

“EL TEATRO DE AUTOS”

Norberto González

Galería Kreisler. Madrid. Enero 2019

AUTO PRIMERO: EL PAISAJE

Hay veces que resulta difícil asimilar en tiempo real los acontecimientos y sus consecuencias, principalmente por no contar con la perspectiva regeneradora que proporciona el paso del tiempo. La crisis financiera mundial que azotó al mundo occidental en la primera década del dos mil nos sorprendió a muchos desprevenidos, sobre todo a los que por otro lado, no teníamos por qué estar avisados, ya que no hacíamos otra cosa que corresponder al sistema con esfuerzo y dedicación desde la clase trabajadora. El cíclico retroceso nos sorprendió, entre otras cosas por la creencia de estar contribuyendo a un mundo global y socialmente más justo. Bien entrada la segunda década del siglo XXI (muchos siguen sin posibilidad de recuperación), empezamos a darnos cuenta de lo sucedido, y hoy podemos contemplar con cierta distancia crítica las consecuencias de aquellos acontecimientos, y como constituyeron una transformación real, no sólo de nuestro paisaje más cercano, sino de nuestros proyectos de vida, esperanzas de futuro y sobre todo, de nuestra concepción más o menos utópica del mundo. El resultado ha sido (o está siendo) un proceso de globalización que ha desembocado en una acentuación de la desigualdad social en todo el planeta, que si bien ya existía, se puede apreciar tangible en aspectos del paisaje de nuestro entorno más próximo. Si a finales del siglo XIX, la Revolución Industrial impulsó en Europa una progresiva urbanización del campo, la globalización y el post-capitalismo están dando como resultado lo opuesto, una nueva *“ruralización de la ciudad”*.

Julia Schulcz-Dormund nos mostró en 2008 el cambio del paisaje tras la burbuja inmobiliaria en España, Carlos Spottorno hizo algo similar en 2009 incluyendo los países que se incorporaron después al *Gran Proyecto* de una Europa global (Portugal, Italia y Grecia, que junto con España formarían los “P.I.G.S.”) (Spottorno, 2009). Toda una suerte de ruinas modernas que transformaron el paisaje mediterráneo durante la última década del siglo XX y primera del XXI. Esqueletos de hormigón, urbanizaciones engullidas por la naturaleza, construcciones incompletas derruidas por el óxido, hoteles y apartamentos abandonados en las costas. Todo un enorme repertorio de elementos arquitectónicos y situaciones del entorno urbanístico que marcaron la silueta del paisaje más cercano. La utopía del desarrollo inmobiliario y especulativo se transformó en una gran explanada de fachadas sin fondo, estructuras sin contenido, de proyectos vacíos, espacios de ocio sin visitantes y de ruinas sin historia.

AUTO SEGUNDO: LAS FACHADAS-ESCENARIO

Si en la investigación anterior quise reflexionar sobre la idea de la ruina moderna con los *“Autociclos”* (Exposición *Autociclos*. Galería Kreisler. Madrid. 2014-2015. Exposición *“Refuxios”*. Galería Espacio 48. Santiago de Compostela. 2015) en este proyecto pretendo profundizar más en la idea de ruina contemporánea materializada en una de sus partes más visibles, la fachada.

La fachada es la cara principal de un edificio. Muchas veces, la parte de un edificio que mejor se conserva es sin duda su paramento exterior. Hay edificios que, pese a quedarse totalmente huecos en su interior por el abandono, la erosión o la falta de mantenimiento, su fachada sigue conservándose intacta, sin estructura, con una vista única frontal sin fondo, sin tercera dimensión, como una especie de falso decorado, que se mantiene erguido de forma casi incomprensible. En algunas de las principales calles de nuestras ciudades

las fachadas tapan la realidad del vacío del edificio que ya no está, de la no existencia de algo detrás que sustente su paramento exterior, mostrándose como el último recuerdo de lo que fue la mejor imagen de la calle, incluso en ocasiones lo único que quedó de ella. Detrás de la fachada no hay nada, no hay contenido, quizá otra fachada opuesta que da a otra calle o tan solo la naturaleza, que por otro lado siempre estuvo allí, y reconquista el espacio que siempre le perteneció.

En los últimos años he tratado de recopilar con cierto criterio común (aunque subjetivo), obras concretas de una serie de artistas contemporáneos que han reflexionado sobre el concepto de ruina moderna y en particular sobre la idea de fachada o decorado como parte integrante del paisaje. A continuación, un breve análisis de alguno de los aspectos más significativos de sus obras y proyectos que sin duda me han orientado para la investigación pictórica que presento.

Zacharie Gaudrillot (L'Arbresle, 1986) nos muestra una imagen de la ciudad construida únicamente por



fachadas verticales, paredes que conforman direcciones urbanísticas pero que no constituyen bloques concretos. Todo está abierto, o más que abierto, fragmentado y desarticulado, como si faltaran piezas. El autor eliminó las partes del edificio que "sobraban". Detrás de la cara vista de un edificio no hay nada oculto, sino que a la vista del espectador se muestra directamente la naturaleza casi sin previo aviso. La ciudad es vista como un escenario siniestro y silencioso en el que los elementos de señalización son un mero referente de la escala del ser humano. Las personas que habitan estas calles caminan y realizan sus actividades cotidianas en algunos casos, o simplemente aparecen

desiertas las calles iluminadas como si de un teatro vacío se tratara. (FIGURA 1)

Gregory Crewdson (Brooklyn, NY. 1962) eligió para su proyecto *Sanctuary* el complejo de la *Cinecittá*, situado a nueve kilómetros de la ciudad de Roma, para producir un reportaje de imágenes sobre su estado actual (FIGURA 2). Fundado en 1937 por el dictador Benito Mussolini, la *Cinecittá* fue la meca del cine italiano, donde se realizaron grandes hitos de la historia del Cine y donde trabajaron cineastas como Federico Fellini, Roberto Rosellini, Vittorio de Sica o Luchino Visconti. Tras la Segunda Guerra Mundial, la industria Norteamericana llevó a la *Cinecittá* a su periodo más dorado, cuando en los años cincuenta y sesenta se rodaron los "espaguetti-western" o grandes títulos del cine histórico como "Ben-Hur" y "Quo-Vadis". Hasta la década



de los noventa los estudios fueron utilizados para producciones cinematográficas, década en la que se privatizó y se utilizó para la televisión, hasta el incendio del año 2007 en la grabación de la serie "Roma".

En la actualidad el lugar está abandonado y el fotógrafo Gregory Crewdson recogió su aspecto en blanco y negro para el proyecto *Sanctuary*. Las imágenes de los decorados de las grandes producciones cinematográficas de la época muestran su carácter efímero y falso, de decorado de cartón piedra. La mirada sobre este proyecto reflexiona sobre la idea de ruina moderna que planteaba J. Schulz-D. o Spottorno, esa idea de una ruina falsa, únicamente formal, sin el peso de la historia a su espalda, una ruina ficticia, como vestigio de un pasado inexistente, de ciencia ficción. En un decorado de cine, lo importante es la fachada, lo que se ve, lo demás no aparecerá en pantalla.

Otros autores contemporáneos han reflexionado sobre la visión del paisaje actual a través de la idea de la cara exterior de un decorado, La fachada. El paramento principal de una casa visto en sus dos acepciones, por un lado la que alude a la vista principal del edificio que contribuye a la conformación de una calle, y por otro al significado psicológico de una cara con rasgos humanos con un gesto facial que habla del estado anímico del ser.

En esta línea podemos encontrar el trabajo de autores que han reflejado la evolución y el cambio de sus ciudades de origen a lo largo del último siglo. En Norteamérica autores de diferentes generaciones (desde William Christenberry (Tuscaloosa, Alabama, 1936) a Zoe Strauss (Philadelphia, 1970) reflexionaron sobre la imagen del cambio del paisaje globalizado norteamericano poniendo su atención en las fachadas de las construcciones y edificios de su entorno más cotidiano, incluso de la publicidad de las vallas de las ciudades o los letreros, escritos y grafitis que forman parte del entorno cotidiano del paisaje del sur.



Por otro lado, en España podemos destacar el trabajo documental y artístico que va desde la fotografía de Ramón Massats en la mitad del siglo XX a la de Jordi Bernadó en nuestros días.

Comenzaremos este breve análisis con el paralelismo entre la imagen de Estados Unidos que nos muestran los fotógrafos William Christenberry y Zoe Strauss. El primero nos hizo llegar una imagen del Sur de los Estados Unidos desde los años cincuenta del siglo XX mostrándonos la apariencia de su Greensboro natal, en el estado de Alabama. Christenberry fotografió las mismas fachadas y lugares durante décadas, bares, comercios rurales, anuncios y vallas publicitarias, indicadores informativos, gasolineras y almacenes, automóviles y remolques, iglesias, tumbas y por supuesto, fachadas, a modo de arqueología contemporánea de su entorno cotidiano (Christenberry, W. 2013).

La arquitectura vernácula típica de esta zona muestra decorados efímeros, visiblemente inestables, que van transformándose necesariamente con el paso de los años. Circunstancia especial en este tipo de fachadas es su carácter transitorio. Las construcciones están hechas a partir de materiales inicialmente pensados para otros usos, o simplemente reciclados. Fachadas de madera pintadas con lo que sobra de haber pintado otro objeto, puertas construidas a partir de chapas de coches desguazados (FIGURA 3), construcciones domésticas que se asemejan a los feísmos de la parte norte de España o a la llamada

estética de la chabola, reflejada por el artista bilbaíno Juan Ugalde en sus trabajos de finales de los noventa (Ugalde, J. 2003).

La fotógrafa norteamericana Zoe Strauss recoge el testigo de Christenberry para ofrecernos una imagen de la ciudad americana en la primera década del siglo XXI, el resultado de la globalización y del neocapitalismo materializado en las fachadas de los locales comerciales y también en los carteles informativos, pintadas callejeras y vallas publicitarias. En su proyecto *América* (Strauss, Z. 2008). Strauss muestra un itinerario por la periferia de su ciudad natal, Philadelphia y sus habitantes. Además, las imágenes interactúan con el espectador a través de las leyendas de los carteles, las pintadas de las paredes o los neones fundidos de los comercios (FIGURA 4). Estos *pies de foto* conceptualizan el contenido de las imágenes e ilustran las fachadas donde actúan los personajes que habitan la ciudad.



Podríamos relacionar la imagen de esa América profunda, la otra cara de la globalización y del capitalismo decadente y ostentoso, con una imagen similar en cualquier ciudad o país desarrollado, y quizá comprender que no hay demasiada distancia emocional entre un pueblito del Sur de Alabama y cualquier pueblo del sur de España, en cuanto al paisaje y por supuesto, al interés de su paisanaje se refiere.

Si comparamos el trabajo de estos dos autores, provenientes del otro lado del Atlántico con las imágenes producidas por autores más cercanos, resulta interesante comprobar las resonancias y encuentros que se producen. En España, podríamos emparejar a dos generaciones de fotógrafos con el objeto de establecer paralelismos parecidos a los de Christenberry y Strauss, en cuanto a la representación del paisaje urbano y la evolución de una sociedad desde lo rural hasta su industrialización inicialmente, y posteriormente a un proceso contrario, una vuelta a la ruralización de lo urbano.

Ramón Masats (Caldes de Montbui, 1931) es un cronista gráfico catalán que reflejó la imagen de España a partir de un retrato costumbrista del paisaje urbano de las décadas de los cincuenta y sesenta del s. XX y sus gentes. Masats retrata un país mayoritariamente rural que empieza poco a poco a sentir los cambios de una incipiente industrialización, que no llegará a materializarse en su totalidad hasta finales de siglo.



(FIGURA 5). La obra de Masats retrata la frontera entre el paisaje rural y la invasión de un progreso lento pero inminente y arrasador, que poco a poco va transformando a los personajes que lo habitan (Masats, R. 2009).

Jordi Bernadó (Lleida, 1966), recoge el testigo de Masats ofreciendo al espectador una iconografía del paisaje español muy particular, en la que cuestiona la realidad del entorno a partir de la interpretación subjetiva del motivo fotografiado. En algunas de las fotografías de Bernadó cobran importancia las palabras que describen el paisaje, en forma de rótulos informativos y anuncios de las vallas publicitarias. En su proyecto *Welcome to España* realiza un itinerario por la geografía española fijándose en el paisaje particular de un país y los restos de una resonancia cultural del pasado que se materializa en un presente con una fuerte dosis de realidad objetiva y sentido del humor, llegando hasta el punto de parecer una mentira, o en el mejor de los casos, una realidad inventada. (FIGURA 6).



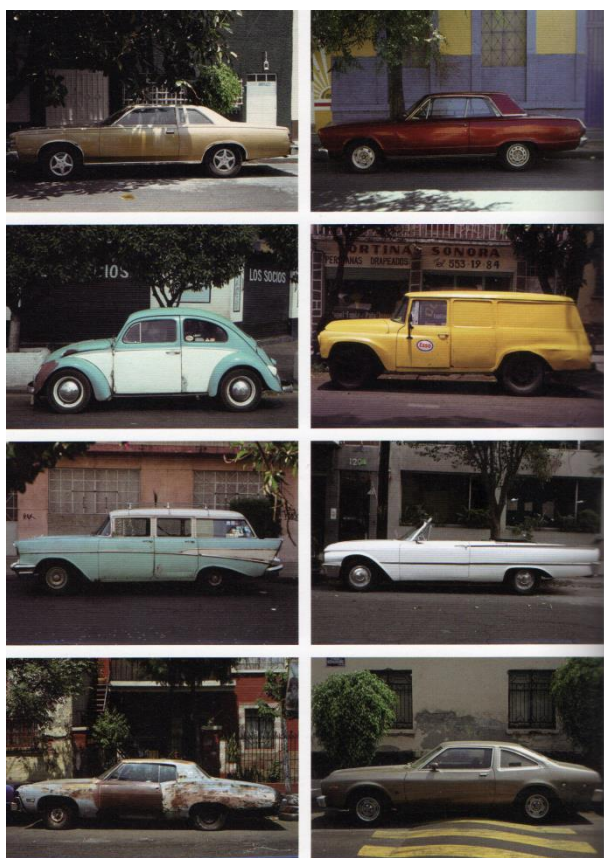
AUTO TERCERO: EL ACTOR AUTOMÓVIL

Todos los autores anteriores comparten en algunas de sus imágenes más representativas, analogías y maridajes coincidentes como la presencia del automóvil como parte integrante de ese gran decorado que es la fachada en el contexto de la ciudad des-globalizada, en su confrontación con la naturaleza y con el proceso de ruralización del espacio urbano. El automóvil sustituye a la persona pero nos deja constancia de su presencia apareciendo como un resto arqueológico deshabitado más, que se integra con el paisaje de las ruinas contemporáneas. Es la última parte del ciclo de la vida del coche, que comenzara a principios del siglo XX con su aparición como feliz fruto del desarrollo industrial y tecnológico, y después de haber ocupado definitivamente el lugar del hombre incluso haberle desplazado de su espacio vital, el automóvil abandonado complementa el paisaje de la fachada haciendo las veces de habitante de la misma.

El concepto de "sedentarismo nómada" es aplicado en nuestros días a la necesidad de utilización del coche para la mayoría de los aspectos de nuestra vida cotidiana. De casa al trabajo, del trabajo al centro

comercial. Los sociólogos afirman que a lo largo del día los propietarios de un automóvil en la urbe pasan más de cuatro horas diarias dentro del habitáculo del automóvil, realizando más de trescientos kilómetros diarios, casi un tercio del día. Las ciudades dormitorio, los espacios de ocio y los centros comerciales están pensados arquitectónicamente en un sentido horizontal, para ser utilizados únicamente con el coche, obligando a las personas a no poder prescindir de él para no tener que caminar durante largas distancias. En la actualidad, todo está pensado por y para el automóvil, sin pensar en que su multiplicación, acumulación y la idea de su fabricación como base de la industria y la sociedad del último siglo depende de las energías no renovables, un tipo de energía que en nuestro planeta tiene sus días contados.

El automóvil, en consecuencia, es hoy un elemento necesario que funciona como parte del decorado del paisaje rural de la periferia de la gran ciudad, como un obstáculo en desuso, un objeto de decoración que nos recuerda al pasado.



Sin embargo, hay algo que ya es forzosamente de su propiedad, y es su dignificación como parte integrante de ese paisaje. Un paisaje es más completo con un automóvil que da al espectador la escala de lo humano, sin dejar de manifestar su evidente ausencia. Había personas, las que se fueron a la ciudad, compraron un automóvil y han vuelto de ella para abandonarlo en el campo. Es el final del sueño del automóvil. Esta idea es ilustrada en el proyecto *Carros (2004)*, del artista español Felix Curto (Salamanca. 1967). *Carros* es un proyecto que el autor inició en 1996 en Ciudad de México. El proyecto recoge fotografías de automóviles americanos propiedad de los habitantes de México que buscaron una nueva vida en la Norteamérica de las oportunidades y regresaron a su país natal con su automóvil. (FIGURA 7).

AUTO CUARTO: AUTO-PIAS

El automóvil fue hasta mediados de la década de los setenta del siglo pasado utopía de la movilidad. Su origen nos lleva inevitablemente a Walt Disney, quien en su visión ideal paternalista creó una de las más famosas atracciones de su parque temático hace ya más de sesenta años. Inaugurado el 17 de Julio de 1955, La atracción original se llamó precisamente así, Autopía. Sobre un circuito concéntrico a distintos niveles, los coches en miniatura guiados por raíles daban vueltas de forma cívica y ordenada. No era posible la conducción manual, sino que todos los automóviles estaban dirigidos por una sola persona desde el control del parque. Es imposible adelantar, salirse de la calzada, e incluso parar si uno quiere. La autopía de Disney fue la escenificación ingenua de la perfección del recién estrenado automóvil en la vida de los ciudadanos.

Sin embargo, pocos años después del idílico mundo feliz de Disney el automóvil fue poco a poco convirtiéndose en una necesidad social cada vez más dependiente e irrenunciable para el individuo, que lo

convirtió en insignia del estado del bienestar. Ya en los primeros sesenta, autores como los arquitectos alemanes Alison y Peter Smithson, (Smithson, A. 1967) o J. G. Ballard empezaron a cuestionarse la dependencia del automóvil como conquista social del hombre contemporáneo.

En 1986 J. G. Ballard planteó el problema del automóvil en la sociedad de final de siglo con su ensayo “¿Autopía o Autogeddon?”. (Federman, A. 2008). El texto de Ballard analiza la segunda parte del ciclo de vida del automóvil en la sociedad desarrollada, analizando las consecuencias de la crisis del petróleo de la década de los setenta del siglo XX en la que el automóvil empezó a ser visto en su parte más destructiva, asociado a la muerte, el accidente; a las consecuencias del abuso de energías no renovables y contaminantes, el petróleo; a su dimensión psicológica, la agresividad al volante, los problemas de la congestión del tráfico, la expansión descontrolada del coche y su utilización como arma terrorista, el *coche-bomba* y todo tipo de desastres asociados a la parte más oscura de la industria y en particular de la máquina automóvil.

AUTO QUINTO: EXPOSICIÓN

La palabra auto tiene múltiples significados, incluidos los que se aplican a su utilización como prefijo en otras palabras. Según el DRAE, el término auto dispone de varias acepciones, algunas de ellas han sido reinterpretadas metafóricamente para la generación de la idea pictórica de las obras que pertenecen a esta muestra.

La exposición “El teatro de autos” es por tanto el resultado de un proyecto de investigación plástica y lingüística (de “La palabra pintada” de Tom Wolfe) desarrollado durante el periodo 2015 a 2018, basado principalmente en la evolución pictórica del concepto de ruina moderna inscrita en el paisaje contemporáneo. El automóvil es un símbolo que sirve como excusa plástica, heredada de los movimientos artísticos de la segunda mitad del siglo XX, el pop o el hiperrealismo americano (FIGURAS 8 Y 9), para describir situaciones relacionadas con el ambiente y el tratamiento lumínico de espacios y escenarios y a su vez, para contextualizar al individuo y su interacción con el entorno, a través de los lugares y mensajes de la ciudad.



AUTO FINAL: EPÍLOGO

Desde la Edad Media hasta el Renacimiento, un *auto* era definido como una pieza dramática de poca duración basada en tema religioso o profano, es decir, un auto era una obra de teatro corta. Si bien estamos tratando el paramento arquitectónico exterior de un edificio como si fuera parte de un escenario, lo que en ese escenario se produce no es otra cosa que la pintura.

De la misma forma, un *auto* es también la definición de un acto o hecho en sí mismo, es decir, una acción propia, lo que tiene lugar bajo el enclave del escenario. Un *auto* en este contexto no es pues solamente un auto-móvil, sino una acción individual, con o sin narración, de corta o larga duración, según la capacidad o el interés en la reflexión del espectador.

La más común de las definiciones del término *auto* alude a las cosas que se mueven por sí mismas. Esta acepción alude directamente al coche. Sin embargo, algo que se mueve por sí mismo no tiene por qué ser necesariamente eso. *Auto* por tanto, puede ser también la definición de lo que uno hace por y para sí mismo (auto-ría), como fórmula de reafirmación, en este caso, en la pintura como lenguaje contemporáneo, sin la necesidad pero con la invitación a obtener una reflexión o respuesta del otro.

Por otro lado, *utopía* es un término que viene a introducirnos en dos definiciones complementarias. Por un lado, una utopía es un plan, proyecto, doctrina o sistema deseables que parecen de muy difícil realización, y por otro, la segunda acepción nos habla de la representación imaginativa de una sociedad futura de características favorecedoras del bien humano.

Si una utopía es por tanto algo imposible de realizar, una auto-pía en el contexto de esta exposición es algo no sólo viable o posible, sino una realidad de hecho en nuestro presente, pero no tan favorecedora del bien humano, como hubiéramos querido esperar. La auto-pía es la sociedad del automóvil llevada a sus últimas consecuencias, donde se nos muestra el final del ciclo de vida de la máxima creación del hombre convertida en ruina inerte integrada en el paisaje.

El automóvil representado como ruina contemporánea se coloca a los pies de la fachada como complemento integrador del vestigio arquitectónico que representa, reclamando su lugar como elemento conformador de un tipo de belleza contemplativa actual, un auto de teatro efímero y transitorio.

No son meros automóviles, somos nosotros.

Madrid, Agosto de 2018

ILUSTRACIONES

FIGURA 1.- Gaudrillot-Roy, Zacharie

FIGURA 2.- Crewdson, Gregory. "Sanctuary".

FIGURA 3.- Christenberry, William. "Edificio Amarillo, Havana, Alabama. 1976"

FIGURA 4.- Strauss, Zoe. "América".

FIGURA 5.- Masats, Ramón. *Autobús Almagro Ciudad real (1965)*

FIGURA 6.- Bernadó, Jordi. *Castellón, 2007.*

FIGURA 7.- Curto, Félix. *Carros.* 2004.

FIGURA 8.- John Baeder.

FIGURA 9.-Robert Cotthingam

BIBLIOGRAFÍA Y WEB

AA.VV. *Auto, sueño y materia.* (2010). Centro de Arte 2 de Mayo. Madrid.

Banham, R. (2001) *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies.* University of California Press. Londres.

Bernadó, Jordi (2009). *Welcome to Espaiñ.* E. Actar. Barcelona.

Christenberry, W (2013). Septiembre-Noviembre. Fundación Mapfre. Madrid.

Crewdson, Gregory. (2010). *Sanctuary.* Ed. Abrams Books. New York. USA

Curto, Félix. *Carros.* 2004. Carpeta con 25 impresiones digitales sobre papel Somerset Velvet Enhanced. 16 1/2 × 22 2/5 in 42 × 57 cm. Edition of 15. Galeria La Caja Negra. Madrid.

www.zachariegaudrillot-roy.com Gaudrillot-Roy, Zacharie

Masats, R. (2009). Ramón Massats. Lunwerg. Barcelona.

Schulz-Dornburg, Julia. (2012). *Ruinas modernas. Una topografía de lucro.* Ed. Ambit. Barcelona.

Smithson, A. Smithson, P. (1967) *Urban Structuring : Studies.* Reinhold U.a.

Ugalde, J. (2003). Parques Naturales. Patio Herreriano. Museo de Arte Contemporáneo Español. Valladolid.

Sopotorno, Carlos. (2013). *The Pigs.* Ed. RM. México DF.

Strauss, Zoe. (2008). *America.* Ed. Ammo Books. China.

<https://www.counterpunch.org/2008/03/13/from-autopia-to-autogeddon-cars-reach-the-end-of-the-road/>