

**Arte, Individuo y
Sociedad**



Arte, Individuo y Sociedad

ISSN: 1131-5598

ais@ucm.es

Universidad Complutense de Madrid

España

González-Jiménez, Norberto
AUTO-RUINAS. Apuntes sobre el automóvil en el paisaje contemporáneo
Arte, Individuo y Sociedad, vol. 28, núm. 3, 2016, pp. 429-442
Universidad Complutense de Madrid
Madrid, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513554410003>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

AUTO-RUINAS. Apuntes sobre el automóvil en el paisaje contemporáneo

AUTO-RUINS.
Thinks about automobile into the contemporary landscape

NORBERTO GONZÁLEZ-JIMÉNEZ
Universidad Rey Juan Carlos.
norberto.gonzalez@urjc.es

Recibido: 3 de marzo de 2015

Aprobado: 26 de abril de 2015

Resumen

El artículo analiza la evolución de la representación del automóvil inscrito en el entorno natural y urbano en el arte contemporáneo, desde la aparición de los primeros automóviles a principios del siglo XX hasta la actualidad. El texto compara las distintas actitudes y análisis de algunos artistas representativos que han utilizado la imagen de la máquina en general y el coche en particular en su discurso estético, utilizando como hilo conductor la metáfora del ciclo de la vida (nacimiento, crecimiento, alimentación, reproducción y muerte). Se trata pues del descubrimiento, desarrollo y convivencia del hombre moderno con el automóvil y su interpretación como elemento básico de la obra plástica. El texto relaciona la imagen del automóvil situado en el contexto del paisaje industrial contemporáneo, utilizando las referencias de artistas que han integrado en su obra el automóvil dentro del entorno natural o artificial característico de cada momento. Paralelamente, el artículo analiza la relación del concepto de *ruina romántica* y *paisaje de naturaleza* y la evolución del entorno industrial y arquitectónico moderno, a través de la obra de artistas que han utilizado el coche como *habitante* del paisaje.

Palabras clave: pintura, automóvil, paisaje, ruina, arte.

González-Jiménez, N. (2016): AUTO-RUINAS. Apuntes sobre el automóvil en el paisaje contemporáneo. *Arte, Individuo y Sociedad*, 28(3) 429-442

Abstract

The article analyses the evolution of the representation of the automobile inserted in the natural and urban environment in the Contemporary Art, from the appearance of the first cars in the beginning of the 20th century until the present day. The text compares the diverse attitudes and analysis of some representative artists who have used the image of the machine in general and the car in particular in their aesthetic discourse, using as a conductive thread the metaphor of the life cycle (birth, growth, feeding, reproduction and death). It deals with the discovery, the development and the coexistence between human and the automobile and its interpretation as a basic element of the artistic work. The text connects the image of the automobile located in the contemporary industrial landscape utilizing the artist references who have integrated the car in their work inside the natural or artificial environment characteristic of each moment. At the same time, the article goes deeply into the relationship of *romantic ruin* and *natural landscape* and the evolution of the industrial and architectural modern environment, through the work of the artists who has used the car as an inhabitant of the landscape.

Keywords: paint, automobile, landscape, ruin, art.

Sumario: 1. Introducción, 2. Viejas ruinas, 3. Ruinas nuevas, 4. Vacíos horizontales, 5. Cementerio de automóviles, 6. Arruinados, 7. Conclusión: El ciclo de la vida. Referencias.

1. Introducción

Durante la primera mitad del siglo XX, el arte conmemoró el avance de la industria del automóvil como la expresión de un futuro ideal, inscrito en un proyecto de evolución social común. A finales del siglo XIX los artistas ya celebraban el advenimiento de la nueva era de industrialización. En las primeras Vanguardias, los futuristas italianos entonaron su canto a la velocidad y a la tecnología del automóvil como insignia de la modernidad. Sin embargo, tras la devastación de las dos Grandes Guerras, los artistas plasmaron el declive del mito y su función en la sociedad. Ya a mediados de la década de los cincuenta, el Fotógrafo suizo Robert Frank captó el paisaje norteamericano inmortalizando la máquina como un espectro que aparece en el lugar sin ningún protagonismo.

En 1974 Chris Burden se hizo crucificar sobre un escarabajo Volkswagen, el utilitario alemán cuyo diseño fue atribuido al propio Hitler, para protestar esta vez contra la guerra de Vietnam, así como contra la industria capitalista y contaminadora del automóvil. Las películas y los juegos de los *Transformers* a principios de los noventa muestran los coches como lo son hoy en realidad: máquinas de matar. (Martín, A. 2010)

A principios del siglo XXI el automóvil es un problema real para la pervivencia del planeta, como lo fue también el proyecto de sociedad de la revolución industrial y energética de principios de la década de los setenta del siglo pasado, materializado en las ruinas de Pripyat, la ciudad abandonada a tres kilómetros de la central nuclear de Chernobyl tras la explosión de 1986. Con la tragedia nuclear, finaliza este ciclo y con él el proyecto de una sociedad utópica mecanizada creada cien años antes.

En la década de los ochenta, el automóvil comienza a ser utilizado en el arte como resto arqueológico, como residuo de la sociedad de consumo. La gigantesca acumulación de coches en *Long Term Parking* de Arman (Figura 1), o los *obeliscos* de Wolf Vostell; la arruga de la chapa en los coches de Ray Charles, Sylvie Fleury, o las esculturas con automóviles aplastados de John Chamberlain nos muestran los restos de la sociedad post-industrial en forma de artefactos y monumentos del proyecto de sociedad tecnológica que llega a su fin con el cambio de milenio.



Figura 1. Arman. *Long Term Parking*. (1982). Acumulación de 59 automóviles en 1.600 toneladas de hormigón. 19,50X6X6 m2. Jouy en Josas. Fondation Cartier. Colección Hean Hamon. Recuperado de http://www.arman.com/fernandez-arman-long_term_parking-1094-3-74-ch.html

Ron Arad, recoge la estela de los primeros *artistas de automóviles* con su proyecto *In Reverse*, que consiste en la visión escultórica a partir de la compresión de los vehículos por métodos industriales de reciclado, que configuran una parte concreta de la búsqueda estética en el intersticio de la *máquina abandonada* como una especie de himno chirriante e irónico a nuestra conquistadora sociedad de consumo, que almacena sus despojos en la periferia; en los suburbios donde los siniestros personajes de Fernando Arrabal se relacionaban luchando por sobrevivir, en un cementerio de máquinas abandonadas, como las ruinas modernas de una civilización antigua y desaparecida. (Pérez de la Fuente, 2002).

Manuel Vicent escribió en el año 2000 sobre la estética del Cementerio de automóviles como aquel lugar lleno de presencias que no olvidan, de asientos que han conocido todos los percances, lugares habitados de almas, que componen una montaña de luces distintas, que después materializa el escultor al comprimirlos y reducirlos a un paquete de chapa, resumiendo todas las pasiones de un automóvil prensadas y convirtiéndolas en pura forma y en pura luz.

2. Viejas Ruinas

A lo largo de la historia, el *artista* se ha caracterizado por permanecer apartado del modelo social convencional, experimentando situaciones en los límites de la percepción sensible. La idea clásica y antropocéntrica de perennidad de las obras del hombre frente a los cambios de la naturaleza es sustituida a partir de la *Revolución Romántica*: Por encima de Norte o Sur, gótico o grecorromano, civilización rural o urbana, lo que caracteriza y unifica la sensibilidad romántica ante las obras del pasado es la conciencia –y subconsciencia- de la grandeza y caducidad que entrañaron. (Argullol, 2006)

A finales del siglo XVIII, el descubrimiento de las ruinas de Pompeya y Herculano otorgó al hombre moderno una visión diferente al modelo de descubrimiento arqueológico cultural e histórico tradicional. No importaba lo que se veía sino las sensaciones que se experimentaban al *pasear por las ruinas*.

Sin embargo, el hombre de la *Revolución Maquinista* de finales del siglo XIX mostrará un interés renovado por el proceso de construcción. Para el hombre moderno, existe el proyecto de fe en la reconstrucción de una Europa arrasada por la destrucción ocasionada por la I y II Guerra Mundial. Los diferentes estadios de las construcciones humanas se habitan en la medida en que se integran con el paisaje. No se puede saber si la ruina se ha destruido o puede ser núcleo de crecimiento. El concepto de ruina moderna se dirige a la idea de la devastación creada sobre todo por las imágenes de las ciudades destruidas por las guerras o las catástrofes, provocadas o no, por el hombre, transformando así de nuevo su significado tradicional. En 1940, Rosellini nos muestra en su película *Berlín año cero* a niños paseando entre las ruinas de un Berlín destruido por las bombas. Son los niños sobre los que recaerá el peso de la reconstrucción del país.

3. Ruinas nuevas

Si la ruina clásica es todo aquello que recuerda a la vida y que ya no la posee, las ruinas contemporáneas son más bien aquellos proyectos del hombre que él mismo destruyó o que ni tan siquiera llegó a construir o a finalizar. (Figura. 2).

Hay muchas clases de ruinas y sus significados son múltiples. Un edificio en decadencia con vegetación en auge no suele dejar al espectador impasible. Su estado incompleto es sumamente sugerente y se construyen en el imaginario como objeto que marca el paso del tiempo, como elemento trágico, monumento melancólico o como simbiosis romántica entre la naturaleza y el hombre. (Shulz-Dornburg, 2012, p. 11).



Figura 2. A la izquierda: *Proyecto del Monumento a la III Internacional*. Tatlin, V. (1924).

Recuperado de <http://www.artehistoria.com/v2/obras/17046.htm>.

A la derecha: *Fotografía de Norberto González Jiménez. Belchite. (2000)* (Zaragoza. España).

Es aquí donde el hombre moderno incorporará su particular mirada sobre el concepto de *ruina*, como parte integrante del paisaje de su entorno más cercano. En un lugar en donde los objetos se ven desposeídos de su valor de uso, de su contexto habitual, es donde lo cotidiano y lo conocido es reinventado y se nos presenta de forma siniestra y abstracta. Como un mueble abandonado en la calle en un cuadro de DeChirico, el resultado configura la imagen de una ruina moderna, donde el calor se ha marchado del objeto dejándolo frío e inerte. (Figura. 3).



Figura 3. A la izquierda. Giorgio de Chirico. *Muebles abandonados*. (1927).

Recuperado de <https://bodegonconteclado.wordpress.com/2012/01/08/las-culturas-de-la-memoria-homeroykundera/>

A la derecha: *Fotografía de Proyecto inacabado “Urcamusa Norte” en La Muela. Zaragoza (2009)*.

(Ruinas modernas. Una topografía de lucro. Barcelona: Ambit).

Entre *lo extraño y lo familiar*, lo que la mente descubre, comprueba y realiza automáticamente, se transforma en inquietante. La mente lo conoce y a la vez lo desconoce, produciéndose una doble significación del objeto:

Muebles viejos abandonados en la infinidad del campo, que se han desprendido de su valor de uso, se han hecho silenciosos. Su espacio y su tiempo han dejado de ser concretos, su lugar y su instante se alargan en una equivalencia infinita. El dinamismo frenético de la metrópoli grita frente al silencio de los objetos que la componen, que son silenciosa mercancía. La nada eterna es lo que se aparta de la circulación del mundo para quedar en silencio; cuando las cosas se desprenden de su valor, de su utilidad social. Pérdida de la memoria, para reconstruir el mundo conocido, un espacio o un tiempo. Las cosas han dejado de ser privadas, para ser vistas desde tiempo atrás. (Lahuerta, 1989, p. 42).

El concepto de *lo siniestro* fue definido en 1919 por Sigmund Freud como aquella suerte espantosa que afecta a las cosas conocidas y familiares. Él veía en los artistas la cualidad de ver lo que el conocimiento clásico le había negado. Ver y mostrar lo visto. El contenido de una obra de arte le atraía más que sus cualidades formales y técnicas, rodeándose del arte clásico, del concepto lineal, cerrado, acabado y pleno, con el objeto de ahondar más en el estudio de lo inconcluso, lo inacabado, el contenido por encima de la forma, el fondo y lo superficial.

Entro en una habitación, veo un hombre sentado en una silla, del techo prende una jaula con un canario, en la pared descubro cuadros, en una estantería libros, nada de ello me sorprende, nada me asombra, porque una cadena de recuerdos referidos los unos a los otros me explica la lógica de lo que veo, pero pensemos que por un momento y por causas inexplicables se rompe el hilo de la cadena, quien sabe cómo vería al hombre sentado..., la jaula, los cuadros, la estantería, quién sabe qué estupor, qué terror y tal vez, qué dulzura, y que consuelo encontraría mirando la escena. (Lahuerta, 1989, p. 41).

La ausencia de propiedad es lo que probablemente rompe el hilo de la cercanía en los objetos, lo que los convierte en siniestros y silenciosos. En sus cuadros Giorgio DeChirico elimina la amenaza del tiempo, creando una impresión de eterno vacío, silencio cálido y sin oxígeno. Lo siniestro en DeChirico es el lugar donde no tiene cabida la razón clásica, pero tampoco ningún otro tipo de razón. En la frontera de lo desconocido no hay nada nuevo, solo restos de la razón clásica, que no obedecen a sus reglas, flotan, no hay relaciones de pertenencia, sólo silencio.

4. Vacíos horizontales

Históricamente, la mirada general de la pintura romántica ha sido considerada antropocentrista, especialmente el romanticismo francés (*La balsa de la Medusa. T. Gericault*) a través de la alegoría de conceptos universales representados por medio de la figura humana. Sin embargo, el romanticismo alemán e inglés puede ser mirado en la actualidad a través del concepto de *lo siniestro*, es decir, una mirada que rompe el hilo conductor que relaciona y atribuye a los objetos su relación con el entorno y con lo humano, traduciendo los misterios transcedentales del hombre única y exclusivamente a través de su ausencia física, quedando representado por sus objetos *desposeídos de valor*, sus pertenencias.

Cuando G.D. Friedrich, entre 1808 y 1809, pinta *El monje contemplando el mar*, confirma la desantropomorfización del paisaje. El hombre ha perdido definitivamente su centralidad en el Universo y su amistad con la Naturaleza. Tras la gran aventura del Renacimiento y de las Luces, vencido Dios por la Razón, ahora el hombre percibe una nueva angustia, más desmesurada y más titánica que la medieval, pues él mismo, con su audacia y su temeridad, se la ha procurado. (Argullol, 2006, p. 13).

Una mirada actual sobre el concepto romántico en la representación del paisaje en la pintura contemporánea sustituye al hombre por la metáfora del objeto de su *deseplazamiento*. Las ruinas representadas por los pintores románticos son, entrado el siglo XXI, los restos de la sociedad industrial y tecnológica, las máquinas abandonadas en el paisaje desposeídas de su significado inicial, vistas como arqueologías de la edad contemporánea, presente inmediato y pasado remoto en un mismo lugar. La imagen de las llaves puestas en un coche destrozado y olvidado de un cementerio puede conducir a la congelación de un instante en el tiempo, es decir, un momento detenido eternamente. Un *shock perceptivo* que puede mover todos los resortes de la *máquina de la memoria* que Duchamp o Picabia (Borrás, Marí, 1996) intuyeron en el hombre postmoderno, y que convierte la mirada actual sobre un cementerio de automóviles en una imagen dialéctica, relacionada directamente con el silencio que evoca la visión del vacío *deshumanizado* de un personaje de Caspar David Friedrich enfrentado a la *nada eterna*, al abismo de su propia existencia.

La atracción del abismo. Con esta frase el historiador Rafael Argullol titula su estudio sobre el paisaje romántico. *El monje a la orilla del mar* contempla el horror de una inmensidad que desborda su mente, la *nada eterna*. Friedrich ha prescindido de cualquier objeto propio de su universo de simbología romántica: los barcos, la naturaleza, el anochecer, las luces del alba, las rocas de la playa, todo ha sido sacrificado a favor de una superficie plana y a la vez interminablemente profunda. El diminuto hombre frente a la inmensidad del mar ha descubierto su pequeñez, su soledad, su impotencia.

El rasgo plástico más característico de esta obra reside en lo que posteriormente ha sido un aspecto común en algunas de las representaciones que comparten esa misma idea esencial. Autores coetáneos y posteriores a Friedrich como Whistler o Courbet representan lo mismo, el hombre, en la parte baja del lienzo, observa y contempla el infinito a través de la línea del horizonte del mar o de la tierra. La experiencia del hombre enfrentado a la Naturaleza. Esta es precisamente, la característica común a otras tantas representaciones posteriores bien avanzado el siglo XX y principios del XXI, esto es, el vacío existencial a través de la representación de la horizontalidad, materializada no sólo con el mar, sino a través de cualquier elemento, bien referido a la naturaleza, o a la ubicación abstracta y referencial del hombre y su relación con el entorno del paisaje. Ejemplos elocuentes de esta *tradición* podemos verlos en las fotografías de Andreas Gursky, Edward Burtinsky y en la obra de Liliana Porter o Thomas Doyle. Es la continuación de la alegoría del sentimiento romántico y su relación con el vacío del hombre postmoderno y su presencia en los límites de la representación del paisaje.

Así pues, según Rosemblum (1993), es posible establecer un recorrido sensible, en el que a menudo aparecen ejemplos que comparten esa idea de *vacío horizontal*,

conectada a través del tiempo de forma permanente, y representada de forma aleatoria en cualquiera de los registros plásticos y expresivos de cada momento, con lenguajes o postulados plásticos diferenciados, y sin embargo fuertemente amarrados por la misma idea: la contemplación del vacío horizontal del paisaje, el abismo en el final de la tierra, *la nada eterna*, materializando así la representación plástica de la evolución de las corrientes filosóficas existencialistas, desde Shoppenhauer, Nietzsche, Heidegger, Sartre hasta Foucault, entre otras cosas, *la muerte de dios* y la condena de la libertad del hombre, que siente la soledad y el desamparo de su existencia.

La existencia, ciertamente, se contempló como un viaje; la novedad es que ahora no hay un más allá repleto de regalos celestes, sino tan solo un vacío. O, dicho de otro modo, en ausencia de itinerarios fijos, desprendidos del mapa sagrado, todo lugar es holgura y todo tiempo viene a ser un aforo sin atender, una cavidad en la que la ausencia del más allá reclama en justa compensación porciones de sentido aquí. (Verdú, 2011, p. 98).

5. Cementerio de automóviles

En 1940, el Pintor alemán Paul Nash representaba por primera vez un cementerio de aviones de la Luftwaffe alemana sobre una superficie horizontal, como si de un tempestuoso mar se tratase. Un mar horizontal de olas compuestas por los restos del amasijo de hierros de los *cadáveres* de los aviones. Una concepción de ruina ubicada en el paisaje a través de la idea, por primera vez, de un cementerio de máquinas abandonadas, encuadrado dentro de los parámetros de la herencia del paisaje romántico. (Figura 4).



Figura 4. Paul Nash. *Totes Meer (Mar Muerto)*. 1940. Óleo sobre lienzo. Tate Britain. Londres.

Recuperado de <http://www.tate.org.uk/art/artworks/nash-totes-meer-dead-sea-n05717>

La horizontalidad del paisaje romántico se corresponde visualmente en la actualidad con las imágenes de los paisajes desolados que aparecen en la periferia de las grandes ciudades modernas, donde se acumulan los restos sobrantes de las máquinas creadas por el hombre, con las que ha convivido desde el inicio, y que ahora yacen como el material de desecho que la sociedad ha abandonado a su suerte. En las afueras de las grandes ciudades es donde se sitúa el abismo visto como límite horizontal de nuestra modernidad, las ruinas de nuestra sociedad.

Por tanto, un cementerio de automóviles puede ser hoy también un *abismo romántico* o una *ruina moderna*, en tanto en cuanto nos aparece como reminiscencia actual de la idea romántica del *vacío contemplativo*, sobre una mirada horizontal compuesta por las ruinas de una sociedad mecanizada, que sitúa los restos de su creación en la periferia, abandonados y desposeídos de su valor de uso, siniestros, abstractos, invitando a la contemplación meditativa de *la nada eterna*. Las superficies horizontales de los cementerios de automóviles se muestran como espacios intersticiales, situados en algún límite de la sociedad de nuestro tiempo. El entorno actual aparece construido con los restos de la máquina desprovista de su valor de uso, quedando integrada como parte esencial del paisaje.

Los coches de un desguace se amontonan en silencio, guardando para ellos el ruido de sus vidas, de sus percances, de su historia como lo que son, el abandono de la extensión mecánica del hombre contemporáneo de la sociedad finisecular, el resto arqueológico de su pasado más reciente.

Los coches han sido sometidos a una corrosiva censura debido a sus atentados contra la calidad de vida, y han sido acusados, también, de ser una de las primeras causas por las que perdemos la vida. Desde las jornadas convocadas en todo el mundo para el Día sin Coches hasta las restricciones permanentes en algunas ciudades contra su circulación, desde las cifras de contaminación en las urbes hasta las cifras de muerte en las carreteras, el coche atraviesa hoy una crisis de imagen moral. (Verdú, 2000, p. 1).

6. Arruinados

En 2012, la arquitecto alemana Julia Shulz-Dornburg publicó un libro con el título *Ruinas Modernas. Una topografía del lucro*; un itinerario fotográfico como resultado del paisaje resultante tras el despilfarro de los grandes proyectos de construcción de la burbuja inmobiliaria en la primera década del siglo XXI en España. Miradas de parajes horizontales sobre proyectos de construcción que nunca llegarán a realizarse y que transformaron el paisaje en una versión de su propia ruina con carácter anticipado. Proyectos ficticios, que dieron lugar a paisajes tan reales como siniestros, en los que las construcciones del hombre abandonadas aparecen como las ruinas de un pasado inexistente, que pudo ser, pero que finalmente no será, otorgándoles un carácter de ruina moderna diferenciada del vestigio clásico.

Las imágenes más certeras del relato describen carreteras degradadas, ahora inesperados nichos de una nueva naturaleza que ha ido colonizando a golpes de vegetación las trazas de la ingeniería; automóviles ya inservibles, sumergidos hasta sus ventanillas por ingentes dunas de arena; hileras de residencias turísticas y edificios de apartamentos vacíos; supermercados cerrados y coronas de hoteles en sucesivas líneas de mar igualmente abandonados. Un teatro de la desolación donde la ausencia de habitantes confiere al paisaje urbano un denso aire de testamento, efímero y caduco. Al igual que las páginas de Low-Flying Aircraft (J. G. Ballard. 1974) el trabajo de –Schulz-Dornburg confronta nuestra mirada con las ruinas de una modernidad urbana tan soberbia y totalizante como desfigurada en su propio abandono; retales de ciudad inacabada en los que se exhuma la misma decadencia, contundente y lánguida, que en las postales Ballardianas. (Muñoz, 2012, p. 7).

La Fotógrafa Elena Cortell representa este paisaje reciente con imágenes de aeropuertos vacíos y explanadas con máquinas de construcción abandonadas. Superficies asoladas por la falta de mantenimiento, en las que los aviones o las grúas de construcción aparecen como ruinas inmóviles bajo una luz atemporal, instantáneas de un presente que es inmediatamente asumido por el espectador como arqueología de un vestigio remoto. Las imágenes de Elena Cortell nos devuelven a los *espacios vaciados* de DeChirico, en los que las ruinas del pasado se ahogan en un vacío metafísico, en un tiempo al mismo tiempo tan presente como inexistente. (Figura. 5). Los terrenos a medio urbanizar, los paisajes arrasados, las piscinas sin agua y las fachadas de ladrillo interrumpidas, las calles que no van a ninguna parte y las farolas que no iluminan nada; todo, todo se conjura para mostrarnos que el tiempo se ha detenido. (Punti, 2012, p. 118).



Figura 5. Fotografías de Elena Cortell. A la izquierda. “Aeropuerto de Teruel”.(2013).
A la derecha: “¿Qué hacemos aquí?” (2013).

7. Conclusión: El ciclo de la vida

A modo de conclusión, podría afirmarse que a lo largo de más de cien años de convivencia con la industria, el hombre moderno inventó la máquina, la alimentó, la amó, convivió con ella, la ha odiado, reinventado y finalmente la ha abandonado.

Desde su creación, hasta su conversión en un elemento tan cotidiano, como a la vez extraño, abstracto y siniestro, convertido en arqueología de la sociedad

contemporánea y completando la metáfora del ciclo de la vida, reposando sus restos en un paisaje horizontal y cotidiano.

En la actualidad, las ruinas de la sociedad moderna nos traen imágenes dialécticas bajo el mismo hilo conductor que las pinturas del romanticismo decimonónico. El positivismo consecuente de la metáfora de la maquinización del hombre a principios del siglo XX, la alegría de la sociedad de consumo reflejada por el Pop inglés y americano, y el optimismo del desarrollo tecnológico de la segunda mitad del siglo XX nos devuelve a principios del nuevo siglo las imágenes de los abismos de Caspar David Friedrich o los *vaciados temporales* de Giorgio DeChirico, en los que el hombre ha sido sustituido por una de sus posesiones máspreciadas al principio, su automóvil, como la expresión física de su ausencia.

El posmodernismo fue, desde finales del siglo XX, la palabra ambigua que tapaba el desorden y designaba lo que en verdad no significaba tras el fin de la modernidad. El fin de la modernidad y con ello la caducidad del arsenal de referencias seguras. Porque abatido el sistema de certezas, en su lugar aparecía un solar. (Verdú, 2011, p. 20).

El automóvil nace a finales del XIX, crece con las Vanguardias y los racionalismos del primer tercio del siglo XX, se alimenta con el progreso tecnológico de la Europa de los fascismos, muestra su vigor juvenil *explotando* en las dos Grandes Guerras, se reproduce con la apoteosis positivista del Pop Americano, y muere con la crisis energética y el calentamiento global del planeta durante el último tercio del siglo XX.

Cada sociedad tiene el paisaje que le corresponde: es decir, aquel que su desarrollo tecnológico, su forma de distribuir la riqueza, su posición en el mundo y su cultura le permiten e inducen a construir, en diálogo permanente con las posibilidades ofrecidas por el medio natural. (Nel-lo, 2012, p. 23).

El arte contemporáneo nos ofrece imágenes cíclicas del automóvil habitante del paisaje moderno en forma de ruinas abandonadas en el límite horizontal periférico de la sociedad contemporánea, automóviles como objetos muertos, siniestros, que guardan para sí, la memoria indemne de siglos de historia, estableciendo un diálogo circular con la imagen de las ruinas clásicas descritas por Goethe o Lord Byron o Piranesi, como restos de la grandeza del ser humano que han de sucumbir sin solución al poder de destrucción de la naturaleza y el tiempo.

En la horizontalidad de un cementerio de automóviles de una gran ciudad, abandonado, siniestro y abstracto, permanecen inertes los restos de la sociedad, invitando a la contemplación del fin del ciclo de la vida. En el cementerio de automóviles, el hombre es sustituido por su posesión más preciada, la máquina, abandonada en el espacio vacío, como la ruina postmoderna de la sociedad postcapitalista desarrollada.

Creo que el automóvil es hoy el equivalente exacto de las grandes catedrales góticas. Quiero decir con ello: una magna creación de la época, creación que fue ideada apasionadamente por artistas desconocidos y que, en su imagen, sino en el uso, es disfrutada por todo un pueblo, que con ella se aderezza un objeto mágico y se lo apropiá y asimila. (Barthes, 1957, p. 56).

En el arte, la historia del automóvil deja vislumbrar la intrahistoria de las distintas sociedades. Como en el ciclo de vida natural, las personas nacen, crecen, se alimentan, se reproducen, mueren y desaparecen. En el cementerio de automóviles el tiempo está detenido en ese proceso de desaparición y el recuerdo de ese ciclo de vida nos permite su reconstrucción hacia atrás, como si de una película se tratase.

Curro Ulzurrum recrea la idea del ciclo de la vida a través de la imagen melancólica de un autocine, donde los visitantes colocan sus coches de juguete, a la espera de ser espectadores de la secuencia de su vida a partir de una sucesión de fotogramas. Reconstrucción que constituye un proceso de inducción como una adivinanza sobre las vidas de las personas, un juego a través de los trozos de memoria representados por los juguetes que esperan que se apaguen las luces de la estancia y la pantalla se ilumine.

Juan Gallego recoge en sus pinturas de coches de juguete la idea del ciclo de vida a través del movimiento circular continuo de una atracción de feria. El automóvil nuevo, brillante y cromado da vueltas alrededor de una estructura circular, el pintor lo detiene y muestra su luminosidad, y paralelamente representa los límites de su viaje a través de los postes de la atracción, creando una inquietante sensación de movimiento y estatismo simultáneos.

El hiperrealismo nos dejó el auge del automóvil en la década de los setenta en Estados Unidos. Coches, motos, camiones y caravanas que reflejaban el poder y atracción de la máquina en la sociedad norteamericana. Pero también nos dejó la imagen de su incipiente decadencia. María Treviño nos muestra la imagen del declive y el abandono del automóvil en la última parte de su ciclo de vida, recogiendo el testigo de pintores de la generación del Hiperrealismo inglés y americano de como John Salt, para devolvernos la imagen global del ocaso de la sociedad capitalista exportada en la figura de uno de los símbolos más característicos de nuestro país, el seat seisientos.

Desde que nacen, las personas se retratan a lado de los coches, y progresivamente lo continúan haciendo mientras crecen, de modo casi ritual. El paisaje, con el paso del tiempo, va cambiando, y ese mismo ritual continúa como si de una tradición ancestral se tratase. (Keaton, 2008).



Figura 6. Bill Woods. A la derecha: Bill Woods. "Man with cadillac outside office building". 1950. Keaton, D. (2008). *Bill Wood's business*. USA: BargainA la izquierda: Bill Woods. "Boy in oak farms toy delivery truck". 1960. Keaton, D. (2008). *Bill Wood's business*. USA: Bargain.

Los niños pequeños de entonces aparecen al lado de los coches antiguos de ahora, que ya no existen hoy. A medida que el tiempo pasa, los coches se van sustituyendo, se van modernizando, van siendo cada vez más nuevos, mientras que las personas van creciendo y envejeciendo, completando su ciclo de vida. El ciclo de vida del automóvil es más corto, pero se renueva, se sustituye y continúa estando ahí, testigo mudo y revelador del tiempo presente. En el ciclo de vida de una persona quizá varios coches irán guardando sus recuerdos y al final, quedarán conservados intactos, dormidos, atesorados en el cubículo de su interior, sometidos al proceso de erosión de la naturaleza, esperando en silencio a ser descubiertos, como ruinas arqueológicas de la sociedad del siglo XXI.

Cuando vamos en búsqueda al paisaje perfecto pensamos ir al encuentro de la naturaleza. Cuando por fin llegamos, nos damos cuenta que somos espectadores de una obra producida. Nosotros somos los autores de nuestro paisaje. (Shulz-Dormund, 2012, p. 19).

Referencias

- AA.VV. (1998). *French artists Spur on an American Art.. New York Tribune.* 24 de Octubre de 1915. Parte IV, pág. 2.
- AA.VV. (1999). *MOMA Highligths. 350 obras del Museum of Modern Art New York.* Museum of Modern Art of New York. USA.
- AA.VV. (2001). *La distancia y la Huella. Para una antropología de la mirada.* Cuenca: Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- Aguirre, J. (Ed.) (1989) *Walter Benjamin. Discursos Interrumpidos I.* Madrid: Taurus, Altea, Alfaguara.
- Argullol, R. (2006). *La atracción del abismo. Un itinerario por el paisaje romántico.* Barcelona: Destino.
- Ballard, J.G. (1994). *Low Flight Aircraft.* Madrid: Minotauro.
- Barthes, R. (1957). *Mythologies.* Paris: Du Seuil
- Baudelaire, C. (1996). *El Pintor de la Vida Moderna.* Madrid: Visor.
- Borrás, M.L; Marí, B. (Ed) (1996). *Francis Picabia. Máquinas y Españolas.* Barcelona: IVAM Centre Julio González. 5 oct – 3 dic 1995. Fundación Antoni Tapies. Barcelona. 19 dic 1995 – 3 mar 1996.
- Brihuega, J. (Ed.) (2000). *Garaje. Imágenes del automóvil en la pintura española del s. XX.* Madrid: Fundación Carlos de Amberes.
- De Diego, E. (1996) *Arte Contemporáneo II.* Madrid: Historia 16.
- Gallego, J. (2008). *Principio de incertidumbre.* Madrid: Galería Fernando Pradilla
- Gil, J. (2000). *Tondos.* Madrid: Galería 57.
- Ginsberg, R. (2004). *The aesthetic of ruins.* Amsterdam: Rodopi Editions.
- J. Rico, P. (Ed.). (2000). *Vostell Automobile.* Zaragoza: Edelvives
- Keaton, D. (2008). *Bill Wood's business.* USA: Bargain
- Lahuerta, J.J. (1989). *La abstracción necesaria. El Arte y la Arquitectura europeos de entreguerras.* Barcelona: Antropos.
- Makarius, M. (2004). *Ruins.* Paris: Flammarion.

- Martin, A. (Ed.). (2010) *Auto. Sueño y Materia. La cultura del automóvil como territorio crítico y creativo*. Madrid: Centro Cultural Dos de Mayo. 9-oct-2009-10-ene-2010.
- Marzo, J.L. (1991). *La ruina. El arte en la era de su congelación*. Recuperado de <http://www.soymenos.net/ruina.pdf>
- Muñoz, F. (2012). Topografías de lucro, postales Ballardianas. En Schulz-Dornburg, J. (2012). *Ruinas modernas. Una topografía de lucro*. (7-9). Barcelona: Ambit.
- Nel-lo, O. (2012). Herencias territoriales, exploraciones geográficas y designios políticos. En Schulz-Dornburg, J. (2012). *Ruinas modernas. Una topografía de lucro* (23-29). Barcelona: Ambit.
- Ortega y Gasset. J. (1991). *La deshumanización del arte*. Madrid: Alianza.
- Perez de la Fuente, J. C. (Dir.) (2002). *El Cementerio de automóviles*. Madrid: Centro Dramático Nacional y Sociedad España Nuevo Milenio. Teatro María Guerrero. Recuperado de <http://cdn.mcu.es/wp-content/uploads/2012/08/17-EL-CEMENTERIO-DE-AUTOMOVILES-00-01.pdf>
- Punti, J. (2012). Arqueología del futuro. En Schulz-Dornburg, J. (2012). *Ruinas modernas. Una topografía de lucro*. (117-119). Barcelona: Ambit.
- Rosemblum, R. (1993). *La pintura moderna y la tradición del romanticismo nórdico*. Madrid: Alianza Forma.
- Schulz-Dornburg, J. (2012). *Ruinas modernas. Una topografía de lucro*. Barcelona: Ambit.
- Treviño, M. (2005) *Desguaces*. Madrid: Galería Fernando Pradilla.
- Ulzurrum, C. (2009). *Las mentiras se construyen*. Santiago de Compostela: Galeria Trinta.
- Verdú, V. (2000) (30 de Noviembre). *La fama del coche*. Recuperado de http://elpais.com/diario/2000/11/30/sociedad/975538803_850215.html
- Verdú, V. (2011) La ausencia. *El sentir melancólico en un mundo de pérdidas*. Madrid: La esfera de los libros.
- Vicent, M. (2000, 28 de Octubre). EL PAÍS. Suplemento Babelia.