

## «Motion, autos, art, architecture»

Museo Guggenheim Bilbao

Del 8 de abril al 18 de septiembre de 2022

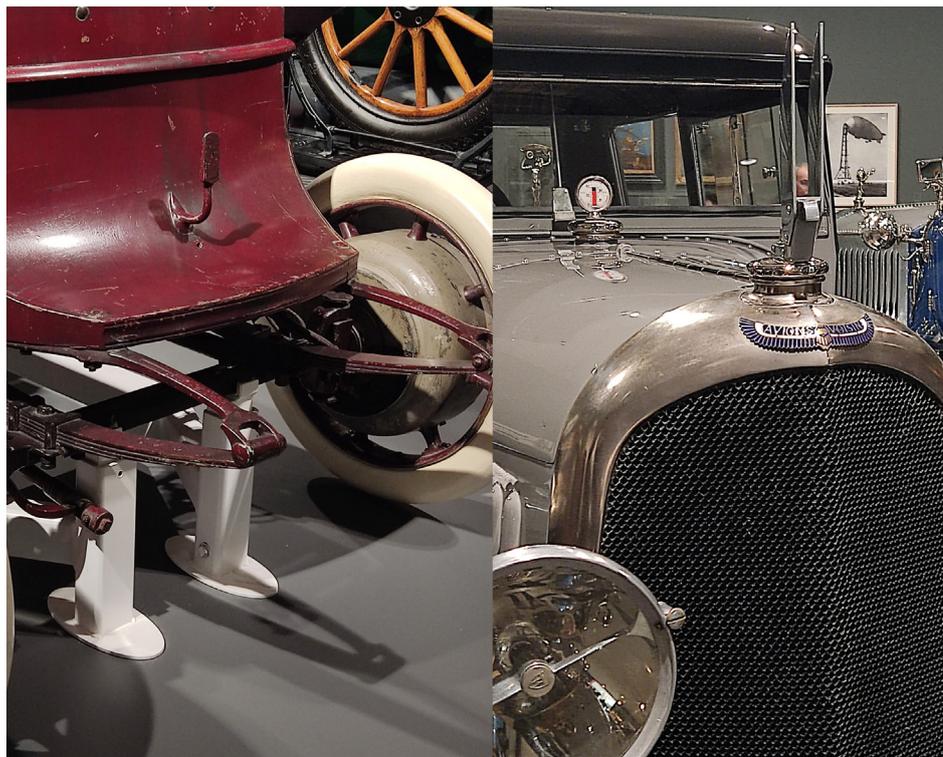
Durante los meses de abril a septiembre treinta y ocho vehículos han tomado las salas del Museo Guggenheim de Bilbao en la exposición «Motion, autos, art, architecture» comisariada por Norman Foster, además de Lekha Hileman Waitoller y Manuel Cirauqui patrocinada por Iberdrola y por el Grupo Volkswagen. La presencia de ese número de vehículos en el museo es un hito en muchos aspectos: por la dificultad de reunir tal cantidad de coches, auténticos emblemas de modernidad de su época; por la complejidad expositiva del auto como objeto tridimensional que exige la correcta percepción de sus múltiples puntos de vista, a lo que se añade otro hándicap como es la variedad del colorido de los autos expuestos. La gradación de grises y el color blanco y negro, se presentan como la gama cromática perfecta para que los autos se perciban y dialoguen con las obras de arte que completan las salas y que guardan una estrecha relación con este medio de transporte. Además, se pueden ver planos y fotografías de arquitecturas de la época, publicidad vinculada al sector automovilístico, fotografías artísticas o con valor de documento histórico sobre el sector de la ingeniería del automóvil del periodo coetáneo a su creación, pero también deja la puerta abierta al futuro mostrando los centros de investigación y desarrollo más innovadores en estos momentos.

La impresión más fuerte que se percibe en la exposición es la de estar ante uno de los objetos más perfectos, democráticos, bellos y deseados del siglo XX y XXI. Y efectivamente, a lo largo de las salas principales y los apartados sobre los que se organiza la muestra –*Beginnings, Sculptures, Popularising, Sporting, Visionaries y Americana*– se entra en un espacio repleto de historia, belleza, ingeniería y arte. Un recorrido que se completa con pequeñas maquetas de reproducciones de automóviles de la colección Hans-Peter Porsche; adornos de capó (o mascotas) de Charles

Sykes (*El espíritu del Éxtasis*, 1909 o *San Cristóbal*, 1899); de René Lalique (con sus emblemas en cristal grabado y esmerilado) o de Rembrandt Bugatti (*Pantera al acecho*, 1909 y *Elefante*, 1902), además de destacadas obras contemporáneas como la de la artista Angela Palmer, de 2014, en neón sobre aluminio, que reproduce circuitos de F1: de Mónaco, Shanghái, Singapur, Spa-Francorchamps, el Autódromo de Brasil y el circuito de Goodwood de Reino Unido. Se añade una línea temporal sobre la historia de la evolución estética del automóvil y una última gran sala, *Future*, presentada como un laboratorio de experimentación interactivo, donde se muestra el trabajo de estudiantes de quince escuelas internacionales de arquitectura y diseño, seleccionadas de cuatro continentes, que imaginan cómo será el automóvil, la movilidad y la automoción a finales del siglo XXI, cuando se cumplirán doscientos años del nacimiento de tan gran invento para la vida moderna.

El recorrido expositivo se inicia en la sala *Beginnings*, dedicada al nacimiento del automóvil moderno. La idea de automóvil tal como lo conocemos en su reciente historia llevaba tiempo en la cabeza del hombre. En el siglo XVIII se creó el primer vehículo a vapor (*Fardier á Vapeur* de Cugnot, 1769), luego llegarían las pruebas con motores eléctricos. Era cuestión de tiempo que esos motores se acoplaran a los chasis adecuados para que, bien fuese con el motor a vapor, eléctrico o de combustión interna, esos carruajes sin caballos se convirtiesen en el origen del automóvil moderno. Esas experimentaciones se llevaron a cabo de forma simultánea en distintos países, Reino Unido, Francia, Alemania, Italia o Estados Unidos. El vehículo desde sus inicios está ligado pues, a la evolución (no solo revolución) industrial, adaptando un popular medio de transporte, como fue el carruaje, a los nuevos avances en mecánica. En sus orígenes la estética y la altura de esos primeros autos fue también evolucionan-

1. A la izquierda detalle de la suspensión de ballesta del *Elektrischer Phaeton, Model II Nr. 27*, 1900. A la derecha detalle de la calandra del *Voisin C7 «Lumineuse»*, 1925 (fotos: Sonia Ríos)



do, de muy cuadrangulares y altos, similares a los carruajes, se fueron redondeando y acercando al suelo gracias a los ensayos en túneles de viento y al trabajo de ingenieros, mecánicos, arquitectos y artistas, triunfando las formas aerodinámicas y la forma de lágrima, lo que le llevó a convertirse en un auténtico símbolo de modernidad. Fueron llamados «juguetes de ricos» hasta que alguien soñó con democratizarlo, hacerlo accesible a una mayor cantidad de personas y acercar el campo a la ciudad y la ciudad al campo, algo que consiguió Henry Ford, con su modelo T, su «modelo universal». El auto se concibió para ser ambicionado, para complacer estéticamente y para ser un nuevo objeto de deseo en una sociedad moderna, así lo demuestran los autos que pueden verse en esta primera sala. En *Beginnings* se exhibe el *Benz Patent Motor Car* de 1886; el revolucionario *Elektrischer Phaeton, Model II Nr. 27* de 1900 con motores eléctricos en los cubos de las ruedas; el *Rolls Royce 40/50 «Alpine Eagle»* de 1914, considerado «el mejor coche del mundo», una marca de coches de lujo y una cuidada ingeniería que ya incorporan algunos rasgos de los vehículos de la década siguiente, como radiadores y calandras cada vez más gran-

des, estriberas más cerca del suelo y cajas de cambio con cuatro velocidades. El *Ford T Tourer* de 1914 de color verde, que desde 1914 a 1925 el cliente podía escoger el color, siempre que fuese negro, porque era el que secaba con más celeridad, pero con anterioridad a estas fechas se podían encontrar *Ford T* en color rojo, gris, azul o verde. También se exhibe en la muestra el plano de la fábrica de la *Ford Motor Company Highland Park Rendering Bird'*, de Albert Kahn (1924). Fue una de las fábricas más importantes porque por un lado entraba la materia prima y por el otro extremo salía el coche manufacturado. Su proeza recae en la cadena de montaje que permitía montar el vehículo en horas mientras la competencia lo hacía en días. Son visibles en algunos de estos autos la suspensión de ballesta, heredada de los carruajes y que aún se sigue empleando con una considerable variedad de formas y en un alto número de vehículos. Otros autos expuestos en esta sala son: el *Bugatti Type 35* de 1924, los Bugatti son los coches de carrera más populares y auténticas obras de ingeniería; el *Voisin C7 «Lumineuse»* de 1925, donde el cristal cobra protagonismo, así como la construcción ligera del vehículo, igual que sus aviones.

El modelo expuesto es el que condujo Le Corbusier y que representa en algunas de sus obras; el *Chrysler Airflow* de 1934 y el *Tatra T87* de 1948 que incorporaba la silla en cantiléver de Mart Stam producida por Thonet. La sala se completa con diversas obras, desde óleos a portadas de revista o publicidad de Eadweard Muybridge, Étienne-Jules Marey, Ramon Casas con *La cochera* de 1907, Pierre Bonnard, Jacques-Henri Lartigue, Sonia Delaunay, Constantin Brancusi, Charles Sheeler, Le Corbusier, Marcel Breuer, Ludwig Mies van der Rohe, Man Ray con sus fotografías próximas a las formas aerodinámicas del *Chrysler Airflow* o las serigrafías de Andy Warhol de 1996 sobre una *Fotografía de Karl Benz con su ayudante de ventas, Josef Brecht en el Benz Patent Motor Car* de 1886, entre otros autores. Todas y cada una de estas obras de arte y arquitectura muestran su correspondencia con el auto, desde el Noucentisme hasta el Art Decó; desde las vanguardias al pop; desde el cartel a la publicidad; desde las experimentaciones fotográficas a la fotografía documental o publicitaria, como la conocida foto del *Dirigible en el Aeropuerto Ford en Dearbon* en 1926, subrayando la estrecha relación entre el auto y el avión, dos de los grandes medios de transporte del siglo XX [1].

Bajo la denominación de *Sculptures* se agrupan una serie de vehículos de lujo que se diferencian de los de la etapa anterior en que los ingenieros y mecánicos hicieron que sus formas fuesen muy aerodinámicas, redondeadas y esculturales. Irrumpen las formas del *Bugatti Type 57 SC Atlantic* de 1936 con una calandra colosal, símbolo de los grandes vehículos de las décadas veinte y treinta. Muestra una gran relación con los diseños del sector aeronáutico. El *Hispano-Suiza, H6B Dubonnet Xenia* de 1938 es un hito del diseño español inspirado en el prototipo de 1936 del ingeniero Jean Andreau. La forma del auto guarda una estrecha relación con las formas del Art Decó y replica la forma de lágrima de los pasa ruedas y guardabarros de un avión. El espectacular *Pegaso Z-102, Cúpula* de 1952 es un símbolo de toda una época marcada por el fin de la Segunda Guerra Mundial, por las formas aerodinámicas, incluso de la Hispano-Suiza, además de la fascinación por los UFOs. El modelo que se exhibe participó en la muestra *World Motor Sports Show* en el New York's Madison Square Garden. El último de los autos que componen la sala es un *Bentley, R-Type Continental* de 1953 que es menos ostentoso que las marcas y modelos que lo acompañan, es más sencillo en sus

formas, más simple en la búsqueda de la belleza en cada parte del auto sin buscar giros o formas caprichosas. Sin duda es una de las salas más interesantes en la búsqueda de la utilidad, funcionalidad del objeto, belleza y relación con la estética desde el Art Decó hasta el *streamlining*. Además, la sala se completa con esculturas de Alexander Calder y Henry Moore, mascotas de capó de Rembrandt Bugatti y de René Lalique [2] y la alusión a las exposiciones sobre vehículos en el MoMA, *8 Automobiles* en 1951 y *The Machine as Seen at the End of the Mechanical Age* de 1968, también en el MoMA, nos recuerdan que esta relación entre vehículos, arte, diseño, ingeniería y arquitectura viene de lejos.

*Popularising* es la sala donde se continua la muestra de la evolución del vehículo democrático y accesible para un gran número de personas. La creación por tanto, de un vehículo para el pueblo. Esto fue algo gradual desde la década de 1930 a 1950, periodo que coincide con la Segunda Guerra Mundial y el periodo posterior marcado por la recesión, desabastecimiento y austeridad. En ese momento resurgió la necesidad de identidad nacional, de modo que, a pesar de las limitaciones industriales y de recursos, los ingenieros y diseñadores se afanaron por crear vehículos adaptados a la carestía y a las nuevas necesidades de las sociedades de la posguerra. Durante esos años se crearon algunos hitos del diseño automovilístico en Europa, coches compactos, con forma de lágrima y aerodinámicos, mientras que en Estados Unidos el vehículo aumentó de tamaño. En la sala se exhiben un *Voiture Minimum* de 1936; un *Volkswagen Beetle* de 1951; un *Volkswagen T1 Samba bus* de 1962, un microbús muy popular y un auténtico clásico en el sector; un *BMW 600* de 1957 al que se accede al habitáculo por la parte anterior; un *Fiat Nuova 500* de 1957; un *Citröen 2CV Sahara* de 1961; un *Mini* de 1966; un *Renault 4* de 1968 (sin olvidar el logotipo que Vasarely diseñara para Renault en 1970) y también se expone un *Minissima* de 1972 muy futurista y atrevido. Todos los vehículos han sido señas de identidad nacional en Alemania, Francia e Italia respectivamente. La sala está acompañada por un innumerable ejemplo de diversos materiales, desde pinturas, esculturas, fotografías, planos y dibujos que acercan el arte Op y Pop al sector de la automoción, con autores como: Paul Nash, Le Corbusier, Carlo Carrá, Graham Sutherland, Ben Nicholson, Flaminio Bertoni, Alberto Giacometti, Don Eddy, Ron Herron (*Archigram*), Peter Cook (*Archigram*), Victor Vasarely,



2. A la izquierda detalle del frontal del *Bugatti Type 57 SC Atlantic*, 1936. A la derecha René Lalique, *Cabeza de caballo (Longchamps)*, 1930. detalle de la calandra del *Voisin C7 «Lumineuse»*, 1925. En la parte inferior *Ferrari 250 GTO*, 1962 (fotos: Sonia Ríos)

Norman Foster, Renzo Piano, Christo and Jeanne-Claude, David Hockney, Marc Newson, Ai Weiwei y Otl Aicher

Para los más aficionados al motor, la sala *Sporting* presenta una serie de vehículos que son el auténtico sueño de un amante de los deportivos. Se exhiben un *Porsche 356 Pre-A* de 1950; un *Mercedes-Benz 300 SL* de 1955; un *Ferrari 250 GTO* de 1962 [2] en color rojo; un *Jaguar E-Type* de 1961 y el *Aston Martin DB5 James Bond* de 1964. En la sala se muestra obra de Frank Lloyd Wright, su proyecto para el *Hoffman Jaguar Showroom*, New York, 1954; obras de Julius Shulman, Pavel Michael Engelmann, Armando Testa, Gio Ponti, Alan Fletcher y su cartelería publicitaria para Pirelli, Ricardo Manzoni, Ken Adam, Norman Foster, Richard Hamilton, Alexander Calder, Frank Stella trabajando

en la *Maqueta del BMW Art Car 3.0 CSL* de 1976 y Roy Lichtenstein trabajando en la *Maqueta del BMW 320 Group 5 Art Car* de 1977. También se muestra un Andy Warhol con su obra inspirada en el *Mercedes Benz 300 SL Coupé* de 1954, Robert Rauschenberg, César Manrique, David Hockney con una obra de 1982, Sandro Chia y el *Diseño del edificio de BMW* por Zaha Hadid Architects. Una completísima sala repleta de grandísimos nombres del arte, la arquitectura y el diseño del siglo XX.

*Visionaries* es una de las salas más impactantes de la exposición porque puede oírse el sonido de un Formula 1 acercándose y alejándose de forma cíclica que contextualiza el *Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance Formula One Racing Car* de 2020 y sobre él las fotografías de Andreas



3. Harley Earl para General Motor. Foto superior, de derecha a izquierda *Firebird I*, 1954, *Firebird II*, 1956 y *Firebird III*, 1958. Parte inferior traseras del *Firebird III*, 1958 y del *Firebird II*, 1956. Inferior izquierda, detalle de la turbina delantera del *Firebird II*, 1956 (fotos: Sonia Ríos)

Gursky de la serie *Pit Stop (Boxenstopp)* de 2007 (solo faltaría el olor a gasolina para ser una experiencia sensorial extrema). La sala se inicia con el *Dymaxion Car #4* de 2010, inspirado en las formas de lágrima de vehículos anteriores como el *Alfa Romeo 40/60 HP* de 1913, el *Motorcar number 9* de 1932 o el *Flyingcar* de 1945, el prototipo de Norman Bel Geddes en plena vigencia del *streamlining* y en el contexto de la exposición «Futurama» de General Motors (1939). También se muestran el *Alfa Romeo BAT 7* de 1954, el *Citröen DS 21 Chapron* de 1962 y el *Lancia Stratos Zero* de 1970. Son tres ejemplos paradigmáticos del carácter visionario de las marcas, guardando una estrecha relación con la línea de velocidad, con la descomposición de las formas en el espacio como puede verse en esa comparación visual que se

realiza con las obras de Giacomo Balla, Umberto Boccioni y Tullio Crali entre otros. En la sala se muestra el gran cuadro *Flamingo Capsule* de 1970 de James Rosenquist, proyectos de Norman Foster y una obra conceptual de Angela Palmer. No obstante, uno de los puntos fuertes de la sala visionarios son los tres prototipos diseñados por el ingeniero Harley Earl, contratado por la General Motor para estilizar los vehículos y hacer una nueva generación de autos más rápidos, elegantes y tecnológicos. Durante los años 50, había tres grandes grupos de marcas de automóviles y tanto General Motors (en adelante GM) como Chrysler buscaron la diferencia con el grupo Ford por el diseño, la estética y la tecnología. Mr. «E», como solían llamarlo, y contratado desde el año 1927 para la *Styling Division*, contaba con una larga expe-

riencia estilizando vehículos. Creó un prototipo que marcaría las siguientes dos décadas, el *Buick Y-Job*, incluyendo elementos visuales y estructurales que diferenciarían los vehículos americanos de los deportivos europeos que ya se veían en América. Sus vehículos integraban partes, como faros, guardabarros y reposapiés de una manera más estética, más compacta, incluso en la década de los sesenta incluiría las aletas *Tailfin* tan características del *Chevrolet Bel Air* o del *Cadillac Eldorado*. Durante los años 1949 a 1961 se realizó el *Auto Show Motorama* (de la GM), donde se presentaban los nuevos modelos y las nuevas líneas de los automóviles del futuro. En ese espacio se mostró el *Chevrolet Corvette* en 1953, aunque el modelo más popular fue el *Chevrolet Corvette C1* de 1954. Las formas del *Corvette* fueron ensayadas en un *concept car*, una estrategia para diseñar modelos que generasen tendencia. La vinculación a la velocidad, a las formas aerodinámicas y al sector aeronáutico marcó a toda una generación de automóviles con grandes traseras en forma de avión y sus características aletas *Tailfin*. Y aunque al final de la década, el *Cadillac Cyclone XP-74*, de 1959, fue uno de los más populares, destacan tres prototipos realizados en esta década y que pueden disfrutarse en la exposición: el *Firebird I* de 1954, el *Firebird II* de 1956 y el *Firebird III* de 1958 [3] tres auténticas joyas de la automoción que mostraron la superioridad de GM en su búsqueda de encontrar motores con otra fuente de energía alternativa, y no fue otra que el uso de motores de turbinas de gas, en esa búsqueda por otros sistemas de propulsión destacando a su vez la superioridad de la tecnología de la GM frente a otras marcas. Estos vehículos estaban inspirados en los aviones de combate del momento, básicamente eran aviones a reacción sobre cuatro ruedas. Todos se adornaban con el logotipo blanco, rojo y azul de la GMATS, la *Sección de Transporte Aéreo de General Motors*. El *Firebird I* tenía un morro similar a un jet, un alerón en miniatura, una aleta trasera vertical y una cabina para un pasajero con un techo de burbuja realizado en fibra de vidrio, pero que podía alcanzar los 200 caballos de potencia. El *Firebird II* de 1956 era más práctico, pensado para la familia, con un habitáculo para cuatro personas y diseñado para la autopista del futuro. Se diseñó para facilitar la velocidad, la aerodinámica y el frenado gracias a la cola vertical y la capota en forma de burbuja alta

y continua. El *Firebird III* de 1958, presentado en *Motorama* de 1959, fue creado con dos cuerpos idénticos, uno de titanio y otro de fibra de vidrio cubierto por una doble burbuja, y al igual que los modelos anteriores tenía un motor de turbina de gas. Era la primera vez que se usaba el titanio, se dejó sin pintar y se le dio un acabado cepillado con brillo satinado. Fue el primer vehículo en utilizar frenos de disco antibloqueo en las cuatro ruedas, suspensión independiente, pensado para evitar accidentes en la autopista del futuro, también disponía de aire acondicionado y control de cruce.

En *Americana* se muestra una serie de vehículos; un *Ford Pierson Brothers Coupe* de 1934; un *Willys MB* de 1945; un *Cadillac Eldorado Biarritz* de 1959 y un *Ford Mustang PRJCT50* de 1965. Todo ello demuestra que en Estados Unidos el vehículo se integró en la cultura y en la vida moderna, como no lo hizo en ningún otro lugar del mundo. Lo vemos también gracias a las instantáneas de Berenice Abbott, Dorothea Lange, Marion Post Wolcott o Equipo 57, además de en las pinturas de Robert Indiana, Dennis Hopper y Ed Ruscha o en las esculturas de Donald Judd o de John Chamberlain. La muestra concluye en la planta baja con *Future*, la última sala de la exposición, concebida como un lugar de experimentación, un laboratorio donde las instituciones escogidas muestran ideas sobre el coche del futuro. Entre esas escuelas elegidas se encuentran el Art Center College of Design (USA), el Politecnico di Milano (Italia), la University of Tokio (Japón), la Mondragon Unibertsitatea (España), la Universidad de Navarra (España), el Royal College of Art (Reino Unido), el Tecnológico de Monterrey (México), la Hongik University (Corea del Sur), Tsinghua University (China), la Yale University (USA), la University of Cape Town (Sudáfrica), Umea University (Suecia), el MIT (USA), TU DELFT (Holanda) y ETH Zurich (Suiza), todo un ejemplo de lo que está por venir en el sector de la automoción y que queda más que demostrada su gran evolución y potencial tecnológico en los autos expuestos, además de reforzar los vínculos estéticos y artísticos de los autos con el contexto y la sociedad a la que iba dirigida, mostrándonos con cada ejemplo la belleza de la velocidad que ya promulgaron los futuristas.

Sonia Ríos Moyano  
Universidad de Málaga

