



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Artes y Diseño

ESCULTURA CÍNICA:
LA UTILIZACIÓN DE AUTOPARTES DE DESECHO EN LA CONSTRUCCIÓN ESCULTÓRICA.

Tesis
Que para obtener el título de Licenciado en Artes Visuales.

Presenta:
Bruno Martínez Segoviano

Director de Tesis:
Maestro Margarito Leyva Reyes

México, D.F., 2015.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedicado a:

Mis padres Lorenza y Ricardo, por su cariño, tiempo, consejos, su incondicional apoyo y por ser los pilares de mi formación personal y profesional.

A mis hermanos Irene e Ivan, con quienes crecí y a quienes respeto y admiro mucho.

A mi esposa Alejandra, por alentar el desarrollo de esta investigación y por ser la primer lectora.

Agradecimientos a:

Mtro. Margarito Leyva Reyes, profesor y amigo, por su tiempo, apoyo y paciencia en el desarrollo de esta investigación, así como en proyectos personales.

Al sínodo conformado por Dr. Pablo Joaquín Estévez Kubli, Dr. José Eugenio Garbuno Aviña, Lic. Norma Angelica Barragán Gómez, Lic. Miguel Ángel Padilla Gómez quienes se tomaron el tiempo de revisar este texto y compartir sus opiniones profesionales.

Por último, quiero agradecer a Betsabeé Romero y Jaime Ruiz Otis, artistas mexicanos con gran trayectoria, que gentilmente accedieron a dialogar y compartir su experiencia en torno a su formación y producción visual.

ÍNDICE

Introducción	6
Capítulo 1: La producción y el desecho del objeto.	
1.1 La revolución industrial.	8
1.2 Definición de desecho.	11
1.3 Desechos industriales y sólidos urbanos.	12
1.4 Basura Cero.	13
Capítulo 2: El automóvil y su papel en el arte a partir de mediados del siglo XX.	
2.1 Breve historia del automóvil.	15
2.2 El automóvil cómo símbolo.	18
2.3 Sobre la inmovilidad.	20
2.4 Autopartes en la construcción escultórica desde mediados del siglo XX.	23
2.4.1 Entrevista a Jaime Ruiz Otis	28
2.4.2 Entrevista a Betsabeé Romero	38
Capítulo 3: La escultura y lo cínico.	
3.1 Diógenes de Sínope.	48
3.2 Escuela Cínica.	51
3.3 Los elementos de la Escuela Cínica.	53
3.3.1 Pantomima	53
3.3.2 Parresía	54
3.3.3 Askesis	54

3.4	Persistencia de los materiales.	55
3.5	Sobre lo cínico.	58
3.6	Propuesta personal: construcción escultórica.	59
Conclusiones		66
Bibliografía		68

INTRODUCCIÓN

Uno de los objetos que durante su desarrollo en el siglo XX logró un cambio significativo en estrategias militares (en las cuales algunos países competían por fabricar vehículos mejor equipados), así como la manera en que nos relacionamos y percibimos el espacio y el tiempo, es indudablemente el automóvil. Un objeto que forma parte de nuestra vida cotidiana, en el que nos trasladamos de un lugar a otro, ya sea en transporte público o privado.

La siguiente investigación tiene como objetivo presentar una propuesta personal sobre el uso de autopartes de desecho en la construcción escultórica, a partir del cuestionamiento del desecho y la forma en que es percibido. Es de suma importancia entender que los materiales se transforman y es justo eso lo que posibilita el desarrollo de esta propuesta, tomando parte de los significados de los objetos y las nuevas interpretaciones. Se cuestiona el papel del automóvil como medio de transporte y su misma inmovilidad. Además me parece importante, observar que, en la transformación del material también hay un aspecto relacionado con la memoria, que permite reconocer o no el objeto utilizado, pero al mismo tiempo es una interrogante sobre qué tan rápido olvidamos los objetos con los que interactuamos y, siguiendo con eso, los eventos, conflictos, hechos históricos e incluso las personas con las que convivimos.

Tengo un particular interés por los automóviles olvidados, alojados en los *cementerios metálicos*, me gusta ver como se oxidan, como pierden esa capa que oculta el metal, es como si quisieran desprenderse de algo que les fue impuesto. El tiempo los transforma, los desgasta, algo que le pasa a las personas sin ser necesariamente de metal. También he detectado este mismo cambio en la forma de convivencia entre las personas, vamos en el auto y nos olvidamos de los demás.

Gozamos de un objeto que nos brinda la “libertad” de ir a donde queramos en

cualquier momento, pero ¿hasta dónde es cierto esto? y ¿nosotros a dónde llevamos al automóvil?. Este vehículo se asocia a la velocidad, pero he de aclarar que este punto no es el tema central de esta investigación, he desarrollado el interés de este trabajo en la temporalidad del material, sus transformaciones y las nuevas interpretaciones que pueda tener, la siguiente propuesta se desarrolla en tres capítulos.

En el primero se presenta el automóvil como resultado de una serie de innovaciones tecnológicas y científicas desde la Revolución Industrial hasta las líneas de producción en la planta de Henry Ford. También se aborda el papel del automóvil en la sociedad y el valor que se le es asignado, pasando por el proceso en el que va perdiendo valor hasta llegar a ser un objeto no funcional.

El capítulo dos comprende el trabajo de algunos artistas que, a partir de la segunda mitad del siglo XX incorporaron el automóvil en sus propuestas escultóricas. Este capítulo concluye con dos entrevistas realizadas a Jaime Ruiz Otis y Betsabeé Romero, quienes cordialmente compartieron su tiempo para platicar sobre las formas de producción artística en torno al estudio, reflexión y uso del automóvil en su trabajo.

Por último en el capítulo tres, se presenta la propuesta personal, se da un panorama contextual y teórico sobre la *Escuela Cínica* del siglo IV a. C., de donde se retoma la vida y enseñanzas del filósofo griego Diógenes de Sínope. A partir de él se prelude una analogía con autopartes de desecho con las que descifré una relación directa entre ciertos eventos de su vida, misma que sirve de fundamento para proponer una *escultura cínica*.

CAPÍTULO 1. La producción y el desecho del objeto.

1.1 Revolución Industrial.

El inicio de las grandes industrias automotrices, así como de otros magnates de la industria, tiene su origen a partir de acontecimientos que favorecieron el crecimiento técnico y el aprovechamiento de los conocimientos del siglo XVII, también conocida como Revolución Industrial. Desde este momento la humanidad se abrió paso a una nueva era donde la tecnología obtuvo un lugar preponderante, se fomentó el desarrollo de investigaciones y nuevas máquinas que facilitarían la vida, cambiando la forma de relacionarse y al mismo tiempo la forma de percibir el espacio y el tiempo. En gran medida, estas máquinas continúan siendo de gran utilidad en la vida cotidiana.

La Revolución Industrial surge a partir de avances científicos y técnicos gestados de la época medieval, los inventos que a continuación se mencionan fueron detonantes para que investigadores y algunas universidades de Francia e Inglaterra, formaran ingenieros en las escuelas superiores para el perfeccionamiento o invención de nuevas máquinas y herramientas. La adopción de técnicas y costumbres de los bárbaros al penetrar Roma, como la construcción de canales que alimentaban las tierras, creando campos más fértiles, cualidad que fue reforzada con la sustitución del buey por el caballo, una mejora de la técnica medieval: el mejoramiento del arnés y el uso de collera también optimizó el rendimiento de dicho animal (siglo X).

El molino de viento, aparentemente de origen asiático, es una muestra de el mejoramiento técnico a partir del conocimiento de otras culturas, utilizado para tareas similares a las de la rueda hidráulica. De igual forma, el uso de papel permitió el mejoramiento de técnicas de imprenta y la abundancia de telas, cabe destacar la invención de la pólvora (China siglo VII), utilizada para el uso de artillería y más tarde en la pirotecnia.

En el caso del reloj, durante los siglos XV y XVI, se observan relojes mecánicos en iglesias y palacios con el mecanismo de escape. Un mecanismo simple que consiste en un dispositivo que convierte el movimiento rotacional continuo en uno oscilatorio, principio básico del reloj de péndulo.

Más tarde, comienza la construcción de relojes portátiles con la sustitución de pesas por muelles, aunque no es exacta la fecha de producción de estos mecanismos se tienen registros de su uso a principios del siglo XV. Comparto con Lewis Mumford que “el reloj, y no por cierto la máquina de vapor, es la máquina-clave de la época industrial moderna”.¹ porque este mecanismo sencillo se convierte, más tarde, en el principio básico del automóvil. Pero, con esta invención también se crea una nueva percepción del tiempo en la vida cotidiana y mejora las observaciones de fenómenos naturales y científicas, así como la mecánica terrestre y celeste.

De forma paralela a la mejora de artículos cotidianos, las armas de fuego comenzaron a marcar un paso importante en la parte técnica y práctica, me refiero a la estandarización². Todo tenía que ser compatible y removible, una aportación de carácter militar, que permitió el intercambio de artillería o municiones, por primera vez se estandarizan medidas y formas.

En esta etapa de transformación tecnológica y económica hay que tomar en cuenta el contexto dotado de tolerancia religiosa y la baja tasa de intereses que favorecían el costo de materiales y herramientas, estas particularidades favorecieron para crear una mentalidad industrial que plantea el desarrollo exitoso de nuevas maquinarias y la formación de técnicos especializados.

Junto con el inicio de la Revolución Industrial también comenzó la búsqueda de nuevas fuentes de energía que suplantaran la fuerza animal y del hombre, y es justamente esto en lo que se basa su éxito, la optimización del uso de la energía,

¹ José Babini, *El siglo de las luces: ciencia y técnica*. p. 111.

² *Ibidem* p. 114.

ejemplo de esto es la máquina de vapor y los molinos hidráulicos utilizados para la molienda de grano, el prensado, accionar martillos, sierras y fuelles. En las minas se busca llegar a mayor profundidad debido a las nuevas exigencias, se mejoraron las bombas que desagotaban las minas. El mejoramiento de las bombas surge con la primer máquina de vapor, invento atribuido a Worcester que, en 1663 publica un catálogo con una serie de inventos entre ellos una bomba para expulsar agua por la presión del vapor³.

En 1673 Denis Papin y Christian Huygens inventan un motor de combustión interna que consiste en brindar movimiento al pistón mediante la expansión de gases producida por la explosión de una carga de pólvora; catorce años después, Papin construye una máquina similar a la de Worcester, pero a diferencia de éste, la condensación permitía el descenso de un pistón con un embolo que permitía realizar trabajos mecánicos.

Un parteaguas en el desarrollo de la máquina de vapor surge al ponerla en práctica en áreas distintas a las minas, para convertirse en una fuente de energía autónoma. En 1705 el inventor inglés Thomas Newcomen retoma todas las modificaciones, aumentando un balancín con contrapeso, conectado en uno de sus extremos con el pistón del cilindro y en el otro con la bomba, que tomó el nombre de “bomba atmosférica” debido a que al condensarse el vapor descendía por la mera acción de la presión atmosférica. Durante varios años se implementaron y construyeron más maquinas de este tipo, hasta 1765 año en el que el ingeniero mecánico escocés James Watt, siendo constructor de instrumentos matemáticos de la Universidad de Glasgow (Escocia), estudia una máquina descompuesta de Newcomen en la que identifica un defecto con la temperatura de la condensación, donde se perdía mucha energía por la conducción y radiación en las paredes del cilindro. Creando así, el condensador que realizara este proceso de manera independiente de la máquina y junto con otras mejoras se convirtió en su primer patente en 1769. Otro gran avance en

³ Al condensarse permitía que penetrara en la bomba una nueva cantidad de agua, que subiría hasta el lugar deseado.

la construcción de maquinaria de precisión fue creada por Jesse Ramsden (Inglaterra) constructor de instrumentos científicos que perfecciona la construcción de objetos astronómicos y geodésicos.

1.2 Definición de desecho

Al depositar un objeto en un bote de basura se puede interpretar que ya no sirve o que no tiene la misma función que en un principio, por ejemplo, una lata de refresco pierde su utilidad cuando se termina el líquido o al menos eso es lo que se piensa. Así, muchos objetos son tirados, desechados o abandonados con la creencia de que son inservibles.

Con esto no pretendo convertir al lector en experto de qué es o no un desecho, a clasificarlos o convertirlo en reciclador o del tipo ecologista *snob*. El hecho de decir *desecho*, nos lleva pensar en la parte de la función, no solo práctica sino también hay una función simbólica, social y emocional. El sentimiento de desprenderse de algo importante o no, interviene en la forma en la que nos relacionamos con los objetos, incluso con las personas. Estamos acostumbrados a sustituir nuestras cosas aunque sigan funcionando, cambiamos constantemente por nuevos objetos que se presentan cada año.

El diccionario de la Real Academia Española lo define de la siguiente manera:

“(De desechar) m. Aquello que queda después de haber escogido lo mejor y más útil de algo. || 2 m. Cosa que, por usada o por cualquier otra razón, no sirve a la persona para quien se hizo. || 3 m. Residuo, basura. || 4 Desprecio, vilipendio. || 5 Lo más vil y despreciable. || 6 *Am* atajo (|| senda).”⁴

⁴ Diccionario de la Real Academia Española. p. 776.

Algunos de los objetos desechados en los depósitos aún funcionan o pueden funcionar de manera diferente a la pensada originalmente, “la basura se define por el lugar, no por el ser: no se trata del contenido, sino del contexto.”⁵

La mayoría de las cosas que denominamos desechos pueden ser reutilizados, como algunos papeles, cartones, maderas o metales. Hay cuatro tipos de desechos: los industriales, especiales, de construcción y demolición y los sólidos urbanos. Estos últimos son los que tienen un papel importante, ya que se refieren a todo tipo de residuo de las cosas que compramos como por ejemplo el empaque de la cámara fotográfica o el chasis de un automóvil.

Si bien es cierto que la mayoría de las cosas son suplantadas por modelos nuevos que tienen una ligera variación con respecto al modelo anterior, y esta alteración es suficiente para reemplazarlas, de igual forma este es el momento en el que empieza el proceso del desapego, como menciona Annie Leonard esto es la “depreciación de los objetos”⁶.

1.3 Desechos industriales y sólidos urbanos.

Son los desechos generados al producir objetos o artículos que pueden encontrarse en los centros comerciales o exhibidos en cualquier aparador. Según Joel Makower los desechos industriales provienen de “la fabricación, la síntesis, el modelado, el moldeado, la extrusión, el soldado, la forja, la destilación, la purificación, la refinación y otras formas de preparar los materiales terminados y semiterminados de nuestro mundo manufacturado.”⁷ Después del proceso de fabricación, continua la mercadotecnia y el consumo en donde los objetos o aparatos tienen programada una vida útil ya sea

⁵Annie Leonard, *La historia de las cosas*, p.246.

⁶ *Ibid.* p. 245

⁷ *Industrial Strenght Solution*, en *Mother Jones*, Mayo/Junio 2009. citado en la obra *La historia de las cosas* de Annie Leonard. p. 448

debido a la capacidad de cartuchos o repuestos, el desgaste por uso o simplemente la obsolescencia frente a un modelo nuevo.

En México cada persona produce aproximadamente 770 gramos de basura al día⁸, estos desechos son conocidos como residuos sólidos urbanos porque se producen en viviendas, edificios, calles, avenidas, parques y jardines como resultado de las envolturas o embalajes de los artículos que consumimos, objetos que no sabemos como repararlos o para deshacernos de cosas viejas, aunque algunos de estos materiales puedan reutilizarse o ser llevados a centros de reciclaje para ser reintegrados a un nuevo ciclo de vida.

1.4 Basura cero.

El tema de la basura y los residuos son importantes para el área ecológica y, algunas empresas muestran una preocupación en el desenlace de cada una de las partes de sus productos.

En 1995, Australia planteó un plan para contrarrestar los efectos contaminantes, este plan es denominado Basura Cero. Un elemento importante del plan Basura Cero es la Responsabilidad Extendida del Productor (REP), en la que se responsabiliza a los productores por la entera vida útil de los bienes que fabrican⁹, también se fomenta el reciclaje de los residuos de los consumibles y la reutilización con el fin de lograr eliminar los desechos. Maneja nueve puntos:

1. Reducir el consumo y los desechos.
2. Reutilizar los desechos.
3. Responsabilidad extendida de los productores.
4. Reciclado integral.
5. Compostaje integral.

⁸Datos oficiales del INEGI 2014 consultado el 10 de Junio de 2015.

⁹Annie Leonard, *Op. Cit.* p. 301

6. Participación ciudadana.
7. Prohibición de la incineración de desechos.
8. Mejorar el diseño de los productos corriente arriba para eliminar sustancias tóxicas, además de diseñar para la durabilidad y la reparación.
9. Políticas eficaces, regulaciones, incentivos y estructuras de financiamiento que respalden las estructuras.¹⁰

El segundo punto es de gran interés, debido a la sobreproducción y consumo de automóviles, se han creado fenómenos de acumulación, pero no de acumulación intencionada como la de un coleccionista. Sino a una acumulación de lo que la mayoría de las personas identifica como desechos. Ya antes mencionaba el papel y la interpretación de los objetos dependiendo del lugar en el que se encuentran. La acumulación de objetos sin funciones reconocidas o aplicadas en determinado tiempo, pasan a los depósitos de residuos, la sobra de lo funcional, de lo práctico.

¹⁰De la correspondencia personal de Annie Leonard con Monica Wilson.

CAPÍTULO 2: El automóvil y su papel en el arte a partir de mediados del siglo XX.

2.1 Breve historia del automóvil.

Es increíble pensar en como fue el inicio del automóvil, o mejor dicho a partir de donde surgió la idea de producir un *carruaje sin caballos*. La construcción del primer vehículo con propulsión propia fue por unos relojeros de Nuremberg, Alemania en 1649, que funcionaba con el principio de los juguetes de resorte, motivo por el cual el conductor tenía que descender para dar cuerda y poder continuar con la trayectoria. Cincuenta años más tarde, Thomas Savery inventó una bomba de vapor para extraer agua de las minas, misma que fue mejorada por el inglés Thomas Newcomen. Pero fue hasta 1775 que James Watt retomó la bomba de Newcomen y construyó una máquina de vapor.

Esta máquina de vapor de James Watt no funcionaba para impulsar vehículos, de hecho no era de su interés este tipo de proyectos. El primer vehículo terrestre de propulsión mecánica fue construido en 1769 por Nicolas Joseph Cugnot, un oficial de artillería francés, quién fue autorizado para construir vehículos de uso militar, pero su manejo, velocidad y peso aun eran muy precarios sin tomar en cuenta la gran caldera que llevaba por detrás, que además era peligrosa y había que suministrar en varias ocasiones. En Inglaterra prohibieron el uso de estos carruajes debido a diversos accidentes causados por la explosión de las calderas.

No fue hasta 1860, que se construyó el primer motor de combustión interna a partir del gas de alumbrado utilizado como combustible. En aquella época se sabía poco del petróleo, de hecho la gasolina era considerada como algo inservible y era desechada.¹¹

El motor de combustión interna, fue inventado en 1863 por el belga Etienne Lenoir,

¹¹ Eugene Rachlis, *Los primeros automóviles*, 1972, México. p. 10

aunque tenía algunas deficiencias con respecto al rendimiento, fue implementado en un vehículo que corrió diez kilómetros en hora y media. Fue en 1877 que el ingeniero alemán Nikolaus August Otto, construyó un motor de combustión interna de cuatro tiempos. Este motor no ha cambiado mucho hasta la fecha y sigue siendo el mismo principio en los automóviles actuales.

El nombre de cuatro tiempos proviene de los procesos internos por los que pasa el combustible para lograr el movimiento de los pistones: admisión, compresión, expansión y expulsión.

Con la invención del automóvil no solo se descubrió una nueva forma de viajar, sino también de ser herido o sufrir accidentes. Los primeros automóviles construidos con el motor de cuatro tiempos tenían que arrancarse mediante una manivela que proporcionaba una chispa para encender la mezcla de combustible, esto sin tomar en cuenta lo difícil que podía ser, sobre todo en temporadas de frío. En ocasiones la manivela regresaba de manera brusca al encender el vehículo, movimiento que lastimaba a los primeros usuarios, motivo por el que se pensó en colocar un sistema de encendido automático.

En un principio los automóviles tenían una apariencia cercana a la de los carruajes, a excepción de ser tirados por animales; esta similitud debió de ser una forma de apego a la concepción de los vehículos de la época. Había que entender que se trataba de algo totalmente diferente, la forma de transportarse cambió y así deberían ser las nuevas formas de los automóviles, algunos fabricantes cambiaron el motor a la parte delantera, esto dio paso a la transformación del vehículo que desplazó poco a poco la idea del carruaje.

En Norteamérica no se hizo esperar la revolución de los carruajes sin caballos y los hermanos Duryea de Illinois se trasladaron al Este y en 1893 construyeron su primer vehículo, aunque era lento, incómodo y ruidoso, forma parte importante en la historia

del automóvil en América.

Continuando con nuevas producciones, uno de los autos más populares del siglo XIX fue el *Winton*, nombrado así por uno de sus fabricantes Alexander Winton, que en 1896 construyó su primer vehículo. Este automóvil representaba lo último en velocidad y belleza, con el objetivo de promocionar su marca emprendió, en 1897, un viaje de 1280 kilómetros de Ohio a Nueva York por caminos inexistentes en los que literalmente se abrió camino.

Pero en 1902 el *Winton* encontró un fuerte competidor, Henry Ford quien, con la invención de un vehículo al que llamó *El 999*, se propuso superar el poderío de Alexander Winton. Ese mismo año, el *Ford* derrotó al *Winton* en una pista de cinco kilómetros en Grosse Pointe, Michigan, Oldfield. Ganó por ochocientos metros y fue el principio de la decadencia del *Winton*. Para Ford, resultó totalmente diferente, ya que lo situó como uno de los mejores. Era común hacer demostraciones de los vehículos para poner a prueba la resistencia, fuerza y destreza de las marcas que comenzaban a surgir, de esta manera los espectadores podían estipular cuál era el mejor.

La aparición de Ford en el mercado fue a partir de su trabajo como ingeniero en la *Edison Illuminating Company*. En 1896 construyó su primer automóvil, lo hizo en sus ratos libres que, por cierto, no era el mejor. Pero renunció a su empleo y se enfocó en derrotar al *Winton* en las carreras. Una vez obtenida la victoria consiguió inversionistas que le ayudaron en la construcción de su compañía, la *Ford Motor Company*.

A partir de 1903 Henry Ford construyó varios modelos para todo tipo de compradores. Lanzó el *modelo A*, a un precio de ochocientos dólares. Un modelo mucho más accesible era el *N*, que se podía adquirir al increíble precio de quinientos dólares. Su intención era que el automóvil fuera usado por todos, todo el mundo debía tener un auto. Al arranque de su compañía, hizo un anuncio en donde pagaba el doble del salario mínimo, algo muy atractivo para la clase trabajadora. Sus precios eran tan

accesibles que los mismos empleados se podían dar el lujo de comprarse un *Ford*.

“El automóvil no era ya un juguete para los hombres acaudalados. Su futuro pertenecía a todos los norteamericanos”¹² es lo que pensaba Henry Ford. En 1908 se cambiaría totalmente la concepción de la industria con la fabricación de un nuevo modelo, el *modelo T* que se vendía por 850 dólares.

Se construyó la primer línea de ensamblaje en la que los trabajadores estaban en un solo punto y las partes llegaban a ellos, además de que solo realizaban una función o trabajo específico. De esta forma se aceleró la producción del *modelo T* hasta llegar a los 15,000,000 autos fabricados hasta 1927. Ford se caracterizaba por ser severo con los empleados, no le gustaba que los trabajadores platicaran dentro de la planta, ya que disminuía su atención y productividad.

A partir de la construcción del automóvil se cambiaron muchas cosas, desde la percepción del espacio, así como las formas de producción. Las ciudades tuvieron que adaptarse y comenzó a surgir una cultura móvil.

2.2 Automóvil como símbolo.

Más allá de la utilidad práctica, desde su invención, tiene su utilidad en una escala económica y social. El hecho de tener un auto, permite el desplazamiento a otro lugar en el momento que se desee. En un principio, el automóvil otorgaba un sentido de libertad que sigue vigente, que “es particularmente notoria en los jóvenes, las principales víctimas de los accidentes de tránsito. Por un lado el automóvil aparece como un rito iniciático del ingreso a la vida adulta”.¹³ Un ritual que en nuestro país se inicia a los 16 años, edad a la que se tiene nula o escasa experiencia *con el volante*. Se convierte en un objeto de deseo, un objeto que habla de la persona que lo porta y le

¹² Eugene Rachlis, *Op. Cit.* p. 50

¹³ Roxana Kreimer, *La tiranía del automóvil*. Ed. Anarres, Buenos Aires, 2006. p. 17

asigna valores que los demás *respetan* o por lo menos lo interpretan.

La industria automotriz impone el deseo por la posesión de nuevos modelos con la última tecnología, son los autos que *queremos*, lo que *necesitamos* para *el estilo de vida que tenemos*. Su trabajo es convencernos de adquirir sus productos, algo que no todos tienen. En una ocasión escuche decir que los vehículos reflejan parte de lo que eres, “no puedes llegar y decir que eres un gran ejecutivo o proponer un proyecto de gran inversión si te ven llegar en un auto viejo y descuidado”. Si bien son interesantes todos los significados que puede llegar a tener los tipos y condiciones de los vehículos, ya que también muchas de las campañas publicitarias se basan en el tipo de cliente al que quieren llegar.

Roxana Kreimer relaciona el auto con el espacio de la casa, menciona que “tiene sillones, espejos, equipo reproductor de música, radio, calefacción, aire acondicionado y cerradura”¹⁴. El tiempo que pasamos dentro de este habitáculo es más del que se tendría contemplado, tomando en cuenta que se piensa solo para el traslado de un lugar a otro, sin embargo nos ofrece más que eso, se convierte en un espacio confortable (unos más que otros). Una moda que cambia con los detalles, el color de los sillones, luces LED, puertas eléctricas, cosas que van más allá del uso práctico, ya Baudrillard menciona que la moda es “lo más inexplicable que existe: esta coacción de innovación de signos, esta producción de sentidos aparentemente arbitraria, esta *pulsión de sentidos* y el misterio lógico de su ciclo constituyen de hecho la esencia de lo sociológico.”¹⁵

Una vez adquirido el vehículo, se integra a las rutinas y actividades del propietario. Se convierte en la herramienta de trabajo, en el lugar de experiencias positivas o negativas, una extensión del cuerpo para viajar largas distancias en un menor tiempo, al final termina por convertirse en la *casa rodante*. Un contenedor en el que, según el uso que se le dé, pasa a ser un lugar en el que se permanece gran parte de nuestro tiempo,

14 *Ibidem* p. 17

15 Jean Baudrillard, *Crítica de la economía política del signo*. p. 75

un lugar de sucesos. Nos apegamos a los objetos que tenemos, el tiempo que se *habita* en él permite una relación más estrecha llegando al punto de morfolizarlo, como en algunas películas donde los vehículos interactúan con los seres humanos.

Somos una de las pocas especies que tienen la capacidad de recordar, tenemos consciencia del pasado, del presente y del futuro. De manera más concreta me centraré en la *vida* de los automóviles retomando esta idea del tiempo, la capacidad de recordar eventos sucedidos. Los coches son exhibidos y promocionados antes de ser vendidos, esperan en el aparador (concesionaria), hasta ser comprados, después son utilizados hasta su desgaste total o el desecho prematuro por algún accidente o por adquirir un modelo nuevo.

Pero una vez que nos desprendemos de él, nos olvidamos de lo que fue, cómo fue que llegó a nosotros y qué será después. Al comprarlo es un auto nuevo, a los diez años es un carro viejo, a los veinte años es basura y a los treinta años es un clásico. Ya Baudrillard menciona que el *gusto por lo antiguo* es “característico del deseo de trascender la dimensión del triunfo económico, de consagrar en un signo simbólico, culturizado y redundante, un triunfo social o una posición privilegiada.”¹⁶

2.3 Sobre la inmovilidad.

Los automóviles son un recurso de movilidad de gran prioridad para la mayoría de las personas por cuestiones de trabajo y logística, traslado en las actividades personales, ocio, atesoramiento o recuerdo de una época.

Es bien sabido que un vehículo se devalúa desde el momento en que es comprado en la agencia, se dice que se deprecia, esto significa que sus valores estéticos o funcionales están siendo sustituidos por algún otro objeto. Pero algunos

16 *Ibid.* p. 23.

automóviles no tienen el mismo destino, la obsolescencia no permite que puedan ser reparados por la escasez de refacciones o por los altos costos de las piezas, así los vehículos son abandonados y si no pueden ser reparados, son vendidos por partes según sirvan a propietarios de modelos similares que aún sigan en circulación. Otros, por supuesto, son llevados a centros de reciclaje o abandonados en los deshuesaderos en los que pueden pasar décadas sin que nadie los mueva del lugar donde empezaron, creando esos paisajes de vehículos encimados.

La circulación es importante para las personas que laboran en una ciudad, es imposible que todos adquieran y usen un auto, algo importante del surgimiento del desecho o mejor dicho de la inmovilidad del automóvil, tiene que ver con la sobrevaloración de este medio de transporte. “Si cada habitante del planeta tuviera su automóvil, los embotellamientos impedirían por completo la circulación”¹⁷. Claro, es imposible que todas las personas tengan un coche, pero no es un problema imaginario. Todas las mañanas, tardes y noches nos encontramos con una aglomeración de vehículos, que intentan circular al mismo tiempo en el mismo lugar para llegar a quien sabe dónde.

El deseo de movilidad poco a poco se va convirtiendo en la inmovilidad tan aborrecida, que se intenta someter ante la ilusión de desplazamiento. Así poco a poco el automóvil se va deteniendo, se ve forzado a frenar en los semáforos, en los topes y en el peor de los casos, contra otro automóvil. El primer accidente automovilístico registrado data del 17 de Agosto de 1896 en el Reino Unido, “Bridget Driscoll, una mujer de 44 años se impactó a una increíble velocidad de 12.8 Km/h, según los testigos.”¹⁸

Actualmente los accidentes son a velocidades más altas y tan solo en México son la causa de más de 24 mil muertes al año¹⁹, es por esta razón que la industria

¹⁷ Roxana Kreimer, *Op. Cit.* p. 18.

¹⁸ *Ibidem.* p. 22.

¹⁹ Datos obtenidos de la página web de la Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud a partir de un estudio realizado en 2012 por Liliana Álvarez. Consultado el 22 de Junio de 2015.

<http://www.spps.gob.mx/avisos/977-accidentes-transito.html>

automotriz *preocupada* por los accidentes, invierte en investigación para reducir riesgos y daños en caso de un impacto. Comenzando con el cinturón de seguridad (1958), seguido de las bolsas de aire (airbags, 1968) que en sus inicios también fueron causa de algunas muertes.

Hoy en día, existen sin fin de estudios respecto a los accidentes, al grado de la creación de la *Ciencia de choque*, título de un documental de National Geographic (2005). Se menciona que “por regla general, los conductores no se preocupan. Por tanto un error del conductor es causante de la mayoría de los accidentes. Por esta razón la búsqueda del coche más seguro se centra en quitarle el control al eslabón más débil de la cadena de la seguridad en automoción, el conductor.”

Parece absurdo que se marque un límite de velocidad en las vitalidades de la ciudad y las autopistas (de 70 a 110 km/h. en México), cuando los vehículos compactos marcan una velocidad máxima de 220 km/h y, consecuentemente son pocas las personas que respetan dicho límite. Como cita Paul Virilio en su libro *El arte del motor. Aceleración y realidad virtual*, “mediante comportamientos equivalentes a intentos de suicidio, tales como la anorexia, la toxiconomía, pero también las conductas de riesgo (exceso de velocidad, ir en moto sin casco, *windspeed*, etc.), el individuo cree poder dominar la idea de que es débil.”²⁰ Con esto se concluirá que ponemos al límite no solo la velocidad de los vehículos, si no también la velocidad con la que queremos destrozarnos o desfigurar el cuerpo, matarlo.

Sin duda el uso de vehículos que pueden alcanzar grandes velocidades cambian la percepción de las personas, hay dos aspectos importantes a resaltar, uno de ellos es la inmovilidad del automóvil y de paso el del conductor, al respecto Lewis Mumford comenta que “la máquina conduce a una eliminación de las funciones que llega a la parálisis.”²¹ En un accidente automovilístico, las personas ponen a prueba su fragilidad, destruyen el objeto que los transporta, pasan a un estado de *reposo-destrucción* en el

²⁰ Paul Virilio, *El arte del motor*, p. 102.

²¹ Citado por Jean Baudrillard en *El sistema de los objetos* p. 63.

que pierden la capacidad de valerse por sí mismos.

Otro aspecto harto interesante es que, al desplazarse de un lugar a otro en tan corto tiempo se pierde la esencia del cuerpo, el peso parece una molestia en el andar cotidiano, ir más lento que en el vehículo.

En el siglo XIX la emperatriz de Austria Isabel Amalia Eugenia (1837- 1898) mejor conocida como Sissi “se eclipsaba casi trescientos días por año yendo de Cortí a Venecia, a los Cárpatos, a la Riviera... Y sin embargo, este perpetuo traslado ferroviario no bastaba para curarla de su asco fisiológico al cuerpo pesado”,²² debido a esto era también apodada “La emperatriz Locomotora”. Sobre el cuerpo pesado Paul Virilio apunta que “ el advenimiento del motor, al permitir a la mayor cantidad de personas tener una vida más larga, creó una nueva aprehensión al tiempo, la de un exceso de *tiempo* ligado a una menor cantidad de movimientos del cuerpo pesado y a la naturaleza diferente de sus rendimientos motores, cierta ociosidad que al relativizar nuestras acciones, relativizaba también nuestros pensamientos.”²³

2.4 Autopartes en la construcción escultórica a partir de mediados del siglo XX

En el siguiente capítulo se aborda algunos artistas que utilizaron el automóvil como parte de su discurso artístico, interpretando los significados de dicho objeto y resignificando las cualidades sociales, económicas, estructurales, matéricas, de color o las transformaciones que los vehículos sufren con el paso del tiempo y la exposición a la intemperie.

En la década de los 50’s se desarrolló una búsqueda de nuevos lenguajes y la

²² Paul Virilio. *Op. Cit.* p. 97

²³ *Ibidem.* p. 92

incorporación de nuevos materiales. Uno de los pioneros en el uso de autopartes fue el estadounidense John Chamberlain (1927-2011) que en 1958 se traslada a Nueva York donde construye su primer pieza, a la que integra partes de chatarra con gran lirismo y erotismo que logra transmitir a través de su obra. Los materiales al igual que el cuerpo humano muestran expresiones, transmiten y comunican un mensaje que debe decifrarse y es así como las construcciones de Chamberlain son concebidas. Recordando que las defensas y láminas de automóviles a través del ensamblaje en algunas ocasiones se relaciona con el acto sexual y las formas con el contorno y grietas del cuerpo femenino.

Dos años más tarde el francés Cesar Baldaccini (1921-1998) queda asombrado en un depósito de autos al ver cómo se comprimen un coche con una máquina hidráulica hasta quedar en forma de cubo.²⁴ Eliminó la realidad objetiva de los fragmentos para hacer una única composición en sus ensamblados.

Ya en México, Pedro Cervantes empieza a trabajar con metales industriales en 1961. Primero construye *Gallo*,²⁵ pieza que expone en la calle y se convierte en la primer acción como arte.²⁶ Su línea de trabajo gira en torno a la nueva figuración y la estructuración e integración de nuevos materiales. Utilizando defensas de automóviles construye una de sus más reconocidas esculturas: *Ícaro*.

En 1993, Gabriel Orozco (1962) deforma un Citroën DS desprendiendo la parte central del vehículo y uniéndolo a su tamaño y siendo totalmente funcional. Como un ejemplo claro del individualismo que propone el uso del automóvil.

“en mis objetos hay siempre un juego con la memoria; una memoria casi física: como cuando te pones unos tenis viejos y tu pie lo recuerda. Trato de diseccionar

²⁴ Cesar Baldaccini. *Cesar: Rufino Tamayo*. p. 60.

²⁵ Esta pieza no fue realizada con autopartes, pero fue construida a partir de materiales de desecho industrial.

²⁶ Raquel Tibol. *Pedro Cervantes*. p. 60.

la memoria, de ver lo que contiene y entonces la vuelvo a cerrar, para que siga funcionando. Es importante que los objetos funcionen como objetos reales: el coche, el elevador como elevador, la bicicleta como bicicleta, sólo que en sí mismos.”²⁷

El empleo de autopartes puede generar propuestas tan variadas como los artistas que las toman. Tal es el caso de la escultora finlandesa Miina Äkkijyrkkä (1949), que tiene un papel diferente. Es protectora de las vacas autóctonas de su país (las Fincattle), construye vacas de más de cinco metros, con las donaciones de camionetas de personas locales y de los alrededores.



Shortstop
John Chamberlain
1958

²⁷ María Minera, en *Letras libres*, conversación con Gabriel Orozco, 2006 citado por Pablo Kubli en *El ensamblaje escultórico*, p. 153.



Three compressions
Cesar Baldaccini
1968



Ícaro
Pedro Cervantes
1961



Cows
Miina Akijirkkä
Autopates



La DS
Gabriel Orozco
Citroën modificado
1993

2.4.1 Entrevista a Jaime Ruiz Otis



“¿Qué es para mi un desecho?. Pues para mi es eso... algo desperdiciado. Algo que ya es inservible, algo que se tiene que destruir, que se tiene que enterrar, algo que está fuera de circulación. Para mi como dice el dicho "la basura de unos, es el tesoro de otros". Para mi un desperdicio es algo, es oro (risas) bueno no todo, hay ciertas cosas. La verdad hay materiales que me alegran el día, me motivan, detonan ideas, muchas veces también los mismos materiales.”

Originario de Mexicali, Baja California (1976), Jaime Ruiz Otis es un artista mexicano que recolecta materiales de desecho de las maquiladoras y otros objetos encontrados para cargarlos de un nuevo significado, una lectura diferente. Su trabajo ha tenido presencia en diferentes países como España, Estados Unidos, China, Puerto Rico, Chile, Rusia y Ecuador, además de ser un artista con gran trayectoria en México. En sus múltiples facetas, su trabajo aborda el automóvil en las piezas *Requiem* y *Km 142*.

La siguiente entrevista tuvo lugar el 21 de Noviembre de 2014 a las 10 am (tiempo de la Cd. De México). Debido a la distancia y la dificultad de viajar a Tijuana, la entrevista se realizó a través de una videollamada previamente acordada.

Bruno: Me gustaría que me platicaras cómo fue tu formación.

Jaime: Desde muy chico, tuve muchos problemas con la escuela, tenía muchos problemas de disciplina. Entonces decidí retirarme de la escuela como en segundo de secundaria cuando ya había pasado como por diez escuelas. Como a los 17 años, no sabía que hacer de mi vida, una amiga de Tecate me invitó a unas clases de pintura con un maestro que muy bueno, decidí ir y ahí fue como inicie en el arte, en la pintura más bien, en las artes plásticas.

Era un taller muy libre, el maestro Alvaro Blancarte es como un catalizador de quien ya trae esto. Ahí empecé, me motivé, seguí... bueno mi formación no es de una academia, pero si he estado en muchos talleres intensivos de una o dos semanas con maestros muy buenos de quienes he aprendido mucho como Felipe Ehrenberg, Jan Hendrix...

Entonces esa es mi formación básicamente, desde escultura, encáustica, muchas técnicas que he aprendido en estos talleres. Pues bueno también la propia formación

de lo que uno va buscando, investigando.

B.-Y cuando empezaste a experimentar con pintura ¿qué es lo que pintabas o qué buscabas en la pintura?

J: Mira, era un poco difícil hacer esas preguntas en ese momento. Pero desde que empecé, empecé trabajando con cosas que yo me encontraba. Tampoco me cayó el veinte en ese momento, pero lo veo ahora que esto viene de mucho atrás. Trabajar con cosas recuperadas, objetos y todo eso. Bueno, empecé pintando una serie de paisajes y una serie que se llamaba *Los mojados*. Entonces eran estos personajes así como de *collages* de papel craft, personajes así como muy, no se cómo decirlo, pero fue esta serie que trataba de los indocumentados. Después seguí una serie de paisajes que se llamó *Madrastra contaminación* o *Paisajes contemporaminados*. Eran estos paisajes actuales, contaminados con elementos que ves ahora, cielos oscuros, llantas en el pasto, maquillas en el horizonte.

Entonces en 1999 estaba consiguiendo un trabajo, estaba en el hedonismo artístico a todo lo que daba. Una amiga tenía una maquiladora donde hacían chasices de camión donde van los *containers*, que van en los transatlánticos. Yo estaba en el área de residuos tóxicos y a la hora de comida me iba a pepenar al parque industrial que estaba ahí para buscar cosas así como cartones o soportes para pintar, ahí fue donde yo empecé a encontrar una serie increíble de materiales, o sea, hoja de oro, toners. Empecé a ver toneladas y toneladas de esto, y cuando hice mi primer transfer de una hoja de *foil* dorado o tóner de fax a un pedazo de cartón, cuando logré transferir eso dije ¡*wow!*, aquí hay un mundo de posibilidades. Entonces todo se fue dando orgánico ¿no?, hasta mi firma cambio, yo firmaba "Otis" primero, luego "Jaime", "Ruiz" y luego cuando encontré esto la serie se llamó *Las sobras*.

B: Con el juego de palabras ¿no?

J: Así es, las obras, mis obras, siempre dices obras ¿no? Fue entonces cuando hice esta serie que mi firma también cambio, yo firmo *Ruizcycle*, también un juego de palabras, entonces fui encontrando todos estos materiales esto fue en 1999. Es una serie que sigo trabajando por lo mismo, porque fueron técnicas que fui descubriendo, técnicas que hay por descubrir ahí en el proceso de tantos materiales que tengo y que no me doy abasto.

B: Y por ejemplo, de todos los materiales que tienes al alcance de tus manos, ¿cómo es que decides cuáles utilizar y cuáles no?, o ¿cómo vas dando la prioridad a los materiales de todos los que tienes, decir primero experimento con éste?

J: Pues la dinámica, hay materiales que...¡wow!, es como el amor... el amor a primera vista. Hay materiales que los veo y en el momento los agarro, los empiezo a trabajar, y ya surgió la idea en el mismo contacto visual, esos materiales ahí los tengo y empiezo a chambear, a jugar, a experimentar y hay otros materiales que tengo diez años con ellos, tengo mucho tiempo con ellos, a veces esos materiales son como los buenos vinos, se están añejando ahí, están guardaditos. Sé que en un momento saldrá algo, o habrá un momento en el que no salga nada, pero bueno mientras tanto ahí están guardados.

B: En un artículo mencionaste que era un trabajo relacionado con lo primitivo, la recolección, ¿cómo está relacionado con esta práctica?

J: Pues siempre lo he pensado así, es como ir a buscar no sé que, pero sí lo veo como algo muy arcaico, no sé, creo que el mismo principio, la misma base es como estos orígenes del hombre, su recolección, subsistir. Lo relaciono mucho con esta práctica.

B: ¿Cómo consideras tu papel en el proceso de recolección, cómo un coleccionista, cómo un acumulador?

J: Nunca me había puesto a pensar en esto, pero sí es como un coleccionista, es como un rescatista también, eso me decía mi maestro. ¿Acumulador? posiblemente, no tanto ya, creo que me he rehabilitado en la acumulación porque sí, al principio estaba muy *hardcore*. Todo agarraba, llegó el momento en el que, teniendo mi estudio en casa de mi madre, me dijo "o sacas todas tus cosas o te me vas". Empecé a depurar un poco y ya no selecciono, ya no rescato así como por inercia, así que ya ahí mismo en el momento veo, pienso si ese material me gusta, detona ideas.

La otra también es que a un principio tiene su lado entre comillas ecologista, que trabaja con estos desperdicios, que también un camarada me dijo "hasta donde es eso y hasta donde es que más bien trabajas con materiales encontrados gratis". También es otra cuestión, no me considero como ecologista porque contamina mucho, ando en carro, tiro basura, digo, si tiene este lado, pero no me considero ecologista.

B: ¿Recuerdas que cuando te contacté, mencioné que había visto unas piezas tuyas en el Museo de Arte Carrillo Gil?, del Programa de BBVA Bancomer en la segunda muestra de arte actual. La pieza *KM 142 y Réquiem*, una de video y otra de instalación ¿Qué te motivó utilizar autopartes de desecho?

J: Más bien fue como una sola pieza, el video y la instalación era una sola pieza. Porque ya después se fragmentó y ya quedo nada más el video. Pues me dieron este apoyo, y estaba un poco atorado en qué hacer, recordé que tenía muchas ideas relacionadas con los automóviles, regrese al momento, a momentos de infancia cuando siempre me estuve preguntando cómo fue la muerte de mi papá en un accidente automovilístico. Hice este trabajo, creo más poético, mi primer trabajo en video. Fue hacer una poesía en torno a la muerte de mi padre, en torno al vehículo, el vehículo como actor principal, entonces lo que yo quise hacer es como *nacimiento, vida y muerte*. Como un ciclo, como cuando están construyendo el carro, de la

carretera, del *junk car*, del lugar donde murió mi papá... el km 142, de la tumba de mi papá, y al último se acaba así como el carro yéndose... el desierto.

B: Entonces el video está dividido, tiene tres secciones y ¿cada una de ellas está relacionada con estas tres etapas que mencionas?

J: Se van campechaneando, se van mezclando pero sí empieza una pantalla primero, cuando están en la fábrica y luego se cambia a otra pantalla, o sea no es como primero, segundo y tercero, se van mezclando.

B: ¿Y en *Réquiem*?

J: Y bueno en la instalación, yo creo que los puros techos hubieran estado mejor, ¿no se si los viste?.

B: Sí.

J: Lo que buscaba, es que en los cofres se hacen como unas nubes, con el sol, con el clima, se les quita el *clip*, entonces eso fue lo que anduve buscando, por eso estaban en el techo, entonces también es como una onda poética del cielo.

Yo creo que los toldos y los cofres hubieran estado bien, sin la fogata de luces y defensas, se volvía muy teatral pues, muy escenógrafo. Yo creo que fue un error, pero bueno, así se aprende. Entonces abordé este tema porque quería hacer un reencuentro con la muerte de mi jefe, fue por eso que trabajé con el automóvil como actor principal y bueno, antes de dedicarme al arte mi sueño de siempre y creo que todavía puede seguir siendo, ser piloto automovilista.

B: ¿Cómo de que tipo?

J: Me gusta obviamente la *fórmula 1*, me gusta el *rally*, me gusta el *offroad* de acá de la *Baja 1000*, acaba de ser de hecho, soy muy fan y sí, era un sueño mío.

B: Tienes una pieza que se llama "Tapete radial" ¿qué puedes decirme de esa pieza?

J: Esa pieza la hice en el 2000, también tiene que ver con los carros. Me invitaron a una expo de tapetes y decidí hacer este tapete que fue una bronca porque, encontrarme esas llantas. No es cortar las llantas, es encontrar llantas explotadas en la calle de las que queda la tira planita, porque si tu cortas la llanta queda como en olas. Esa pieza la hice, no tiene nada que ver con lo de mi papá, pero si las pones las dos juntas si pueden quedar bien.

B: ¿Te gustaría seguir trabajando con autopartes de desecho?

J: De hecho si tengo unas ideas como para esculturas monumentales, pero hay muchas cosas que uno tiene que hacer, o que no queda el tiempo. Tienes que decidirte por qué vas a hacer, si estuvieras en mi taller vieras como está la situación. Pues las ideas ahí están, no sé si algún momento las vuelva a retomar.

B: ¿Actualmente en que estas trabajando?

J: Estoy trabajando unas parabólicas que me encontré y una serie de calcomanías, y bueno quiero también pintar, tengo unas pinturas que estoy haciendo. Es un problemita que pienso que tengo, ando en muchas cosas, no me concentro en una sola, pero bueno, así siempre he trabajado.

B: Entonces ¿vas avanzando poco a poco con diferentes trabajos?

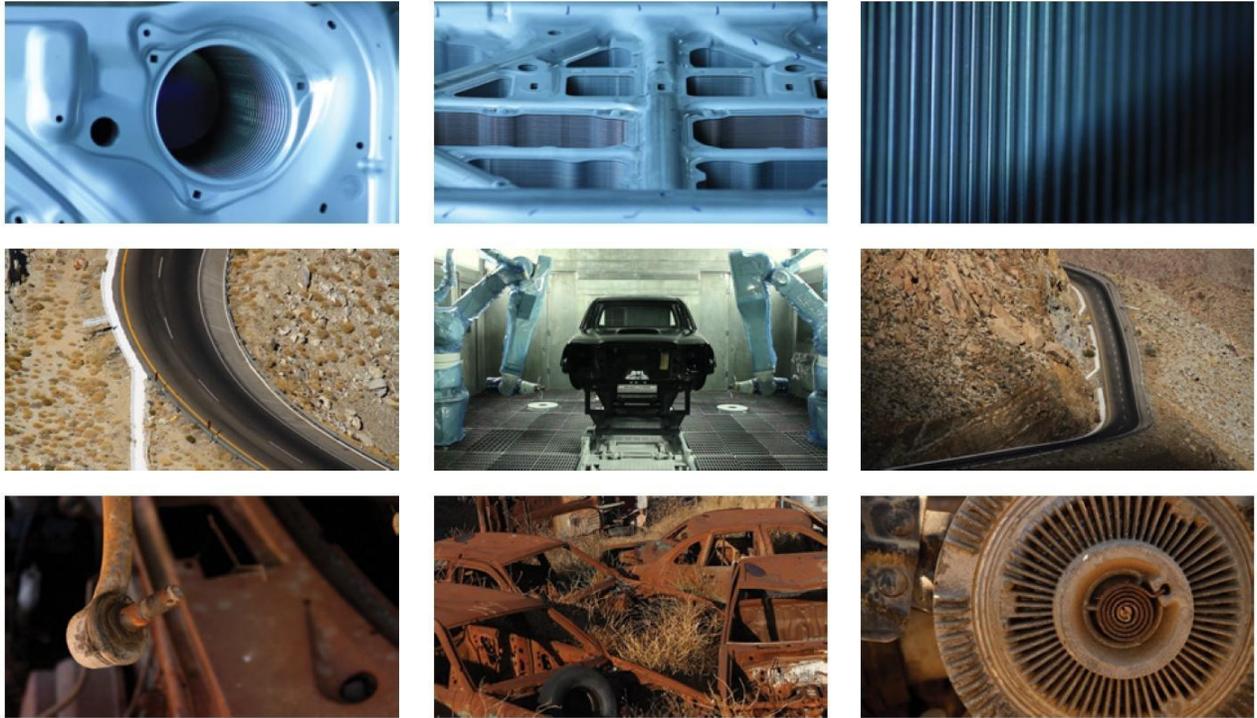
J: Simón, has de cuenta que también depende del estado de ánimo en el que esté, me motiva a hacer ciertas cosas y hay otros momentos en los que me decido a hacer

otras, o cuando me encuentro un material muy bueno que la idea ya está. Pues me engrano en eso y dejo lo otro, tengo un espacio grande afortunadamente, puedo estar trabajando diferentes cosas a la vez.

B: Bueno, pues muchas gracias por esta entrevista.

J: Claro que sí, cuando gustes. También si hay algo más en lo que te pueda ayudar, no dudes en pedirlo.

B: Muchas gracias de nuevo.



Jaime Ruiz Otis
Requiem, 2011-2012
Three-channel high definition video transferred to Blu-ray Disc, color, sound, 12 min
(video stills)

Cortesía del artista.



Réquiem
Toldos de automóviles
Medidas variables
2012

2.4.2 Entrevista a Betsabeé Romero.



“Yo creo que el uso del objeto es el que le da el significado real a las cosas, aunque sea un objeto muy industrial, también es un objeto que responde mucho a las historias locales, al modo en que se apropia en cada comunidad.”

“Cuando yo uso las llantas no solo me interesa que estoy reciclando porque es basura, sino que estoy reciclandolas como un instrumento que en lugar de servir para ir atropellando y pisando a toda velocidad, sirve para ir lentamente imprimiendo memoria... siempre he pensado que la rueda y la velocidad no son valores tan universales, la memoria sí.”²⁸

28 Canal Once. Artes – Betsabeé Romero. https://www.youtube.com/watch?v=c_iubicmkj4

Vive y trabaja en el Distrito Federal. Betsabeé Romero (1963) trabaja con partes de automóviles, desde carrocerías hasta las llantas desgastadas. Relaciona el vehículo con la historia de la comunidad en la que se encuentra, debido a que es un elemento innegable que se conmuta con el objeto. Artista mexicana con una larga trayectoria, su trabajo ha sido exhibido en México, Holanda, Guatemala, E.U.A., Canadá, Panamá y Australia. La primer pieza que hizo utilizando un carro fue *Ayate car*, siguiendo con algunas otras piezas entre ellas sus llantas *grabadas*.

La siguiente entrevista tuvo lugar en su taller ubicado en la Delegación Tlalpan, el 9 de Diciembre de 2014.

Bruno: ¿Cómo fue la transición de estudiar comunicación a las artes?

Betsabeé Romero: Mira, yo quería estudiar filosofía, entonces entré a comunicación en la Ibero porque mi maestro de filosofía en la preparatoria, me dijo que había como una crisis en todas las escuelas filosóficas. Que había como un marxismo muy ortodoxo y que estaba interesante lo que estaba pasando en ese momento en la Ibero con toda la gente que estaba regresando de Europa con los estudios semióticos, lingüísticos y postestructuralistas. Entonces me dijo, “pues enfocate más así por allí, y yo creo que va a ser más interesante”.

A mi me gustaba escribir, me gustaba la filosofía en ese sentido entonces pues más bien me dediqué a la investigación, mucho análisis del discurso. Me encantaba la radio como medio, pero para eso me hubiera gustado tener un equipo y hacer un radio libre en algún pueblito o hacer algo así, pero nunca logré tener un equipo y al final la opción más viable era continuar con esa necesidad de generar significados a través del arte. Es una opción muy solitaria, no necesitaba un equipo, pues eso fue lo triste ¿no?.

Llegar a la conclusión de que eso que yo estaba buscando, la gente de comunicación no andaba en eso. Estuve en la maestría en San Carlos y ahí me di

cuenta que por ahí era lo que quería trabajar, quería hacer videoarte, pero sentí que aquí el videoarte no estaba muy desarrollado. En las salas de exposiciones siempre estaba fallando el video, la pantalla siempre estaba descompuesta, entonces dije no, no, no. Creo que sí hay una necesidad de aprender el oficio y todos los lenguajes y códigos que a tenido el arte y expresarse, desde la historia... y me encanta la historia.

B: En 1997 hiciste una pieza con un *Ford Victoria*...

B.R.: Esa fue una pieza para una bienal *In site* que fue una de las bienales más importantes en México y que desgraciadamente ya no existe. Era interesante porque era una exposición in situ y ese lugar donde se llevaba a cabo era fronterizo. Había piezas en San Diego y piezas en Tijuana y uno tenía que estar de un lado a otro, hacer residencias en ambos lados. Hablabas con teóricos de uno y de otro lado y yo creo que eso fue muy interesante. Ahí fue donde yo hice el primer carro, la primera pieza pública trabajada con técnicas que yo había aprendido en la universidad en investigación, en cuestión antropológica y sociológica de historia de vida, de entrevista en comunidad. Con eso trabajé con la gente de la Colonia Libertad en Tijuana, y la gente me ayudó a poner la pieza, a quitarla, tuvo todo un trabajo de comunicación con ellos.

B: Y la selección del carro, ¿cómo fue?

B.R.: Fue porque también trabajé con gente del Instituto de Estudios de la Frontera Norte, es como el Colegio de México de allá y específicamente con José Manuel Valenzuela que es un gran teórico, antropólogo, sociólogo. Él ha escrito muchos libros, estudios sobre el narcocorrido, sobre los tigres del norte. Sabe muchísimo de cultura popular fronteriza. Entonces específicamente le pregunté sobre la historia de los clubs de *lowriders*. El primer club de *lowrider* de Tijuana fue en la colonia Libertad entonces ahí, a parte de que es una zona fronteriza es una zona de *junk cars* muy grande hasta los ángeles, que es muy impresionante yo creo que son los más grandes que yo conozco en el mundo.

La colonia Libertad, era la colonia más antigua en resistencias culturales y dentro de éstas la expresión a través de los *lowriders* era importante, entonces a mi me pareció interesante retomar este objeto y retomar específicamente un modelo de los años donde estas resistencias culturales iniciaron que fue en los 50's y por eso escogí un *Ford Victoria 55'*, que además tiene un nombre femenino y yo también también jugué un rol ahí como de género.

B: Eso de lo femenino igual como símbolo, se cree, como de los *lowriders* que son más de genero masculino ¿no?

B.R.: Sí bueno, efectivamente toda la afición por los autos es muy masculina, aunque yo conozco a dos mujeres que son coleccionistas de autos de carreras, pero es raro, rarísimo. No es por mi afición a los carros, el auto para mi es más bien un objeto en el que yo cuestiono las contradicciones de la modernidad y del desarrollo de las grades urbes como la Cd. de México donde yo he vivido siempre. Pero también hay un rol que si es muy masculino y ese culto al auto donde se proyecta el deseo de la posesión a un cuerpo que se trata como si fuera una mujer. La publicidad identifica al auto con modelos femeninos, a mi me causa intriga y hay un cuestionamiento asociando al auto con valores femeninos, con valores asociados entre comillas con lo *femenino*, por ejemplo el auto como un refugio, como una proyección de segunda casa, asociado con la fragilidad, porque también es el lugar del accidente, el lugar del secuestro y lo revisto de un oficio y de materiales que tienen que ver más con lo doméstico que es lo inmueble y que siento que el auto en una ciudad como ésta tiene que ver más con la inmovilidad que con la movilidad.

Hay un cuestionamiento a la velocidad que yo creo que es un valor que está sobrevalorado en occidente y en la modernidad, entonces le impongo un trabajo manual, lento, artesanal, en oposición al objeto industrial hecho para la velocidad y el performance.

B: ¿Y, a parte la forma en la que son producidos no?

B.R.: ¡Exacto! En serie toda la producción industrial, rápida.

B: En este revestimiento, sé que te interesa la historia no a partir de las fechas, nombres. La historia a partir de un movimiento artístico, grupo, los carros...

B.R.: Bueno lo que pasa es que todos los objetos son reflejo de su contexto histórico entonces por ejemplo en la historia del Volkswagen me parece interesante porque surge en un momento tan importante históricamente cómo es el carro del racismo. Es el carro del pueblo de Hitler, que no se pudo expandir cómo el lo hubiera deseado realmente como el carro del pueblo. El carro del pueblo vino a ser el *vocho* en México hasta después, entonces es un objeto que tuvo mucho más historia en un país distinto de la cultura y del momento histórico de donde surgió, desde su origen como se pensó. Yo creo que Hitler nunca hubiera pensado que iba a ser el ícono de la Cd. México en los años 80's y sin embargo fue un ícono importante también en Brasil. Entonces yo creo que es parte de la historia de nosotros como *chilangos* básicamente.

En la imagen de cuando éramos chavitos de ver el primer carro del estudiante, de la mamá, el auto de todas las esquinas, que no podías tomar una foto sin que salieran tres *vochos* ¿no?, Yo creo que el uso del objeto es el que le da el significado real a las cosas, aunque sea un objeto muy industrial, también es un objeto que responde mucho a las historias locales, al modo en que se apropia en cada comunidad. He seguido mucho la historia del *vocho*, cuando voy a otros lugares reviso la historia de los vehículos, de la circulación, en la India pues obviamente tenía que hacer una *motorickshaw* por que son las motitos que circulan más en las calles. Entonces según donde vaya elijo el modelo que responde más al contexto social, no voy a buscar el carro más bonito, el más caro.

Aunque del lado del diseño a mi sí me interesa mucho la historia del auto como historia

del diseño en la humanidad y en la historia del diseño y del arte digamos, porque yo creo que es una de las historias mas democráticas del mundo. El diseño de los carros todo mundo lo conoce, por una u otra razón es el objeto del deseo de occidente, los niños desde chiquitos saben que quieren un *Ferrari* y de que color les gusta. Hasta las niñas saben si es un carro de los 60, de los 70, de los 80 y eso se conoce más que la historia de la arquitectura a pesar de que vivamos rodeados de edificios y que pasemos todos los días caminando enfrente de un edificio de Pani y estoy casi segura de que poca gente sabe cuál es un edificio de Pani.

Entonces me llama la atención que por un lado es una historia muy democrática en cuanto al gusto de la forma del carro en cómo se ha desarrollado en las diferentes décadas y por otro lado la gente de carros como los mecánicos, de los barrios en todo el mundo es gente muy aficionada a las formas y al color, son comunidades donde uno puede proponer cosas artísticas y la gente te va a ayudar.

B: En esto, el carro deteriorado y oxidado, donde le das una nueva piel, ¿cómo es el trabajo al tapar esa piel que ya tiene?.

B. R.: Pues es eso como cambiar la página, como ponerle una hoja en blanco y escribir un nuevo significado, es un significado que no se va a alejar de la forma porque está cubriendo como una nueva piel, pero es un significado que sí va a traer otras connotaciones porque es una tela, o adobe, mosaico, esa nueva piel tiene connotaciones irreversibles y que la gente también tiene que asociar porque no puede dejar de asociarlo al carro que está en él, se vuelve una metáfora de alguna manera.

B: Del carro de adobe que mencionas que era con petroglifos. El objeto se con vierte en el soporte del trabajo. ¿Cómo es que en algunas piezas se tapa esta parte de la historia, del vehículo dañado? Transformas el vehículo. ¿Hasta que grado intervenir el vehículo?.

B.R.: Pues depende del proyecto, en ese lugar los chicos con los que trabajé iban a tener su primera casa hogar y las casas de ahí son de adobe. Habíamos trabajado los petroglifos, porque allí es el lugar con mayor cantidad de petroglifos del desierto de Nuevo León. Junte todo, hicimos una llanta con los dibujos de los petroglifos, luego me pareció interesante grabar esto, que ellos lo tocaran, los sintieran cercanos y no como una cosa de museos porque ahí está el museo del petroglifo y aunque ellos viven ahí, no lo conocían. No sabían que era un petroglifo, entonces cuando lo estuvieron jugando y convirtiendo en tatuajes, graffiti, en grabado de llanta y poniendo en el carro, en ese momento me dijeron, "ah es que esas formas yo las he visto en piedritas por mi casa, ¿no quiere una?," . En cada lugar hay una investigación, no parto del carro. Es más, muchas veces la gente espera que yo quiera hacer un carro y no siempre quiero hacer un carro. El carro si fue un punto de partida pero depende de muchas cosas, si hay una lectura urbana de realidad a la que voy, y me interesa mucho leer las ciudades, cómo circulan, cómo se iluminan, cómo se apagan, cómo cambian, pero va dejándose para construir un significado en otro objeto, los vehículos me interesan sobre manera porque el tema es la velocidad y siempre la quiero cuestionar. También la movilidad como la migración, como una de las categorías más importantes que define al ser humano actualmente, no nos definimos por ser seres sedentarios, todo lo contrario.

B: ¿También lo de la doble piel lo aplicas a las llantas?.

B.R.: Pero eso es una práctica de reciclaje normal de los países pobres que está incluso prohibida en otros países. Eso de que les pongan otra cinta neumática no está permitida en Europa para nada, casi nada más las llantas de *pesero* tienen eso. La gente normal de carro privado no van a que le pongan *otra vida*, pero como se usa mucho, queda muy lisa. Yo grabo cuando están bastante lisas las llantas.

B: ¿No les pones la cinta?

B.R.: Mucha gente lo cree, de hecho me han querido copiar lo de las llantas. Me

acuerdo que en Guatemala llegó un chavo que venía del Salvador, me dijo “yo quiero hacerlo como lo tuyo”, le pegó a la llanta una plaquita de linóleo para grabar, pero no es así. En realidad si reciclo las llantas. El chicle es otro material que es primo del caucho, es otro material que es emblemático de un valor que también cuestiono mucho que es el consumo, creo que el chicle es uno de los mejores ejemplos, algo que se le consume el sabor, el sabor colorido, el sabor exótico que ni siquiera se digiere nada mas es azúcar que te engolosina, que causa caries.

B: Entrando en esa parte, ¿cómo que nada más entretiene, no?

B.R.: Sí, como parte de la cultura del entretenimiento de ese entretenimiento de los medios masivos que es como una golosina que no digieres.

B: Para terminar ¿Cómo vives el automóvil?

B.R.: No me gusta manejar, pero aquí no hay de otra. Pero también es mi lugar de observación, siempre que voy en el carro voy analizando las cosas.

B: Quiero agradecerte por tu tiempo y por recibirme en tu taller.

B.R.: Si, es un placer. Si quieres tomar algunas fotografías o alguna otra cosa, adelante. Igual, si tienes alguna otra duda, sabes donde buscarme.

B: Muchas gracias.



Ayate car
Ford Victoria 55'y rosas secas
1996



La primera piedra

Carro cubierto de tela de alambre y adobe

Medidas variables

Capítulo 3: La escultura y lo cínico.

3.1 Diógenes de Sínope



Diógenes de Sínope

Jean-León Gérôme

99 x 75cm

Walters Art Gallery, USA.

1860

Los dioses han dado a los hombres una vida fácil; pero ésta se oculta a los que van buscando dulzuras, ungüentos y cosas semejantes.²⁹

29 Laercio, Diógenes. *Vidas de los filósofos más ilustres*. p193.

La mayoría de la información obtenida sobre este filósofo es a partir de anécdotas que sus discípulos o algunos escritores posteriores lograron registrar. Consideraba más importante la vida que el escribir, tal es el caso en que, en una ocasión Hegesias le pide uno de sus escritos para leerlo, Diógenes le respondió: “Necio eres, Hegesias, que buscas los higos pintados, y no los verdaderos, dejando la verdadera y efectiva ejercitación y yéndote a la escrita”³⁰. Uno de los mas importantes historiadores griegos fue Diógenes Laercio (s.III a.C.) que en su libro sexto de *Vidas de los filósofos más ilustres* nos permite acceder al conocimiento y forma de vida de uno de los más grandes filántropos de la antigüedad.

Diógenes nace en el año 412 a.C. Fue hijo de Icesio quien era un banquero de Sínope. Hay varias versiones que afirman que debido a la posición de su padre, falsificó monedas, lo cual fue motivo para ser desterrado de su tierra natal. Por otro lado Diocles afirma que fue su padre quien adulteró la moneda. Si bien una de las últimas versiones afirma que duplicó las monedas, huyó y fue a *Delfos* a preguntar qué debía hacer para convertirse en un hombre célebre.³¹

Su llegada a Atenas coincide con la decadencia a víspera del dominio macedónico. Buscó a Antístenes, pero él no admitía discípulos, después intentó persistentemente hasta que en una ocasión Antístenes levantó su bastón para golpearlo, a lo que Diógenes respondió: “Descárgalo, pues no hallaras leño tan duro que de ti me aparte, con tal de que me enseñes algo”, a partir de este momento se convirtió en su discípulo. Como parte de las enseñanzas de la *Escuela Cínica* de la cuál “corresponde que el quínico³² no posea pertenencias, la mayoría de las veces por su ascendencia social, y en los demás casos voluntariamente; gracias a ello se origina una impresión soberana³³. Todas las pertenencias las llevan los cínicos en su propio

30 *Ibid.* p194.

31 *Ibid* p. 186.

32 Término que será definido en el Capítulo 3.2.

33³³Esto se refiere a una postura virtuosa y honorable de prescindir de las comodidades.

cuerpo.”³⁴ Afirmaba que todo lo que el hombre necesita lo encuentra en la naturaleza y en él mismo. Vivía en una ánfora³⁵, usando un palio que es una especie de chal o manto amplio, además cargaba un zurrón, que es una bolsa grande de piel. Realizaba sus necesidades *animales* en público, tales como defecar, orinar, fornicar, comer, dormir, escupir, etc. Comía lo que encontraba. La ironía era parte fundamental de su comportamiento, mientras los demás reían, él se carcajeaba. Con respecto a su destierro le decían “los sinopenses te condenaron a destierro” e inmediatamente respondía “y yo a ellos a quedarse”.

“Carente de necesidades, tal como Diógenes aparece, él podría casi pasar como el padre del pensamiento de autoayuda, es decir, un asceta en el sentido de que se ayudaba a sí mismo a través del distanciamiento e ironización de las necesidades, cuya satisfacción la mayoría de los hombres pagan con su libertad.”³⁶

En una ocasión mientras estaba tomando el sol en Cranión se le acercó Alejandro de Macedonia y le dijo que le pidiera lo que fuera, Diógenes le respondió “pues no me hagas sombra”. Lo cual muestra una característica del quínico, que es la *parresía*,³⁷ ya hablaremos más adelante de la definición de este término.

“Encendía un día un candil, y decía ‘voy buscando un hombre’”³⁸, esta analogía es en parte una crítica a sus coetáneos y jactándose de no encontrar hombres virtuosos, se paseaba durante el día buscando sin encontrar a alguien con tales características.

Además a Diógenes se le reconoce como el primero en utilizar el término *cosmopolita* que ahora conocemos. Ya que cuando se le preguntaba de dónde era, respondía “ciudadano del mundo”.³⁹

34 Peter Sloterdijk, *Crítica de la razón cínica*. p. 250.

35 Que es un contenedor de forma cilíndrica con el tamaño suficiente para albergarlo de la interperie.

36 "Peter Sloterdijk *Op. Cit.*. p. 251.

37 Etimológicamente viene de los vocablos *pan* (todo) y *rhema* (lo que se dice).

38 Diógenes Laercio, *Ob. cid.* p. 192.

39 "Ibid. p. 198.

De su muerte se sabe que contuvo la respiración hasta morir y, aunque es la versión mas aceptada, también se cree que murió a consecuencia de comer crudo un pie de buey. Sin duda, cualquiera de las versiones que sea la correcta, logró traspasar la barrera temporal y ahora sabemos algunas de sus anécdotas gracias a las historias recopiladas por amigos y seguidores.

3.2 Escuela Cínica

Para comprender la intención de la escuela cínica, hay que comprender también el contexto en el que se desarrolla. Comienza en Atenas en el siglo IV a.C. en el periodo comprendido después de la muerte de Sócrates y la formación del helenismo, que supone la preocupación individual del sujeto, así como los intereses económicos y políticos.

La unificación de diferentes regiones como consecuencia de las conquistas de Alejandro. La escuela fue fundada por Antístenes, nacido en Atenas en el año 444 a.C. Que fue discípulo del orador Gorgias, razón por la que sus diálogos manifiestan un estilo retórico, también fue discípulo de Sócrates de “quien aprendió a ser paciente, imitó su serenidad y así fundó la Escuela Cínica.”⁴⁰ Se reunía con sus discípulos en el Gimnasio Cinosargo (perro blanco), de ahí que también les llamaran perros, además del estilo de vida que llevaban. También hay que agregar que el gimnasio se encontraba en las afueras de la ciudad y ahí asistían los *desterrados* de la *polis*, como en el caso de Diógenes de Sínope o que no eran hijos de padres atenienses.

Hay que entender una distinción entre dos términos acuñados a los diferentes significados del término cinismo, que “ha dado como resultado la aparición en la lengua alemana de dos voces, la de *Zynismus* y *Kynismus* (con K, de kuón, es decir, perro). [...] Castellanzando la distinción alemana *Zynismus* = *cinismo* y *Kynismus* = *quinismo*.”⁴¹

40 Laercio, Diógenes. *Vidas de los Filósofos mas ilustres*. p.181

41 José Alberto Cuesta, Op. Cit. 97.

A partir de la distinción empleada se plantea una definición más clara de la interpretación del cinismo, según Peter Sloterdijk el cinismo: “es la falsa conciencia ilustrada; la conciencia infeliz en forma modernizada. El aserto es, este respecto un aserto intuitivo que comienza con una paradoja: expresa un malestar que el mundo moderno va impregnado de locas bromas culturales, de falsas esperanzas y el correspondiente desengaño de las mismas, del progreso de lo loco y de a paralización de la razón, de la profunda grieta que atraviesa las modernas conciencias y que para siempre parece separar unos tiempos de otros, lo razonable de lo real, lo que se sabe de lo que se hace.”⁴² Sobre el quimismo afirma que “adquiere una dimensión histórica; se hace visible una tensión que por primera vez ha encontrado su expresión, bajo el nombre de quimismo, en la antigua crítica de la civilización: el impulso que lleva a los individuos a mantenerse a si mismos como seres racionalmente vivientes frente a las distorsiones y racionalidades a medias de sus correspondientes sociedades.”⁴³

La segunda versión, el cínico histórico o mejor dicho, el quínico es el término que compete para el desarrollo claro de la investigación. Debido a que es fácil confundirlo con el neoquínico o cínico moderno. La Escuela Cínica plantea que el hombre lleva en sí mismo ya los elementos para ser feliz y conquistar su autonomía es de hecho el verdadero bien, razón por la que se tenía el desprecio a las riquezas y a cualquier forma de preocupación material.

El comportamiento de los quínicos se basa sólo en las capacidades *naturales* que poseen para la satisfacción de sus necesidades como alimentarse, dormir, defecar, así como sus necesidades sexuales. El quínico acaba con los prejuicios de la sociedad y los deseos equivocados. Algunas veces imitando las actitudes de los animales y otras simplemente oponiéndose a las normas. Tiene como principio la formación de un hombre virtuoso y autosuficiente.

42 "Sloterdijk, Peter.. Op. Cit. p. 327

43 *Ibíd.* p. 328

3.3 Los elementos de la escuela cínica

Si bien la Escuela Cínica al igual que las otras escuelas del helenismo parten de la forma pedagógica entre teoría y praxis, siendo de mucha importancia que lo aprendido sea realmente aplicado. Hay tres aspectos que son de suma importancia en la formación del quínico, estos son la pantomima, la parresía y la askesis los cuales definiremos para un mejor entendimiento de dicha escuela y el comportamiento de sus seguidores.

3.3.1 Pantomima

Etimológicamente, del griego "*παντω*" (*panto*), del prefijo *pan* que significa todo y "*μιμος*" (*mima*). que significa imitador o actor. Esta acción o exhibición pública se convierte en un elemento importante para invalidar la moral y los falsos valores convencionales (*nomos*) para sustituirlos por valores conforme a la naturaleza (*physis*).⁴⁴ A partir de la representación se puede exagerar las deformidades sociales de forma irónica y ridícula. Además, el cuerpo juega un papel muy importante en sentido de que, la virtud es una cuestión de actos no de palabras, el quínico busca un acercamiento al hombre natural que discierne del hombre social (*polis*). Recordemos la importancia que tenía el teatro en la formación griega, estas "intervenciones actuadas" similares a los *performances* y los *happenings* de los años sesenta. Es a partir de la pantomima que el quínico adquiere la primera de las *herramientas* de su escuela para la confrontación de las normas y formas de comportamiento establecidas.

44 José Alberto Cuesta. *Ecocinosmos: La crisis ecológica desde la perspectiva de la filosofía cínica*, p.102

3.3.2 Parresía

En sentido ordinario se presenta una forma de libertad de expresión. Etimológicamente proviene de los vocablos griegos *pan* (todo) y *rhema* (lo que se dice) siendo la traducción literal “decirlo todo”⁴⁵ Pero en el quínico no es solo hablar, se trata de decir la verdad o lo que realmente se piensa. Tiene que ser en un contexto específico, me refiero a que el hablante tiene que hacerlo con sinceridad y encontrarse en una situación de riesgo al hacerlo, en la que la mayoría de las veces tiene una posición inferior a la de su interlocutor. Al practicar la parresía el quínico arriesga además de la respuesta, su propia vida ya que se confronta con gobernantes, políticos y otros filósofos. Esta forma de encarar a las figuras de poder muestra la cualidad de enfrentar a los gobernantes que ignoraban las verdades que sus cortesanos les revelaban.

3.3.3 Askesis

La *askesis* responde a la ejecución racional y coherente de unos principios racionales. El término proviene del vocablo *atlético* griego que significa “entrenamiento”. Pero este entrenamiento está alejado del que los griegos tenían por entrenamientos y deportes de competencia, los cuales eran despreciados por los quínicos, siendo para ellos el entrenamiento “para una buena salud, y que concede a quien lo practica de una útil tolerancia al dolor para enfrentarse a circunstancias adversas.”⁴⁶ Además que, el quínico tiene que poner en práctica lo que predica, ya que un comportamiento que no es coherente con lo que se dice queda fuera de las intenciones de la escuela.

45 *Ibid*, p. 109.

46 *Ibid*. p. 118.

3.4 Persistencia de los materiales

El orden es una apariencia; los prodigios solo existen porque son visibles. El hombre es una anomalía que logró persistir por obra del azar. Ahora, todo adquiere un aspecto de orden porque solo vemos la persistencia, la reproducción de ciertas formas vivas que alcanzaron un precario equilibrio.

Nicholas Saunderson⁴⁷

Los materiales utilizados en la escultura, llámese mármol, madera, arcilla, metal, tienen una transformación o deformación de la materia. Desde el momento antes de ser utilizado, ya ha pasado por varias etapas que lo fueron modificando de manera natural o industrial, hasta llegar a ser el material empleado. Las autopartes que, en su mayoría son de metal, provienen de metal que es obtenido de una mina como mineral bruto, se funde a altas temperaturas para después pasar por un proceso de laminado,⁴⁸ una vez obtenida la lámina se pasa a las fábricas donde son moldeadas en máquinas que aplican una gran fuerza sobre ellas para dar la forma deseada. Continúa el proceso de ensamblaje en las plantas automotrices para darle forma al vehículo, que posteriormente y con el paso de los años se deterioraran o desecharan como se mencionó en el primer capítulo.

Saunderson nos habla de la inestabilidad de las cosas, lo “fugaz”⁴⁹ que pueden ser estas persistencias de su apariencia. La vida humana parecerá un destello en la eternidad del universo. Las carrocerías son el resultado de múltiples deformaciones del hierro, vemos un automóvil, pero es la persistencia del material que nos muestra la

47 "Citado por Denis Diderot en *Cartas sobre los ciegos para uso de los que ven*. p. 10.

48 Margarito Leyva. *La escultura en acero. Una propuesta personal*. México, 1994. p. 6.

49 Entre comillas, ya que el hecho de que sea rápido o lento depende de la relatividad con la sea percibida.

imagen de dicho vehículo, pero ¿por cuánto tiempo?. Pareciera que no pensamos en eso, pensamos ese objeto como absoluto, como si nunca fuera a ser otra cosa que no sea un auto. En el caso de los automóviles, en concreto con las partes estructurales en la mayoría de metal, comienzan como un mineral, después pasan por un proceso industrial de laminado, posteriormente una prensa les da la forma con respecto a la parte y el modelo al que corresponde, llega a la ensambladora para comenzar a formar parte de un vehículo, se pone a la venta, se compra y tiene una *vida útil*, es desechado, pasa a una recicladora o se queda en un deshuesadero donde se convierte en refacción para algún otro vehículo. No deja de cambiar, el paso del tiempo desgasta el motor, los mecanismos dejan de funcionar como en un principio, la carrocería comienza a sufrir los estragos del ambiente, el sol, se decolora, quizá por algún golpe la pintura es removida y comienza a oxidarse, los cambios nunca terminan. Se van marcado las diferentes intervenciones directas o indirectas del uso, como un registro de la temporalidad del material.

Tal vez la función de los objetos sea dejar de funcionar, funcionar de nuevo para volverse a descomponer, averiar, gastar, romper u oxidar. Reutilizar un objeto no significa que se ha *salvado* de la inútiles para siempre, se retoma y se le da un uso, una utilidad práctica o con carga emocional. En el caso burdo del oso de peluche que es *heredado* de una madre a su hija. Se ha *saltado* un momento de ser tirado, pero ese momento llegará algún día y sin embargo los componentes de este oso serán utilizados en algún otro objeto.

Las cosas cambian, se transforman, transmutan, pero cuál será la forma real de los objetos, será la lámina de metal, el automóvil, la puerta, el cofre y ¿si en realidad lo que es la puerta debería ser la cajuela?, no es posible saberlo, como tampoco no es posible conocer las diversas formas que adquirirán los materiales. Al respecto retomaremos algo que dice Heidegger:

“Nadie es él mismo en la cotidianidad. Lo que allí es y cómo es alguien, presenta la faz de nadie: nadie y, sin embargo, todos juntamente. Todos coinciden en ser sí mismo. El hecho de que yo estoy siempre en camino con mi ser-ahí, siempre hay algo que aun no ha terminado. Al final, cuando ese algo no falta, el ser-ahí ya no es. Antes de este final nunca es estrictamente lo que puede ser; y cuando es lo que puede ser, entonces ya no lo es.”⁵⁰

Estamos tullidos ante las formas que se puedan adquirir los materiales, los objetos. Pero podemos pensar que lo que *vemos* o el recuerdo que conservamos de su forma, no pertenecía realmente al material, no es la prescripción real. Tomando al automóvil como material, entendemos que es un objeto construido a partir de muchas partes de diferentes materiales, cada uno de ellos proviene de lugares y situaciones distintas. El carro está bajo el golpe de las condiciones climatológicas y del comportamiento de sus operadores (el conductor), cada uno de ellos genera en mayor o menor medida un daño a su apariencia. Lo chocan, consumen su pintura, lo oxidan. En la suma de todas estas condiciones se va despojando de su utilidad práctica, se abandona o desecha. Nos convertimos en observadores temporales del sinfín de las transformaciones que tendrá, tenemos que observar sus detalles, *el patrón de daño*⁵¹, y entenderlo, ya que solo somos *espectadores efímeros*.

⁵⁰ Martin Heidegger. *El Concepto de Tiempo*. p. 38.

⁵¹ Imaginar las condiciones en las que se generó el daño: un accidente drástico, de que forma fue el golpe en caso de una abolladura, la lluvia, desgaste por el sol, etc.

3.5 Sobre lo cínico

Baudrillard dice que *El privilegio de lo 'natural'* “va a imponer, a un nivel privilegiado, la negación, la desautorización de esos valores de pulimentado, de barnizado, de cuidado a cambio de los valores de franqueza, de “naturalidad”: lo bruto, lo mate, lo silvestre, lo descuidado”.⁵² En una confrontación con la abolición del decorado frente a la funcionalidad del objeto, buscando el lado práctico de las cosas, alejado de las apariencias que forman parte de un sistema de valor de signo del objeto.

¿Este privilegio de lo natural apunta al carácter cínico de los materiales? Puede inducirse el carácter cínico de los materiales con respecto a la pantomima, de mostrarse como son, sin apariencias y sin la necesidad de una pátina que oculte la corrosión del material. Me parece importante conservar los registros del tiempo y las circunstancias climatológicas que intervienen en el metal.

Con relación al papel cínico de los materiales, propiamente en el arte ya se ha trabajado sobre el tema con anterioridad. Eugenio Garbuno apunta un *método del cinismo*⁵³, que consiste en “aprovechar el cinismo generalizado como capital de un cinismo que es la última expresión de la falsa conciencia”⁵⁴ Lo propone a partir del estudio y crítica del *cinismo* de Koons y Warhol, por la forma de utilizar los símbolos del mundo del espectáculo y consumo. Destaca el *vacío de sentido* que prevalece en el arte contemporáneo y propone un no-arte, una inacción de producción artística. A propósito dice que “el verdadero arte comienza con la destrucción de uno mismo”⁵⁵ Pero al utilizar el término *cínico*, se refiere a la actitud de los artistas, asociado al término moderno proveniente del alemán *zynismus*. Con esto no pretendo contradecir sus aportaciones, sino más bien mostrar un antecedente del uso del término *cínico* en el arte y la distinción en el empleo del mismo.

52 " Jean Baudrillard. Op. Cit. p. 27

53 Eugenio. Garbuno, *Estética del vacío: la desaparición del símbolo en el arte contemporáneo*. p. 131

54 *Ibid.* p. 172.

55 *Ibid.* p. 182.

Para concluir, quiero enfatizar la ecuanimidad del quínico:

“La mirada quínica se dirige siempre a lo desnudo; pretende reconocer los hechos 'crudos' animales y sencillos que tan gustosamente desprecian los amantes de lo superior. Es más, el quínico originario se puede alegrar en lo desnudo y en lo elemental, porque experimenta en ello la verdad como apertura. A él no le sirven las divisiones corrientes, ni arriba ni abajo, ni sucio, ni limpio. Esta mirada es franca y realista y generosa y no se avergüenza de fijarse en lo desnudo, bien sea bonito o feo, con tal de que sea natural.”⁵⁶

3.6 Propuesta personal: construcción escultórica.

“Las cosas sin superficie, ocultas bajo las cortezas, enterradas en las montañas, confinadas en las semillas o hundidas en el lodo, se han separado del caos y han adquirido una epidermis, adhiriéndose al espacio y acusando los efectos de la luz.”

Henri Focillon⁵⁷

A partir de la experimentación con partes de autos como puertas, cofres y filtros de aceite, aunado al acercamiento a Diógenes de Sínope, se propone una forma de nombrar este vínculo entre el material y la Escuela Cínica. Materiales que son *desterrados* a los deshusaderos o simplemente abandonados en la calle. Este *destierro* de la sociedad se desprende a partir de la falta de utilidad principalmente. Al igual que Diógenes, los materiales son despojados de su identidad. Se propone el término *escultura cínica* para designar a la escultura construida a partir del ensamblaje de autopartes de desecho que no son intervenidas en su acabado como una analogía de Diógenes de Sínope, algunos episodios de su vida y su formación como seguidor de la Escuela cínica.

⁵⁶ Sloterdijk, P. Op. Cit. p.234

⁵⁷ Henry Focillon, *La vida de las formas*. p. 65

Se toman las autopartes desechadas que, después su *vida útil* pasan a un proceso de recolección no para su acumulación, éstas ya estaban acumuladas en un depósito. El tiempo cambia la apariencia de las cosas, la forma de percibirlo, los cambios físicos, el desgaste, la oxidación dan características especiales a los materiales. Al respecto Elena Blanch González, nos dice que “los tres ejes de las coordenadas que nos sirven para fijar nuestro lugar y los cuerpos u objetos (arriba-abajo, derecha-izquierda, adelante-atrás) en el espacio, nos hablan de un espacio estático, pero, dado que los objetos no permanecen inmóviles, también debe entrar la variable del tiempo.”⁵⁸ No es sobre velocidad, es sobre temporalidad.

Partiendo de la *pantomima*, no se pinta o interviene en la apariencia de los materiales. El material se muestra de forma *natural*, recolectado del deshuesadero al que fue *desterrado*, no se rescata, no se pretende *salvar* al material. Se busca encontrar el valor químico del metal, desvergonzado. La selección genera un diálogo con el material, la construcción de la escultura puede estar pensada o tener una idea de cómo va a ser, pero el resultado final depende de las características del material, de su forma.

Diógenes decía “que no es mal alguno tomar cosas de los templos, comer de todos los animales, y aun carne humana, como constaba por costumbre en otras naciones, pues en realidad todas las cosas están unas en otras, y entre sí se participan. La carne, por ejemplo, está en el pan, y el pan en las hierbas, y así en los demás cuerpos, en todos los cuales por ciertos ocultos poros penetran las partículas y se coevaporan y unen.”⁵⁹

En las esculturas que se proponen, se utilizan partes de diferentes automóviles, a partir del ensamblaje, en el que “configuramos otro objeto con características diferentes

58 Citado por Pablo Kubli en *El ensamblaje escultórico* p. 42.

59 Peter Sloterdijk, *Op. Cit.* p. 201

a las piezas que lo conforman”⁶⁰, se mezclan los objetos, las identidades, las marcas desaparecen (en un sentido metafórico), se convierten en *objetos cosmopolitas*, sin identidad como lo afirmaba Diógenes: “ciudadano del mundo”. Todo existe a partir de las demás cosas. Una vez construida la escultura me interesa la parte mnemónica del objeto como vehículo, así como símbolo reconocible. Esta ambigüedad dificulta el reconocimiento de las partes, de esta manera se propone generar nuevos objetos escultóricos a partir de partes diferentes de autos. Además de un cierto grado satírico en cada pieza o a partir del título, retomado de la Escuela cínica y la parresía.

A lo largo del desarrollo de la investigación, se trabajó paralelamente en la construcción de tres esculturas partiendo de la idea de *escultura cínica*, todas realizadas en el año 2014. A partir de los *materiales quínicos*, refiriéndose al material primario. La pieza *Libre*, es construida a partir de una puerta de taxi del Estado de México. La selección de la puerta fue arbitraria ya que fue adquirida en un depósito de chatarra, en el que no se iba buscando específicamente esa puerta sino un material con el cual poder trabajar⁶¹. Es importante que los materiales seleccionados intervengan en el proceso de la construcción tridimensional, se respeta la forma que tiene el material y se plantea un diálogo con la idea propuesta. La forma de esta pieza fue a partir de un prisma basado en los axiomas, que son formas simples y fáciles de identificar. La planimetría⁶² de la pieza se logra a partir de seccionar el objeto y la unión mediante soldadura. Los taxis frecuentemente utilizan letreros de “libre” para indicar la disponibilidad del servicio que permite la movilidad del usuario, traslado en corto tiempo, razón por la cual tomo literalmente este título para indicar de manera satírica la inmovilidad del vehículo, quedando abierto el significado de dicha palabra. Además, la forma de esta escultura surge a partir de la forma un axioma, que es una proposición evidente y se acepta sin requerir demostración.

60 Pablo Kubli, *El ensamblaje escultórico*. p. 26.

61 Hay cierto criterio en la selección, el principal es que tienen que ser autopartes de desecho. Aunque el lugar donde se encontró no es específicamente de autopartes de desecho, es válido por el objeto adquirido no por el lugar donde se encontró.

62 Pablo Kubli, *Ob. Cit.* p. 46.

La pieza *Quimil*, fue construida a partir de filtros de aceite usados los cuales fueron obtenidos en talleres mecánicos locales. En México se usa el término quimil para referirse a un montón o conjunto de cosas. Se ensamblaron seis filtros de tamaños similares, de colores diferentes a manera de no generar monocromo. Se estudió el material para construir la forma final, generado como una acumulación de los filtros, sin intervenir su apariencia. Se conserva la *pátina* del material, pero se construye una forma diferente, una acumulación estática, unida por soldadura. El nombre de *quimil* es asignado de una manera literal por el montón de filtros acumulados.

Por último, se realizó la escultura *Asiresen*, que surge a partir de una colaboración con Santos González. Durante un año conversamos sobre su experiencia a partir de la pérdida de la vista que sufrió en 2006. A partir de las transformaciones del lenguaje braille se construyó una escultura constituida por sílabas de tres palabras representativas y de gran significado para Santos, después de mencionar el gran impacto que tuvo la aceptación de la pérdida de la vista para él, así como adaptarse a nuevas formas de percibir su entorno y las cosas que conocía o hacía, llegó a la conclusión de elegir la palabra *asimilar*, que fue lo primero que hizo en los primeros días. Después de esta primera etapa llegó un punto en el que comenzamos a platicar sobre los cambios del antes y el después, determinó que había pasado por una gran *reflexión* sobre las cosas que valora y que realmente son importantes, dando lugar a nuestra segunda palabra. La última palabra empleada para este proyecto fue *sensibilidad*, a lo que Santos mencionó que es realmente importante, ya que debemos estar al tanto de lo que nos rodea, siendo capaces de percibir hasta el más suave sonido, textura, corriente de aire. Al perder la vista se sensibilizaron sus demás sentidos. Estas tres palabras dan forma también al título de la pieza.

Seleccionadas las palabras, Santos las escribió en el sistema braille y posteriormente se hizo una separación por sílabas para poder generar los planos que se utilizaron para la construcción de la pieza. De esta forma se siguió transformando dicho lenguaje para

generar uno nuevo, tridimensional. Las cosas se transforman, las personas cambian, el espacio a nuestro alrededor también. Santos tenía la idea de que la pérdida de la vista se debía a un accidente automovilístico que tuvo camino a Toluca, así que decidimos utilizar autopartes para la construcción. Se utilizan dos cofres distintos adquiridos en un desehuesadero, se intervienen los dos para generar los planos y se construye una sola pieza a partir de los dos objetos diferentes.

La *escultura cínica* se apropia de la parresía, la pantomima y de algunos de los episodios de la vida de Diógenes de Sínope. Recordemos que además es importante el carácter mnemónico de los objetos, el uso de las autopartes de desecho que al igual que el filósofo citado, nos muestran que tienen en sí mismas lo necesario para construir algo nuevo, sin la necesidad de cambiar su apariencia sino todo lo contrario, evidenciarla y mostrarse *desvergonzadamente*. Al unirse diferentes objetos se crea un ensamblaje, pero también se propone afirmar el cosmopolitismo de Diógenes, la pérdida de la identidad, la mezcla de identidades. Se ha hablado de un “arte ecológico”⁶³ en el que Ricardo Urióstegui recalca el arte construido a partir de materiales de desecho incursionando en las modalidades del arte contemporáneo. Si bien la propuesta de la *escultura cínica* trabaja con objetos de desecho, no se toma la bandera ecologista para sustentarla; por supuesto que hay un sentido ecologista, pero no es el elemento sustancial de la propuesta. Así, la escultura planteada en este texto queda abierta a explorar las posibilidades escultóricas a partir de los fundamentos ya antes mencionados.

63 Ricardo Salvador Urióstegui Figueroa, *La imagen / lo tecnológico una tipología*. p. 150



Libre
Puerta de taxi
30x25x22cm
2014



Quimil
Filtros de aceite
22x20x22cm
2014



Asiresen
Autopartes ensambladas
70x80x70cm
2015

Conclusiones

-El desecho se define a partir del lugar en el que se encuentre, no del objeto en sí mismo.

-Distinción en la forma de construir un lenguaje escultórico a partir de un objeto común, el automóvil.

-No es sobre velocidad, es sobre temporalidad.

-No se debe ocultar el desgaste de los materiales. Deben mostrarse desvergonzadamente.

-La temática debe ser crítica o satírica con respecto al automóvil.

-A partir del aparente orden, se presenta una serie de apariencias que percibimos con facilidad en las innumerables transformaciones del metal: la lámina, el automóvil, el desecho automotriz y la escultura.

- Se logra la clara distinción entre las dos interpretaciones del cinismo:

1.- El *Zynismus*, (*cínico*) que se define como la falsa conciencia ilustrada.

2.- El *Kynismus*, (*quínico*) que se alegra de lo desnudo, de lo natural.

Del cual se retoma el segundo para la definición de la escultura propuesta.

-Se atribuye el término *Escultura Cínica* a la escultura construida a partir de autopartes de desecho, que converjan con el papel pantomímico, cosmopolita y mnemónico del material para cumplir la analogía con Diógenes de Sínope.

-Las esculturas *Libre*, *Quimil* y *Asisenre* cumplen con los criterios de la denominada *Escultura cínica*.

No se trata de sentenciar con este término a los artistas que utilizan o utilizaron autopartes de desecho. Tampoco se niega el uso del mismo a quienes consideren apropiado hacerlo. Se plantea un cuestionamiento al automóvil como objeto mutable de formas y significados. Debe de seguirse una forma crítica de abordar el automóvil, hacer uso de la parresía en el desarrollo de las piezas.

Al decir que *no es sobre velocidad, es sobre temporalidad* me refiero a que es muy importante observar las transformaciones del objeto a partir de la deformación matérica en cuanto a su forma y apariencia. El paso del tiempo interviene un papel importante, permite cambios en el material desde el mineral hasta la construcción escultórica, pero después de esta etapa habrá algo más, después de la escultura. Por esta razón es interesante retomar el carácter mnemónico del objeto, en el que se pone en tela de juicio el poder reconocerlo o no, saber si es una parte de automóvil o en el mejor de los casos, saber qué parte es. Es como preguntarnos si alguien que conoció a Diógenes antes de su destierro y lo vió después en Atenas pudo reconocerlo.

Explorando las posibilidades de los materiales y formas de trabajarlos, la *escultura cínica* no se cierra solo las láminas -como ya se mostró en la pieza *quimil*- pudiendo utilizar cualquier otra parte del automóvil para la construcción tridimensional, así como expandir el campo de trabajo a señalamientos viales, refacciones, herramientas y más allá del metal, a los filtros de aire o a catálogos de concesionarias, pudiendo ser ya no sólo tridimensional, sino también, bidimensional. Siempre y cuando esté estrechamente relacionado con el automóvil y el contexto del mismo.

Bibliografía

- Aceves, Gutierre. (et al). *Escultura mexicana, de la academia a la instalación*, INBA, México, 2001, 453 p.
- Babini, José. *El siglo de las luces: ciencia y técnica*. Centro editor de América Latina. Argentina, 1971.
- Baldaccini, Cesar. *Cesar: Rufino Tamayo*. CONACULTA, México, 1998. 60 p.
- Baudrillard , Jean. *Crítica de la economía política del signo*, Ed. Siglo XXI, México, 1989, 263 p.
- Baudrillard, Jean. *El Sistema de los Objetos*, Ed. Siglo XXI, México, 1975, 229 p.
- Benjamin, Walter. *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica*, Ed. Itaca, México, 2003.
- Crespi, Irene; Ferrario, Jorge. *Léxico técnico de las artes plásticas*, Ed. Universitaria de Buenos Aires, Argentina, 1971.
- Cuesta, José Alberto, *Ecocinosmos: La crisis ecológica desde la perspectiva de la filosofía cínica*, 102 p.
- Diccionario de la Real Academia Española*, Ed. Espasa, Barcelona, 2001.
- Diderot, Denis, *Carta sobre los ciegos para uso de los que ven*, Ed. El cuenco de plata, Buenos Aires, 2005.

- Estévez Kubli, Pablo Joaquín. *El ensamblaje escultórico: análisis y tipologías objetuales en el Arte Contemporáneo Mexicano*. UNAM, México, 2012.
- Focillon, Henri. *La vida de las formas*, UNAM, México, 2010.
- Garbuno Aviña, Jose Eugenio, *Estética del vacío: la desaparición del símbolo en el arte contemporáneo*, UNAM, ENAP, México, 2012.
- Guasch , Ana Maria, *Arte último del siglo XX*, Ed. Alianza, Madrid, 2002.
- Heidegger, Martin, *El concepto de tiempo*, Ed. Trotta, Madrid. 1999.
- Kreimer, Roxana, *La tiranía del automóvil: Los costos humanos de desarrollo tecnológico*, Ediciones Anarres, Buenos Aires, Argentina, 2006.
- Laercio, Diógenes, *Vidas de los filósofos mas ilustres*, Grupo Editorial Tomo, México, 2006.
- Leonard, Annie. *La historia de las cosas*, Fondo de Cultura Económica, Argentina, 2010.
- Leyva Reyes, Margarito. *La escultura en acero. Una propuesta personal*. Tesis Licenciatura, ENAP, UNAM, 1994.
- Martin Gonzáles, Juan José. *Historia de la escultura*, Ed. Gredos, España, 1964.
- Paris Matías, Martin (et al), *Conceptos fundamentales del lenguaje escultórico*, Ed. Akal, España, 2006.
- Rachlis, Eugene, *Los primeros automóviles*, Ed. Novaro, México, 1972.

-Sloterdijk , Peter, *Crítica de la razón cínica*. Ediciones Siruela, 3ra. Edición, España, 2006.

-Tibol, Raquel, *Pedro Cervantes*, Ed. Melo, México, 1974.

-Urióstegui Figueroa, Ricardo Salvador. *La imagen / lo tecnológico una tipología*. Tesis Licenciatura, ENAP, UNAM, 2006.

-Virilio, Paul. *El arte del motor, aceleración y realidad virtual*. Ed. Manantial, Buenos Aires, 2008.

-Zamora Águila, Fernando. *Filosofía de la imagen*, UNAM, México, 2008.

Otras fuentes consultadas.

-Museo Guggenheim. John Chamberlain.

<http://www.guggenheim.org/new-york/collections/collection-online/artists/bios/1034/John%20Chamberlain>