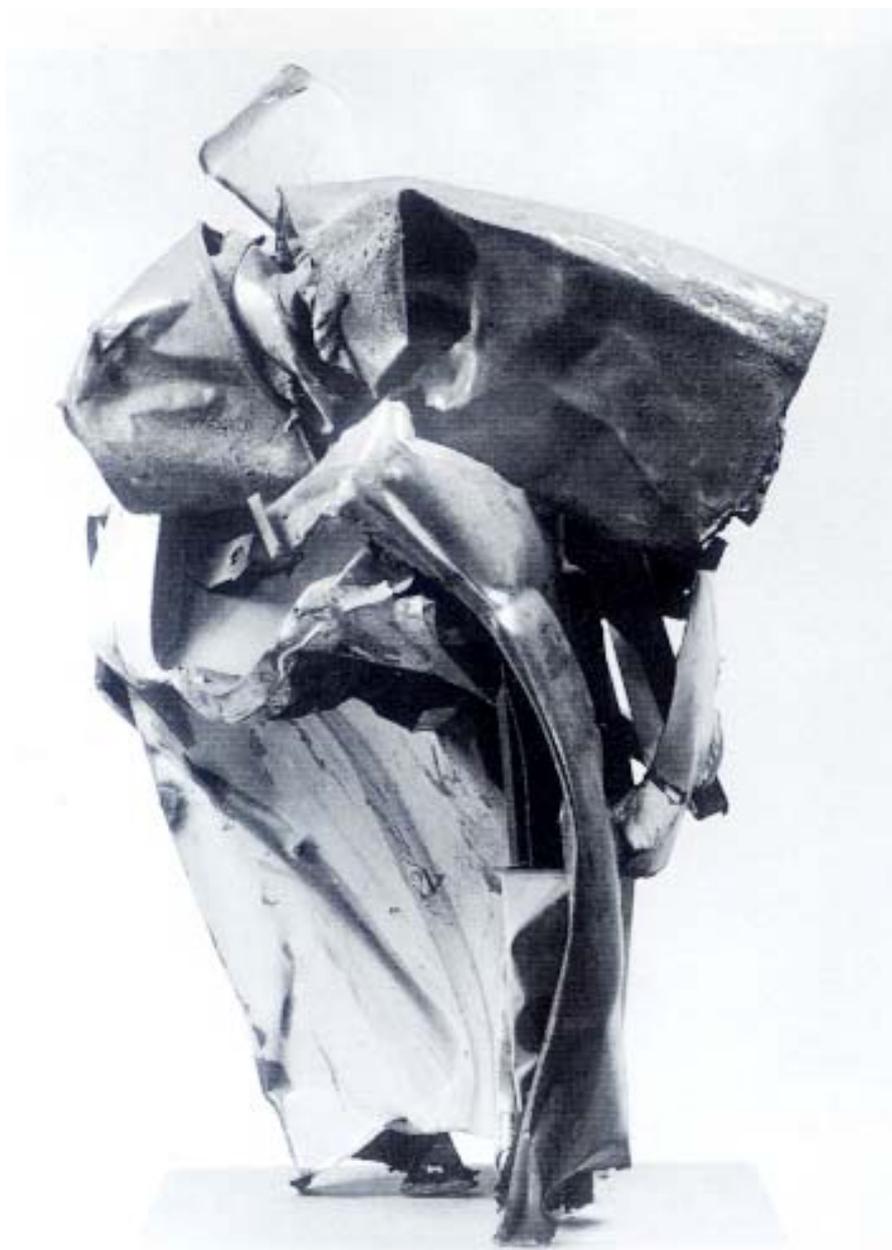


Fig. 42 "Sin título"⁷⁶
John Chamberlain, 1958-1959

⁷⁶ Edward Lucie-Smith. "Artes visuales en el siglo XX". Laurence King Publishing. Londres, 1996. p.242.



Fig. 43 "Cremaster 3: Chrysler Imperial"⁷⁷
Matthew Barney, 2002

⁷⁷ Varios autores. "[W] ART. Accident". Revista N° 002. David Barro. Porto, 2004. p.32.

A su vez, el concepto de vanguardia conforma una radicalización del concepto de la modernidad. También está ligado al progreso pero, con la diferencia de que se despega del agujero de la decadencia ya que se niega a sí mismo continuamente; busca lo nuevo incesantemente y con una superación crítica, una renovación continua hacia la esencia del arte. Las vanguardias supusieron en su momento una especie de religión de futuro y son partícipes de la tradición moderna como "la historia de la purificación del arte, lo esencial"⁷⁸. Los artistas quieren dar un sentido a la obra y no caer en el mero objeto decorativo. Es uno de los síntomas que conducen a la muerte del arte. La intromisión del lenguaje en el arte, la importancia de un arte esencial a lo sensorial que no se quede en lo simbólico. Hay que alejarse de esa búsqueda de las apariencias metafóricas de la Idea y atender a los accidentes reales de las cosas.

La modernidad nos habla de un presente cargado de memoria, de experimento, novedad y compromiso de cambio y el Kitsch nos sugiere banalidad, repetición y vulgaridad. Paradójicamente, el Kitsch es uno de los productos más típicos de la modernidad. Es la forma principal del arte de consumo. Se trata de una corrupción del gusto que centra su trabajo en la imitación, la falsificación, la copia y la estética de la decepción y el autoengaño. El romanticismo nos trae este término con su casi completa relatividad de las normas del gusto. La revolución romántica fue el primer movimiento artístico popular, producido por el nacimiento de la democracia moderna.

"La pintura se convierte en la cosa que evoca. Las obras resultan agobiantes por el vacío, por la nulidad de la conciencia y por su relación con la sociedad de consumo"⁷⁹. "La cultura Pop, por lo tanto, es parte de un proceso económico que cabe la posibilidad de

⁷⁸ Matei Calinescu. "Cinco caras de la modernidad: modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, posmodernismo". Tecnos C.A. Madrid, 1991. p.126.

⁷⁹ John C. Stoller. "Rauschenberg currents". Published by Dayton's Gallery 12 and Castelli Graphics. Mineapolis and New York, 1970. p.21.

que continúe desarrollándose. La moda se hace de inmediato disponible para los más amplios mercados posibles. Saca partido de ideas visuales con alarmante apetencia”⁸⁰.

Hubo una serie de acontecimientos que marcaron el comienzo de la posmodernidad como la Exposición en el Museo de Arte Moderno de Nueva York de 1969, la Trienal de Milán de 1973, el Concurso Roosevelt Island, la Creación del Comité Internacional de Críticos de Arquitectura y la publicación del libro de Charles Jenks en 1977. En el posmodernismo, la pintura adquiere un nuevo vitalismo que invade de la mano del neoexpresionismo, como reacción a la muerte de las bellas artes que parecía proclamar el intelectualismo frío del arte conceptual. El pintor ya no siente rubor de su papel de artista y proclama el poder de la imaginación. Es una revalorización general del arte sin necesidad de una justificación más allá de sí mismo. Esto quiere decir también que los pintores decidieron seguir representando accidentes de tráfico en vez de recoger su chatarra en los desguaces. La imaginación también se ve reflejada en esa multitud de estilos que aparecen no ya en el panorama de la actual pintura, sino en el mismo autor, en la misma serie y aún más en la misma obra.

Todo ello es consecuencia de esa desideologización de las vanguardias y del empleo del arte libre de cualquier sobrecarga teórica. El arte ya no se presenta como maestro de la vida, sino como arte. El retorno de la nueva figuración o la llamada figuración narrativa, ya sea en su acepción francesa (el nuevo realismo) o alemana (nuevo expresionismo). La vuelta a los formatos tradicionales de las artes plásticas es también una estrategia de comunicación publicitaria, pues el público no había conseguido entender los nuevos comportamientos artísticos: el público no era

⁸⁰ Nikos Stangos. “Conceptos de arte moderno”. Ediciones Destino. Barcelona, 2000 (Año de publicación 1981). p.231.

alegórico. Es una reacción contra la intelectual y tecnológica fijación que ha dominado el arte de los últimos veinte años. Una civilización fragmentaria que ha permitido la separación del arte y los condicionamientos éticos y políticos; una estética fragmentaria que acoge una multitud de estilos, donde la tradición puede ser, por imposible que parezca, más innovadora que la experimentación, y mirar al pasado, más revolucionario que hacerlo al futuro; un arte fragmentario que ha igualado el estatus de todas las artes y que ha producido una dualidad entre forma y contenido, entre fachada y estructura; unas obras fragmentarias que combinan en su interior diversidad de códigos, de formas, de símbolos y de relevancias. Éste es el mundo, quizás no tan caótico como parece: el *mundo de hoy*.

Sin embargo, podemos apreciar que la posmodernidad no es más que una nueva modernidad. Mientras que la primera trataba de ser progresista, racionalista, competitiva y tecnológica, la segunda modernidad es culturalmente crítica y autocrítica, inclinada a desmitificar los valores de la primera. En los años sesenta el destino de la posmodernidad estaba unido al de la contracultura, con sus numerosas, a menudo contradictorias, contracorrientes del anarquismo y la cultura popular. Así, el término posmodernismo fue mejor acogido en la crítica del arte de finales de los años setenta y de los ochenta y se asociaba a la crisis del determinismo, el lugar del azar, el desorden de los procesos naturales, la cuestión del tiempo, y particularmente del tiempo irreversible.

Entramos en un vivo diálogo reconstructivo con lo viejo y lo nuevo. Se cuestiona ese puro aspecto destructivo de la vieja vanguardia. Por este motivo, el paso de la modernidad a la posmodernidad constituye un lazo histórico entre el agotamiento de la vanguardia furiosamente anti-tradicional y el sumergimiento de la reacción posmoderna para revisar el pasado. Entre las distintas facetas de la modernidad, la posmodernidad es quizás la más

ambigua: auto-escéptica pero curiosa, no creyente pero buscadora, benevolente pero irónica.

En el arte posmoderno se pone de manifiesto una postura sin precedentes en la historia: no hay por qué creer que el arte sea un producto necesario de la infraestructura económico-social, ni de las ideologías, de la crisis del capitalismo. Tesis que planeó Jean François Lyotard en "La posmodernidad explicada a los niños", más como una condición que como una forma de ser, se trata de un estado caracterizado por el fin o la inoperancia de las ideologías modernas. Lo moderno es ya un elemento más de la historia, tan lícito como cualquier otro.

"Los hombres modernos se llenaron la boca de la palabra sinceridad; desde la sinceridad de los materiales y las estructuras de la arquitectura, frente a los revestimientos ornamentales del eclecticismo, hasta la sinceridad en las relaciones sexuales o amor libre frente a la hipocresía burguesa que sostuvo la época dorada de la prostitución a la vez que la moral victoriana. La situación actual nos ha devuelto los materiales falsos y las fachadas decorativas, a la vez que una moral conservadora. La realidad se embellece porque no gusta lo duro de la misma⁸¹".

Por otra parte, hay un mundo dividido entre el público del posmodernismo y del modernismo, ya sea marxista o liberal, que lleva a tomar partido y a comprometerse de forma inmediata. En este mundo fragmentado es lícito desde el silencio la reivindicación historiográfica del nazismo o la exaltación al primer plano de los financieros. Prima sobre las demás características la inmediatez, que quizás tenga que ver con esa constante amenaza y trivialización, las dos caras de una misma moneda, de la muerte, presente riesgo de la explosión nuclear, en el de la carretera, en la eutanasia (riesgo legal para el ejecutor de la muerte que implica en algunos países) o en el

⁸¹ Alfonso de Vicente. "El arte en la posmodernidad: Todo vale". Ediciones del DRAC. Barcelona, 1989. p.68.

tabaco. Ya no se aspira a transformar el arte, la sociedad y el arte son una sociedad y un arte ahora. Esta es una de las explicaciones que sirven para comprender el por qué de la recuperación del icono del coche en el arte posmoderno, aún a riesgo de reproducir un cliché del accidente.

Se puede deducir de esto que se tiene quizás una nostalgia o un retorno sentimental hacia una época en la que el arte seguía siendo icónico, es decir, basado en clichés. Podríamos resumir la eclosión del fenómeno Pop calificándola de antimoderna ecléctica, pues se disfraza de retorno a la tradición modernista aun conservando una estética realista. El Pop es anti-vanguardista por el hecho de rechazar la preocupación básica por los materiales y potenciar el lado icónico de la imagen: La imagen posmoderna es mitad fotográfica, mitad pictórica. De un lado la nostalgia por la comunicación directa del icono, de otro lado, la pulsión moderna del material plástico.

Se propone el posmodernismo, adoptar todas aquellas normas negadas y tachadas por el modernismo, como la perspectiva o el retrato -que se podían categorizar de metafóricas, figurativas, realistas, narrativas y representativas- integradas en un cuadro moderno. Los artistas de la modernidad habían llegado a una especie de *código de castidad* respecto de lo que podían pintar que sólo afirmaba la pureza del alma del artista; ahora el arte no reposa en la naturaleza sino en el alma del arte, es decir, en el elogio de la ficción. A este respecto Félix de Azúa⁸², habla de una carrera veloz hacia la autodestrucción, puesto que el artista era visto como aquel que era capaz de desembarazarse de su oficio, o de reducirlo a su mínima expresión, por tanto, estaba refiriéndose a una *muerte del arte* en cuanto a una descomposición del trabajo de artista. Los pintores pop

⁸² Félix de Azúa. "El aprendizaje de la decepción". Anagrama. Barcelona, 1996. p.53. Basado en sus ideas.

dramatizaron este destino desastroso de la pintura moderna con la recuperación del icono del accidente de tráfico. Pintar es para el posmoderno, consciente de la muerte del arte, un camino que sólo conduce a la muerte.

El arte como se había manifestado hasta ese momento ya no tenía sentido, el arte como desaparición a modo de Duchamp. El arte continúa viviendo no como forma determinada sino como sustancia creadora porque, en realidad, lo que muere no es la pintura, sino su privilegio como técnica principal de la plástica y protagonista del arte; deja de tener el monopolio y la primacía. Es un caso parecido al teatro en las artes escénicas frente al cine, la televisión, el vídeo e, incluso, el ordenador.

Desde los años sesenta, se ha experimentado un cambio en el terreno artístico en el que los procesos cobran una mayor importancia frente a los productos. Llega un momento en el que "todo vale y arte será aquello que los artistas dicen que es arte"⁸³. Los años setenta son años de pluralidades, que representan un conflicto ante una sociedad cada vez más tecnificada. El ordenador, los medios de comunicación, el tema de la provocación, neones o fotografías, con unas continuas alusiones al cuerpo, serán temas comunes en las últimas décadas. Un arte que exige del espectador una información previa. Los medios son sin duda una parte importante que la época posmoderna ha sabido asumir en relación con su pasión por lo efímero y su desentendimiento de cualquier jerarquía entre las artes mayores y menores. Una de las grandes diferencias entre mundo moderno y posmoderno viene de la nueva importancia de los *medios de masas*. En una sociedad en la que las ideologías van perdiendo la fuerza con la que nacieron y matizando las propuestas revolucionarias de sus orígenes, el concepto de progreso pierde la intensidad y

⁸³ Arthur C. Danto. "Después del fin del arte. El arte contemporáneo y el fin de la historia". Paidós. Barcelona, 1999. p.38.

credibilidad de la que gozaba, minimizando el sentido de los proyectos de futuro o continuidad, lo que da una mayor importancia a lo fortuito, al accidente, puesto que es la pura representación del mundo moderno. El "Vive deprisa, muere joven y sé un cadáver bonito"⁸⁴, que durante tantos años se ha aclamado como forma de vida para una juventud que vive inmersa en ese aprovechamiento del presente y despreocupación por el futuro, nos habla de un culto a esa idealizada juventud que está presente en todo momento en la sociedad como lo estaba ya en la Grecia antigua, donde el héroe siempre tenía que ser joven. En contraposición –o miedo- a esto, la gente cada vez trabaja más, por *labrarse un porvenir*, los estudiantes se preparan mejor y las familias se hacen seguros de *todo* para *controlar* el futuro eventual. Como dijo Richard Hamilton, "el arte tiene que ser efímero, popular, barato, producido en serie, joven, ingenioso, sexy, artificioso, encantador y buen negocio"⁸⁵. El arte sufre una gran lucha durante este siglo por mantenerse dentro de la cultura de elite o salir hacia una cultura mucho más amplia.

La imagen en el siglo XIX se tenía por algo muy valioso, en cambio hoy es banal y omnipresente, por lo que hemos pasado del impacto a lo ineluctable. Podemos ver cómo el arte, al abrirse a un público mayoritario, pierde el carisma y el poder que las imágenes pudieran tener por sí mismas. Hoy en día una imagen no impacta de la misma manera que una del siglo pasado, en parte por la gran facilidad con la que se hacen y por el barullo que existe a la hora de hacer arte. Se ha tratado de innovar tantas veces en este siglo y se han hecho tal cantidad de obras de arte, que el *público* (entendido como público acrítico, el que es demagogo por falta de conocimientos) se ha acostumbrado a aceptar todo lo que ve y a considerar todo como Arte. Sin embargo, esas imágenes siguen

⁸⁴ Frase de James Dean que define a la perfección la ya mencionada forma de vida americana. <http://jamesdean.itgo.com/citas.htm>.

⁸⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/Arte_pop

llegándonos de forma diferente, porque también nosotros hemos aprendido a convivir con ellas y hemos sido educados para captarlas. El impacto que ha provocado tanto la rebelión de las *masas* como la revolución tecnológica tal vez sea la aportación a la historia del arte más definitiva de nuestro siglo. Ese impacto ha sido semejante al efecto de descarrilamiento de un coche de la autopista de la historia.

Gracias a las nuevas técnicas se desarrollan paralelamente otros medios de producción y transmisión de imágenes visuales que consiguen llegar a los cada vez más grandes grupos populares; son los medios de comunicación de masas. Es aquí donde Alfonso de Vicente se plantea el problema haciéndose las siguientes preguntas: “¿Producen o pueden producir los medios de masas obras de arte, o éstas deben quedar reducidas a la pervivencia más o menos residual de los medios tradicionales y recluidas en los espacios de las galerías y los coleccionistas?. ¿Son las imágenes producidas por los medios de masas las verdaderas herederas de las funciones de la escultura y la pintura moderna?⁸⁶”. En realidad, más que si un medio es arte o no, como se cuestiona De Vicente, la pregunta debería ser si una obra en concreto es, o no, arte. Por lo general no consideramos la Publicidad como arte porque ha sido concebida por un equipo formado, generalmente, por el cliente, el comercial de la empresa o agencia (que opinan, hacen y deshacen, normalmente, sin tener una formación estética adecuada) y, por último, el diseñador y/o equipo de diseñadores y *copys* y porque está enfocada siempre a la venta, no a la creación, expresión o denuncia. En cualquier caso, el arte también está coaccionado muy a menudo por las galerías, modas y

⁸⁶ Alfonso de Vicente realiza una panorámica del ambiente cultural en la posmodernidad partiendo del conocimiento y del estudio exhaustivo de la cultura de masas basándose en los estudios realizados por Umberto Eco (“Apocalípticos e integrados en la cultura de masas”).

Alfonso de Vicente. “El arte en la posmodernidad: Todo vale”. Ediciones del DRAC. Barcelona, 1989. p.205.

las ventas, pero es algo que no es intrínseco al trabajo del artista, sólo lo rodea.

En la época del posmodernismo el grupo social adquiere un papel cada vez más aparente. Como respuesta a la visión integradora de razón y poder de la modernidad han surgido visiones de dispersión, fragmentarias y de pluralidad, así como exaltación de la individualidad y del subjetivismo. "El arte que no expresa la creatividad del pueblo sino de la masa, manifiesta sobre todo el malestar del individuo dentro de la uniformidad de la sociedad de consumo⁸⁷".

Umberto Eco hizo una conocida síntesis de las críticas de los apocalípticos hacia el arte producido por la cultura de masas que resume en la falta de originalidad, la tendencia a homogeneizar, la presencia de un público acrítico, el conformismo estético, la provocación de emociones, el sometimiento a la ley de la oferta y la demanda y a la publicidad, la vano banalización de los productos culturales superiores, la nivelación con otros productos de entretenimiento, el fomento de las actitudes pasivas, la excesiva información del presente, la superficialidad, la creación de mitos universales y no de individuos, la confirmación conservadora de las opiniones del público y el conformismo en todos los aspectos.

La postura de los integrados por el contrario, defiende estos productos, por ser los de nuestra civilización. "Son la manifestación cultural de un sistema democrático donde las masas acceden al poder y han contribuido a la difusión de la cultura y el arte a un numerosísimo grupo"⁸⁸.

⁸⁷ Giulio Carlo Argán. "El arte moderno". Akal. Madrid, 1974. p.79.

⁸⁸ Umberto Eco acude a los apocalípticos haciendo referencia a que ven la cultura de masas como una aberración transitoria y limitada, que constituye el signo de una caída ante la cual el hombre de cultura es el único superviviente a semejante catástrofe y está destinado a la extinción.
Umberto Eco. "Apocalípticos e integrados en la cultura de masas". Lumen. Barcelona, 1985. p.91.

La realidad que nos es dada a conocer es mediada, producida por los medios. Se trata de simulacros de la realidad, pero el simulacro no es una reproducción de lo real, sino una segunda realidad. Debemos tener en cuenta la masificación de imágenes producida como consecuencia del enorme progreso de los *mass media*. El aumento del número de imágenes por habitante ya desde el Renacimiento ha ido acelerándose, pero es en el siglo XIX cuando comienza a avanzar a pasos agigantados, hasta llegar a la situación actual.

La asimilación de una sola imagen resulta cada vez más dificultosa debido a tal acumulación de las mismas. Las imágenes ya no plantean ningún problema ni ninguna pregunta, están ahí porque deben estar, porque nuestros ojos se han acostumbrado a una determinada sensibilización, pero desde luego, ni van más allá ni pretenden hacerlo⁸⁹. Ya no impactan tanto las imágenes cotidianas, impacta únicamente lo que se escapa a nuestro control, pero una vez vistas las consecuencias, no antes. Un accidente, visto en directo es una imagen mucho más impactante que cualquier obra de arte, sin embargo, el coche en sí o la velocidad a la que pudiera ir no nos llaman la atención porque, hasta que no vemos las consecuencias, no somos conscientes de que realmente, es algo que se escapa de nuestra área de control.

La televisión se encarga diariamente de mostrarnos en los informativos las más espeluznantes imágenes sobre accidentes, atentados, guerras,... y a sus víctimas más sangrientas, repitiendo varias veces al día las mismas escenas por si algún espectador hubiese quedado al margen de la noticia. El público se regocija de

⁸⁹ Claro ejemplo de ello es el programa televisivo "Gran hermano" o, la programación general que tenemos actualmente en nuestras televisiones. La espectacularidad se busca no ya en lo artístico, sino en el espectáculo gratuito que no implique pensar, sino estar atento y distraído frente a algo que no aporta nada al espectador y sí mucho a la cadena de televisión que lo emita. Es la anulación total del individuo frente a la imposición de lo irreal y vacío disfrazado de *interés*.

verlas una y otra vez, sintiendo un sabor agrisado ante éstas por el horror y, a la vez, placer que les producen. Estas noticias de catástrofes son las que alcanzan los mayores índices de audiencia dentro de los informativos y son vistas por un público de todas las edades, condiciones sociales y culturales, lo que abre un abanico enorme de personas que graban en su memoria escenas de violencia y horror y las asimilan con relativo gusto.

Aunque en el arte el impacto de las imágenes no lo es todo, lo que sí es fundamental es el planteamiento racional que sugieren, que no están ahí para camuflar la realidad, sino para transformarla y convertirla en otra realidad distinta, la realidad del propio artista, movido por la sensibilidad que le producen los hechos que suceden en su vida y en su sociedad. Esta transformación de la realidad es la que hace preguntarse nuevas cosas a la persona que contempla una obra de arte, porque esa visión se escapa a la que él mismo ha entendido al ver un suceso similar.

Esta es una de las ventajas que nos da el arte, la forma que tiene de mostrarnos las cosas desde puntos de vista a veces insospechados. Así pues, la representación de un mismo accidente puede ser totalmente diferente en su forma, concepto y realización, de un artista a otro. La diferencia quizás esté en que las imágenes del arte pasado tenían un poder reflexivo ante el intelecto humano y de ahí su poder transformador. En realidad se ha intentado manipular al *pueblo* siempre (véanse los actuales fanatismos religiosos islámicos o, los católicos, simplemente, de años atrás), con medios mucho más primitivos, pero no por ello menos eficaces. Las imágenes de hoy en día también transforman la mente, pero de una forma mucho más manipuladora porque van dirigidas a un público más desarrollado intelectualmente; es el arte como manipulador del inconsciente. Esto explica la tremenda importancia que las artes débiles han cobrado en las últimas décadas. Se trata de un público perezoso que admira una

fuerza secundaria de las imágenes y les da el título de arte, surgiendo así el exuberante Kitsch, del que hablábamos anteriormente.

Se preguntaba Umberto Eco⁹⁰ sobre esto, si era simplemente una mentira o satisface la enorme exigencia de ilusiones alimentada por el hombre. Es un arte que intenta por todos los medios agradar a la vista con los efectos y el poder sensibilizador que poseen las imágenes.

Guy Debord, por su parte, habla del espectáculo como la eliminación de la línea divisoria entre el individuo y el mundo por el "aplastamiento del yo asediado por la presencia-ausencia del mundo" y afirma que elimina igualmente la división de lo verdadero y lo falso, haciéndonos caer en la locura del consumo porque *ataca* las necesidades infantiles que el ser humano tiene⁹¹.

La Modernidad mueve ese consumo a través de los ya comentados *mass media*, el gusto por la velocidad y la ambición que caracteriza al ser humano. Los medios de comunicación se encargan de generarnos, por medio de la publicidad principalmente, unas necesidades totalmente *irreales* y, a su vez, imprescindibles desde el punto de vista del deformado ojo del televidente. Bajo su influjo, acabamos viendo las cosas más inverosímiles como que una explosiva mujer llegará en una flamante moto y bajará su cremallera mostrando su pecho (de momento) al primer hombre que lleve una marca determinada de colonia por su cuello, o que, una prima hermana de ésta, conducirá *tu* coche totalmente desnuda. Estas fantasías *imposibles* se convierten en *factibles* a los ojos del televidente gracias a la habilidad del equipo de publicidad pero,

⁹⁰ Según el autor, el público de hoy es un público que desea poder esperar algo de los valores de lo bello y convencerse a sí mismo de que los disfruta, sin verse precisado a perderse en fuerzas innecesarias.

Umberto Eco. Op. cit. p.45.

⁹¹ Guy Debord. "La société du spectacle". Editorial Buchet-Chastel. París, 1967. Capítulo 9, Apto. 219.

también, gracias al medio en el que se proyectan, ya que lo que aparece en la televisión se consagra como real y existente.

En el campo del automóvil se han hecho anuncios verdaderamente atacantes al intelecto humano, especialmente al del género masculino, llegando a rozar el insulto. Sin embargo, estos comerciales son los que más ventas consiguen en el sector.

También llama la atención algún anuncio que relaciona directamente el automóvil que están tratando de vender, con los accidentes. Como en el que un chico indio martillea (idea del accidente) incansablemente su viejo vehículo hasta darle forma del coche que ha visto en una revista del *Primer Mundo* (Fig. 44). Se trata de una verdadera agresión, un accidente como una realidad que, al golpearla (accidentarla), crea otra realidad; en este caso una realidad deseada por el protagonista y aplaudida por el público televidente, que espera impaciente el resultado final de la *matanza* y da su aprobación ante el nacimiento del nuevo híbrido que se ha creado. Es una mutación que genera un *monstruo* a base de violencia, una verdadera manifestación artística agresiva al más puro estilo de Pollock.

Es destacable el hecho de que en la primera parte del comercial, mientras *vive* el viejo automóvil, es de día y el protagonista está sólo, sin embargo, en cuanto ha creado su coche *primermundista*, aparece con amigos saliendo por la noche a los lugares de moda para enseñar su *obra*, que no pasa desapercibida ante las chicas, objetivo principal del chico a la hora de dar forma a su vehículo: el éxito o, al menos, la imagen del éxito. Esta relación entre el automóvil y la sexualidad se repite una y otra vez en nuestras imágenes cotidianas.



Fig. 44 Fotogramas del anuncio Peugeot 206. 2.003⁹²

Podríamos considerar este anuncio como un claro diferenciador entre el Ethos y el Pathos -como antes comentábamos con la obra de César-. El primer coche del chico representa el orden, las formas cuadradas, las formas geométricas hechas a base de líneas rectas, el conformismo,... por decirlo de alguna manera, el bien, el Ethos en el que se basaban las formas clásicas. Sin embargo, el entusiasmo que le producen las formas curvas del automóvil de la revista le lleva al Pathos, a la patología, como el retorcido Laocoonte curvado por la enfermedad (aunque es una *reconstrucción* más torcida de lo que fue el original); el deseo representado por las formas curvas, como la serpiente del paraíso. Es una clara rebelión juvenil ante las imposiciones de los mayores, un choque entre ideales de libertad y encasillamientos de convencionalismos marcados e impuestos por la sociedad.

⁹² Montaje realizado a partir de varias imágenes de <http://derstandard.at/?url=/?id=1310015>

Todo este tipo de anuncios responde a una estética totalmente estudiada en la que nada se deja en manos del azar. El consumismo que generan estos comerciales sigue las pautas esperadas por los anunciantes.

Por otra parte, el consumo que generan los accidentes se manifiesta en los negocios que proliferan alrededor del mundo del motor. Más de la mitad de los talleres mecánicos desaparecerían del mercado si no ocurriesen accidentes para poder reparar los coches. Los desguaces de los que hablábamos también dejarían de existir en su gran mayoría, así como las grúas, siempre al acecho de los infortunios que puedan ocurrir. Las ambulancias, con su sonido tan integrado en nuestra sociedad, igualmente verían reducidas sus salidas de manera notable. Pero el peor parado a la hora de erradicar los accidentes sería, sin duda, el negocio de las aseguradoras de automóviles. Éstas viven por y para los choques, moviendo al año cantidades sorprendentes de dinero⁹³, así como un gran número de abogados que luchan desesperadamente por probar la inocencia de sus clientes. Curiosamente, los *Consulting* y Aseguradoras se dedican a *destapar* riesgos para que contratemos seguros que a su vez, nos dan la sensación de seguridad que buscamos. En contrapartida, el gran beneficiario de la erradicación o disminución de los accidentes, sería el Estado, que gasta cifras descomunales en cada siniestro, a pesar de que los costes mayores corren a cargo de las aseguradoras⁹⁴.

Todos estos datos materiales, así como las pérdidas personales, se eclipsan ante la morbosa idea de poder contemplar un choque o

⁹³ http://www.svs.cl/sitio/html/merc_seguros/est_generales.html. Estadísticas generales de las aseguradoras.

⁹⁴ Informe Race para la seguridad del transporte en España. 11 de Junio de 2003. p.3-7. Elaborado a partir del estudio "El sector del transporte en España y su evolución: horizonte 2010", realizado por la Universidad Politécnica de Madrid. Coordinado por el Real Automóvil Club de España, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos y la Asociación Española de la Carretera. Y cofinanciado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

atropello e, incluso, de poder ser testigo presencial para dar todo tipo de detalle (ante las cámaras de televisión preferiblemente) sobre el *precioso* amasijo de hierros que se ha creado, si no sobre el tono vivo del rojo de la sangre contrastando con los tonos amarotados del rostro del cadáver.

La película "Crash"⁹⁵ hace un estudio sobre este tema que nos lleva a una reflexión del funcionamiento del subconsciente humano. Relaciona directamente los accidentes con el sexo, llevando a sus protagonistas a la excitación absoluta ante cada siniestro.

Se trata de una pareja que vive en un edificio sobre una autopista y se excita al contarse uno al otro cómo han mantenido relaciones con terceras personas. A raíz de un accidente del hombre, James Ballard (papel protagonizado por James Spader), contra otro matrimonio, éste conoce a Helen Remington (Holly Hunter), una doctora que queda viuda tras el choque y que le introduce en un grupo de amistades que vive obsesionado por la *creación* de accidentes de coche.

Aunque ya la pareja protagonista encontraba excitante hablar del tema del accidente [al principio de la película, Catherine Ballard (Deborah Unger) mantiene relaciones con un desconocido en el hangar de un aeropuerto a la vez que lame la carrocería de uno de los aviones (Fig. 45)]. Más tarde, cuando James se encuentra en el hospital, le masturba mientras le va contando el estado en el que han quedado los vehículos], a partir de la relación de James con Helen se forma una unión directa entre sexo y choque, dirigida en todo momento por Vaughan (Elias Koteas), líder del grupo y auténtico *perverso* de estos siniestros. Este acontecimiento da un giro a los actos sexuales compulsivos extramatrimoniales que llevan a cabo los Ballard y que, en realidad les crea insatisfacción y remordimiento

⁹⁵ David Cronenberg. "Crash". Largometraje basado en la novela de J.G. Ballard del mismo nombre. Productora: Columbia. EEUU, 1996.

anímico, conduciéndoles a una nueva forma de divertimento sexual, base principal de su relación y que, acabará volviendo a dejarles insatisfechos.

Así las prácticas sexuales entre parejas del mismo sexo, de sexos diferentes, tríos,... se entrelazan con escenas de accidentes (muchos de ellos provocados por Vaughan y/o el resto del grupo) y cuerpos mutilados (Fig. 46) que se veneran como trofeos.

La escena que deja un enfrentamiento entre dos automóviles es vista por los personajes de la cinta como una auténtica obra de arte (Fig. 47), llegando a considerarse a ellos mismos como verdaderos artistas que tienen que crear *instalaciones* para realizar sus obras, por lo que organizan *eventos de choque* en los que recrean accidentes importantes de la historia, como el James Dean (Fig. 48) o Jane Mansfield (papel de la puesta en escena interpretado por el veterano Seagrave (Peter MacNeil) en ambos casos y, con la ayuda de Vaughan, en el de Dean). Convocan a un público clandestino para ser testigos de la creación de la *obra*, pudiendo tomar incluso fotografías o filmaciones del suceso para quedarse con *postales* o *fotogramas artísticos*, como en el Land Art, o las obras de Christo y Jeanne-Claude.

La película narra la forma en la que nos sentimos atraídos por lo *prohibido*, la velocidad, lo fortuito,... y cómo se nos puede ir de las manos al tratar de controlarlo y dominarlo. Identifica lo moderno con el accidente, el sexo y el arte, pasando del *frío* al *calor* de forma brusca a lo largo del filme para que el espectador no se sienta del todo cómodo con lo que ve en ningún momento.



Fig. 45 Catherine Ballard (Deborah Unger). Fotograma de "Crash"⁹⁶
David Cronenberg, 1996

⁹⁶ <http://www.telefonica.es/fat/crash.html>



Fig. 46 Gabrielle (Rosanna Arquette). Fotograma de "Crash"⁹⁷
David Cronenberg, 1996

⁹⁷ <http://www.telefonica.es/fat/crash.html>



Fig. 47 Vaughan (Elias Koteas). Fotograma de "Crash"⁹⁸
David Cronenberg, 1996

⁹⁸ <http://filmforce.ign.com/articles/317/317298p1.html>



Fig. 48 Vaughan (Elias Koteas) y Seagrave (Peter MacNeil). Fotograma de
"Crash"⁹⁹
David Cronenberg, 1996

⁹⁹ <http://www.telefonica.es/fat/crash.html>

También el polifacético director de cine, David Lynch, nos acerca en varias de sus películas al tema de la carretera y del accidente o lo accidental. Lynch se aleja de lo puramente comercial para dejarse llevar por la creación pura de lo que quiere representar, lo que le lleva a tener gran cantidad de admiradores, pero también, muchas personas que no se identifican con ese estilo de cine y que no lo entienden o aprecian, llegando incluso al desprecio de su obra.

En "El hombre elefante", por ejemplo, John Hurt aparece como el accidente personificado, ya que la deformidad externa tan acusada que presenta es el *caos físico* frente al *orden físico* del resto de personajes y que, sin embargo, no es más que una metáfora que hace el director para explicar el valor del interior y el exterior, ya que los personajes *normales* son totalmente deformes interiormente (*caos psíquico*). Las carreteras son parte importante de sus historias, las da un toque tétrico y desconcertante y una relevancia inusual en películas como "Corazón salvaje", "Carretera perdida" (Fig. 49) o "Una historia sencilla", en la que el anciano protagonista pasa casi las dos horas de la cinta recorriendo las carreteras subido en una cortadora de césped. Sus películas son a menudo extrañas, complicadas, retorcidas y cargadas de cierto misticismo, su gusto por retorcer el suceso recuerda al de Warhol por coleccionarlo. Tiene una parte de loco y otra de misterioso que lo convierte, cuando menos, en atractivo.

"Mulholland drive"¹⁰⁰ (Fig. 50 a 52), también llamada "El camino de los sueños", narra la historia de un accidente o, cómo un accidente crea una historia. La película comienza con un accidente automovilístico en el que la mujer que lo sufre (papel interpretado por Laura Harring), queda amnésica. A partir de este hecho se

¹⁰⁰ David Lynch. "Mulholland drive". Largometraje. Les Films Alain Sarde / Asymmetrical Production. Coproducción USA-Francia, 2001.

desarrolla toda la trama, cargada de misterio y dobles intenciones como cabía esperar de Lynch.

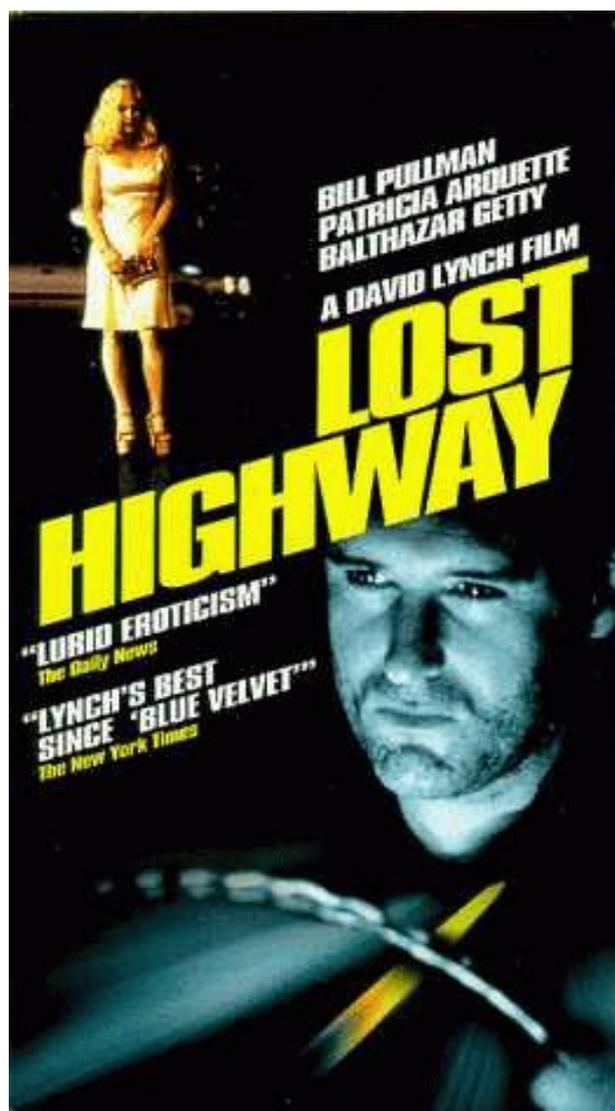


Fig. 49 Cartel publicitario de "Carretera perdida"¹⁰¹
David Lynch, 1996

¹⁰¹ <http://www.culturalianet.com/art/ver.php?art=2113>



Fig. 50 Laura Harring en su papel de Rita
Fotograma de "Mulholland drive"¹⁰²
David Lynch, 2001

El accidente en sí no es más que un choque entre dos cosas, situaciones o circunstancias, que dan lugar a una tercera. Curiosamente, la propia actriz cuenta cómo el primer día que iba a reunirse con el director para hablar del personaje, estaba tan nerviosa que sufrió un accidente y que, cuando llegó a la casa de David Lynch, éste le dijo que la película empezaba así¹⁰³.

El deseo de fama y poder se representa en la figura de Betty, una encantadora aspirante a actriz de Hollywood que acabará anteponiendo a cualquier precio su ambición frente a todo. También la sexualidad (y/o bisexualidad) juega un papel importante en la película (Fig. 52), relacionándola con los siniestros, como en el caso de Cronenberg. La persecución del *sueño americano* por parte de este personaje indica la falta de conformidad con nosotros mismos, la búsqueda de algo más importante, excitante y *peligroso* en nuestras vidas que puede llevarnos al punto de la obsesión y a no diferenciar entre el mundo real y el imaginario, conduciéndonos a la pérdida de

¹⁰² http://labase.com.ar/~zonafreak/pantallag/camino_suenos.htm

¹⁰³ <http://www.terra.com.ar/canales/inrockuptibles/55/55880.html>. Basado en la entrevista realizada conjuntamente a Laura Elena Harring y Naomi Watts por Olivier Nicklaus.

los propios valores éticos y morales¹⁰⁴. Es, en definitiva, una incesante búsqueda de identidad no muy lejana a la que pudieron sentir James Dean o Marilyn Monroe y disfrazada, si cabe, por una fascinación por el poder, el sexo y las máquinas en general.



Fig. 51 Naomi Watts en su papel de Betty
Fotograma de "Mulholland drive"¹⁰⁵
David Lynch, 2001



Fig. 52 Rita (Laura Harring) y Betty (Naomi Watts)
Fotograma de "Mulholland drive"¹⁰⁶
David Lynch, 2001

¹⁰⁴ http://www.cinefreaks.com.ar/VDVD_mulholland.htm. Basado en el artículo de Juan Blanco "El arte de soñar despierto".

¹⁰⁵ http://www.cinefreaks.com.ar/VDVD_mulholland.htm

¹⁰⁶ <http://www.terra.com.ar/canales/inrockuptibles/55/55880.html>

4.- El accidente del icono

4.- El accidente del icono

La fascinación por las máquinas no viene de ahora, el propio Leonardo Da Vinci ya la sintió durante toda su vida y se vio reflejada en todos sus inventos. Esa atracción por lo autómatas, como herramienta que se mueve por sí misma siguió siendo motivo de culto durante siglos, alcanzando su auge artístico con la llegada del Futurismo, atacando claramente los valores tradicionales en pro de la vida moderna, dinámica y exaltada y que destacaba los mitos de la máquina y de la guerra y la violencia como plena afirmación de la individualidad.

Llega un punto en que las máquinas pueden ser más fascinantes que las personas porque producen un estado de bienestar al quitar esfuerzo al hombre (ideología de izquierdas), aunque pronto vino la doble cara que apuntaba a las mismas como culpables del desempleo por la casi *autosuficiencia* que planteaban.

Cabe recordar las palabras de Marinetti: "Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil de carreras con su capó adornado de gruesos tubos semejantes a serpientes de aliento explosivo..., un automóvil rugiente parece correr sobre la metralla, es más bello que la Victoria *de Samotracia*"¹⁰⁷. Para Léger, ferviente admirador de los engranajes industriales, "el individuo pierde su identidad, la máquina es la protagonista y anula a la figura humana"¹⁰⁸.

El hecho de dar a un instrumento inerte una autonomía propia deja de manifiesto el gusto de otorgar a la técnica el control de la máquina. En otras palabras, perder el control de la misma para que la

¹⁰⁷ F.T. Marinetti "Manifiesto futurista". Le Figaro. Publicado el 20 de Febrero de 1909. Apartado 4.

<http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd99/ed99-0055-01/manifutur1909.html>

¹⁰⁸ Jaume Vidal Oliveras. "Léger y la vida moderna". Artículo publicado en "El Cultural. El Mundo". 21-27 de Noviembre de 2002.

responsabilidad no caiga sobre la persona, sino sobre la propia máquina, que es la que queda a expensas del azar. Una metáfora de ese dejarse llevar por el azar son las pinturas de Pollock, donde el pincel pretende ser el que manda y la mano del artista no es más que una mera herramienta vista, en este caso, como la máquina para ello.

El coche aparece como un icono creado e integrado en la sociedad. Se le da un protagonismo iconográfico, más que de mero objeto al servicio del individuo. Un automóvil representa mucho más que un vehículo transportador de grupos reducidos de individuos, como debería ser su verdadera función. Es además un espejo de la persona que lo conduce. Pero no un espejo real, sino un *espejito mágico de Blancanieves* que muestra tan sólo lo que el propietario quiere enseñar. Así, el automóvil adopta casi una personalidad humana, en mimesis con las virtudes que el piloto ha pretendido exhibir.

Los artistas Pop supieron captar muy bien esta representación del coche como icono desde sus comienzos por la habilidad que habían presentado *iconografiando* todo lo que les rodeaba, la coca-cola, los coches, frigoríficos,... Así obras como "*Paisaje n°2*" (Fig. 53) de Tom Wesselmann, dan una importancia de protagonista al coche que va mucho más allá de la estética que el mero auto pueda proporcionar a la obra. Más que un vehículo, parece un *retrato* del vehículo.

Aún en nuestros días, ese mismo gusto por lo industrial, lo mecánico, lo electrónico, sigue funcionando de manera asombrosa. La diferencia es que ya no sorprenden las máquinas que extrañaban a la gente de principios del siglo pasado. Algo como un automóvil, un avión o un tren son cosas que forman parte del paisaje urbano sin que nadie repare en por qué están ahí. Lo que sí sigue fascinando es la velocidad que esos vehículos pueden llegar a alcanzar. Es curioso,

a la vez que contradictorio, pensar que la estética moderna de la máquina (coches, vídeos, cámaras digitales, televisiones de plasma,... etc.), es aceptada por la sociedad, mientras simultáneamente, no acepta ni se interesa por el arte moderno.

El giro más notorio se ha dado en el campo de las telecomunicaciones, donde cada paso que se avanza es motivo de asombro y satisfacción a la vez que produce un cierto reparo no saber hasta dónde tiene mano para actuar el hombre y cuándo se entromete en el terreno del dios. El invento de los ordenadores y posteriormente de Internet, nos mostraba la superioridad de la máquina frente a sus propios creadores, pasando a segundo plano lo referente a repartirse tareas entre los dioses y los mortales. El único objetivo a seguir es el beneficio que la propia máquina nos pueda reportar¹⁰⁹. Esta es una cuestión que se plantea en muchos otros campos, como el de la ciencia y la medicina en general, cuyos avances se han visto a menudo frenados por la ética social.

¹⁰⁹ Piero Scaruffi. Basado en los textos del catálogo de la exposición "Sieben Hügel" (Siete colinas), tomo VII, Träumen (Sueños), Henschel/Berliner Festspiele, 2000. Traducción de Paul Becker.



Fig. 53 "Paisaje nº 2"¹¹⁰
Tom Wesselmann, 1964

¹¹⁰ Tilman Osterwold. "Pop Art". Taschen. Singapur, 1999. p.103.

La vida y obra de la pintora mejicana Frida Kahlo se movieron siempre en torno a la medicina. Partiendo de la base de que su vida entera resultó ser un accidente, ya que a los seis años la enfermedad de la polio la dejó con una pierna más delgada y corta que la otra, hecho que le acomplejó durante toda su existencia. Ella misma definió su infancia como triste y solitaria, soledad que le acompañó siempre.

Kathy García-Sjogrim nos detalla en su artículo "Frida Kahlo" cómo, "En 1925, regresando de la escuela en autobús, Frida se vio involucrada en un trágico accidente, que casi le cuesta la vida, y que le dejó secuelas que influyeron en ella el resto de su vida (Fig. 54). Hay que tener en cuenta que pasó más de treinta operaciones a consecuencia del accidente. Se partió la columna vertebral, la clavícula, varias costillas, la pelvis y se fracturó una pierna en once lugares distintos"¹¹¹.

Un fatal accidente vuelve a ser la causa de una creación artística, ya que Frida comenzó a pintar a raíz del reposo que tuvo que guardar durante su convalecencia y terminó siendo su vía de escape del mundo y del dolor que le rodeaba que, a menudo, calmaba también con tequila. Todo este dolor se ve reflejado de manera evidente en sus cuadros (Fig. 55 y 56) y dibujos, en los que no sólo vemos sus miedos y dolores, sino también sus frustraciones, como era la imposibilidad de tener hijos, otra causa del aparatoso accidente puesto que el pasamanos del autobús le atravesó la pelvis.

El desgarramiento que muestra su trabajo da una idea de la expresividad que Frida como persona –no ya sólo como artista– quería extraer por el hecho de estar sufriendo de forma tan acusada y por saberse arraigada a ese dolor por el resto de sus días.

¹¹¹ <http://s98.middlebury.edu/SP305A/proyectos/garcia.html>



Fig. 54 "Accidente"¹¹²
Frida Kahlo, 1926

¹¹² Andrea Kettenmann. "Kahlo". Taschen. Alemania, 1999. p.18.



Fig. 55 "La columna rota"¹¹³
Frida Kahlo, 1944

¹¹³ Andrea Kettenmann. "Kahlo". Taschen. Alemania, 1999. p.68.

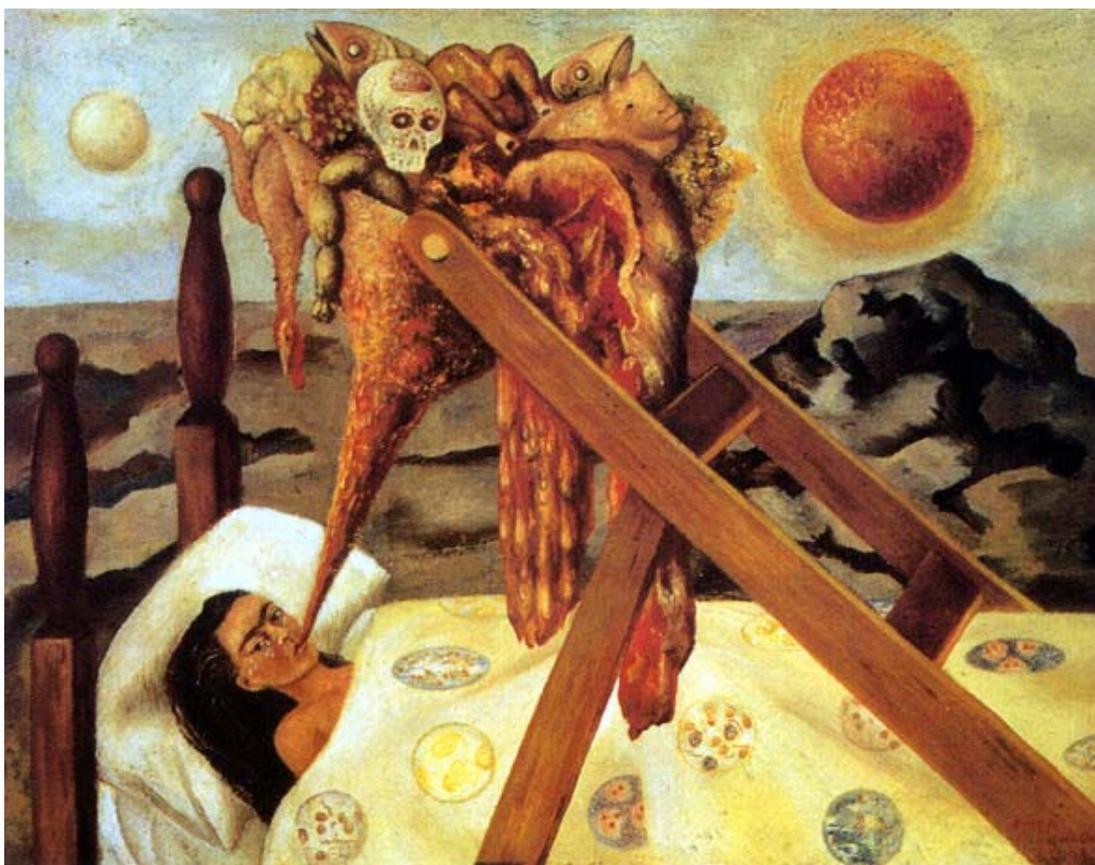


Fig. 56 "Sin esperanza"¹¹⁴
Frida Kahlo, 1945

¹¹⁴ Andrea Kettenmann. "Kahlo". Taschen. Alemania, 1999. p.70.

Su matrimonio con Diego Rivera también resultó ser un accidente más en su vida, como ella misma lo definió. Si dolorosas fueron para ella las numerosas infidelidades de su marido, más dolorosa aún resultó ser la que protagonizó con la propia hermana de Frida, Cristina Kahlo.

“El viaje de la artista, a mediados de 1935, con dos amigas americanas a Nueva York significó una huida de la grave situación. A finales de 1935, cuando la relación entre Rivera y Cristina Kahlo había terminado, regresó Frida a San Ángel. Los espíritus se habían calmado, sin que ello implique que Rivera fuera a renunciar a partir de ahora a sus aventuras extramatrimoniales. También Frida Kahlo, por su parte, comenzó a cultivar relaciones con otros hombres y, especialmente en los últimos años, también con mujeres”¹¹⁵.

En la película “Frida”¹¹⁶ de Julie Taymor se ve reflejada de forma muy elocuente la vida de la artista. No narra la historia exacta por el hecho de que dura una hora y cincuenta y ocho minutos y hay que resumirla de algún modo, pero sí hace un tratamiento muy humano de la artista que, Salma Hayek –actriz que interpreta a la pintora-, ha logrado transmitir al espectador y dar la sensación de estar sintiendo todo el dolor que sintió Kahlo.

Ese dolor y las enfermedades que sufrió en general, llevaron a Kahlo a tener una dependencia casi absoluta de la medicina, llegando a considerar a uno de sus médicos, el doctor Leo Eloesser¹¹⁷, como su mejor amigo. Y es que, si hay una oportunidad para evitar la muerte, al menos temporalmente, esa es la medicina y Frida se agarró a ella como única posibilidad de seguir viviendo.

¹¹⁵ Andrea Kettenmann. “Kahlo”. Editorial Taschen. Alemania, 1999. p. 40.

¹¹⁶ Salma Hayek es productora de la cinta y admiradora empedernida de Frida Kahlo. Desde 1997 poseía los derechos de la historia “Frida”, de Hayden Herrera (1983) y se empapó de ella llegando a conocer a personajes que compartieron algún episodio de la vida de la artista y viajando por el mundo tras exposiciones de la misma.

Julie Taymor. “Frida”. Largometraje. Miramax Internacional. 2002.

¹¹⁷ Andrea Kettenmann. Op. cit. p.59. Autorretrato dedicado al doctor Leo Eloesser en el año 1940 y en el que le define como tal.

El *boom* investigador del siglo XX no es comparable con ningún otro momento de la historia. Estos avances repercuten también en la caída de las teorías en las que sólo Dios podía salvarte; a partir de ahí, un simple médico daba la oportunidad de devolvete a la vida y además, no resultaba ser ningún milagro, sino el mero trabajo de una persona que ha dedicado una parte de su vida a estudiar un campo determinado de la medicina.

Igual que a Frida Kalho un accidente le sirvió para ayudarle a convertirse en pintora, gracias a la ayuda de la medicina como intermediaria entre la muerte y la vida, a otros muchos artistas esos mismos accidentes y esa misma medicina les sirven de inspiración en sus obras y de puerta de descarga frente a la incompreensión del dolor y el miedo que puede causar la muerte. Tal es el caso de Javier Camarasa que en su "Accidente" (Fig. 57), combina medicina y accidente trabajando con radiografías, que son un elemento de gran belleza y magia por el hecho de mostrar lo que no vemos. Es una especie de juego en el que se desvelan tus inquietudes más íntimas ante ese extraño que es el médico de urgencias que *te* atiende, tratándolo en clave de humor, al utilizar una "Sindy Corazón" y un "Power Ranger".

A su vez, la fuerza iconográfica que desprende una ambulancia en cualquier calle de nuestra ciudad, pasa casi inadvertida a los ojos de la mayoría de los viandantes. Sin embargo hay una relación casi inconsciente que se forma en nuestra mente al verla pasar: Ambulancia/accidente de tráfico/catástrofe. Parando a pensarlo por un momento, podemos identificarla con otra serie de sucesos como son el infarto/terrorismo/asesinato... pero la primera impresión es la del accidente.

También se relaciona el quirófano ensangrentado con los accidentes y, la imagen que se nos forma en la cabeza es la de las batas verdes de los cirujanos contrastando con el rojo intenso que

desprende el paciente. Sin embargo, si el quirófano está poco manchado de sangre, lo relacionamos más con enfermedades como el cáncer, que aún siendo también una enfermedad *moderna*, no entra en el grupo de las que causan *muertes deseadas*.



Fig. 57 "Accidente"¹¹⁸
Javier Camarasa, 1995

¹¹⁸ www.cultura.canaria.com/arte/3milenio/camarasa/rayos2.htm

Lo instantáneo de un accidente, un atentado, un infarto,... es lo que hace que se consideren muertes modernas y *deseables*. Tenemos un miedo al dolor tan acusado que hace que decesos provocados por el cáncer y las enfermedades de *larga duración* en general, sean las más temidas por el ser humano, en parte por la disminución del dolor que hemos experimentado en las últimas décadas, gracias a los avances de la medicina y a la vida de la ciudad que reclama unos trabajos que requieren menos esfuerzo físico (aunque mucho más esfuerzo psicológico) que los realizados en el campo por nuestros antepasados. Este miedo empuja a un deseo de muerte rápida. Prima la velocidad y la violencia hasta en la propia muerte. “La muerte moderna por excelencia debe ser espectacular, violenta, rápida, pudiendo llegar a aparecer como noticia de primera página en un periódico por lo menos local”¹¹⁹.

El libro “Tristísimo Warhol” de Estrella de Diego narra la visión de la autora acerca de la ya comentada relación del accidente de tráfico con la modernidad. Habla de James Dean como el primero que, el 30 de Septiembre de 1955, alcanzó esa muerte moderna, seguido del accidente que costó la vida a Pollock y, años más tarde, del espectacular atentado que acabó con la de Kennedy.

“Un rebelde que se rebela contra algo tan inmenso que carece de nombre no puede permanecer mucho tiempo vivo, no debe permanecer vivo en un mundo que está cambiando. El más arraigado mito de la modernidad, el primer adolescente americano, “la leyenda más extraña desde Valentino” –como decía una revista después de su muerte-, no puede permitirse el lujo de envejecer. Estamos a solas con Dean, solos con un hombre que construyó su imagen viril, la que exigía una época conservadora, y la tiñó luego de matices ambiguos, que en cada toma “hizo el amor a la cámara”, como se dijera de Monroe, y se estrelló con el coche un día frío de Septiembre, inexplicablemente, pues es

¹¹⁹ Estrella de Diego. “Tristísimo Warhol. Cadillacs, piscinas y otros síndromes modernos”. Ediciones Siruela. Madrid, 1999. p.17.

posible que tampoco entonces buscara en realidad la muerte. Chocó en ese atardecer americano, plateado como el automóvil, porque alguien no distinguió el Porsche metálico, camuflado bajo la luz del crepúsculo”.

“La muerte moderna se convierte así no sólo en muerte anónima, sino en el lugar de experimentación de nuevos modos acordes con la época: aviones, coches, comida enlatada, exposición a radiaciones, sobredosis de barbitúricos... Y también queda la posibilidad de quedarse para siempre dando vueltas en la órbita de la tierra, adormecido en un Spútnik. Se trata, en todo caso, de muertes prematuras, inesperadas, exógenas, sin síntomas, como ajenas al propio cuerpo”¹²⁰.

En un texto de Arambilet acerca de Pollock, se habla de que tras la época de plenitud artística que había tenido, al final de su corta vida comenzó a bajar el ritmo de producción, a la vez que sus obras daban la sensación de estar decayendo. Este hecho parece que deprimió bastante al pintor, quien era consciente del descenso de calidad y originalidad de sus obras y le llevó a estar un año sin producir ni una sola obra. Ese mismo año moría en un accidente automovilístico bajo el influjo del alcohol.

Se considera a Jackson Pollock uno de los artistas más influyentes del siglo XX pero, sobre todo, se le considera el primer artista norteamericano capaz de competir en fuerza y originalidad con los más grandes artistas europeos como Picasso o Braque. A partir de Pollock el arte norteamericano empieza a considerarse maduro y, de alguna forma, se le identifica como el primer pintor moderno norteamericano. Willem de Kooning, creador del expresionismo abstracto, llegó a señalarle como el pintor americano que *rompió el hielo*¹²¹.

El trágico final del artista, un complicado accidente de coche en el que viajaba con su amante y una amiga de ésta (fue la única

¹²⁰ Estrella de Diego. Op. cit. p.16.

¹²¹ http://www.geocities.com/fundacion_barlovento/fbobv1n2a7.html. Basado en el artículo sobre Pollock de Arambilet.

superviviente del impacto y relató cómo el artista se reía mientras iban cayendo), encierra un misterioso encanto alrededor de Pollock. Su *moderna* muerte hizo que la genialidad del pintor se viera de algún modo aumentada y mitificada.

El mundo del arte, y especialmente el Pop Art, por tratarlo de forma iconográfica, ha dado grandes obras que giran en torno a los siniestros (coches, muerte, choques,...). David Hockney es uno de los grandes representantes del accidente o, en este caso, lo accidental con su "Una salpicadura mayor" (Fig. 58). Es el suceso de los sucesos, captado en el momento exacto de producirse, como un estornudo fotografiado en el instante preciso en que acaba de romper. Esta es una de las obras que mejor reflejan la vida americana de aquellos años¹²². Lo inesperado y fortuito como esencia de todo lo moderno. La obra se nos presenta en un marco de bienestar totalmente frágil que puede desmoronarse con la más simple de las acciones, como es el hecho de tirarse a una piscina. Es la prueba pura de cómo lo accidental puede llegar a quebrar la *estabilidad relativa* de la vida cotidiana de cada uno.

James Rosenquist tiene la visión de que la cultura americana se movía entre la euforia y la catástrofe¹²³. El cuadro más representativo de ese punto de vista, es quizás el inquietante a la vez que llamativo "Te quiero con mi Ford" (Fig. 59). Se trata de un lienzo de grandes dimensiones (210 x 237,7 cm) que en tres bloques halaga, a la vez que denuncia, el ritmo de vida del sueño americano. Es una crítica a la idea del éxito de los estadounidenses en la que el poder se basa en tener el mejor coche del mercado, a la *mejor chica* y adaptarse al ritmo de vida frenético y moderno en todos los sentidos, con el *fast food* como máximo representante. Iconos sociales establecidos sobre

¹²² Aunque Hockney es inglés, pasó gran parte de su vida en Estados Unidos, principalmente en la Baja California.

¹²³ <http://www.fi.muni.cz/~toms/PopArt/Biographies/rosenquist.html.iso-8859-1>

unos pilares de poca consistencia real y con mucho de *pavoneo* o querer aparentar lo que no se es.



Fig. 58 "Una salpicadura mayor"¹²⁴
David Hockney, 1967

¹²⁴ http://www.artchive.com/artchive/H/hockney/hockney_bigger_splash.jpg.html



Fig. 59 "Te quiero con mi Ford"¹²⁵
James Rosenquist, 1961

¹²⁵ <http://www.guggenheim.org/exhibitions/rosenquist/highlights2.html>

Phillips también trabaja con la misma idea que Rosenquist, asociándolo a la del progreso generalizado que estaba en pleno auge en aquellos años y generando perspectivas en movimiento que daban esa visión de la inquietud en todos los terrenos por avanzar y progresar antes que nadie; la lucha por el poder estaba expuesta sobre el lienzo (Fig. 60).

El neoyorquino Roy Lichtenstein mostraba en "En el coche" (Fig. 61) esa mezcla entre la magia del poder, el dinero y la velocidad. Su peculiar estilo de cómic da un enfoque cómico a la vez que dramático a la obra, que nos anticipa la catástrofe.

Pero Lichtenstein no sólo utiliza la imagen del automóvil como único vehículo en sus cuadros, sino que el tema de los accidentes de avión (Fig. 62 y 63) será repetido en numerosas ocasiones en sus creaciones, anticipándose a desgracias posteriores y buscando su inspiración en dibujos e historias de cómic e imágenes de guerra, una guerra vista como máquina destructora disfrazada con colores llamativos. Presenta la guerra como un accidente más, en el que no da importancia al suceso, sino a la imagen que el propio suceso genera.

Sus onomatopéicas obras otorgan frescura y alegría a temas realmente serios que nada tienen de divertidos pero que, transportados al lienzo del artista, nos son transformados para llegarnos a modo de sátira de la sociedad y dar la imagen de que nadie se preocupa por nada más que por sí mismo y que los problemas del mundo se camuflan bajo el manto del ocio, la diversión y la economía personal.

Así pues, esa *explosión* de quejas o críticas se expresa de manera elocuente en "Explosión I" (Fig. 64), donde el color y la forma generan tanta o más expresividad que cualquier palabra o imagen de accidentes.



Fig. 61 "En el coche"¹²⁷
Roy Lichtenstein, 1963

¹²⁷ Varios autores. "Art Studio. Spécial Roy Lichtenstein". Artstudio. París, 1991. p.67.



Fig. 62 "Whaam!"¹²⁸
Roy Lichtenstein, 1963

¹²⁸ <http://pavlov.psyc.queensu.ca/~psyc382/lichwham.html>



Fig. 63 "O.K. Hot Shot"¹²⁹
Roy Lichtenstein, 1963

¹²⁹ Varios autores. "Art Studio. Spécial Roy Lichtenstein". Artstudio. París, 1991. p.20.



Fig. 64 "Explosión I"¹³⁰
Roy Lichtenstein, 1965

¹³⁰ Varios autores. "Art Studio. Spécial Roy Lichtenstein". Artstudio. París, 1991. p.57.

También Robert Rauschenberg utiliza varios elementos de medios de transporte, tanto de coches, como de otros vehículos como bicicletas, para realizar sus obras. Éstas son altamente agresivas porque traslada piezas del mundo cotidiano a situaciones muy tensas. A partir de objetos de uso habitual, como puede ser un automóvil, crea nuevas formas casi surrealistas y de gran tensión y dramatismo. Piezas envejecidas y magulladas, que nos indican el proceso por el que ha tenido que pasar el vehículo para llegar hasta ese estado, el accidente que el artista ha provocado para llegar a despedazarlo y convertirlo en un híbrido (Fig. 65 y 66).

Las marcas de neumáticos impresas sobre una tira de papeles (Fig. 67 y 68) también crean incertidumbre al espectador. Son frenazos de ruedas, algo muy rudo, sobre finos papeles colocados estratégicamente y montados sobre un lienzo, creando un equilibrio entre lo fuerte y lo débil que nos habla del camino de la vida hacia la muerte expresado por medio de un derrape. Otros artistas, como Warhol (Fig. 69) o Chakaia Booker (Fig. 70), también se sintieron inspirados por los neumáticos en sus obras. Ésta última, utilizándolos como elementos compositivos de sus esculturas, junto con madera y otros materiales.

Es importante señalar el BMW pintado por Rauschenberg para la serie de Art Car (Fig. 71) que hemos comentado con anterioridad y del que hemos visto ya otra imagen, puesto que fue el primero que utilizó técnicas fotográficas en los hierros de un vehículo. Las imágenes de las mismas representan paisajes de Florida, como tratando de emular ese camino hacia la muerte que es la vida, representada en el pequeño espacio de un coche.

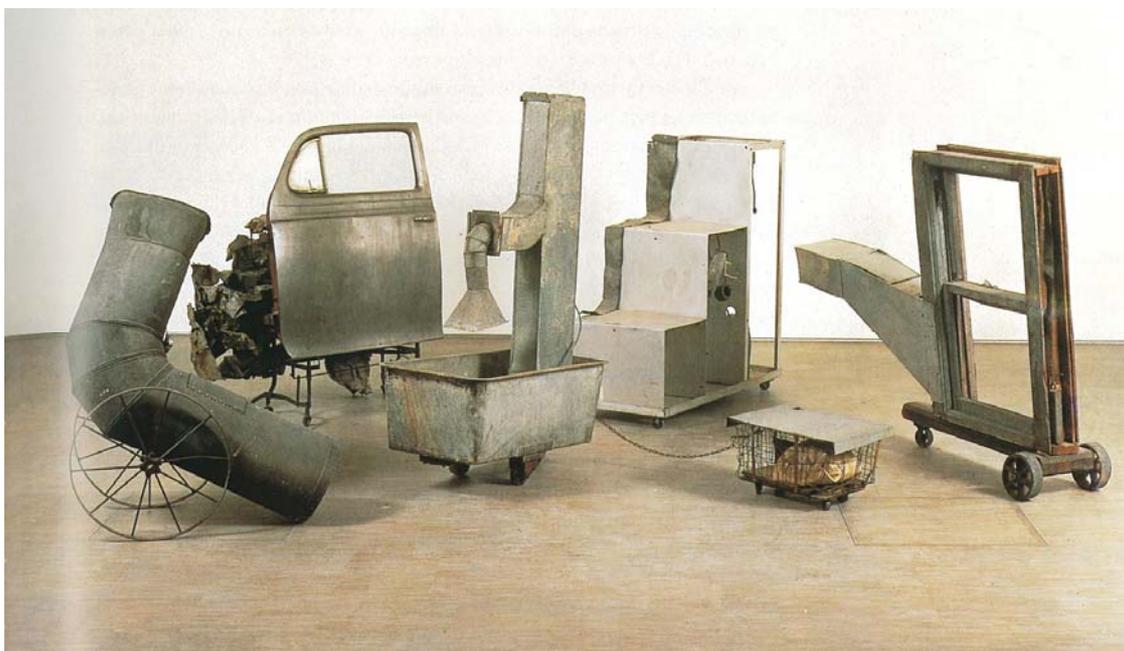


Fig. 65 "Oráculo"¹³¹
Robert Rauschenberg, 1962-1965

¹³¹ Sam Hunter. "Robert Rauschenberg". Polígrafa. Barcelona, 1999. p.67.



Fig. 66 "Excesos de Mobiloid primario"¹³²
Robert Rauschenberg, 1986

¹³² Sam Hunter. "Robert Rauschenberg". Polígrafa. Barcelona, 1999. p.98.

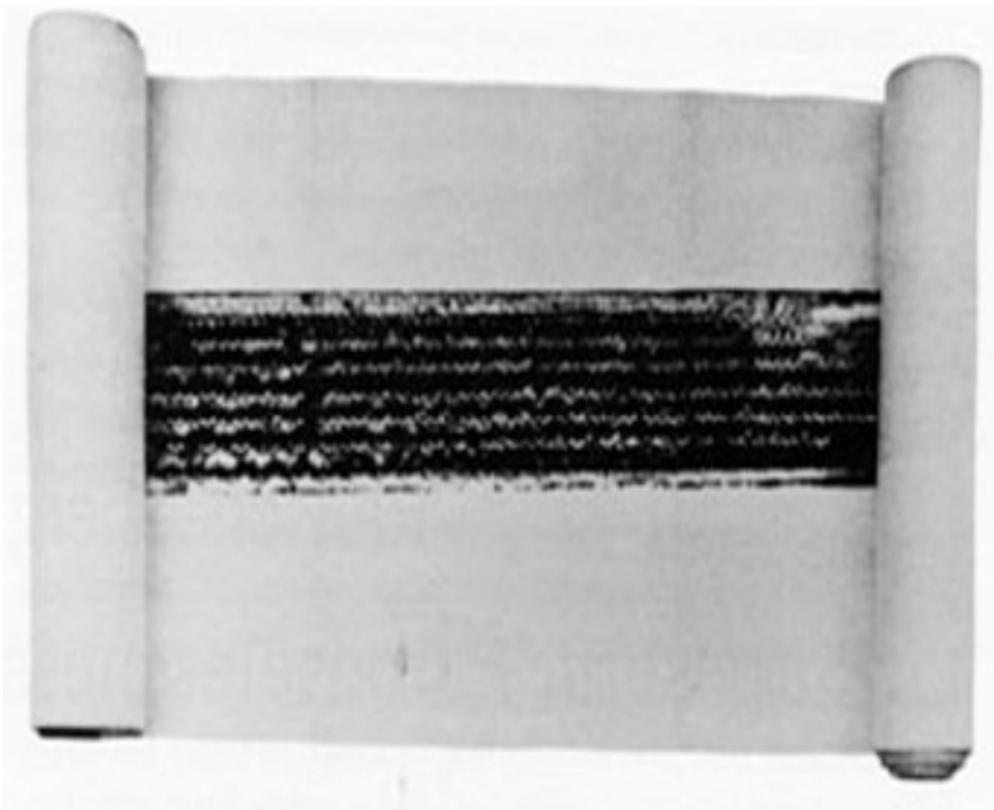


Fig. 67 "Impresión de neumático de automóvil"¹³³
Robert Rauschenberg y John Cage, 1953

¹³³ <http://www.artic.edu/~pgena/cageMCA.html>

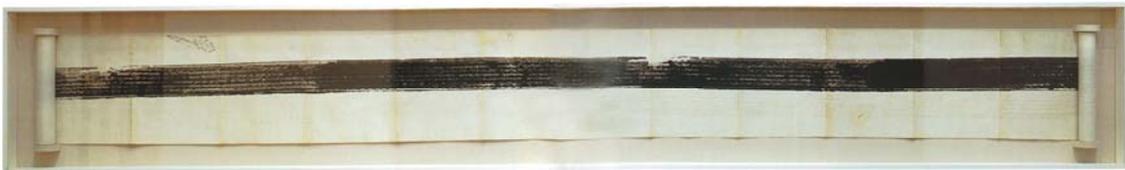


Fig. 68 "Impresión de neumático de automóvil"¹³⁴
Robert Rauschenberg, 1951

¹³⁴ Sam Hunter. "Robert Rauschenberg". Polígrafa. Barcelona, 1999. p.14.

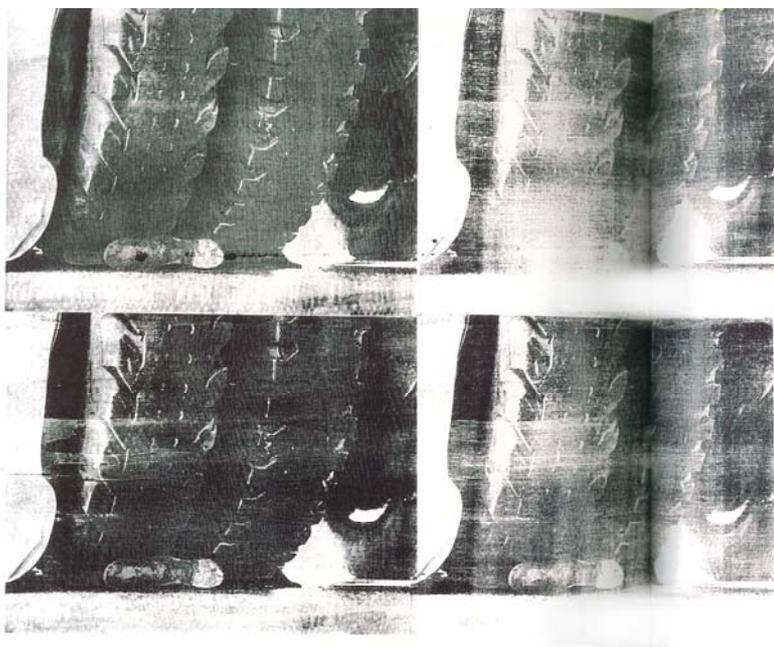


Fig. 69 "Pie y neumático"¹³⁵
Andy Warhol, 1963

¹³⁵ Heiner Bastian. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001. p.174.



Fig. 70 "Sin título. (Torso masculino que ha abandonado su camino)"¹³⁶
Chakaia Booker, 1993-95

¹³⁶ <http://www.chakaiabooker.com/fs/mt.html>



Fig. 71 "BMW 635 Csi"¹³⁷
Robert Rauschenberg, 1986

¹³⁷ <http://www.el-mundo.es/motor/MVnumeros/97/MV009/MV009bmw06.html>

Otro artista que muestra el camino como metáfora de la muerte que se alcanza cuando se llega al final del mismo (Fig. 72) es Allan d'Arcangelo. La idea del viaje como vida, en el que el origen del mismo es el nacimiento, la carretera la vida que vamos recorriendo y el destino, la finitud del ser, su muerte. La limpieza de sus formas y colores, las tres perspectivas dentro del lienzo y el cruce de caminos hablan de la perfección que trae consigo el coche. Es el movimiento en estado puro.



Fig. 72 "Serie de calles n° 13"¹³⁸
Allan d'Arcangelo, 1965

¹³⁸ Osterwold, Tilman. "Pop Art". Taschen. Singapur, 1999. p.102.

Igualmente, Jim Dine sintió especial interés por la temática de los accidentes. En 1960 convirtió su performance "El accidente de automóvil" (Fig. 73) en uno de los happenings neoyorquinos más importantes de la época. En él vestía ropas llamativas a modo de espectáculo e interpretaba con óleos un accidente de coche en el que asumía casi el papel de un niño pintor, buscando un acercamiento con el público, que acogió muy bien este infantilismo provocado.

Mención aparte merece Andy Warhol, quien plasmó en varias de sus obras el culto al automóvil. La serie "Death-and-Desaster" (Fig. 74 a 81) da buena muestra de ello. Serie cuya inspiración le había llegado de un periódico donde una catástrofe aérea ocupaba la portada¹³⁹. Pero Warhol ya se había interesado mucho antes por el tema de los accidentes. En concreto, las muertes de James Dean y Jackson Pollock le habían afectado profundamente.

"Estas nuevas experiencias y anhelos fueron inmediatamente catalizados a su llegada el once de Agosto de 1956, por la noticia de la muerte de Jackson Pollock en un accidente automovilístico. Simbólicamente, este instante fusionaba fama artística, muerte violenta y el interés mórbido y lascivo de la prensa popular. Un año antes, Warhol conmemoraba a otro de sus ídolos: James Dean, glamorosa estrella de cine de veinticuatro años, fallecido en Septiembre de 1955, con dos dibujos (Fig. 82) de su automóvil estrellándose contra un muro. Muerte y glamour entonces se asocian con la crónica de los sucesos diarios".

"Cada paso en su evolución se puede rastrear -desde sus primeros dibujos de una señal de caminos que dice "Dead stop" (Fig. 83), a las pinturas de desastres y choques automovilísticos de mediados de los años sesenta"¹⁴⁰.

¹³⁹ Tilman Osterwold. "Pop Art". Editorial Taschen. Singapur, 1999. p.175.

¹⁴⁰ <http://www.cnca.gob.mx/warhol/pantallas.htm>



Fig. 73 "El Accidente de coche"¹⁴¹
Performance en la Reuben Gallery, Nueva York
Jim Dine, 1960

¹⁴¹ Edward Lucie-Smith. "Artes visuales en el siglo XX". Laurence King Publishing. Londres, 1996. p.287.

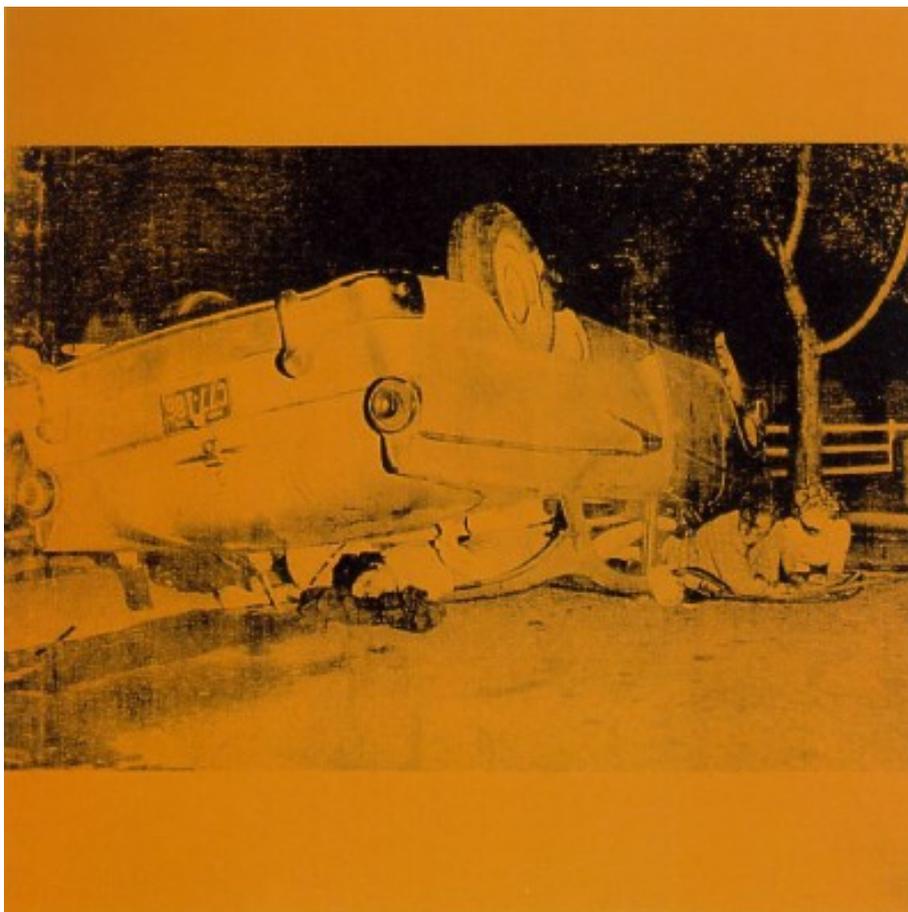


Fig. 74 "Cinco muertes"¹⁴²
Andy Warhol, 1963

¹⁴² http://www.arquired.es/users/guiabizkaia/Guggy/exposic/warhol/Five_Deaths.htm

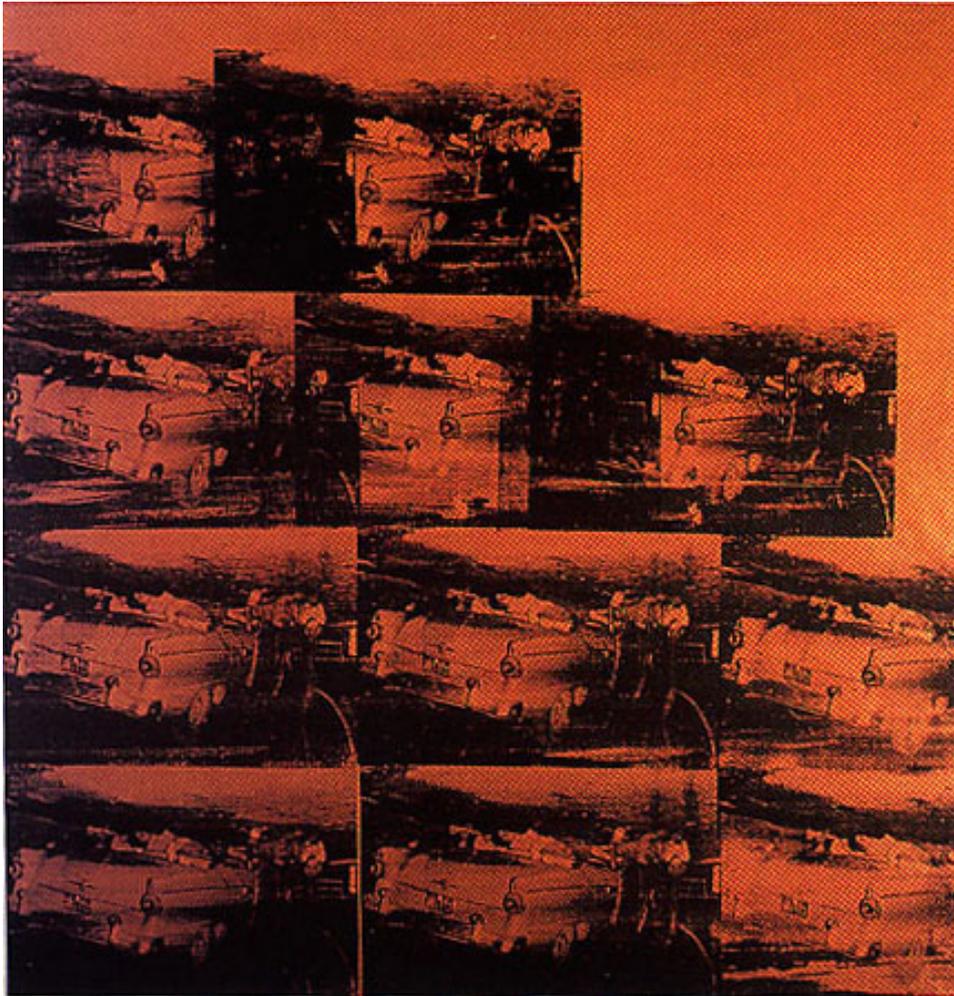


Fig. 75 "Cinco muertes en naranja 11 veces"¹⁴³
Andy Warhol, 1964

¹⁴³ <http://www.nallegheny.k12.pa.us/academics/art/Painting/serial/warhol.htm>



Fig. 76 "Accidente automovilístico naranja 10 veces"¹⁴⁴
Andy Warhol, 1963

¹⁴⁴ Klaus Honnef. "Warhol. ". Taschen. Köln (Alemania), 2000. p.52.

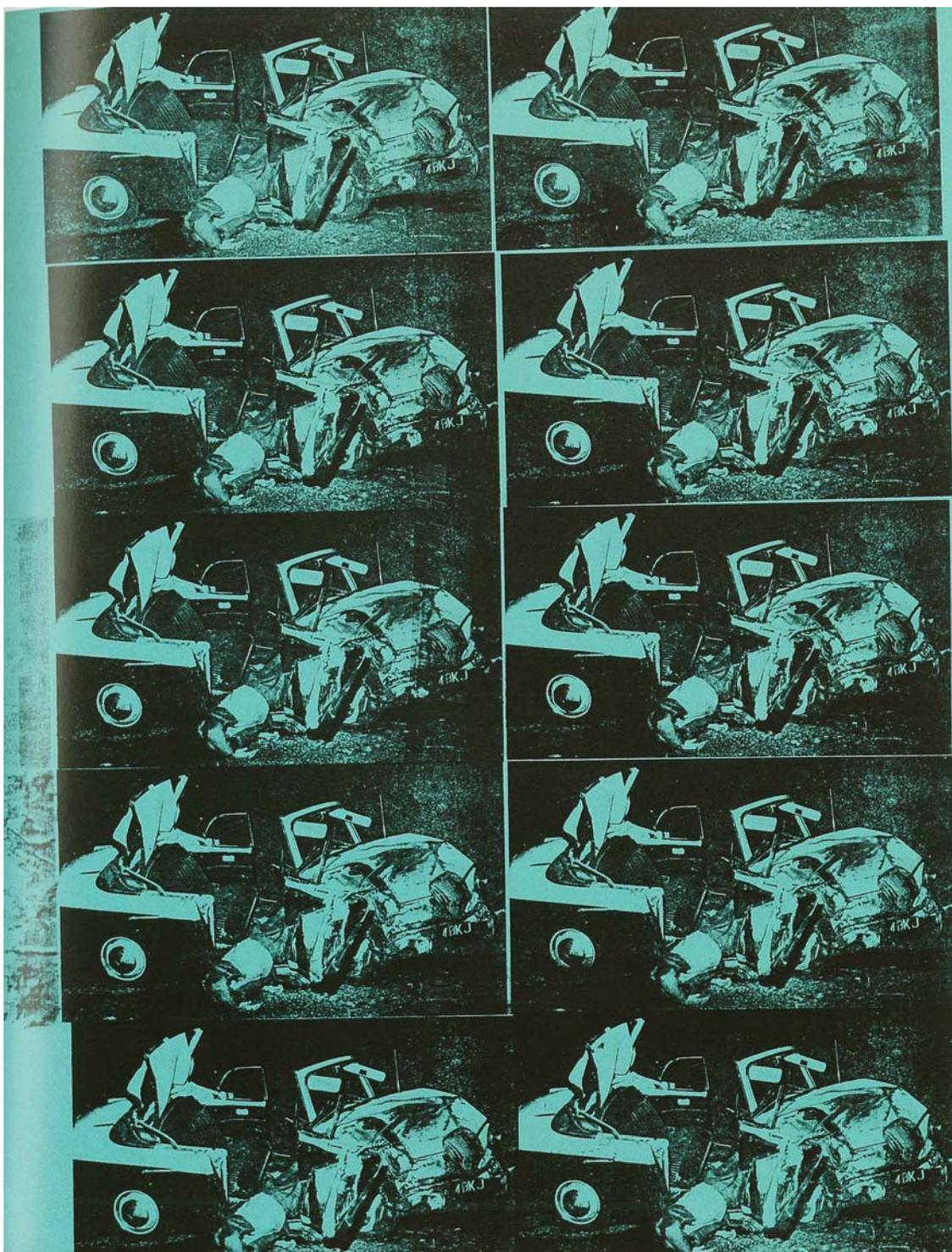


Fig. 77 "Desastre verde 10 veces"¹⁴⁵
Andy Warhol, 1963

¹⁴⁵ Heiner Bastian. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001. p.171.



Fig. 78 "Ambulance disaster"¹⁴⁶
Andy Warhol, 1963

¹⁴⁶ Heiner Bastian. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001. p.17.

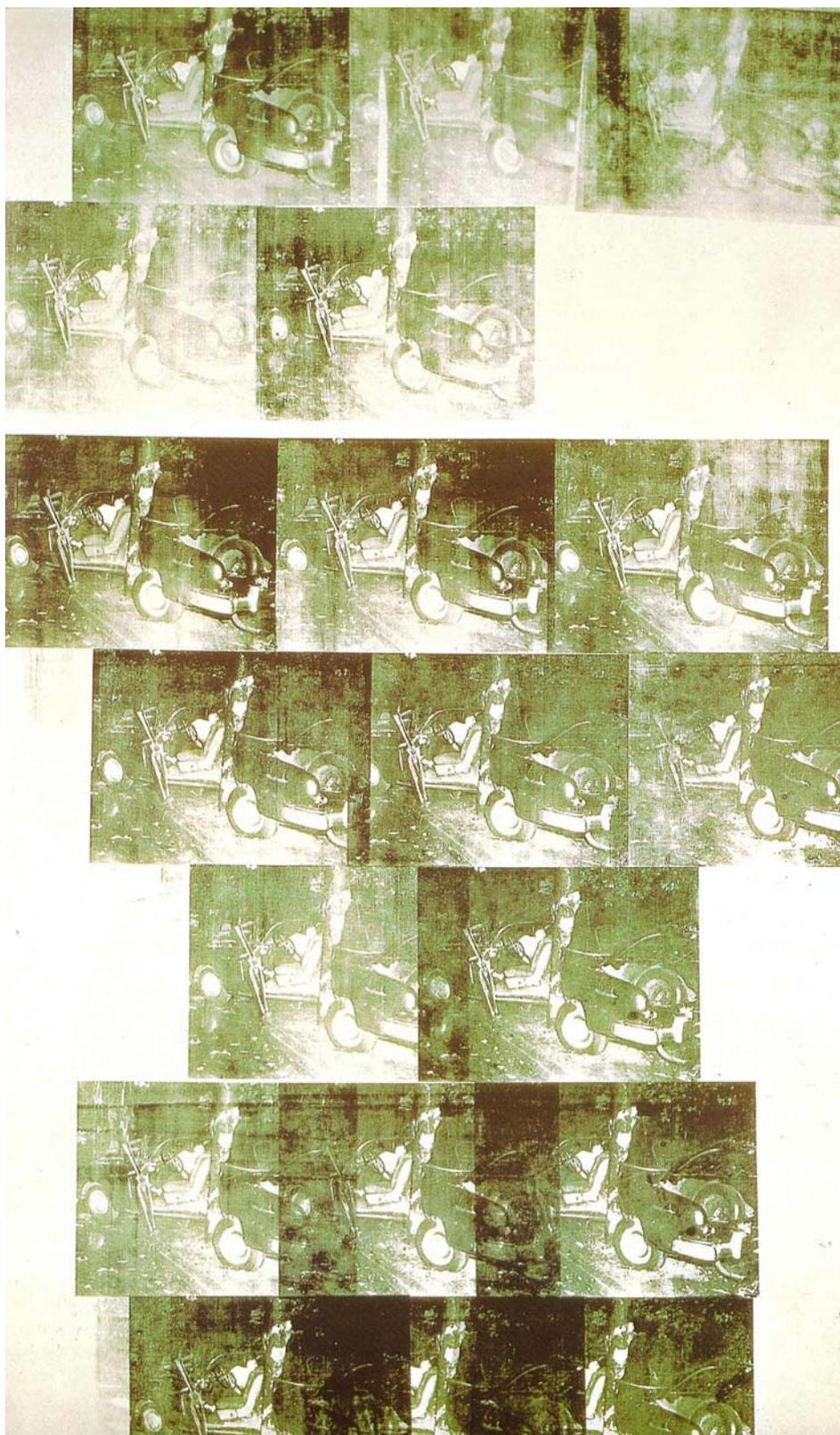


Fig. 79 "Accidente automovilístico blanco 19 veces"¹⁴⁷
Andy Warhol, 1963

¹⁴⁷ Klaus Honnef. "Warhol. ". Taschen. Köln (Alemania), 2000. p.51.

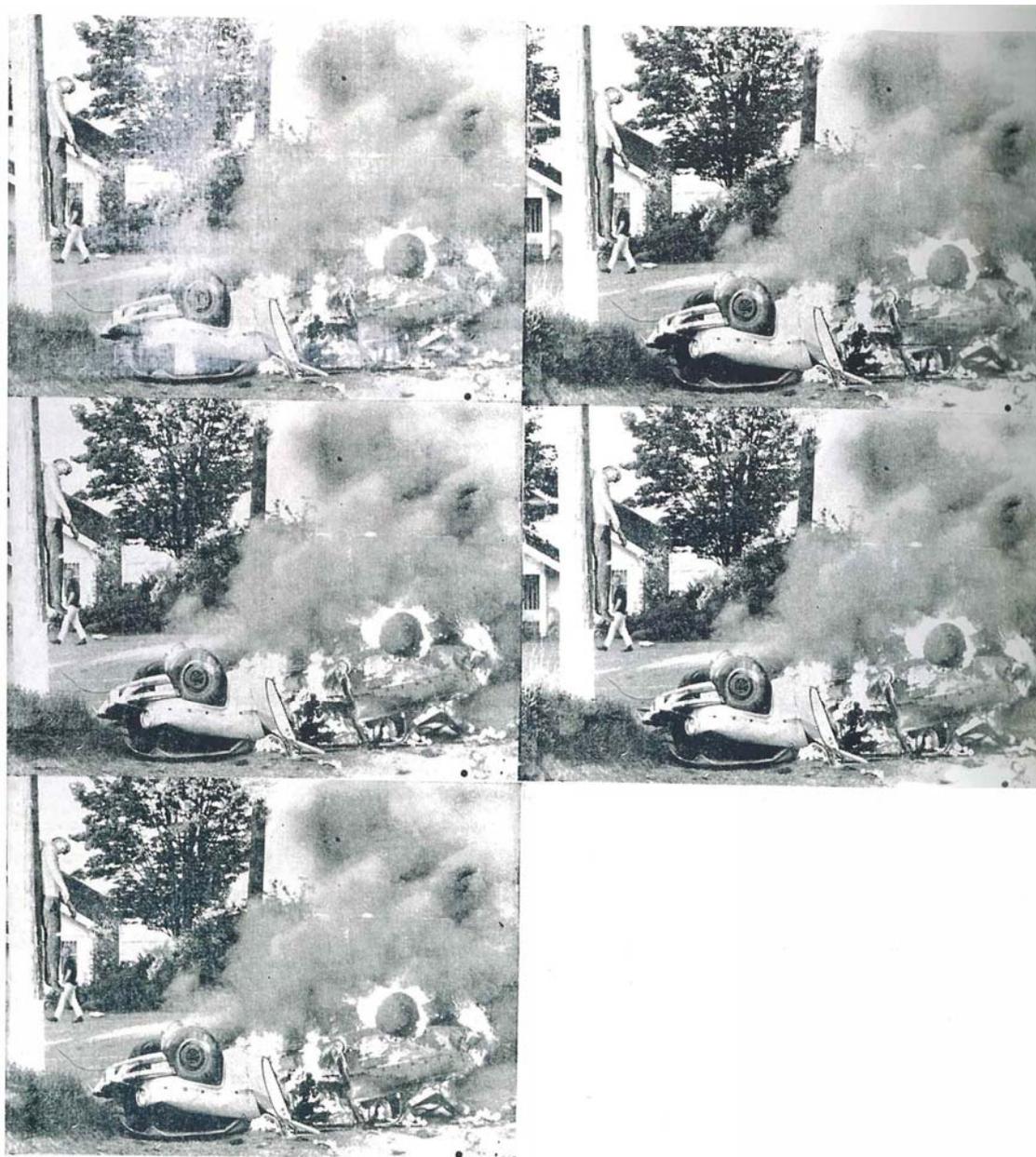


Fig. 80 "Desastre blanco"¹⁴⁸
Andy Warhol, 1963

¹⁴⁸ Heiner Bastian. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001. p.170.

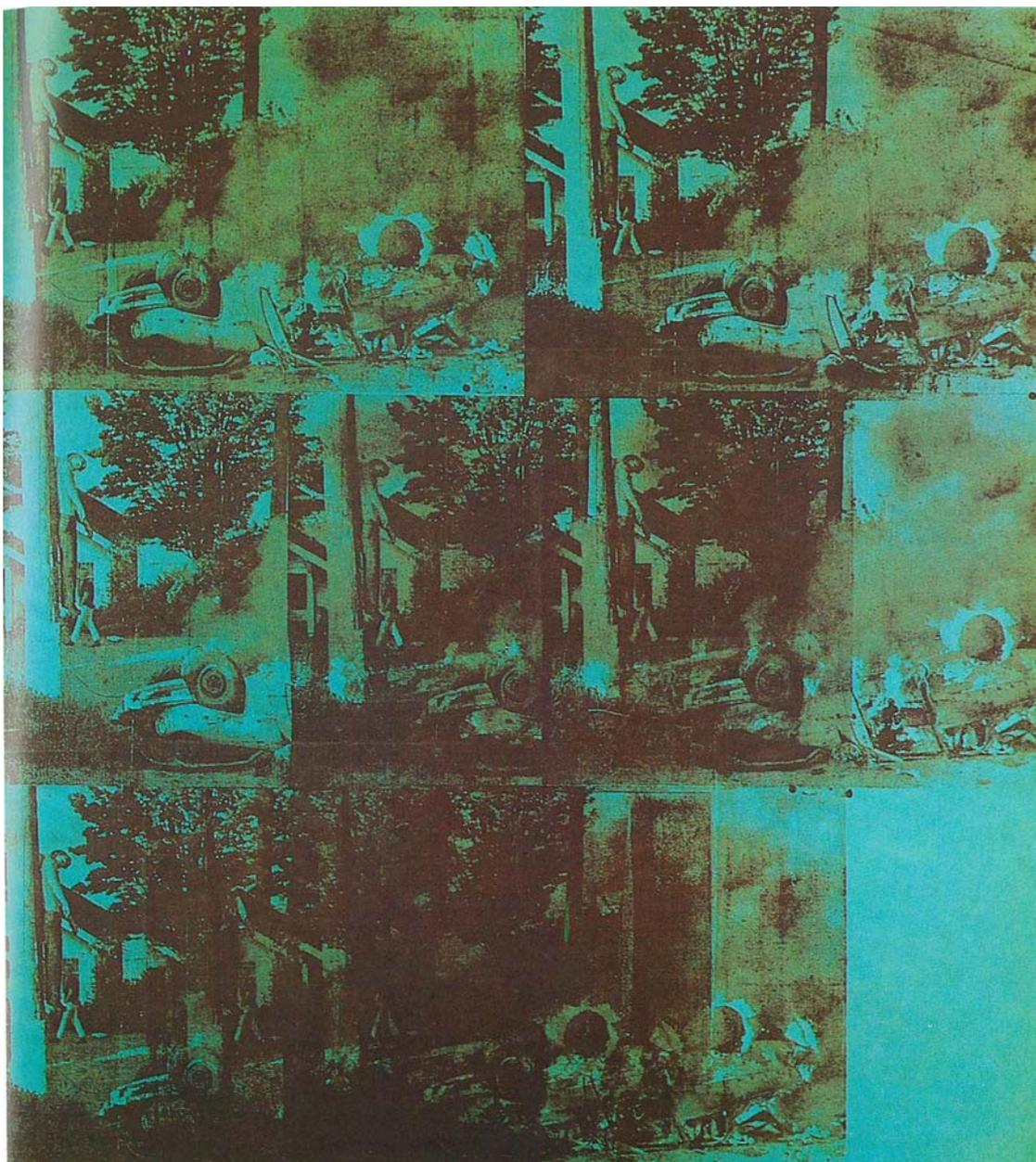


Fig. 81 "Auto verde ardiendo I"¹⁴⁹
Andy Warhol, 1963

¹⁴⁹ Klaus Honnef. "Warhol. ". Taschen. Köln (Alemania), 2000. p.53.

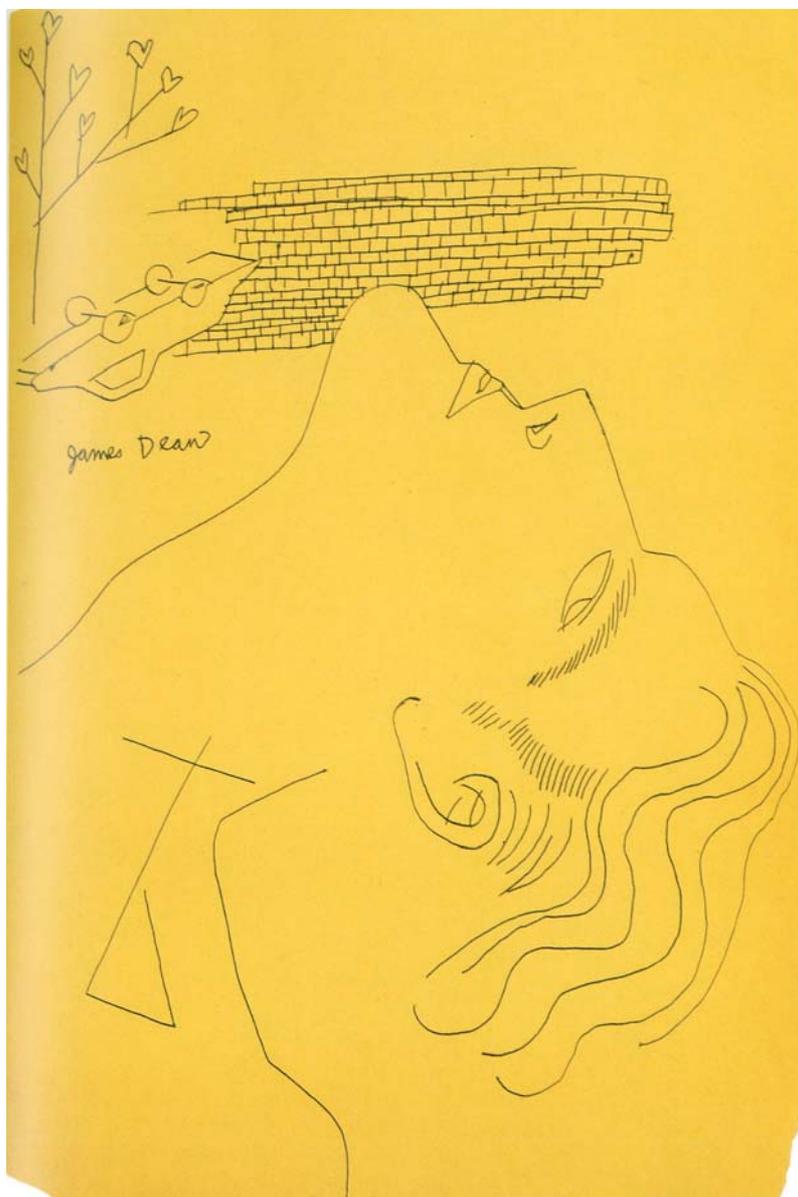


Fig. 82 "James Dean"¹⁵⁰
Andy Warhol, 1955

¹⁵⁰ Heiner Bastian. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001. p.71.



Fig. 83 "Dead Stop"¹⁵¹
Andy Warhol, 1954

¹⁵¹ Heiner Bastian. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001. p.66.

Los sucesos en general, y los de accidentes en particular, provocaban una fascinante atracción en Warhol, quien llegó a reunir una gran colección de recortes de prensa describiendo escabrosos sucesos. Fotografías de accidentes, como la de los fotógrafos de sucesos Mel Kilpatrick¹⁵² o Arnold Odermatt (Fig. 84), debieron influir también en sus obras.

Paradójicamente, él que tanto había idealizado los sucesos de los periódicos y que tanta importancia daba a una muerte impactante, acabó muriendo en el quirófano de una clínica donde le estaban realizando una operación de vesícula biliar¹⁵³.

Nada tenía de glamourosa ni heroica esa muerte y muchos de los que relatan su historia coinciden en afirmar que la primera muerte de Warhol, aquella de la que se salvó de morir a manos de la pistola de "Valerie Solanis, fundadora y miembro único del S.C.U.M"¹⁵⁴. (The Society For Cutting Up Men: Sociedad para la destrucción de los hombres) al entrar en su "Factory", hubiera sido la verdadera muerte heroica que hubiera correspondido a un ser tan moderno como Warhol.

Aunque el Pop Art comenzó en Inglaterra a finales de los años cincuenta, el mayor desarrollo como movimiento artístico lo encontró en Estados Unidos puesto que las condiciones sociales –comentadas anteriormente- se daban a ello. Sin embargo, no sólo en Norteamérica encontramos grandes obras de Arte Pop, sino que artistas que en aquellos momentos trabajaban en Europa y que son menos famosos a nivel mundial, han dejado un legado

¹⁵² Mell Kilpatrick. "Car crashes & other sad stories". Taschen. Verona, 2000. p.122 y 123. El libro contiene gran parte de las fotografías que este fotógrafo de sucesos realizó en California a finales de los años cuarenta y durante los cincuenta. La mayoría de ellas son accidentes de coche con los cadáveres aún frescos, lo que da un *gustoso dramatismo* que servirá de inspiración a artistas Pop de la talla de Warhol.

¹⁵³ (<http://www.imageandart.com/tutoriales/biografias/warhol.html>) Breve artículo de Paola L. Fraticola sobre la vida del artista.

¹⁵⁴ Tilman Osterwold. Op. cit. p.174.

importantísimo para la historia del accidente y, por supuesto, para la historia del Arte.

En España, por ejemplo, se trabajaba el tema de la violencia y los sucesos, la instantaneidad primaba por encima de todo pero siempre matizado con una gran carga crítica hacia la situación política y social por la que pasaba el país. Máximos representantes de ese tiempo fueron Eduardo Arroyo y, su reconocidamente admirador, Equipo Crónica.

El primero dedica numerosas obras al mundo del suspense y el cine negro, donde los coches de gangster aparecen como iconos indiscutibles del género. Aprovecha su presencia para darle carácter de testigo de los crímenes y sucesos que ocurren en la noche. Como son los casos de "Toda la ciudad habla de ello. El gato negro" (Fig. 85) o "El retorno de Companys a Barcelona" (Fig. 86), en los que su presencia revela un papel importante en la narración.

En el tríptico "Ronda de noche" (Fig. 87), Arroyo hace una catastrófica comparación entre el cuadro "La ronda de noche", de Rembrandt y un accidente de tráfico, por medio de un juego entre las lanzas de la parte central y líneas de carretera de los dos extremos, que trazan caminos imposibles que llevarán al coche a salirse de la surrealista vía.

El Equipo Crónica es el grupo artístico más representativo del Pop Art en España. Estaba formado en un principio por Manuel Valdés, Rafael Solbes y Juan Antonio Toledo (que abandonará pronto el grupo) a partir de las propuestas teóricas de Tomás Llorens. Tras su paso por Estampa Popular, con quienes compartían los mismos ideales, y en un momento de crisis ideológica, Solbes y Valdés comienzan a colaborar tanto en la teoría como en la práctica. Toma del Pop Art el uso de las tintas planas, el dibujo despersonalizado y el arte como medio de comunicación de masas.



Fig. 84 Fotografías varias de Mell Kilpatrick¹⁵⁵ (arriba) y Arnold Odermatt¹⁵⁶

¹⁵⁵ Mell Kilpatrick. "Car crashes & other sad stories". Taschen. Verona, 2000. p.122.

¹⁵⁶ Montaje realizado con varias imágenes del fotógrafo:

- 1- <http://www.artfacts.net/index.php/pageType/newsInfo/newsID/871>
- 2- http://www.berliner-galerien.de/springer&winckler/akt18_05_2002.html
- 3- http://x-traonline.org/vol5_3/archive_index.html
- 4- http://www.berliner-galerien.de/springer&winckler/akt18_05_2002.html
- 5- <http://news-info.wustl.edu/News/2003/odermatt.html>
- 6- http://www.berliner-galerien.de/springer&winckler/akt18_05_2002.html
- 7- http://www.berliner-galerien.de/springer&winckler/akt18_05_2002.html
- 8- <http://www.libri.de/.../productDetails?artId=2405098>



Fig. 85 "Toda la ciudad habla de ello. El gato negro"¹⁵⁷
Eduardo Arroyo, 1982

¹⁵⁷ <http://museoreinasofia.mcu.es/coleccion/sala36/default.php>



Fig. 86 "El retorno de Companys a Barcelona"¹⁵⁸
Eduardo Arroyo, 1978

¹⁵⁸ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.120.



Fig. 87 "Ronda de noche"¹⁵⁹
Eduardo Arroyo, 1975

¹⁵⁹ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.100.

Su pintura surge como crítica al individualismo y sus obras se caracterizan por ser realizadas en serie. La obra encierra un contenido político-social, pues coincide en un momento del expansionismo americano (Vietnam) y de la dictadura española.

También es una reacción contra otros grupos disgregados como Dau al Set o Equipo 57. Muchos de sus temas están inspirados en la pintura española del Siglo de oro pero insertados en la sociedad contemporánea¹⁶⁰.

En "Pintar es como golpear" (Fig. 88), Equipo Crónica plasma la agresividad del momento, la violencia y la velocidad en el instante de estallar. Es un *accidente provocado* en el que la técnica (los óleos) vence al hombre. Es la metáfora de que la máquina domina la obra como en los cuadros de Pollock, en los que lo fortuito daba un resultado agradable al artista, pero no dejaba de ser el azar *controlado* el que pintaba.

Como veníamos diciendo, no sólo el Pop Art ha dejado grandes imágenes de automóviles y accidentes en los últimos años. En realidad, el tema de los coches y, en concreto de los accidentes, ha sido representado en numerosísimas ocasiones por artistas de muy diversas tendencias. El francés Jaques Monory, por ejemplo, nos da muestra de su ingenio y saber hacer en obras como "Frágil nº6" (Fig. 89), o en tantas otras en las que relaciona la noche, la muerte, el peligro, la violencia, ... de una forma magistral.

La crítica al ritmo de vida que llevamos en los países *desarrollados* o capitalistas se pone de manifiesto en todas sus obras. "Frágil nº 6" contrasta el caos y el orden, la serenidad del "Escriba sentado", que toma notas del suceso que acontece, frente al brutal accidente que se desarrolla detrás de él sobre unas franjas de colores de fondo que simulan una bandera.

¹⁶⁰ <http://www.geocities.com/rauloyveloz/Cultura/cronica.htm>

Temas como la noche (Fig. 90), peligrosa y arriesgada, caótica y mortal y feroces críticas al sistema norteamericano (Fig. 91), también se hacen presentes en varias de sus obras. Los colores contrastados y separados entre sí y los negros intensos dramatizan al máximo sus pinturas que tienen un especial interés plástico y estético¹⁶¹.



Fig. 88 "Pintar es como golpear"¹⁶²
Equipo Crónica, 1972

¹⁶¹ En el apartado 5 "Aplicación de la tesis a la lectura de obras" de esta tesis, se pueden ver más obras de Monory, así como de otros muchos artistas que trabajan con la temática del accidente y su entorno.

¹⁶² <http://www.liceus.com/cgi-bin/gui/03/1337.asp>



Fig. 89 "Fragil nº 6"¹⁶³
Jacques Monory, 1985

¹⁶³ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.156.

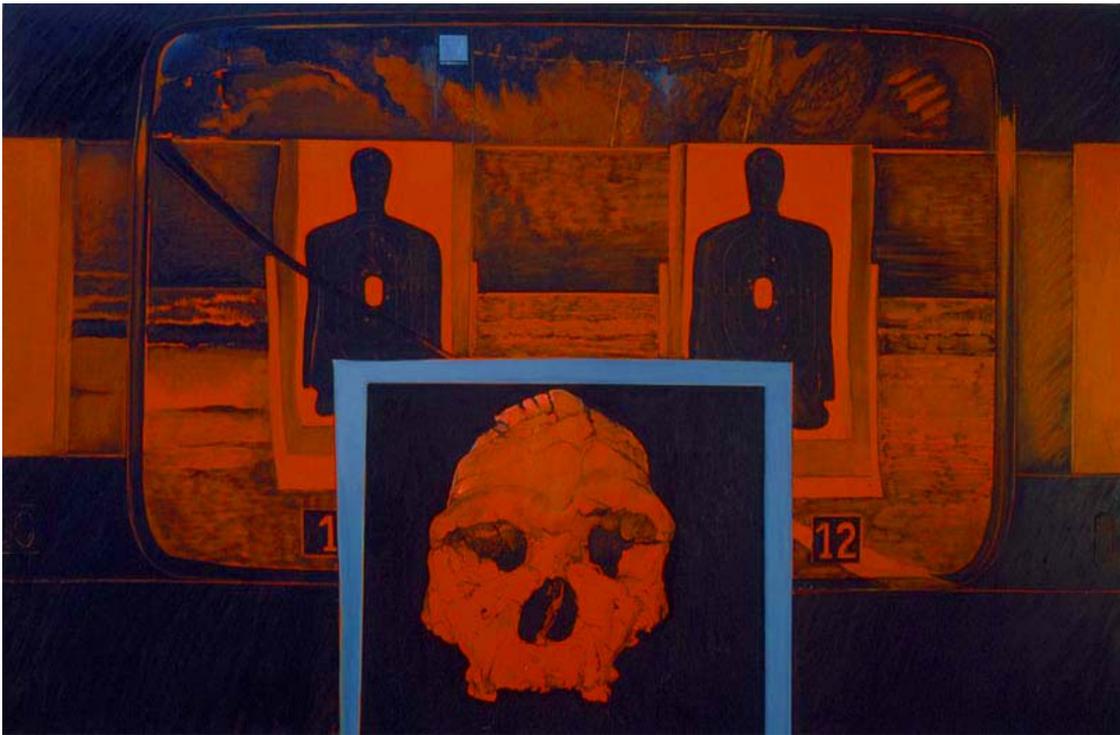


Fig. 90 "Noche n° 5"¹⁶⁴
Jacques Monory, 1990

¹⁶⁴ <http://www.art-netart.com/monory/tableau13.htm>

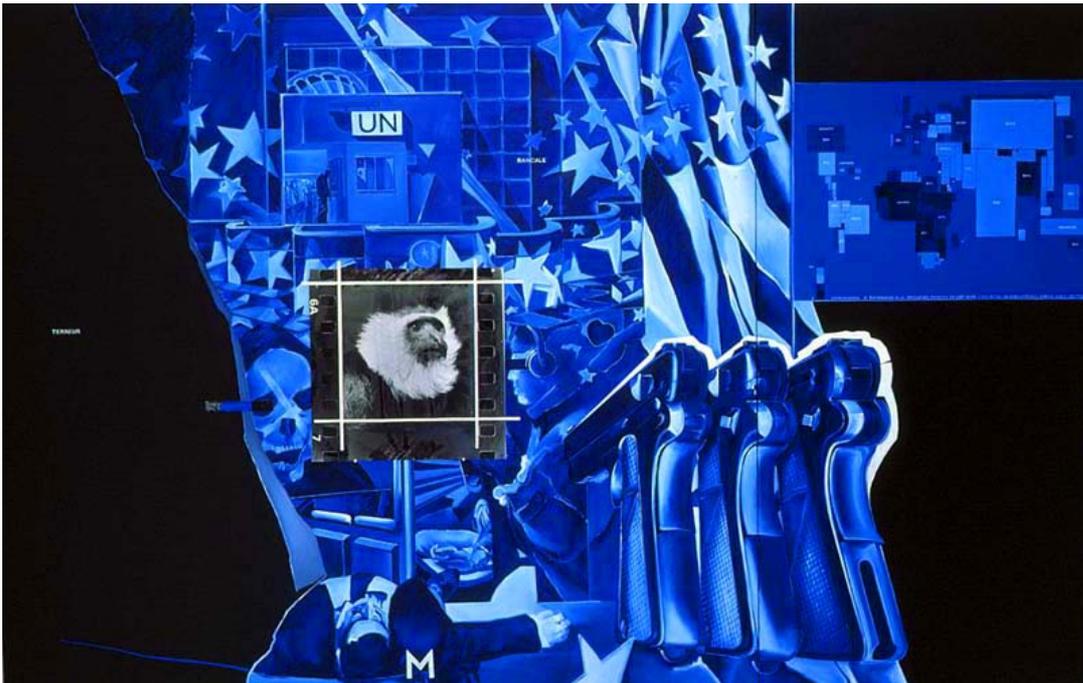


Fig. 91 "Ang n° 1"¹⁶⁵
Jacques Monory, 1997

¹⁶⁵ <http://www.art-netart.com/monory/tableau21.htm>

La fotografía "It´s lucky when you live in America" (Fig. 92), de Kilpatrick resume a la perfección la idea del desvanecimiento de los valores de la cultura norteamericana que hemos comentado en páginas anteriores. El automóvil accidentado contra el cartel promocional de *lo maravilloso* que es vivir en América -aunque realmente esté anunciando una marca de cerveza-, genera una imagen de ruptura o choque contra la popularidad que disfrutaba el modelo de vida norteamericano en los años cincuenta. Es la imagen de la rebelión de los que no están dispuestos a seguir ese modelo o el inconformismo e impotencia de los que no saben o no pueden seguirlo.



Fig. 92 "It´s lucky when you live in America"¹⁶⁶
Mell Kilpatrick

A lo largo de la historia del Arte-Automóvil, los artistas han generado una serie de obras que giraban en torno a la iconografía de los coches como poseedores de vida propia que les daban una relevancia inexistente pero, a la vez, necesaria para entender cada época de la historia moderna.

¹⁶⁶ Mell Kilpatrick. "Car crashes & other sad stories". Taschen. Verona, 2000. p.1.

La guerra de Vietnam fue quizás el punto separador entre lo real del objeto y lo mitificado del mismo. Al desmoronarse la superioridad americana en sus propias carnes, el mundo entero deja de ver al *Dios Estados Unidos* para ver al ser humano vulnerable que lleva dentro, desmitificando la idea de ser poderoso e invencible. Por primera vez en la historia, Norteamérica, el país de los sueños, se ve frágil ante el resto del mundo.

Si hay un accidente que ha cambiado la idea del accidente como tal, es el atentado terrorista contra el World Trade Center (Fig. 93) de Nueva York, el once de Septiembre de 2001.



Fig. 93 World Trade Center¹⁶⁷
Nueva York. Imagen anterior a Septiembre de 2001

¹⁶⁷ <http://www.babab.com/no11/warhol.htm>

Un avión de pasajeros chocando contra un rascacielos es la mayor representación de lo *moderno* que hasta hoy ha podido hacerse. Todas las personas que perdieron la vida en ese suceso son la nueva imagen de *muertos modernos* que sustituyó de golpe a los viejos héroes de la carretera (con James Dean a la cabeza).

El atentado, perpetrado por el grupo terrorista dirigido por Bin Laden, irrumpe de lleno en la sociedad americana, rompiendo todos los moldes, patrones y creencias en ellos mismos que habían conseguido remontar desde Vietnam, superándolo, además, con creces por suceder en su propio territorio. Por ello es un accidente, porque el caos vuelve a colarse por las rendijas del orden. Y se cuela de la manera más despiadada para el pueblo norteamericano, golpeando en lo más profundo de su ego. Volvemos a ver el caso de Dédalo e Ícaro representado en este atentado, donde el hijo (Bin Laden) coge las alas (aviones americanos) del padre (Estados Unidos) y las estrella con algunos de sus seguidores dentro. Se inmolan porque creen que con ello podrán salvar o ayudar a su pueblo a salir de las *injusticias sociales* en las que están sumidos. El mismo motivo por el que Dédalo construye las alas, para escapar de las manos del tirano, aunque para ello tenga que perder vidas por el camino. El accidente contra el núcleo del negocio estadounidense es un claro caso de accidente general, que se pueden prever por todos, pero no controlar. Son los que más tememos por la sensación de impotencia que nos crea el saber que la *técnica* aún no ha puesto remedio para ellos.

El terrorismo tiene mucho que ver con los accidentes de vehículos (en este caso, provocados), dejando imágenes desoladoras de amasijos de hierro y carne. Lo espectacular de un atentado con vehículo bomba es el estado en el que quedan los cadáveres y la cantidad de personas que alcanza a herir o matar. El *tradicional* coche-bomba (Fig. 94) al que solían tenernos *acostumbrados* los

terroristas de diferentes partes del mundo, especialmente europeos, se ha visto eclipsado por la espectacularidad de los autobuses-bomba (Fig. 95) de Israel (por ejemplo), los trenes-bomba (Fig. 96) de Madrid o los aviones-bomba (Fig. 97) de Nueva York, perpetrados por grupos armados radicales árabes y dando mucho mejores resultados para el grupo violento por el alcance publicitario que logra con una masacre en vez de un asesinato concreto.

Cada imagen o fotografía que nace a partir de un atentado funciona por sí sola como una potente llamada de atención del expectante espectador, al igual que lo hicieran en sus mejores épocas las imágenes de accidentes automovilísticos y que, hoy, han pasado a segundo término. El hecho de que el accidente sea provocado por una tercera persona ajena a la víctima y a la máquina, hace que la palabra azar cobre un sentido sobredimensionado en el caso de los atentados masivos que los convierte en puros ejemplos de lo accidental, porque las víctimas están en el lugar del atentado por casualidad. Podemos ser cualquiera en cualquier momento.

El Arte ha recogido también este importante punto de la historia contemporánea, llevándonos a obras como la que en el mismo año del atentado del World Trade Center, realizaron Bonevardi, Bennett y Hammond (Fig. 98), en la que procuraron dar un homenaje a las víctimas que allí perdieron sus vidas. Partiendo desde el suelo, donde en su día se erigió el centro de negocios y ahora sólo quedaban cascotes y restos humanos, propusieron proyectar ochenta focos de luz que acababan difuminándose en el cielo. Este efecto luminoso creaba, ilusoriamente, la imagen de las dos torres derrumbadas en los atentados, como si se tratase del alma de los difuntos, contando a los propios edificios también como fallecidos. Los propios artistas se encargaron de difundir la imagen del proyecto por Internet a los

pocos días del suceso, con el fin de responder con arte al brutal ataque¹⁶⁸.



Fig. 94 Atentado terrorista con coche-bomba¹⁶⁹
Logroño, 10 de Junio de 2001

¹⁶⁸ http://www.ubicarte.com/_articulos/2002-24/onceseptiembreopinion

¹⁶⁹ <http://www.mir.es/oris/infoeta/esp/p98-esp.htm>



Fig. 95 Atentado terrorista con autobús-bomba¹⁷⁰
Jerusalén, 22 de Febrero de 2004

¹⁷⁰ <http://www.ar.terra.com/galerias/294/8318.html>



Fig. 96 Atentado terrorista con tren-bomba¹⁷¹
Madrid, 11 de Marzo 2004

¹⁷¹ Montaje con imágenes del Especial del periódico "El Mundo", "11-M Masacre en Madrid". <http://www.el-mundo.es/documentos/2004/03/espana/atentados11m/imagenes-flash.html>



Fig. 97 Atentado terrorista con avión-bomba¹⁷²
Nueva York, 11 de Septiembre de 2001

¹⁷² http://www.thisisthenortheast.co.uk/the_north_east/news/attack/inpictures.html

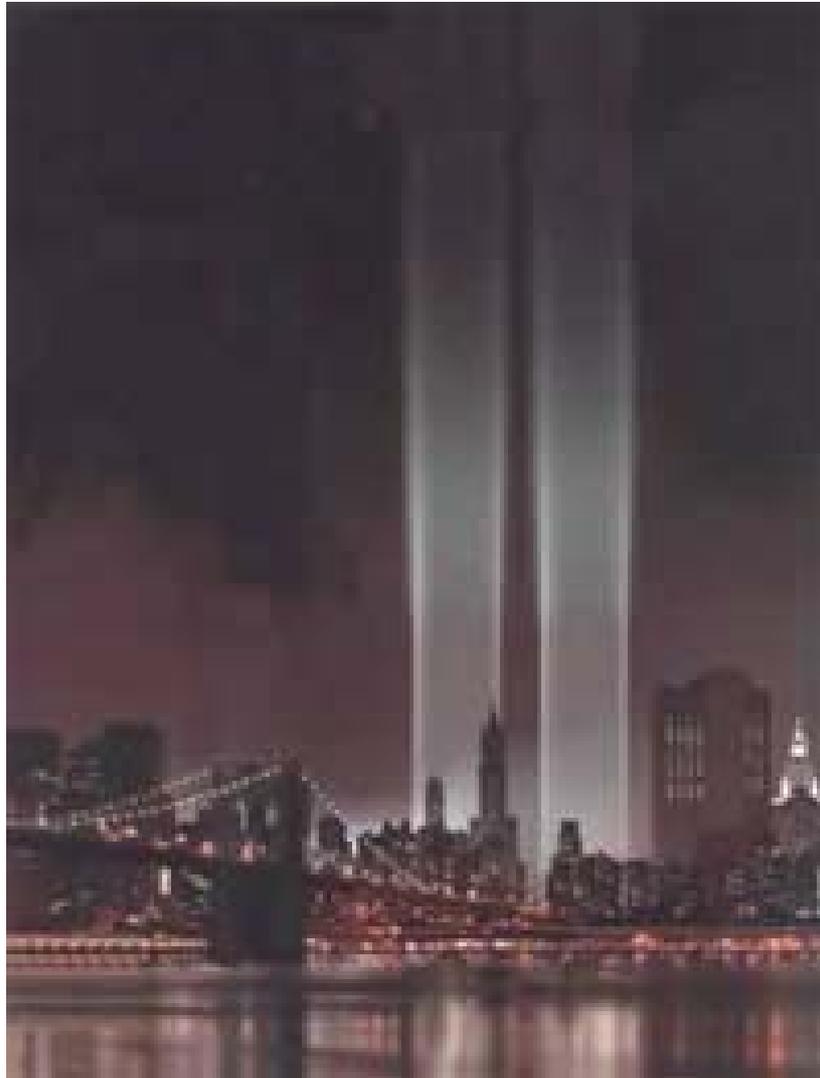


Fig. 98 "Tower of Light"¹⁷³
Bonevardi, Bennett y Hammond, 2001

¹⁷³ http://www.ubicarte.com/_articulos/2002-24/onceseptiembreopinion/
Paul Myoda y Julian La Verdiere. Tower of light. Digital rendering of the proposed
Towers of light 2001.

5.- Aplicación de la tesis a la lectura de obras

5.- Aplicación de la tesis a la lectura de obras

Jaques Monory lleva en ocasiones al presente los temas mitológicos con formas modernas, como el del Minotauro. En "Ariane, homenaje a Gesualdo" (Fig. 99), representa la victoria del Minotauro con un automóvil como monstruo y a Ariane como mujer muerta en un accidente. En realidad sólo está dormida, como cuenta la leyenda, pero ha provocado un *accidente* al dormirse, puesto que no ha cumplido la promesa hecha a su amado de sujetar el hilo que le llevará de vuelta a la salida del laberinto tras matar a la bestia.

La tonalidad del cuadro, en azules y rosas, las formas vaporosas, casi de textura sedosa, de las irreales nubes y la fragilidad de la mujer, nos trasladan a un plano poético y melancólico.

Otro ejemplo del entusiasmo por los temas mitológicos, llevados a la representación moderna de los mismos, es el que siente el pintor Jaime Repollés, quien representa un accidente de coche en su obra "Odisea" (Fig. 100), jugando con sirenas que guían hacia el mal al conductor del vehículo.

Pero, volviendo a Monory, en la película "Brighton Bella" (Fig. 101), el pintor llevó a fotogramas un cuadro realizado un año antes (Fig. 102), donde representaba la explosión de un avión en cuatro intensidades diferentes de color, dando pruebas concretas de su dominio de las gamas de azules. Estas dos formas de representar un mismo suceso puede entenderse como una mezcla entre la ficción y la realidad. La imagen, en cualquiera de los dos casos, es totalmente creíble -más aún habiendo visto los atentados del 11S de 2001 contra las Torres Gemelas de Nueva York- y brutal por captar el momento exacto del estallido del avión.

En el tríptico "Dinamóvil" (Fig. 103-106) se cuenta la historia de otro desastre, esta vez provocado por una mujer que desafía a la sociedad. Ésta tiene en su mano un arma y, junto a ella, hay una

niña a la que protege. La fuerza de la obra radica, principalmente, en los múltiples accidentes y explosiones que se van produciendo a su alrededor y en los planos de diferente enfoque que se muestran para acentuar el dramatismo. Lo que en las dos primeras partes del tríptico parecía una fórmula de inmunidad por parte de las dos protagonistas, en la tercera, resulta ser una muerte de la mujer



Fig. 99 "Ariane, homenaje a Gesualdo"¹⁷⁴
Jacques Monory, 1967

¹⁷⁴ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.7.



Fig. 100 "Odisea"¹⁷⁵
Jaime Repollés, 2002

¹⁷⁵ <http://www.elnidodelescorpion.com/N13/arte-sin.htm#>

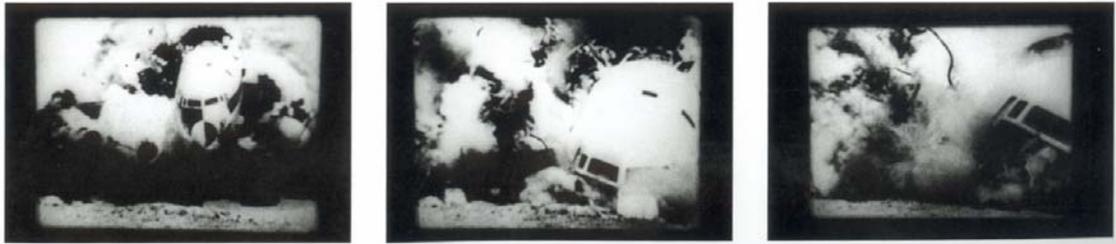


Fig. 101 Película "Brighton Bella"¹⁷⁶
Jacques Monory, 1974



Fig. 102 "Explosión"¹⁷⁷
Jacques Monory, 1973

¹⁷⁶ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.63.

¹⁷⁷ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.69.



Fig. 103 "Dinamóvil"¹⁷⁸
Jacques Monory, 1986

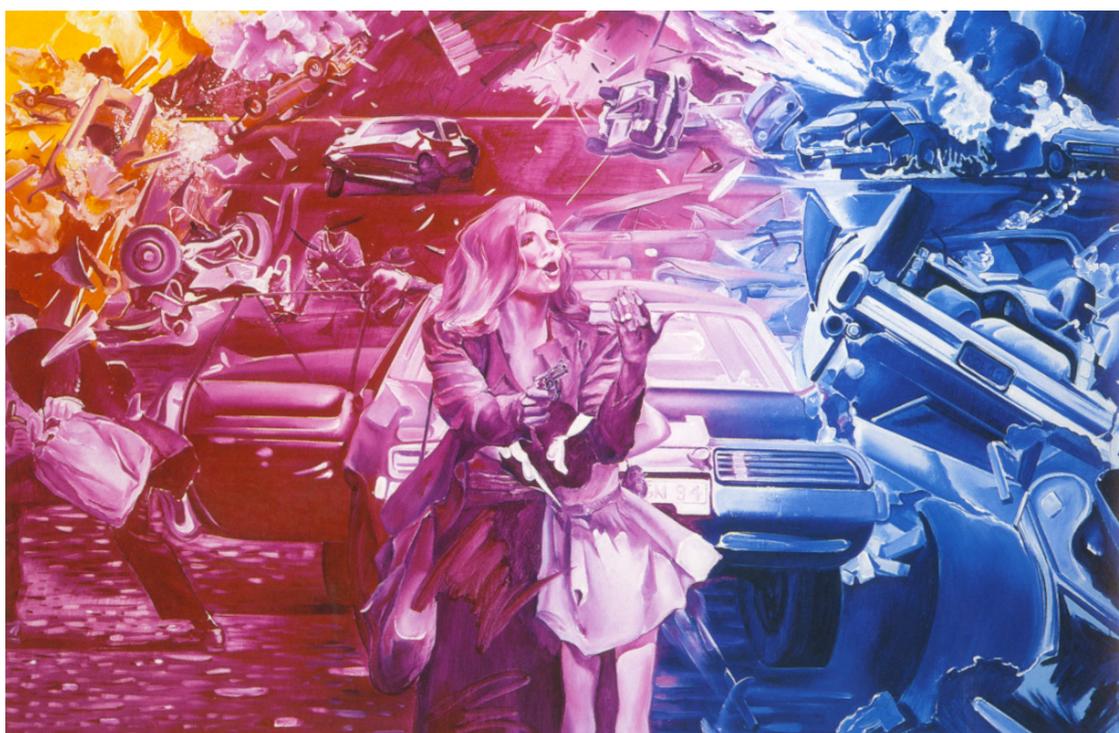


Fig. 104 "Dinamóvil". Fragmento A del tríptico¹⁷⁹
Jacques Monory, 1986

¹⁷⁸ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.154-155.

¹⁷⁹ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.154.



Fig. 105 "Dinamóvil". Fragmento B del tríptico¹⁸⁰
Jacques Monory, 1986

¹⁸⁰ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.155.



Fig. 106 "Dinamóvil". Fragmento C del tríptico¹⁸¹
Jacques Monory, 1986

¹⁸¹ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.155.

producida por su propio accidente y una pérdida de la niña, que desaparece de la escena, haciéndonos pensar lo peor de su destino.

Sin embargo, la posición relajada de las piernas del cadáver, nos advierte de la tranquilidad con la que ha terminado la tragedia, por lo que se convierte en una muerte deseada. Nos deja una fotografía como símbolo de los recuerdos que guarda de su vida y la matrícula del coche, para ser identificada y no caer en el olvido.

El amasijo de hierros y chapa de esta obra es muy similar al de "Tanatorolls nº 1" (Fig. 107), obra en la que representa imágenes de guerra y destrucción con una calavera en el centro del cuadro, camuflada entre las piezas de la máquina accidentada, como si se quisiera esconder la muerte, a modo de tabú. El helicóptero militar del fondo nos vuelve a recordar la muerte, es el vehículo de guerra y muerte, como puede serlo un tanque.

La máquina ha quedado inservible pero, estéticamente, funciona perfectamente, por lo que muere el icono para dar paso a una obra de arte, como sucedía con las obras de César, comentadas anteriormente. Se crea por tanto el mencionado Gusto/Disgusto por el accidente, potenciado además por el artista, con los tonos rojos (cálidos) y azules (fríos). Resulta una historia inacabada porque el cadáver (la calavera) queda sin identificar al aparecer una fotografía cortada por la mitad que nos imposibilita reconocer al fallecido.

A Monory le interesan enormemente los sucesos accidentales, y todo lo que de ellos deriva. Los campos de coches (o maquinaria en general, como veíamos en el caso anterior) siniestrados, son temática preferente en su obra. "Negro N° 20" (Fig. 108), por ejemplo, narra por medio de diferentes planos, o perspectivas, la historia de varios vehículos que están siendo mutilados en un cementerio de coches. Están siendo picoteados por palos y ganchos que les producen una *muerte* lenta, en vez de meterlos en la máquina compresora de



Fig. 107 "Tanatorolls N° 1".¹⁸²
Jacques Monory, 1986

¹⁸² Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. Paris, 1992. p.186.

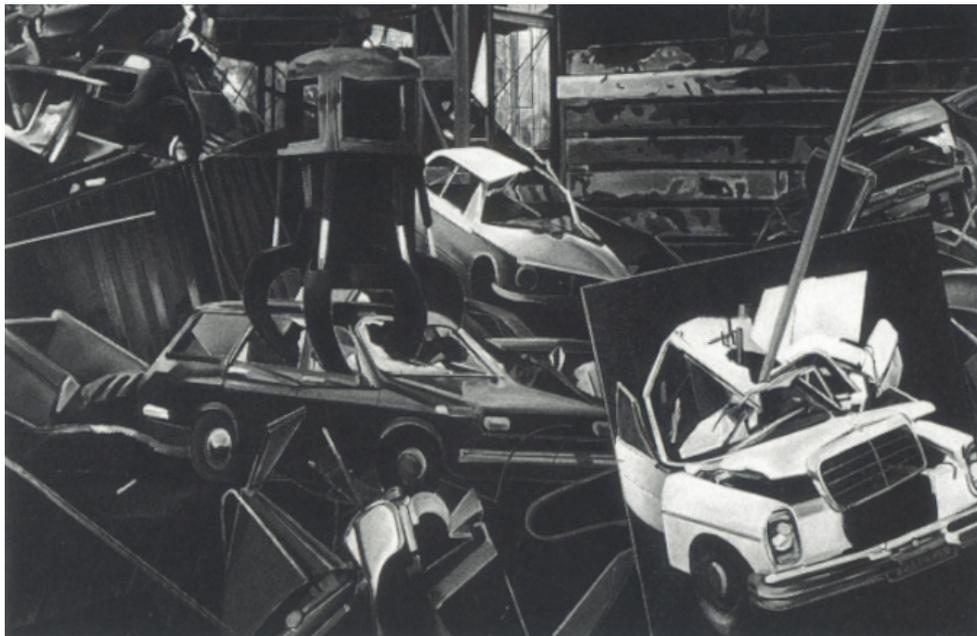


Fig. 108 "Negro N° 20"¹⁸³
Jacques Monory, 1989

¹⁸³ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.246.

cualquier desguace, que les llevaría a una muerte rápida y, por tanto, *deseada*.

El dolor del coche es el mismo que el que puede sentir un toro al ser pinchado por el picador en una corrida. Primero se le debilita, para matarlo más tarde. Ese dolor y el dramatismo de la tortura, se enfatizan con la gama elegida por el artista francés, en la que, el blanco y negro nos hacen recordar a la imagen de un suceso de un periódico cualquiera.

Monory pinta paisajes y situaciones nocturnas en la mayoría de sus obras, añadiendo así, un halo de misterio a las historias que en ellas cuenta.

Ayudado por una cuidada gama de azules, "Negro N° 24" (Fig. 109) relata, en dos planos diferentes, un accidente de coche por la noche. En la primera escena del cuadro, se ve cómo se acerca un coche hacia una casa en la que hay aparcado otro coche. Nosotros, los espectadores, tenemos un ángulo de visión situado desde dentro del primer vehículo, dándonos un papel importante en la historia a narrar. Por la ventana solar podemos ver el cielo y por la luna del automóvil, controlamos nuestra llegada al lugar. Apoyado en el salpicadero, hay un muñequito tipo marioneta, con un aspa que anticipa el desastre. Es como el visor de una pistola, o de un misil en un avión de combate, podemos ir moviéndolo hasta que consigamos centrar el objetivo para derribarlo. La *estrella* de Mercedes Benz funciona también de forma parecida; al conductor le va dando la sensación de que tiene el control de las vidas de la gente que pasa por delante de su auto y de que podrá apretar el *gatillo* cuando lo crea necesario.

La segunda escena muestra una carretera accidentada, con tratamiento parecido al que daba Arroyo en la ya comentada, "Ronda de noche". En vez de presentarnos el coche destrozado o al moribundo herido, nos enfocan el sufrimiento de la propia carretera,

con rayas descolocadas y retorcidas como si los neumáticos hubieran dejado huellas lisas y discontinuas al derrapar en el accidente, creando una tensión muy efectiva y estética.

Son muchos los cuadros que Jacques Monory ha pintado sobre accidentes de tráfico a lo largo de su trayectoria pictórica (desde 1954 hasta la fecha), cuadros a menudo de enormes dimensiones, que aportan una vista casi real de los elementos representados. Cadáveres relativamente jóvenes entre la maleza (Fig. 110), perdidos en una cuneta y de difícil acceso para ser encontrados, con elementos cotidianos como puede ser una revista o un proyecto, que nos indican que la muerte puede llegarnos en cualquier momento y en cualquier lugar. Instantaneidad absoluta al captar el momento preciso en el que cae el vehículo desde un puente (Fig. 111), camiones que adoptan el papel de naves o aviones (Fig. 112) que *vuelan* sobre otros vehículos y agresiones directas contra el espectador (Fig. 113), en la que nuestra luna o el cristal de nuestra cámara, se rompe de manera contundente, dejándonos *sentir* el impacto del choque y viendo, por medio de fotografías a la víctima del vehículo contrario, son matices continuos en las obras de este artista parisino.



Fig. 109 "Negro N° 24"¹⁸⁴
Jacques Monory, 1989

¹⁸⁴ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.205.



Fig. 110 "Tanatorolls N°16"¹⁸⁵
Jacques Monory, 1987



Fig. 111 "Peinture à vendre N° 48"¹⁸⁶
Jacques Monory, 1987

¹⁸⁵ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.322.

¹⁸⁶ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.322.



Fig. 112 "Peinture à vendre N° 41"¹⁸⁷
Jacques Monory, 1987



Fig. 113 "Peinture à vendre N° 27"¹⁸⁸
Jacques Monory, 1988

¹⁸⁷ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.322.

¹⁸⁸ Pierre Tilman. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992. p.323.

Henrik Plenge Jakobsen trata de manera muy diferente el tema de la muerte. Él lo ve como el caos, la destrucción, la pura violencia. La tragedia, accidental o provocada, está presente en sus obras de manera continua, como si quisiera hacernos ver de lo que el hombre es capaz cuando se trata de hacer el mal. Sus obras son pura agresividad, mezclada, si se quiere, con un poco de chiste macabro. Muestran el momento después a un ataque de violencia. Son accidentes provocados que nos muestran el resultado de la imprudencia, la rotura del orden para dar paso al caos. Un caos desolador que nos hace pensar que el autor del desastre, tras la hazaña, ha llegado a un punto de desfogue que le ha hecho calmar su ira y, sólo en ese momento, es capaz de ver los hechos objetivamente. La locura se ha apoderado de él y ahora puede sentarse a observarla y valorarla porque ya se ha quedado tranquilo.

En la instalación "Burned out kingergarten" (Fig. 114), Plenge Jakobsen crea una tensión tal que se pueden oír los llantos y los gritos de los niños aún en la sala. Entiendes el desastre y lo vives con angustia. Es el escenario que deja un accidente, seguramente resultado de una imprudencia. Da la sensación al observador de la escena de ser el policía que investiga los hechos una vez retirados los cadáveres de la escena. Otro caso de violencia, más recatada por no haber síntomas de muerte o daños personales es "Office" (Fig. 115).

En "Profesor" (Fig. 116) la violencia del suceso se acentúa mucho más porque el cadáver sigue estando en el lugar de los hechos y el estado del mismo es del todo sobrecogedor. La instalación recuerda a la violencia de los institutos americanos, tantas veces vista en telediarios y películas. La sangre derramada por la sala, el esqueleto intacto con los ojos aún sorprendidos por la propia muerte y la silla caída, contrastan enormemente con la quietud del resto de los elementos de la obra. El pigmento rojo, diluido en la sangre y

espeso en la carne, crea una macabra unión de todos esos elementos. Es casi una desintegración del cuerpo, más que un asesinato. Parece sacado de una de esas películas de cine cómico que satiriza las de terror. Podríamos describirlo como una muestra de horror en clave de humor.



Fig. 114 "Burned out kindergarten"¹⁸⁹
Henrik Plenge Jakobsen, 1994

¹⁸⁹ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.265.



Fig. 115 "Office"¹⁹⁰
Henrik Plenge Jakobsen, 1996

¹⁹⁰ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.265.

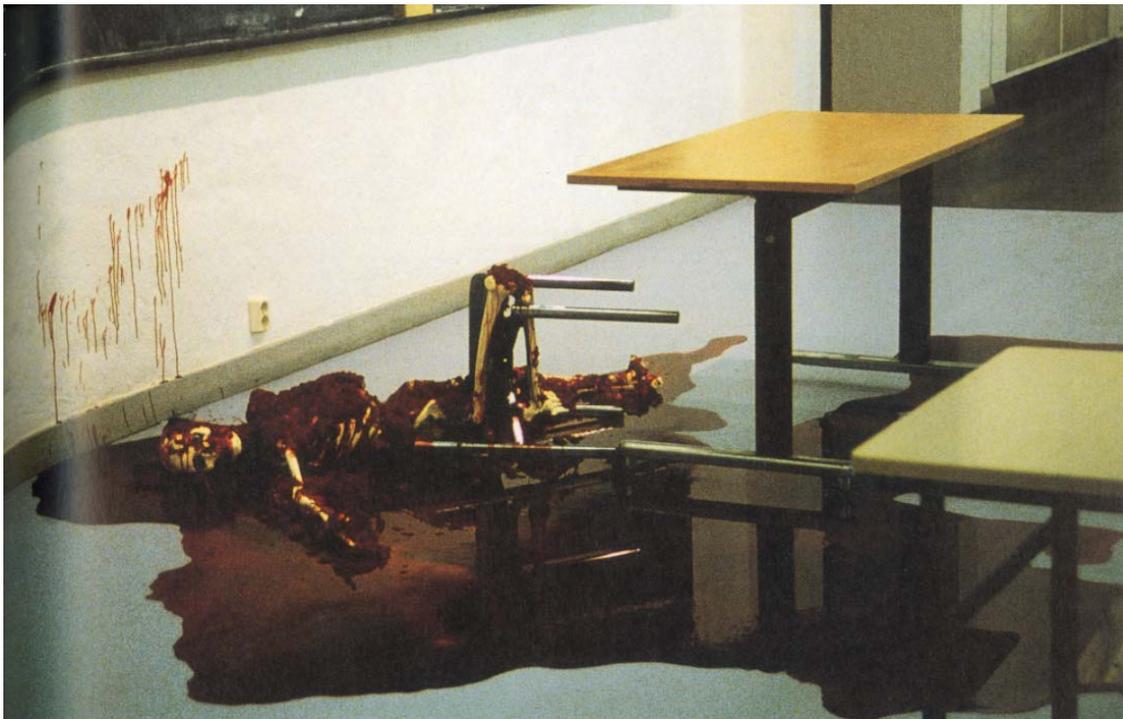


Fig. 116 "Profesor"¹⁹¹
Henrik Plenge Jakobsen, 1997

¹⁹¹ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.265.

La obra de Günther Förg es característica por lo que tiene de casual, el azar juega un papel importante en su arte. "Caída" (Fig. 117), por ejemplo, escenifica muy bien el accidente o lo accidental. En esta fotografía de 186 por 123 cm, Förg nos muestra una muerte que podría estar perfectamente sacada de un fotograma de una película de cine negro por la ropa del protagonista, el tenso plano en picado, el tipo de portal antiguo y el blanco y negro del revelado. Sin embargo, la imagen ha sido tomada en 1984, lo que indica que el artista ha querido crear una escena llena de misterio, una escena bella en la que el cadáver podría estar perfectamente dormido; no existen síntomas de violencia ni sangre por ningún sitio.

Es una muerte totalmente *limpia* que pretende dejar en manos del espectador la causa de la misma. Uno podría pensar que la persona se ha suicidado, o que tras una pelea con un gangster desde el último piso, éste le ha arrojado al vacío, o que simplemente ha tropezado y ha caído sólo; el espectador decide. Para dar más dramatismo e inmediatez al suceso, decora la imagen con un cubo de limpieza que hace suponer que la limpiadora está cerca y será la que, en breves instantes, encuentre el cuerpo inerte.



Fig. 117 "Caída"¹⁹²
Günther Förg, 1984

¹⁹² Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.161.

El tema de los accidentes en escaleras es muy recurrente en el mundo del arte. El polémico artista Peter Land, famoso por su anti-erótico desnudo en el vídeo "Peter Land el 5 de Mayo de 1994", crea en sus vídeos unos desastres jocosos que llevan al ser humano (él mismo en este caso) a las situaciones más bochornosas. Para acentuarlo muestra una imagen de baja calidad que da sensación de estar manejada por un videoaficionado más que por un artista. Pretende enseñar la parte más degradante del hombre y cómo puede llegar a perder el control de sí mismo hasta el punto del desastre.

Sus ridículas caídas de escalera son filmadas en ocasiones (Fig. 118 y 119) desde diferentes ángulos, haciendo un interesante juego de puntos de vista que hace aún más angustiosa la caída; pero no es una angustia por el dolor que dicho accidente le esté provocando, sino porque sabes que es Land el que está actuando y que está haciéndose daño para mostrar esta pérdida de la estabilidad, en una metáfora, si se quiere, de la pérdida de estabilidad emocional y de valores de la persona en particular y de la sociedad en general.

Existe una semejanza con la obra de Eduardo Arroyo "Vivir y dejar morir o el fin trágico de Marcel Duchamp" (Fig. 120 a 124), donde los artistas Pop acaban con la vida de la figura del vanguardismo, Marcel Duchamp, ridiculizando su obra en la metáfora de tirarla por la escalera (le tiran a él desnudo aludiendo al cuadro "Desnudo bajando una escalera", primera pieza de la obra de Arroyo).



Fig. 118 "The staircase"¹⁹³
Peter Land, 1998

¹⁹³ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.295.



Fig. 119 "Step Ladder Blues"¹⁹⁴
Peter Land, 1995

¹⁹⁴ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.297.



Fig. 120 "Vivir y dejar morir o el fin trágico de Marcel Duchamp"¹⁹⁵
Eduardo Arroyo, 1965



Fig. 121 "Vivir y dejar morir o el fin trágico de Marcel Duchamp" (Detalle)¹⁹⁶
Eduardo Arroyo, 1965

¹⁹⁵ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.74-77.

¹⁹⁶ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.74.



Fig. 122 "Vivir y dejar morir o el fin trágico de Marcel Duchamp" (Detalle)¹⁹⁷
Eduardo Arroyo, 1965

¹⁹⁷ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.75.



Fig. 123 "Vivir y dejar morir o el fin trágico de Marcel Duchamp" (Detalle)¹⁹⁸
Eduardo Arroyo, 1965



Fig. 124 "Vivir y dejar morir o el fin trágico de Marcel Duchamp" (Detalle)¹⁹⁹
Eduardo Arroyo, 1965

¹⁹⁸ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.76.

¹⁹⁹ Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998. p.77.

La publicidad de los años cincuenta a setenta basaba sus imágenes en ilustraciones realizadas por pintores y dibujantes que trataron en numerosísimas ocasiones el tema de los automóviles y los accidentes. Hoy, de la mayoría de esos ilustradores ha quedado la obra, pero el nombre ha dejado de ser importante, pues no se debe pretender ascender la publicidad a la altura del Arte. Por ello, hablaremos de las imágenes de automóviles de los anuncios como elemento de apoyo a la explicación de la importancia de los coches en la vida de la sociedad de la época, más que como obras de arte en sí.

En el caso del anuncio del Chrysler de 1964 (Fig. 125) se muestra una imagen totalmente desconcertante si se piensa que lo que se procura vender es el coche en cuestión.

Se trata de un vehículo de gama alta aparcado al borde de un precipicio. La puerta del copiloto está abierta y hay unos zapatos rojos descolocados en el suelo. Pasado el precipicio se puede ver un mar embravecido con las olas golpeando fuertemente a las rocas, al que se puede tener acceso por medio de unas empinadísimas escaleras.

La ilustración es de lo más agresiva; parece que se hubiera producido un asesinato o un accidente, pero los cuerpos ya no estuvieran ahí. Los zapatos de mujer y la puerta abierta hacen pensar que se hubiera sacado a alguien dormido o muerto del asiento del copiloto. A su vez, las olas están marcando el sonido constante e inquietante de la escena, casi *hitchcockriana*. Las gaviotas alarmadas sobrevuelan el entorno como si buscaran ayuda por lo que están viendo al otro lado del acantilado, donde pudieran estar los *actores* y a lo que el espectador no tiene acceso.

Toda esta historia, protagonizada por un automóvil, puede tornarse hacia una mucho más sexual, que probablemente sea la que buscaran los publicistas del momento. Como hemos comentado, el tema sexual aparece en numerosas ocasiones de la historia del arte,

el cine y la publicidad, relacionado directa o indirectamente con el de los coches. En este caso se explicaría cómo la pareja se ha trasladado a un sitio alejado de la ciudad para pasar una velada romántica y la mujer, probablemente amante y no esposa, ha ido desnudándose por el camino de bajada a la desértica playa, donde cometen el adulterio que contarán las gaviotas (o el espectador del anuncio).

En cualquier caso, el planteamiento de la lámina no es otro que la venta del automóvil intensificando los valores de la aventura, del riesgo y del dominio frente a los mismos, reforzado, todo ello, con la frase "Silver threat among the bold" (Amenaza plateada entre los valientes), para introducir en la escena al posible despistado que pueda no entender de un golpe de vista lo que allí sucede. Es el control del poderoso.



BE SURE TO WATCH AND HAVE THE CHRYSLER INSURANCE HEALTH PROGRAM.

Silver threat among the bold.

Don't be fooled by the cool silver paint job. Or the fancy bucket seats. Or the eye-catching roof treatment. Under the glamour, Chrysler's new Silver 300 is a tiger. Here's how you can tell: Stomp on it, it stomps back, 383 cubic inches of V-8 torque flattens you snug in the seat. Moves into a tight corner, you feel two tons of hip, comfortable Chrysler slick like a leech. That's a small hint of what our new silver threat is all about.

When we say sports car, we mean SPORTS CAR. You don't have to baby this brute with the black vinyl top. It's a Chrysler and that means mechanical excellence that's backed by forty years of engineering leadership.

Our new Chrysler Silver 300 is waiting for you at your Chrysler man's showroom right now. Why not go see it? Drive it. But don't be surprised if it snarls. **CHRYSLER**

Engineered better—backed better than any car in its class.

CHRYSLER DIVISION  **CHRYSLER**
MOTORS CORPORATION

Fig. 125 Chrysler, 1964²⁰⁰

²⁰⁰ Jim Heimann. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001. p.223.

“Atasco” (Fig. 126), del alemán Andreas Schulze, es una instalación compuesta por varios cuadros en las que el artista había pintado varios vehículos de diferentes formatos y colores unidos por la similitud de su paisaje de fondo. Estos originales coches, casi extraídos de unos dibujos animados o del mismo surrealismo, conformaban una caravana que el espectador iba siguiendo a pie por la galería Monika Sprüth, en Colonia. En el atasco, todos los vehículos se ponen al mismo nivel, deja de haber la jerarquía del más veloz, el más grande o el más potente, para convertirse todos en meros elementos del sistema. En contrapartida, la estética de uno u otro cobra un papel mucho más importante y realza el valor del conductor desde el punto de vista de apariencia económica, que en el fondo es la que domina y sigue manteniéndose en todas las situaciones.



Fig. 126 "Atasco"²⁰¹
Andreas Schulze, 1998

²⁰¹ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.454.

El caso de Basquiat es destacable en el sentido de la creación del mito. Su temprana muerte provocada a los 28 años por una sobredosis, unida a su meteórica y meritoria carrera artística, le convirtieron en un héroe de las minorías étnicas estadounidenses, que vieron reflejadas en su obra a la comunidad menos favorecida del país.

Su queja hacia la sociedad norteamericana y su arte contra el sistema le acercan a la rebeldía de Dean o Marilyn, para los que la vida contracorriente y la muerte joven, había sido motivo de aclamo popular en vida y endiosamiento póstumo. Ser atropellado por un coche a los siete años y tener que pasar tiempo en el hospital le influyó mucho en su conflictiva personalidad. En "Cadillac Moon" (Fig. 127), por ejemplo, utiliza dos automóviles para representar lo que quizás parece una vía de escape para llegar a alcanzar un sueño, en este caso la luna. Podríamos interpretar el coche despedazado como el análisis de la sociedad y el vehículo completo y ascendente como la realización de ese sueño. De manera que estaríamos entendiendo que existe una metáfora que relaciona directamente al ser humano con el automóvil, como un ser pensante y sensible.

La palabra "SAMO ©" que aparece en su obra es una provocación medida y estudiada por el neoyorkino. Se trata de unas siglas sacadas de la frase "SAmE Old shit" (en una traducción libre vendría a significar *La misma mierda de siempre*).

Utiliza un lenguaje muy gráfico y violento con trazos muy agresivos que le acerca a sus orígenes en Brooklyn y a su personalidad conflictiva por sus traumas personales de la infancia (especialmente la enfermedad mental de su madre). Es casi un grafiti o una pintada en la calle, una queja constante de lo que ocurre en su entorno y en el mundo del arte en general. No sigue reglas porque están hechas para estructurar y encasillar en un sistema que no está dispuesto a seguir y que, de alguna manera sigue igualmente.

Simply es una vía de escape con la que la sociedad cuenta y que necesita para seguir activa; un contrapunto marcado por la misma organización pero que, de algún modo, hace que el individuo en cuestión se sienta falsamente libre.



Fig. 127 "Cadillac Moon"²⁰²
Jean-Michel Basquiat, 1981

²⁰² Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p. 64.

Existe una similitud muy evidente entre la obra "Escultura sin pintar" (Fig 128) de Charles Ray y "Skin crime" (Fig 129) de Sylvie Fleury.

Ambos artistas se refieren al tema del accidente de tráfico desde una visión pictórica y monocromática. A su vez son representaciones figurativas y la sola imagen del coche accidentado conforma la obra.

Ray suele hacer alusiones a pesadillas o problemas sociales, como el SIDA, el culto a la belleza física, los accidentes,... etc. Así, en el caso de la obra que comentamos, el accidente pintado de blanco puede ser una denuncia a la impunidad existente en la condena de las infracciones de tráfico (las llamadas *pirulas* y la velocidad excesiva, o el consumo de alcohol y drogas al volante) por parte de la *gente de a pie*. Como si taparan de alguna manera la imprudencia con el color de la limpieza.

Esta obra en concreto, podría estar haciendo mención al accidente en el que murió Diana de Gales (y Doddy Al Fayed) en Agosto del 97 en París (Fig. 130), perseguida por periodistas de la llamada *prensa del corazón*, de donde vendría el color blanco de la veta que la Casa Real Inglesa parecía estar poniendo a la investigación por su posible implicación en los hechos²⁰³.

La visión de Fleury, sin embargo, se acerca más a la idea de la estética y el lujo. Para esta artista suiza, el mundo *perfecto* gira en torno a las revistas de moda. Tiendas carísimas, maquillajes Chanel e ingredientes de las cremas más caras del mercado, componen sus instalaciones. Todo en sus obras evoca al mundo del consumismo feroz y, ella misma, se sabe víctima del mismo, aunque de alguna manera se burle de ello.

²⁰³ Autores varios. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.415. Basado en los comentarios de Susanne Titz.

Los automóviles aplastados de su exposición del 97 en la galería Bob van Orsouw de Zurich, eran una muestra de su fascinación por la estética. El color rosa de los vehículos nos dirigen directamente al mundo de Barbie, desde donde casi resulta un tema, más que trágico, irrisorio.

El coche vuelve a cobrar personalidad de humano, convirtiéndose en metáfora de la piel (más concretamente de la piel de mujer) y el accidente es el culpable de estropearla; es el paso del tiempo y los malos cuidados que se le han dado por la falta de cremas *idóneas*. El mismo título de las obras acerca ya a estos planteamientos para quitar dramatismo al suceso y dar más relevancia a la metáfora comentada.



Fig. 128 "Escultura sin pintar"²⁰⁴
Charles Ray, 1997

²⁰⁴ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.417.



Fig. 129 "Skin crime N° 303 (al fondo) y 601"²⁰⁵
Sylvie Fleury, 1997

²⁰⁵ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.157.



Fig. 130 Coche accidentado de Diana de Gales y Doddy Al Fayed²⁰⁶
París, 1997

²⁰⁶ <http://groups.msn.com/PrincessDianaTribute/yourwebpage2.msnw>

El mejicano Gabriel Orozco trabaja el espacio y el movimiento en la mayoría de sus obras. Con "La D.S." (Fig 131) redujo el habitáculo de los pasajeros de un Citroën antiguo cortándolo en tres partes de norte a sur, retirando la central y uniendo las dos de los extremos. Con esta agresión al automóvil, este accidente intencionado trataba de hacer un modelo mucho más estético y aerodinámico, sin embargo la diferencia principal con el original es que el nuevo ha dejado de tener su función de coche porque ya no anda, para adoptar la de objeto meramente decorativo.

Efectivamente, el icono resultante es mucho más aerodinámico, pero se ha creado también una gran sensación de claustrofobia en su interior. Todo el atractivo exterior se ve tamizado por el agobio que se respira desde dentro, dando como resultado una dualidad de percepciones de cara al espectador de la obra.



Fig. 131 "La D.S."²⁰⁷
Gabriel Orozco, 1993

²⁰⁷ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.367.

Georgina Starr trabaja formatos digitales, de vídeo y sonido, mezclados con otros convencionales, de forma muy acertada. El tema que representa es el de su propia niñez y juventud y el de la juventud en general. Cuenta experiencias felices, viajes, fiestas, pero todo desde el ojo de una niña más que de alguien de su edad (nació en Leeds, Inglaterra en 1968). Imagina formas y colores de su niñez y representa imágenes de dibujos y juguetes mezcladas con la realidad.

“So long babe” (Fig 132) y “Drivin´on” (Fig 133), son dos evocaciones al disfrute del vehículo individual, al escape consigo mismo y al cambio de perspectivas que se tienen desde un coche o, en este caso, también desde un avión. En ambas instalaciones la máquina es un objeto iluminado en una sala oscura en la que se proyecta un vídeo de una mujer conduciendo ese mismo vehículo en una situación determinada. Nos muestra una evasión de la realidad por medio de un sueño o el recuerdo ilusorio de una vivencia del pasado.

La imagen de la mujer encasillada en tan ridículos transportes se podría traducir como ese volver a la niñez que la propia autora tiene en la mayoría de sus obras. Esa misma niñez se ve reflejada en el anuncio de Peugeot para la venta del modelo “407” (Fig. 134), en el que las calles están tomadas por coches de juguete conducidos por adultos de manera grotesca y guardados en cajas que simulan garajes, intentando ridiculizar a todos los automóviles que se han fabricado, hasta la llegada del Peugeot 407, único que aparece como coche real.

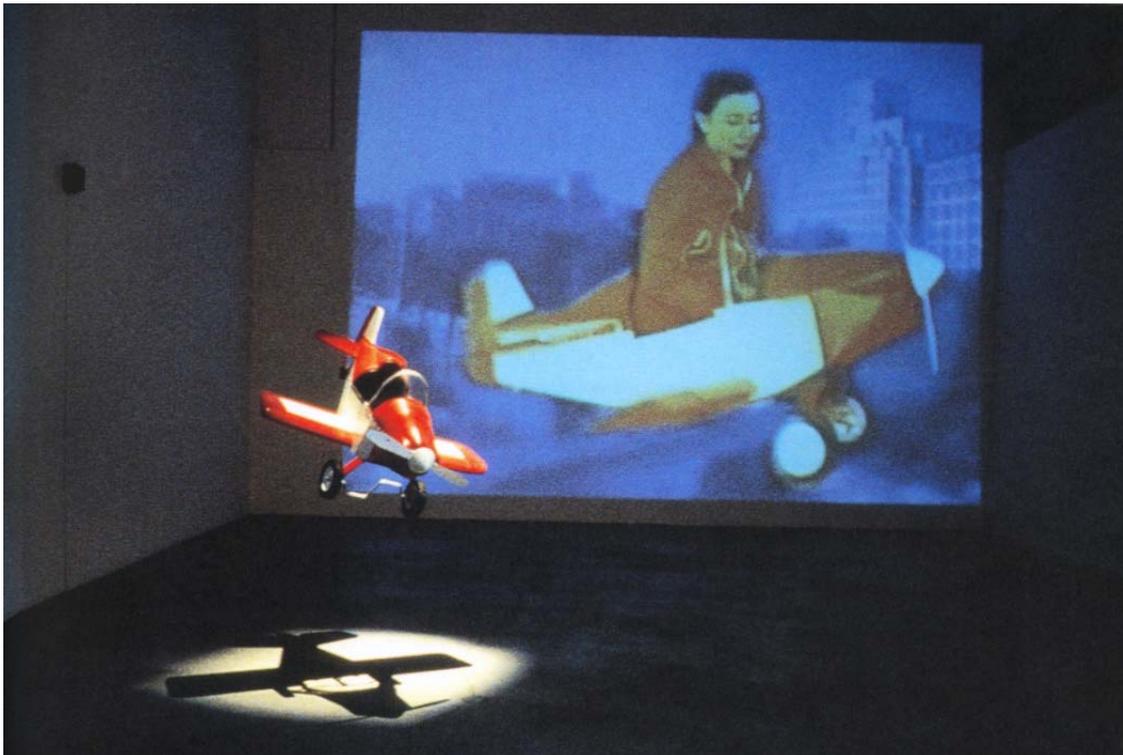


Fig. 132 "So long Babe"²⁰⁸
Georgina Starr, 1996

²⁰⁸ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.477.



Fig. 133 "Drivin' on"²⁰⁹
Georgina Starr, 1996

²⁰⁹ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.477.



Fig. 134 Fotogramas del anuncio Peugeot 407. 2.003²¹⁰

²¹⁰ Fotografías y montaje realizados por Irene Aranda, a partir del vídeo cedido por Peugeot España, S.A.

“Cremaster 4: The isle of man” (Fig. 135), de Matthew Barney, es otra de las obras que entrelazan los *mundos infantiles* y los *mundos adultos*, representados por dos vehículos imaginarios semi-deformes, que simulan una mezcla entre dos sidecars y dos coches de carreras con aspecto de juguetes, como si hubieran chocado y, del accidente, hubiera resultado ese híbrido. Como veíamos también en “Cremaster 3: Chrysler Imperial”, el artista es *aficionado* a los accidentes de coche.

Utilizando los mismos colores (azul y amarillo) de los coches de Matthew Barney, encontramos las obras “Yam Koon Chien” y “Kao Ka Moon” (Fig. 136 y 137), del artista alemán Tobías Rehberger. Sus coches son diseñados desde el recuerdo que él tiene de los modelos que representa y, posteriormente, los manda fabricar en Tailandia. Este modo de trabajo, que recuerda un poco a la Factoría Warhol, hace que el artista pierda el control de la obra (del vehículo), dejándolo en manos de los operarios de la fábrica (el azar). Los vehículos reales en los que se inspiró (un MacLaren y un Porsche 911), líderes entre los adolescentes, hablan del sueño de poder de la juventud, en especial la juventud norteamericana.



Fig. 135 "Cremaster 4: The isle of man"²¹¹
Matthew Barney, 1994/95

²¹¹ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.46.



Fig. 136 "Yam Koon Chien" y "Kao Ka Moon"²¹²
Vista de la instalación "Nana"
Tobias Rehberger, 2000

²¹² Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.421.



Fig. 137 "Yam Koon Chien" y "Kao Ka Moon"²¹³
Vistas de la instalación "Nana"
Tobias Rehberger, 2000

²¹³ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.422.

Thomas Hirschhorn utiliza juguetes y materiales reciclables de todo tipo en sus instalaciones, haciendo parodias de temas serios como las guerras, el racismo, la globalización o el consumismo feroz. En "Flugplatz Welt" (Fig. 138), de la Bienal de Venecia de 1999, podemos ver una serie de aviones de distintas partes del mundo y coches de diferentes tamaños, con formas bruscas y aparentemente descuidadas, casi infantiles. Reproduce un aeropuerto en el que coches, aviones, terminales, pantallas, torres de control, etcétera, van unidos por plásticos retorcidos, interpretando un gran cordón umbilical que une al mundo. El artista suizo considera que ese mundo está accidentado por los problemas de las injusticias sociales y lo representa con recortes de noticias de accidentes en uno de los monitores, que pasa casi desapercibido en la exposición por la diversidad de brillos y materiales (cartones, madera, papel de aluminio, plástico transparente, tubos de neón, recortes de periódicos, plástico, monitores de video, bolsos etc.).



Fig. 138 "Flugplatz Welt"²¹⁴
Thomas Hirschhorn, 1999

²¹⁴ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.196.

El dibujo es una constante en la obras de Raymong Pettibon. Son ilustraciones hechas con lápiz y tinta que responden al desarrollo intelectual de una idea. Utiliza temas sacados de la vida cotidiana de la política, el arte, los comics, el cine negro y los movimientos hippie y punk de la costa occidental de Estados Unidos.

“Sin título (Hung up by his)” (Fig. 139) y “Sin título (She suddenly wanted)” (Fig. 140) son una mezcla de esos cómics y el cine negro, tan fascinado siempre por los automóviles. El predominio del color negro con apoyo del rojo crea una intriga y desconcierto en el observador, que le llevan a leer los textos con el fin de poder descifrar la historia, esperando siempre un final trágico por el tipo de técnica de dibujo empleada. Sin embargo, cada una de las imágenes de Pettibon, funciona estéticamente por sí misma, pero es una pieza dentro de un puzzle que narra una historia. Funciona exactamente igual que un cómic, cada viñeta es parte de una historia.



Fig. 139 "Sin título (She suddenly wanted)"²¹⁵
Raymond Pettibon, 1990

²¹⁵ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.391.



Fig. 140 "Sin título (Hung up by his)"²¹⁶
Raymond Pettibon, 1990

²¹⁶ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.391.

Sarah Lucas es quizás una de las artistas inglesas más importantes del momento. Sus grandes collages muestran un interés especial hacia posturas sexistas de la ciudadanía, la violencia y la investigación genética; temas que suele desarrollar en instalaciones compuestas de objetos cotidianos que cualquiera puede encontrar a su alrededor y, a menudo, con fotografías y recortes de periódico como apoyo lingüístico y estético a su discurso.

Su instalación del Museo Ludwig (Fig. 141), en Colonia, procura ser un análisis de la violencia callejera, manifestada en un coche, dentro de un aparcamiento. Es una obra con mucha fuerza en la que se pueden ver los actos vandálicos cometidos aún sin recoger. Los cristales de ventanas, lunas y faros han sido salvajemente golpeados con algún objeto contundente y han quedado hechos mil añicos repartidos entre sus posiciones originales y el suelo. Una de las puertas permanece abierta, lo cual responde a una violación de la privacidad del dueño del vehículo. Es como una metáfora del daño de un cuerpo agredido brutalmente, física y psicológicamente.

A su vez, las imágenes del fondo, dispuestas a modo de collage y reveladas en blanco y negro ofrecen un dramatismo complementario a la composición. Son fotogramas de los vídeos de seguridad del garaje, lo que crea cierta incertidumbre por saber que ha sido un error humano el no ver la agresión grabada y haber llegado a consumarse, pudiéndose evitar con la atención adecuada del vigilante. A su vez, nosotros mismos tratamos de investigar el caso buscando entre las imágenes al culpable o los culpables de los actos.

Como Lucas, el sanfranciscano Robert Bechtle, del que volveremos a hablar más adelante, trabaja también el misterio de los aparcamientos en "Parking garage with Impala" (Fig. 142). El artista hiperrealista dibuja con carboncillo en esta obra un descapotable sólo en medio de un parking. El conductor del auto lo ha dejado mal

posicionado según las líneas que delimitan su plaza, lo que nos puede dar a entender que salió con prisas del garaje.

La soledad del Chevrolet Impala Convertible, a la derecha del dibujo, y la profundidad de la perspectiva central, junto con las luces de poca intensidad de los fluorescentes del techo y las sombras del suelo, acentúan la preocupación por el destino del conductor o del propio automóvil. La falta de capota del vehículo lo convierte en vulnerable a los ojos del espectador que espera el acecho del *mal* en la escena; por medio de un ladrón, un agresor vandálico, etc.



Fig. 141 "Aparcamiento"²¹⁷
Sarah Lucas, 1997

²¹⁷ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.326.



Fig. 142 "Parking garage with Impala"²¹⁸
Robert Bechtle, 1990

²¹⁸ <http://artscenecal.com/Listings/LongBeach/CSULBFile/CSULongBeachExhibitions/RBechtleFile/RBechtlePortfolio1.html>

Volviendo a Sarah Lucas, habría que añadir que, los vehículos *agredidos* aparecen en varias de sus obras, como apoyo a sus denuncias; tal es el caso de "This One's For The Pigeons (Oi! Pigeons, Over Here!)" (Fig. 143), donde ataca a la cultura del coche en la sociedad, proponiendo su desendiosamiento en pro de ciudades más salubres. Para esta instalación, dispuso un vehículo de clase media-baja sobre un pedestal en Trafalgar Square (Londres) y lo cubrió de resina y pintura acrílica, simulando excrementos de paloma, en una metáfora de regalar el icono del automóvil a dichos pájaros para q les dieran el uso que quisieran (utilizarlo de *inodoro*). A su vez, las verdaderas palomas de la famosa plaza londinense, ayudaron con sus deposiciones a otorgar mayor realismo a la obra.

Otro ejemplo de automóviles *agredidos* o accidentados en el repertorio artístico de Lucas es "Life´s a Drag Organs" (Fig. 144), donde vemos el consumo de la vida y la enfermedad representada por coches quemados y cigarrillos dispuestos y pegados en perfecto orden sobre ellos.

La agresión a los autos es también representada por la video-artista Pipilotti Rist en el vídeo "Ever is over all" (Fig. 145). Ella misma es la protagonista de la grabación, en la que se pasea alegremente por las calles de su ciudad andando con movimientos casi de video-clip, al compás de una música animada. Durante el recorrido lleva en sus manos una flor de grandes dimensiones y estructura rígida, con la que va golpeando a los coches que encuentra en su camino, impune a los ojos de los viandantes, incluso de la policía, en una crítica a la violencia consentida y masificada de nuestro entorno. El vídeo formó parte (junto con cuatro grabaciones más) de la exposición "Apricots along the street" (4 de Octubre de 2001 – 2 de Enero de 2002), en el Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, de Madrid pero, es más impactante imaginar el efecto

que pudo causar en cualquier ciudad de la estricta y ordenada Suiza, de donde es originaria Pipilotti Rist.



Fig. 143 "This One's For The Pigeons (Oi! Pigeons, Over Here!)"²¹⁹
Sarah Lucas, 1998

²¹⁹ www.bbc.co.uk/.../sarah_lucas.shtml



Fig. 144 "Life´s a Drag Organs"²²⁰
Sarah Lucas, 1998

²²⁰ Varios autores. "Mujeres artistas de los siglos XX y XXI". Uta Grosenick. Taschen. Colonia, 2001. p.334.



Fig. 145 "Ever is over all"²²¹
Fotogramas extraídos del vídeo
Pipilotti Rist, 1997

²²¹ <http://wipux2.wifo.uni-mannheim.de/~wi01196/kata/pipilottiRist.jpg>

La publicidad se ha encargado de dejarnos iconos más fuertes incluso que los del arte por lo instantáneo de su realización y difusión en masa. Los años sesenta iconizaron el automóvil más aún de lo que se había conseguido en los 50. El glamour de una persona o un cigarrillo, o una bebida, debía ir siempre unido al de un coche para resultar del todo convincente. El coche es el indiscutible icono norteamericano, como para Europa pudieran ser las esculturas griegas o romanas.

La moda tampoco quedó al margen de los utilitarios, ni éstos quedaron nunca al margen de la moda. El automóvil pasaba (y sigue pasando) de moda a la misma velocidad que unos zapatos o un bolso. Por ello era común ver páginas en las revistas con modelos sobre vehículos. Algunos creativos desafiaban las reglas básicas de la dignidad humana llevando a sus maniqués a adoptar situaciones de posado vejatorias (Fig. 146), pero no para ridiculizarlas, sino para dar más expresión a la imagen. A día de hoy, esto sería impensable puesto que atenta contra los derechos de la mujer (del ser humano en general) y crearía una polémica social nada deseada por el anunciante.

La fotografía muestra en primer plano a una mujer muy arreglada atada con cuerdas gordas al parachoques de un Rolls Royce de colección. El rostro de la modelo resulta apenado, pero casi indiferente ante lo que sucede, mientras al otro lado del vehículo aparece un hombre mucho mayor que ella y bien vestido también, en posición poderosa y amenazante. Al fondo de la lámina se alzan una serie de rascacielos que nos sitúan en una ciudad moderna y rica, como podría ser Nueva York.

La escena resulta muy dramática porque se adivinan los malos tratos físicos o psicológicos que esa mujer (joven y guapa), ha soportado de manos de su *comprador* (viejo y rico) y cómo ella lo ha consentido, olvidando sus *principios morales* por dinero y

convirtiéndose en objeto de recreo del millonario. Podemos intuir que el paso siguiente será el momento en el que el hombre subirá la automóvil y lo pondrá en marcha para correr a gran velocidad hasta accidentarlo, arrancando la vida de su *muñeca* de turno.

Esta relación entre moda y automóvil podemos verla ejemplificada en el diseño que la artista Sylvie Fleury realizó con la ayuda de Hugo Boss, para la vestimenta femenina de Formula 1 (Fig. 147 y 148). Como veíamos anteriormente en "Skin crime", la artista suiza entrelaza a menudo ambos temas. En esta ocasión, se inspiró en la velocidad y potencia del automóvil, con su punto álgido de representación en las llamas interiores del traje y en el glamour y el lujo de la alta costura, con tonos blancos, formas entalladas y aberturas exageradas. Este vestido se realizó en una edición limitada de 50 unidades y tenía una larga cremallera de doble dirección, como si se tratase de una pista de carreras.



Fig. 146 Anuncio de moda²²²
Años 60

²²² Jim Heimann. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001. p.718.



Fig. 147 El piloto de carreras Mika Häkkinen y la artista Sylvie Fleury posando con el traje de Fórmula 1 diseñado por ella y Hugo Boss, 1999²²³



Fig. 148 Traje de Fórmula 1 diseñado por Sylvie Fleury y Hugo Boss, 1999²²⁴

²²³ Varios autores. "Mujeres artistas de los siglos XX y XXI". Uta Grosenick. Taschen. Colonia, 2001. p.137.

²²⁴ <http://202.221.217.59/print/features/arts2004/fa20040519md.htm>

No sólo la moda da un toque de glamour a los automóviles, el alcohol y el sexo también son constantes en las imágenes de coches de las películas y anuncios de los años 60. En esta ocasión, hablamos de un anuncio de vodka de la marca Smirnoff (Fig. 149), donde aparecen cinco mujeres vestidas por el prestigioso diseñador de la época, Rudi Gernreich. Cada una de ellas viste de un color diferente, según el color del combinado (con vodka) que lleva en su mano y todas están apoyadas en un coche de lujo, por lo que la bebida alcohólica se relaciona con el vehículo. Con ellas está el chófer del coche, que resulta muy atractivo y aparece en una pose de triunfador, apoyándose también en el automóvil, pero sin bebida, lo que implica una sensatez por su parte, puesto que es el que conduce. Es una escena de gran carga sensual porque representa una típica fantasía sexual masculina, en la que un solo hombre practica sexo con varias mujeres a la vez, guapas, sexies y de buena posición social. También puede ser este el motivo de que el chófer no beba, no *rendiría* sexualmente *lo esperado* por las modelos. Su nivel económico le posiciona en un plano inferior que le lleva al sometimiento ante las féminas, lo que le excita de alguna manera y le convierte por un tiempo en el hombre poderoso que no es. La metáfora de las diferentes mujeres como diferentes bebidas que hay que probar con el fin de acabar eligiendo la que más te guste ("Then pick a woman to match"), el desierto de fondo al que han llegado en un flamante descapotable *perdiéndose aposta*, las copas, la moda, la belleza y las fantasías nos auguran una gran orgía de personajes *modernos*.



The advertisement features a vintage white convertible car in a desert setting. Five people are posed around the car: a woman in a red dress stands on the left; a man in a purple and blue patterned suit sits on the car; a woman in a blue and white outfit sits on the roof; a woman in a yellow outfit sits on the hood; and a man in a green military-style uniform stands on the right. A bottle of Smirnoff Vodka is visible in the bottom right corner.

Smirnoff

Rudi Gernreich fashions the breathless scene. And women start turning up in colors beautiful enough to drink. Bloody Mary Red. Blizzard Lime. Screwdriver Orange. Mule Copper. And Martini Silver. Pick your favorite Smirnoff drink. Then pick a woman to match.

Smirnoff Vodka leaves you breathless.

Fig. 149 Anuncio de Smirnoff²²⁵
Años 60

²²⁵ Jim Heimann. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001. p.61.

El anuncio del Volkswagen Beattle (Fig. 150), también de la década de los 60, recogía el intento de los coches por adaptarse a las modas. La propia compañía está indicando a los propietarios de sus modelos de la década anterior, que el vehículo que adquirieron en su día como lo más novedoso, hoy está totalmente anticuado, e invitándoles a comprar el modelo actual. Así, indica en su ilustración los pasos a seguir para convertir la apariencia de un Beattle de 1954 en uno de 1964 ("How to make a '54 look like a '64").

El anuncio está en clave de humor y tiene un tratamiento plástico muy interesante. El propio dueño del coche se puede convertir en *pintor* por un momento siguiendo unas sencillas instrucciones. Pero va más allá del mero hecho de pintar, lo que en realidad se le otorga, es la capacidad de devolver la juventud al coche, como si se le hubiera convertido en un ser divino, poseedor de la fórmula de la eterna juventud.

Este Beattle '64 fue representado por Wesselmann en su obra "Paisaje nº 2", como veíamos en páginas anteriores, inmortalizándolo y llevándolo al estatus de Arte. Sin embargo, el modelo del 54 quedaba resignado al margen de lo moderno, por mucho que los publicistas bromearan con la idea de que con un poco de pintura se podía recuperar su poder social. Si se quería estar a la última moda, no valía la pena meterse en complicadas *manualidades*, porque era una pérdida de tiempo. Había que ir a comprar un nuevo ejemplar antes que nadie para ser, el mayor tiempo posible, un ciudadano moderno.

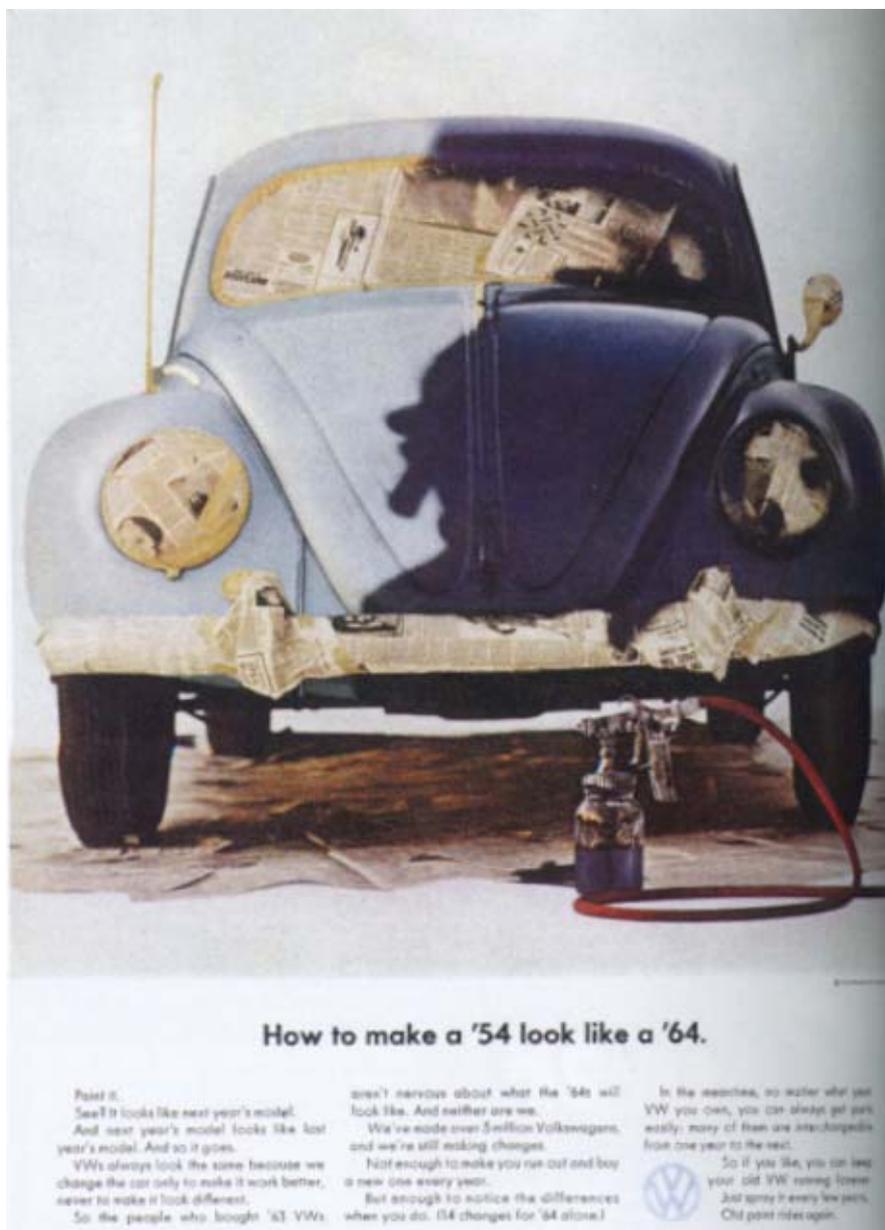


Fig. 150 Anuncio de Volkswagen²²⁶
1963

²²⁶ Jim Heimann. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001. p.132.

Andrés Serrano es un ejemplo de rotura del icono de la muerte, intentando mostrar al espectador la cara más bella en sus fotografías sobre La Morgue. Para ello, crea imágenes de gran formato y magnífica resolución en las que se marca cada poro de la piel, cada pelo del cuerpo, cada textura,... todo ello mezclado con una cuidadísima gama de colores que maneja a la perfección gracias a una estudiada y mimada iluminación.

Sus fotografías (Fig. 151 a 158) son *puestas en escena* de una realidad palpable. La mano del observador parece querer acercarse a tocar la piel del difunto, que da la sensación de mantener aún un hilo de calor corporal. Parece querer acariciar cuidadosamente sus manos, en un vano intento de apoyo psicológico. Parece querer buscar por la sala el alma, los 21 gramos de alma que se intuyen aún cerca del cuerpo.

“La Morgue (Knifed to death I y II)” (Fig. 151), es una obra cargada de misterio y ternura por la proximidad que las dos manos presentan y que no llegan a tocarse por una cuestión de falta de tiempo con vida. Es un tanto agónica a la vez que las posiciona en un punto casi mágico sólo reservado al Dios que da vida a Adán desde que así lo pintara Miguel Ángel, en la Capilla Sixtina. Las heridas de las venas cortadas o la tinta del registro policial, poco importan ya ante el paso a la Gloria que esas dos manos han disfrutado.

En el caso de la imagen “Quemado vivo” (Fig. 158), los trozos de carne aún pegados, casi coagulados, nos acercan más a una dolorosa muerte, llena de angustia y desavenencia. El tono rojo contrarrestando con los negruzcos, crea una trágica intensidad que nos hace sentir el dolor del cuerpo herido; se puede palpar aún el abrasamiento producido, tal vez, mientras se intentaba desabrochar el cinturón de seguridad del asiento de un coche en un accidente, o en una habitación cerrada con llave mientras dormía, o en una

discoteca abarrotada un Viernes por la noche. Cualquiera podemos ser ese cadáver quemado.

Éstas, como la mayoría de las obras de Serrano, son motivo de polémica porque pretenden mostrar al mundo cosas que el mundo tiene tapadas de alguna manera y no quiere oír siquiera hablar de destaparlas. Intenta humanizar los cadáveres y llenarlos de *vida* con el fin de acercarlos al *mundo de los vivos* y hacer así más entendible que la muerte no es algo ajeno a nosotros. Cualquier cadáver de los que hay en sus imágenes tiene una historia propia que contar, como nosotros mismos. Es una forma de decirnos que nosotros seremos algún día un cadáver igualmente y que no es algo a lo que debemos temer, sino saber de antemano. Es una mera realidad del ser humano y así hay que afrontarlo, no queriendo cerrar los ojos ante la más evidente de nuestras verdades: somos mortales.



Fig. 151 "La Morgue (Knifed to death I y II)"²²⁷
Andrés Serrano, 1992

²²⁷ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.459.



Fig. 152 "La Morgue (Neumonía Infecciosa)"²²⁸
Andrés Serrano, 1992

²²⁸ <http://www.proa.org/exhibicion/serrano/sala2/21.html>



Fig. 153 "La Morgue (Suicidio por Raticida)"²²⁹
Andrés Serrano, 1992

²²⁹ <http://www.proa.org/exhibicion/serrano/sala2/20.html>



Fig. 154 "La Morgue (Neumonía por ahogamiento)"²³⁰
Andrés Serrano, 1992

²³⁰ <http://www.proa.org/exhibicion/serrano/sala2/19.html>



Fig. 155 "La Morgue (AIDs related death II)"²³¹
Andrés Serrano, 1992

²³¹ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.458.



Fig. 156 "La Morgue (Meningitis fatal II)"²³²
Andrés Serrano, 1992

²³² Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.459.



Fig. 157 "La Morgue (Jane Doe muerta por la policía)"²³³
Andrés Serrano, 1992

²³³ Edward Lucie-Smith. "Artes visuales en el siglo XX". Laurence King Publishing. Londres, 1996. p.381.



Fig. 158 "La Morgue (Quemado vivo)"²³⁴
Andrés Serrano, 1992

²³⁴ <http://www.proa.org/exhibicion/serrano/sala2/18.html>

También los artistas noruegos, Elmgreen y Dragset trabajan con el tema de la muerte y el dolor.

En "Please, keep quiet" (Fig. 159) ("Por favor, estese quieto"), nos muestran el dolor desde el mismo título; aunque le duela, el paciente no puede moverse, lo que crea una angustia contrarrestada con la resignación que presenta y el sometimiento que sufre ante la enfermera o el médico. Tanto la expresividad de su rostro, que refleja la tristeza que puede sentir, como la mirada perdida en el infinito, nos hablan de la larga espera a la muerte que el enfermo se plantea, como icono superado.

"Memento mori" (Fig. 160), de Karen Finley muestra el lecho de una muerte ya producida. Es el velatorio del día después, en el que las flores son iconos que rodean al difunto (inexistente en la obra) como muestras de chantaje al fallecido. Las flores se envían para ganarnos la aprobación del difunto y que nos proteja desde el *más allá*. Es, quizás, la muerte del propio icono de la muerte lo que se está velando en esta instalación.

La luz amarillenta, como si acompañara al tono de cera del propio cuerpo, ayuda a reforzar la parte más trágica de la *representación*. La ausencia del cadáver es uno de los puntos más interesantes de esta obra, en la que Finley deja al espectador fantasear con la causa de la defunción y el físico del muerto, lo que nos lleva a intuir que ha podido ser una muerte violenta en accidente o de asesinato que ha dejado el cuerpo en tan lamentables condiciones, que la propia familia ha optado por no velar los restos. O que era un marinero que perdió la vida y el cuerpo en alta mar. El hecho es que se está velando la nada, como si se estuviera representando una función en la que el actor principal no se ha presentado.

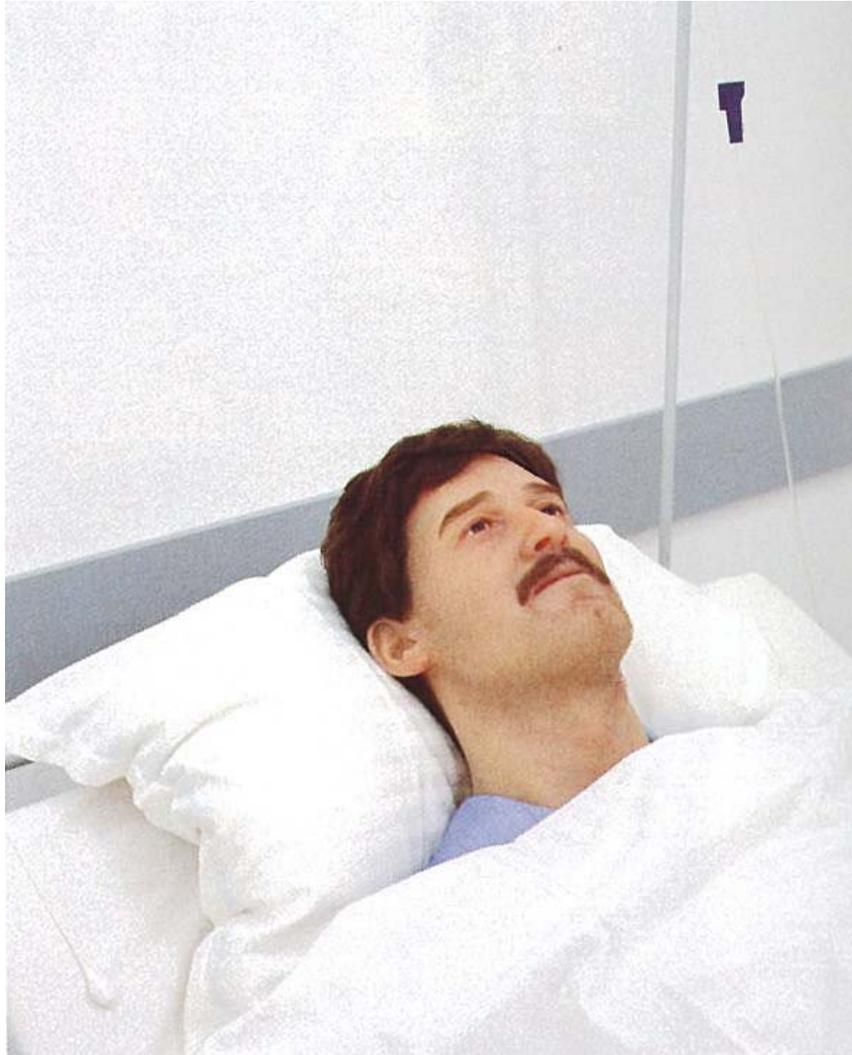


Fig. 159 "Please, keep quiet!"²³⁵
Elmgreen y Dragset, 2003

²³⁵ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.680.

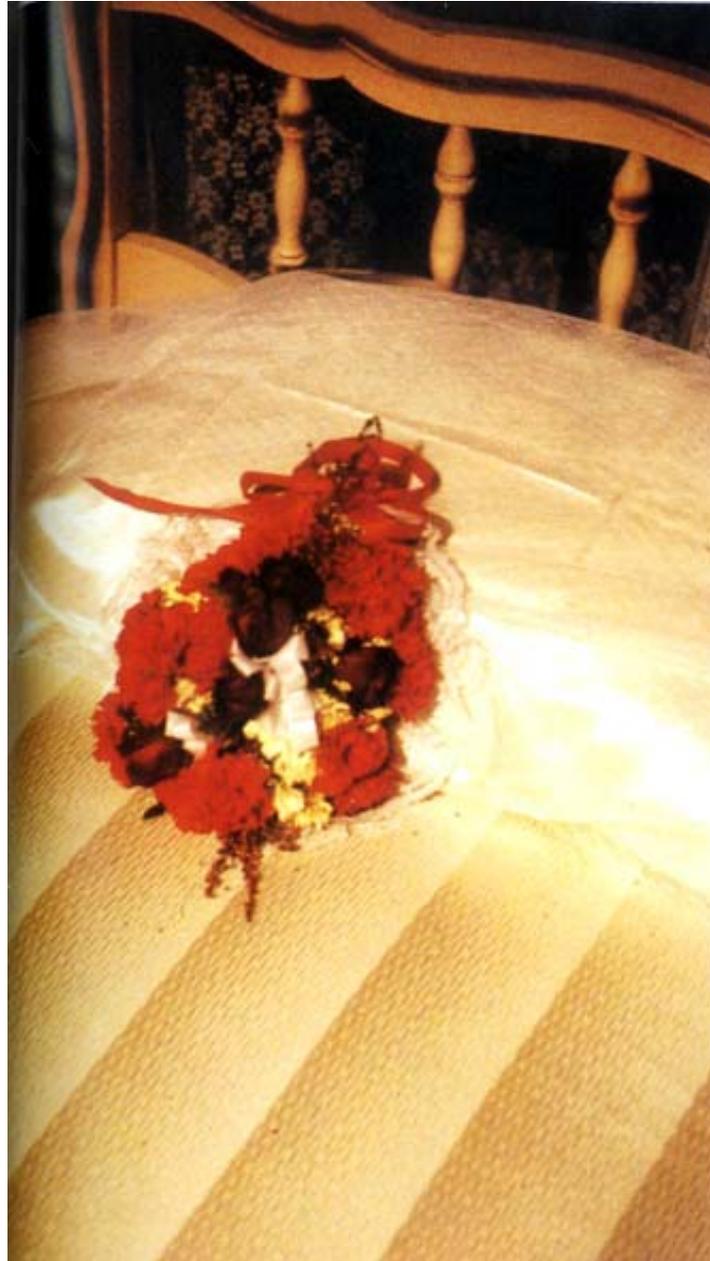


Fig. 160 "Memento Mori" (detalle)²³⁶
Karen Finley, 1991-1993

²³⁶ Edward Lucie-Smith. "Artes visuales en el siglo XX". Laurence King Publishing. Londres, 1996. p.379.

El portugués Leonel Moura analiza el tema de la muerte desde los miedos internos que se crean en cada individuo a raíz de los tabúes sociales. El miedo a ser finitos está presente en "Voronoi" (Fig. 161). Figuras geométricas componen a modo de puzzle un mosaico de incertidumbres tales como *Tengo miedo a morir, tengo miedo a vivir, tengo prisa, no tengo futuro, vivir para siempre, no soy nada, estoy de paso*, etcétera con colores vivos de fondo. Cada pieza del puzzle parece ser un componente del cerebro, parte de nuestro pensamiento.

Las formas estructuradas, rígidas, nos sitúan en una mente no abierta, adaptada a lo que la sociedad le ha dictado, pero sin llegar a aceptarlo del todo.

La belleza de la obra radica en ser un conjunto de imperfecciones humanas (o de la mente humana) llevado a un juego casi de niños. Del mismo modo que el Wabi Sabi²³⁷, se recrea en la belleza de las formas imperfectas, al igual que ocurre con muchas de las representaciones artísticas de hechos dramáticos como los accidentes de tráfico, la muerte y tantos otros.

²³⁷ Leonard Koren. "Wabi-Sabi para Artistas, Diseñadores, Poetas y Filósofos". Editorial Autor-Editor. Barcelona, 1998. p.51.

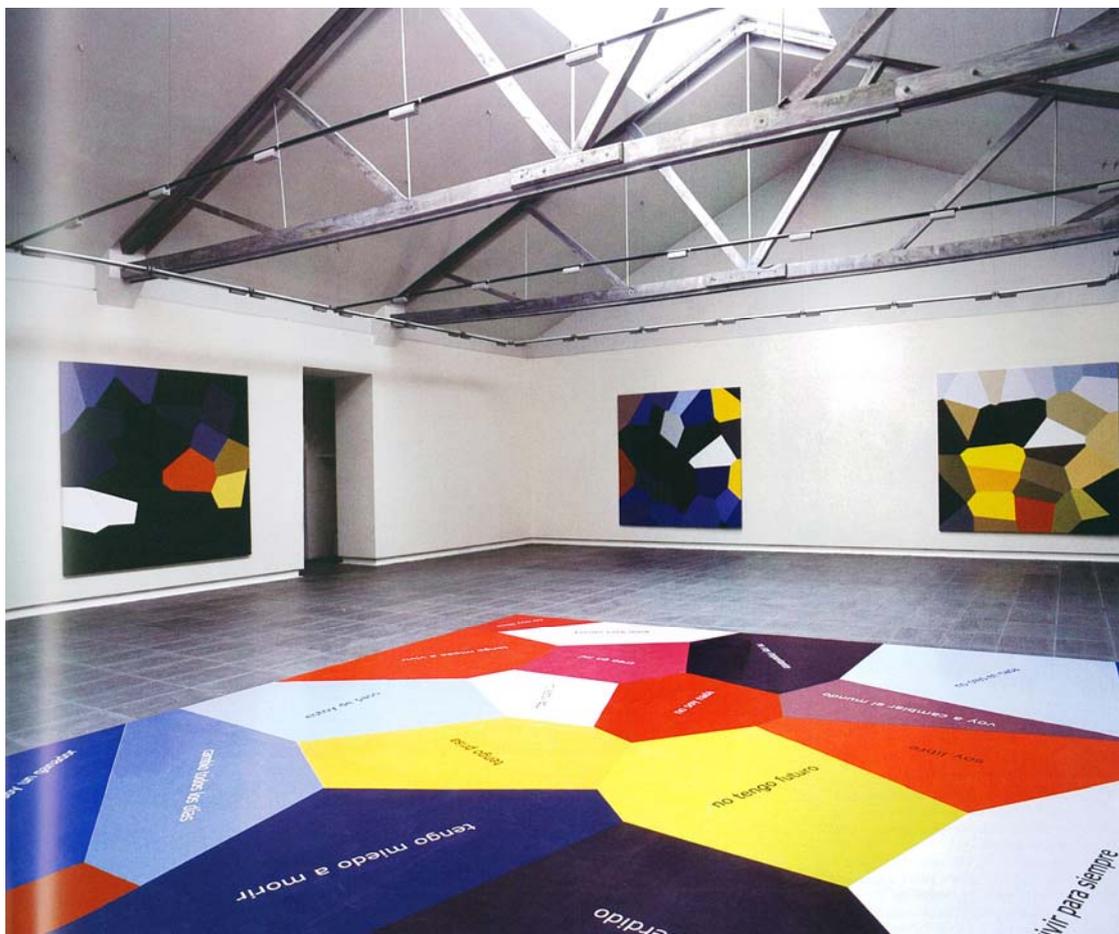


Fig. 161 "Voronoi"²³⁸
Leonel Moura, 2003

²³⁸ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.411.

El cartel promocional de la galería Buades (Fig. 162) para la edición de 1999 de Arco, se basaba en la imagen de una calavera *viviente* amenazada con una pistola. La reconocida galería, situada en el corazón de Madrid, apostaba así por una caricatura de la muerte que entrelazaba el dramatismo de los asustados ojos con la ironía de controlar a la muerte.

El Operario de Ideas es un mercado digital donde la creación y arte digital se combinan y ofrecen la posibilidad al visitante de bajarse de la red Fondos de escritorio y salvapantallas realizados por artistas procedentes de diferentes disciplinas artísticas. También editan una revista llamada "Que Hago Yo Aquí (QHYA)", vídeos y exposiciones permanentes. Qué hago yo aquí & Operario de ideas, utiliza las socorridas calaveras (con sus esqueletos, en este caso) para hablarnos de la muerte en su vídeo "Chill-Out" (Fig. 163).

El propio fotograma podría funcionar perfectamente como imagen independiente de la cinta porque posee mucha fuerza por sí sólo. En él se representan una serie de cadáveres vestidos con trajes de siglos pasados y que han muerto de pie y así se han quedado. El primero de todos es el que más pudo aguantar con vida porque se adivina por su rostro, aún con carne y pellejos, la agonía y el sufrimiento en un grito de rebelión contra su suerte. El movimiento torpe del pie puede también indicarnos el intento del fallecido por moverse y escapar de su destino, aunque sea como muerto viviente. Parece mantener un halo de vida, aunque le desespere no poder sujetarlo.

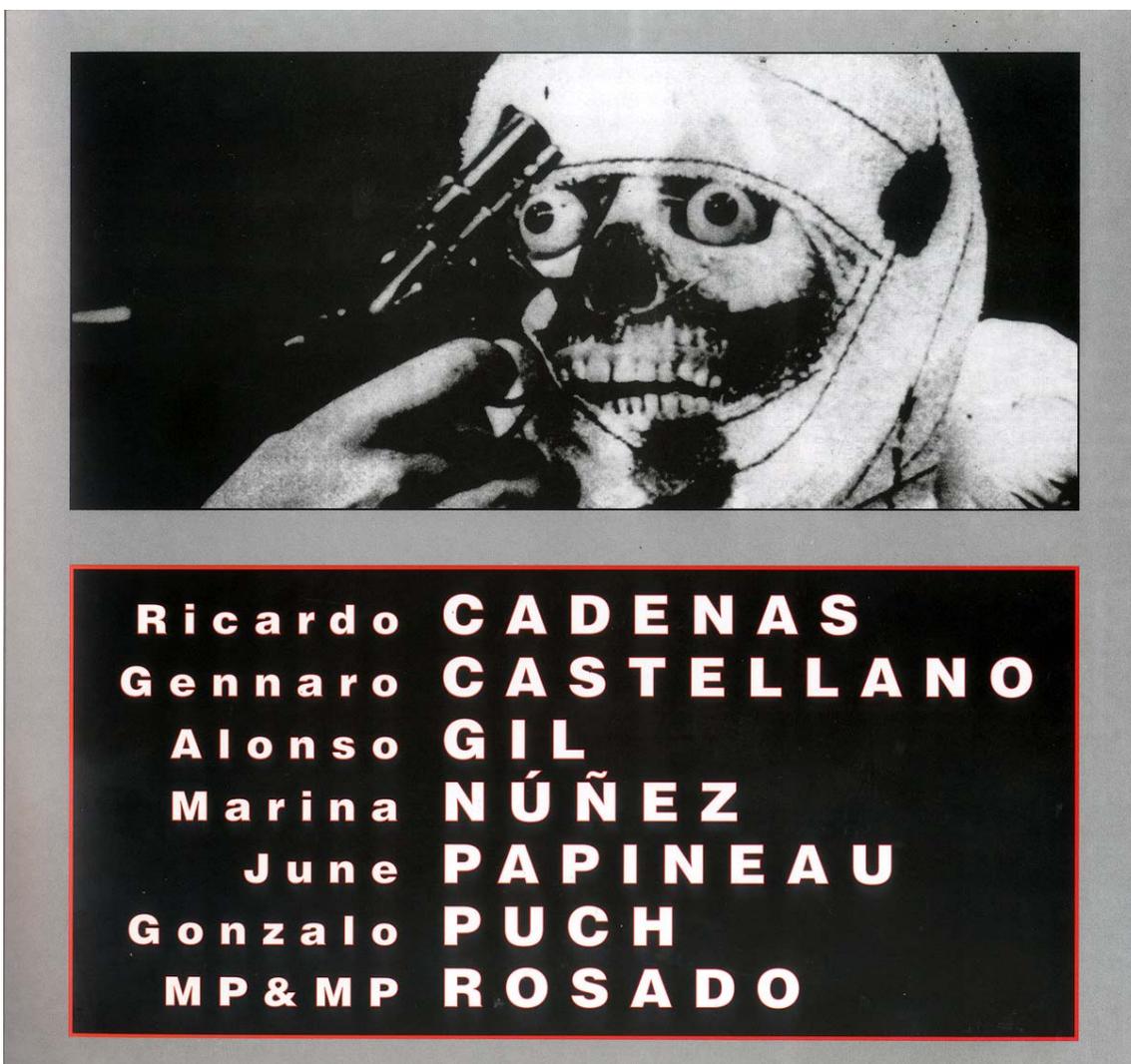


Fig. 162 Cartel promocional de la galería "Buades" de Madrid²³⁹
Para Arco '99

²³⁹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 1999. Ediciones del Umbral. p.83.



Fig. 163 Imagen del video "Chill-Out"²⁴⁰
Qué hago yo aquí & Operario de ideas, 2002

²⁴⁰ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2003. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.804.

Otro ejemplo de representación de la muerte es "Chat room" (Fig. 164), de João Tabarra. Este artista portugués narra un accidente laboral, en el que un cuerpo ha caído desde lo alto, sin que al espectador se le dé la posibilidad de ver de dónde procede el muerto. Sin embargo, podemos adivinar un vehículo de grandes dimensiones, a juzgar por las huellas que hay en el terreno.

Los trabajadores se van acercando al difunto impresionados por el suceso, como si se tratase de una noticia del telediario, ajena a ellos, en la que sólo miran, pero no ayudan. Ninguno toca el cuerpo, sólo lo observan. Hay una especie de conspiración o trato entre ellos que les mantiene unidos en sus actos. Son cómplices de una muerte, independientemente de si han ayudado o no a que se produzca.



Fig. 164 "Chat room"²⁴¹
João Tabarra, 2002

²⁴¹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2003. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.139.

La velocidad y la competitividad son elementos comunes en la mayoría de los accidentes de tráfico. La valenciana Olga Adelantado nos enseña un ejemplo de ello en "Fuga 4" (Fig. 165), donde utiliza la fotografía de retoque para crear una imagen y su inversa, dando un efecto de imagen única.

La escena es una carrera de caballos que tiran de carros de dos ruedas en los que van los jinetes. La competición se desarrolla paralelamente a ambos lados de la obra con la misma vista, pero dada la vuelta, por lo que vemos una carrera imposible contra sí mismos como vía de escape a un mundo veloz difícil de seguir, como bien indica el mismo título. La máquina (el carruaje) fuerza al animal y el animal fuerza al carruaje, movidos ambos por las indicaciones del hombre que, al igual que en el automóvil, dirige la operación, pero no la controla por completo. Una parte sigue quedando en manos del azar.

Existe una falsa dirección o un camino erróneo que el hombre no es capaz de separar del todo. Durante el recorrido de la pista, como el recorrido de la vida, se van presentado varios caminos y sólo se puede escoger uno, porque si no, no se llega nunca a la meta, entendiendo como tal la que cada uno se haya marcado en la vida o, en su defecto, la que nos hayan marcado en nuestro ámbito social.



Fig. 165 "Fuga 4"²⁴²
Olga Adelantado, 2003

²⁴² Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.143.

Como Olga Adelantado o D´Arcangelo (comentado en páginas anteriores), Félix de la Concha también se basa en caminos o carreteras para tratar la metáfora de la vida como camino recorrido desde que nacemos hasta que morimos.

En su caso, el pintor leonés nos habla de una historia contada por medio de un diario (Fig. 166) en el que el protagonista hace un viaje por Carolina del Norte, del que podemos *leer* una página. La carretera entrecortada nos intranquiliza por la suerte que haya podido depararle el destino a *Horn* en la ciudad de Boone, donde suceden los hechos. Parece un accidente del terreno con zonas vistas y zonas ocultas que nos distorsionan la aparente tranquilidad, llevándonos a pensar que, tras el montón de tierra, se encuentra el cadáver y el coche accidentado del homenajeado.

Las grandes dimensiones del lienzo (122 x 518,7 cm) ayudan también a tener una visión más realista de la escena, poniéndose a la altura del espectador para que sea capaz de captarlo con mayor facilidad.

Otras obras anteriores de De la Concha, como "Autodespiece" (Fig. 167) o "La última cena" (Fig. 168), hablan también de accidentes de tráfico despedazados en partes. En el primero, podemos ver dos automóviles accidentados colocados de tal manera que parecen las dos imágenes que pudieran verse de un mismo accidente cerrando un ojo y luego el otro y uniendo las dos vistas. El ambiente frío de la nieve y de los tonos grises y azules de los coches abandonados contrastan con los tonos cálidos de las casas del fondo, donde se adivina la vida humana. El segundo es un accidente anunciado, en el que trece paneles componen un cuadro completo lleno de semáforos, palmeras, postes de luz y señales de tráfico contradictorias, premonitorias del accidente que está a punto de ocurrir. La ayuda del título también nos adelanta el desastre.



Fig. 166 "Diario de Horn in the West"²⁴³
Félix de la Concha, 2002

²⁴³ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.150.



Fig. 167 "Autodespiece"²⁴⁴
Félix de la Concha, 2001

²⁴⁴ <http://www.galeriamarlborough.com/cgi-bin/delaconcha.asp?c=5>

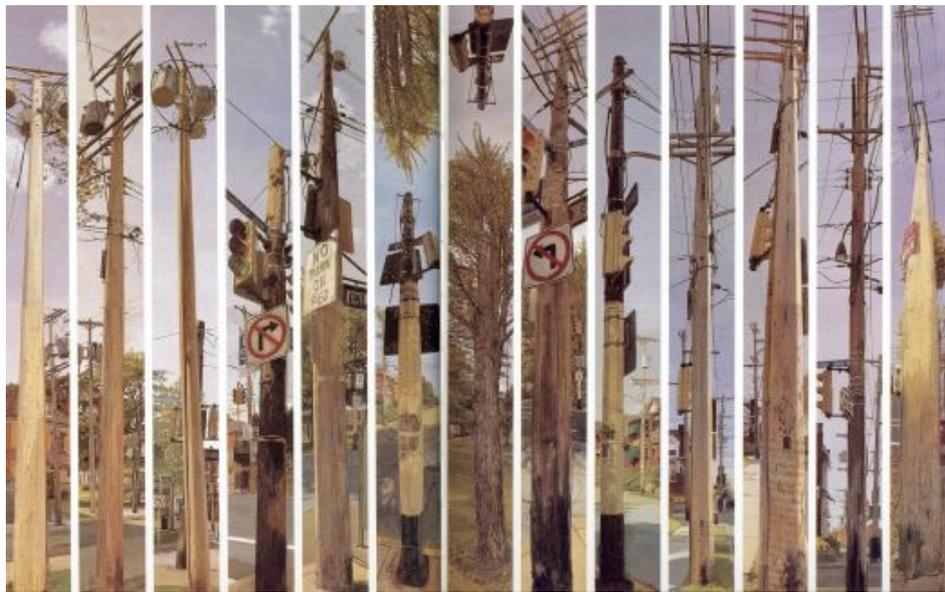


Fig. 168 "La última cena"²⁴⁵
Félix de la Concha, 2000

²⁴⁵ <http://www.galeriamarlborough.com/cgi-bin/delaconcha.asp?c=5>

“Scalextric” (Fig. 169) es otro ejemplo de la idea de la vida como camino con un principio y un final. La vista pertenece a la exposición “La casa de goma” del Palacio de Montehermoso de Vitoria, de donde es originario el artista.

La obra (250 x 1000 cm) recorría una pared de lado a lado y constaba de un scalextric y dos televisores, uno en cada extremo, donde había dos coches ardiendo. El camino que dibujaban las pistas era totalmente retorcido, como queriendo simular una vida llena de dificultades, problemas y enfermedades, cual Laocoonte. El principio y el fin de la carretera están ya marcados de antemano, aunque los conductores de los vehículos no puedan verlo a su escala, igual a la idea de que la vida de cada uno tiene un destino predefinido, aunque no sepamos cuál es el nuestro.

Nos presenta la vida como un juego en el que tienes que controlar la situación para no salirte de la ruta marcada, sin embargo, Iñaki Larrimbe ha colocado dos coches incendiados en cada extremo del recorrido, quemados, quizás, por la intensidad y la velocidad de la vida que han llevado. Es una forma de decirnos que si no corres, el coche no se sale del raíl, pero si corres es más divertido el juego. Insta a la violencia, a la velocidad, a una vida llena de emociones porque, queramos o no, el final del camino existe, tanto si lo recorremos de un modo como si lo hacemos de otro. Llegaremos igualmente.

Parecido en fondo y forma es “2,5 Km a 100 por hora” (Fig. 170), donde otro scalextric vuelve a simular el recorrido de la vida. La velocidad se manifiesta, de nuevo, como un componente esencial de la existencia humana.

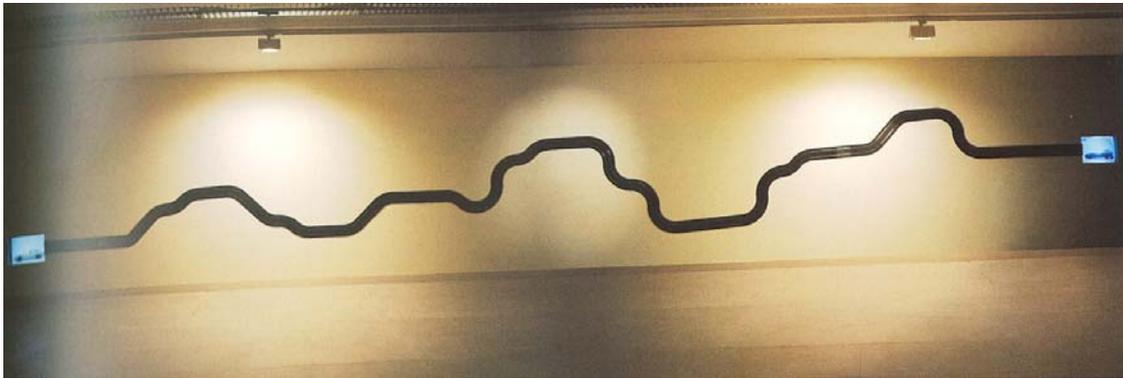


Fig. 169 "Scalextric"²⁴⁶
Iñaki Larrimbe, 2003

²⁴⁶ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.107.

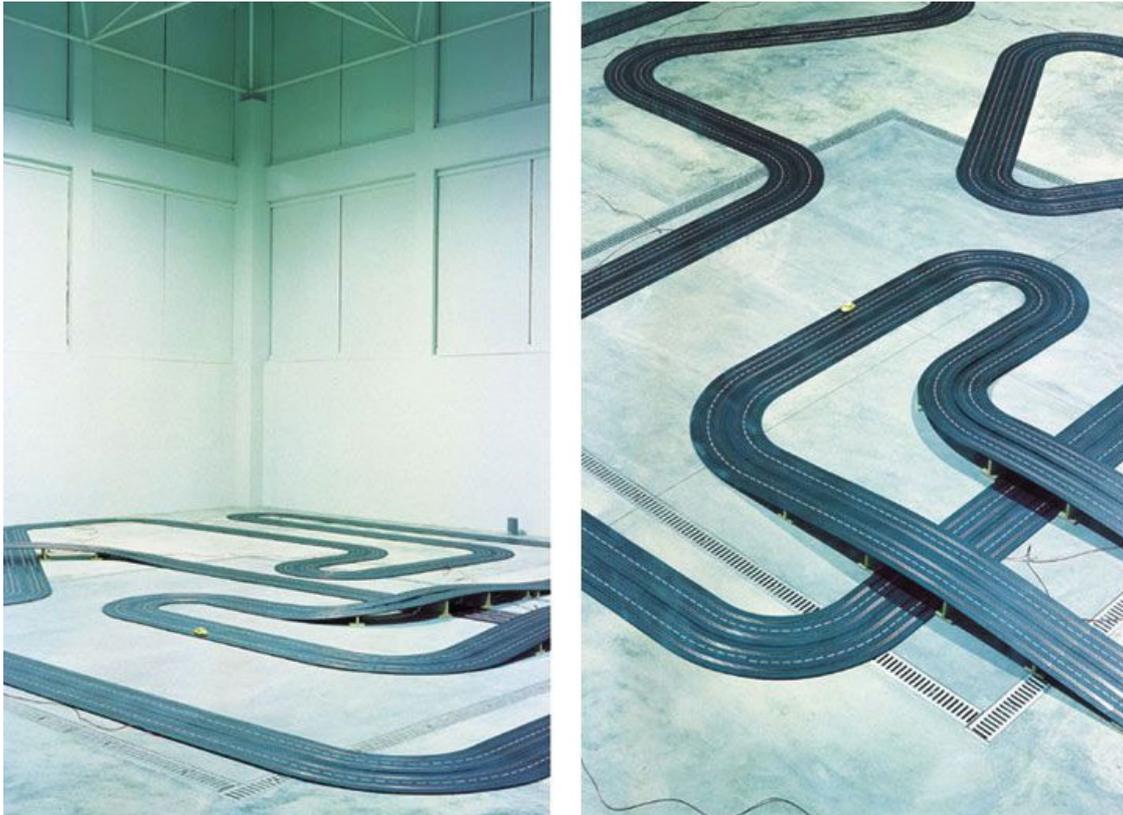


Fig. 170 "2,5 Km a 100 por hora"²⁴⁷
Miguel Palma, 2001

²⁴⁷ <http://www.anamnese.pt/index1.html#ini>

Hay una diferencia clara entre la obra de Larrimbe y la de Miguel Palma, y es que, mientras que el artista de Vitoria define un principio y un final concretos en la carretera, el de Lisboa cierra el círculo creando una pista de circuito, donde no se sabe cuál es la salida y cuál es la meta. Sin embargo, éste acota también el recorrido de la vida con el título, 2,5 km de duración y con la velocidad a la que se debe ir, a 100 km por hora. Es como el juego real del Scalextric, en el que gana quien corre más y llega al final sin haberse salido de la pista.

Las curvas peligrosas de todo el trayecto nos indican, una vez más, los obstáculos, dificultades y peligros que nos vamos encontrando en el camino y sólo la destreza y habilidad del conductor podrán superarlos.

Miguel Palma es uno de los máximos representantes del accidente que existe actualmente en el mundo de arte. La relación del coche con la muerte está presente en numerosas de sus obras. En "Ingenio" (Fig. 171), por ejemplo, nos presenta un *coche de muerte*, un automóvil blindado, como un tanque de guerra, creador de muertes. Todo el utilitario está cubierto de chapa y remachado con clavos, salvo los faros, los neumáticos y el conductor, que va a la intemperie, pero desde una posición elevada. Estas zonas desprotegidas hacen vulnerable al propio piloto, a pesar de su aparente fortaleza.

Lo que se saca en claro al observar esta escultura es que por mucho que nos las *ingeniemos* para hacer automóviles seguros - ahora o en el futuro, puesto que la apariencia del coche es un tanto futurista-, siempre quedará algo fuera de nuestro alcance o control, dejando al azar un hueco para producir una tragedia.

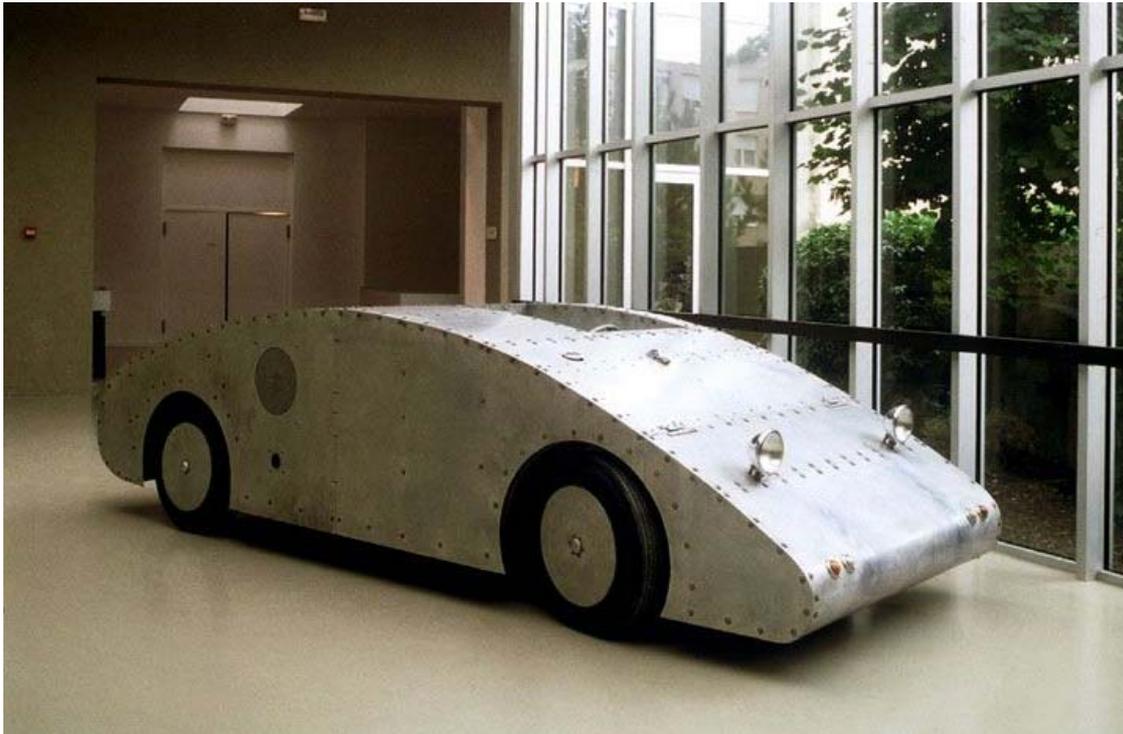


Fig. 171 "Ingenio"²⁴⁸
Miguel Palma, 1993

²⁴⁸ <http://www.anamnese.pt/index1.html#ini>

El vídeo "Accident Motion Pictures" (Fig. 172), de Palma también, es un recorrido en ambulancia por las calles de una ciudad y seguido por cámaras colocadas desde distintos puntos de vista, para no perder detalle de la velocidad a la que va la furgoneta. Además, el artista se vale de un foco de luz que va iluminando el área en el que se va moviendo el vehículo, con el fin de otorgarle un carácter cinematográfico.

En el lateral de la ambulancia está escrito el nombre del vídeo, por lo que la gente que circula a su lado, o los viandantes que la vean, sabrán que se trata de algo relacionado con el Arte o, al menos, les chocará que ponga "Accidente de Cuadros en Movimiento". La relación directa del mundo del Arte con los accidentes o lo accidental y la velocidad, queda ya de manifiesto al principio del video, con esa frase decorando el exterior. Sin embargo, la segunda parte (Fig. 173), nos da otra versión diferente de lo mismo, pero desde el interior del vehículo. Es una casa-estudio-ambulancia estacionada en un campo, como si se tratase de un camping vacacional, donde el relax prima frente al bullicio del movimiento urbano de la primera parte, que creaba una ansiedad propia de la gran ciudad y sus prisas continuas.

Así, en el inicio de la cinta, podemos percibir lo que vemos siempre de una ambulancia, el exterior con sus luces amarillas, rojas y azules, la velocidad que lleva y el sonido que trasmite. La segunda parte, nos introduce en el interior de la misma, es decir, nos muestra lo que sólo el enfermo o el herido pueden ver (aparte, claro, del personal sanitario), las paredes, los techos en los que uno se puede reflejar y multitud de aparatos y herramientas de *trabajo*, en este caso, más propios de un artista que de un equipo médico.



Fig. 172 "Accident Motion Pictures"²⁴⁹
Parte de la video-instalación
Miguel Palma, 2003

²⁴⁹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.668.



Fig. 173 "Accident Motion Pictures"²⁵⁰
Parte de la video-instalación
Miguel Palma, 2003

²⁵⁰ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.204.

Otro artista interesado en el tema de las ambulancias es Lucas Ajemian, quien nos muestra un interesante vídeo nocturno en el que la iluminación está basada en las luces de la propia ambulancia, que dan un dramatismo importante a la obra, por realzar el sentido de peligrosidad que ya tienen adquirido de por sí en la sociedad. Como cuando vemos y oímos una sirena de policía, de bomberos, de emergencia en un colegio o en un hospital, que intuimos el peligro pero, a la vez, resulta de una extraña belleza²⁵¹.

El título, "Sin título (Velocidad de parálisis)" (Fig. 174), independientemente de la imagen, nos narra una historia con final trágico. "Sin título" nos indica que es mejor no definir lo que en el vídeo se va a ver, con un efecto de sorpresa mezclado con resignación; una forma de decir "Señores, juzguen ustedes mismos". Y, a la vez, "(Velocidad de parálisis)" nos *chiva* o , nos adelanta de alguna manera, que la ambulancia porta un herido grave de accidente, probablemente automovilístico, en el que la víctima tiene un destino de estar postrado en una cama o en una silla de ruedas para el resto de su vida. Se habla de la *víctima*, sea o no culpable del choque, porque en un accidente, está estipulado por la opinión pública de los países desarrollados, que cuando el herido sufre daños fuertes, se convierte en víctima, aunque haya bebido o corrido más de la cuenta y sea condenado más tarde por la Justicia.

²⁵¹ "Algunos sonidos corrientes sugieren el sentimiento triste-bello del wabi-sabi. [...] Los lamentos de las ambulancias haciendo eco a través de los cañones de los edificios de una gran ciudad".
Leonard Koren. Op. cit. p.57.



Fig. 174 "Sin título (Velocity of paralysis)"²⁵²
Fotograma extraído del vídeo
Lucas Ajemian, 2000

²⁵² Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2003. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.668.

El Toledano afincado en Madrid, Rafael Cano García, más conocido como Canogar, dedica varias de sus obras a desastres y catástrofes. Ésta, "El accidente" (Fig. 175), está cargada de tremendismo estético, resuelto en varios planos, como algunas de las obras de Monory que ya hemos visto.

Es un cuadro muy dramático por la difícil lectura que plantea, igual que cuando se espachurra mucho un coche (por un tren o un camión, o algo así) en un accidente y no se entiende por dónde iba cada pieza. Los colores también ayudan a crear esa confusión. Con una base de óleos amarronados y negros y collage resaltando algunas zonas, con algún matiz rojizo que nos deja intuir la sangre, se crea también un efecto de unión entre lo duradero y lo volátil, sensación que puede describir perfectamente cualquier persona que haya sufrido un accidente importante en su vida.

Paola Pivi hace fotografías, performances e instalaciones a gran escala, planteándose la forma en la que percibimos la realidad. "Camión" (Fig. 176) fue una instalación en la que colocó un camión nuevo tumbado sobre una carretera frente a un centro de exposiciones de Pescara (Italia). Este accidente trataba de dar una imagen al vehículo de escarabajo gigante e indefenso, desiconizando la idea de fortaleza del camión e iconizando la de vulnerabilidad del bicho, en un intento de modificar nuestra percepción de las cosas²⁵³. Otro ejemplo de accidente en el repertorio de la artista milanesa es "Sin título (aeroplano)" (Fig. 177), en el que un avión de guerra italiano (Fiat G-91) reposa boca abajo en un espacio sin restaurar, creando un ambiente de conflicto pasado.

²⁵³ Autores varios. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.404. Basado en los comentarios de Raimar Stange.

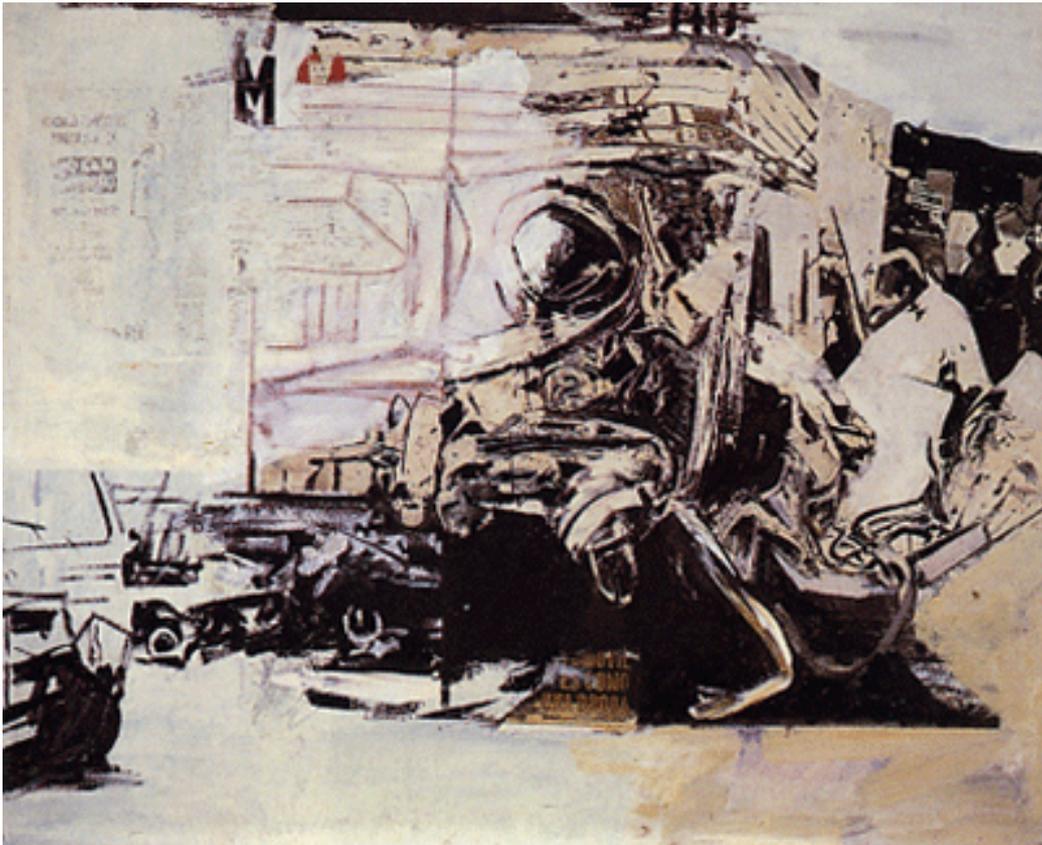


Fig. 175 "El accidente"²⁵⁴
Rafael Canogar, 1963

²⁵⁴ http://www.art20xx.com/art/canogar/canogar_30.htm



Fig. 176 "Camión"²⁵⁵
Paola Pivi, 1997

²⁵⁵ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.407.

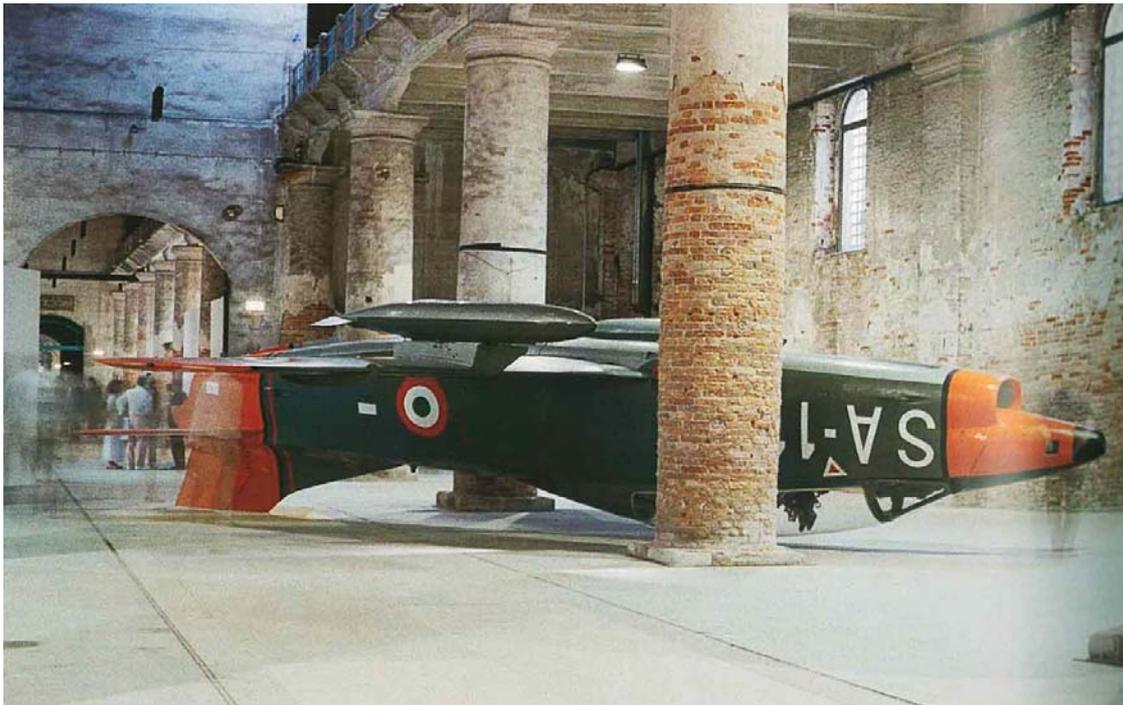


Fig. 177 "Sin título (aeroplano)"²⁵⁶
Paola Pivi, 1999

²⁵⁶ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.406.

El portugués Baltazar Torres, nos plantea accidentes desde un punto de vista bello. El propio título, "Garden" (Fig. 178), trabaja ya con la idea de ver un espacio con arena y coches accidentados como un jardín en el que los autos son las flores de colores, perdiendo su propia identidad de coche y cobrando una nueva de flor, aunque sea de cardo por estar en arena, como si fuera un desierto.

La gente comienza a salir de sus vehículos, igual que las avispas al agitar la planta, buscando ayuda que es difícil que llegue porque la ambulancia también está accidentada y atrapada, lo que nos lleva a pensar que nadie va a ayudarles porque la ayuda también les ha fallado. Es una situación alarmante e inquietante conseguida sólo con figuras en miniatura, pero llena de impacto visual.

Los coches parecen ser de juguete, como si hubiera sido el juego de un niño y esté todo tal cual lo ha dejado quedando así, a la intemperie, la *vida* de los muñecos hasta que el niño vuelva a querer jugar o un adulto los ponga en su posición correcta de nuevo.

Esta forma de trabajar, con maquetas y temas de accidentes, recuerda mucho a la de los hermanos Chapman, aunque éstos realizan obras mucho más exageradas, en todos los sentidos, por tener una minuciosa carga de detalle y un dramatismo mucho mayor. Si las maquetas de Torres eran limpias, las de los ingleses son sangrientas y cargadas de objetos que nos hacen perdernos entre multitudes, teniendo además, todos los elementos parecida importancia en la composición.

Las vitrinas de "Hell" (Fig. 179) son un culto al caos y al desastre gratuito, reforzado con tonos grises y verdosos con matices rojos que nos recuerdan los colores de una guerra y nos crea una ansiedad y un desazón por no saber si *atacarán* de nuevo. Es lo que parece una emboscada en la que la confusión y el desconcierto han provocado multitud de accidentes de coches y camiones, dejando



Fig. 178 "Garden"²⁵⁷
Baltazar Torres, 2001

²⁵⁷ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2002. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.604.



Fig. 179 "Hell" (Detalle)²⁵⁸
Jake & Dinos Chapman, 1999-2000

²⁵⁸ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.94.

tras de sí un reguero de víctimas muertas o agonizantes de las que casi se pueden oír sus diminutos, pero desesperados gritos, salidos casi del propio infierno, como indica el título.

Otro accidente múltiple es el de "The tragik konsequekes of Driving Karele//ly" (Fig. 180). Las faltas ortográficas que, los niños mimados de la Satchi & Satchi, cometen en el título de la obra son provocaciones rebeldes buscadas por los dos artistas que intentan enseñar a los jóvenes "Las trágicas consecuencias de conducir sin cuidado", comunicándose con ellos por medio de un lenguaje de jerga que les acerca mucho más a este grupo social, a la vez que da un buscado toque de indisciplina y sublevación a su arte.

La obra en sí, se delimita en un marco, cuya base es casi la representación de otro marco, compuesto por diagonales que simulan caminos o carreteras. Si retrocedemos treinta y seis años en el tiempo, desde que se hizo esta obra, encontramos cierta similitud con "Emperatriz de la India" (Fig. 181), de Frank Stella, por esa interpretación del marco, más que del propio cuadro.

La escena es un desastre imposible en el que, aproximadamente una veintena de coches, han sufrido una colisión múltiple, dejando un paisaje desolador. Es una alegoría al descontrol absoluto del freno. Los tonos verduzcos y grises se entrelazan con ocre de los árboles y el óxido de los autos, lo que resulta contradictorio puesto que la gente está fuera de los vehículos observando el desastre, como si acabara de suceder; sin embargo, el óxido de los mismos habla de un accidente antiguo, que pudieran haber dejado tal cual quedó y fuese ahora recreo turístico.

"Arbeit McFries" (Fig. 182) es una maqueta que relata un grave incidente, casi terrorista, en el que ha sido atacada salvajemente la *sede mundial del Fast Food*, un restaurante MacDonald's. Esta feroz crítica de los hermanos ingleses a la cultura americana muestra, con

la metáfora de buitres carroñeros, al consumismo occidental y, con forma humana, a la *masa* social que lo sigue y es *víctima* de ello.

La carga sexual de la obra también tiene un importante papel en la escultura, donde multitud de cuerpos desnudos se esparcen a la salida del establecimiento, sin que se de opción a su salvación, ya que los buitres están atacando o al acecho para atacar. El revuelo de colores rosados y anaranjados de la piel de las víctimas, mezclado con los grises de las plumas de las aves, crea una masa confusa, casi de orgía zoofílica. El local se asemeja bastante a una granja antigua, delimitada por una vaya para que no escapen los animales (las personas), lo que crea también un ambiente de posesión de acentuada carga sexual, con reminiscencias por el dominio del animal frente al humano, quizás, de la película de Alfred Hitchcock "Los pájaros".

La obra tiene una carga de violencia extrema, como la tiene también gran parte del trabajo del mencionado artista californiano, Matthew Barney. "Cremaster 2: Gary Gilmore" (Fig. 183) y "Cremaster 3: Gary Gilmore" (Fig. 184) son dos de sus obras más impactantes, en cuanto a lo que a violencia se refiere. Basa estas dos piezas de su serie "Cremaster" en el asesino Gary Gilmore, creando dos imágenes que relacionan directamente la violencia con el asesinato y el coche, aunque la única unión real de sus dos víctimas con los vehículos es que una de ellas, Max Jussen, murió en la gasolinera en la que trabajaba como encargado²⁵⁹. Hace alusión a la muerte violenta en sí, del propio asesino y de los asesinados, sin representarlos e, incluso de la novia del protagonista, Nicole Barker, con la que mantuvo una toruosa relación de sexo y violencia.

²⁵⁹ Famoso por ser el primer ejecutado legal en los Estados Unidos desde la reimplantación de la pena de muerte, en 1975.
<http://www.bibliopolis.org/resenas/rese0217.htm>
<http://www.ucm.es/info/museoafc/loscriminales/criminales/paginas/gilmore.html>

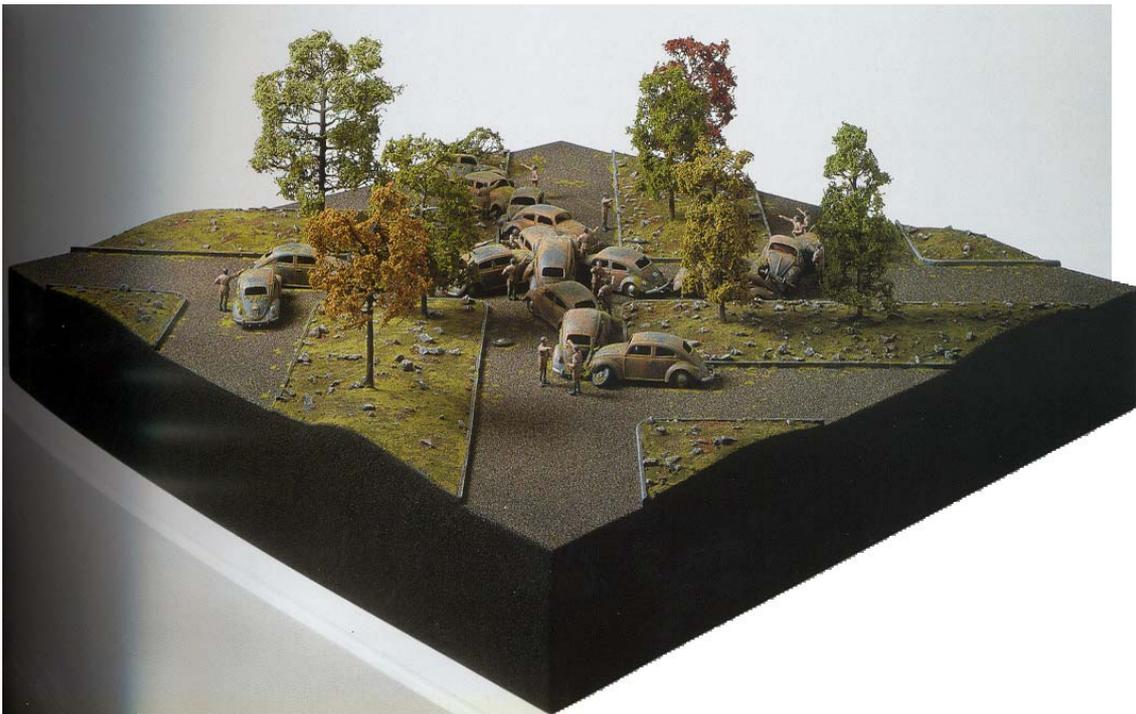


Fig. 180 "The tragic consequences of Driving Karele//ly"²⁶⁰
Jake & Dinos Chapman, 2000

²⁶⁰ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.95.

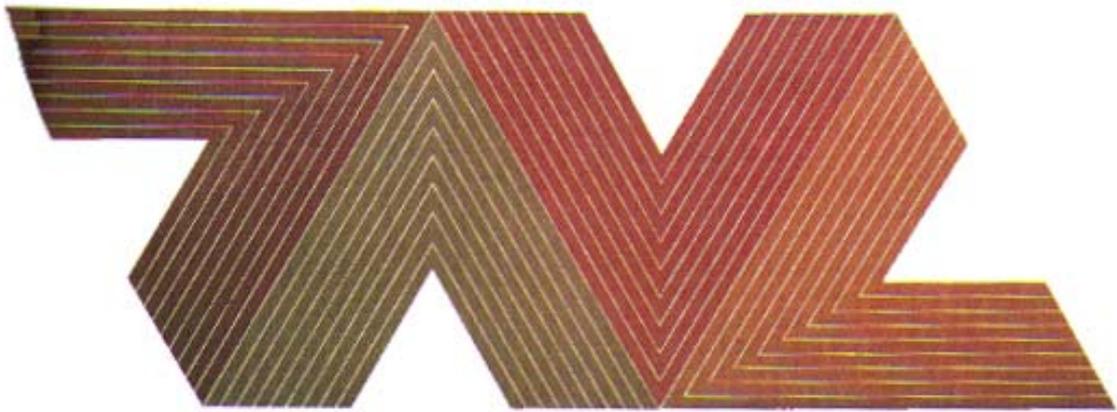


Fig. 181 "Emperatriz de la India"²⁶¹
Frank Stella, 1965

²⁶¹ <http://www.dartmouth.edu/~matc/math5.pattern/lesson8art.html>



Fig. 182 "Arbeit McFries"²⁶²
Jake & Dinos Chapman, 2001

²⁶² Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.93.



Fig. 183 "Cremaster 3: Gary Gilmore"²⁶³
Matthew Barney, 2002

²⁶³ <http://www.cremaster.net/>



Fig. 184 "Cremaster 2: Gary Gilmore"²⁶⁴
Matthew Barney, 1999

²⁶⁴ <http://www.artnet.com/magazine/features/haden-guest/haden-guest1-5-6.asp>

“Attempted Dialogue” (Fig. 185), es una metáfora moderna de una conversación entre dos personas, o dos países, que no logran llegar a un acuerdo. El título, “Intento de diálogo” nos habla de las diferencias de los pueblos y la dificultad que tienen de entenderse. La representación de la metáfora es la de un accidente, en el cual, una de las partes es un avión y la otra un tren. El choque en el diálogo está representado por el choque entre ambos medios de transporte.

La imagen representa el momento preciso en el que se está produciendo la colisión sobre un mar, o río, aún tranquilo y sereno, ajeno a lo que el destino le depara; Está apunto de desmoronarse (como veíamos con “Una salpicadura mayor”, de David Hockney). Sin embargo, la sombra tan negra que aparece en el agua ya adelanta acontecimientos catastróficos, trayendo a nuestra memoria imágenes de fuel flotando en el agua, haciendo alusión, probablemente, a desastres pasados²⁶⁵.

²⁶⁵ Haciendo referencia al accidente del buque “Prestige” en costas gallegas, hundido el 19 de Noviembre de 2002.



Fig. 185 "Attempted Dialogue"²⁶⁶
Peter Land, 2003

²⁶⁶ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.680.

La artista cántabra, Chelo Matesanz, se pregunta en “Lo que Lee Krasner podía haber hecho... pero no hizo” (Fig. 186) qué hubiera pasado si la pintora Lee Krasner hubiera asesinado a su marido (Jackson Pollock) en vez de perdonar sus continuas infidelidades.

La tonalidad en rojo y blanco de la obra recuerda a la bandera japonesa y la salpicadura es la muerte accidental o por sorpresa de un asesinato, no es una muerte en quirófano porque gotearía sobre verde. También las formas se pueden identificar con las manchas que utilizan los psicólogos en sus terapias, como queriendo analizar la personalidad del matrimonio, que eclipsó siempre la figura de la pintora en pro de la fama del artista y, aún hoy, es prácticamente imposible hablar de Lee Krasner o de su trabajo sin mencionar a Pollock.

La agresividad de la obra radica en la técnica empleada, pintura roja arrojada sobre tela blanca, emulando la salpicadura de la sangre del artista saliendo a gran velocidad de su cuerpo. Exactamente igual que la pintura salía de los dedos de Pollock en su dripping. Matesanz propone, por tanto, que si Krasner hubiera acabado con la vida de Pollock, en lugar de esperar a que un accidente le matara, ella hubiera sido la creadora del dripping, y no su esposo.

Del mismo modo, la norteamericana Karen Kilimnik, utiliza pintura esparcida a chorro para hablar del mundo de las drogas y la soledad humana en “Suicidio por sobredosis y enorme pérdida de sangre” (Fig. 187).



Fig. 186 "Lo que Lee Krasner podía haber hecho... pero no hizo"²⁶⁷
Chelo Matesanz, 2002

²⁶⁷ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2003. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.46.



Fig. 187 "Suicidio por sobredosis y enorme pérdida de sangre"²⁶⁸
Karen Kilimnik, 1991

²⁶⁸ <http://adaweb.walkerart.org/context/artists/kilimnik/kilimnik2.html>

La expresividad por medio de papel es la apuesta con la que nos sorprendería Friedman en esta obra (Fig. 188) cuya elección del título queda en manos del espectador.

Los cortes a base de tijeretazos muestran una agresividad especialmente moderna: la muerte, el suicidio o accidente representado no se camuflan en metáforas, sino que se muestra tal cual podría haber quedado un cuerpo al caer de un rascacielos o al salir despedido de un coche a gran velocidad. El artista busca nuevas formas y materiales (papel, tijeras, zapatos y cinturón) en cosas cotidianas de nuestra vida actual. Lo que podría ser un inofensivo ejercicio infantil de manualidades, como es recortar papel para componer un collage, se convierte en una salvaje agresión que transforma el Ethos en Pathos, como veíamos en el anuncio del Peugeot 206.

La fuerza de los vivos colores y las cuencas vacías de los ojos ayudan a dar realismo al cadáver, así como los zapatos y el cinturón le dan un punto de conexión con la realidad, reforzando la credibilidad de la pieza. El cuerpo aparenta estar aún caliente, precisamente por la viveza de esos colores y por la postura, aún inmóvil, de las extremidades rotas, lo que aporta también altas dosis de dramatismo.



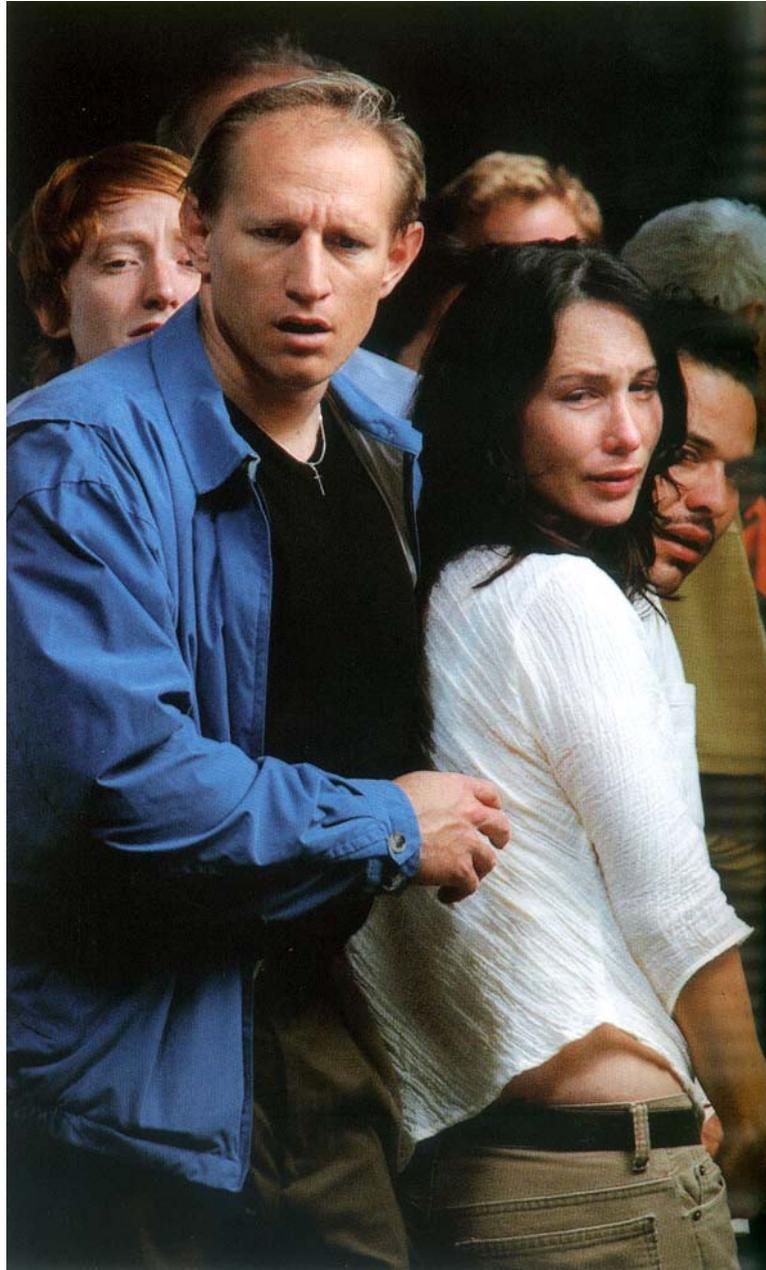
Fig. 188 "Sin título"²⁶⁹
Tom Friedman, 2000

²⁶⁹ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.162.

Este fotograma del vídeo "Observance" (Fig. 189) funciona por sí sólo como obra independiente por la representación del horror de un accidente o un desastre cualquiera que nos enseña una imagen horrible sin verla. La expresión de las caras de los personajes (secundarios o mirones) nos cuenta la gravedad del suceso que se está desarrollando, o se ha desarrollado, al otro lado de la cámara.

Bill Viola presenta pues, el accidente, tal cual ha ocurrido, pero desde el punto de vista del que queda, de su dolor, no desde el del propio accidentado o el vehículo siniestrado. Esta moderna forma de enfocarnos el tema se ve ayudada en su intento de mostrar la realidad en la figura de los curiosos que miran detrás, intercalando un interés mórbido, de puro cotilleo con halos de sorpresa y compadecimiento hacia las víctimas y sus allegados.

El dolor tiene su punto álgido de presencia en el rostro de la mujer que encontramos en primer plano y en quien se adivina un llanto seco y angustioso; Aun no pudiendo ver sus lágrimas, sabemos que están. También la protección del hombre para con la mujer, nos acerca a la fragilidad del ser humano, no sólo en lo que a la fémina se refiere, sino a las pocas fuerzas con las que el personaje intenta consolar y desplazar de la escena a la chica.



Fig, 189 "Observance". Vídeo instalación²⁷⁰
Fotograma extraído del vídeo
Bill Viola, 2002

²⁷⁰ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2003. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.686.

“Music for the boys” (Fig. 190) y “Pandamask 1” (Fig. 191), fotografía y vídeo respectivamente, del bilbaíno Jon Mikel Euba, muestran un desdoblamiento de la personalidad humana en la figura de un hombre (él mismo) que viaja en su coche con un grupo de *yoes* más. Así, él y sus dobles actúan como independientes los unos de los otros, movidos todos por el mismo ritmo de la música de fondo, igual que el videoclip de Kyle Minogue (Fig. 192), en el que se convierte en muchas *ellas*.

Lo que se nos trata de mostrar es que cada uno tenemos formas diferentes de pensar y actuar en muchos aspectos a lo largo de nuestra vida y, por tanto, podemos identificarnos con uno u otro estilo o movimiento social con el hilo conductor de nuestra vida.

El hecho de que dicho desdoble ocurra en torno a un coche, habla de la huída de sí mismo que el hombre del *mundo desarrollado* suplanta con el viaje, pero no deja de ser una imposible huída de sí mismo y de su propio destino, representado por uno de los *yo mismo* como la muerte del individuo o el final de su camino y relacionado también con la violencia existente en el País Vasco y la huída tras la fechoría por parte de los terroristas.

La avería del vídeo de cinco minutos, “Pandamask”, resulta uno de los obstáculos del camino, al igual que el accidente del vídeo “Kydnapping” (Fig. 193), en el cual podemos ver a las víctimas, o el de “Zugastiera (Ankaz Gora)” (Fig. 194), en el que las nuevas tecnologías dan también soporte al artista para conseguir el efecto deseado por medio de retoques fotográficos.

Los accidentes, o incidentes, son comunes en sus instalaciones, vídeos y fotografías, en los que suele incluirse como actor principal.



Fig. 190 "Music for boys"²⁷¹
Jon Mikel Euba, 1998



Fig. 191 "Pandamask 1"²⁷²
Fotogramas extraídos del vídeo
Jon Mikel Euba, 1999

²⁷¹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 1999. Ediciones del Umbral. p.119.

²⁷² <http://www.25hrs.org/obras/334.htm>

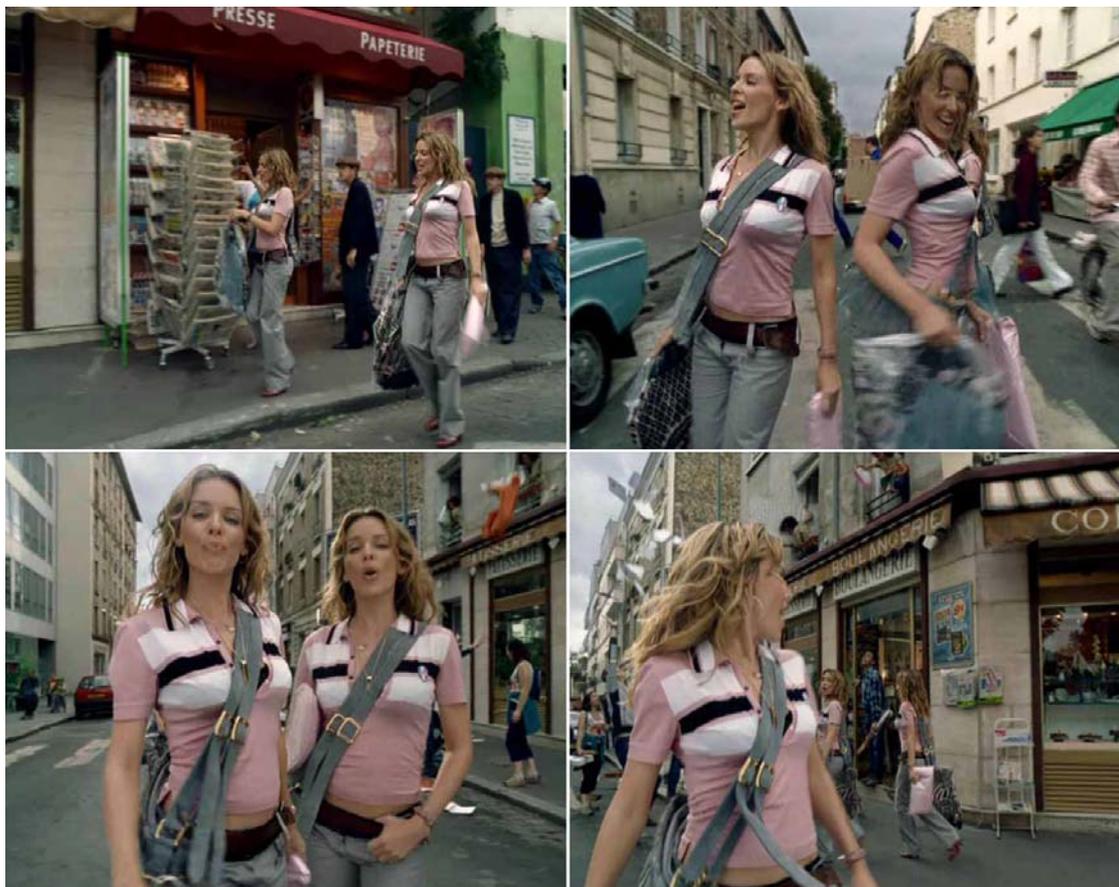


Fig. 192 "Come into my world", del album "Fever"²⁷³
Fotogramas extraídos del videoclip de Kylie Minogue
Michael Gondry para Partizan, 2002

²⁷³ Montaje realizado a partir de varios fotogramas de
<http://www.michelgondry.com/Clips/Comeintomyworld/Clips.htm>



Fig. 193 "Kydnapping"²⁷⁴
Fotograma extraído del vídeo
Jon Mikel Euba, 2002

²⁷⁴ http://www.ubicarte.com/_ubicarte/site/events-detail.php/lang/es/id/7323/



Fig. 194 "Zugastiera (Ankaz Gora)"²⁷⁵
Jon Mikel Euba, 2001

²⁷⁵ Varios autores. "Generación 2003. Premios y becas de Arte Caja Madrid". Catálogo de la exposición. Madrid, 2003. p.41.

Aunque nacido en Illinois en 1932, Richard Estes pasó su infancia y juventud en Chicago, desde donde partió a Nueva York. La ciudad de los rascacielos le influyó enormemente en sus cuadros, llegando a representar su estilo de vida en la mayoría de ellos. Con precisión casi fotográfica y limpieza extrema en cada color, cada forma y cada línea que trazaba, consiguió posicionarse a la cabeza del Fotorealismo americano, junto con Malcolm Morley, Chuck Close y Duane Hanson.

Los brillos de la carrocería y los cristales de los automóviles fascinaron desde siempre a este artista septuagenario, creando nuevos puntos de vista en los que posicionar sus coches, como flores en un paisaje (urbano), llenas de brillo, fresca y color.

En "Downtown-Reflections" (Fig. 195), Estes muestra desde un primerísimo plano un viaje por la ciudad; un viaje en coche por el centro de la ciudad de Nueva York, en medio de sus rascacielos, como símbolo del éxito *social* del ser humano, que tanto le fascinó de la *gran manzana*. El dominio del claro-oscuro, marca una doble cara de esa misma urbe, una triunfadora (es un vehículo nuevo y brillante) y otra de soledad interna (sólo se ve un coche, cuando es una de las ciudades con más tráfico del mundo) y frialdad (edificios grises contrastan con el rojo del automóvil, que porta la vida del conductor). Es un nuevo reflejo de la metrópoli en el coche, como reflejo de uno mismo, que brilla por fuera pero, por dentro está sólo.

Si retrocedemos once años atrás desde "Downtown-Reflections", por poner otro ejemplo, podemos ver que Richard Estes, en "Waverly Placed" (Fig. 196), trataba también el tema de la soledad representada en ciudades (es un barrio de Manhattan, Nueva York) y coches, éstos últimos como habitantes de las urbes. El hecho de tratar a un objeto inerte, en este caso el vehículo, como ser vivo, como ser humano, es continuo desde la creación del coche como

utensilio personal, no transporte público, como veíamos en "Paisaje nº 2", de Tom Wesselmann.



Fig. 195 "Downtown-Reflections"²⁷⁶
Richard Estes, 2001

²⁷⁶ http://www.artline.com/associations/ifpda/ifpdafair/ifpdafair2001/exhibitors/marlborough/Marlborough_Graphics.html



Fig. 196 "Waverly Place"²⁷⁷
Richard Estes, 1980

²⁷⁷ <http://hirshhorn.si.edu/education/modern/modern3.html>

Maria Papadimitriou reduce su vida al espacio de un vehículo en "Trans-Bonanza. Plataforma para eventos públicos" (Fig. 197). Convierte el coche en medio de transporte, casa y trabajo dentro de un marco lleno de contradicciones entre cortinas de encaje que dan calidez al *hogar* y la ruda chapa del todo-terreno que aporta robustez al vehículo multiusos. Aparenta ser un intento de equilibrio para compensar la vida.

Como el caracol, Papadimitriou, *lleva su casa a cuestras*, controlando su vida entera en un reducido espacio. La división en tres plantas totalmente definidas aporta una especial importancia al área reservada para el trabajo. Con un par de altavoces en *la azotea*, alquila el espacio para espectáculos públicos en plena calle.

Los anclajes al suelo, inmovilizando la *pick-up* en cada parada, nos habla del intento de seguir soñando, pero con los pies en la tierra, es decir, llevar una vida bohemia y nómada, llena de libertad, pero *amarrado a tierra* por medio de idear formas de ganarse la vida.

A diferencia de una persona que puede perder su empleo, o incendiársele su casa, o sufrir un accidente automovilístico, la *casacoche-trabajo* de esta artista ateniense, puede desmoronarse con un simple accidente, puesto que, al llevar toda su vida en el coche, la perdería entera. Lo que parece estar controlado por completo, tiene un riesgo muy alto de desvanecerse por apostar todo a una sola carta.



Fig. 197 "Trans-Bonanza. Plataforma para eventos públicos"²⁷⁸
Maria Papadimitriou, 2003

²⁷⁸ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.441.

Al igual que Maria Papadimitriou, la andaluza Pilar Albarracín relaciona el coche con llevar la casa (la vida) a cuestas. Realiza videos, acciones y performances sobre muertes en medio de las calles de Sevilla,... etc.

“La noche 1002 (el viaje)” (Fig. 198) ridiculiza la cultura española en un ambiente satírico, con toques contra el racismo que engendra. Relata un viaje en un viejo coche como vía de escape de la propia vida. Cargado como lo hacen los árabes al pasar nuestras fronteras por Algeciras, llegan como nómadas que portan todas sus posesiones al no saber cuándo regresarán o, si lo harán algún día. Es una moderna interpretación del racismo, donde existe una mujer muerta, *asesinada* por la sociedad, probablemente.

La llegada a la orilla se puede interpretar como un punto de esperanza para la gente que huye de la pobreza pero, a la vez, es una muestra de la realidad de muchas personas que llegan muertas a la costa, como la mujer del techo, sin haber alcanzado su sueño.

La crítica al machismo también tiene cabida en esta obra, por el tratamiento de objeto que el conductor otorga a la fallecida, al atarla en el techo y llevarla así todo el camino.



Fig. 198 "La noche 1002 (El viaje)"²⁷⁹
Pilar Albarracín, 2001

²⁷⁹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2002. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.507.

Andrea Zittel y Pawel Althamer también trabajan con la idea del coche como casa, no tanto como hogar, sino como casa de cultura o eventos o como el cuerpo (exterior) poseedor del alma (interior).

Los vehículos reducidos tipo *roulotte* de Zittel (Fig. 199-201), son representaciones de la evasión del ser humano por medio del viaje. Un viaje al que te puedes llevar *toda tu vida* porque están diseñados en su interior de forma personalizada, según el criterio de la persona para la que haya sido concebida la obra. Metáfora del encierro en sí mismo del ser humano para olvidarse de los problemas del *mundo exterior*.

El polaco Pawel Althamer trata de entender el comportamiento humano en acciones cotidianas de la vida. Para ello organiza instalaciones en las que participan actores mezclados con el resto de la gente y observa lo que sucede desde un punto apartado de la escena.

"Astronauta 2" (Fig. 202), de la Documenta X de Kassel era un remolque de un vehículo pintado de blanco, tipo caravana, emulando un cohete espacial en el que había instalado sillas dentro, donde la gente pasaba y se sentaba. "Bròdno" (Fig. 203) fue un evento nocturno en Varsovia, en el que Althamer iluminó algunas ventanas de un bloque de edificios y, al separarse del mismo, desde el aparcamiento de la zona, se podía leer la fecha "2000".

Este juego de luces nocturnas y automóviles lo trata también la indonesia Fiona Tan en "Car wreck cinema" (Fig. 204), donde multitud de coches viejos ("Cine de *cacharros*") iluminan, en la misma dirección y en dirección contraria a la pantalla, para poder ver desde el parabrisas o el retrovisor del coche la película (filmada por ella).



Fig. 199 "A-Z Yard Yarch; Work station"²⁸⁰
Vista de la instalación "Andrea Zittel – Personal Programs"
(Deichtorhallen Hamburg de Hamburgo)
Andrea Zittel, 1998

²⁸⁰ Varios autores. "Mujeres artistas de los siglos XX y XXI". Uta Grosenick. Taschen. Colonia, 2001. p.568.



Fig. 200 "A to Z 1995 Travel Trailer Unit Customized
by Miriam and Gordon Zittel"²⁸¹
Vista de la instalación "New Work: Andrea Zittel" (SFMOMA)
Andrea Zittel, 1996

²⁸¹ http://www.andrearosengallery.com/artists/artist_fr.asp?id=16



Fig. 201 "A-Z Escape Vehicle Owned and Customized by Andrea Zittel", "A-Z Escape Vehicle Owned and Customized by Andrea Rosen", y "A-Z Escape Vehicle Owned and Customized by Robert Shiffler"²⁸²

Vista de la instalación "Andrea Zittel" (Galería Andrea Rosen de Nueva York)
Andrea Zittel, 1996-98

²⁸² <http://home.att.net/~allanmcnyc/zittelconversationccs.html>



Fig. 202 "Astronauta 2"²⁸³
Pawel Althamer, 1997

²⁸³ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.27.

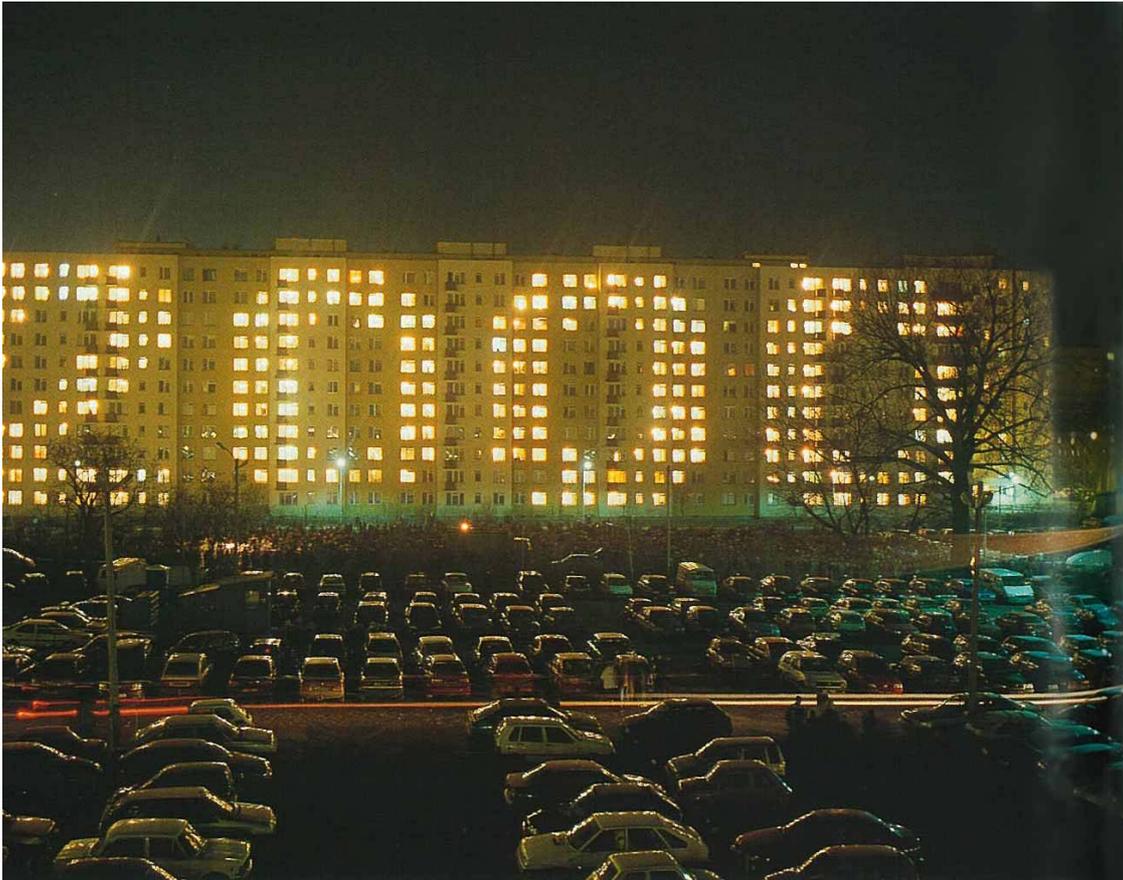


Fig. 203 "Brødno"²⁸⁴
Pawel Althamer, 2000

²⁸⁴ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.26.



Fig. 204 "Car wreck cinema"²⁸⁵
Vista de la instalación "Außendienst"
Fiona Tan, 2000

²⁸⁵ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.494.

El polifacético artista (pintor, fotógrafo, cámara y artista multimedia) Miguel Rio Branco trabaja el tema de la soledad en términos marginales de las ciudades. Aunque naciera en Las Palmas de Gran Canarias y haya vivido por todo el mundo, es considerado brasileño por haber pasado allí la mayoría de su vida, donde su padre era diplomático. Este ir y venir de su vida le ha influido notablemente en sus obras, en las que urbes como Nueva York, La Habana, Sao Paulo, París o Barcelona son, a menudo, retratadas.

En "Perseverancia" (Pág. 205), narra la historia de una espera en un barrio marginal de La Habana, en la que un antiguo coche rojo es protagonista del relato. La paciencia de una espera, como la impaciencia que crea esa misma paciencia, produce un efecto de ansiedad en el espectador, que ve cómo el vehículo (la persona que hay dentro de él), está cada vez más nervioso por la demora de la individuo esperado. Este retraso puede ser una ilusión del artista como metáfora de que el ser humano, realmente, siempre espera algo más de la (su) vida: más dinero, más amor, más salud, en vez de disfrutar de lo que tiene. Son las frustraciones que se tienen al intentar alcanzar una felicidad irreal que reside en nuestra mente (consumista), no una felicidad real que reside en disfrutar de las cosas pequeñas de la vida y en cada momento.

Rio Branco cuenta una historia (se podría decir que es *la palabra fotografiada*) de un automóvil que pasa su vida esperando que ocurra algo que cambie su vida pero, el entorno tan hostil, no le depara nada bueno. Incluso un accidente, en este caso, sería una buena experiencia en una vida tan vacía como la de este vehículo-humano que pasa su existencia aguardando que suceda *algo*.

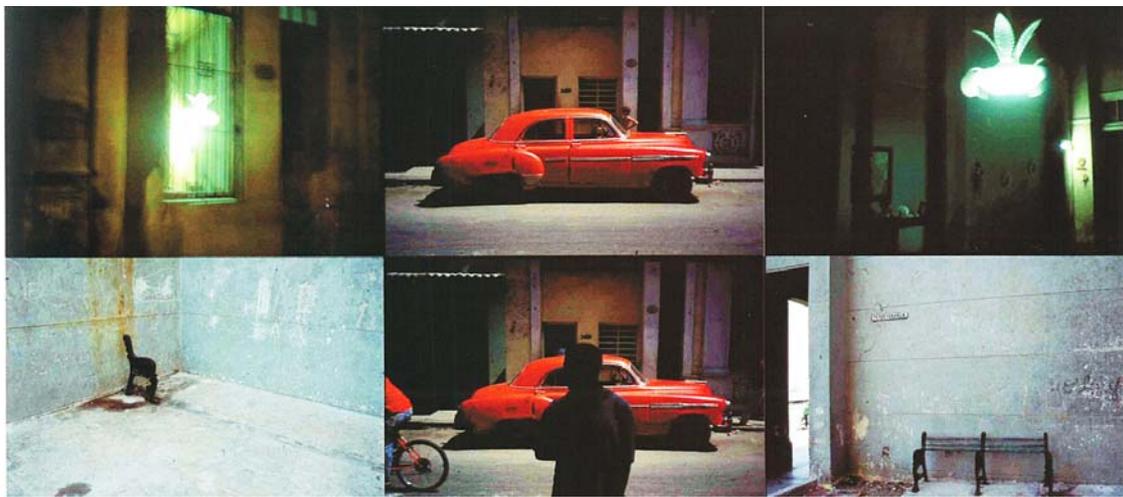


Fig. 205 "Perseverancia"²⁸⁶
Miguel Rio Branco, 2003

²⁸⁶ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.73.

El cubano Abel Barroso traslada el mundo de los adultos al mundo de los niños para explicarnos su forma de ver el desarrollo desde la parte del mundo menos favorecida económicamente. Así, Internet, la telefonía móvil, los portátiles y la tecnología en general, son imágenes representadas habitualmente en sus creaciones. Siempre desde una perspectiva infantil (o infantilizada) que nos lleva a una trágica parodia.

Con tal fin, crea vehículos ridículos en los que adultos conducen juguetes con forma de automóvil (Fig. 206-208), lo que acaba ridiculizando también al propio ser humano. Lo más atractivo de la muestra, es que pasea sus coches y autobuses por las calles de la ciudad, esperando la sorpresa de los viandantes. En estas obras hay un acercamiento directo con el público que les empuja a subir a sus vehículos, invitándoles a comprometerse con la causa del artista; Es decir, interactúan con los transportes-denuncia como si se tratase de un divertido juego. En "Taxi" (Fig. 207), hace alusión directa a ello con la frase: "Colabore con el artista cubano. Empuja".

A diferencia de las obras comentadas de Georgina Starr, Barroso hace una dura crítica a las diferencias existentes entre el *Primer y Tercer Mundo*, mientras que la artista inglesa hace una reflexión mucho más relajada de sus vivencias infantiles.



Fig. 206 "Jeep"²⁸⁷
Abel Barroso, 2003

²⁸⁷ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.593.



Fig. 207 "Taxi"²⁸⁸
Abel Barroso, 2003

²⁸⁸ http://www.artnet.com/galleries/Artwork_Detail.asp?G=&gid=217&which=&ViewArtistBy=&aid=183886&wid=423801239&source=artist&ta=http://www.artnet.com



Fig. 208 "Camello"²⁸⁹
Abel Barroso, 2003

²⁸⁹ http://www.artnet.com/galleries/Artwork_Detail.asp?G=&gid=217&which=&aid=183886&wid=423801238&source=inventory&rta=http://www.artnet.com

Como Barroso, otros artistas incorporan taxis en sus composiciones artísticas. Navin Rawanchaikul lo ve como un icono de la vida urbana (Fig. 209), más que como mero medio de transporte. Entiende el arte como forma de comunicación y a él mismo como comunicador, participando y haciendo participar al público en sus obras, situadas normalmente en espacios urbanos. Presenta al taxi como una forma de vida en la que las relaciones personales son sumamente importantes, por lo que la interacción con su público resulta primordial, llegando a convertirse en taxista para ellos en diversas ocasiones.

El artista tailandés utiliza para sus eventos, o *performances*, taxis reales pintados por él mismo con motivos de la cultura de su país natal (Fig. 210), a la vez que resalta el taxi amarillo como icono de la ciudad de Nueva York. En "I ♥ Taxi café" (Fig. 211)²⁹⁰, crea un ambiente de cafetería inspirada en los taxis, con muebles que recuerdan, por sus colores y formas, a dichos vehículos. Recorta techos de los taxis, decorados con sus pinturas de vivos colores, para adornar los del café, mientras las paredes van forradas con collage en blanco y negro.

"Taxi driver too" (Fig. 212), de Vibeke Tandberg es un vídeo que relata las vivencias diarias de un taxista y los vínculos que crea con sus clientes. La artista noruega está interesada en las relaciones personales psico-sociales e interpreta sus obras haciendo un desdoblamiento de su personalidad, como veíamos con Jon Mikel Euba, caracterizándose de diferentes formas para abarcar varios papeles a la vez.

²⁹⁰ Entre Mayo y Septiembre de 2001, el Centro de Arte Contemporáneo P.S.1 (Nueva York), organizó una exhibición de Rawanchaikul para la que se editaron 50.000 comics diseñados por él para regalar por 220 taxis de la ciudad, 50.000 más para repartir por Madison Square Park, P.S.1 y los aeropuertos de la zona. <http://www.ps1.org/cut/press/rawanchaikul.html>

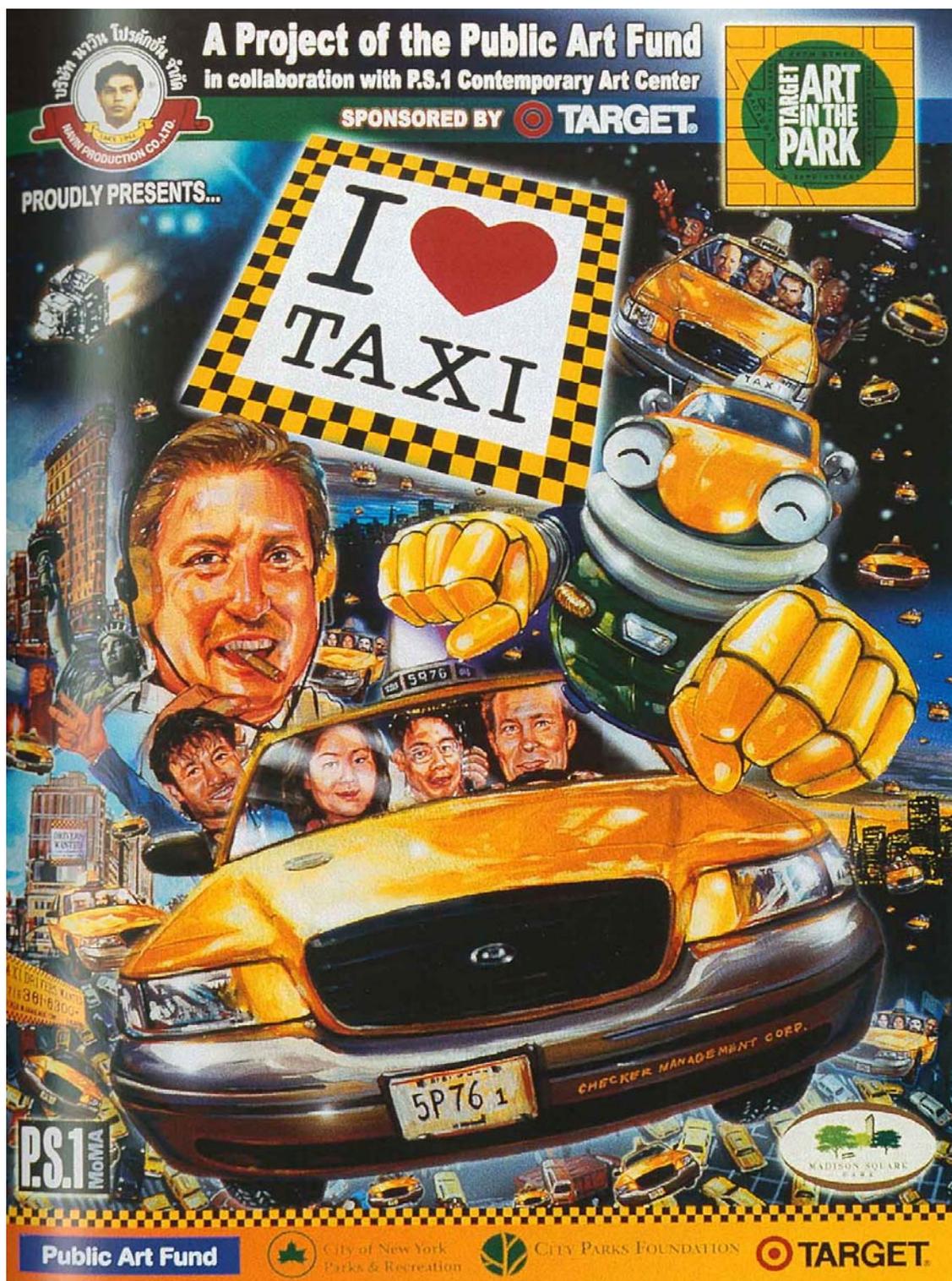


Fig. 209 "Target Art in the Park, I ♥ Taxi"²⁹¹
Navin Rawanchaikul, 2001

²⁹¹ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.417.



Fig. 210 "I ♥ Taxi cafe"²⁹²
Navin Rawanchaikul, 2001

²⁹² Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.418.



Fig. 211 "Same same but over the edges"²⁹³
Navin Rawanchaikul, 2000

²⁹³ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.419.

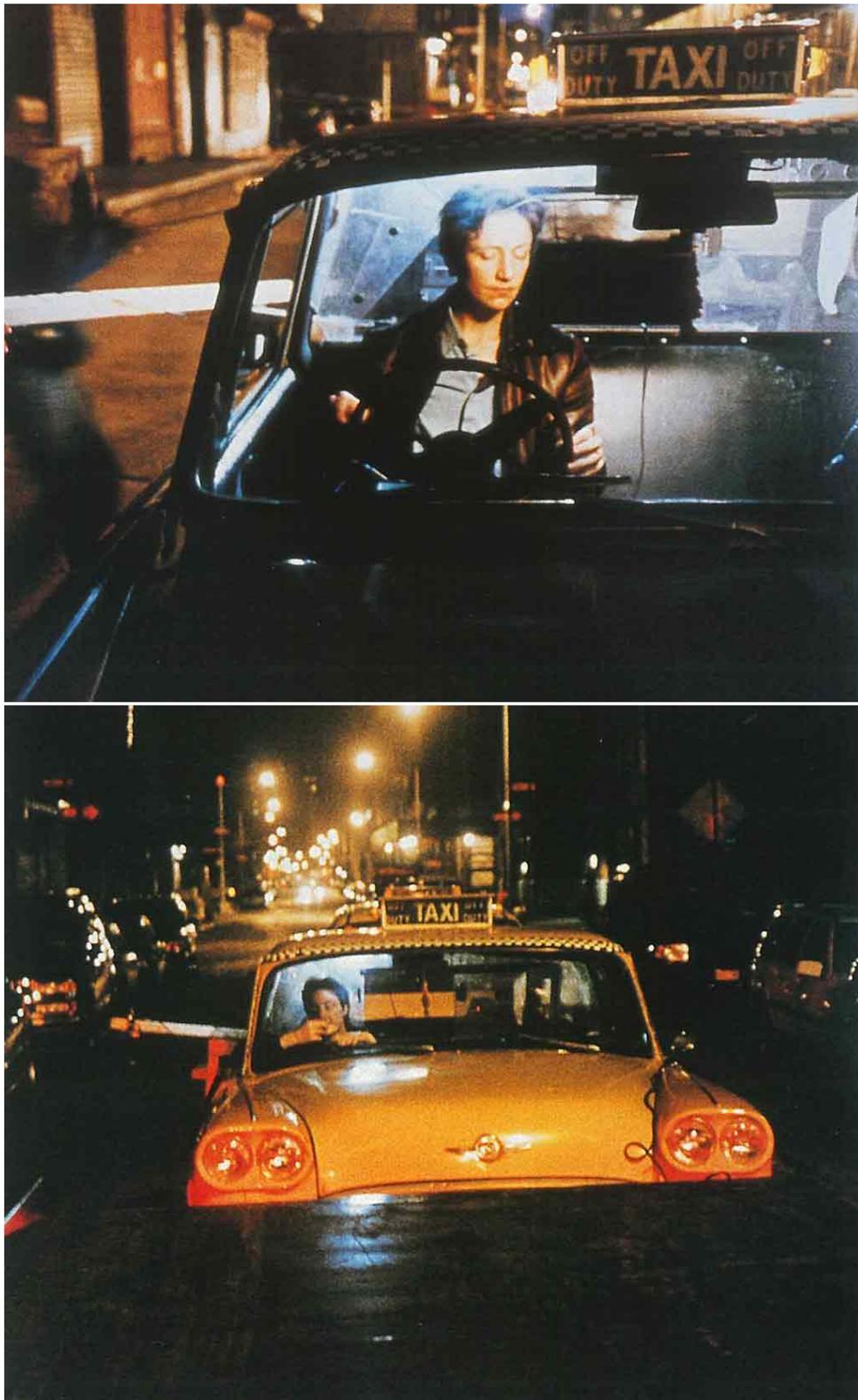


Fig. 212 "Taxi driver too"²⁹⁴
Fotogramas extraídos del vídeo
Vibeke Tandberg, 2000

²⁹⁴ Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002. p.499.

El culto al coche, o la obsesión por el mismo, es el tema principal de la video-instalación "Dirty car video, D'où elle vient la neige?, Caducée" (Fig. 213), en el que la obstinación le lleva a lo enfermizo, como veíamos también en la película de Cronenberg, "Crash".

La carrocería del vehículo, un Sunbeam coupé de los años sesenta, es lamida por el protagonista, un joven que idealiza su coche como si fuese una persona, como si estuviera lamiendo a una mujer, relacionando directamente el automóvil con el placer y el sexo.

La violencia se ve reflejada en el color del vehículo, rojo intenso, que denota una agresividad importante, apoyada también por el palo que hay sobre la columna, que invita al espectador a golpear la imagen proyectada, o incluso al propio proyector. Una cortina semitransparente tamiza el acceso a la instalación, a modo de veladura de lo que está ocurriendo dentro de la *casa*. El artista de Lyon nos muestra pues, una moderna visión del amor (o amor obsesivo), por medio del amor al coche y la idealización del mundo capitalista.

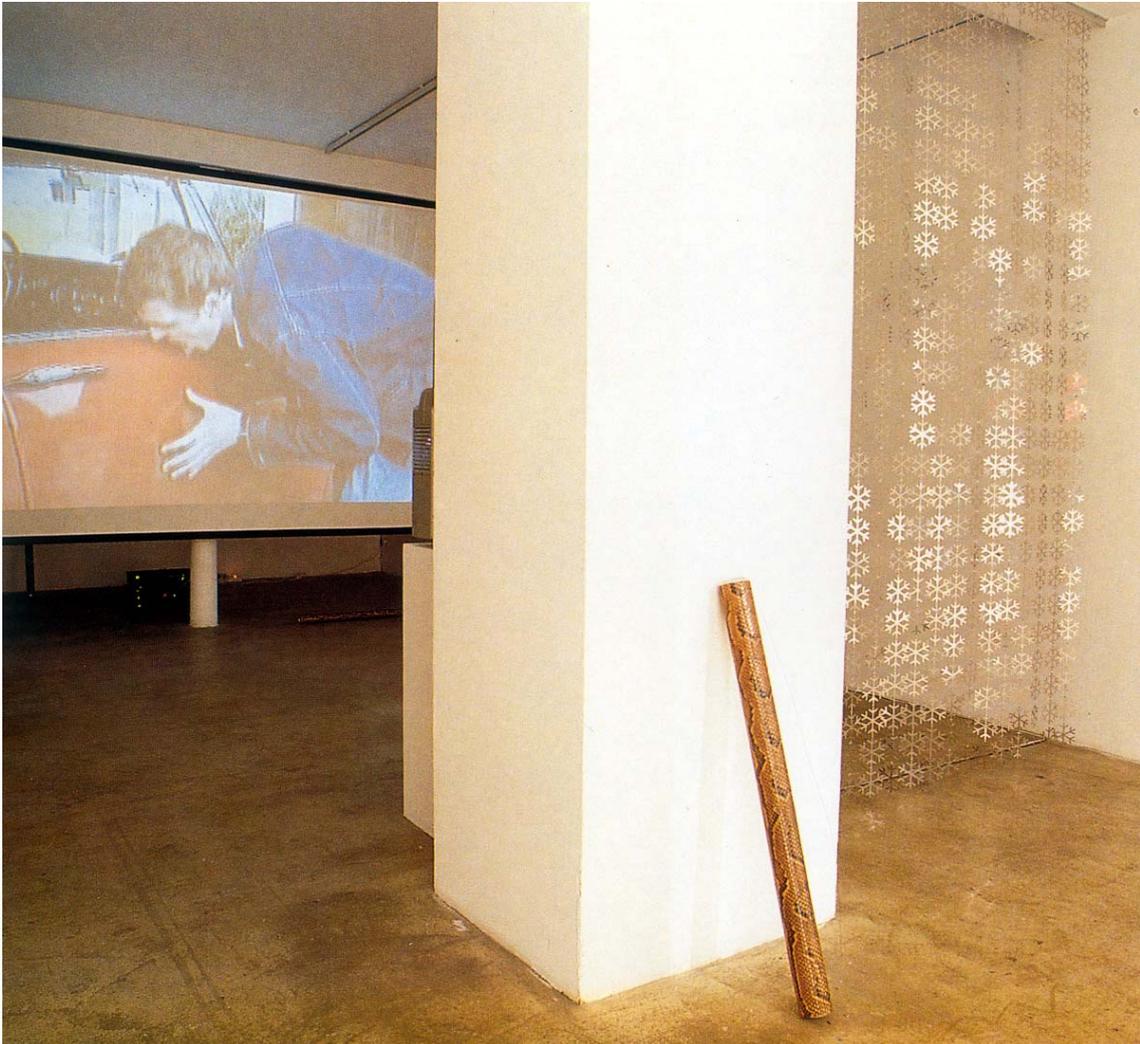


Fig. 213 "Dirty car video, D'où elle vient la neige?, Caducée"²⁹⁵
Franck Scurti, 1997

²⁹⁵ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 1999. Ediciones del Umbral. p.413.

“Mis costumbres” (Fig. 214) es una clara provocación enmarcada en un entorno de cómic, en el que el artista es protagonista de sus viñetas. La desnudez del fotografiado y el color rojo que rodea sus genitales, simulando sangre, junto con un vocabulario agresivo y soez, hacen de esta obra una crítica contra el sistema conservador.

Guillermo Luso muestra su intimidad, especialmente en lo que a su sexualidad y su amor se refiere, en la mayoría de sus últimas obras (hasta hace unos años pintaba paisajes abstractos), en un intento de aclarar su atormentada falta de cariño. Con frases como: “Masturbarme en el auto mientras voy manejando *exitado* por las visiones femeninas de la calle”, este argentino da muestras del peligro que resulta para el resto de los conductores de la vía y de lo poco que le importan tanto su vida como la de los demás, al poder provocar un accidente con su actitud.

Los miedos y la inseguridad que puede sentir, los vemos reflejados en el quinto párrafo de la obra: “Verificar con tres miradas paranoicas de actitud obsesiva que los seguros del auto y las ventanillas, estén bien cerrados, cada vez que estaciono en algún lugar”.



Fig. 214 "Mis costumbres"²⁹⁶
Guillermo Luso, 2001

²⁹⁶ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.590.

Las vejaciones humanas y los traumas de la infancia, son preocupaciones constantes en el quehacer artístico de la fotógrafa, cineasta y video-artista Tracey Moffatt. En "Useless, 1974" (Fig. 215), de la serie "Scarred for life" (Cicatrices de por vida), encontramos la sumisión inconformista de una adolescente frente a su padre, quien se dirige a ella con el sobrenombre de "inútil" (Bajo la fotografía, Moffatt añade el comentario "Her father's nickname for her was 'useless'"). La cara de enfado y rabia de la niña mientras lava con desgana el que, seguramente, será el coche de su progenitor, junto con su postura *rebajada* (en cuclillas) y la antigüedad de la imagen, nos producen sentimientos de apoyo que nos posicionan en una situación de rechazo y odio hacia ese padre manipulador y autoritario.

La artista australiana, de padres biológicos aborígenes y padres adoptivos blancos, trata la historia aborígen en varias películas y fotografías, enfocada desde un punto crítico hacia el racismo, la violencia, la sexualidad prostituíble, el poder y los traumas infantiles, ideando un universo de realidad mezclada con fantasía. "Something more" (Fig. 216) es un ejemplo de ello, donde una mujer glamourosa es protagonista de las nueve imágenes que componen la serie. La envidia, el poder, el sexo, los orígenes y la muerte se entreven en esta historia con final trágico.

En la novena fotografía (Fig. 217) podemos ver el accidente que acaba con la vida y las ilusiones de la mujer antes de llegar a su destino (la ciudad australiana de Brisbane), indicado por una señal de carretera. Es una historia de ilusiones frustradas, de sueños desechos en la búsqueda de "Algo más" y mejor, representado con elementos de ficción y de realidad.



Fig. 215 "Useless, 1974. (Her father's nickname for her was 'useless')"²⁹⁷
De la serie "Scarred for life"
Tracey Moffatt, 1994

²⁹⁷ Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999. p.347.



Fig. 216 "Something More"²⁹⁸
Tracey Moffatt, 1989



Fig. 217 "Something More"²⁹⁹
Imagen número 9 de la serie
Tracey Moffatt, 1989

²⁹⁸ http://www.roslynxley9.com.au/artists/26/Tracey_Moffatt/75/10662/

²⁹⁹ http://www.roslynxley9.com.au/artists/26/Tracey_Moffatt/75/10670/

En “Me – I forgot getting the wire cutters from the car to break into Stonehenge 1982” (Fig. 218), de la artista Karen Kilimink, podemos encontrar también indicios de prostitución relacionada con los coches. La joven, con aspecto casi enfermizo y mini-vestido, se acerca despacio y con miedo al vehículo para ofrecer sus servicios al conductor en un descampado, mientras éste abre un poco la ventana, como no fiándose mucho el uno del otro. La relación del sexo con el coche no se da sólo en la prostitución sino, de manera muy acentuada, en las relaciones sexuales de la juventud, que no suelen tener casa, pero sí pueden tener auto.

Si hiciéramos caso omiso del título de la obra (Yo – Olvidé coger el corta-alambres del coche para forzar Stonehenge 1982) y mirásemos sólo la imagen, podríamos interpretar perfectamente el relato anterior. Sin embargo, la historia real que se está contando es muy distinta. La propia artista se representa a sí misma como protagonista del suceso; vestida con ropa de noche y luciendo figura casi escuálida, tipo modelo (mundo que fascina a Kilimink) anoréxica, se acerca al coche, su propio coche, para coger el *arma* con el que agredir a la cultura y la religión (piedras prehistóricas religiosas de Stonehenge, en la ciudad inglesa de Salisbury). La violencia que se vaticina se puede adivinar ya en los ojos fijos, a la vez que perdidos y en el paso amenazante de la figura. El automóvil se convierte en cómplice de la artista de Filadelfia y nosotros, los espectadores, en encubridores de la trama, por encontrarnos situados en un plano dentro del coche.

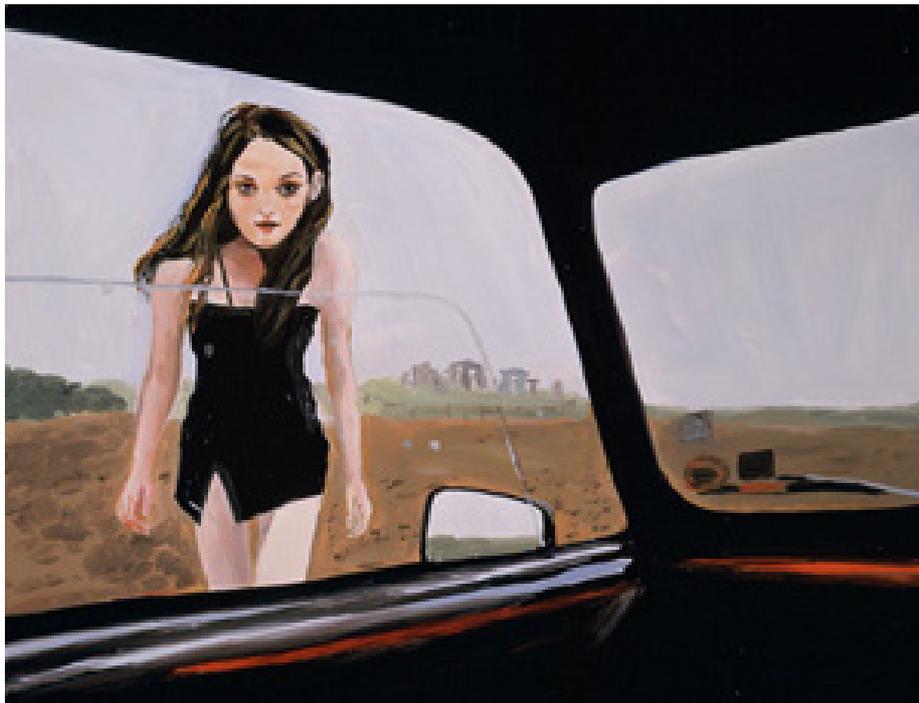


Fig. 218 "Me – I forgot getting the wire cutters from
the car to break into Stonehenge 1982"³⁰⁰
Karen Kilimnik, 1998

³⁰⁰ Varios autores. "Mujeres artistas de los siglos XX y XXI". Uta Grosenick. Taschen. Colonia, 2001. p.267.

El mejicano Carlos de Villasante, se caracteriza por tratar el tema de la figura humana de manera figurativa, casi caricaturesca, con tintas planas y, a veces, con diferentes texturas y estampados. Así, es frecuente encontrar madera, papeles pintados o tejido entre sus pinturas.

En "647" (Fig. 219) utiliza el automóvil como soporte mismo de la obra, asemejándolo a un lienzo. De un desguace sale el capó de un coche accidentado y, al sacarlo de su contexto y darle un tratamiento especial, lo convierte en obra de arte. El azul celeste de la pieza le vale de fondo para el retrato de un individuo inacabado que charla tranquilamente, como si hubiera muerto en el siniestro y su alma (porque al cuerpo le falta una parte por terminar) se hubiera instalado en el cielo. También el tono amarillento de la piel nos acerca al color de *cera* que lucen la mayor parte de los cadáveres.

Es una escena cotidiana de diálogo en la que se relata una historia, probablemente, la historia que cuenta el chico sobre su propio accidente. La relación de la juventud, reflejada en el tatuaje de su hombro, con el coche, da más sensación, si cabe, de velocidad y choque aunque, en apariencia, todo esté en calma.



Fig. 219 "647"³⁰¹
Carlos de Villasante, 2004

³⁰¹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.582.

El hecho de representar los coches tapados por lonas, o envoltorios diversos, es un recurso muy utilizado por los artistas contemporáneos, en un intento de camuflar la personalidad del vehículo, dejando intuir su forma, pero no su color ni su textura.

“Cabo de Gata” (Fig. 220) intenta hacer pasar un vehículo cubierto con una tela roja, por una montaña de tierra arcillosa, disfrazada en medio de un entorno natural. Se trata de un juego visual en el que se prueba nuestra capacidad de relacionar la forma con el objeto en sí, dándonos una pista, al dejar a la vista una parte de la rueda y la llanta del automóvil. Pérez Siquier procura que este detalle de mostrar sutilmente una pequeña parte del vehículo, parezca accidental, sin embargo, es del todo intencionado.

Markus Muntean y Adi Rosenblum, austriaco (Graz) e israelí (Haifa) respectivamente, cubren también un vehículo en la vista de la instalación de la Galería Susanna Kulli (Fig. 221), dejando ver parte de las cuatro ruedas y sus llantas. La escena se plantea en una plaza de un aparcamiento, donde un hombre joven, cubierto también por una sudadera que le tapa la cabeza y deja a la vista la cara, se apoya sobre el auto con el fin de protegerlo o salvaguardarlo. La mirada seria y amenazante del individuo como protector del vehículo juega un papel importante en la instalación, ya que cambia el rol al que se nos tiene acostumbrados: no es el vehículo el que nos protege a nosotros y nos cubre en un accidente, sino nosotros los que tenemos que procurar que ese accidente no se produzca, cuidando nuestra vida por medio de la del coche.

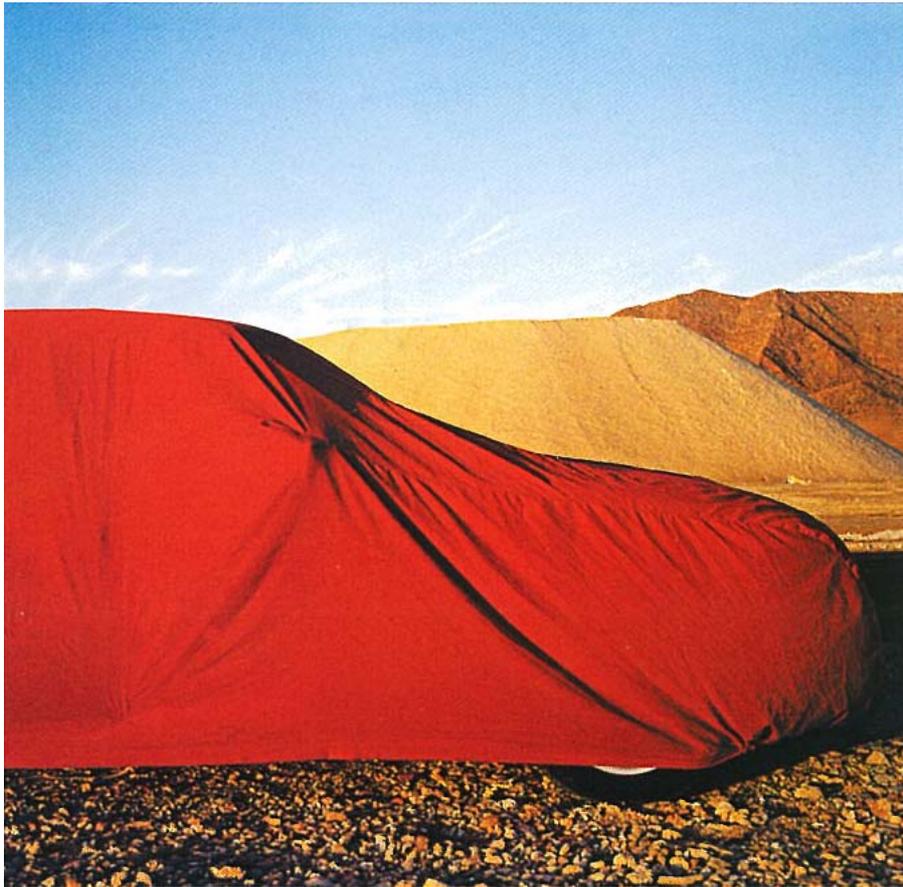


Fig. 220 "Cabo de Gata"³⁰²
Carlos Pérez Siquier, 1991

³⁰² Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.739.

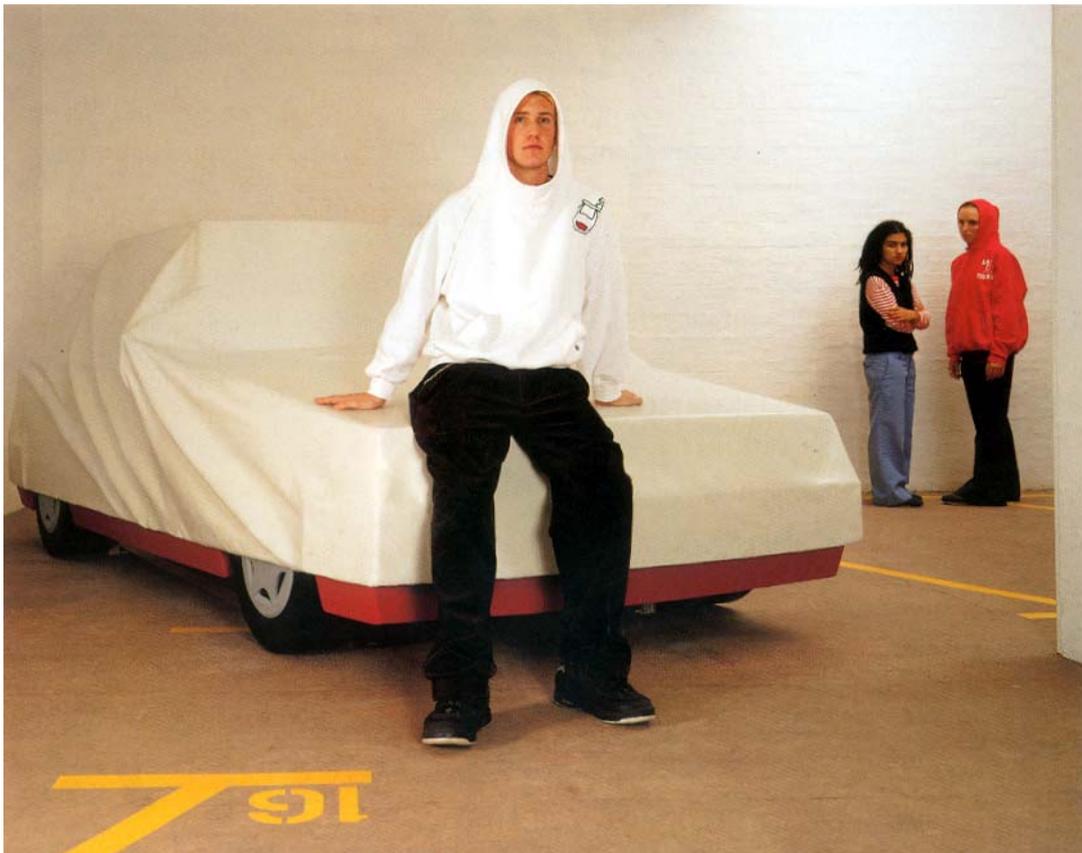


Fig. 221 Vista de la instalación de la Galería Susanna Kulli. St. Gallen. Suiza³⁰³
Markus Muntean y Adi Rosenblum, 2000

³⁰³ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2003. Ediciones del Umbral. Tomo 1. p.461.

José Dávila es otro artista implicado en el empaquetado o camuflaje de los automóviles como objetos desiconizados que se vuelven más iconizados, por el hecho de ser reconocidos, incluso cubriéndolos.

“Auto-marca” (Fig. 222) es una muestra de ello, sacrificando el contenido del paquete a la forma del mismo. A su vez, la forma es fácilmente reconocible para el espectador, que la identifica con un elemento del paisaje urbano, sin necesidad de ver el contenido (un coche “Mini”). El envoltorio da fe de la protección que se debe otorgar al vehículo, así como del cuidado por parte del artista de la reliquia (es un modelo de los años sesenta).

“Covered Car-Near Otis Drive” (Fig. 223) y “Jetta” (Fig. 224), del artista californiano Robert Bechtle son otros dos ejemplos del afán por cubrir el icono del automóvil con fines de tamizar (potenciar, en realidad) el efecto del icono. Con materiales tradicionales (carboncillo el primero y óleo el segundo), el pintor hiperrealista busca en su memoria imágenes de años pasados y las recupera mostrándolas *hoy*. En el caso de la segunda obra, el plástico o tela que cubre el coche está totalmente magullado, roto de manera agresiva, como accidentado (o erosionado) por el propio paso del tiempo.



Fig. 222 "Auto-marca"³⁰⁴
José Dávila, 2001

³⁰⁴ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2002. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.616.



Fig. 223 "Covered Car-Near Otis Drive"³⁰⁵
Robert Bechtle, 2003

³⁰⁵ <http://www.gallerypauleanglim.com/bechtle.html>



Fig. 224 "Jetta"³⁰⁶
Robert Bechtle, 2003

³⁰⁶ <http://www.gallerypauleanglim.com/bechtle.html>

“Drifting on a Memory” (Fig. 225), “Drifting on a Memory 1” (Fig. 226) y “Drifting on a Memory 2” (Fig. 227), son tres muestras de la instalación del californiano Eduardo Sarabia en la galería neoyorquina “I-20”³⁰⁷, donde relacionaba el automóvil con los regalos y la riqueza acumulada. La vinculación entre el éxito personal y el sexo es una constante en el arte y la publicidad, como veíamos en la obra de Rosenquist “Te quiero con mi Ford”, por ejemplo.

La primera imagen puede recordar un *saco* de Papá Noel cargado con los regalos que ha pedido un hombre, con sus sueños de niño adaptados a su condición de adulto. Sarabia se adapta a nuevos materiales para realizar su trabajo, sin dejar de lado las técnicas y materiales tradicionales, como podemos apreciar en las dos imágenes que le siguen, en las cuales, cada automóvil deportivo (posición social alta) sirve de apoyo a una mujer joven y desnuda, como trofeo del *adinerado afortunado*.

La soledad real del hombre, sin embargo, queda de manifiesto en la isla desierta en la que se refugia con su caracola llena de pertenencias y en la que podemos verle en un dibujo conduciendo, como si quisiera conducir su propia vida. El blanco y negro de dicho dibujo abocetado contrasta con el intenso color del resto de la obra, como si sólo se coloreara lo llamativo del mundo capitalista, lo material.

Eduardo Sarabia firma en la tercera pieza con su apellido (aunque nacido en Los Ángeles, es de procedencia mejicana) destacándolo con letras amarillas de estilo modernista que emulan al oro, al igual que el pelo rubio y la botella de la chica. Esta bebida, probablemente alcohólica o, al menos energética, es también símbolo de ese éxito aprobado por la sociedad al que hacíamos referencia con el comentado anuncio de Smirnoff de los años sesenta.

³⁰⁷ Expuesto en “I-20” del 22 de Febrero al 29 de Marzo de 2003. Nueva York.



Fig. 225 "Drifting on a Memory" (Vista de la instalación)³⁰⁸
Eduardo Sarabia, 2001

³⁰⁸ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2002. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.618.



Fig. 226 "Drifting on a Memory 1"³⁰⁹
Eduardo Sarabia, 2001

³⁰⁹ http://www.i-20.com/artist.php?artist_id=16&page=images&work_id=110



Fig. 227 "Drifting on a Memory 2"³¹⁰
Eduardo Sarabia, 2001

³¹⁰ http://www.i-20.com/artist.php?artist_id=16&page=images&work_id=111

La velocidad y la potencia del automóvil se ven representadas en la escultura del japonés Kaneda Showichi "Humans Own Evo2 001 F2002" (Fig. 228). A semeja un coche de carreras a un tiburón, creando un potente híbrido entre ambos. Vuelve a presentarse el caso de otorgar a un vehículo la categoría de ser vivo, subido además, a un pedestal con el fin de resaltar sus cualidades y endiosarlo. Pero este endiosamiento viene también reforzado por el hecho de que el vehículo transformado en tiburón sea el del piloto alemán, Michael Schumacher, seis veces campeón del mundo y máximo líder de carreras de Formula 1, por lo que la pieza ya nace partiendo de dos grandes dioses del motor: un coche de la reconocida marca Ferrari y un piloto *invencible*.

El rojo de la piel/carrocería marca una agresiva combinación junto a la estructura aerodinámica, que otorgan al animal un sentido de ligereza en las formas (alcanza mayor velocidad) y de asesinato (sangre de la víctima del escualo) o accidente (sangre del propio tiburón al chocar el vehículo).

A su vez, la ausencia de ruedas o medio alguno para *adherirse* al suelo, implica que el aparato no pueda ir por una pista o carretera y, da más sensación de volar que de nadar, lo que le convierte en un objeto volátil de una agilidad y rapidez considerable.



Fig. 228 "Humans Own Evo2 001 F2002"³¹¹
Kaneda Showichi, 2002

³¹¹ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 2004. Ediciones del Umbral. Tomo 2. p.650.

La idea de otorgar el poder de volar a un coche, la desarrolla también Esterio Segura en "Híbrido de Chrysler" (Fig. 229 y 230). El artista cubano crea unas alas del mismo material que el propio vehículo y las acopla en la parte superior del mismo.

Como Dédalo, idea una vía de escape para salir de la represión del *tirano* (en este caso, el dictador de la isla, Fidel Castro), pero este sistema es inválido porque el coche (persona) tiene mucho más peso que las alas (libertad) y éstas no podrán elevarlo o lo elevarán para accidentarse al poco del despegue, por tanto, como Ícaro, fracasará persiguiendo un ideal difícil de alcanzar.

Al partir de un jardín, vemos que la idea de Cuba que tiene Segura no es negativa, sino sólo la situación de estar *prisionero* en su propia tierra. El país se reconoce enseguida por el modelo de auto, aún siendo un Chrysler Limusina de Nueva York de 1954 porque, actualmente, este tipo de coche es característico de Cuba.



Fig. 229 "Híbrido de Chrysler"³¹²
Esterio Segura, 2003

³¹² http://www.artnet.com/galleries/Artwork_Detail.asp?G=&gid=217&which=&aid=15275&wid=423839018&source=inventory&rta=http://www.artnet.com



Fig. 230 "Híbrido de Chrysler" (Boceto)³¹³
Esterio Segura, 2003

³¹³ http://www.artnet.com/galleries/Artwork_Detail.asp?G=&gid=217&which=&ViewArtistBy=&aid=15275&wid=423839024&source=artist&rta=http://www.artnet.com

El tema del accidente es muy común en las obras del artista hispano-alemán³¹⁴ Wolf Vostell, quien plantea reflexiones sobre la existencia del ser humano a través de viajes.

En *Voaex* (Viaje de (H) Ormigón por la Alta EXTremadura) (Fig. 2031), emplea iconos fetichistas actuales, como el coche y el hormigón, para hacer una crítica a la sociedad en la que estamos inmersos, llevando a ambos símbolos a estrellarse entre sí.

El paraje natural para el que está concebida la escultura sitúa al observador en un punto de convencimiento casi absoluto, puesto que son elementos tan cotidianos para nosotros que llegan a formar parte de nuestro *paisaje* diario. La cimentación del coche se produce en el momento en que el hormigón y el vehículo colisionan, formándose así una única pieza capaz de crear un nuevo icono por sí misma.

Es un accidente entre dos elementos de la modernidad englobados en una obra moderna.

Vostell utilizó a menudo el tema del accidente automovilístico en sus trabajos, como "130 a la hora, N° 1, desde Nein-9-Dé-Coll/Agen" (Fig. 232), donde la catástrofe se puede prever antes de que suceda. Es éste un caso de peligro producido por imprudencia del conductor, representado por medio de una imagen muy potente ante la cual, el propio espectador siente la angustia de querer avisar al conductor del vehículo, e incluso, ayudarle a empujar el coche fuera de la vía por la intranquilidad que produce la inminente llegada del tren.

³¹⁴ Aunque nació y murió en Alemania (Leverkusen, 1932 – Berlín, 1998), Vostell vivió varios años en Malpartida de Cáceres (Cáceres) a raíz de su matrimonio con la extremeña Mercedes Guardado Olivenza, donde se encuentra el Museo Vostell Malpartida.



Fig. 231 "Voaex (Viaje de (H) Ormigón por la Alta Extremadura)"³¹⁵
Wolf Vostell, 1976

³¹⁵ <http://www.terra.es/personal5/malpartida.cc/mpmuseo.htm>



Fig. 204 "132 a la hora, N° 1, desde Nein-9-Dé-Coll/Agen"³¹⁶
Wolf Vostell, 1963

³¹⁶ Varios autores. "[W] ART. Accident". Revista N° 002. David Barro. Porto, 2004. p.48.

Entre varias obras de siniestros de Bertrand Lavier, cabe destacar "Mobymatic" (Fig. 233) por ser el propio accidente del icono. Se trata de una motocicleta accidentada que se apropia del papel de ser humano y se siente deprimida al verse tan vieja y tan rota, llevándole esta situación al suicidio por ahorcamiento.

Es el suicidio de un accidente. Una visión moderna del suicidio de siempre, con los métodos de siempre (una soga) pero con la novedad de estar matando a un icono, no a uno mismo.

En vez de acabar con su vida con una sobredosis de barbitúricos o lanzándose al vacío desde lo más alto de un rascacielos, como correspondería a un suicidio moderno, lo hace con una cuerda, más propia de la época del Romanticismo que de finales del siglo XX. Pero, quizás, el verdadero y fallido intento de suicidio moderno haya sido el accidente que la moto había sufrido antes de su muerte definitiva, motivo de frustración para el ciclomotor que acababa su vida con una muerte común, como Warhol, quien *perdió* la oportunidad de haber muerto en un *moderno* asesinato.

Otra de las piezas clave del artista, en lo que a los accidentes de tráfico se refiere, es "Combi" (Fig. 234), muy en la línea de "Dauphine", de César. Son modernas representaciones de la muerte moderna, es decir, se olvida el esqueleto sobre un caballo negro buscando a su víctima con guadaña en mano y se indaga en la realidad del momento: Actualmente, ¿la muerte en accidentes de tráfico es la más común entre la población joven?; entonces, pondremos el coche mismo accidentado para representarla, no un dibujo o un cuadro del coche, sino el vehículo, tal cual.



Fig. 233 "Mobymatic"³¹⁷
Bertrand Lavier, 1993

³¹⁷ Varios autores. "Arco". Catálogo de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid 1999. Ediciones del Umbral. p.411.



Fig. 234 "Combi"³¹⁸
Bertrand Lavier, 1984

³¹⁸ http://www.labiennale.com/visual_a/xlvii/mostre_it/lavier/c1.htm

Según Gustavo Maura Manso, Ponce de León se basó en un accidente que él mismo tuvo por esa época en la sierra de Segovia para pintar "Autorretrato (accidente)" (Fig. 235), unos meses antes de su muerte³¹⁹. El cuadro, hoy parte de la colección del Museo Reina Sofía de Madrid, estuvo expuesto entre Mayo y Junio de 1936 en la Exposición Nacional de Bellas Artes.

Este, el 36, fue un año muy importante en la vida (y muerte) del artista: Tiene un accidente, pinta ese accidente, lo expone con éxito y muere. Aunque su muerte no fue provocada por dicho accidente, sí tiene mucho de accidental, o al menos la forma de encontrarlo. El 20 de Septiembre de 1936, habiendo pasado por la checa de Fomento³²⁰, encuentran su cadáver en la cuneta de una carretera de Vicálvaro. Se convierte pues, en una muerte moderna por lo escandaloso de un asesinato y el juego del azar de encontrarlo, y hacerlo encima en una cuneta, volviendo al accidente sufrido anteriormente.

³¹⁹ Rafael Inglada. "Alfonso Ponce de León [1906-1936]". Editorial Aldeasa. Madrid, 2001. p.122.

³²⁰ En el sótano de Bellas Artes, en Alcalá, 40.
Rafael Inglada. Op. cit. p.122.



Fig. 235 "Autorretrato (Accidente)"³²¹
Ponce de León, 1936

³²¹ Varios autores. "Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. La Colección". Aldeasa. Madrid, 2002. p.131.

“Cosa cósmica” (Fig. 236 y 237) formó parte de la exposición colectiva “Lo cotidiano alterado”, de la 50ª Bienal de Venecia, del año 2003. El artista mejicano Damián Ortega *alteró*, en dicha escultura, la *cotidaneidad* de un Volkswagen Beetle de 1983, haciéndolo estallar en *mil* pedazos.

Ayudado por acrílicos y alambre, muestra un accidente o un atentado en el momento de estallar el vehículo por los aires. Es la captación del preciso instante en el que ocurren los hechos, como los pintores impresionistas, pero mostrando el objeto real, no representándolo por medio de la pintura, etc.

La obra se adapta exactamente al título de la exposición, porque es una verdadera alteración de nuestro orden. Un automóvil es un objeto absolutamente cotidiano en la sociedad *primermundista*. Cuando Ortega lo desmonta en una toma casi cinematográfica, altera el orden de esa sociedad, conduciéndola hacia el desorden.

Ese caos o desorden, lo muestra a *cámara lenta*, con el fin de no dejar perder detalle del momento al espectador, como en una película de “Matrix” en la que el protagonista queda inmóvil suspendido en el aire mientras el objetivo graba girando a su alrededor.



Fig. 236 "Cosa cósmica"³²²
Damián Ortega, 2001



Fig. 237 "Cosa cósmica" Vistas de la exposición "Lo cotidiano alterado"³²³
Damián Ortega, 2001

³²² <http://www.artewebbrasil.com.br/espaco/tomaselibienal2.htm>

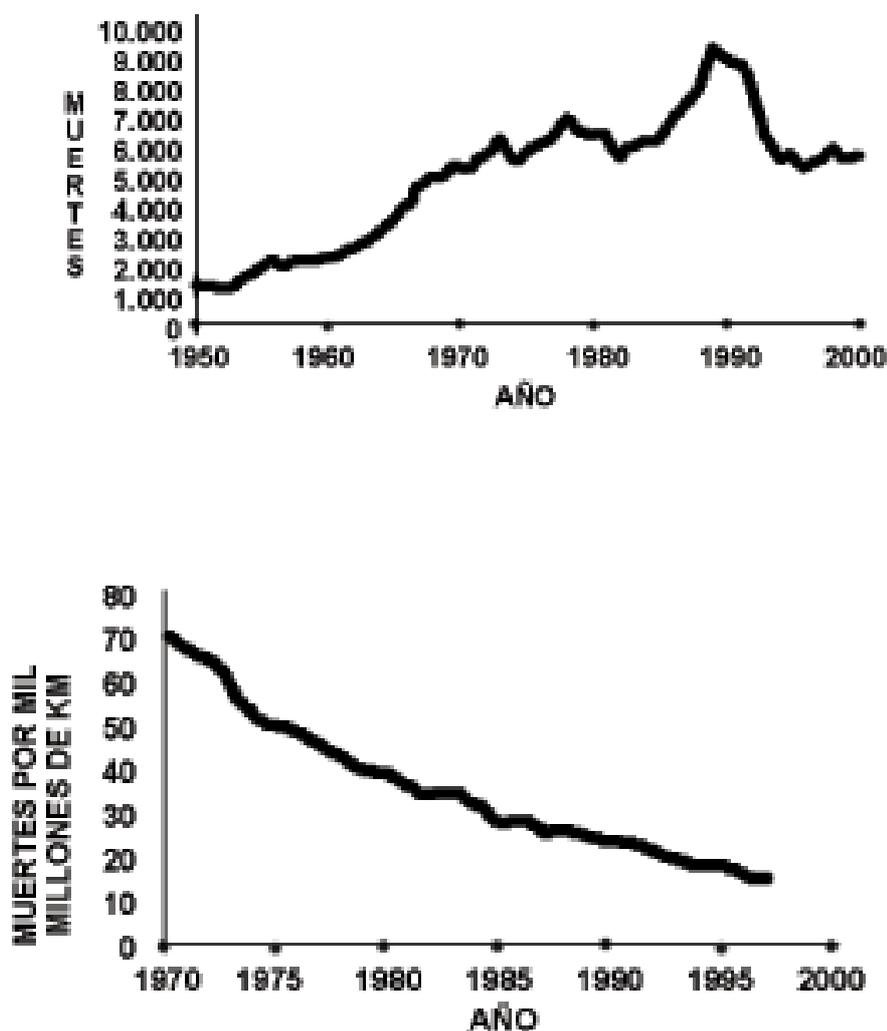
³²³ Montaje realizado a partir de varias imágenes de <http://www.universes-in-universe.de/car/venezia/bien50/cotidiano/s-ortega.htm>

6.- Anexo I: Gráficos de accidentes de tráfico

6.- Anexo I: Gráficos de accidentes de tráfico

Estudio optimista sobre la reducción de la mortandad en los próximos diez años en España y Europa³²⁴.

Evolución histórica en España y Europa



³²⁴ Informe Race para la seguridad del transporte en España. 11 de Junio de 2003. p. 7 y 8. Elaborado a partir del estudio "El sector del transporte en España y su evolución: horizonte 2010", realizado por la Universidad Politécnica de Madrid. Coordinado por el Real Automóvil Club de España, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos y la Asociación Española de la Carretera. Y cofinanciado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Muestra de algunos gráficos que indican la evolución de los accidentes en España³²⁵:

Por Provincias:

PROVINCIAS	TOTAL GENERAL		TOTAL GENERAL		
	Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Total	Muertos	Heridos
ALAVA	1.120	42	1.605	60	1.635
ALBACETE	910	53	1.495	67	1.431
ALICANTE	2.815	139	4.536	194	4.342
ALMERIA	828	82	1.597	100	1.488
AVILA	493	27	838	39	799
BADAJOS	1.029	84	1.660	109	1.541
ILLES BALEARS	3.465	125	4.939	165	4.774
BARCELONA	18.230	334	24.887	443	24.444
BURGOS	1.091	78	1.949	106	1.540
CACERES	560	52	1.013	86	947
CADIZ	2.032	76	3.174	97	3.077
CASTELLON	1.219	79	1.902	100	1.802
CIUDAD REAL	1.073	69	1.764	85	1.099
CORDOBA	1.267	59	2.041	74	1.967
A CORUÑA	2.382	150	3.765	195	3.570
CUENCA	622	54	1.186	59	1.117
GIRONA	2.065	111	3.152	148	3.004
GRANADA	1.401	102	2.432	137	2.295
GUADALAJARA	365	31	525	39	436
GUIPUZCOA	1.964	82	2.806	56	2.820
HUELVA	851	45	1.404	58	1.345
HUESCA	654	50	1.028	57	961
JAEN	1.099	53	1.771	71	1.700
LEON	1.382	84	2.242	105	2.137
LLEIDA	1.225	103	1.961	135	1.846
LA RIOJA	504	44	969	59	930
LUGO	1.184	74	1.893	94	1.799
MADRID	13.314	295	19.097	391	18.706
MALAGA	2.632	86	3.972	116	3.856
MURCIA	2.190	132	3.431	163	3.268
NAVARRA	517	92	1.002	118	884
OURENSE	721	49	1.190	62	1.148
ASTURIAS	2.645	112	4.069	149	3.920
PALENCIA	595	31	941	45	896
LAS PALMAS	1.565	95	2.370	116	2.254
PONTEVEDRA	1.904	111	3.124	151	2.973
SALAMANCA	765	38	1.165	48	1.107
STA. C. TENERIFE	1.104	73	1.726	94	1.632
CANTABRIA	1.000	47	1.599	63	1.536
SEGOVIA	390	27	680	39	41
SEVILLA	3.691	127	5.837	164	5.673
SORIA	344	35	620	77	543
TARRAGONA	1.595	128	3.029	165	2.864
TERUEL	295	32	509	41	468
TOLEDO	1.229	101	2.291	133	2.158
VALENCIA	5.951	182	8.782	243	8.579
VALLADOLID	1.009	60	1.871	79	1.792
VIZCAYA	2.482	78	4.227	105	4.122
ZAMORA	495	40	863	61	902
ZARAGOZA	2.372	128	3.568	171	3.397
CEUTA	91	3	133	3	130
MELILLA	272	1	367	2	365
TOTAL GENERAL	101.729	4.372	158.567	5.776	149.781

³²⁵ <http://www.dgt.es/enterate/home.htm>

Por años:

AÑOS	TOTAL	MUERTOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
1975	97.801	4.487	28.136	65.178
1976	103.959	4.759	29.087	70.113
1977	107.841	4.843	30.503	72.495
1978	116.017	5.359	32.507	78.151
1979	119.755	5.194	33.575	80.986
1980	112.692	5.017	31.621	76.054
1981	111.113	4.930	31.590	74.593
1982	104.637	4.486	30.421	69.730
1983	116.938	4.666	33.498	78.744
1984	120.355	4.827	35.375	80.153
1985	131.703	4.903	38.695	88.105
1986	142.564	5.419	42.443	94.702
1987	159.246	5.858	48.298	105.090
1988	171.297	6.348	51.124	113.825
1989	176.599	7.188	52.418	116.993
1990	162.424	6.948	52.385	103.091
1991	155.247	6.797	50.978	97.472
1992	135.963	6.014	42.185	87.764
1993	123.571	6.378	36.828	80.365
1994	119.331	5.615	33.991	79.725
1995	127.183	5.751	35.599	85.833
1996	129.640	5.483	33.899	90.258
1997	130.851	5.604	33.915	91.332
1998	147.334	5.957	34.664	106.713
1999	148.632	5.738	31.883	111.011
2000	155.557	5.776	27.764	122.017

Por meses:

CARRETERA					
MES	Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Total	Muertos	Heridos graves
Enero	3.331	287	5.820	371	1.477
Febrero	3.078	248	5.194	314	1.410
Marzo	3.553	262	5.908	335	1.617
Abril	3.867	270	6.951	357	1.590
Mayo	3.604	279	6.409	361	1.432
Junio	3.713	293	6.360	387	1.453
Julio	4.519	377	8.367	535	1.919
Agosto	4.504	350	8.404	465	1.031
Septiembre	3.759	319	6.637	408	1.459
Octubre	3.686	312	6.550	397	1.414
Noviembre	3.346	290	5.635	367	1.294
Diciembre	3.760	331	6.732	109	1.522
TOTAL	44.720	3.824	79.057	4.706	18.524

ZONA URBANA					
MES	Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Total	Muertos	Heridos graves
Enero	4.426	65	5.836	91	797
Febrero	4.648	53	6.023	80	796
Marzo	5.222	78	6.820	105	867
Abril	4.580	72	6.230	98	716
Mayo	5.080	62	6.832	89	807
Junio	5.374	55	7.242	81	850
Julio	5.118	61	6.934	88	788
Agosto	4.020	56	5.673	70	684
Septiembre	4.630	56	6.167	83	769
Octubre	4.817	75	6.450	105	792
Noviembre	4.569	61	6.016	90	690
Diciembre	1.576	51	6.227	81	681
TOTAL	57.009	748	76.500	1070	9.240

Por días:

CARRETERA					
DIA DE LA SEMANA	Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Total	Muertos	Heridos graves
Lunes	5.959	464	10.105	603	2.332
Martes	5.049	407	8.389	513	1.851
Miércoles	5.268	406	8.760	513	1.975
Jueves	5.534	399	9.051	538	2.121
Viernes	6.741	516	11.09	668	2.718
Sábado	7.892	684	14.642	880	3.580
Domingo	8.277	748	16.501	991	3.947
TOTAL	44.720	3.624	79.057	4.706	18.524
Festivo	9.913	881	19.643	1.164	4.697
Vispera de festivo	7.096	609	14.82	890	3.554
Posterior a festivo	4.620	364	7.853	458	1.773
Otro día laborable	22.291	1.690	36.979	2.194	8.500
TOTAL	44.720	3.624	79.057	4.706	18.524

ZONA URBANA					
DIA DE LA SEMANA	Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Total	Muertos	Heridos graves
Lunes	7.988	112	10.360	158	1.192
Martes	8.050	94	10.309	133	1.108
Miércoles	8.334	84	10.707	128	1.294
Jueves	8.290	78	10.692	123	1.286
Viernes	9.494	119	12.369	168	1.461
Sábado	8.187	124	11.798	181	1.544
Domingo	6.666	137	10.265	179	1.355
TOTAL	57.009	748	76.500	1.070	9.240
Festivo	8.224	170	12.615	228	1.631
Vispera de festivo	7.725	122	11.064	177	1.471
Posterior a festivo	5.588	77	7.244	107	828
Otro día laborable	35.472	379	45.577	560	5.310
TOTAL	57.009	748	76.500	1.070	9.240

Por horas:

HORAS	TOTAL GENERAL						CARRETERA						ZONA URBANA					
	Accidentes con víctimas		Víctimas		Accidentes con víctimas		Víctimas		Accidentes con víctimas		Víctimas		Accidentes con víctimas		Víctimas			
	Total	Muertos	Total	Muertos	Total	Muertos	Total	Muertos	Total	Muertos	Total	Muertos	Total	Muertos	Total	Muertos		
1	2.354	137	3.921	187	1.078	121	163	1.976	163	1.276	16	1.945	24					
2	1.841	131	3.064	151	915	92	113	1.812	113	926	29	1.452	38					
3	1.810	113	3.056	153	938	89	122	1.663	122	674	24	1.593	31					
4	1.657	132	2.768	165	835	96	121	1.476	121	822	34	1.292	44					
5	1.821	160	3.142	196	1.041	134	184	1.905	184	780	26	1.237	32					
6	2.445	229	4.095	287	1.429	182	230	2.523	230	1.018	47	1.572	57					
7	3.140	215	5.007	274	1.813	187	238	2.155	238	1.327	28	1.852	36					
8	4.343	191	6.555	248	2.202	167	3829	213	2.141	24	2.730	38						
9	4.327	165	6.234	220	1.876	143	3.160	187	2.451	22	3.074	33						
10	3.960	140	5.007	187	1.783	115	2.006	142	2.186	31	2.711	45						
45	4.526	148	6.678	211	1.974	120	3.454	166	2.562	28	3.222	45						
12	5.191	182	7.519	248	2.174	153	3.769	202	3.017	29	3.850	44						
13	6.072	205	8.798	271	2.417	167	4.148	214	3.655	38	4.650	57						
14	6.648	199	9.559	272	2.509	181	3.870	233	3.190	38	5.263	58						
15	5.387	177	8.036	273	2.188	151	3.870	233	3.190	26	4.165	40						
16	5.228	209	7.813	206	2.354	181	4.057	245	2.674	29	3.756	41						
17	5.730	240	2.070	325	2.479	204	4.634	273	3.251	34	4.338	52						
18	5.162	248	9.508	331	2.653	212	4.544	277	3.509	36	4.684	54						
19	6.840	244	10.497	334	3.049	211	5.402	270	3.781	33	5.096	54						
20	6.499	232	9.977	300	2.655	193	4.858	230	3.444	39	5.119	61						
21	5.475	221	8.344	287	2.207	127	3.938	223	3.258	44	4.408	64						
22	4.506	181	7.131	229	1.816	140	3.239	174	2.750	41	3.802	55						
23	3.652	188	5.727	214	1.438	136	2.538	170	2.213	32	3.191	44						
24	2.048	109	3.262	138	895	90	1.642	115	1.150	19	1.540	25						
TOTAL	101.729	4.372	156.887	8.776	44.720	3.434	79.957	4.709	57.008	748	76.500	1.070						

Por tipo de vehículo:

TIPO DE VEHICULO	TOTAL GENERAL		CARRETERA		ZONA URBANA	
	Total accidentes con víctimas	Accidentes mortales	Total accidentes con víctimas	Accidentes mortales	Total accidentes con víctimas	Accidentes mortales
Vehículos de dos o tres ruedas:						
Bicicleta o triciclo sin motor	2.172	90	865	67	1.307	23
Ciclomotor	27.546	393	5.134	238	22.412	155
Coche de minusválido	7	0	4	0	3	0
Moto	10.810	381	2.967	274	7.843	107
Vehículos ligeros:						
Turismos S.P. hasta 9 plazas	3.499	76	705	53	2.794	23
Turismos otros	11.216	4.574	52.638	3.977	58.578	597
Ambulancia	208	10	82	9	126	1
Máquina obras y agrícola	151	14	93	12	58	2
Tractor agrícola	485	61	426	57	59	4
Furgoneta	9.799	482	5.454	430	4.345	52
Camiones de -3.500 Kg	2.635	172	1.461	134	1.174	38
Vehículos pesados:						
Camiones de +3.500 Kg	4.563	500	3.624	449	939	51
Vehículos articulados	1.814	287	1.711	281	103	6
Bus escolar	89	7	47	3	42	4
Otro bus	1.901	86	412	58	1.489	28
Otros vehículos:						
Tren	31	10	19	6	12	4
Carro	17	2	14	2	3	0
Otros	765	55	516	52	249	3
No especificados	493	16	143	14	350	2
TOTAL VEHICULOS	176.201	7.216	78.315	6.116	101.888	1.100

Por accidentes ocurridos en carretera:

ESTADO DEL VEHICULO	VEHICULOS 2 – 3 RUEDAS				
	Total	Desconocido	Bicicletas	Ciclomotores	Motos
Aparentemente ningún defecto	90.654	186	1.141	20.400	6.999
Neumáticos muy desgastados	182	1	3	52	22
Pinchazo o reventón	48	0	1	8	5
Pérdida de rueda	6	0	0	3	1
Luces delanteras deficientes	73	0	4	46	4
Luces traseras deficientes	16	0	1	9	0
Frenos deficientes	138	2	19	42	7
Dirección rota o defectuosa	29	0	1	20	0
Sobrecargado	23	0	2	10	0
Carga mal condicionada	9	0	0	1	0
Otros defectos	790	1	24	180	49
Se ignora	9.918	180	111	1.641	759
TOTAL	101.888	360	1.307	22.412	7.846

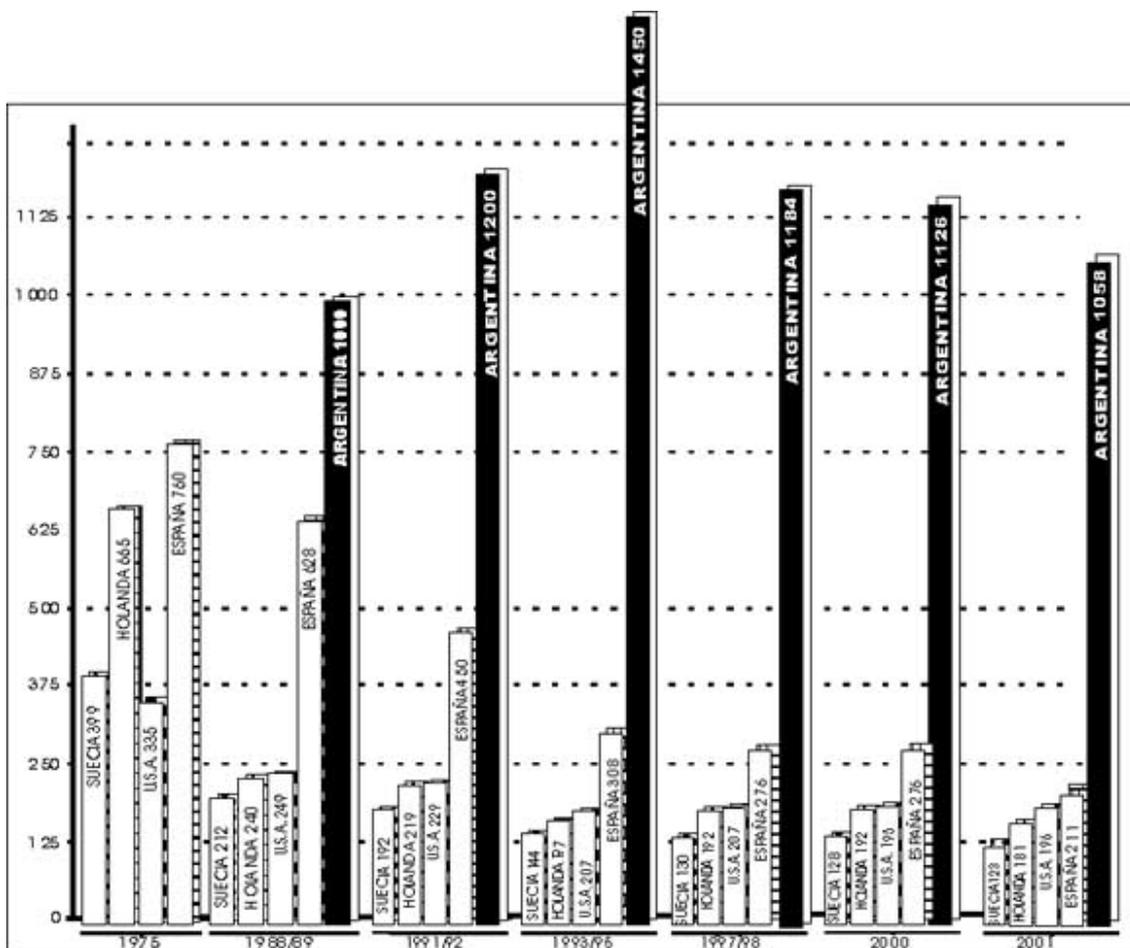
Por accidentes ocurridos en vía urbana:

ESTADO DEL VEHICULO	VEHICULOS 2 – 3 RUEDAS				
	Total	Desconocido	Bicicletas	Ciclomotores	Motos
Aparentemente ningún defecto	74.069	49	821	4.944	2.901
Neumáticos muy desgastados	325	1	3	18	15
Pinchazo o reventón	319	0	0	7	12
Pérdida de rueda	23	0	0	0	0
Luces delanteras deficientes	38	0	3	31	0
Luces traseras deficientes	68	0	8	30	0
Frenos deficientes	65	0	4	12	0
Dirección rota o defectuosa	29	0	0	0	2
Sobrecargado	26	0	0	5	0
Carga mal condicionada	27	0	0	0	0
Otros defectos	296	0	12	27	15
Se ignora	1.032	93	14	60	26
TOTAL	76.315	143	865	5.134	2.971

Actualmente se investiga de forma especial el caso de Argentina, que es uno de los países con más accidentes mortales de todo el mundo³²⁶.

Muertos en Accidentes de Tráfico

(Por cada millón de vehículos)



³²⁶ <http://www.educavial.com/Estadisticas/accidentesMundo.htm>

7.- Anexo II: Art car: artista y obra

7.- Anexo II: Art car: artista y obra

A continuación se muestra la imagen de una obra de cada artista de los Art Cars de BMW y, al lado, la misma fotografía que hemos visto anteriormente, del coche que pintó para la casa alemana. La finalidad de este ejercicio es apreciar la plasmación del arte de dichos artistas en los vehículos.

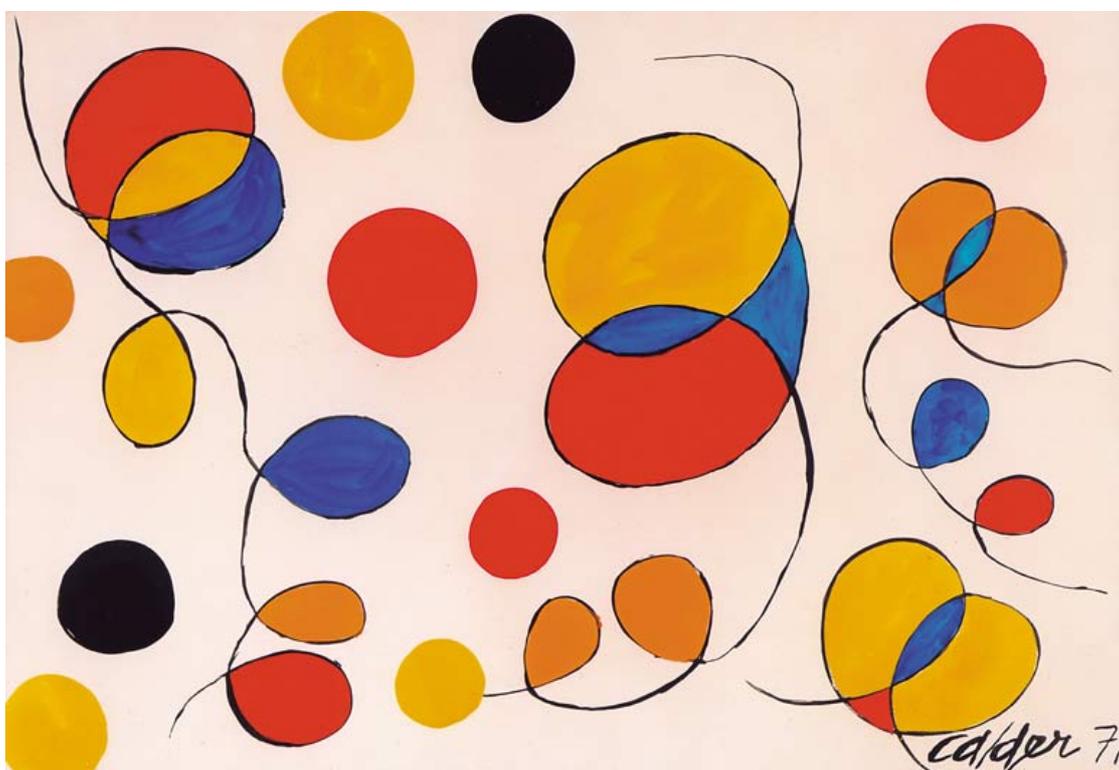


Fig. 238 "Sin título"³²⁷
Alexander Calder, 1971



Fig. 19 "BMW 3.0 CSL"
Alexander Calder, 1975

³²⁷ <http://www.yorku.ca/ycom/profiles/current/features/3.html>

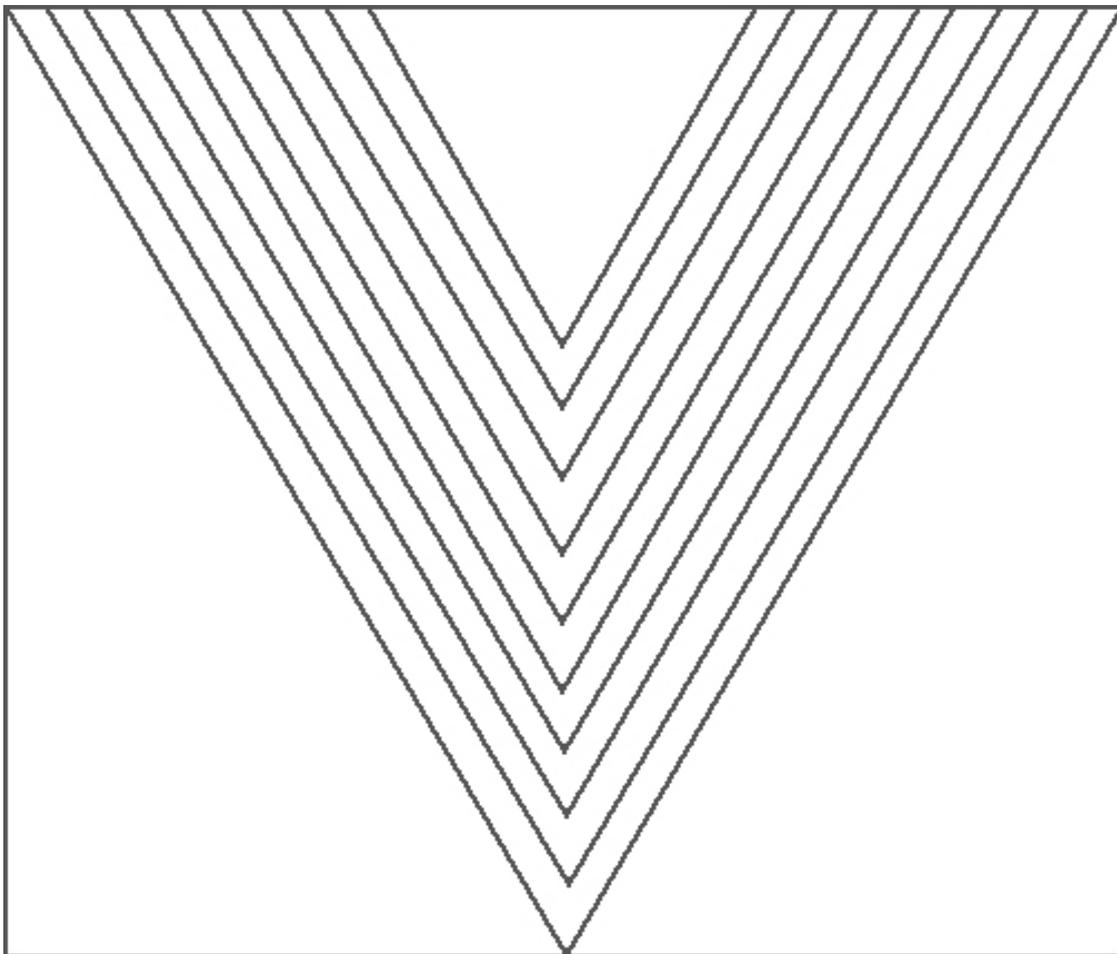


Fig. 239 "Slieve Roe"³²⁸
Frank Stella, 1964



Fig. 20 "BMW 3.0 CSL"
Frank Stella, 1976

³²⁸ <http://www.enchantedlearning.com/artists/stella/coloring/v.shtml>



Fig. 240 "Bicentennial Print"³²⁹
Roy Lichtenstein, 1976



Fig. 22 "BMW 320i"
Roy Lichtenstein, 1977

³²⁹ http://www.martinlawrence.com/auction_04/la_0404/la_0404_pages/la_0404_115.html



Fig. 241 "Marilyn"³³⁰
Andy Warhol, 1972



Fig. 23 "BMW M1"
Andy Warhol, 1979

³³⁰ <http://www.jeanstephengalleries.com/warhol.html>



Fig. 242 "Exhalation"³³¹
Ernest Fuchs, 1965



Fig. 24 "BMW 635 CSI"
Ernest Fuchs, 1982

³³¹ <http://www.siena.edu/boswell/Drug%20Projects/Susan/1960s.htm>



Fig. 243 "John (Ruminations)"³³²
Robert Rauschenberg, 1999



Fig. 25 "BMW 635i"
Robert Rauschenberg, 1986

³³² <http://www.barbarakrakovgallery.com/contentmgr/showdetails.php/id/351>



Fig. 244 "Yellow Bird"³³³
Ken Done, 1984



Fig. 245 "BMW M3"
Ken Done, 1989

³³³ http://www.kendone.com.au/permanent_collection/flash.asp

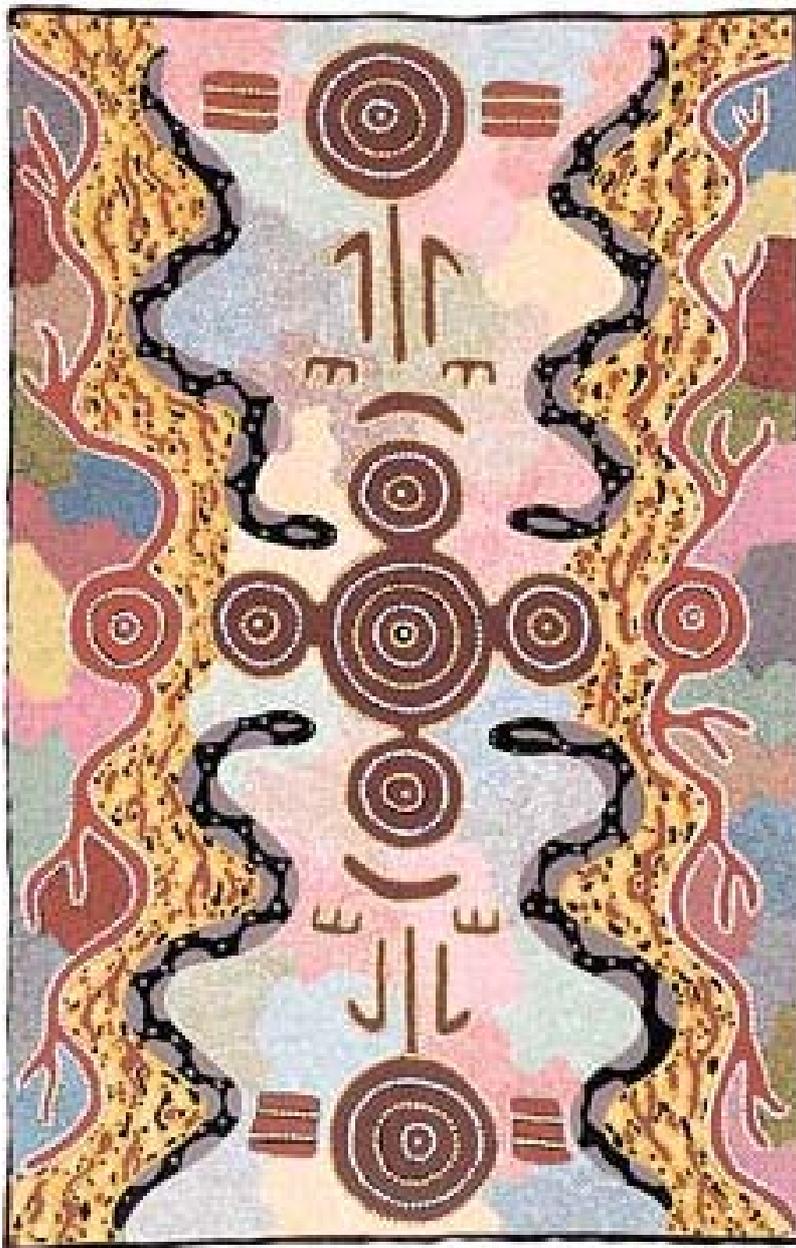


Fig. 245 "Four snake dreaming at Mt. Singleton"³³⁴
Michael Jagamara Nelson, 1999



Fig. 27 "BMW M3"

³³⁴ http://www.artprints.ch/aapn/e/jagamara_mn/pr188_im.htm

Michael Jagamara Nelson, 1989

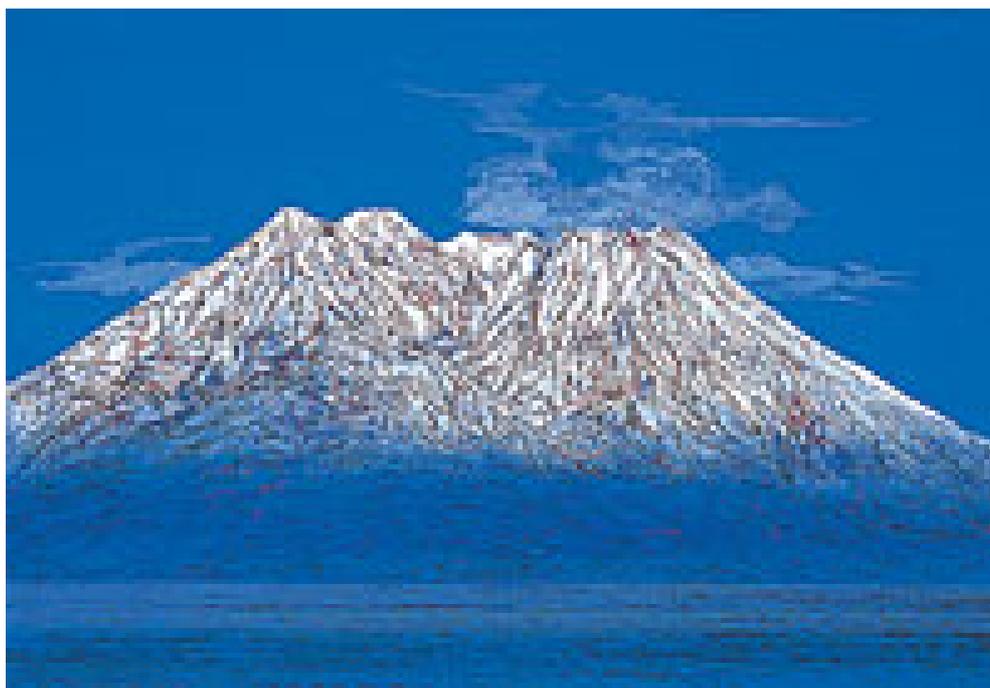


Fig. 246 "Sakurajima"³³⁵
Matazo Kayama, 1999



Fig. 28 "BMW 535i"
Matazo Kayama, 1990

³³⁵ <http://www.tourism.metro.tokyo.jp/english/topics031225.html>



Fig. 247 "Energía de la pirámide (Serie Juguetes del viento)"³³⁶
César Manrique, 1990-91



Fig. 29 "BMW 730i"
César Manrique, 1990

³³⁶ <http://www.fcmanrique.org/>



Fig. 248 "Wall Abstract"³³⁷
Esther Mahlangu, 2003



Fig. 30 "BMW 525i"
Esther Mahlangu, 1991

³³⁷ <http://www.vgallery.co.za/esther2.htm>



Fig. 249 "Feuer Standart-West"³³⁸
A. R. Penck, 1990



Fig. 31 "BMW Z1"
A. R. Penck, 1991

³³⁸ <http://galleryutopia.com/art/penck.html>



Fig. 250 "Amantes"³³⁹
Sandro Chia, 1997



Fig. 34 "BMW Series 3 Racer"
Sandro Chia, 1992

³³⁹ <http://www.the-gallery.de/kuenstler/chia/chia26.htm>

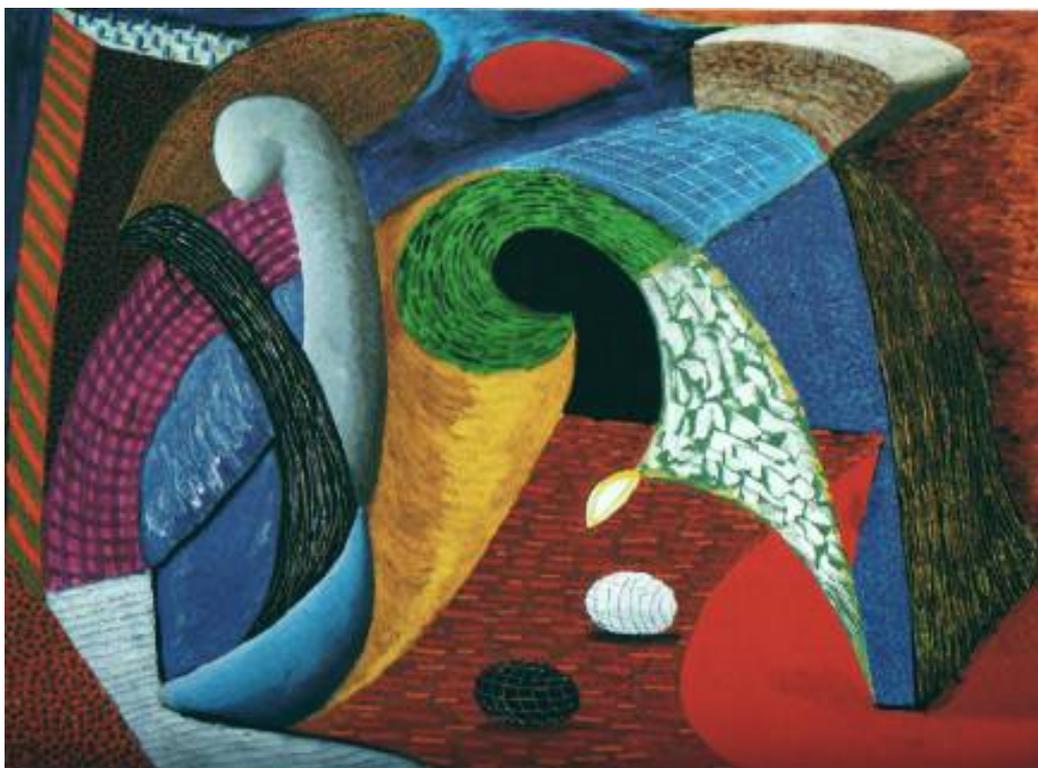


Fig. 251 "The Sixteenth very new paintino"³⁴⁰
David Hockney, 1992



Fig. 35 "BMW 850i" *Art Car*
David Hockney, 1995

³⁴⁰ <http://z2e.org/hockney/DavidHockney-THESIXTEENTHVERYNEWPAINTINO1992.html>

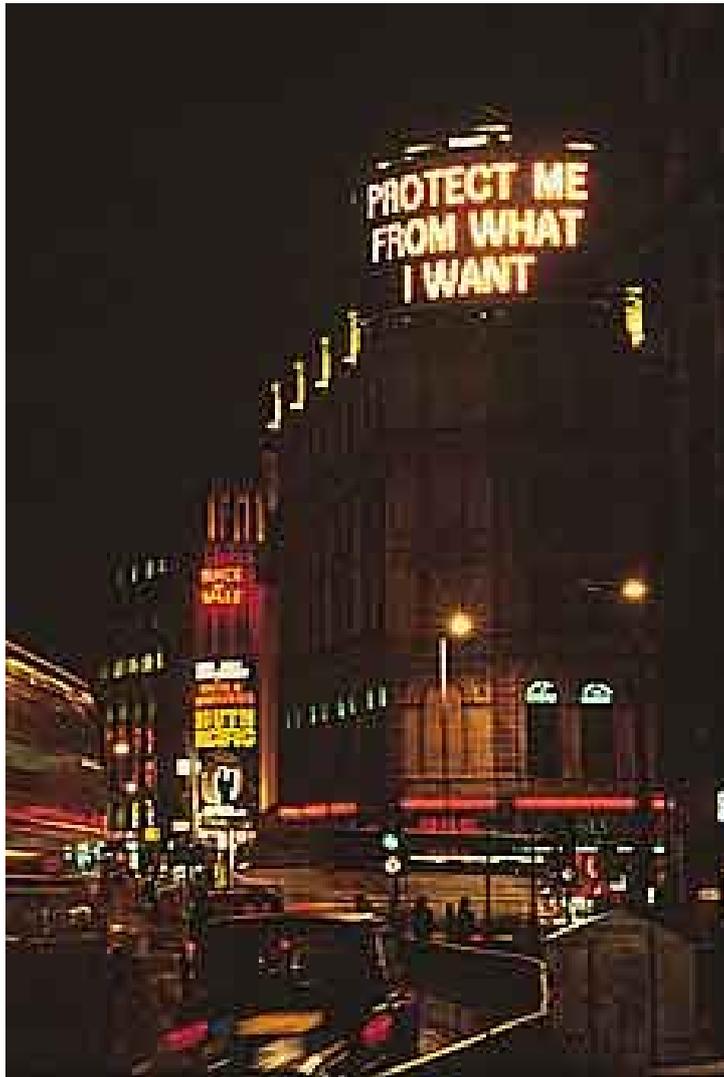


Fig. 252 "Messages"³⁴¹
Jenny Holzer, 1988-89



Fig. 36 "BMW V12 LMR"
Jenny Holzer, 1999

³⁴¹ http://www.artangel.org.uk/pages/past/88/88_holzer.htm

8.- Conclusiones

8.- Conclusiones

La investigación llevada a cabo ha supuesto para mí una inmensa ampliación de conocimientos y una visión más crítica acerca del mundo del Accidente y del Arte Moderno y Contemporáneo. El trabajo se sostiene gracias a la siempre generosa ayuda de mi Director de Tesis, el Doctor Mariano de Blas Ortega, que ha sabido orientar y perfilar las intenciones inicialmente diseñadas. Me he servido además de los conocimientos acumulados en tantos años de estudio (Licenciatura y Doctorado), trabajando para mejorar mi técnica, percibir todas las sensaciones que el Arte me permite y finalmente, comunicar y disfrutar de un modo personal, lo que he creído entender a través de mi estudio y mis prácticas.

Esta Tesis trata de defender, a través de un plan de exposición de elementos, que el icono del automóvil y los accidentes derivados de él, no son meros elementos aislados en el Arte, sino que conforman un tema concreto en la Historia del Arte Moderno y Posmoderno y que lo hemos estirado hasta hoy mismo. Se trata al accidente como temática, no como técnica o concepto aunque, a veces, se haga alguna alusión como apoyo adicional.

El riesgo, la aventura, el desafío,... son valores perseguidos por la juventud de todas las generaciones habidas hasta la fecha. El inconsciente gusto por el peligro y la velocidad mueve, y ha movido siempre, el impulso del desarrollo.

La revolución de los transportes, generada por la revolución Industrial, da un giro a la concepción de velocidad que se tenía hasta entonces y desarrolla una nueva forma de entender la velocidad que Estados Unidos se dedicó a mitificar, convirtiéndose en diosa de la modernidad.

El nacimiento y perfeccionamiento del automóvil genera una fascinación absoluta por parte de los ya *adoradores de máquinas* y, en concreto de los futuristas, que crean todo un culto al coche que pasará de alguna manera por todas las generaciones posteriores. El gusto se basa principalmente en la posibilidad de poder perder el control por parte del individuo y dejarlo todo en manos de la máquina, en manos del azar.

La Industrialización y la tecnología abren también un campo importantísimo al mundo de la imagen, desarrollándose ampliamente la fotografía y el movimiento (el cine). Es además un *accidente* en la historia del cine, el nacimiento de la televisión, el que marca el comienzo del espectáculo y las *star movies*, que Hollywood se encargará de explotar, económicamente hablando.

La sociedad norteamericana comienza a crear un patrón de vida acelerada como motor de su riqueza. La velocidad prima para conseguir las metas que se fijan. Nace el mito del hombre valiente y arriesgado, fuerte, seguro de sí mismo y ganador en todo lo que se propone, a la vez que un tanto rebelde como indicación de que, al fin y al cabo, se está en el país de la *libertad*.

Las posibilidades de adquirir un vehículo familiar que genera esta riqueza, individualizan el control de la velocidad, creando nuevos retos a los accidentes y nuevas dimensiones de velocidad –hoy representada, en su forma más moderna, por los videojuegos-. Se da una relevante importancia a lo fortuito, al azar, a lo accidental, especialmente en la juventud, que basándose en el modelo de James Dean, vive el presente despreocupándose (en apariencia, porque no en formación) del futuro. El propio valor de un coche nuevo, se asemeja con la juventud y el coche viejo, con los adultos, llevando al culto a lo joven y, al desprecio, a todo lo que se marchita.

Ese pasotismo se traduce en el arte en el *todo vale* provocado por la revolución tecnológica y el arte producido por los medios de masas, que tendrán seguidores y adversarios.

Toda la información que nos llega a través de los medios de comunicación son versiones de la realidad, pero no la realidad en sí misma. El arte lo que hace es transformar esa realidad en otra distinta, no camuflarla. Cada vez es más difícil que las imágenes nos impacten por la cantidad de ellas que vemos a lo largo del día *gracias* a los *mass media*, por lo que se tiende al espectáculo para llamar la atención de la sociedad.

El accidente surge cuando el caos se presenta de improviso y rompe el orden. Va siempre unido a la técnica y ésta, a su vez, deja el poder en manos de la velocidad, ya que un coche no se accidenta a la misma velocidad, ni de la misma manera que una bicicleta. Los accidentes de coche, moto, avión,... son accidentes asumidos por la sociedad, donde el factor sorpresa tiene mucha importancia y existe un morbo ante el espectáculo en torno a ellos. Los accidentes no asumidos son los que no podemos evitar aún sabiendo que van a ocurrir (atentado terrorista, ataque bacteriológico, espionaje en Internet,...).

El miedo que surge ante un accidente es el de la muerte, no el del accidente mismo que, de algún modo, puede llegar a agradar. Desde que nacemos estamos preparados físicamente para morir, pero no nos educan para estarlo psicológicamente. Nuestra vida no es más que un camino, de mayor o menor distancia, que vamos recorriendo y que al final siempre se acaba.

Los avances económicos, médicos y demás que trajo consigo la Industrialización desmontó las creencias religiosas en torno al temor de Dios y creó nuevos dioses en los que basarse (tecnología, poder, dinero,...), llegados de la cultura americana por los medios de comunicación a una Europa debilitada por las guerras que necesitaba

diversión y ocio para olvidarse de las penurias pasadas y seguir olvidándose de la finitud del ser humano. Habría que reeducar a los adultos y educar a los niños en el hecho de que somos mortales y es bueno que vivamos con la conciencia plena de que lo somos.

El enriquecimiento de la población tras el desarrollo de la Industria también trajo consigo el *boom* del coleccionismo de arte y el gusto por los coches caros que tantos artistas de la época desarrollaron, llevando a incluirlos en los temas de sus obras de arte.

Lo accidental en la obra de muchos artistas no se refleja sólo en los accidentes que puedan representar, sino en muchos de ellos se hace presente un hecho surgido de algo accidental. La técnica es el accidente que el artista ha provocado al investigar materiales,... y en el que el factor sorpresa marca una espectacularidad en el arte. Lo accidental, buscado o no, genera situaciones artísticas.

Es el caso de Goya, no mencionado en la Tesis para no ramificar demasiado el tema, pero al que consideramos como a un moderno reportero de guerra que plasma en sus obras la violencia, agresividad y velocidad de una guerra que ve de cerca accidentalmente y que pinta a escondidas por miedo a ser ajusticiado por ello. Pero más moderno y accidental es el hecho de que acabasen siendo reproducidas y vendidas en serie, anticipándose a la Factoría de Andy Warhol.

En cuanto a Frida Kalho, cabe destacar el hecho de que el accidente creó a la artista o que, al menos, la despertó. Su dependencia de la medicina la acerca también a una vida moderna. La fuerza iconográfica de la medicina dará pie a muchas obras de artistas posteriores que desarrollarán el tema mezclado con el accidente en varias ocasiones.

Pero la relación de los artistas Pop con el coche y el accidente ha sido la más intensa hasta la fecha. Las muertes relacionadas con automóviles de Dean, Pollock y Kennedy abren el abanico de las

muertes modernas y *deseadas*, las que presentan una instantaneidad absoluta. Prima lo accidental como rotura de la *aburrida* estabilidad de una cultura americana decadente. Temas como el poder, el dinero y la velocidad son criticados y admirados a la vez por los Pop Artists.

El representante más significativo del accidente en el arte es Andy Warhol, quien ha transportado al mundo del Arte sus impresiones sobre diferentes accidentes de forma magistral. Vivió fascinado por el suceso y el accidente, o lo accidental. Se infiltra e implica en todo lo que le fascina y se adentra en la espectacularidad de la cultura americana criticándola y adorándola a un mismo tiempo.

David Lynch o David Cronenberg, sin embargo, se mantienen al margen del norteamericanismo y hacen una crítica a los valores (o pérdida de valores) que se dan en su país. Los temas del coche, la carretera y el accidente son continuos en sus películas. Jaques Monory, por su parte, intenta también hacer una crítica a esa falta de valores por medio del accidente, desde el otro lado del Atlántico.

El tema de los accidentes sigue hoy vigente entre el repertorio temático de muchos artistas. Desde su punto de vista y sus obras, se ha tratado de enseñar una muestra de lo que se está haciendo en los últimos años en el Arte con referencia al tema que nos atañe, analizando detalladamente los que se han considerado de gran interés para la investigación.

De dicho análisis, podemos extraer que, aunque la temática del automóvil, el accidente y/o la muerte esté presente en numerosos artistas modernos y contemporáneos, la forma en que representan los mencionados temas varía de manera significativa. Ponce de León, Monory, Repollés, Arroyo, Estes o De la Concha, por ejemplo, se decantan por la *tradicional pintura de caballete* de óleo (y acrílico) sobre lienzo, dejando en la imagen la máxima fuerza expresiva. Los Chapman y Baltazar Torres, prefieren las maquetas para manifestar su arte. Lavier, César, Barney, Chamberlain, Rauschenberg, Orozco,

Sarah Lucas, Villasante, Segura, Ortega, Paola Pivi, Andrea Zittel o Chakaia Booker, entre otros, utilizan el propio vehículo siniestrado o partes del mismo para realizar sus esculturas. A Warhol, sin embargo, le fascinan las serigrafías, mientras que Pettibon, Iuso o Lichtenstein buscan en el cómic la forma de mostrar sus ideas, trabajándolo desde técnicas muy distintas (rotulador sobre papel el primero, fotografía y técnica mixta el segundo y óleo sobre lienzo el tercero).

La visión del arte desde el *mundo infantil* es importante en los trabajos de Andreas Schulze, Georgina Starr, Tobias Rehberger, Thomas Hirschhorn, Iñaki Larrimbe o Abel Barroso, desde donde critican o denuncian el *mundo de los adultos*. Matesanz y Friedman buscan la expresividad extrema del dripping, tanto en pintura (ella) como en escultura (él), mientras que artistas como Muntean y Rosenblum, Dávila, Siquier o Bechtle prefieren esconder el icono del automóvil cubriéndolo o empaquetándolo, lo que aún refuerza más el propio icono.

Serrano, Adelantado, Tandberg, Tabara o Vostell hacen uso de la fotografía (retocada o no), entre otras técnicas representativas. Por su parte, Viola, Scurti, Moffatt, Euba, Albarracín, Ajemian o Miguel Palma encuentran en el vídeo, o la video-instalación, su punto fuerte de expresión artística.

Se ha pretendido con este ejercicio de análisis o reflexión, presentar al lector el amplio campo que existe con respecto al automóvil y al accidente dentro del Arte, invitándole a seguir fijándose en obras que se relacionan con el tema, aunque no estén comentadas en esta Tesis. El italiano Alberto Burri, con sus huellas de neumáticos, el francés Jean Olivier Hucleux, con sus cementerios de coches, el español Federico Guzmán, con sus *atropellados* o la norteamericana Cady Noland, con sus neumáticos *ahorcados*, son

también, entre otros muchos, grandes representantes de *El Accidente de coche en el Arte*.

Entre las muertes modernas *deseadas*, o quizás la más *deseada* hoy en día, se encuentra la producida por un atentado terrorista, donde la catástrofe del once de Septiembre de 2001 contra las Torres Gemelas de Nueva York tiene su mayor portavoz de modernidad absoluta por ser un accidente *no deseado* o sin posibilidad de haber sido controlado y poseer la espectacularidad de la más asombrosa película de ciencia ficción.

9.- Bibliografía

9.- Bibliografía

Bibliografía general

- 1 - Aliaga, Juan Vicente. "Bajo vientre: representaciones de la sexualidad en la cultura y el arte contemporáneos". Direcció General de Promoció Cultural, Museus y Belles Arts. Col: "Arte, estética y pensamiento; 5". Valencia, 1997.
- 2 - Argán, Giulo Carlo. "El Arte moderno". Akal. Madrid, 1974.
- 3 - Ballesteros, Jesús. "Posmodernidad: Decadencia o Resistencia". Tecnos. Madrid, 1989.
- 4 - Bastian, Heiner. "Warhol". Tate Publishing. Londres, 2001.
- 5 - Baudelaire. "El Pintor de la vida moderna". Colegio oficial de aparejadores y arquitectos. Murcia, 1995.
- 6/9 - Baudrillard, Jean.
 - "La paradoja de la comunicación". Cuadernos de Comunicación, Comunicología Aplicada de México, nº 101. México, 1991.
 - "América". Anagrama. Barcelona, 1987.
 - "Cultura y simulacro". Kairós. Barcelona, 1984.
 - "La sociedad de consumo". Plaza y Janés. Barcelona, 1974.
- 10 - Berger, Peter y Luckmann, Thomas. "Modernidad, pluralismo y crisis de sentido. La orientación del hombre moderno". Paidós. Barcelona, 1995.
- 11 - Bozal, Valeriano. "Modernos y posmodernos". Historia 16. Madrid, 1989.
- 12 - Calinescu, Matei. "Cinco caras de la modernidad: modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, posmodernismo". Tecnos. C.A. Madrid, 1991.

- 13 - Cirlot, Lourdes. "Las Últimas tendencias pictóricas". Cátedra. Madrid, 1987.
- 14 - Compagnon, Antoine. "Las cinco paradojas de la modernidad". Monte Ávila. Caracas, 1991.
- 15 - Connor, Steven. "Cultura postmoderna: introducción a las teorías de la contemporaneidad". Akal, D.L. Torrejón de Ardoz, Madrid, 1996.
- 16 - Danto, Arthur C. "Después del fin del arte. El arte contemporáneo y el fin de la historia". Paidós. Barcelona, 1999.
- 17 - De Azúa, Félix. "El Aprendizaje de la decepción". Anagrama. Barcelona, 1996.
- 18 - Debord, Guy. "La société du spectacle". Buchet-Chastel, París. 1967.
- 19-20 - De Diego, Estrella.
 - "Arte contemporáneo II". Historia 16. Madrid, 1996.
 - "Tristísimo Warhol. Cadillacs, piscinas y otros síndromes modernos". Siruela. Madrid, 1999.
- 21 - De Vicente, Alfonso. "El Arte en la posmodernidad: Todo vale". Del Drac. Barcelona, 1989.
- 22-23 - Dorfles, Gillo.
 - "Imágenes interpuestas". Espasa Calpe. Madrid, 1989.
 - "Kitch. An antology of bad taste". Studio vista limited. Londres, 1969.
- 24 - Eco, Umberto. "Apocalípticos e integrados en la cultura de masas". Lumen. Barcelona, 1985.
- 25 - Elderfield, John; Reed, Peter; Chan, Mary y González, M^a del Carmen. "Modernstarts. People. Places. Things". The Museum of Modern Art. The Museum of Modern Art. Nueva York, 1999.
- 26 - Emmerling, Leonhard. "Basquiat". Taschen. Colonia, 2003.

- 27 - Escohotado, Antonio. "Caos y orden". Espasa Calpe. Madrid, 1999.
- 28 - García Matilla, Eduardo. "Subliminal: escrito en nuestro cerebro". Bitácora, S.A. Madrid, 1990.
- 29 - Goldberg, Roselee. "Performance Art". Destino. Barcelona, 1996.
- 30 - Heimann, Jim. "All-American Ads of the 60s". Taschen. Ed. Jim Heimann. Los Angeles, 2001.
- 31 - Hayles, N. Katherine. "La evolución del caos. El orden dentro del desorden en las ciencias contemporáneas". Gedisa. Barcelona, 1993.
- 32 - Homero. "La Odisea". Losada. Buenos Aires, 1944.
- 33 - Honnef, Klaus. "Warhol. ". Taschen. Köln (Alemania), 2000.
- 34 - Hunter, Sam. "Robert Rauschenberg". Polígrafa. Barcelona, 1999.
- 35 - Inglada, Rafael. "Alfonso Ponce de León [1906-1936]". Aldeasa. Madrid, 2001.
- 36 - Jameson, Fredric. "El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado". Paidós. Barcelona, 1991.
- 37 - Kerouac, Jack. "En el camino". Anagrama. Barcelona, 1997.
- 38 - Kettenmann, Andrea. "Kalho". Taschen. Alemania, 1999.
- 39 - Koren, Leonard. "Wabi-Sabi para Artistas, Diseñadores, Poetas y Filósofos". Autor-Editor. Barcelona, 1998.
- 40 - Lessing. "La Belleza". Tecnos. Madrid, 1990.
- 41 - Lippard, L. "Pop Art". Thames and Hudson. Londres, 1985.
- 42-43 - Lucie-Smith, Edward.
 - "El arte hoy del expresionismo abstracto al nuevo realismo". Cátedra. Madrid, 1983.
 - "Artes visuales en el siglo XX". Laurence King Publishing. Londres, 1996.
- 44-45 - Lyotard, Jean-Francois.

- "La posmodernidad (explicada a los niños)". Gedisa. Barcelona, 1987.
- "La condición posmoderna". Cátedra. Madrid, 1989.
- 46 - Marinetti, F.T. "Manifiesto futurista". Revista Le Figaro. París. Publicado el 20 de Febrero de 1909.
- 47 - Mondrian, Piet. "Realidad natural y realidad abstracta". Barral. Barcelona, 1973.
- 48 - Morgan, E.P. "The 60s Experience: Hard Lessons about Modern America". Temple Univ. Press. Filadelfia, 1991.
- 49 - Osterwold, Tilman. "Pop Art". Taschen. Singapur, 1999.
- 50 - Ovidio. "Las Metamorfosis". Libro Octavo II. Espasa Calpe. Madrid, 1972.
- 51 - Perrault, Charles. "Cuentos de viejas". Compañía Iberoamericana de Publicaciones. Madrid, 1917.
- 52 - Picó, Josep (comp.) "Modernidad y posmodernidad". Alianza. Madrid, 1994.
- 53 - Scaruffi, Piero. Catálogo de la exposición "Sieben Hügel" (Siete colinas), tomo VII, Träumen (Sueños), Henschel/Berliner Festspiele, 2000.
- 54 - Schumetzler, R. "El modernismo". Alianza Forma. Madrid, 1982.
- 55 - Scott, Lash. "Sociología del posmodernismo". Amorrortu. Alemania, 1997.
- 56 - Spies, Werner. "Andy Warhol Coches". Fundación Juan March. Madrid, 1990.
- 57 - Stangos, Nikos. "Conceptos de arte moderno". Destino. Madrid, 2000.
- 58 - Stoller, John C.. "Rauschenberg currents". Published by Dayton's Gallery 12 and Castelli Graphics. Mineapolis and New York, 1970.
- 59 - Sureda, J. y Guasch, A. M^a. "La Trama de lo moderno".

- Alianza. Madrid, 1987.
- 60 - Tilman, Pierre. "Monory". Frédéric Loeb. París, 1992.
- 61 - Varios autores. "Arco". Catálogos de la Feria Internacional de Arte Contemporáneo de Madrid de los años 1999, 2002 (2 tomos), 2003 (2 tomos) y 2004 (2 tomos). Ediciones del Umbral.
- 62 - Varios autores. "À travers le miroir: de Bonnard à Buren". (Catálogo de la exposición). Réunion des Musées nationaux. París, 2000.
- 63 - Varios autores. "Art at the turn of the millenium". Taschen. Italia, 1999.
- 64 - Varios autores. "Art Now. 137 artistas al comienzo del siglo XXI". Uta Grosenick y Burkhard Riemschneider. Taschen. Colonia y Berlín, 2002.
- 65 - Varios autores. "Art Studio. Spécial Roy Lichtenstein". Artstudio. París, 1991.
- 66 - Varios autores. "Eduardo Arroyo". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 1998.
- 67 - Varios autores. "Generación 2003. Premios y becas de Arte Caja Madrid". Catálogo de la exposición. Madrid, 2003.
- 68 - Varios autores. "Mujeres artistas de los siglos XX y XXI". Uta Grosenick. Taschen. Colonia, 2001.
- 69 - Varios autores. "Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. La Colección". Aldeasa. Madrid, 2002.
- 70 - Varios autores. "Roy Lichtenstein. All About Art". Catálogo de la exposición. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Aldeasa. Dinamarca, 2004.
- 71 - Varios autores. "Traslaciones España-México 1977-2002. Pintura y escultura". Círculo de Bellas Artes. SEACEX (Sociedad Estatal para la Acción Cultural EXterior). Madrid,

- 2002.
- 72 - Varios autores. "[W] ART. Accident". Revista Nº 002. David Barro. Porto, 2004.
- 73 - Vasari, Giorgio. "La Città ideale". Officina. Roma, 1970.
- 74 - Vattimo, Gianni. "El fin de la modernidad, nihilismo y hermeneútica en la cultura posmoderna". Gedisa. Barcelona, 1985.
- 75 - Vidal Oliveras, Jaume. "Léger y la vida moderna". Artículo publicado en "El Cultural. El Mundo". 21-27 de Noviembre de 2002.
- 76-77 - Weber, Max.
- "La ética protestante y el espíritu del capitalismo". Península. Barcelona, 1994.
 - "Economía y sociedad". Fondo de cultura económica. México, 1977.
- 78-79 - Wolfe, Tom.
- "El coqueto aerodinámico rocanrol color caramelo de ron". Fábula Tusquets. Barcelona, 1997.
 - "La palabra pintada". Anagrama. Barcelona, 1982.
- 80 - Woolley, Benjamin. "Posmodernidad ficción, virtualidad". Revista Topodrilo No. 35.

Bibliografía de Accidentes

- 81 - Baker, J. S. y Fricke, L. B. "Traffic accident investigation manual". Northwestern University Traffic Institute. Northwestern, 1986.
- 82-83 - Baudrillard, Jean.
- "Pantalla total". Anagrama. Barcelona, 2000.
 - "El intercambio simbólico y la muerte". Monte Ávila.

- Caracas, 1980.
- 84 - Byatt, R. y Watts, R. "Manual of Road Accident Investigation" (Vol. 1 y 2). Pitman publisher LTD. Londres, 1980.
- 85 - Boix, P.; Orts, E.; López, M.J. y Rodrigo, F. "Trabajo temporal y siniestralidad laboral en España en el período 1988-1995". Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Valencia, 1998.
- 86 - Boletín Informativo: "Accidentes 1998". Dirección General de Tráfico. Madrid, 1999.
- 87 - Borrel, J.; Algaba, P. y Martínez Raposo, J.B. "Investigación de accidentes de Tráfico. Academia de Tráfico de la Guardia Civil". Dirección General de Tráfico. Madrid, 1991.
- 88 - Brown, J. F. y Obenski, K.S. "Forensic Engineering Reconstructions of Accidents". T. Charles C. Publisher. Londres, 1989.
- 89 - Castro Gil, N. "Sistema Comunitario de información sobre accidentes domésticos y de las actividades de ocio". Informe Anual España, 1997. Instituto Nacional del Consumo, Ministerio de Sanidad y Consumo. Madrid, 1998.
- 90 - Diges, M. "Fiabilidad del recuerdo en accidentes de tráfico". D.G.T. Madrid, 1986. Fleischer, G. A. "Contingency table analysis for road safety studies". Kluwer Academic Publishers. Nueva York, 1981.
- 91 - Ferrandez, Francis (director) y autores varios. "La reconstitution cinématique des accidents". Rapport Inrets, 21. Paris, 1986.
- 92 - Fricke, L. B. "Traffic Accident Reconstruction". Northwestern University Traffic Institute. Evanston,

- Illinois, 1990.
- 93 - Grime, G. "Handbook of Road Safety Research". Butterworth-Heinemann. Londres, 1987.
- 94 - Institut Català de Seguretat Viària. "La reconstrucció de l'accident de trànsit". Generalitat de Catalunya. Barcelona, 1993.
- 95 - Instituto Valenciano de Seguridad Pública. "Atestados e investigación de accidentes (Tomos I-II)". I.V.A.S.P. Generalitat Valenciana. Valencia, 1994.
- 96 - Kilpatrick, Mell. "Car crashes & other sad stories". Taschen. Verona, 2000.
- 97 - Kraemer, C; Sánchez Blanco, V. y Gardeta, J. "Elementos de ingeniería de tráfico". Servicio de Publicaciones. Revista de Obras Públicas. Madrid, 1991.
- 98 - López-Muñiz, M. "Accidentes de tráfico: problemática e investigación". Colex. Madrid, 1995.
- 99 - Martínez de Aragón, MV. y Yacer, A. "Mortalidad en España 1995. Mortalidad general y principales causas de muerte y de años potenciales de vida perdidos (I)". Boletín Epidemiológico Semanal. 1998.
- 100 - McGrew, D. R. "Traffic accident investigations and physical evidence". T. Charles C. Publisher. Londres, 1976.
- 101 - Morneau, R. H. "Computer programs for traffic accident investigation". T. Charles C. Publisher. Londres, 1984.
- 102 - OECD Staff, O. "Road accidents: On-site investigations (Road Transport Research Sev.)". Organization for Economic Cooperation & Development. París, 1988.
- 103 - Plasència, A. y Ferrando, J. "Epidemiología de los accidentes de tráfico. En: Seguridad vial y medicina de tráfico". Coord: Alvarez González. Masson. FJ. Barcelona,

- 1997.
- 104 - Rivers, R. W. "Traffic accident investigations´ book of formulae & tables". T. Charles C. Publisher. Londres, 1981.
- 105 - Sebald, W.G. "Sobre la historia natural de la destrucción". Anagrama. Barcelona, 2003.
- 106-107 - Valdez, A. "Ingeniería de tráfico". Librería Bellisco. Madrid, 1988.
- Walker, L. "Traffic Accidents". ABBE Publishers Association of Washington. Washington, 1983.
- 108/111 - Virilio, Paul.
- "The Accident of Art". MIT Press. Cambridge, Massachusetts, 2004.
- "El ciber mundo: la política de lo peor". Cátedra. Madrid, 1997.
- "Un paisaje de acontecimientos". Paidós. Buenos Aires, 1997.
- "Estética de la desaparición". Anagrama. Barcelona, 1988.
- 112 - Zollman, D. "Physics & Automobile Collisions". John Wiley & Sons, Incorp. Londres, 1985.
-
- 113 - Informe Race para la seguridad del transporte en España. 11 de Junio de 2003. Elaborado a partir del estudio "El sector del transporte en España y su evolución: horizonte 2010", realizado por la Universidad Politécnica de Madrid. Coordinado por el Real Automóvil Club de España, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos y la Asociación Española de la Carretera. Y cofinanciado por el Ministerio

de Ciencia y Tecnología.

Bibliografía de la Muerte

- 114 - De Jaramillo, Isa Fonnegra. "De cara a la muerte". Andrés Bello. Barcelona, 2001.
- 114-116 - Derrida, Jacques.
- "Dar la muerte". Paidós. Barcelona, 2000.
- "Mal de archivo. Una impresión freudiana". Trotta. Madrid, 1997.
- 117 - Humphry, Dereck. "El Último recurso". Tusquets. Barcelona, 1991.
- 118-119 - Kübler-Ross, Elisabeth.
- "La Muerte: un amanecer". Luciérnaga. Barcelona, 1992.
- "Sobre la muerte y los moribundos". Grijalbo Mondadori. Barcelona, 1975.
- 120 - Longaker, Christine. "Afrontar la muerte y vivir con esperanza", Grijalbo, México, 1998.
- 121 - Nuland, Sherwin B. "Cómo morimos: reflexiones". Alianza. Madrid, 1995.
- 122 - Papalia, Diane E. "Desarrollo Humano", Cuarta Edición, Editorial MacGraw Hill, Colombia, 1992.
- 123 - Sádaba, Javier. "Saber morir". Libertarias Prodhufi. Madrid, 1991.
- 124 - Singer, Peter. "Repensar la vida y la muerte, el derrumbe de nuestra ética tradicional". Paidós. Barcelona, 1997.

Bibliografía de Cine

- 125 - Agel, Henry. "Estética del cine". Editorial Universitaria de Buenos Aires. Buenos Aires, 1962.
- 126 - Allen, Robert C. y Gomery, Douglas. "Film history: Theory and Practice". McGraw-Hill. Nueva York, 1985.
- 127 - Arnheim, Rudolf. "Film as Art". University of California Press. Berkeley, San Francisco, 1957.
- 128 - Ballard, J. G. "Crash" Minotauro. Barcelona, 1980.
- 129 - Bazin, André. "What is cinema?" (Vol. 1 y 2). Beacon Press. Boston, 1967.
- 130 - Bettetini, Gianfranco. "Cine: Lengua y escritura". Fondo de Cultura Económica. México, 1975.
- 131 - Brownlow, Kevin. "The Parade's gone by". University of California Press. Berkeley, San Francisco, 1982.
- 132 - Chiarini, Luigi. "Arte y técnica del film". Península. Barcelona, 1968.
- 133 - Cook, David A. "A History of narrative film, 1889-1979". WW Norton & Company. Nueva York, 1981.
- 134 - Cowie, Peter. "Concise history of the cinema" (Vol. 2). AS Barnes & Company. Stamford, Connecticut, 1970.
- 135 - Downing, John D. "Third World Cinema". University of Texas Press. Texas, 1996.
- 136 - González-Fierro Santos, José Manuel. "David Cronenberg: la estética de la carne". Nuer. Madrid, 1999.
- 137 - Gorostiza, Jorge y Pérez, Ana: "David Cronenberg". Cátedra. Madrid, 2003.
- 138 - Gubern, Roman. "Historia del cine". Baber. Barcelona, 1992.
- 139 - Lo Duca, Giuseppe. "Historia del cine". Editorial Universitaria de Buenos Aires. Buenos Aires, 1960.
- 140 - May, Renato. "El Lenguaje del film". Rialp, S.A. Madrid,

- 1962.
- 141 - Payan, Miguel Juan. "David Lynch". Ediciones JC. Madrid, 1991.
- 142 - Pons i Busquet, Jordi. "El Cine. Historia de una fascinación". Àmbit Serveis. Barcelona, 2002.
- 143 - Robinson, David. "The History of world cinema". Stein and Day. Nueva York, 1973.
- 144 - Rodley, Chris. "Cronenberg on Cronenberg". Faber and Faber. Londres, 1997.
- 145 - Sandoul, Georges. "Las Maravillas del cine". Breviarios. Fondo de Cultura Económica. México, 1960.
- 146 - St. John Marner, Terence. "Cómo dirigir cine". Editorial Fundamentos. Madrid, 1984.
- 147 - Tejeda García, Carlos. "Arte en fotogramas. Cine realizado por artistas". Universidad de Madrid. Madrid, 2000.

10.- Webs consultadas

10.- Webs consultadas (2001-2004)

Dédalo e Ícaro / Mitología

<http://www.monografias.com/trabajos7/mica/mica.shtml>

<http://www.psicologia-online.com/colaboradores/jgarzarelli/lectura1.html>

<http://orbita.starmedia.com/~agoniaextase/dedalo.htm>

<http://club.telepolis.com/anapiru/mitologia.htm>

<http://www.geocities.com/Athens/Academy/8453/>

<http://perso.wanadoo.es/magenia1/home.htm>

<http://www.saltana.com.ar/1/docar/0212.html>

<http://www.nodo50.org/caum/paginanueva/contenido/casualidad.htm>
m Caos y orden

http://www.odisea.com.mx/Resumen/Resumen_Odisea.html

<http://www.kalathos.com/jul2001/letras/cortazar/cortazar.htm>

<http://www.hartza.com/minotauro.htm>

<http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=821>

<http://www.elolimpo.com/>

<http://www.cienciateca.com/icarbrue.jpg>

Industrialización

<http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/contextos/2050.htm>

<http://www.todotrenes.com/Historia/Historia.asp?Indice=1>

<http://www.mfom.es/ferrocarriles/espana/historia.htm>

<http://www.geocities.com/edgarfernando/inicio>

<http://centros5.pntic.mec.es/ies.victoria.kent/Rincon-C/Cie-Hist/Leonardo/ciencia.htm>

<http://banzai.msi.umn.edu/leonardo/>

<http://www.mos.org/leonardo/>

<http://www.ibiblio.org/wm/paint/auth/vinci/>

<http://208.4.223.8/lecagot/leonardo.html>

<http://www.kausal.com/leonardo/>

<http://www.museoscienza.org/>

<http://library.thinkquest.org/3044/>

Futurismo y fascinación por las máquinas

<http://www.emailart.com.ar/samotracia/historia.htm>

<http://www.thymos.com/science/eberlin.html>

<http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd99/ed99-0055-01/futurismo.html>

<http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd99/ed99-0055-01/manifutur1909.html>

<http://www.lafacu.com/apuntes/filosofia/Futurismo/default.htm>

Modernidad / Velocidad

http://www.gerrymcgovern.com/nt/2002/nt_2002_10_07_time.htm

<http://www.ultimorender.com.ar/funkascript/archivo/varios/000012.htm>

<http://www.geocities.com/smhrb/cult/tesojuv.html>

http://www.rosenblueth.mx/fundacion/Numero02/art07_numero02.htm

<http://jamesdean.itgo.com/citas.htm>

<http://www.profesorenlinea.cl/artes/pinturaSXIX.htm>

Automóvil

<http://www.terra.com.mx/Automovil/articulo/070962/>

<http://webs.sinectis.com.ar/mcagliani/hauto.htm>

<http://www.cps.unizar.es/~tren/automoviles/historia/arbol/arbol.htm>

<http://www.diariovasco.com/ekoplaneta/datos/expertos/abril/barcelona.htm>

<http://elmundomotor.elmundo.es/elmundomotor/2004/04/23/ocio/1082742852.html>

<http://www.hispamp3.com/noticias/noticia.php?noticia=20040426100443>

<http://www.maxituning.es/Home/4default.asp>

<http://techtonicstuning.com/history.html>

<http://www.ecutek.com/tuning/history/>

<http://www.artcarfest.com/>

<http://www.artcarparade.com/ACPpages/houston04.html>

Accidente / catástrofe / estadísticas

<http://aula.el-mundo.es/aula/noticia.php/2000/04/26/aula956691603.html>

<http://mexico.udg.mx/arte/pintores/%20accidente.html>

<http://mexico.udg.mx/arte/pintores/%20david.html>

<http://elmundomotor.elmundo.es/.../2002/%2002/f1/australia/ficha.html>

<http://www.culturacanaria.com/arte/3milenio/camarasa/rayos2.htm>

<http://www.culturacanaria.com/arte/regen10/juanb.htm>

<http://www.arts-history.mx/sigloxx/xavier.html>

<http://www.arte-mexico.com/betsa/cars.htm>

ortopedia.rediris.es/casos/barres/vega.html. Medicina

<http://www.newyorknoir.com/photojournalism/crimephotos/>

<http://www.jornada.unam.mx/1997/ene97/970112/sem-virilio.html>

<http://www.revistalote.com.ar/nro049/astucia.htm>

<http://www.24horas.cl/detalle.asp?IDC=122927&IDS=4>

<http://noticias.ya.com/local/2004/04/05/6003040.html>

<http://www.terra.es/actualidad/articulo/html/act63508.htm>

http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/science/newsid_3022000/3022577.stm

http://www.noticiasdenavarra.com/ediciones/20031101/que_mundo/index.php

<http://www.educavial.com/Estadisticas/accidentesMundo.htm>

<http://www.el-mundo.es/especiales/2002/09/internacional/11s/0.html>

<http://www.mir.es/oris/infoeta/esp/p98-esp.htm>

<http://www.ar.terra.com/galerias/294/8318.html>

<http://www.a3n.tv/historico/mNoticia.asp?seccion=Otros/Hist%F3rico/M%E1xima%20tensi%F3n%20en%20Oriente%20Pr%F3ximo&news=6675949&scl=18>

<http://www.paralibros.com/passim/p20-cat/pg2079tm.htm>

<http://www1.ceit.es/asignaturas/ecologia/Hipertexto/09ProdQui/131Seveso.htm>

<http://www.geocities.com/RainForest/Andes/2516/>

<http://www.grupoese.com.ni/2000/bn/12/especial/recuerdo2000.htm>

<http://www.grupoese.com.ni/2000/bn/12/especial/sm2000.htm>

<http://club.idecnet.com/~drollan/tenerife.htm>

<http://www.angelfire.com/nt/volcanesdeChile/#En%20Agosto%20de%201971>

http://elmundosalud.elmundo.es/elmundosalud/2004/04/06/salud_personal/1081268245.html

http://elmundosalud.elmundo.es/elmundosalud/2004/04/06/salud_personal/1081268813.html

http://www.thisisthenortheast.co.uk/the_north_east/news/attack/inpictures.html

<http://www.el-mundo.es/documentos/2004/03/espana/atentados11m/imagenes-flash.html>

<http://www.mir.es/oris/infoeta/esp/p98-esp.htm>

<http://www.abc.es/abc/pg040407/prensa/noticias/Nacional/Nacional/200404/07/NAC-NAC-020.asp>

<http://www.elmundo.es/elmundo/2004/04/07/sociedad/1081334568.html>

<http://www.dgt.es/enterate/home.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/10/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/20/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/30/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/40/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/50/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/60/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/70/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/80/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/90/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/11/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/71/index.htm>

<http://educacionvial.dgt.es/recursos/dgt/EduVial/50/62/index.htm>

<http://www.seguridad-vial.net/home.htm>

<http://www.seguridad-vial.net/velocidad.html>

La Muerte

<http://www.ua-ambit.org/asuntos.htm>

<http://www.henciclopedia.org.uy/autores/Azara/Muerte.htm>

<http://tanatologia.org/pintura.html>

Cine

<http://www.xtec.es/~xripoll/ecine1.htm> (Capítulos 1-8)

<http://www.uch.ceu.es/caleidoscopio/numeros/cinco/moreno.htm>

<http://www.el-mundo.es/larevista/num173/textos/meni.html>.
Velázquez

<http://www.arteantiguo.com/meninas.html>. Velázquez

<http://elamante.com.ar/nota/1/1822.shtml>

David Cronenberg

<http://freespace.virgin.net/kevin.bishop3/>

<http://www.davidcronenberg.de>

http://usuarios.lycos.es/cronenberg/p_princpl.htm

<http://www.empirezine.com/spotlight/cronenberg/cronenberg1.htm>

<http://www.portalmix.com/cine/bios/dcronenberg.shtml>

<http://www.telefonica.es/fat/crash.html>

<http://filmforce.ign.com/articles/317/317298p1.html>

<http://www.pantalla.info/persona/9386.html>

David Lynch

<http://maestrosdelcine.netfirms.com/lynchdata.html>

http://www.miradas.net/estudios/0204_dlynch/carretera.html

<http://www.fotograma.com/notas/reviews/47.shtml>

<http://www.monteuve.com/opifilm/opc12.html>

<http://www.culturalianet.com/art/ver.php?art=2113>

<http://www.el-mundo.es/2001/10/09/catalunya/1057426.html>

<http://www.terra.com.ar/canales/inrockuptibles/55/55880.html>

http://www.cinefreaks.com.ar/VDVD_mulholland.htm

http://labase.com.ar/~zonafreak/pantallag/camino_suenos.htm

Frida Kalho

http://www.fisterra.com/.../pintores/frida_kahlo/frida_kahlo.htm

<http://www.cnca.gob.mx/cnca/inah/monuhis/fazul.html>

<http://members.aol.com/fridanet/kahlo.htm>

<http://s98.middlebury.edu/SP305A/proyectos/garcia.html>

http://www.pixel.com.mx/info_gral/info_mex/artistas/plastico/fkahlo.htm

<http://www.naciongay.com/editorial/cultura/21022002191956.asp>

<http://www.geocities.com/Athens/Forum/1060/fridarte.html>

<http://www.geocities.com/Athens/Forum/1060/frida.html>

<http://www.qvsd.org/schools/hs/activities/spanish/kahlo.html>

<http://www.humnet.ucla.edu/humnet/spanport/grads/kdickson/Frida2.html>

Pop Art (hasta nuestros días)

<http://www.imageandart.com>

<http://www.fi.muni.cz/~toms/PopArt/contents.html>

http://www.artchive.com/artchive/pop_art.html

<http://www.artchive.com/artchive/H/hockney.html>

http://www.geocities.com/fundacion_barlovento/fbobv1n2a7.html

<http://www.fi.muni.cz/~toms/PopArt/Biographies/rosenquist.html.iso-8859-1>

<http://www.fi.muni.cz/~toms/PopArt/Biographies/rauschenberg.html.iso-8859-1>

<http://www.csmonitor.com/durable/1997/11/28/feat/arts.1.html>

<http://www.allposters.com/gallery.asp?aid=6257&item=141191>

http://www.pbs.org/wnet/americanmasters/database/rauschenberg_r.html

<http://www.artic.edu/~pgena/cageMCA.html>

<http://www.haberarts.com/rschberg.htm>

http://www.guggenheimcollection.org/site/artist_bio_133.html

<http://www.el-mundo.es/motor/MVnumeros/97/MV009/MV009bmw06.html>

<http://www.bmwworld.com/artcars/>

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/melvyn/artcars.htm>

<http://www.artcarmuseum.com/>

<http://elmundomotor.elmundo.es/elmundomotor/2003/03/10/ocio/1047314459.html>

<http://www.el-mundo.es/motor/MVnumeros/97/MV009/MV009bmw.html>

<http://motor.terra.es/motor/articulo/html/mot1206.htm>

<http://www.el-mundo.es/magazine/2002/167/1039109802.html>

<http://www.el-mundo.es/motor/MVnumeros/97/MV009/MV009bmw.html>

<http://www.artchive.com/artchive/L/lichtenstein.html>

http://es.wikipedia.org/wiki/Arte_pop

<http://www.liceus.com/cgi-bin/gui/03/1337.asp>

<http://www.epdlp.com/arroyo.html>

<http://www.geocities.com/rauloyveloz/Cultura/cronica.htm>

<http://www.revistarte.com/numero38/francotirador.html>

http://www.masdearte.com/item_movimientos.cfm?noticiaid=37

<http://www.eha.boj.org/repositorio/biografias/e/msg00009.html>

<http://www.museoreinasofia.mcu.es/eng/content/sala36/default.htm>

<http://www.comune.roma.it/pecrdav/burri/burribio.html>

<http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/contextos/3215.htm>

<http://www.art-netart.com/monory/mosaique.htm>

<http://cryptome.org/ baud-terr.htm>

http://www.ubicarte.com/_articulos/2002-24/onceseptiembreopinion/

<http://www.el-mundo.es/2001/09/26/mundo/1052441.html>

http://es.wikipedia.org/wiki/Arte_pop

<http://www.fineartcompanyltd.co.uk/abstract/ABSTRACTINDEX-1.htm>

http://www.imageandart.com/tutoriales/historia_arte/pop.html

<http://lincart.com/guy.html>

<http://www.sfbg.com/AandE/feverchart/05.html>

http://www.findarticles.com/cf_dls/m0268/9_38/65649371/p1/article.jhtml

http://www.guggenheimcollection.org/site/artist_bio_133.html

<http://www.istmoenlinea.com.mx/articulos/26007.html>

http://www.findarticles.com/cf_dls/m1252/10_127/62655935/p1/article.jhtml

<http://www.absolutearts.com/artsnews/1999/10/02/25554.html>

http://www.shop-fast-easy-books.com/books_uk-item_id-0500280428-search_type-AsinSearch-locale-uk.html

<http://www.elpais.es/suplementos/babelia/20010217/ba4.html>

Warhol

<http://www.babab.com/no11/warhol.htm>

<http://www.poparthomepage.hpg.ig.com.br/Paginas/AndyWarhol.html>

<http://www.diarioelcorreo.es/servicios/especiales/creadores/personajesartesplasticas.html#john>

<http://www.cnca.gob.mx/warhol/pantallas.htm>

http://www.arquired.es/users/guiabizkaia/Guggy/exposic/warhol/Five_Deaths.htm

<http://www.nallegheny.k12.pa.us/academics/art/Painting/serial/warhol.htm>

<http://www.editoraperu.com.pe/edc/02/03/04/cul4.htm>

<http://www.diario-elcorreo.es/guggenheim/andywarhol.html>

<http://www.imageandart.com/tutoriales/biografias/warhol.html>

<http://www.guiabizkaia.com/Guggy/exposic/warhol/Warhol.htm>

http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/misc/newsid_1807000/1807183.stm

Artistas

<http://www.proa.org/exhibicion/serrano/critica.html>

<http://www.hartnet.org/artsinct/Serrano.html>

<http://www.kultmagazine.com/archivoarteseptiembre.html>

<http://artscenecal.com/ArtistsFiles/SerranoA/SerranoAFile/ASerranoBio.html#ASerranoGroup>

<http://www.proa.org/exhibicion/serrano/entrevista.html>

http://www.artstudiomagazine.com/fotografia_serrano_.html

<http://www.proa.org/exhibicion/serrano/sala1/1.html>

http://www.guggenheimcollection.org/site/artist_work_md_57_1.html

<http://www.art-website.com/entremundos/entremundosII/andresserrano/andresserrano.htm>

http://guide.supereva.it/arte_moderna/interventi/2003/05/134976.shtml

<http://www.elnidodelescorpion.com/N13/arte-sin.htm#>

http://www.artnet.com/galleries/Artists_Detail.asp?aid=183886&gid=217&rta=http://www.artnet.com

<http://news-service.stanford.edu/news/february6/aerialmuse-26.html>

<http://www2.glauco.it/vitral/edvitral/catalog/1.htm>

http://www.promo-arte.com/eng/artists/12abel_barroso.html

<http://www.pbs.org/art21/artists/nauman/>

<http://www.mac.uchile.cl/actividades/temporal/expoanteriores/memoriapresen/nauman.htm>

[http://www.barbarakrawgalleries.com/contentmgr/showdetails.php/id/351](http://www.barbarakrawgalleries.com/contentmgr/showdetails.php?id/351)

<http://www.sitioweb.com/sentidos/loreto.html>

http://www.masdearte.com/bienaldevalencia/item_artistas.cfm?noticiaID=7631

http://www.sammlung.daimlerchrysler.com/contemporary/03_05_the_collection/thecollection_exhibit04_g.htm

http://www.labiennale.com/visual_a/xlvii/mostre_it/lavier/c1.htm

<http://www.marlboroughgallery.com/artists/booker/bio.html>

<http://www.chakaiabooker.com/fs/mt.html>

<http://www.picassomio.com/Cesar/es/>

<http://www.media.unisi.it/pegasus/archive/1999/group1/indeco.htm>

http://dauphinomaniac.dauphstock.org/Cartepostales/Autres/Cartes_A1.html

http://www.comp.fi/images/Formular/Renault/nice_dauphine.jpg

<http://www.officieldesarts.com/ferrero/stock2.html>

<http://www.finearts.gprc.ab.ca/.../Page3.html>

<http://www.cnca.gob.mx/cnca/nuevo/diarias/081298/cesarret.html>

http://www.zannettacci.com/artistes/Cesar/Cesar_Bio_FR.html

http://www.art20xx.com/art/canogar/canogar_index.htm

http://www.art20xx.com/art/canogar/canogar_30.htm

<http://www.guggenheim.org/exhibitions/rosenquist/>

<http://www.epdlp.com/pintor.php?id=205>

<http://www.picassomio.com/CarlosDeVillasante/es/>

http://www.artnet.com/galleries/Artwork_Detail.asp?G=&gid=217&wich=&aid=15275&wid=423839018&source=inventory&rta=http://www.artnet.com

http://www.artnet.com/galleries/Artwork_Detail.asp?G=&gid=217&wich=&ViewArtistBy=&aid=15275&wid=423839024&source=artist&rta=http://www.artnet.com

<http://www.universes-in-universe.de/car/venezia/bien50/cotidiano/s-ortega.htm>

<http://www.artewebbrasil.com.br/espaco/tomaselibienal2.htm>

http://bienalsaopaulo.terra.com.br/busca_artista_codigo3.asp?assunto='11728'

http://www.i-20.com/artist.php?artist_id=16&page=images&work_id=110

http://www.i-20.com/artist.php?artist_id=16&page=images&work_id=111

http://www.masdearte.com/bienaldevalencia/item_artistas.cfm?noticiaID=7618

<http://www.arte-mexico.com/egurrero/jose-davila/texto.htm>

<http://www.25hrs.org/obras/334.htm>

http://www1.euskadi.net/kultura/artes_plasticas/artes00-8_e.htm

http://www.ubicarte.com/_ubicarte/site/events-detail.php/lang/es/id/7323/

http://www.picassomio.com/discover/artista_contemporaneo/chamberlain_john/es/

<http://www.galeriamarlborough.com/cgi-bin/delaconcha.asp?c=5>

http://bienalsaopaulo.terra.com.br/busca_artista_codigo3.asp?assunto='11730'

<http://www.franckscurti.net/oeu01a.html>

<http://www.delosmundos.com/espacio/bilbao/exposiciones/1/exposicionfeb.htm>

<http://www.25hrs.org/obras/334.htm>

<http://web.jet.es/larry/index.htm>

<http://www.praguebiennale.org/artists/spaceandsubjectivity/AJEMIAN.asp>

<http://www.kiaf.org/exhi07.htm>

<http://www.madridcard.com/es/ExposicionTemporal.aspx?id=56>

http://www.ubicarte.com/_ubicarte/site/events-detail.php/lang/es/id/11729/

<http://www.anamnese.pt/index1.html#ini>

<http://www.terra.es/arte/articulo/html/art3630.htm>

<http://www.clubcultura.com/clubfoto/fnacoctubre2003/madrid.htm>

<http://www.csd.mec.es/CSD/Deporte/InformacionGeneral/Arte/Bida2003/Artistas/22muntean.htm>

<http://www.postmedia.net/999/munteanrosenblum.htm>

<http://www.the-artists.org/ArtistView.cfm?id=A3DBC8DD-A909-475C-91E02CD9C9918C85>

http://fons.upv.es/fart2002/Autores/Info_Autor_cas.asp?Id_de_Autor=DQ

http://www.biblonet.com/fev2003/fev_6.htm

<http://www.pilaralbarracin.com/home.htm>

<http://portraits.npg.si.edu/img1/img1a/9500318C.jpg>

http://faculty.evansville.edu/rl29/art105/img/pollock_action.jpg

<http://www.nalagallery.com/art-prints/MER-1382>

<http://www.npg.si.edu/exh/namuth/pol4nam.htm>

<http://www.the-artists.org/ArtistView.cfm?id=83D36F6E-CD16-43FA-BCA23CC088B5A204>

<http://www.gallerypauleanglim.com/bechtle.html>

<http://artscenecal.com/Listings/LongBeach/CSULBFile/CSULongBeachExhibitions/RBechtleFile/RBechtlePortfolio1.html>

<http://hirshhorn.si.edu/education/modern/modern3.html>

http://www.picassomio.com/discover/artists/estes_richard/en/

http://www.artline.com/associations/ifpda/ifpdafair/ifpdafair2001/exhibitors/marlborough/Marlborough_Graphics.html

<http://www.stylusart.com/museo/museo3.htm>

<http://www.cnca.gob.mx/espacios/carrillo/semefo.html>

<http://enlacereal.wanadoo.es/actualidad2/articulos/2332109.html>

<http://www.elcultural.es/HTML/20031002/Artes/ARTES7919.asp>

<http://www.arte-mexico.com/egurrero/TeresaMargolles/texto.htm>

<http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2003/03/23/hoy/revista/917357.html>

<http://hemi.ps.tsoa.nyu.edu/por/seminar/peru/call/workgroups/abstractascarroll.shtml>

<http://www.shunya.net/Text/ Islam/Epilogue.htm>

<http://goya.unizar.es/InfoGoya/Obra/Temas.html>

<http://goya.unizar.es/InfoGoya/Obra/Pintura.html>

<http://www.pomona.edu/ADWR/Museum/collection/goya/goyabio.shtml>

<http://www.pomona.edu/ADWR/Museum/collection/goya/disparates.shtml>

<http://www.all-sa.com/Prado12.htm>

<http://www.pomona.edu/ADWR/Museum/collection/goya/desastres.shtml>

<http://www.artgalleryone.com/Goya/Los%20Desastres.htm>

<http://goya.unizar.es/InfoGoya/Obra/Desastres.html>

<http://www.all-sa.com/Prado12.htm>

http://www.bne.es/Goya/es_desastres.html

<http://www.dentalbytes.com/features/feature10.htm>

<http://www.geocities.com/Paris/Rue/1284/sauratextos.html#goya>

<http://www.museovostell.org/>

<http://www.terra.es/personal5/malpartida.cc/mpmuseo.htm>

<http://www.insecula.com/contact/A009156.html>

<http://www.mnav.gub.uy/cesar.htm>

<http://www.cnca.gob.mx/cnca/nuevo/diarias/081298/cesarret.html>

<http://www.mudam.lu/?pagetocall=mam&ref=Museedartmoderne/menu.php?menu=3&langue=fr>

http://www.kcaf.or.kr/hk4/fine_art/europe/jakka_marine1.htm

<http://crac.lr.free.fr/confit/hugonnier.html>

<http://www.mmproyectos.com/pr00/piso3.htm>

<http://www.geocities.com/museodelacalle/federico.htm>

http://www.masdearte.com/item_critica.cfm?body=yes&id=94&criticoid=11

http://www.artchive.com/artchive/H/hockney/hockney_bigger_splash.jpg.html

<http://202.221.217.59/print/features/arts2004/fa20040519md.htm>

<http://www.artpublic.ch/fleurytext.html>

http://www.tourism.metro.tokyo.jp/english/topics/to_030420.html

<http://adaweb.com/context/artists/kilimnik/kkbio.html>

<http://adaweb.walkerart.org/context/artists/kilimnik/kilimnik2.html>

<http://www.absolutearts.com/artsnews/2002/09/27/30328.html>

http://www.andreirosengallery.com/artists/artist_fr.asp?id=16

<http://www.pbs.org/art21/artists/zittel/>

<http://www.pbs.org/art21/artists/zittel/card1.html>

<http://www.elpais.es/suplementos/babelia/20011006/b20.html>

<http://home.att.net/~allanmcnyc/zittelconversationccs.html>

<http://www.artszin.net/pipilotti.html>

<http://wipux2.wifo.uni-mannheim.de/~wi01196/kata/pipilottiRist.jpg>

<http://www.broadartfoundation.org/collection/noland.html>

http://www.sauer-thompson.com/.../archives/2004_01.html

<http://www.diacenter.org/index.html>

http://www.roslynnoxley9.com.au/artists/26/Tracey_Moffatt/75/10670

http://www.roslynnoxley9.com.au/artists/26/Tracey_Moffatt/75/10662

http://www.bbc.co.uk/.../sarah_lucas.shtml

<http://www.cremaster.net/>

<http://www.pbs.org/art21/artists/barney/>

<http://www.artnet.com/magazine/features/haden-guest/haden-guest1-5-6.asp>

<http://www.manifesta.es/cas/artistas/artistas/pivi.htm>

<http://www.ps1.org/cut/press/rawanchaikul.html>

http://www.klosterfelde.de/sites/artists/tand/ar_f.html

<http://www.dartmouth.edu/~matc/math5.pattern/lesson8art.html>

<http://www.ps1.org/exhibits/past.php>

<http://w1.461.telia.com/~u46103774/Textos/hcas/H-36/Martin3.html>

http://www.berliner-galerien.de/springer&winckler/akt18_05_2002.html

<http://news-info.wustl.edu/News/2003/oder matt.html>

<http://www.artfacts.net/index.php/pageType/newsInfo/newsID/871>

http://x-traonline.org/vol5_3/archive_index.html

<http://www.yorku.ca/ycom/profiles/current/features/3.html>

http://www.martinlawrence.com/auction_04/la_0404/la_0404_pages/la_0404_115.html

<http://www.jeanstephengalleries.com/warhol.html>

<http://www.siena.edu/boswell/Drug%20Projects/Susan/1960s.htm>

http://www.artprints.ch/aapn/e/jagamara_mn/pr188_im.htm

<http://www.tourism.metro.tokyo.jp/english/topics031225.html>

<http://www.fcmanrique.org/>

<http://www.vgallery.co.za/esther2.htm>

<http://galleryutopia.com/art/penck.html>

http://www.kendone.com.au/permanent_collection/flash.asp

<http://www.the-gallery.de/kuenstler/chia/chia26.htm>

<http://z2e.org/hockney/DavidHockney-THE SIXTEENTH VERY NEW PAINTING 1992.html>

http://www.artangel.org.uk/pages/past/88/88_holzer.htm

Varios

<http://members.fortunecity.es/robertexto/archivo9/arteypub.htm>

<http://iteso.mx/~dn44581/artezenn.html>

<http://www.haringkids.com/>

<http://www.concytec.gob.pe/theme01.html>

<http://www.michelgondry.com/Clips/Comeintomyworld/Clips.htm>

<http://www.kylie.com/>

<http://groups.msn.com/PrincessDianaTribute/yourwebpage2.msnw>

<http://www.director-file.com/gondry/Dxlvii.html>

http://www.citroen.es/comunicacion/co_pub_spot_nuevos_sainz.asp?

http://chevronssauvages.free.fr/pubs_vehicules.htm

<http://www.peugeot.es/home/index.php>

<http://derstandard.at/?url=/?id=1310015>

<http://www.mallorcaweb.net/renault8/regie.htm>

<http://ardeche2003.free.fr/aor2003/divers/gordini%20blanch.JPG>

<http://www.ucm.es/info/museoafc/loscriminales/criminales/paginas/gilmore.html>

<http://www.bibliopolis.org/resenas/rese0217.htm>

11.- Índice de ilustraciones

11.- Índice de ilustraciones

Figura

- 165 - Adelantado, Olga. "Fuga 4". 2003.
- 174 - Ajemian, Lucas. "Sin título (Velocity of paralysis)".
Fotograma extraído del vídeo. 2000.
- 198 - Albarracín, Pilar. "La noche 1002 (El viaje)". 2001.
- 202 - Althamer, Pawel. "Astronauta 2". 1997.
- 203 - Althamer, Pawel. "Brødno". 2000.
- 146 - Anuncio de moda. Años 60.
- 86 - Arroyo, Eduardo. "El retorno de Companys a Barcelona".
1978.
- 85 - Arroyo, Eduardo. "Toda la ciudad habla de ello. El gato
negro". 1982.
- 87 - Arroyo, Eduardo. "Ronda de noche". 1975.
- 120 - Arroyo, Eduardo. "Vivir y dejar morir o el fin trágico de
Marcel Duchamp". 1965.
- 121/124 - Arroyo, Eduardo. "Vivir y dejar morir o el fin trágico de
Marcel Duchamp". (Detalle). 1965.
- 95 - Atentado terrorista con autobús-bomba. 2004.
- 97 - Atentado terrorista con avión-bomba. 2001.
- 94 - Atentado terrorista con coche-bomba. 2001.
- 96 - Atentado terrorista con tren-bomba. 2004.
- 13 - Autor desconocido. Bujías AC. Anuncio de los años
sesenta.
- 12 - Autor desconocido. Mustang. Anuncio de los años
sesenta.
- 33 - Autor desconocido. Pinturas rupestres de Toquepala
(Tacna, Perú), Hace 9000 años.
- 16 - Autor y título desconocidos. Proyección de sombras.

- 18 - Autor desconocido. Renault 8 Gordini, original (1962) y personalizado.
- 184 - Barney, Matthew. "Cremaster 2: Gary Gilmore". 1999.
- 43 - Barney, Matthew. "Cremaster 3: Chrysler Imperial". 2002.
- 183 - Barney, Matthew. "Cremaster 3: Gary Gilmore". 2002.
- 135 - Barney, Matthew. "Cremaster 4: The isle of man". 1994/95.
- 208 - Barroso, Abel. "Camello". 2003.
- 206 - Barroso, Abel. "Jeep". 2003.
- 207 - Barroso, Abel. "Taxi". 2003.
- 127 - Basquiat, Jean-Michel. "Cadillac Moon". 1981.
- 223 - Bechtle, Robert. "Covered Car-Near Otis Drive". 2003.
- 224 - Bechtle, Robert. "Jetta". 2003.
- 142 - Bechtle, Robert. "Parking garage with Impala". 1990.
- 98 - Bonevardi, Bennett y Hammond. "Tower of Light". 2001.
- 70 - Booker, Chakaia. "Sin título. (Torso masculino que ha abandonado su camino)". 1993-95.
- 205 - Branco, Miguel Rio. "Perseverancia". 2003.
- 1 - Bruegel, Pieter. "Paisaje con la caída de Ícaro". 1558.
- 162 - Buades. Cartel promocional de la galería para Arco '99.
- 19 - Calder, Alexander. "BMW 3.0 CSL". 1975.
- 238 - Calder, Alexander. "Sin título". 1971.
- 57 - Camarasa, Javier. "Accidente". 1995.
- 175 - Canogar, Rafael. "El accidente". 1963.
- 37 - César. "Compresión". 1960.
- 40 - César. "Compresión del automóvil". 1992.
- 39 - César. "Compresión del automóvil: Richard, 1962". 1992.
- 38 - César. "Compresión Honda". 1976.
- 41 - César. "Dauphine". 1959-70.
- 42 - Chamberlain, John. "Sin título". 1958-1959.

- 182 - Chapman, Jake & Dinos. "Arbeit McFries". 2001.
- 179 - Chapman, Jake & Dinos. "Hell" (Detalle). 1999-2000.
- 180 - Chapman, Jake & Dinos. "The tragik konsequekes of driving karele//ly", 2000.
- 250 - Chia, Sandro. "Amantes". 1997.
- 34 - Chia, Sandro. "BMW Series 3 Racer". 1992.
- 125 - Chrysler. 1964.
- 21 - Citroën Xsara Picasso. Fotograma del anuncio. 2000.
- 130 - Coche accidentado de Diana de Gales y Doddy Al Fayed. 1997.
- 45 - Cronenberg, David. Catherine Ballard (Deborah Unger). Fotograma de "Crash". 1996.
- 46 - Cronenberg, David. Gabrielle (Rosanna Arquette). Fotograma de "Crash". 1996.
- 47 - Cronenberg, David. Vaughan (Elias Koteas). Fotograma de "Crash". 1996.
- 48 - Cronenberg, David. Vaughan (Elias Koteas) y Seagrave (Peter MacNeil). Fotograma de "Crash". 1996.
- 3 - Cugnot, Nicolas Joseph. Prototipo de automóvil. 1771.
- 72 - D´Arcangelo, Allan. "Serie de calles nº 13". 1965.
- 222 - Dávila, José. "Auto-marca". 2001.
- 167 - De la Concha, Félix. "Autodespiece". 2001.
- 166 - De la Concha, Félix. "Diario de Horn in the West". 2002.
- 168 - De la Concha, Félix. "La última cena". 2000.
- 219 - De Villasante, Carlos. "647". 2004.
- 73 - Dine, Jim. "El Accidente de coche". Performance en la Reuben Gallery. 1960.
- 26 - Done, Ken. "BMW M3". 1989.
- 244 - Done, Ken. "Yelow Bird". 1984.
- 169 - Elmgreen y Dragset. "Please, keep quiet!". 2003.
- 88 - Equipo Crónica. "Pintar es como golpear". 1972.

- 195 - Estes, Richard. "Downtown-Reflections". 2001.
- 196 - Estes, Richard. "Waverly Place". 1980.
- 193 - Euba, Jon Mikel. "Kydnapping". Fotograma extraído del vídeo. 2002.
- 190 - Euba, Jon Mikel. "Music for boys". 1998.
- 191 - Euba, Jon Mikel. "Pandamask 1". Fotogramas extraídos del vídeo. 1999.
- 194 - Euba, Jon Mikel. "Zugastiera (Ankaz Gora)". 2001.
- 160 - Finley, Karen. "Memento Mori" (detalle). 1991-1993.
- 147-148 - Fleury, Sylvie. Traje de Fórmula 1 diseñado por ella y Hugo Boss. 1999.
- 129 - Fleury, Sylvie. "Skin crime Nº 303 (al fondo) y 601". 1997.
- 117 - Förg, Günther. "Caída". 1984.
- 188 - Friedman, Tom. "Sin título". 2000.
- 24 - Fuchs, Ernest. "BMW 635 Csi". 1982.
- 242 - Fuchs, Ernest. "Exhalation". 1965.
- 192 - Gondry, Michael. Para Partizan. "Come into my world", del album "Fever". Fotogramas extraídos del vídeo de Kylie Minogue. 2002.
- 7 - Gorky, Arshile. "Sin título". 1944.
- 32 - Haring, Keith. Dibujos del Web personal del artista.
- 138 - Hirschhorn, Thomas. "Flugplatz Welt". 1999.
- 35 - Hockney, David. "BMW 850 Csi". 1995.
- 251 - Hockney, David. "The Sixteenth very new paintino". 1992.
- 58 - Hockney, David. "Una salpicadura mayor". 1967.
- 36 - Holzer, Jenny. "BMW V12 LMR". 1999.
- 252 - Holzer, Jenny. "Messages". 1988-89.
- 6 - Hooper, Edward. "Gas". 1940.

- 10 - Imagen de un accidente de Semana Santa de 2004 en España.
- 214 - Iuso, Guillermo. "Mis costumbres". 2001.
- 114 - Jakobsen, Henrik Plenge. "Burned out kindergarten". 1994.
- 115 - Jakobsen, Henrik Plenge. "Office". 1996.
- 116 - Jakobsen, Henrik Plenge. "Profesor". 1997.
- 27 - Jagamara Nelson, Michael. "BMW M3". 1989.
- 245 - Jagamara Nelson, Michael. "Four snake dreaming at Mt. Singleton". 1999.
- 9 - Johns, Jasper. "Passage". 1962.
- 54 - Kahlo, Frida. "Accidente". 1926.
- 55 - Kahlo, Frida. "La columna rota". 1944.
- 56 - Kahlo, Frida. "Sin esperanza". 1945.
- 28 - Kayama, Matazo. "BMW 535i". 1990.
- 246 - Kayama, Matazo. "Sakurajima". 1999.
- 218 - Kilimnik, Karen. "Me – I forgot getting the wire cutters from the car to break into Stonehenge 1982". 1998.
- 187 - Kilimnik, Karen. "Suicidio por sobredosis y enorme pérdida de sangre". 1991.
- 92 - Kilpatrick, Mell. "It´s lucky when you live in America".
- 84 - Kilpatrick, Mell y Odermatt, Arnold. Fotografías varias.
- 185 - Land, Peter. "Attempted Dialogue". 2003.
- 119 - Land, Peter. "Step Ladder Blues". 1995.
- 118 - Land, Peter. "The staircase". 1998.
- 169 - Larrimbe, Iñaki. "Scalextric". 2003.
- 234 - Lavier, Bertrand. "Combi". 1984.
- 233 - Lavier, Bertrand. "Mobyomatic". 1993.
- 240 - Lichtenstein, Roy. "Bicentennial Print". 1976.
- 22 - Lichtenstein, Roy. "BMW 320i". 1977.
- 61 - Lichtenstein, Roy. "En el coche". 1963.

- 64 - Lichtenstein, Roy. "Explosión I". 1965.
- 62 - Lichtenstein, Roy. "Whaam!". 1963.
- 63 - Lichtenstein, Roy. "O.K. Hot Shot". 1963.
- 49 - Lynch, David. Cartel publicitario de "Carretera perdida". 1996.
- 50 - Lynch, David. Laura Harring en su papel de Rita. Fotograma de "Mulholland drive". 2001.
- 51 - Lynch, David. Naomi Watts en su papel de Betty. Fotograma de "Mulholland drive". 2001.
- 52 - Lynch, David. Rita (Laura Harring) y Betty (Naomi Watts). Fotograma de "Mulholland drive". 2001.
- 141 - Lucas, Sarah. "Aparcamiento". 1997.
- 144 - Lucas, Sarah. "Life´s a Drag Organs". 1998.
- 143 - Lucas, Sarah. "This One's For The Pigeons (Oi! Pigeons, Over Here!)". 1998.
- 30 - Mahlangu, Esther. "BMW 525i". 1991.
- 248 - Mahlangu, Esther. "Wall Abstract". 2003.
- 29 - Manrique, César. "BMW 730i". 1990.
- 247 - Manrique, César. "Energía de la pirámide (Serie Juguetes del viento)". 1990-91.
- 186 - Matesanz, Chelo. "Lo que Lee Krasner podía haber hecho... pero no hizo". 2002.
- 17 - Mèliés. Imagen de "Deux cent mille lieues sous les mers". 1906.
- 216 - Moffatt, Tracey. "Something More". 1989.
- 217 - Moffatt, Tracey. "Something More". Imagen número 9 de la serie. 1989.
- 215 - Moffatt, Tracey. "Useless, 1974. (Her father's nickname for her was 'useless')" de la serie "Scarred for life". 1994.
- 91 - Monory, Jacques. "Ang n° 1". 1997.
- 99 - Monory, Jacques. "Ariane, homenaje a Gesualdo". 1967.

- 101 - Monory, Jacques. "Brighton Bella". Película. 1974.
- 103 - Monory, Jacques. "Dinamóvil". 1986.
- 104 - Monory, Jacques. "Dinamóvil". Fragmento A del tríptico. 1986.
- 105 - Monory, Jacques. "Dinamóvil". Fragmento B del tríptico. 1986.
- 106 - Monory, Jacques. "Dinamóvil". Fragmento C del tríptico. 1986.
- 102 - Monory, Jacques. "Explosión". 1973.
- 89 - Monory, Jacques. "Frágil nº 6". 1985.
- 108 - Monory, Jacques. "Negro Nº 20". 1989.
- 109 - Monory, Jacques. "Negro Nº 24". 1989.
- 90 - Monory, Jacques. "Noche nº 5". 1990.
- 113 - Monory, Jacques. "Peinture à vendre Nº 27". 1988.
- 112 - Monory, Jacques. "Peinture à vendre Nº 41". 1987.
- 111 - Monory, Jacques. "Peinture à vendre Nº 48". 1987.
- 107 - Monory, Jacques. "Tanatorolls Nº 1". 1986.
- 110 - Monory, Jacques. "Tanatorolls Nº 16". 1987.
- 11 - Monory, Jacques. "Tóxico Nº 30". 1983.
- 14-15 - Montoya, Isaac. "Violencia sin mensaje". 2000-2002
- 161 - Moura, Leonel. "Voronoi". 2003.
- 221 - Muntean, Markus y Rosenblum, Adi. Vista de la instalación de la Galería Susanna Kulli. St. Gallen. Suiza.. 2000.
- 131 - Orozco, Gabriel. "La D.S.". 1993.
- 236 - Ortega, Damián. "Cosa cósmica". 2001.
- 237 - Ortega, Damián. "Cosa cósmica". Vistas de la exposición "Lo cotidiano alterado". 2001.
- 172-173 - Palma, Miguel. "Accident Motion Pictures". Parte de la video-instalación. 2003.
- 171 - Palma, Miguel. "Ingenio". 1993.

- 170 - Palma, Miguel. "2,5 Km a 100 por hora". 2001.
- 197 - Papadimitriou, Maria. "Trans-Bonanza. Plataforma para eventos públicos". 2003.
- 31 - Penck, A. R. "BMW Z1". 1991.
- 249 - Penck, A. R. "Feuer Standart-West". 1990.
- 220 - Pérez Siquier, Carlos. "Cabo de Gata". 1991.
- 140 - Pettibon, Raymond. "Sin título (Hung up by is)". 1990.
- 139 - Pettibon, Raymond. "Sin título (She suddenly wanted)". 1990.
- 44 - Peugeot 206. Fotogramas del anuncio. 2.003.
- 134 - Peugeot 407. Fotogramas del anuncio. 2003.
- 60 - Phillips, Peter. "Custom painting N° 5". 1965.
- 176 - Pivi, Paola. "Camión". 1997.
- 177 - Pivi, Paola. "Sin título (avión)". 1999.
- 8 - Pollock, Jackson. Pintando en su estudio ("Acción de pintar"). 1950.
- 235 - Ponce de León. "Autorretrato (Accidente)". 1936.
- 163 - Qué hago yo aquí & Operario de ideas. Imagen del video "Chill-Out". 2002.
- 25 y 71 - Rauschenberg, Robert. "BMW 635 Csi". 1986.
- 66 - Rauschenberg, Robert. "Excesos de Mobiloid primario". 1986.
- 68 - Rauschenberg, Robert. "Impresión de neumático de automóvil". 1951.
- 67 - Rauschenberg, Robert y Cage, John. "Impresión de neumático de automóvil". 1953.
- 243 - Rauschenberg, Robert. "John (Ruminations)". 1999.
- 65 - Rauschenberg, Robert. "Oráculo". 1962-1965.
- 128 - Ray, Charles. "Escultura sin pintar". 1997.
- 210 - Rawanchaikul, Navin. "I ♥ Taxi cafe". 2001.

- 211 - Rawanchaikul, Navin. "Same same but over the edges". 2000.
- 209 - Rawanchaikul, Navin. "Target Art in the Park, I ♥ Taxi". 2001.
- 136-137 - Rehberger, Tobias. "Yam Koon Chien" y "Kao Ka Moon". Vista de la instalación "Nana". 2000.
- 100 - Repollés, Jaime. "Odisea". 2002.
- 145 - Rist, Pipilotti. "Ever is over all". Fotogramas extraídos del vídeo. 1997.
- 59 - Rosenquist, James. "Te quiero con mi Ford". 1961.
- 225 - Sarabia, Eduardo. "Drifting on a Memory" (Vista de la instalación). 2001.
- 226 - Sarabia, Eduardo. "Drifting on a Memory 1". 2001.
- 227 - Sarabia, Eduardo. "Drifting on a Memory 2". 2001.
- 126 - Schulze, Andreas. "Atasco". 1998.
- 213 - Scurti, Franck. "Dirty car video, D´où elle vient la neige?, Caducée". 1997.
- 229 - Segura, Esterio. "Híbrido de Chrysler". 2003.
- 230 - Segura, Esterio. "Híbrido de Chrysler". (Boceto). 2003.
- 155 - Serrano, Andrés. "La Morgue (AIDs related death II)". 1992.
- 157 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Jane Doe muerta por la policía)". 1992.
- 151 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Knifed to death I y II)". 1992.
- 156 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Meningitis fatal II)". 1992.
- 152 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Neumonía Infecciosa)". 1992.
- 154 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Neumonía por ahogamiento)". 1992.
- 158 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Quemado vivo)". 1992.

- 153 - Serrano, Andrés. "La Morgue (Suicidio por Raticida)". 1992.
- 228 - Showichi, Kaneda. "Humans Own Evo2 001 F2002". 2002.
- 149 - Smirnoff. Anuncio. Años 60.
- 133 - Starr, Georgina. "Drivin´on". 1996.
- 132 - Starr, Georgina. "So long Babe". 1996.
- 20 - Stella, Frank. "BMW 3.0 CSL". 1976.
- 181 - Stella, Frank. "Emperatriz de la India". 1965.
- 239 - Stella, Frank. "Slieve Roe". 1964.
- 2 - Stephenson, George. Locomotora. 1825.
- 164 - Tabarra, João. "Chat room". 2002.
- 204 - Tan, Fiona. "Car wreck cinema". Vista de la instalación "Außendienst". 2000.
- 212 - Tandberg, Vibeke. "Taxi driver too". Fotogramas extraídos del vídeo. 2000.
- 178 - Torres, Baltazar. "Garden". 2001.
- 189 - Viola, Bill. "Observance". Vídeo instalación. Fotograma extraído del vídeo. 2002.
- 150 - Volkswagen. Anuncio. 1963.
- 232 - Vostell, Wolf. "130 a la hora, N° 1, desde Nein-9-Dé-Coll/Agen". 1963.
- 231 - Vostell, Wolf. "Voax (Viaje de (H) Ormigón por la Alta Extremadura)". 1976.
- 79 - Warhol, Andy. "Accidente automovilístico blanco 19 veces". 1963.
- 76 - Warhol, Andy. "Accidente automovilístico naranja 10 veces". 1963.
- 78 - Warhol, Andy. "Ambulance disaster". 1963.
- 4 - Warhol, Andy. "Automóvil patente Benz de 1886". 1986.
- 81 - Warhol, Andy. "Auto verde ardiendo I". 1963.

- 23 - Warhol, Andy. "BMW M1". 1979.
- 74 - Warhol, Andy. "Cinco muertes". 1963.
- 75 - Warhol, Andy. "Cinco muertes en naranja 11 veces". 1964.
- 83 - Warhol, Andy. "Dead Stop". 1954.
- 80 - Warhol, Andy. "Desastre blanco". 1963.
- 77 - Warhol, Andy. "Desastre verde 10 veces". 1963.
- 5 - Warhol, Andy. "Gottlieb Daimler en la parte posterior y su hijo Adolf al volante de un automóvil Daimler de 1886". 1986.
- 82 - Warhol, Andy. "James Dean". 1955.
- 241 - Warhol, Andy. "Marilyn". 1972.
- 69 - Warhol, Andy. "Pie y neumático". 1963.
- 53 - Wesselmann, Tom. "Paisaje nº 2". 1964.
- 93 - World Trade Center. Antes del 11 de Septiembre de 2001.
- 200 - Zittel, Andrea. "A to Z 1995 Travel Trailer Unit Customized by Miriam and Gordon Zittel". Vista de la instalación "New Work: Andrea Zittel". 1996.
- 201 - Zittel, Andrea. "A-Z Escape Vehicle Owned and Customized by Andrea Zittel", "A-Z Escape Vehicle Owned and Customized by Andrea Rosen", y "A-Z Escape Vehicle Owned and Customized by Robert Shiffler". Vista de la instalación "Andrea Zittel". 1996-98.
- 199 - Zittel, Andrea. "A-Z Yard Yarch; Work station". Vista de la instalación "Andrea Zittel – Personal Programs". 1998.

Imagen de portada: Montaje realizado por Irene Aranda a partir de la obra "Automóvil Daimler de 1886", de Andy Warhol (1986)³⁴².

³⁴² Werner Spies. "Andy Warhol Coches". Fundación Juan March. Madrid, 1990. p.46.

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

Irene Aranda Barrio
MADRID, 2004