

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35

Built to last

In a career that spans more than half a century, Norman Foster has designed some of the world's most visually sumptuous buildings, from the Gherkin in London to the Reichstag in Berlin. Now 86, the pioneering architect shows no signs of slowing down. He talks about climate change, the joys of working with younger people and shaping the cities of the future

Interview **TIM LEWIS**
Photographs **WESTON WELLS**

Lord Norman Foster, the 86-year-old architect, is mostly known for things that don't move: grand, iconic edifices such as the Gherkin and the British Museum's Great Court in London, the Reichstag in Berlin and the Apple Park campus in California, completed in 2018. OK, he was also part of the team behind the Millennium Bridge over the River Thames, which swayed so alarmingly on its opening day it was renamed "the Wobbly Bridge", but that was resolved soon enough.

As a human being, though, Foster is constantly in motion. He lives between the UK, Switzerland, Spain and the United

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35

States. With his architecture studio Foster + Partners, and foundation, he has realised projects on six continents (come on Antarctica, commission him!). His favourite recreations all involve mobility and speed: sports cars, riding his racing bicycle and flying (he's qualified to pilot both jets and helicopters). This past winter he completed his "28th or thereabouts" cross-country skiing marathon. Foster has a laser mind, so that number is almost certainly spot on. We did mention he was 86, didn't we?

When I point out this modest incongruity, Foster laughs. "The family motto is 'the only constant is change,'" he says. "It sounds a bit pretentious, but it's kind of embedded in our DNA and I think it's true of anything. It's true of history, it's true of events, of architecture, of design, of everything. Everything in life."

Foster mulls it over some more. "I can't separate one aspect of my life from any other: the one informs the other," he goes on. "So yes, I see analogies between cross-country skiing or riding a bike, and the way in which you can capture a view with a room – the links with nature. When I started professionally as an architect, I passionately believed that if you had a shaft of sunlight, if you had a view, then you were going to be happier. The difference now is that it has been scientifically proven. So statistically, if you've had surgery in a hospital, and your bedroom has a view, you will leave that hospital earlier. You will recover faster than somebody with a room that might look on to a blank wall, for example."

This afternoon, Foster is in Bilbao, at the Guggenheim Museum, casting an exacting eye over an exhibition he has spent a good chunk of his life thinking about. It's called *Motion. Autos, Art, Architecture* and considers the past, present and future of the automobile at a time that Foster believes is a pivotal one in its history. With the evolution

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35



'Everything comes down, in the end, to design': Lord Norman Foster

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35

of electric vehicles and self-driving cars, the dominant mode of transport for more than a century could be on the cusp of extinction. "This exhibition is almost like the requiem for the age of combustion," says Foster, on a video call from the museum.

Curating the exhibition has clearly been a dream commission for Foster, who today wears a look sometimes called "architectural casual": black turtleneck, black blazer. Growing up on the outskirts of Manchester, during the Second World War and its aftermath, he was obsessed with planes and cars. Foster won a place at grammar school by writing an essay, in vivid detail, that described a duel between two drivers on the Nürburgring in Germany. That child has now been given free rein to assemble 38 of the rarest automobiles ever made, in one space. These include a Bugatti Type 57 SC Atlantic, of which four were made between 1936 and 1938, and only three still exist.

Not all the selections are supercars: there's a 1951 VW Beetle, an original Mini, a Willys MB Jeep. Foster doesn't hide that there might be a subjective element to some of his picks. In the early 1960s, when he was an architecture student, he drove a Beetle across the United States with his friend, Richard Rogers. The men were partners, briefly, before going their separate ways and pioneering the British tradition of architecture known as "high-tech" in the 1970s, including the Pompidou Centre in Paris, the Rogers masterpiece, which opened in 1977. The pair remained close until Rogers's death last December.

"It was a very formative trip," recalls Foster. "The America of that period was extraordinary culturally: the architecture of Frank Lloyd Wright, discovering the work of Europeans like Mies van der Rohe, who really built their

most important works in America. So, yes, an amalgam of the road, of travel, of insights, of culture, of architecture, the paintings, the music, the jazz... It was an extraordinary period."

Foster makes explicit the link between driving-culture and culture-culture in the new *Motion* exhibition. Alongside a muscle car and a lurid hot-rod in the Americana room, there is a Donald Judd sculpture and paintings by Ed Ruscha and Robert Indiana. Elsewhere, there is a huge Alexander Calder mobile, Henry Moore's *Reclining Figure* and an Andy Warhol silkscreen of an 1886 Benz motor car. "It's really seeking to break down the barriers between what is art, what is not art, what is design?" says Foster. "To see how, in some cases, artists anticipated streamlining, before the streamlining of an automobile or an aircraft. So it's really taking a holistic view of design."

If anything conforms to the idea of "the only constant is change", Foster believes, it's the automobile. When it came on the scene, it was viewed as an environmentally progressive game-changer. Now, not so much. "At the turn of the 19th to the 20th century, the automobile was the hero,"

says Foster. "It was the white knight that rescued the cities that were being engulfed by a rising tide of horse manure and dead carcasses. It beautified the city. Since then, it's become the urban villain, the polluter in the same way that the horse was the polluter."

As for what happens next for the car, Foster has views of his own, but he has also asked 16 schools of design and architecture, from the Royal College of Art to universities around the world, to present visions for the future of mobility. They will tackle urban congestion, resource scarcity, pollution – big questions that Foster believes all designers and architects should be thinking about.

Foster seeks out contact with younger generations: he's proud of the fact that the average age in his architecture studio, which is the largest in the UK, is typically in the early-30s. So, Baron Foster of Thames Bank, how old do you feel? "I feel as young as the people that I'm working with and engaging with and sharing passions," he exclaims. "I enjoy doing all the things that I've done all my life, and see no reason to change it."

We catch up again a few days later: Foster is now in London, overlooking the Thames on a bright, early-spring morning. He had expected the operations of Foster + Partners, which he founded in 1967 with his late wife Wendy, to slow dramatically during the Covid period. The company braced itself by furloughing 70 staff, who were unable >

**'If you have
a shaft of
sunlight, or
a view, you
are going to
be happier'**

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35

.....

Concrete thinking: (from top) the Gherkin; the British Museum's Great Court; at the Guggenheim Bilbao; and with Richard Rogers and Carl Abbott in Yale in 1962



ALAMY: ROGERS STIRK HARBOUR + PARTNERS

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35



› to work from home, in March 2020. But, as it turns out, the business showed “remarkable financial resilience”, according to accounts released in January. Their profits – £36.2m before tax – were actually higher than before the pandemic. Foster + Partners has repaid the furlough money in full, around £500,000.

“We were all surprised by the way in which the technology has worked,” he says. “And the energy and resourcefulness of the team. But I guess it’s also made us acutely aware of the importance of physically coming together. The lessons of history are that an event like that accelerates trends that were already apparent and magnifies them.”

Foster has consistently shown astute business acumen. Richard Rogers would often give Foster credit for being a self-made man. At a time when many architects came from privileged backgrounds, Foster’s father was a labourer, then managed a pawn shop. When Foster started to see other British architects, competitors of his in the 1970s and 80s, going out of business, he realised instinc-

Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: The Observer
Date: 03/04/2022
Page: 10
Reach: 136656
Value: 82509.35

tively that he needed to make his practice global. This led to one of his great early buildings, the HSBC headquarters in Hong Kong, completed in 1988 (Foster has admitted that his firm most likely would have gone bankrupt if it hadn't won the commission). Today, the busiest region for Foster + Partners is the Middle East, where it has four offices.

As vigorous as he is, succession is clearly on Foster's mind. In the early 2000s, he was diagnosed with bowel cancer and told he might only have weeks to live. He has fully recovered, but in October last year, he sold a majority stake in Foster + Partners to the Canadian private investment firm, Hennick & Co. Foster and his family remain the second-largest shareholder and, going forwards, he imagines what he calls a "perpetual partnership model", which will lead to an "orderly" transfer of power, initially among the existing 180 partners in the practice.

I ask Foster what's the defining personal quality he brings to his work. "Never being satisfied," he replies. What does that mean for those who come after him? "You know, architecture perhaps more than any other profession is a team endeavour," he says. "There are many professions involved, and then the realisation of an idea, a dream, however you describe it, into the realities of a building is a long drawn-out process and it involves extraordinary team efforts on a building site. If you visit any building site, it's a wonderful surprise that a finished building comes out of that process! How you pursue that across continents, that's really a stimulation and a challenge – and it's beyond any single individual."

Foster's work still has the power to divide. Only last month, a £30m design for a winery complex in Cuxton, Kent, was rejected by local councillors with one comparing it to a "Teletubby Palace". Foster + Partners have also received criticism for continuing to design airports, despite the environmental concerns. For Foster, this criticism is completely wrong-headed. It would be entirely negligent of architects and designers, he believes, *not* to work on such projects. Foster has long been talking about the importance of "sustainability": the Apple Park campus is powered by 100% renewable energy; Bloomberg's European HQ in London has "gills" to aid its "breathing" and uses 70% less water and 40% less energy than typical office buildings.

"Climate change and countering climate change is a design issue in the most fundamental sense," says Foster. "It is totally about design."

Isn't that a lot of pressure on architects? "One of the key ingredients in the most rounded sense of the word

is 'energy,'" he says. "And we do have sources of clean energy. Nuclear is statistically by a huge margin, the safest, carbon-free, cleanest form of energy. And, interestingly, in terms of waste, 10m people die a year through poor air quality, either because they're growing up next to the burning of animal waste, wood or coal, or just in poor air quality in cities."

"Everything comes down, in the end, to design. Look out the window, everything that you see, whether it's clean or dirty, polluting or otherwise, at some point has been designed and made. So yes, it's a design issue."

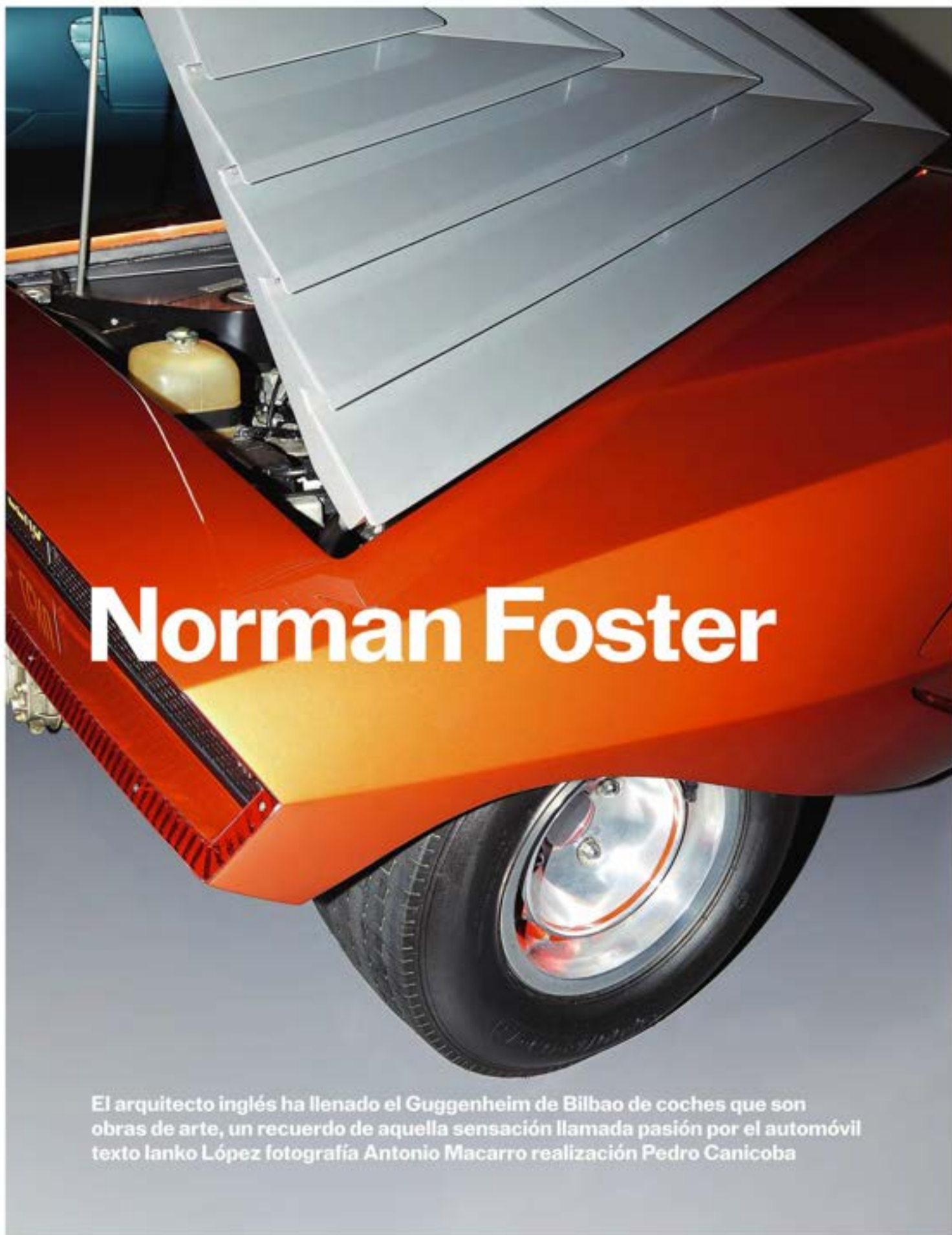
Foster is at an age where many would be slowing down: he could kick back with his wife, Elena, and five grown-up children. Or spend more time driving some form of transport very fast and langlaufing through the Swiss Alps. Still, no one, at least in his earshot, is mentioning the word "retirement".

"Why would I?" he asks, more laughter. "If I enjoy doing what I do, why would I change it? Of course, at any point with any of us, there's always the other side of the coin. But big picture no, absolutely not. I get the same buzz from designing

buildings, working with people, educational workshops, working with the UN heading their Forum of Mayors, engaging with civic leaders, writing, drawing, sketching. I'm privileged to have many such opportunities." Foster reflects for a second, "I think they're my lifeblood, yes." ■

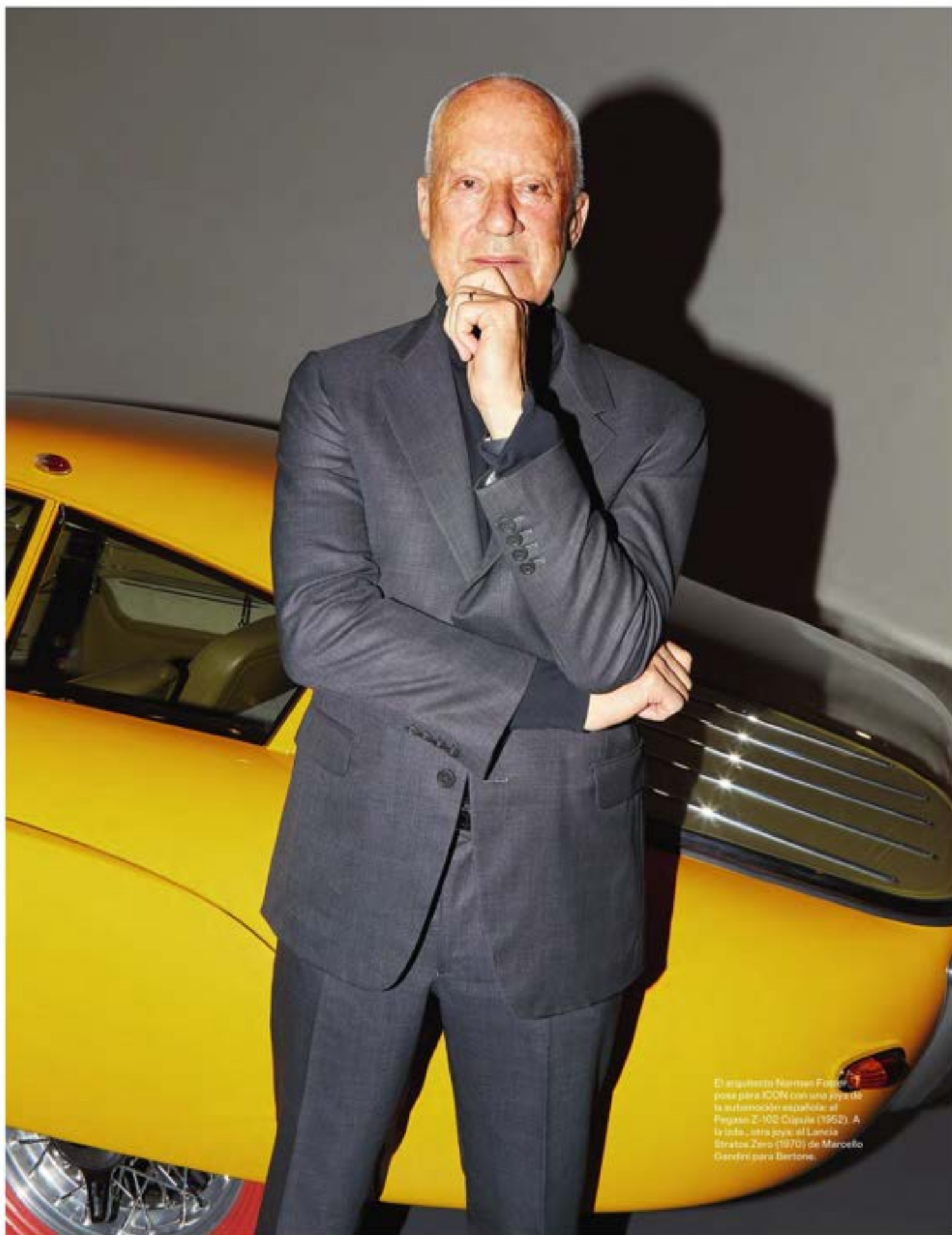
Motion. Autos, Art, Architecture is on show at the Guggenheim Bilbao from 8 April to 18 September (guggenheim-bilbao.eus/en)

'The car beautified cities. Now, it's become the urban villain'



Norman Foster

El arquitecto inglés ha llenado el Guggenheim de Bilbao de coches que son obras de arte, un recuerdo de aquella sensación llamada pasión por el automóvil
texto Ianko López fotografía Antonio Macarro realización Pedro Canicoba



El arquitecto Norman Foster posa para ICON con una joya de la automoción española: el Peugeot Z-102 Coupé (1952). A la izquierda, otra joya: el Lancia Stratos Zero (1970) de Marcello Gandini para Bertone.







Foster y dos de los tesoros que ha traído al Guggenheim: un Delahaye 165 (1939) y, en la otra página, un Bentley R-Type Continental (1953).

LLENO DE EXCITACIÓN, UN niño espera cada día que el tren pase a unos metros de su casa, provocando una sacudida que hará vibrar su cuerpo y el suelo bajo sus pies. La escena, ante la que un psicoanalista freudo-lacaniano se frotaría las manos, puede explicar mucho sobre el devenir adulto de su protagonista: en los años cuarenta del pasado siglo, en un barrio industrial inglés, ese niño era Norman Foster (Mánchester, 87 años). "Crecí al lado de las vías del ferrocarril y cuando llegaba el expreso temblaban hasta las ventanas", rememora el arquitecto británico. "Podía pasarme horas esperando que apareciera aquel tren, era muy emocionante".

Ocho décadas más tarde, cuando concede esta entrevista, Foster se encuentra en Bilbao con *Motion. Autos, Art, Architecture*, la exposición que estará en el Museo Guggenheim hasta el 18 de septiembre, de la que es el comisario, junto a Manuel Cirauqui y Lekha Hileman Waitoller, y que relaciona varios vehículos históricos con diseños arquitectónicos y obras de arte: una escultura de Boccioni o un móvil de Calder. Once automóviles forman parte a la colección privada de Foster, por ejemplo el Voisin de que perteneció a Le Corbusier o un Jaguar E Type de 1961. Casi todas las piezas hacen referencia más o menos explícita a la idea del movimiento, algo con lo que el arquitecto comenzó a obsesionarse como resultado de aquellas infantiles descargas de adrenalina provocadas por el paso del tren. Una obsesión que aún se amplificaría gracias a las imágenes de *Eagle*, la revista de cómics que marcó a varias generaciones de adolescentes de su país con la promesa de un futuro hecho de formas aerodinámicas y velocidad supersónica.

"Entonces yo fantaseaba con aquella utopía que no se hizo real, pero ahora, en esta exposición, puede apreciarse la belleza atemporal de los coches históricos", explica, lo que recuerda a la conocida *boutade* del poeta futurista Marinetti: un coche de carreras es más hermoso que la Victoria de Samotracia. Foster recoge el guante con flema: "Marinetti exageraba, como lo hizo Roland Barthes al decir que el Citroën DS [presente en la exposición] era el equivalente moderno a la catedral gótica. Pero esa fue su forma de destacar la dimensión cultural y estética del automóvil".

En la exposición hay autos precursores, utilitarios, bólidos deportivos e incluso prodigios de la carrocería de los años treinta, o de los setenta. Una visión apasionada en un momento en que más de un observador vaticina la desaparición del automóvil por causas sociales y medioambientales. Foster lo argumenta así: "En cierta manera volvemos a la transición del siglo XX, cuando los coches libraron a las ciudades de la polución y las enfermedades relacionadas con el uso de los caballos. Estamos otra vez al borde de una nueva era, con fenómenos actuales como la movilidad mediante servicios bajo demanda; o futuros, como los vehículos autónomos moviéndose pegados unos a otros como si fueran vagones de tren, lo que eliminará el error humano". ¿Sería frustrante para los aficionados a conducir? "Así es, pero lo mismo les ocurrió a quienes crecieron en un mundo donde la gente se movía a caballo. Existía una energía compartida entre el humano y el otro ser vivo, y cuando les dijeron que el caballo se iba a mecanizar, el panorama también debió de parecerles muy aburrido".



Esa pasión por los vehículos ha encontrado en el Guggenheim una generosa vía de canalización, pero no hay que olvidar que su propia práctica arquitectónica vuelve constantemente a la ambición de sugerir movimiento. "Muchas de mis obras tratan sobre la dinámica del movimiento y el cambio de espacios", concede. "Así fue en el Reichstag de Berlín (1993), donde la espiral que rodea a la cúpula es lo que va conduciendo al visitante, algo que también ocurre en la rampa de la sede de Bloomberg en Londres. Se trata de celebrar el fluir de la gente, y que puedan encontrar el camino de forma intuitiva".

La espiral comparece, casi como un rasgo de estilo, al menos en otro de sus edificios emblemáticos, el Ayuntamiento de Londres en el distrito de Southwark (2002). En cuanto a la idea de que la arquitectura sirva para guiar a sus usuarios, rara vez se ha desarrollado de forma tan nítida como en el metro de Bilbao (1995) que sigue siendo una de sus obras maestras gracias a su grandiosa depuración formal e implacable sentido de lo utilitario. Al mismo tiempo la más modesta y la más ambiciosa. "Realicé ese proyecto junto al diseñador Otl Aicher, con dos equipos muy pequeños", recuerda. "Buscamos que los espacios pudieran conducirte intuitivamente. Y también queríamos celebrar la propia excavación de los túneles, esa fuerza de la naturaleza que es intrínsecamente tan bella que no hacía falta decorarla. Conseguimos hacer un proyecto de calidad, porque la calidad es una actitud mental: no es lo que gastas, sino con cuánta sabiduría lo hagas. A cambio, debo decir que invertimos un tiempo enorme en lograr que si alguien hacía un grafiti sobre el cemento pudiera limpiarse fácilmente, lo que al final se demostró innecesario porque hasta hoy nadie lo ha atacado ni ha tratado de desfigurarlo con pintadas".

De hecho, la ciudad acogió de manera inmediata aquella infraestructura con una combinación de orgullo y apego —*fosterito* es el nombre extraoficial que todo bilbaíno utiliza para referirse a las entradas de su metro— que no ha dispensado ni siquiera al gran icono local de la arquitectura contemporánea, el propio Guggenheim de Frank Gehry. Resulta tentador pensar en la capital vizcaína como escenario de una guerra entre dos arquitectos estrella, rivalidad que sin embargo la realidad desmiente: más allá de esta colaboración simbólica, ambos han cooperado en proyectos como los edificios del área de la central eléctrica de Battersea, en Londres, recuerda Foster. "Frank y yo hemos trabajado juntos en más de una ocasión, y hemos vuelto a encontrarnos para esta exposición. A modo de homenaje a él, no hemos añadido intervenciones arquitectónicas para que se pueda disfrutar libremente de sus espacios".

Pero Bilbao es también la ciudad en la que su estudio, Foster + Partners, está desarrollando uno de sus dos grandes proyectos museísticos en nuestro país, la ampliación del Museo de Bellas Artes —el otro es la reforma del Salón de Reinos del Retiro en Madrid— que espera terminar a mediados de 2024. Lejos de la aprobación unánime que suscitó el metro, este otro diseño ha sido descrito por algunas voces críticas (y particularmente imaginativas) como un ovni aterrizando sobre el edificio original. Foster ofrece

"Barthes exageraba al decir que el Citroën DS era el equivalente moderno a la catedral gótica. Se refería a la dimensión cultural del automóvil"

una interpretación muy distinta: "Se trata de reciclar y expandir el edificio en lugar de crear otro totalmente nuevo. Pretendemos devolverle su importancia histórica y respetar las adiciones posteriores con la mínima disrupción. El visitante será consciente de las diferentes capas de la historia y al mismo tiempo obtendrá un espacio que ahora no existe en la ciudad".

Más allá del potencial valor icónico de sus intervenciones, para él lo esencial siempre ha sido la relación con la ciudad. Se ve más como urbanista que como arquitecto. "La combinación de edificios, esa estructura que es el pegamento urbano, es más importante que los edificios individuales", afirma. "Y mi objetivo es promover la conciencia de que el diseño afecta a la calidad de nuestras vidas. Cuando unimos las dos orillas del Támesis con el Millennium Bridge, o cuando construimos el pabellón que daba sombra en el Vieux Port de Marsella, la calidad de vida de los habitantes y visitantes de esas ciudades aumentó. Más que con cualquier torre que hayamos diseñado. Proyectos como esos permiten aportar algo a la comunidad".

Es una referencia social imprevista en un arquitecto al que suele percibirse como paradigma del genio, del autor. En este punto, la conversación deriva en *El manantial* (1943), novela de Ayn Rand protagonizada por un arquitecto visionario que era una oda al individualismo, en la línea del pensamiento ultraliberal de su autora. Foster se aleja de este cliché y prefiere destacar el trabajo de los profesionales de su estudio, junto a quienes materializa cada proyecto. "Esa concepción popular del arquitecto como un solitario con destellos cegadores de inspiración es totalmente falsa", razona, y tampoco en esto puede evitar el paralelismo cinético: "El proceso creativo no es una iluminación, sino una carrera de largo recorrido. Pasa igual que en el *tour* de Francia. El ganador se ha beneficiado del trabajo del pelotón, aunque sea solo el quien se queda con el *maillot* amarillo". *



▶ 3 Abril, 2022

ALIMENTARIA
¿QUIÉN MANEJA
EL PAN DEL MUNDO?

EL
ARQUITECTO ES
COMISARIO DE
LA MUESTRA
'MOTION.
AUTOS,
ART,
ARCHITECTURE',
DEL MUSEO
GUGGENHEIM
DE BILBAO,
DONDE SE
EXPONEN 38
COCHES MÍTICOS

El creador junto
a un Voisin c-7
Lumineuse de su
propiedad,
que se exhibe en
la exposición

SIR NORMAN FOSTER, AL VOLANTE

"EL
AUTOMÓVIL ESTÁ EN
NUESTRO ADN"



▶ 3 Abril, 2022

16 **MAGAZINE** En portada

"LOS COCHES ME FASCINAN DESDE PEQUEÑO. NOS HAN TRANSFORMADO COMO NINGÚN OTRO INVENTO"

LOS COCHES, TAN VINCULADOS AL DISEÑO, EL ARTE, LAS CIUDADES, EL MEDIOAMBIENTE Y EL FUTURO, PROTAGONIZAN LA NUEVA EXPOSICIÓN DEL MUSEO GUGGENHEIM DE BILBAO, CONVERTIDO CASI EN UN 'PADDOCK' DE BELLEZAS SOBRE RUEDAS ACOMPAÑADAS DE OBRAS DE ARTE AFINES A ELLAS. NORMAN FOSTER -COMISARIO DE LA MUESTRA- LOS COLECCIONA, CONDUCE Y ADMIRA. NOS CUENTA CÓMO ESTE GRAN INVENTO LO HA TRANSFORMADO TODO Y NOS AUGURA SU PORVENIR.

POR
FÁTIMA URIBARRI /
FOTOGRAFÍA: DANIEL MÉNDEZ



NORMAN



► 3 Abril, 2022

S

E QUEDA
ABSORTO

contemplando cómo montan la exposición. Se nota que le entusiasman los coches; incluso su perro, un precioso golden retriever, se llama Bentley. A la muestra del Guggenheim de Bilbao *Motion. Autos, art, architecture*, de la que es comisario, ha prestado 11 automóviles de su colección: vehículos preciosos

como un señorial Bentley R-Type Continental de 1953, un Tatra único, el futurista Dymaxion de tres ruedas o el Voisin C-7 Lumineuse que conducía Le Corbusier. No es fácil derivar la conversación a otros temas con Norman Foster: los coches, a sus 86 años, lo tienen atrapado.

XLSemanal. **¿De dónde viene su pasión por los coches?**

Norman Foster. Me fascinan

desde pequeño. Cuando acabé la secundaria, escribí un ensayo sobre una carrera de coches de los años treinta y eso me ayudó a conseguir plaza en la escuela superior.

XL. **¿Recuerda su primer coche?**

N.F. Recuerdo la primera vez que conduje, fue un Morris de los años treinta. Un utilitario, no un clásico especial.

XL. **¿Cuál es la conexión entre la arquitectura y los coches? —————>**



AFINIDADES

Norman Foster en la sala del Guggenheim de Bilbao donde conviven el coche español Pegaso Z-102 Cúpula, de 1952, junto a la *Figura recostada*, de Henry Moore, de 1956. «Fueron concebidos casi al mismo tiempo, en los primeros años cincuenta, un periodo extraordinario. Es muy interesante poder contemplar estas afinidades», explica el arquitecto británico.

FOSTER

N.F. El automóvil ha transformado el paisaje urbano y rural como ningún otro invento. Su influencia es enorme. Hemos pasado por fases, durante el cambio del siglo XIX al XX el automóvil rescató la ciudad. Nueva York o Londres apastaban a caballos muertos, enfermedades... El coche limpió la ciudad. Luego se convirtió en su contaminante, como antes lo fue el caballo. En la primera sala de la exposición vemos que en aquel cambio de siglo ya competían el vehículo eléctrico y el impulsado por petróleo. Hay un automóvil extraordinario que está aquí, el Porsche Phaeton de 1900, que tenía motor eléctrico e inspiró a la NASA para el primer vehículo en la Luna. Ahora estamos entrando en otra era, que probablemente será otra revolución.

XL. ¿Cómo imagina la ciudad del futuro?

N.F. La pandemia ha acelerado tendencias que ya existían, como la peatonalización. Probablemente la ciudad del futuro será más verde, más silenciosa, segura y más amable para los peatones.

XL. Cuando acabó el confinamiento, nos lanzamos a la calle y a viajar.

N.F. Sí, pero en paralelo vimos una revolución del espacio público; calles que normalmente estaban congestionadas de coches dieron paso a los peatones, surgieron las terrazas: lo veo en Boston, Londres o Nueva York, los cafés han invadido calles. Hemos visto una enorme transformación de

la ciudad, ahora es más de salir a pasear y cenar en una terraza.

XL. ¿Es debido a la pandemia?

N.F. Sin duda.

XL. Usted, que está viajando constantemente, ¿cómo llevó el confinamiento?

N.F. ¡Fue un gran lujo! Dibujé y escribí mucho más. Y sigo impresionado por cómo la tecnología nos ha permitido comunicarnos sin necesidad de viajar. También nos ha hecho más conscientes del valor del cara a cara, del contacto físico. Usted ¿por qué ha venido a Bilbao? No es necesario, existen Zoom y Teams.

XL. Yo prefiero el cara a cara. Pero hay escritores que han decidido hacer la promoción on-line y no viajar tanto.

N.F. La escritura es solitaria. Pero diseñar y levantar un edificio es trabajo de equipo: es una labor multidisciplinaria, es un proceso creativo, y ningún Zoom puede superar eso. El proceso creativo es crucial para unir a la gente. El lugar más importante en un laboratorio de investigación es el comedor, es el punto de encuentro donde personas de distintas disciplinas se reúnen y cruzan su fertilidad, ahí es donde se consiguen los avances médicos. Los espacios sociales son cruciales. Somos animales sociales.

XL. ¿El teletrabajo va a cambiar las ciudades?

N.F. Trabajar desde casa no es nuevo, quizá a raíz de la pandemia pasamos más tiempo en casa, pero las ciudades están gestionadas por la gente que no se puede permitir

ese lujo. Si gestionas un hospital, un cuerpo policial o una central eléctrica, no lo puedes hacer desde casa. Y sobre todo la gente joven no dispone de mucho espacio para hacerlo. El teletrabajo es cosa de una mínima proporción de la humanidad, la mayoría no puede permitírselo.

XL. ¿En las grandes ciudades habrá menos oficinas?

N.F. Nos estamos desviando de la exposición. Estaré encantado de mantener otra conversación sobre otros temas en otra ocasión.

XL. La exposición habla de arte diseño, arquitectura y de cómo influyen entre sí.

N.F. Claro, pero debemos hablar de la exposición. No se trata de →

VEHÍCULOS ASOMBROSOS

La exposición *Motion. Autos, art, architecture* muestra en el Guggenheim de Bilbao 38 vehículos espectaculares, 11 de ellos (como los tres automóviles de la derecha) pertenecen a la Foster Family Collection. Han viajado a Bilbao modelos de Rolls-Royce, Hispano Suiza, Aston Martin, Mercedes, Jaguar, Ferrari e incluso un Ford T Tourer de 1914. Comparten salas en el museo con obras de Andy Warhol, Man Ray, Constantin Brancusi o David Hockney. La muestra se puede visitar a partir del 8 de abril.

"MIS HIJOS ME COGEN
 LOS COCHES.
 PERO ME GUSTA COMPARTIRLOS
 CON ELLOS. Y LES PAGO LA GASOLINA,
 CLARO"



► 3 Abril, 2022



Tatra T87,
de 1948.



Dymaxion #4,
de 2010, de R.
Buckminster Fuller
(basado en modelos
de 1933-1934).



Bentley R-Type
Continental,
de 1953.

LAS JOYAS DE FOSTER





una preferencia mía, sino de una responsabilidad; hay aquí maravillas únicas de valor incalculable.

XL. Los coches son un símbolo de estatus: los ricos, los futbolistas... se compran cochazos.

N.F. Es una extensión mecánica de nosotros mismos, igual que lo fue el caballo. El coche nos dio movilidad, lo podemos controlar, dirigir. Como dijo Henry Ford, «si preguntas a la gente lo que quiere, te contestarán que un caballo más rápido». Quizá el automóvil sea la encarnación de algo que está en nuestro ADN, siempre nos esforzamos por llegar más rápido y más lejos. Pasa en la arquitectura: con las torres altas desafiamos la gravedad.

XL. ¿Ha diseñado algún coche?

N.F. He hecho garabatos y dibujos, como muchos arquitectos y muchos niños, pero no he diseñado ninguno.

XL. ¿Se implantará el coche autónomo, sin conductor?

N.F. Si vas a la sala de la exposición dedicada a los visionarios, verás imágenes de los primeros años cincuenta que muestran el coche autónomo. El futuro que está llegando ahora ya fue anticipado hace más de medio siglo. No es difícil imaginar un futuro sin conductores y donde los accidentes y los seguros sean cosas del pasado. Podemos estar en el umbral de esa nueva era.

XL. La gasolina está muy cara.

N.F. El coche está históricamente acostumbrado a la escasez de

combustible y al encarecimiento de la gasolina. Se ha resuelto con vehículos asombrosos que ocupan menos espacio y gastan menos gasolina. Tal vez veamos una revolución de la propulsión eléctrica. Ya se ha logrado convertir agua del mar en combustible para aviones, así que igual vivimos nuevos tipos de combustión.

XL. ¿Las formas de transporte han influido en su arquitectura?

N.F. Es ineludible. Todo está tocado por la movilidad. Cuando

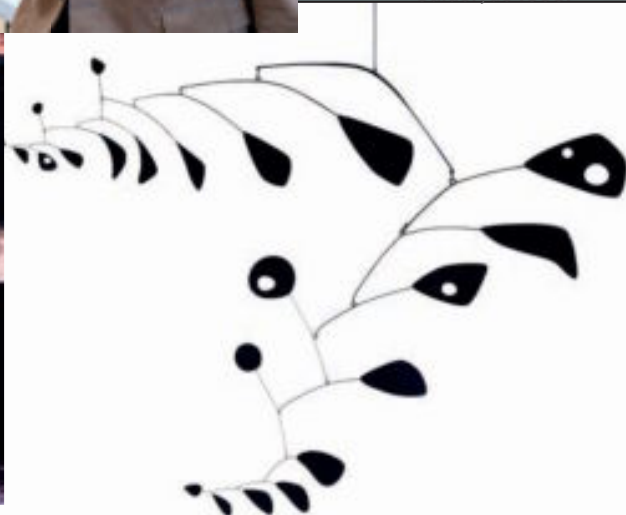


CONTAGIO AERODINÁMICO

Los automóviles han interactuado con el arte.

«Creadores como Umberto Boccioni y Brancusi anticiparon las formas aerodinámicas», explica Norman Foster. A la izquierda: la visión de Andy Warhol del Benz Patent Motor Car, ideado por Carl Benz en 1886.

Abajo: 31 de enero, de Alexander Calder, de 1950.



"HOY, EL COCHE ES MÁS SEGURO Y MÁS SOFISTICADO TÉCNICAMENTE, PERO UNIFORME, CARECE DE INDIVIDUALIDAD... COMO NUESTRA SOCIEDAD"

diseño un edificio en una ciudad, pienso en el acceso de los vehículos que hacen los repartos.

XL. La interferencia del coche está clara en el arte de los futuristas.

N.F. Y en otras corrientes, como el aerodinamismo, una rama del *art déco*. Artistas como Umberto Boccioni y Brancusi anticiparon las formas aerodinámicas. Y fíjese en el Jeep militar, donde se ven los huesos del vehículo, su elemental acabado es de un enorme atractivo estético.

XL. ¿Cuál es su coche favorito?

N.F. Son muchos. Quizá los muy básicos, como los primeros Porsches. Hay uno de principios de los cincuenta que ni tiene indicador de combustible. Su carrocería es la más bonita de Porsche.

XL. ¿Los años cincuenta le parecen una edad dorada?

N.F. Hay varias edades doradas, los cincuenta pueden ser una. El periodo inmediatamente posterior a la Segunda Guerra Mundial generó una enorme democratización de la movilidad: algunas naciones estaban obligadas a ello, como Italia, Francia y Alemania, y ahí están el Cinquecento, el 'dos caballos' y el Volkswagen Escarabajo.

XL. ¿Se mantiene hoy en día esta conexión entre coches, arte y arquitectura?

N.F. No lo creo. En el pasado había muchas expresiones diferentes del automóvil, y eso se reflejaba en la pintura y la escultura. Hoy, el coche es más seguro, más sofisticado, pero carece absolutamente de individualidad. Tal vez eso también se refleja en nuestra sociedad.

Quizá ahora hay más uniformidad en los coches y en nuestra sociedad.

XL. ¿Ve grandes diferencias entre Asia y el resto del mundo en la concepción de la arquitectura, los coches, la vida?

N.F. La inversión en infraestructuras es inversión en las generaciones futuras. Las sociedades que invierten en ellas afrontan el futuro de una manera optimista; de lo contrario, ¿por qué inviertes en educación? ¿Para qué vas a invertir en ciudades más limpias y silenciosas, en maneras más rápidas de conectarlas con vías de alta velocidad o para qué invertir en baterías? Lo hacen quienes piensan en las generaciones que vendrán. Fíjate en los países que están invirtiendo en el futuro, lo puedes buscar en Google.

XL. ¿Se refiere a China?

N.F. No necesariamente a China. También están Corea, Malasia... No estoy haciendo política, solo digo que estadísticamente aquellos países que están invirtiendo en universidades, educación, puentes, red de alta velocidad, conectividad... son sociedades que desempeñan un papel positivo en términos de futuro. No hace mucho tiempo, en una obra en construcción en China, el encargado —un alemán— me contó que todo el mundo que trabajaba allí estaba lleno de optimismo y que cuando regresaba a Europa la actitud era totalmente diferente. Hay interesantes diferencias culturales

que marcan a nuestras sociedades.

XL. ¿Cuidan allí la sostenibilidad?

N.F. Es de donde proviene la tecnología de pilas. Si crees que la sostenibilidad es una cuestión de inversión en tecnología de formas limpias de propulsión, entonces fíjate en quién ha invertido y controla esos materiales.

XL. ¿Cuál es el objetivo de esta exposición?

N.F. Si alguien se va pensando «¡guau!, algunos de estos automóviles son una forma de arte», lo hemos conseguido. Y también si ven que el coche eléctrico y el autónomo ya fueron anticipados en el pasado. La ciencia ficción de mi juventud es la realidad de hoy.

XL. De niño leía el cómic *El Águila*, protagonizado por un piloto.

N.F. Sí, entonces el futuro era emocionante. Siempre pensabas que vendría algo mejor. Y sigo siendo optimista.

XL. ¿Está preocupado por Ucrania?

N.F. ¡Por supuesto que lo estoy!

XL. ¿Cómo mantiene el optimismo?

N.F. Porque veo en los jóvenes inteligencia y ganas. Acabo de dar una charla sobre creatividad a chicos de entre 14 y 18 años, ese público joven estaba alerta, transmite frescura. Me gusta trabajar con gente joven. Me entusiasma el pensamiento joven.

XL. ¿Le quitan el coche sus hijos?

N.F. Sí, son muy movidos. Pero estoy encantado de compartir mis coches con ellos.

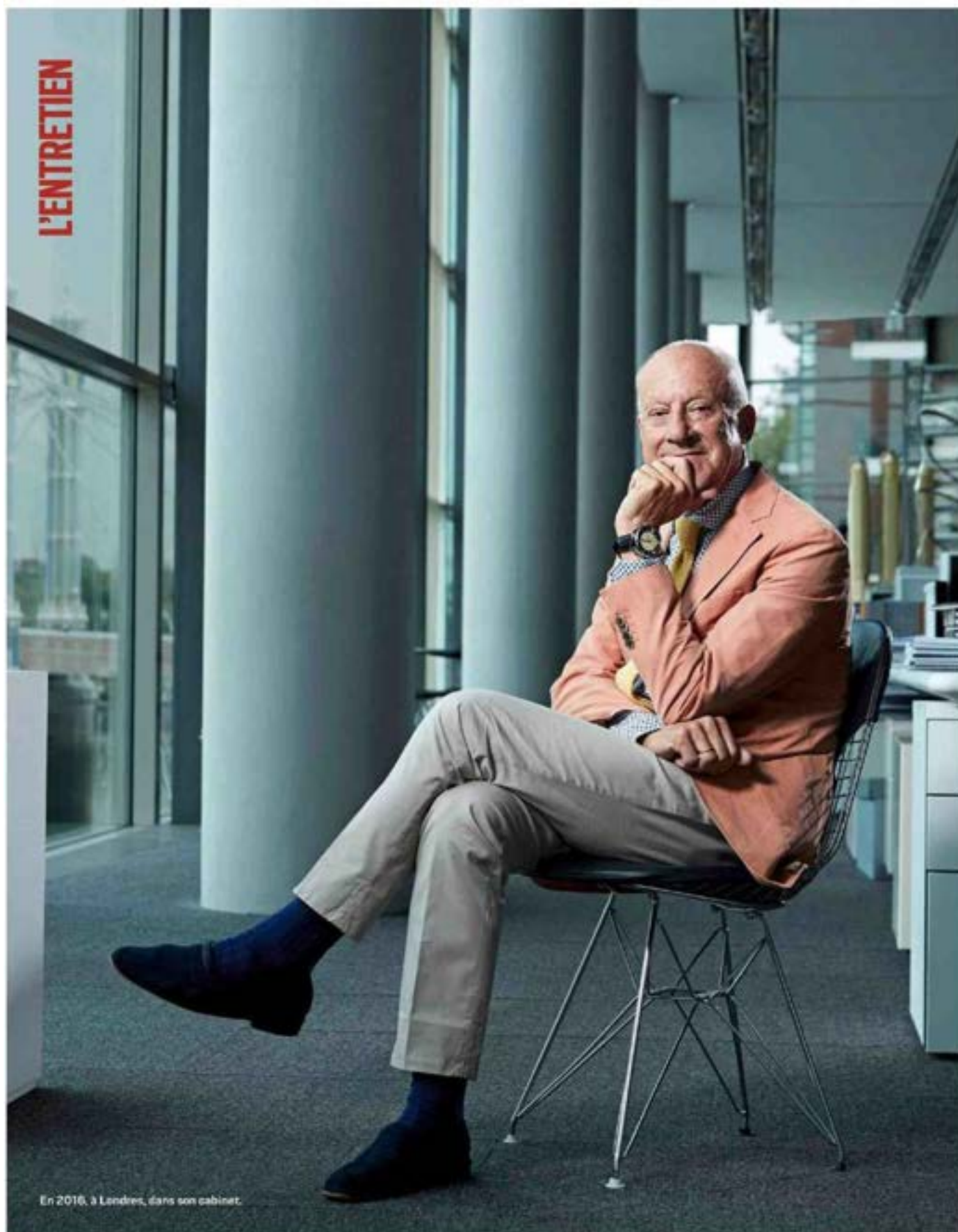
XL. Paga usted la gasolina, claro.

N.F. Claro, somos humanos [se ríe]. ■

"EN UN PROCESO CREATIVO ES CRUCIAL JUNTAR A LA GENTE. ZOOM NO PUEDE SUPERAR ESO. EL LUGAR MÁS IMPORTANTE EN UN LABORATORIO DE IDEAS ES EL COMEDOR, DONDE SE CRUZAN FERTILIDADES"



► 21 avril 2022 - N°3807



En 2016, à Londres, dans son cabinet.



NORMAN FOSTER LA VILLE DE DEMAIN

Le grand architecte anglais estime que la pandémie a finalement été une chance pour réinventer le monde du futur. Explications.

Interview Benjamin Locoge

Il est là en tant que curateur. Logiquement donc, lord Norman Foster est accueilli en rock star au musée Guggenheim de Bilbao où il est le maître d'œuvre de «Motion. Autos, art, architecture», une vaste exposition consacrée aux voitures et à la mobilité. Présentant aussi bien des automobiles du passé comme les projets à venir, l'ensemble est un parcours passionnant au milieu de véhicules légendaires. Mais, derrière l'alignement de belles carrosseries, c'est toute une pensée autour de la ville qui se dessine. Depuis ses débuts dans le métier, dans les années 1960, Norman Foster n'a cessé de chercher comment transformer les aires urbaines en cadres de vie idylliques. Il a conçu le stade de Wembley, l'aéroport de Stansted, le « Concombre » à Londres, l'immeuble de la HSBC à Hongkong, le viaduc de Millau, le siège d'Apple à Cupertino ou le nouveau Reichstag de Berlin. Devenu «starchitecte», Norman Foster est surtout un visionnaire dont le travail, estime-t-il, consiste à imaginer ce que sera notre quotidien dans dix ans. Du haut de ses 86 ans, il n'en demeure pas moins totalement alerte et dévoué à sa cause. Faisant preuve d'un optimisme rare dans nos sociétés contemporaines.

Paris Match. D'où vient votre fascination pour les voitures et les formes de mobilité ?

Norman Foster. J'ai grandi pendant la Seconde Guerre mondiale et j'ai donc toujours été émerveillé par les automobiles. Mon père fumait, il me donnait les cartes qui étaient dans chaque paquet. Et je collectionnais les séries avec des voitures. Cela me permettait d'avoir un monde à moi, un peu fantastique. Quand j'ai passé mon 11 + [l'équivalent du certificat d'étude], qui m'a mené vers le métier que j'exerce encore aujourd'hui, j'ai réussi à emporter le jury en inventant une course entre deux voitures futuristes sur le circuit du Nürburgring. J'admirais les Mercedes Streamline comme les Auto Union.

C'était déjà une manière d'envisager le futur ?

Bien sûr. Mais c'est en achetant les magazines d'alors que j'ai été définitivement conquis. Ceux pour la jeunesse notamment, à commencer par "Eagle", qui proposait des dessins de coupes, révélant la technologie de l'époque, et qui se projetait dans le futur. Ils dessinaient les avions de demain, les locomotives, les motos, les voitures. Et c'est comme ça que j'ai attrapé le virus.

La mobilité est-elle donc l'essence de tous vos projets ?

La mobilité est la force motrice de notre époque. Historiquement, avant l'automobile, le moyen le plus rapide pour se déplacer était le cheval. L'arrivée des voitures change radicalement nos **(SUITE PAGE 12)**

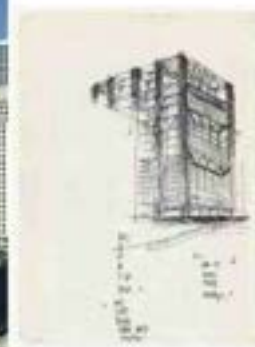


« Je suis convaincu que les gens vont revenir vers la ville. Parce que nous sommes, par nature, des animaux sociaux » Norman Foster

Achevé en 1985, le siège
de la banque HSBC à Hongkong
et un croquis de travail (à dr.).



LA SEMAINE DE **MATCH**



modes de vie, puisqu'elles rendent les villes plus propres, les gens ne vivent plus au milieu des déjections animales... On peut aussi dès ce moment envisager d'aller d'un point A à un point B sans que cela soit complexe. Car, au fond, c'est dans notre ADN de vouloir aller toujours plus vite, de vouloir monter toujours plus haut et de délier la gravité en volant.

Les maires des grandes métropoles, Paris, New York, Londres, mènent une politique anti-voiture depuis plusieurs années. Le comprenez-vous ?

C'est une manifestation du progrès inévitable. Car jamais on ne retourne dans le passé, mais au contraire on cherche à inventer de nouvelles formes de mobilité plus propres, plus prudentes et probablement plus rapides. Parce que, si vous prenez en compte l'intelligence artificielle, nous arriverons bientôt à endiguer les retards des trains comme des avions ainsi que les embouteillages.

C'est aussi un défi énergétique. Passe-t-il par les voitures électriques ?

Il me semble important de souligner qu'actuellement les voitures électriques ont des batteries qui sont tout aussi polluantes que le réservoir à essence de nos voitures à combustion. Si l'électricité n'est pas produite à partir de sources énergétiques vertes, on tourne en rond. Pour moi, le nucléaire est de loin l'énergie la plus propre, celle en laquelle nous devons croire. Et, si les voitures utilisaient cette électricité verte, cela permettrait la fin des émissions de carbone. Mais si cette électricité a été produite à partir de charbon, on se trompe complètement de chemin. En formule 1, les ingénieurs travaillent actuellement sur une essence sans carbone. Il y a là une grande opportunité dont personne ne s'est encore vraiment saisi. Ce qui compte le plus au fond est de continuer à financer la recherche. C'est même un impératif.

Comment expliquez-vous le départ des habitants des villes pendant la pandémie ?

D'abord je suis convaincu que les gens vont revenir vers la cité, il n'y a pas de débat possible à ce sujet. On l'a vu à New York au XIX^e siècle, qui a connu un vrai exode. Puis on s'est mis à inventer des buildings pour loger les gens ensemble sous un même toit. Et la ville s'est de nouveau développée. À la même époque – dans les années 1920 –, on assiste à l'émergence des cinémas, des stades qui n'ont qu'un seul but : réunir les gens. Parce que nous sommes, par nature, des animaux sociaux. Pourquoi dans ce monde post Covid est-il impossible à Londres d'avoir une table dans un restaurant ?

Mais la crise sanitaire a montré le besoin d'espace, le ras-le-bol de petits appartements à des prix déraisonnables.

À moins que l'on ne réinvente justement le petit appartement – c'est ce sur quoi nous travaillons en ce moment. Il peut devenir bien plus adapté à nos vies actuelles. Il y a un parallèle évident à mes yeux d'architecte : il n'y pas si longtemps, les gens d'une certaine partie de la société vivaient à l'hôtel à l'année. Je ne crois pas qu'un modèle unique d'appartement convienne à tout le monde désormais. Il existe un potentiel pour une variété de modes de vie qui évoluent selon les âges et les besoins : un couple avec deux enfants aura toujours plus besoin d'espace qu'un homme retraité vivant seul. Pour l'exposition de Bilbao, nous avons demandé à plusieurs écoles d'architecture de nous proposer des projets autour de ce thème. L'une d'entre elles s'est concentrée sur les nomades, dans la lignée du film "Nomadland", terme qui regroupe aussi bien ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une maison que les retraités qui aiment vivre dans des mobil-homes coûtant des millions de dollars. Dans tous les cas, ils ont imaginé de nouveaux espaces, en partant d'une surface forcément limitée, en rendant par exemple le lit rétractable dans le plafond.

Votre métier est d'anticiper l'avenir ?

Je crois qu'en tant qu'architecte on invente le design d'aujourd'hui avec la conscience du passé mais tout en anticipant un futur qu'on ne connaît pas. Donc tout ce que nous faisons doit prendre en compte l'histoire et l'héritage du passé et plonger dans l'inconnu. Et oui, dans les buildings que nous avons construits, nous avons essayé d'imaginer le futur.

Comme le "Concombre" londonien, qui contient un parking à vélos immense, propose une ventilation naturelle...

Le "Gherkin" est un bâtiment écologique qui respire puisque l'air y circule de façon naturelle. Mais surtout il est conçu pour de multiples occupations. Avant cela, il y a eu l'édifice pour Willis Faber and Dumas, imaginé à l'époque de la machine à écrire. Personne n'avait conceptualisé la révolution numérique qui nous attendait... En bien, il a pu être adapté. Pour moi, l'important a toujours été de mener mes recherches dans l'idée que ce que nous inventons doit être recyclable. C'est la seule alternative à l'immeuble que l'en doit détruire parce que le temps l'a trop abîmé ou parce qu'il ne peut pas s'adapter aux nouvelles technologies et aux changements sociaux.

PROFIL

1935

Naissance le 7 juin à Manchester.

1967

Création de son cabinet Foster + Partners.

1974

Première réalisation majeure avec le siège social de Willis Faber and Dumas à Ipswich.

1993

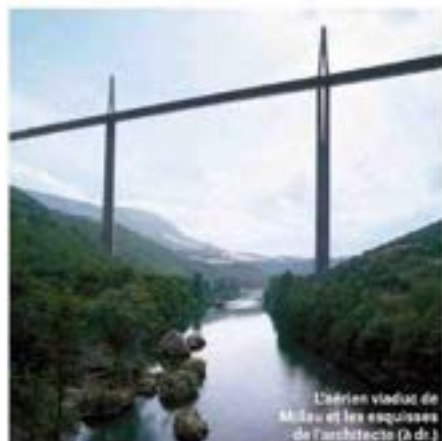
Signe le Carré d'art de Nîmes et le Lycée Albert Camus de Nîmes.

2021

Nabe Vi : musée régional de la Narbonne antique.



► 21 avril 2022 - N°3807



Le siège d'Apple depuis 2017, à Cupertino (Californie).

« En dix ans, Boston, Madrid et Séoul ont réussi à ramener la nature en leur sein. On assiste depuis à une baisse des homicides et de la pauvreté »

Votre devise "le futur est toujours mieux" n'est-elle pas mise à mal par les crises que le monde traverse ?

Je reste enthousiaste parce qu'il y a des essayistes comme Steven Pinker qui montrent statistiquement que le monde – malgré les horreurs de la guerre – évolue vers le mieux. Il y a de plus en plus de gens qui sortent de la pauvreté, qui ont accès à l'éducation, l'espérance de vie augmente, la mortalité infantile baisse. Donc en sachant bien évidemment qu'il existe des atrocités, que l'on peut avoir le sentiment de régresser, il me semble que regarder la réalité en face c'est être forcé de constater que l'avenir nous tend les bras. L'incassable marche du progrès ne peut plus s'arrêter.

Vous ressentez cela à vos débuts, en 1963 ?

Oui, sans hésitation, même pendant mes études. Et c'est ce qui m'a toujours porté depuis. Avec d'autres passions. [Il rit.]

À 86 ans, vous travaillez encore. Comment l'expliquez-vous ?

C'est un mode de vie en soi, l'architecture. L'ingéniosité de l'homme, sa créativité, sa curiosité font qu'il gagnera toujours sur l'obscureté.

Vous dites que votre rôle est d'inventer une cohabitation entre l'homme et la nature, qui était là avant nous et sera là après nous. Cherchons-nous trop à la contrôler ?

Oui. La question que l'on doit se poser est comment ramener la nature dans nos vies et dans nos villes. Mais aussi comment la faire cohabiter avec nos habitudes quotidiennes. Les arbres magnifient une cité mais surtout ils absorbent le dioxyde de carbone. Que serait New York sans Central Park ? Que serait Londres sans ses nombreux espaces verts ? Que serait Paris sans ses avenues bordées d'arbres ? En dix ans, trois métropoles ont réussi à ramener la nature en leur sein. À Boston, un système autoroutier des années 1960 a été enterré pour faire de la place à un immense arc végétal. On assiste depuis à une baisse des homicides dans ces quartiers et à une baisse de la pauvreté. À Madrid, le projet Rio a permis de condamner une autoroute et de laisser la nature s'y redévelopper. Enfin, à Séoul, un même programme a été mené avec succès. Nous avons vu aussi avec la pandémie comment nous étions capables de nous réinventer en deux jours. Qui aurait imaginé que la moitié de Trafalgar Square, à Londres, deviendrait piétonne du jour au lendemain ? Plus personne n'a envie de revenir à la place telle qu'elle était avant la crise.

Dans quelle ville vous sentez-vous le plus à l'aise ?

J'ai le privilège de pouvoir vivre dans plus d'une ville... J'aime Madrid, Londres, New York et j'ai de grands souvenirs à Hongkong – où je ne suis plus allé depuis la pandémie. Mais j'ai aussi besoin d'escapades dans la nature.

Vous croyez possible un monde où l'on vit en ville et où l'on part en week-end grâce à la réalité virtuelle, le casque sur nos yeux dans nos petits appartements adaptés ?

Pour les générations futures, je ne l'espère pas. Pour moi, je ne le souhaite pas car j'ai besoin du contact avec le réel. Je recharge mes batteries par un séjour à la montagne, une balade à vélo dans la campagne. Cet équilibre me semble important. Mais j'aurai toujours besoin de sentir l'air du monde.

Vous aimez conduire et piloter vous-même : pour mieux être en contrôle de votre propre vie ?

Peut-être... Mais même dans un avion on doit suivre des directives. On ne peut pas décider de partir n'importe où n'importe comment. Il faut respecter une procédure, rendre des comptes au contrôle aérien. Donc il n'est pas difficile de comprendre que bientôt la mobilité avec quatre roues s'inscrira dans ce même schéma : une autorité organisera les mouvements et les déplacements, au sol comme dans les airs.

Donc on ne sera jamais libres de nos mouvements ?

On sera toujours sous l'œil de Big Brother. À vous de voir dans quel sens prendre cette phrase. [Il rit.]



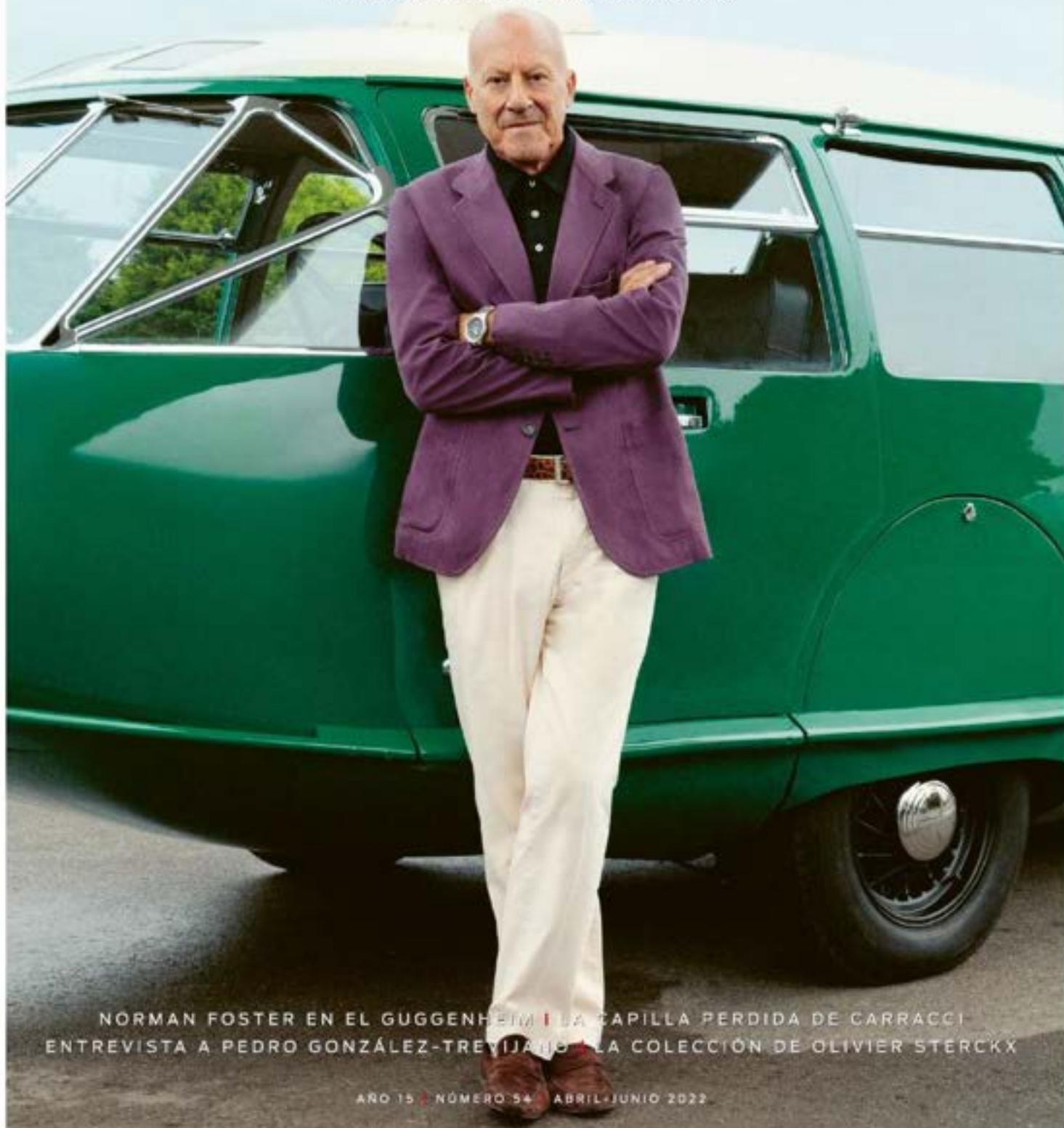
« Motion. Autos, art, architecture », au musée Guggenheim de Bilbao, jusqu'au 18 septembre.



ars

M A G A Z I N E

REVISTA DE ARTE Y COLECCIONISMO



NORMAN FOSTER EN EL GUGGENHEIM | LA CAPILLA PERDIDA DE CARRACCI
ENTREVISTA A PEDRO GONZÁLEZ-TREVIJANO | LA COLECCIÓN DE OLIVIER STERCKX

AÑO 15 | NÚMERO 54 | ABRIL-JUNIO 2022



► 1 Abril, 2022



Norman Foster
conduciendo su coche
Daimleron #4. Fotografía:
Nigel Young, cortesía de
Norman Foster Foundation.



| LA EXPOSICIÓN CONTEMPORÁNEA |

Foster en Bilbao, arte en movimiento

FOSTER EN BILBAO, ART IN MOTION | PAGE 150

La pasión del arquitecto inglés por los coches está en el origen de una de las principales exposiciones programadas por el Guggenheim Bilbao con motivo de su 25 aniversario. *Motion. Autos, Art, Architecture* propone un diálogo entre el diseño industrial y otras disciplinas artísticas como la arquitectura o la escultura.

TEXTO PEDRO UNAMUNO



► 1 Abril, 2022



PEDRO UNAMUNO ESTUDIÓ CIENCIAS DE LA INFORMACIÓN Y FILOLOGÍA EN LA UNIVERSIDAD DE NAVARRA. HA DESARROLLADO SU CARRERA PROFESIONAL EN PERIÓDICOS DE DIFUSIÓN NACIONAL. ACTUALMENTE ESCRIBE SOBRE LITERATURA, ARTES PLÁSTICAS Y MÚSICA CLÁSICA EN DIVERSOS MEDIOS DE INFORMACIÓN GENERAL Y ESPECIALIZADA.

CUANDO MARINETTI PROCLAMÓ que «un automóvil rugiente» era más bello que la *Victoria de Samotracia*, no solo pretendía *épater le bourgeois* como otros movimientos de vanguardia, sino reivindicar en fecha muy temprana la potencialidad del coche como objeto artístico. No se atisbaban siquiera, a principios del siglo XX, los problemas ambientales a los que daría lugar, entre otros factores, la proliferación desmedida de vehículos de todo tipo, ni tampoco la conversión del automóvil en símbolo de la cultura de consumo, especialmente en Estados Unidos durante los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial. El Museo Guggenheim Bilbao se propone explorar la relación de esta criatura contemporánea con la historia del arte y el diseño del siglo pasado en una de las principales exposiciones programadas para la temporada en que celebra los 25 años de existencia. Se trata de *Motion. Autos, Art, Architecture*, desarrollada en colaboración con la Norman Foster Foundation y comisariada por el arquitecto británico, reconocido amante de los coches.

La muestra, que ocupa íntegramente la segunda planta del museo, reúne 38 automóviles emblemáticos y raramente vistos, además de otras 300 piezas entre las que se cuentan pinturas y esculturas de grandes artistas como Brancusi, Calder o Warhol, fotografías y documentos audiovisuales, cuadernos de bocetos, así como maquetas y dibujos de algunos de los arquitectos y diseñadores más influyentes de la última centuria como Le Corbusier y Frank Lloyd Wright, entre otros. Una parte de las obras procede de la colección personal de la familia del arquitecto y, junto a ellas, también se exponen una larga serie de préstamos institucionales y privados procedentes de colecciones europeas y estadounidenses.

Foster, cuya cuenta de Instagram –todo un filón para los quemados de los coches– es documento suficiente de su pasión por todo lo que lleve ruedas, ha realizado una cuidadosa selección de los modelos y dibujos de automóviles, arte y arquitectura más importantes de los últimos 140 años con el fin de mostrar cómo los artistas y diseñadores moldean, y a su vez son moldeados, por una de las maquinarias de diseño industrial más poderosas que existen: la automoción. La muestra reconoce el coche como creación artística y contextualiza su desarrollo dentro de la evolución de las nociones estéticas y los avances tecnológicos contemporáneos.

En *Motion. Autos, Art, Architecture* se traza una historia vagamente cronológica del automóvil a partir de su creación a finales del siglo XIX. Cada galería aborda un momento particular o un tema en el que la intersección con el diseño industrial, el arte y la arquitectura resulta particularmente visible. En la dedicada a sus comienzos vemos cómo el vehículo de gasolina se impone al caballo, a la máquina de vapor y al coche eléctrico, que lo antecedió varias décadas aunque hoy lo tengamos por lo último en tecnología, y aparecen ya los problemas de congestión y contaminación que hicieron de la movilidad urbana una preocupación tan apremiante en el último tramo de aquel siglo.

Como cabe esperar de alguien que se significa por la búsqueda de una belleza sostenible en la arquitectura y en general, Foster dedica otro espacio destacado a los desafíos sociales y ambientales de la movilidad de hoy. Para ello invitó a 16 escuelas de diseño y arquitectura de todo el mundo a formular respuestas a los retos actuales de congestión urbana, escasez de recursos, calidad del aire y necesidades de transporte personal masivo.

JEAN BUGATTI
 Type 57SC Atlantic,
 No. 57591, 1935. Merle
 & Peter Mullin, Milani &
 Rob Walton y the Mullin
 Automotive Museum
 Foundation. © Michael
 Furman.





► 1 Abril, 2022

LA MUESTRA TRAZA UNA HISTORIA VAGAMENTE CRONOLÓGICA DEL AUTOMÓVIL A PARTIR DE SU CREACIÓN A FINALES DEL SIGLO XIX

Antes de llegar a eso, asistimos en la muestra a la paulatina transformación de los primeros carruajes sin caballos en objetos de diseño verdaderamente modernos, gracias a una combinación de factores entre los que figuran la fabricación en serie ideada por Henry Ford, la incorporación de tecnologías de la aviación y las nociones de estilo y moda imperantes en las primeras décadas del XX. Además de su excelencia técnica, que es sin duda una modalidad de la belleza, los automóviles que se exhiben en el Guggenheim revelan unas formas escultóricas curvilíneas y una armonía de trazos que despiertan admiración. El legendario Type 57 Atlantic de 1938 de Jean Bugatti comparte así estética y espacio con el que sería su equivalente en escultura, la *Figura reclinada* (1956-1962) de Henry Moore.

El estilo aerodinámico iniciado por los entusiastas de los récords de velocidad en tierra y los primeros experimentos en túneles de viento de Paul Jaray se valieron de la maleabilidad que hizo posible el proceso de fabricación de paneles de carrocería de acero prensado a gran escala, en la década de 1920, para explorar el potencial escultórico encerrado en las formas visibles de un automóvil. Esto llevó a la producción de una



CHRISTO Wrapped Volkswagen (proyecto para el Volkswagen Beetle Salon de 1961). 2013. Dibujo collage con el Volkswagen original cubierto de tela y pintado a mano. 55,8 x 71 cm. Galería Breckner, Düsseldorf.

WIFREDO RICART Pegaso Z-102. Cópula. 1952. Louwman Museum, La Haya. © Louwman Museum.

pequeña cantidad de modelos de lujo hechos a medida, que comparten notables preocupaciones estéticas con la escultura abstracta.

Norman Foster es amigo de señalar la relación simbiótica entre las formas de ciertos edificios y las de alguna de las joyas que guarda en su garaje. Del mismo modo, aquí enseña que tanto los automóviles como la escultura celebran las cualidades abstractas orgánicas derivadas de la figura humana y la naturaleza, algo que subyace también en una de las máximas expresiones del arte en movimiento: los móviles de Alexander Calder y, en concreto, su obra *Le 31 janvier* (1951), que encuentra apropiadamente su lugar en la parte superior de la primera galería.

415
57







RICHARD BUCKMINSTER FULLER
Dymaxion #4, 2010 (basado en #1-3,
1933-1934), Foster Family Collection
© Gregory Gibbon / Foster + Partners.





► 1 Abril, 2022



LA BÚSQUEDA DE HACER MÁS CON MENOS Y CREAR CÁPSULAS DE VIAJE EN MINIATURA TUVO SUS PARALELOS EN ARTE Y ARQUITECTURA

El relato del arquitecto de Manchester prosigue con los intentos de la posguerra de poner a la venta un vehículo sencillo, fiable y asequible para el público, es decir, un «coche del pueblo», que es lo que significa en alemán Volkswagen, uno de los grandes líderes globales de la automoción. Además de estilo, estos modelos derrochaban inventiva y recursos tecnológicos pese a las drásticas restricciones de costes y materiales. El Renault 4, con el que el diseñador Yves George pregonaba que «los automóviles ya no deberían ser solo asientos y un baúl», o el Volkswagen Escarabajo, *wrapped* en la exposición por Christo, son ejemplos aventajados de este proceso de popularización que dio lugar a un paisaje físico inédito hasta entonces.

La búsqueda de hacer más con menos y crear cápsulas de viaje en miniatura tuvo también

EDWARD RUSCHA
Standard Station, Mocha
Standard, Cheese Mold
Standard with Olive, and
Double Standard, 1969.
Cuatro serigrafías sobre
papel, 65,4 x 127 cm.
Edward Ruscha, © Edward
J. Ruscha IV.

sus paralelos en arte y arquitectura. En las décadas de 1950 y 1960, las demandas técnicas del mundo de la competición, particularmente de la Fórmula 1, hicieron que el diseño de coches de carreras y el de modelos de calle divergiera en disciplinas separadas. Sin embargo, la fiebre por los llamados *deportivos* prendió en no pocos aficionados y dio pie al nacimiento de un mercado propio basado en la tecnología y el estilo de monoplazas y bólidos varios. Iconos de esta época, popularizados además por el cine, son el Aston Martin DB5 de James Bond en *Goldfinger* y el Ferrari 250 GTO de Nick Mason, batería de Pink Floyd y ávido coleccionista de coches.

Las salas del museo acogen igualmente al Mercedes-Benz 300 SL, apodado *alas de gaviota* por sus puertas que abren hacia arriba y *Widow-maker* [hacedor de viudas] por los muchos conductores que perdieron la vida al exprimirlo más de lo razonable, y al Jaguar E-Type, este conocido como *zapatilla* por su descomunal morro. Ambos son venerados por fans del mundo entero, merced a sus líneas esculturales, y pasan por ser los automóviles producidos en serie más bellos jamás diseñados. De hecho, Norman Foster tiene en Instagram una serie de fotografías tomadas junto al recordado modelo de Mercedes.

A mediados del siglo pasado, la escena estaba lista para la aparición de los vehículos visionarios, obra de artistas y diseñadores en pos de formas radicales, cada vez más fluidas.

PÁGINA 60
ANDY WARHOL
Benz Patent Motor Car
(1886), 1986. Serigrafía,
acrílico sobre lienzo, T53
x 128 cm. Daimler Art
Collection, Stuttgart/
Berlii. Fotografía: Uwe Seyl,
Stuttgart.

413
61



Por parte de la industria, se sobrepasaron los límites de la tecnología de motores y de la misma aerodinámica tomando prestadas soluciones de la aviación, como la turbina, y recurriendo incluso a la propulsión nuclear. En esta sala conviven el célebre coche Dymaxion de Buckminster Fuller, en una réplica financiada en 2010 por el propio Norman Foster, que fue discípulo de aquel, y obras de arte futuristas como *Formas únicas de continuidad en el espacio* (1913) de Umberto Boccioni, correligionario de Marinetti, además de piezas de otros movimientos que immortalizan el movimiento de manera similar.

Motion plantea la incómoda e inevitable relación entre el arte y el automóvil, que unos ensalzan por procurar riqueza y libertad y otros estigmatizan como símbolo del consumismo. En ningún otro lugar del mundo se ha sentido esta contradicción de manera tan palmaria como en Estados Unidos, donde el coche ha dado forma a la economía, el paisaje, la forma urbana –y suburbana– y la cultura popular en un grado superlativo, como bien muestran las serigrafías de Edward Ruscha. Estados Unidos fue el primer país en disfrutar de los beneficios del uso masivo del automóvil y el primero en tener que lidiar con sus consecuencias.

La exposición da cuenta de las transformaciones generadas por el automóvil a través de trabajos como los de John Chamberlain, cuya escultura *Dolores James* de 1962 convierte desechos como la chatarra, tan estrechamente ligados a la industria automotriz, en material artístico. La funcionalidad simplificada del Jeep, los clásicos *muscle cars* y los extravagantes diseños de aletas traseras en coches largos como barcos completan esta panorámica de la idiosincrasia estadounidense en lo que atañe al diseño de vehículos.

FRANK LLOYD WRIGHT

Gordon Strong

Automobile Objective

and Planetarium (sin

construir), 1924-1925.

Vista a lápiz de color sobre

papel de calco. 50,8 x 78,7

cm. The Frank Lloyd Wright

Foundation Archives (The

Museum of Modern Art,

Avery Architectural & Fine

Arts Library, Columbia

University, New York).

© 2009 The Frank Lloyd

Wright Foundation,

Scottsdale, Arizona

© VEGAP, 2022.

PÁGINA 63

UMBERTO BOCCIONI

Formas únicas de

continuidad en el espacio.

1913 fundido en 1972.

Bronce. 107,5 x 87,6 x 36,8

cm. Tate Modern, Londres.

© Tate.

En la semana inaugural de la muestra, a principios de abril, está prevista la presencia de diseñadores especializados en la producción de modelos de arcilla de tamaño completo como parte del desarrollo de un coche, una técnica en la que fue pionero Harley Earl, jefe de Diseño de General Motors, y que ha sobrevivido –aunque de manera limitada– hasta nuestros días, a pesar de los avances en informática y realidad virtual. Pocas partes del proceso de fabricación de automóviles presentan unas credenciales más legítimas si se pretende considerarlo una disciplina artística.

La significación de las *esculturas con ruedas*, cuando lo son, ha trascendido –como todos sabemos– al mundo de los juguetes. La colección Traumwerk de Hans Peter Porsche ofrece en Bilbao una selección de artefactos fascinantes basados en coches, que dan testimonio de una era que celebraba los objetos mecánicos. En el mismo orden de cosas, las actividades especiales englobadas en el proyecto Didaktika comprenden en este caso un repaso a los vehículos que se exhiben en la exposición como siluetas minimalistas inscritas en una línea de tiempo. Por su parte, la evolución tecnológica del automóvil se ilustra en una experiencia de sonido conceptualizada por Nick Mason y desarrollada en colaboración con las firmas Ten Tenths y Sennheiser.

Motion nació del interés durante décadas de Norman Foster en las máquinas de movimiento y el diálogo entre el diseño industrial y las disciplinas artísticas. El resultado se plasma tanto en la exposición del Guggenheim Bilbao como en un catálogo completo y profusamente ilustrado que publica Ivorypress, la editorial especializada en libros de artista fundada por Elena Ochoa. El volumen de 273 páginas incluye 38 ensayos breves de expertos que brindan al lector una mejor comprensión de los temas y el contenido seleccionados por el gran arquitecto inglés y su equipo curatorial.

MOTION. AUTOS, ART, ARCHITECTURE

Lugar Guggenheim, Bilbao

Fechas Del 8 de abril al 18 de septiembre

Horario De martes a domingo de 11 a 19h. Lunes abierto solo del 11 al 18 de abril y del 13 de junio al 12 de septiembre

Web www.guggenheim-bilbao.es

Comisarios Norman Foster, Manuel Cirauqui, Lekha Waitoller, Helen Evenden y Esperanza Pino

Patrocinador Iberdrola y Volkswagen





EXPOSITION | GUGGENHEIM DE BILBAO

Jusqu'au 18 septembre



Moteur !

Si elle promet encore de muter pour cesser de polluer, l'automobile a façonné nos villes, nos routes et tous nos paysages. Collectionneur de bolides de rêve, l'architecte britannique Norman Foster expose sa passion au milieu d'œuvres tout aussi fuselées. Pour une virée immobile et (rétro)futuriste à Bilbao.

Par Philippe Trétiack

CI-DESSUS

Richard Buckminster Fuller
Dymaxion #4 (2010)

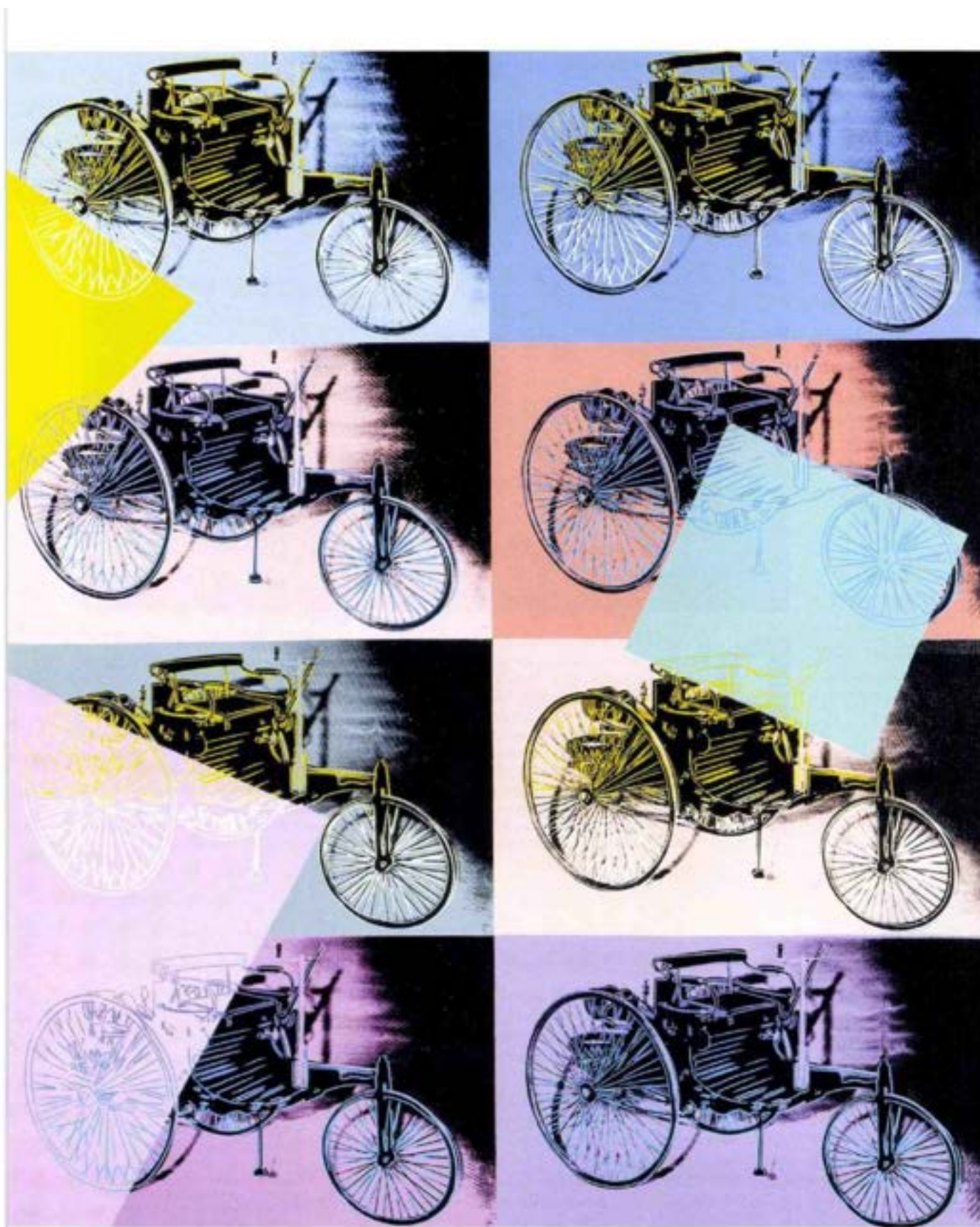
La Dymaxion Car, concentré des termes «dynamique, maximum et tension», pouvait transporter jusqu'à 11 personnes à 190 km/h. Elle a été dessinée en 1934, à l'époque où la Ford V8 de l'Américain moyen plafonnait à peine à 120 km/h.

Andy Warhol

Benz Patent Motor Car (1886)

Grand amateur de voitures, Andy Warhol en a multiplié les peintures, allant jusqu'à les magnifier par l'absurde dans sa série des Car Crashes. Ici, le modèle représenté est l'un des tous premières voitures - tricycles - utilisant un moteur à essence.

1960, sérigraphie et acrylique sur toile, 100 x 128 cm.





**Man Ray
Automobile
(Autoportrait
avec Nusch
Éluard)**

Les courbes
d'une voiture
perçues
comme allégorie
des courbes
féminines :
un cliché
universel pour
les amateurs
et les artistes.
1930, photographie,
8,8 x 12,8 cm.



Dans cette fort belle exposition tout en calandres et crissements de pneus, il manque un acteur clé : le cheval. Car, en vérité, tout est parti de cet animal, ou plutôt de son crottin. C'est bien par crainte de voir nos villes submergées par les déjections équine que des génies inventèrent un jour l'automobile. Au temps de sa naissance, ce moyen de locomotion qui consistait en somme à faire entrer les chevaux, transformés en moteur, dans l'habitacle de ce qui était hier un carrosse, semblait la panacée. La voiture était propre, le bitume demeurerait immaculé. Un siècle et demi plus tard, notre jugement est

tout autre. La voiture poilue, elle congestionne, elle écrase, elle coûte cher, elle doit disparaître de nos cités. Il y avait donc du paradoxe à remplir les salles du Guggenheim Bilbao de bolides, de véhicules fuselés, de carrosseries étincelantes.

Sir Norman Foster, commissaire de l'événement, assume, même s'il reconnaît que l'ensemble s'impose «comme le requiem de la combustion». À 86 ans, cette star sémiante, architecte comblé, n'a rien perdu de sa fougue, et l'intitulé de l'exposition lui-même, «Motion», lui va comme un gant. Car il y a du mouvement chez cet homme et du sentiment à revendre. Motion et émotion, évidemment.

» » »



Qui est Norman Foster ?

Architecte comblé, lauréat du Pritzker Prize en 1999, du Praemium Imperiale en 2002, anobli par la reine d'Angleterre et fait pair du royaume

en 1997 sous le titre de Baron Foster of Thames Bank of Reddish in the Country of Greater Manchester, sir Norman Foster a signé en France quelques réalisations remarquables. Le Carré d'art de Nîmes pour commencer, et le viaduc de Millau,

promesse technologique que des myriades d'automobilistes empruntent quotidiennement. À Marseille, il est encore l'auteur de l'Ombrière, parasol gigantesque dressé sur le Vieux Port et plébiscité par des foules de touristes. À 87 ans, l'architecte de la magnifique tour HSBC à Hong Kong ou du London City Hall (l'hôtel de ville de Londres) demeure sur-actif. La Norman Foster Foundation qu'il a créée en 2015 est installée à Madrid. Elle regroupe archives et centre de recherches. Propulsé toujours.

1^{er} juin 1935 Naissance à Manchester.
1985 Construction de la tour HSBC à Hong Kong.
1993 Architecte du Carré d'art de Nîmes.
1999 Lauréat du Pritzker Prize.
2000 Signe le Millennium Bridge à Londres, puis le City Hall (hôtel de ville) deux ans plus tard.
2004 Achève le viaduc de Millau.
2007 Participe aux projets de Virgin Galactic.
2014 Seul architecte à avoir remporté deux Emporis Skyscraper Award pour le 30 St Mary Ave (surnommé «le Cornichon») à Londres et la Hearst Tower à New York.



«Autrefois, Calder alimentait [les mobiles] avec un moteur électrique; il les abandonne à présent au milieu de la nature, dans un jardin, près d'une fenêtre ouverte, il les laisse vibrer au vent comme des harpes éoliennes; ils se nourrissent de l'air, ils respirent, ils empruntent leur vie à la vie vague de l'atmosphère.»

Jean-Paul Sartre, 1946

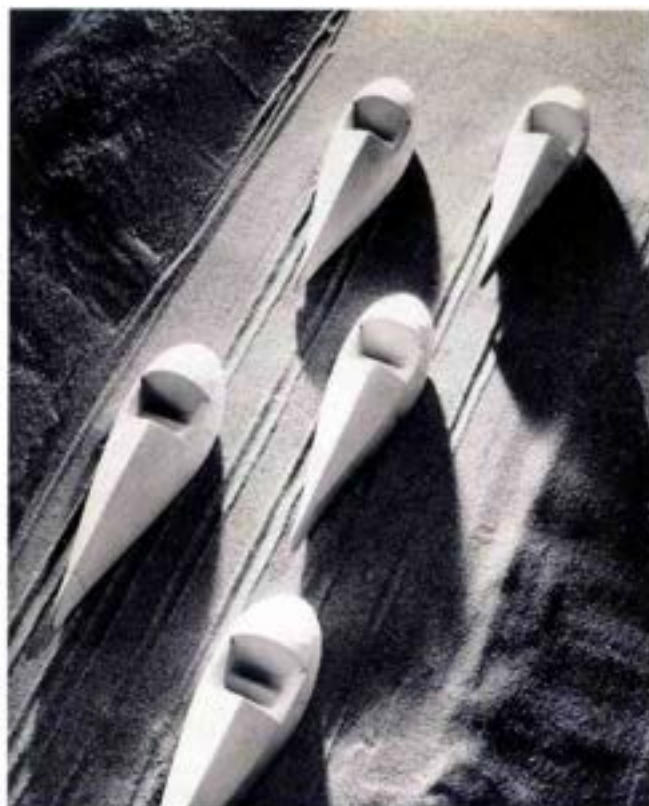
Alexander Calder
31 janvier

La mise en relation des véhicules avec la sculpture est au cœur du propos de Norman Foster. Un même mouvement, une épopée partagée.
2000, tôle d'aluminium et fil d'acier peint, 200 x 175 cm.

Mercedes-Benz, 300 SL
(1998)

Inconvénient : par temps de pluie, quand on ouvrait les portes, les passagers étaient trempés. Mais quelle importance face à tant de beauté!





Fay S. Lincoln
Buckminster Fuller's
Streamline Automobile
Models (1932)

Ces maquettes
de Richard Buckminster
Fuller pour l'étude de sa
Dymaxion (ill. p. 70).
Streamline ou la quête
éternelle de la ligne
la plus fluide!

«Chaque fois que l'homme fait une nouvelle expérience,
il apprend toujours plus. Il ne peut pas apprendre moins.»

Richard Buckminster Fuller

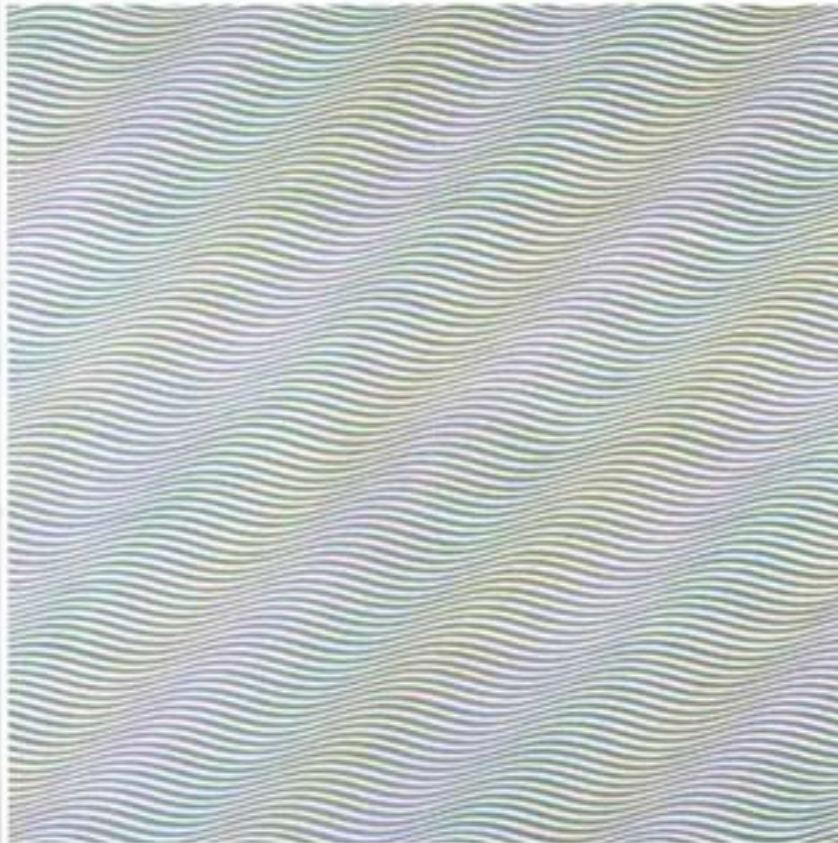
Dépassant le simple alignement de splendeurs automobiles, l'installation vise à mettre en relation l'art de la conception des véhicules avec l'art, et même l'architecture. Car c'est un fait, le développement de l'automobile détermina le monde tel que nous le connaissons aujourd'hui. On retrouvera donc au fil des salles, non seulement 28 véhicules d'exception, dont 11 appartenant à Norman Foster : une Citroën DS 21 cabriolet, la très conique Dymaxion Car («dynamic maximum tension») de Richard Buckminster Fuller, une Mercedes-Benz 300 SL à portes «papillon», une Jaguar type E, une Citroën 2 CV, une Tatra T87, une Voisin de 1925, une Bentley R-Type, entre autres. Mais encore des sculptures de Constantin Brancusi, Alexander Calder, René Lalique, Henry Moore, des photographies de Jacques-Henri Lartigue, Dorothea Lange, Berenice Abbott, des dessins de Ed Ruscha, Le Corbusier, Renzo Piano, Frank Lloyd Wright, des peintures, des affiches...

Sommets d'hallucinations propulsées

On ajoutera à ce déploiement une salle réservée aux investigations du futur. Car placée sous l'égide des sponsors principaux, Iberdrola, fournisseur espagnol d'énergie, et Volkswagen, l'exposition veut souligner l'avènement prochain du véhicule électrique. Seize universités internationales ont planché sur l'avenir controversé de l'automobile et, à les croire, rien n'est perdu. D'ailleurs, sur l'avenir justement, Norman Foster fait preuve d'une grande finesse. «Deux options, dit-il, s'offrent à nous : soit une accélération de nos mobilités et nous deviendrons alors, qui sait, supersoniques, soit tout au contraire allons-nous désormais demeurer immobiles, dans nos appartements, l'œil et l'esprit connectés à des mondes virtuels. Nul ne le sait.»

»»





Bridget Riley
Ch'Y-Yale

Op art, pop art et cinématisme font bon ménage avec la vélocité de la voiture, l'ondulation reptillienne de ses formes élastiques.

1974, Acrylique sur toile,
201,3 x 281,3 x 5,7 cm.

CI-DESSOUS

Doreen Spooner
Here it is ! The car for the Op Art girl who likes all her accessories to match

Idolone des sixties et de la libération des mœurs, l'Austin Mini, c'est l'esprit Carnaby Street on wheels !

1966, photographie.



A GAUCHE

Wifredo Ricart

Pegaso Z-102 Coupé (1952)

Ingenieur d'Alfa Romeo, Wifredo Ricart dessine en 1952 une berline pour les industries ENASA. Le résultat est stupéfiant. C'est la Pegaso Z-102 Coupé. Elle fut achetée par le président dominicain Rafael Trujillo peu de temps avant son assassinat, en 1961.

Revue Alfa 75



Tullio Cralli
Le Forze della curva

Plus que tout autre mouvement
artistique, le futurisme italien encense
la vitesse jusqu'à la passion suicidaire.
(1930), huile sur toile, 70 x 90 cm.





**«Le Temps et l'Espace sont morts hier.
Nous vivons déjà dans l'absolu, puisque nous
avons déjà créé l'éternelle vitesse omniprésente.»**

Filippo Tommaso Marinetti, *Manifeste du futurisme*, 1909

Lancia

Stratos Zero (1970)

Ce concept car dessiné par Bertone pour Lancia fut un hommage à la stratosphère et à la conquête spatiale. Elle sera produite à 492 exemplaires et remportera de nombreux rallyes.

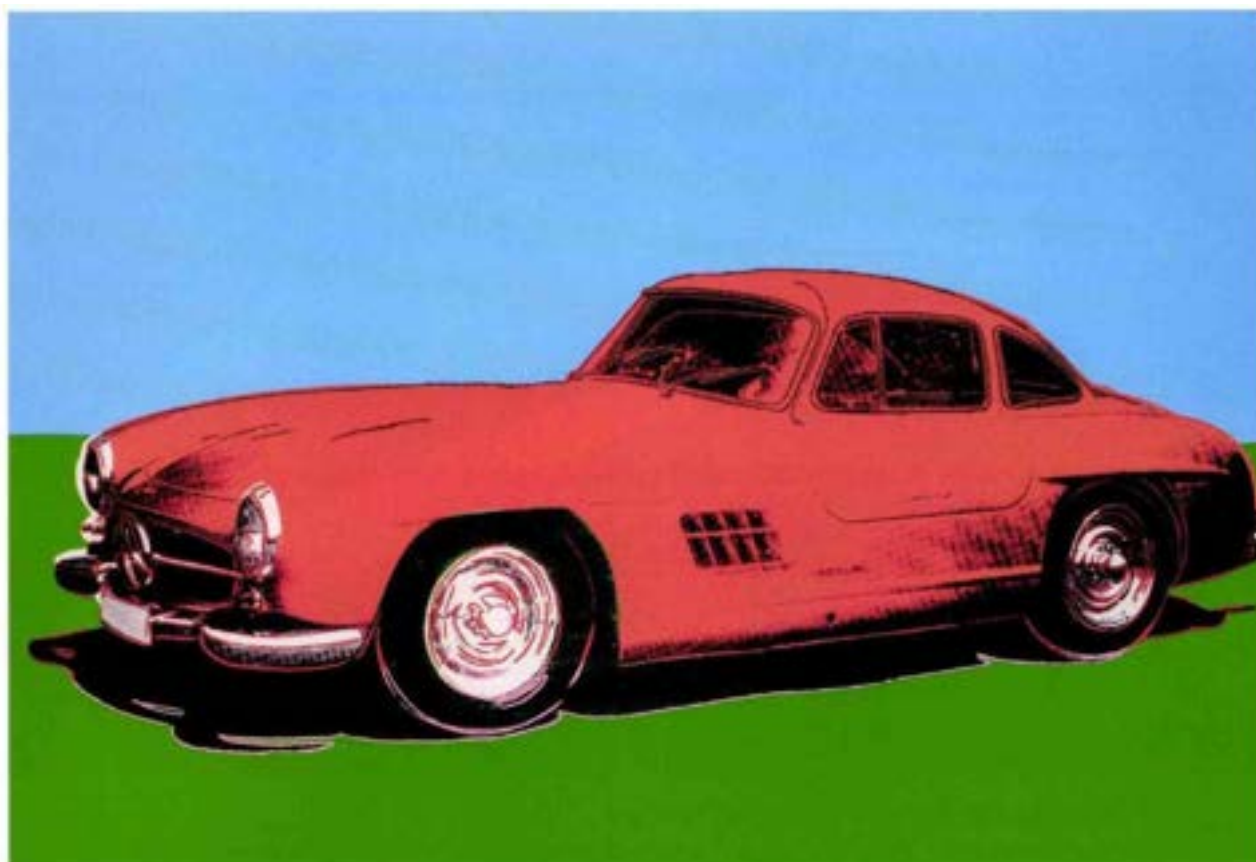


Giotto Bizzarrini

Ferrari 250 GTO (1962)

Considérée comme l'une des plus belles voitures de sport de tous les temps. On en comptera 36 modèles construits en deux années. Aujourd'hui, on se la dispute dans les ventes aux enchères.

»»»



Andy Warhol
Mercedes-Benz
300 SL Coupe
Andy Warhol voyait dans cette Mercedes d'été «l'apikles» le symbole de la prospérité retrouvée après la Seconde Guerre mondiale.

1984, sérigraphie et acrylique sur toile, 100 x 150 cm.

Ce que l'on sait en revanche, c'est que l'extraordinaire architecture du Guggenheim de Bilbao se prête à merveille à cette installation de vitesse figée. Les ailes de titane et d'acier du bâtiment lui-même sont une ode au mouvement, et Norman Foster n'a eu aucun mal à se glisser dans ce mastodonte, dans ce navire ou ce poisson échoué au cœur d'une cité industrielle qui toujours fit la part belle à l'automobile. Mais, nouveau paradoxe, l'extravagance ici, ne se retrouve pas là où on l'imaginait. Jeff Koons en investissant le château de Versailles nous avait fait prendre conscience de la folie des décors du château lui-même, ses propres sculptures apparaissant presque sages à côté des excès de la Galerie des Glaces - cette fois, c'est l'univers. Les salles dessinées par Frank Gehry et investies par Foster se révèlent d'une simplicité rigide, des remises de garage, des boîtes blanches dans lesquelles les véhicules sublimes, telle la Pegaso jonquille (ill. p. 74-75) ou la Cadillac Eldorado Biarritz rouge feu, apparaissent comme des sommets d'hallucinations propulsées. Si le bâtiment de Gehry est fou à l'extérieur, il est à l'intérieur bien sage en vérité, en comparaison surtout avec les véhicules dont les audacieuses car-

rosseries dissimulent de plus grandes folies encore. Soulevez un capot et vous découvrirez des pistons, des bielles, des carburateurs, des soupapes et tout un univers reptilien de câbles et d'engrenages. Une féerie d'ingéniosité dont la ville est le produit comme «elle est le produit des crises qui la façonnent», dit encore Norman Foster.

Écraser la pédale de la recherche

Cette ville, l'architecte continue d'y croire. Il soutient qu'elle nous sauvera de la barbarie, qu'elle nous protégera contre les pulsions de mort qui veulent que l'on s'étripe. Et pour cela, lui qui pilota des bolides à quatre roues mais aussi des hélicoptères, des avions et des jets, soutient qu'il nous faut accélérer, écraser la pédale de la recherche, poursuivre nos rêves et notre quête de beauté. On s'autorisera alors, en sa compagnie, à jouer tout à la fois de la contemplation de ces merveilles automobiles, d'écouter, ravi, le grondement explosif des moteurs des F1, dont le staccato envahit par instants les salles d'exposition et on se permettra enfin de baptiser notre baron de la Tamise, sir Norman Foster, d'un sir Norman «Faster». ■



«Si je peins
de cette façon,
c'est parce que
je veux être
une machine.»

Andy Warhol



Max Troicher *Volkswagen futuriste imaginée (2022)*

Popularisés par les films *Mad Max*, les véhicules hybrides, composites, recomposés font partie de notre imaginaire.



Edward Ruscha
Standard Station

La voiture a façonné le monde. On lui doit l'urbanisme contemporain, les réseaux routiers, les bâtiments liés à son expansion comme les stations-service, expansions architecturales de l'automobile.

1966, sérigraphie en 7 couleurs, 68 x 201,6 cm.

Pour en savoir plus

«Motion, Autos, Art, Architecture by Norman Foster» jusqu'au 18 septembre Guggenheim Bilbao (Espagne)
Avenida Abandoibarra, 2
+34 944 35 90 00
guggenheim-bilbao.es

À VOIR ÉGALEMENT

«Autofiction – Une biographie de l'objet automobile» jusqu'au 31 juillet • Cité du design • 3, rue Jovin Pagnon Saint-Étienne • 04 77 49 74 70 • biennale-design.com

► Dans le cadre de la Biennale internationale Design Saint-Étienne, une interrogation sur les scénarios futurs de l'automobile qui prend la forme d'une exposition documentaire conçue par Olivier Peyricot, designer et directeur du pôle recherche de la Cité du design, et la dramaturge Anne Chanoiseau.

Guggenheim Bilbao, l'era dell'automobile come storia culturale



Bilbao, 9 apr. (askanews) - La storia dell'automobile, ripensata alla luce delle sue relazioni con l'arte, l'architettura, la fotografia e il cinema, all'interno di uno dei più celebri musei al mondo e con la curatela di un architetto del calibro di Lord Norman Foster. Il Guggenheim di Bilbao ospita una mostra potente, imprevista e grandiosamente allestita dedicata all'universo dell'automobile dagli albori della sua storia fino alle prospettive della futura sostenibilità: 'Motion - Autos, Art, Architecture'.

'Credo che la mostra racconti diverse storie - ha spiegato Norman Foster - e forse il messaggio principale è che la mobilità vive in uno stato di evoluzione costante'.

Dal Futurismo con la sua idea di velocità assoluta e forme nello spazio, al pezzo unico di una Lancia Stratos Zero, il passo è più breve di quanto si possa magari immaginare, così come intensa è la relazione tra la Pop Art e il disegno industriale, che a sua volta ha prodotto alcune auto capolavoro come la Bugatti Atlantic, che in mostra dialoga senza forzature con le sculture di Henry Moore e Alexander Calder.

'La cultura - ha aggiunto l'architetto britannico - è assolutamente centrale nella nostra civiltà e io credo che i musei abbiamo una grande responsabilità nel rivelare e rendere visibili questi molti mondi diversi'.

Nella sale del Guggenheim di Bilbao i veicoli, alcuni assolutamente straordinari come il Dymaxion di Richard Buckminster Fuller, sono accostati alle opere d'arte di Brancusi o alle fotografie di Andreas Gursky e Margaret Bourke-White. L'Alfa Romeo BAT o la Ferrari 250 GTO si specchiano nei disegni di Frank Lloyd Wright o nelle stazioni di servizio di Ed Ruscha, o ancora le immaginiamo nel futuristico centro tecnico della General Motors realizzato nel 1956.

'Tutto è collegato, non lavoriamo nel vuoto - ha detto ad askanews Lekha Hileman, curatrice del Guggenheim che ha affiancato la squadra di Foster in questo progetto -. Ciò che la mostra rende visibile è che i cambiamenti nel design possono avvenire a causa delle guerre, a causa della scarsità di carburanti oppure possono avvenire perché si cerca l'esclusività'.

Come l'arte, insomma, anche l'industria dell'automobile ha sempre dovuto fare i conti con la realtà, e parimenti ha cercato di guardare alla tecnologia per inseguire l'ideale della perfezione.

'Abbiamo queste splendide scatole di Donald Judd - ha aggiunto Hileman - che era interessato alla loro perfezione meccanica, lavorava sulle strutture semplici dei suoi oggetti e usava le stesse tecnologie dei progettisti di automobili per realizzare qualcosa di così unico'.

Tecnologie che già nel 1900 avevano portato la Porsche a proporre il modello Phaeton, dotato di motori elettrici nei mozzi delle ruote, concetto che poi la NASA applicò ai veicoli per l'esplorazione lunare. E l'ultima sezione della mostra indaga le possibilità del futuro con una serie di progetti realizzati dalle università di tutto il mondo, tra le quali è stata selezionata anche una ricerca del Politecnico di Milano.

'Ci sono sempre uno scenario ottimista e uno pessimista - ha concluso Norman Foster -. Io credo appassionatamente che il futuro sarà comunque migliore e credo che ci troviamo sulla soglia di qualcosa di veramente interessante'.

Per guardare avanti, comunque, è sempre utile, e la mostra lo ricorda di continuo, guardare indietro, al concetto del Maggiolino della Volkswagen, per esempio, così come all'Op-Art di Vasarely, che disegnò il logo della Renault, produttrice di una delle auto più di successo della storia, quella R4 che in un tempio della cultura contemporanea come il museo basco sta a fianco di Bentley e Rolls-Royce, con la forza semplice di una innovazione che era pensata per la società e per tutti.

(Leonardo Merlini)



Si Foster tendría que elegir un coche, se quedaría con el Dymaxion. En la exposición, hay joyas de la automoción como un Mercedes Benz 300 SL Coupe o el Aston Martin DB5 James Bond

"ESTA MUESTRA ES EL RÉQUIEM DE LA ÉPOCA DE LA COMBUSTIÓN"

Norman Foster presenta en el Guggenheim una muestra en la que fabulosos coches conviven con el arte

Maite Redondo

BILBAO – A sus 86 años y con una trayectoria que lo encumbra como uno de los referentes universales de la arquitectura, Norman Foster ha regresado a Bilbao pero en esta ocasión por otra de sus grandes pasiones, el automóvil. No es extraño verle en su Instagram admirando o conduciendo alguno, muchos de su colección privada, en la cual contiene verdaderas joyas.

El arquitecto, autor del metro de Bilbao y de la futura ampliación del Bellas Artes, que ha redefinido el perfil de muchas ciudades y reinventado los rascacielos, aeropuertos y oficinas, ha presentado y comisariado una exposición en el Guggenheim Bilbao con 38 fabulosos coches, objetos de culto, muchos de ellos nunca vistos hasta ahora por el gran público, la mayoría procedentes de su propia colección y de instituciones públicas y colecciones privadas.

Pero que nadie se engañe. No es una exposición de coches al uso. "Todo es diseño", se reafirma el arquitecto británico, y sus coches conviven en el museo con esculturas y pinturas de grandes maestros del arte. La exposición celebra la dimen-

sión artística del automóvil a la vez que revisa más de un siglo de creación automovilística en diálogo con otros ámbitos artísticos como son la arquitectura, la escultura, la pintura, el cine y la fotografía. "Cuestiona la separación entre las distintas disciplinas y ofrece una exploración de los modos en que estas se relacionan visual y culturalmente", explicó ayer el director general del museo, Juan Ignacio Vidarte, en la presentación. Vidarte definió la exposición "como uno de los hitos de nuestra programación de este año, en el que cumplimos nuestro 25 aniversario".

La génesis del proyecto surgió hace tres años cuando Norman Foster abordó la posibilidad de hacer esta muestra en el Guggenheim de Nueva York. Pronto recibiría la llamada de Vidarte proponiéndole celebrarla en Bilbao, una ciudad con la que el arquitecto británico mantiene una especial relación. El estrecho vínculo comenzó hace décadas cuando en 1988 su estudio se adjudicó el concurso para la construcción del metro de Bilbao. Para él, aquella experiencia bajo tierra fue inolvidable, "casi religiosa", comentó en cierta ocasión. Desde entonces, los *fosteritos* (las populares marquesinas de acero y vidrio que



Foster, con Vidarte, Ignacio S. Galán y Herbert Diess, en la exposición.

decoran las bocas del metropolitano bilbaíno) se convirtieron en uno de los símbolos de la extraordinaria transformación urbanística de la capital vizcaína.

"Desde el principio, fuimos conscientes de la complejidad de esta exposición, independientemente de los problemas que han tenido lugar en ese tiempo, como la pandemia o la

crisis de Ucrania. Pero al final, ha podido salir adelante contra viento y marea y supera en ambición a la que repasó la historia de la motocicleta exhibida en 1999".

FASCINACIÓN Foster ha confesado que los automóviles le fascinan desde pequeño. "Hace mucho tiempo que siento fascinación por los vehículos,

he conducido helicópteros, aviones, motocicletas, barcos... La primera vez que conduje un coche fue un Morris de los años 30, un utilitario. Después, tuve un jeep, que forma parte de mi colección. ¿Si tuviera que escoger uno de esta exposición? Me quedaría con el Dymaxion", dijo sin dudar el prestigioso arquitecto británico.

En su opinión, los automóviles tie-



del 1964, vendido por 4.9 millones. Foto: Efe



Una de estas máquinas fabulosas es un Bugatti Type 35 de 1924. Fotos: José Mari Martínez



La exposición se puede ver hasta el 18 de septiembre.



Los vehículos dialogan con las pinturas y las esculturas.

nen una dimensión artística que se deriva de su capacidad para conmovir emocionalmente al espectador, para suscitar asombro o placer visual. "Con esta exposición- explica- mi intención era aunar belleza y tecnología y buscar un equilibrio para presentar un recorrido por la historia de la evolución del automóvil desde 1886, cuando empieza a sustituir a la tracción animal en las ciudades, a nuestros días". Considera que exposiciones de coches se han hecho muchas pero esta es la primera en la que se relaciona al automóvil con el arte y la arquitectura, y que analiza el futuro de la movilidad en las ciudades. "Los automóviles han transformado el planeta desde su aparición y seguirán transformándolo en el futuro. Soy

optimista respecto al futuro del automóvil". "Al hallarnos en el umbral de una nueva revolución de la energía eléctrica, esta exposición podría contemplarse como un réquiem por los últimos días de la combustión".

ARQUITECTURA DEL FUTURO Foster también habló de movilidad y de sostenibilidad en el encuentro de ayer con los medios de comunicación y de su concepto de cómo debe ser la ciudad de la época postpandémica. Está convencido de que la pandemia ha acelerado tendencias que ya existían, "como ha ocurrido siempre a lo largo de la historia. Pasó lo mismo con el cólera que asoló Londres en 1854, por ejemplo. La historia de las ciudades y los edificios que las componen está indisolublemente ligada al patrón recurrente de la enfermedad y los problemas de salud pública. Hay innumerables ejemplos de ello. El brote de cólera de la década de 1850 que diezmo la población de Londres condujo a la limpieza del Támesis, a la construcción del Victoria Embankment y a la instalación de buena parte de la red actual de saneamiento que sigue disfrutando la ciudad. Los problemas de salud propiciaron también la construcción de zonas verdes como el Central Park en Nueva York y el Emerald Necklace de Boston. Probablemente, la ciudad del futuro va a ser más verde, más segura y más fuerte. Va a ser un mundo muy atractivo, más sostenible y seguro, y con mucho más confort. Estamos unidos a las ciudades nos guste o no".

En la presentación, estuvo acompañado además de por Juan Ignacio Vidarte, por Ignacio S. Galán, presidente de Iberdrola, y Herbert Diess, CEO de Grupo Volkswagen, patrocinadores de la muestra. **Motion. Autos art architecture by Norman Foster**, que se puede ver en el museo hasta el 18 de septiembre. ●

EXPOSICIÓN



38 MÁQUINAS FABULOSAS EN EL MUSEO

●●● **Recorrido.** En la exposición se pueden ver máquinas fabulosas tan exclusivas como un Rolls Royce 40/50 Alpine Eagle de 1914, un Bugatti Type 35 de 1924, un Aston Martin DB5 James Bond de 1964, un Hispano-Suiza H6B Dubonnet Xenia de 1938, un Cadillac Eldorado Biarritz de 1959 o un Ford Mustang PRJCT50 de 1965 compartiendo espacio con creaciones de Andy Warhol, Christo, Alexander Calder, Margaret Bourke-White, Frank Lloyd Wright y Le Corbusier. Ocupa la segunda planta y cada una de las siete galerías aborda un tema, partiendo de los inicios, continuando con las tituladas *Sculptures*, *Popularising*, *Sporting*, *Visionaries* y *Americana*, y concluyendo con lo que el futuro de la movilidad puede deparar.

El callejón de las botaxerías

Los garajes que suben al palacio de las artes

Por Jon Mujika



Álvaro Díaz de Lezana, Julio Aristín, Julia Diéguez, Borja Cortazar, Frida Bolinaga y Luis Díaz de Lezana.



Pedro Luis Uriarte, María Emiliana Uranga, Delia Quintanilla, Consuelo Crespo y Txema Vázquez Eguskiza.



Patricia Zugaza, la diputada Lorea Bilbao y la presidenta de Juntas Generales de Bizkaia, Ana Otadui,



Hans-Ulrich Obrist, director de Proyectos Internacionales en la Serpentine Gallery de Londres, Elena Ochoa, y Eduardo Foster.

El paso del tiempo, con toda la razón del mundo por su carácter fascista, borró su nombre de la memoria de las artes pero el poeta italiano **Tommaso Marinetti**, a quien un día le colgaron el título de padre del futurismo, fue quien dijo, con todos los peros del mundo que quieran ponerle, que "un bólide de carreras es más bello que la Victoria de Samotracia". Los amantes de la transgresión quizás aplaudan la *boutade* y entre quienes saben que sobre el gusto no hay reglas ni tratados escritos tal vez les apaludan. No sé si a tanto llegan en el Museo Guggenheim porque no lo pregunté pero lo que sí es cierto es que los automóviles exhiben toda su belleza en la exposición *Motion*. Autos, Art, Architecture, que puede contemplarse mañana, 8 de abril, al 18 de septiembre, comisariada por lord **Norman Foster**, además de **Manuel Cirauqui** y **Lekha Hileman Waitoller**, cuatro ojos vigilantes del Museo Guggenheim Bilbao.

Allí, en las salas nobles, se recrean en las líneas más singulares y originales de marcas legendarias como Rolls Royce, Bugatti, Porsche, Mercedes-Benz, Aston Martin, Bentley, Alfa Romeo, Cadillac, a las que se le suma una mirada original que muestra la dimensión artística del automóvil, vinculándola con los ámbitos paralelos de la pintura, la escultura, la arquitectura, la fotografía y el cine. Con este enfoque integrador, parece confirmarse que el

arte está presente —o al menos puede estarlo...— en toda creación humana. Desde los prototipos diseñados en barro, al ferrari que condujo **Nick Mason**, famoso por ser el batería de Pink Floyd y uno de los *petrolheads* más conocidos del planeta; desde un ejemplar del Porsche Phaeton, de 1900, que lleva motores eléctricos en los cubos de las ruedas, un concepto que fue considerado revolucionario cuando se incluyó en el primer vehículo de la NASA que recorrió la superficie de la Luna, hasta el Finbird III, el primer automóvil electrónico (1958) que rodó por el centro tecnológico de General Motors. Para quedarse boquiabierto.

De todo ello se hablaba en la cena de gala inaugural celebrada ayer en el Museo Guggenheim. Alrededor de 350 comensales en las mesas donde **Juan Ignacio Vidarte** ejerció de anfitrión, se juntaron **Norman Foster**, lady **Elena Ochoa**; **Paola y Eduardo Foster**; el diputado general de Bizkaia, **Unai Rementería**; el alcalde de Bilbao, **Juan Mari Aburto**; el viceconsejero **Andoni Iturbe**; la

diputada **Lorea Bilbao**; la presidenta de Juntas Generales de Bizkaia, **Ana Otadui**; el CEO de Volkswagen, **Herbert Diess**; **Asís Canales** y **Rafa Orbegozo**, quien acudió junto a su hija **Alejandra**, en nombre de Iberdrola, **Hans-Ulrich Obrist**, director de Proyectos Internacionales en la Serpentine Gallery de Londres; **Carlos Gorria**, **Xabier Sagredo**, **Christo Datini**, **Patricia Ribersas**, **Jon Barrenechea**, **Patricia Zugaza**, **Carlos Bayona**, **Inés Anitua**, **Pilar Aresti**, **Gonzalo Corcóstequi**, **Carolina Pérez Toledo**, **Alfonso Basagoiti**, **Alberto Delclaux**, **Ana San José**, **Vicente Atxa**, **Luis Colina** y un buen número de gente que se acercó a vivir el espectáculo de la automoción y a brindar por el futuro de una muestra original que sube los garajes al palacio de las artes.

Lo hicieron en una cena en la que se sirvió terrina de txangurro, verduras encurtidas, brotes y emulsión de corales; merluza en salazón, piparras y jugo de anchoas y torrija caramelizada con crema diplomática de azahar, todo regado con Campillo y Marqués de Riscal. Todo lo disfrutaron la presidenta de Bilbao Basket, **Isabel Iturbe**, **Pedro Luis Uriarte**, **María Emiliana Uranga**, **Delia Quintanilla**, **Consuelo Crespo**, **Txema Vázquez Eguskiza**, **Elier Gofí**, **Susana Martínez**, **Eduardo Díaz del Sel**, **Carmen Canales**, **Mercedes Pardo**, **Jorge Canivell**, **José Luis Sabas**, **Miguel Ángel Corres**, **Jon Ortuzar**, **Julio Alegría**, **Álvaro Díaz de Lezana**, **Julio Aristín**, **Julia Diéguez**, **Borja Cortazar**, **Frida Bolinaga** y **Luis Díaz de Lezana**, entre otros. ●

El Guggenheim organiza una cena de gala inaugural de la exposición 'Motions. Autos, Art, Architecture' con 350 comensales

Norman Foster y Elena Ochoa presidieron la cena mientras los asistentes hablaban maravillas de una exposición sobre ruedas



Lekha Hileman Waitoller, Juan Ignacio Vidarte, Herbert Diess, Unai Rementería, Norman Foster, Juan Mari Aburto, Asís Canales, Andoni Iturbe y Manuel Cirauqui. Fotos: José Mari Martínez



Firebird II

1956: Experimento de cuatro plazas diseñado para uso familiar con carrocería de titanio y motor de turbina, se activaba con una 'llave al futuro' magnética.

Norman Foster examinó ayer la exposición en el Guggenheim, llamada a ser una de las citas con más tirón de público en los 25 años de historia del museo de Abandoibarra. AFP

«La uniformidad actual de los coches refleja una sociedad estandarizada»

Norman Foster Comisario de la exposición y arquitecto

Apuesta por investigar en la energía nuclear como motor de la automoción del futuro, en busca de una fuente «más limpia» que la electrificación

IÑAKI ESTEBAN

BILBAO. A Norman Foster (Stockport, Reino Unido, 1935) le gusta conducir –también pilota aviones–, y eso se nota. Habla desde dentro, desde la perspectiva de quien conoce bien el tema. Arquitecto de la corriente 'high tech', los automóviles que ha escogido para la exposición le parecen un prodigio tecnológico y de diseño. –¿Qué mensaje le quiere enviar al visitante con esta exposición? –Queremos que salga del museo y mire a su alrededor de otra manera. Los coches nos resultan tan familiares que no prestamos atención a su presencia, a su forma, a su significado. Han cambiado el paisaje de todos los lugares, los más cercanos y los más remotos. Forman parte de nuestra cultura, como los edificios, los museos y las obras de arte que contienen. Cada una de estas cosas tiene un diseño. –Los coches de la exposición no se parecen a los grises, blancos

y azules oscuros que se ven por Bilbao.

– La uniformidad en el diseño de automóviles es un reflejo de la sociedad actual, regulada, estandarizada, burocratizada, con una mayor exigencia para cumplir con códigos universales, los de un mercado global. Son más seguros y limpios, menos contaminantes pero también más previsibles que los diseños de otras épocas, y con menor variedad de colores. En la exposición, las resonancias entre lo que estaban haciendo los diseñadores industriales y los artistas se hacen evidentes. El diseño de coches optó por líneas curvas y pulidas, como la escultura de Brancusi que está en las salas.

– Usted colecciona arte y coches.

– ¿Qué diferencias existen entre las dos cosas?

– Colecciono coches a una escala muy pequeña.

– ¿Qué es para usted una escala muy pequeña?

– Bueno, todo es relativo. Los automóviles con un buen diseño y pocas unidades existentes seguro que van alcanzar un valor alto, como el Bugatti Atlantic de 1936 de la exposición, creado por Jean Bugatti, procedente de una familia de joyeros, modistos, pintores, escultores y arquitectos. Todo

ese poso familiar se nota en su diseño.

– La muestra evoca continuamente la experiencia de la velocidad, típicamente moderna.

– Sí, lo que no sabemos es cómo será su desarrollo futuro. Invitamos a estudiantes de 16 escuelas de diseño y arquitectura para que se lo imaginaran. En el MIT Media Lab proyectaron dos escenarios. Todo se acelera y alcanzamos un nivel de movilidad nunca visto, hasta llegar a la velocidad hipersónica que conecta grandes distancias. El otro es que no te mueves de un sitio y viene todo hacia ti. Es el mundo de la

realidad virtual. Puedes tener una gran cantidad de experiencias sin moverte de la silla.

– ¿Qué opina de los coches sin conductor?

– Para todas las personas acostumbradas a conducir, van a ser muy aburridos. Para otros, será normal. Pero imagínese a una persona que a finales del siglo XIX le dice a otra: '¿Te imaginas que un día podamos viajar sin utilizar el caballo? ¿Te puedes imaginar un caballo mecánico?' Y el otro le contesta: 'No creo que sea tan interesante como cabalgar'. En un avión comercial, las únicas tareas manuales son el despegue y el aterrizaje. La ruta está marcada y te van llevando por ella. La única forma de pilo-

El Bellas Artes, de los prototipos al tamaño natural

– Hace una semana se presentaron las últimas modificaciones de la ampliación del Bellas Artes, que usted dirige. ¿Da esa fase del diseño por terminada? – Toda la documentación, el trabajo de partida, ya está hecho. Pero nunca puedes dar por terminado el diseño hasta los estadios muy finales del proyecto. Por ejemplo, hay que llevar los

prototipos al tamaño natural. Eso es algo que todavía está en proceso.

– ¿Le preocupa la subida de costes por la inflación?

– Nos está afectando a todos, también a los procesos constructivos, y al que vaya al supermercado o se tome un café.

– ¿Será la altura de la construcción superpuesta menor a la de los edificios circundantes?

– Sí, es una intervención discreta y muy respetuosa con el entorno, que otorga un valor muy importante al edificio de 1945.

tar bajo tu entera responsabilidad es en un helicóptero o en un avión ligero.

– Usted construyó el edificio de McLaren entre 1999 y 2004. ¿Le gusta la Fórmula 1?

– Sí, pero no soy un fan absolutamente entregado a este deporte. El año pasado fuimos al gran premio de Mónaco. Quería mostrarles a los ingenieros el potencial de unas baterías con energía nuclear, cuya aplicación sería más limpia para el medio ambiente que las actuales, y que podría transformarse en un carburante cero emisiones por medio del agua manteniendo el ruido característico de los motores de esta competición.

– ¿Se podría aplicar esa tecnología a los coches en general?

– En ese caso nos introducimos en una dimensión y en una discusión mucho más amplia. El coche eléctrico no tiene una fuente de energía limpia. La electricidad está producida al menos en parte por combustibles fósiles y su batería es muy pesada. Así que puede ser al menos tan contaminante como un coche de gasolina. Hay que vigilar también los minerales que utilizan esas baterías y su procedencia de algunos países que los explotan en régimen de monopolio.

– ¿Qué alternativa propone?

– Lo que digo es que quizá una dirección más interesante sería la de no poner todos los huevos en la misma cesta. Habría que investigar en combustibles limpios en paralelo a la electrificación. Al final, todo se resume en buscar una fuente de energía limpia. Y de momento solo hay una segura, en la que se puede confiar, la nuclear. Pero este es otro debate.



► 2 Julio, 2022

MOTOR

El arte del automóvil

CULTURA Una exposición en el Guggenheim de Bilbao comisariada por Norman Foster.

Rafael Mateu de Ros. Madrid

Motion. Autos, Art, Architecture es una exposición del Museo Guggenheim de Bilbao asombrosa. No es como podría parecer una muestra de automóviles. Esto –el título ya lo indica– es otra cosa. Comisariada por el mismísimo Norman Foster, que ha prestado buena parte de las piezas de su colección particular, la muestra, patrocinada por Iberdrola y Volkswagen, celebra la dimensión artística del automóvil, relacionándola con los ámbitos paralelos de la pintura, la escultura, la arquitectura, la fotografía y el cine. La integración de esos distintos ámbitos y la exploración de los modos en que se relacionan visual y culturalmente es uno de los grandes hallazgos de la exposición de Bilbao. Por lo que a las artes plásticas se refiere, las relaciones se desarrollan en tres aspectos: el arte que refleja el nacimiento de la velocidad, la dinámica de los primeros automóviles, los prototipos concebidos como obras de arte, además de ser objetos de utilidad funcional, y las concomitancias entre el arte coetáneo y el mundo del automovilismo.

La exposición analiza ampliamente las afinidades existentes entre la tecnología y el arte. Por ejemplo, cómo el uso del túnel de viento ayudó a dotar al automóvil de una forma aerodinámica, a fin de que pudiera ir más rápido empleando la energía de manera más económica; esta revolución tuvo su eco en las obras del movimiento futurista y de otros artistas de la misma época, lo que se reflejó en el diseño industrial de electrodomésticos o locomotoras.

Se han reunido unos cuarenta automóviles singulares en cuanto a su estética, progreso técnico y visión de futuro. Ubicados en el centro de las salas, se presentan por vez primera ante un público amplio, pues no habían abandonado las colecciones privadas o instituciones públicas.

La lista hace las delicias de cualquier amante del motor ya que es posible encontrar un Porsche Phaeton de 1900, el primer vehículo de la marca propulsado por un motor eléctrico, un Rolls Royce 40/50 Alpine Eagle (1914), un Bugatti Type 35 (1924) o un Aston Martin DB5 James Bond (1964). Iconos como el Ferrari 250 GTO, el Alfa Romeo Bat o el Bugatti Type 57SC comparten espacio con tres prototipos del Pontiac Firebird de los años 50 cedidos por General Motors. También está el Mercedes AMG F1W11EQ con el que Lewis Hamil-



◀ Sala 'Comienzos'.



◀ Benedetta Cappa Marinetti: 'Lancha motora acelerada' (1919-1924).

▼ Pegaso Z-102. Cúpula (1952).



▲ Umberto Boccioni: 'Formas únicas de la continuidad en el espacio' (1913).

ton compitió en 2020. Los visitantes podrán contemplar los dos modelos clásicos más famosos creados en nuestro país; un Hispano-Suiza H6B Dubonnet Xenia, y un Pegaso Z-102 Cúpula. Pero no todo son automóviles de competición o gran lujo. También han venido las primeras ediciones de coches populares: un Volkswagen Beetle (1951), un Mini Cooper original, un Fiat 500, un Renault R4 (el mítico 4 Latas) o un Citroën 2 CV África prácticamente desconocido. Todos ellos originales, como nuevos y en perfecto estado de conducción.

Los automóviles populares en su tiempo forman *Popularización*, una de las secciones de la muestra, las restantes se titulan *Comienzos*, *Esculturas*, *Deportivo*, *Visionarios* y *Americana*, a las que se añaden *Clay*



▼ Sala 'Esculturas': Alexander Calder: '32 Janvier' (1950). Henry Moore: 'Reclining figure' (1956).



Modelling, la interesantísima *Coches de juguete* y la sección de formación *El futuro*. El catálogo, muy completo, incluye 38 ensayos cortos a cargo de especialistas sobre los temas y contenidos de la muestra. Es particularmente interesante la relación simbólica y simbiótica que Norman Foster establece entre las formas de ciertos edificios y las joyas del automóvil que aquí se exponen y cómo al final unos y otras encarnan las formas orgánicas puras que derivan de la figura humana y de la naturaleza.

Si pudiera elegir uno de los automóviles en exhibición –para resignificarlo como obra escultórica, no para conducirlo–, sería el Citroën DS 21, Chapron, de 1962. Y si echo en falta algo es que no esté presente algún Range Rover Defender, representante del vehículo de campo británico que posee el aire *royal* cuando su color es el British Racing Green y que ha triunfado en todo el mundo.

De las obras de arte, destacaría, entre otras, *Lancha motora acelerada* de Benedetta Cappa Marinetti (1919-1924); *Reclining figure* de Henry Moore (1956); *Vitesse* de René La-

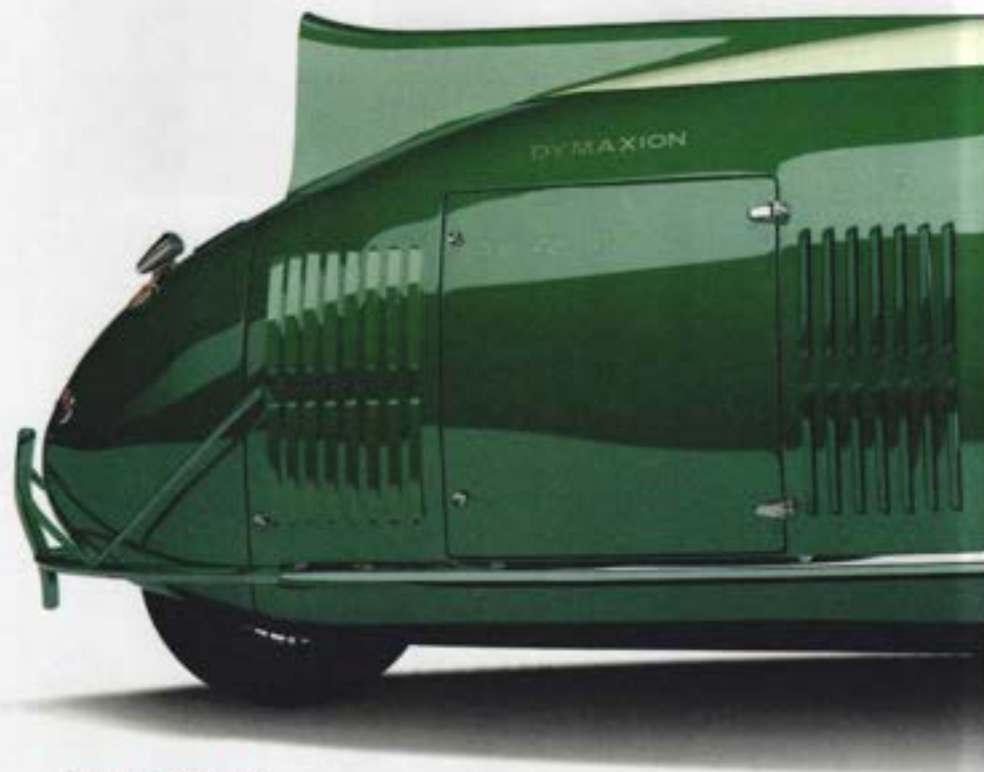
lique (1929) o *Pájaro en el espacio* de Constantin Brancusi (1932-1940) y cualquiera de las obras de Balla, Giacometti, Le Corbusier, Man Ray o Graham Sutherland. Son piezas coetáneas de los coches que se exhiben y comparten su misma pasión por la aerodinámica y la velocidad.

Lo cierto es que el automóvil ha provocado una transformación radical del paisaje urbano y rural de nuestro planeta y de nuestro estilo de vida. Pero además ha creado y ha suscitado nuevas formas de artes plásticas, como la arquitectura móvil de Calder o las esculturas estilizadas de Henry Moore, aunque es el gran futurismo italiano el movimiento artístico que mejor supo interpretar e integrar "en tiempo real" el reto de la velocidad mecánica con la plástica.

La exposición nos anima inteligentemente –sensorialmente– a la superación de las fronteras entre arte y diseño industrial y entre arte y arquitectura. La redefinición del automóvil de diseño como objeto de belleza y a la vez como un transmisor de mensajes cualquiera que sea o haya sido su funcionalidad práctica.

Motor

DAME MÁS GASOLINA



(DEMASIADO) ADELANTADOS A SU TIEMPO

● YA FUERA POR SU
● CONCEPTO, SU
DISEÑO O SUS
APORTACIONES
TECNOLÓGICAS Y
MECÁNICAS, ESTOS
'CONCEPT CAR',
AUGURARON EL
FUTURO DE LA
AUTOMOCIÓN
MUCHO ANTES DE
QUE OCURRIERA.
PERO SE PASARON
DE FRENADA
POR ANA PÉREZ

● Un vehículo de casi seis
● metros de largo, con solo
tres ruedas, capaz de girar
sobre sí mismo, de albergar
once pasajeros y alcanzar
140 kilómetros por hora. El
Dymation (1933) fue uno de
los inventos de Richard
Buckminster Fuller, un
visionario arquitecto y
diseñador estadounidense
que hoy en día estaría
compitiendo con Elon Musk
sin ningún problema. Solo se
fabricaron tres unidades de
pruebas, pero fue tan
célebre (incluso visitó la
Casa Blanca) que su
aspecto futurista inspiró
modelos posteriores, como
la T1 de Volkswagen. De la
misma época es también el
Stout Scarab (1935), creado
por William Bushnell Stout y
considerado el primer
monovolumen de la historia.
Incorporó avances que
después se generalizarían,
como el uso de fibra de
vidrio en la carrocería,

mejoras en la aerodinámica,
motor trasero y suspensión
neumática. Además, la idea
de Stout era crear un coche
familiar que pudiera ser
usado incluso como oficina
(tenía una mesa en las
plazas traseras) en largos
desplazamientos. Una idea
que se acerca bastante a los
interiores que vemos ahora,
en la era de internet, el
teletrabajo y el coche
autónomo. Stout lo vio
ochenta años antes.

MÁS QUE CONCEPTOS

Otra revolución se produjo
en 1939, cuando Harley J.
Earl creó el Buick Y-Job, el
que se ha considerado el
primer concept car de la
historia. Es decir, un coche
ideado como ejercicio de
diseño o banco de pruebas,
sin visos para ser fabricado
en serie. El Y-Job estrenó los
faros escamoteables,
ventanillas eléctricas o un
techo descapotable

»



1

1. Réplica del **Dymaxion** de Norman Foster (discípulo de Fuller), que estará en el Guggenheim de Bilbao hasta el 18 de septiembre.



2

2. El **Mercedes Vision Gran Turismo Concept** es el resultado de idear cómo sería el 300 SL si hubiera nacido en un videojuego.

3



3. En 2000, el **Salsa Emoción** ya presentaba el **Multi Driving Concept**, precursor de los modos de conducción actuales.

4



4. Lo **Peugeot Rifter 4x4** adelantaba el furor por los vehículos (o las furgonetas) polivalentes que traería la pandemia.



5

5. Muchos años antes del AMI e incluso el Smart, existió el **Ford Comuta**, un utilitario que era la mitad de un coche y además eléctrico.



► 1 Junio, 2022



6

6. El **Astro III** es un prototipo experimental de 1969 que se ajustaba, según Chevrolet, a las exigencias de las carreras del futuro, más allá de una pista de despegue.



7. El **Stout Scarab** es considerado el primer monovehículo de la historia. Un vehículo pensado para uso familiar o como oficina rodante en los años 40.



8

8. Una especie de mas Murano que cumpliría con coches como el Golf o el Focus. Esa idea dio lugar al **Nissan 3**, que más tarde sería el Qashqai, precursor de la fiebre SUV.



EN 25 AÑOS...
Prototipos actuales, como el **Polestar Precept** o el **Audi Urbansphere**, pientan dos tendencias: superdeportivos eléctricos e interiores cada vez más similares al salón de casa.

«mecanizado. Y también inauguró la necesidad de crear centros de diseño como los de hoy en día. Especial mención a otro Buick, el Centurion (1956), que inauguró algo que nos suena de lo más moderno: la cámara de visión trasera. Después de él, en los años 60, hubo una época de prototipos de diseño imposible, como el Astro de Chevrolet, que encarnaba la idea de coche del futuro de la época, cercana a un cohete (no olvidemos que entonces el hombre pisó la Luna por primera vez). Y en 1967, cincuenta años antes del Smart y el AMI, Ford enseñó una idea loca: un automóvil diminuto y eléctrico para circular por las ciudades, el

Comuta. De aquellos barrios se vivió en los 70 y los 80 de todos como el Alfa Romeo Carabo (que montó las primeras puertas de tijera), el Citroën Karin (con un interior acristalado y con pantallas simuladas muy reconocibles en nuestros días), el Holden Hurricane (que estrenó el precursor del GPS, llamado Pathfinder) y el Pontiac Stinger, que bien podrían haber sido diseñados en los 2000. Y recién estrenado el nuevo siglo aparecieron conceptos como el Mercedes AAVision Concept (1996), el Seat Salsa Emoción (2000) o el Nissan 3 (2002), vehículos que propiciaron el nacimiento del crossover y que hoy en día estarían petándolo en plena fiebre SUV. »



Autos, arte, arquitectura

Motion at Guggenheim Bilbao

Norman Foster



© Fotos: Pablo Domínguez-Caparrós / Norman Foster Foundation

La gran exposición comisariada por Norman Foster en el Guggenheim de Bilbao celebra la influencia del automóvil en la cultura moderna.

The extensive exhibition curated by Norman Foster at Bilbao's Guggenheim celebrates the influence wielded by the automobile on modern culture.

HACE MUCHO tiempo que siento fascinación por los vehículos, de aviones, bicicletas, automóviles y locomotoras a barcos, naves espaciales y zepelines. Los ejemplares más extraordinarios de estos medios de locomoción poseen una belleza inherente que aviva mi imaginación de la misma manera en que me inspiran las grandes obras de arquitectura, pintura o escultura. En mi opinión, tienen una dimensión artística que deriva de su capacidad para conmover al espectador, para suscitar asombro o placer visual.

Los mejores automóviles son, tal como memorablemente los describió el comisario Arthur Drexler, 'esculturas con ruedas' de formas seduc-

I HAVE LONG been fascinated by the beauty of the machines of motion – from aircraft, bicycles, automobiles and locomotives to ships, space vehicles and Zeppelins. The most outstanding examples of these machines have an inherent beauty. They fire my imagination in the same way that I am inspired by great works of architecture, painting and sculpture. In my view, they have an artistic dimension that derives from their capacity to move the viewer emotionally, to spark visual delight or awe.

The best automobiles are, as curator Arthur Drexler memorably described them, like 'rolling sculp-

tures' – their seductive forms invite physical contact. I recall an artist friend running his hand along the rear wing of my 1953 Bentley R Type Continental and declaring that it was like stroking a work by Constantin Brancusi or Henry Moore. That visual connection, once made, is incredibly compelling.

Esta exposición me ha permitido celebrar muchas de las afinidades entre estos diferentes mundos creativos. Por ejemplo, en una de las salas el Bentley se muestra yuxtapuesto a una figura reclinada de Moore. Ser el comisario me ha brindado la oportunidad de reaccionar contra la mentalidad rígida que aún prioriza y justifica la separación entre las distintas disciplinas en lugar de intentar disolver las barreras que se alzan entre ellas; también ha hecho posible compartir algunas de mis pasiones. Elegí cuidadosamente las palabras del título —automóviles, arte, arquitectura—, consciente de que combinar sus significados dispares podía plantear interrogantes e incluso resultar provocador. ¿Qué tiene que ver el concepto de movimiento con el arte actual? ¿Qué hay en común entre los artefactos destinados al transporte —de escalas tan diferentes— y las esferas separadas del arte y la arquitectura?

Esta muestra comienza con el nacimiento del automóvil a finales del siglo XIX y se despliega por las distintas salas para rendir homenaje a los mu-

compartimentalise and academically protect the different disciplines, rather than seeking to dissolve the barriers between them. It has also allowed me to share some personal passions. I chose the words of the title – autos, art and architecture – carefully, mindful that combining their disparate meanings might raise questions, or even be seen as provocative. What, for example, does the concept of motion have to do with art in the context of today? And what, if anything, do the artefacts of mobility, at such vastly different scales, have in common with the separate worlds of art and architecture?

Esta muestra comienza con el nacimiento del automóvil a finales del siglo XIX y se despliega por las distintas salas para rendir homenaje a los mu-

compartimentalise and academically protect the different disciplines, rather than seeking to dissolve the barriers between them. It has also allowed me to share some personal passions. I chose the words of the title – autos, art and architecture – carefully, mindful that combining their disparate meanings might raise questions, or even be seen as provocative. What, for example, does the concept of motion have to do with art in the context of today? And what, if anything, do the artefacts of mobility, at such vastly different scales, have in common with the separate worlds of art and architecture?



Stichting

La muestra desliza la pasión del arquitecto británico por piezas que unen belleza y sofisticación técnica.

The show evokes the British architect's passion for cars that fuse beauty with technical sophistication.

► 1 Mayo, 2022

Futuristas o pragmáticos, deportivos o utilitarios, casi cuarenta vehículos componen un recorrido histórico en diálogo con obras de arte y arquitectura que dan cuenta del siempre enriquecedor contacto entre distintas disciplinas.

Futuristic or pragmatic, sportive or utilitarian, 40-strong vehicles offer a ride through automobile history, in dialogue with works of art and architecture that illustrate the ever enriching contact among disciplines.



R. Buzdovitch-Fabre, Daimler-Benz 48, 1910. © Thomas Föhrer Foundation



Visionarios

chos capítulos y variantes de su historia —incluido su papel en las carreras deportivas—, entreverando los temas de arte y arquitectura. Despojados de su función, los coches de formas carenadas poseen una belleza clásica, pero un atractivo semejante existe también en el acabado elemental de vehículos más utilitarios como el Jeep militar.

De 1910 en adelante, el automóvil inspiró a artistas como Sonia Delaunay o, más recientemente, Edward Hopper y Ed Ruscha, además de ejercer una notable influencia en el movimiento futurista, originado en la Italia de principios del siglo XX. La figura creada por Umberto Boccioni en 1913, *Formas únicas de continuidad en el espacio*, camina como si estuviera en un túnel de viento, una instalación que, casi dos décadas después, se convertiría en una herramienta esencial para el desarrollo de las formas aerodinámicas.

El padre de esta rama de la física, Paul Jaray, diseñó dirigibles y patentó los primeros coches de formas fluidas. Uno de los modelos concebidos al hilo de sus investigaciones con el túnel de viento guarda un asombroso parecido con *El pez* de Brancusi, lo que pone

de relieve cómo se solapan las bellas artes y el diseño industrial. El tema de la interacción entre el arte y el mundo automovilístico está presente en seis de las siete salas de la exposición.

Pasión compartida

Aunque el coche tiene un papel protagonista, la muestra es mucho más que un tributo a sus cualidades estéticas, algo que por sí mismo ya tendría valor. He querido vincular el automóvil con la arquitectura porque esta es inseparable de la noción de movilidad, no solo en lo que respecta a los propios edificios, sino también en relación con la red de espacios públicos, las vías que definen nuestras ciudades y las autopistas que las conectan. El automóvil ha transformado nuestros paisajes urbanos y rurales más que cualquier otra máquina. También lo he vinculado con el arte —ya tome la forma de pintura, escultura, fotografía o imagen en movimiento— porque este es a la vez un espejo de nuestra sociedad y un precursor de cambio, todo ello al margen del uso del término cuando hace referencia al 'arte de la arquitectura' o al 'arte del automóvil'.

Es fácil imaginar una exposición de coches, de cuadros y esculturas o de las obras de un arquitecto. Es menos previsible una combinación de todas ellas. De hecho, diría que es la primera vez que se hace, lo que me lleva a plantear cuál es el origen de esta idea y por qué creo que es importante intentar transmitir cómo estas esferas independientes están conectadas contextual y artísticamente, y cómo podrían definir el futuro.

Tengo que retroceder en el tiempo y empezar con una advertencia: en calidad de comisario invitado, no pretendo ejercer de especialista en los campos del arte o la historia del automóvil más allá de lo que suscita disfrutar de la contemplación de un cuadro, una escultura o un coche clásico. Soy arquitecto de profesión y siento verdadera pasión por el diseño de edificios, entusiasmo que con el tiempo se fue acrecentando hasta abarcar también el ámbito de las ciudades y sus infraestructuras. Desde mis tiempos de estudiante, estos intereses iban más allá de los edificios y comprendían las rutas, las conexiones y los espacios públicos de pueblos y ciudades. En el proceso de diseño también intuía que existía

un vínculo especial entre la arquitectura y la ingeniería, pese a su relación tradicionalmente poco amistosa. Esa percepción me llevó a explorar maneras de trabajar con otro tipo de competencias, en especial las propias de la ingeniería ambiental y estructural. Como consecuencia de ello, ahora sé que la calidad y el funcionamiento del diseño, sea el de un edificio o una ciudad, mejora con la participación activa de disciplinas complementarias.

La idea de movilidad, uno de los rasgos distintivos de nuestra época, se ve sometida a perturbaciones en nuestro intento por combatir el cambio climático global y sustituir los combustibles fósiles por energías limpias. Así lo demuestra que, en lo que respecta a la propulsión de vehículos, se esté abandonando el motor de combustión interna en favor de los motores eléctricos y las pilas de hidrógeno. Por alguna razón, se ha ignorado la posibilidad de crear combustibles limpios para la tecnología actual, una realidad que se aborda en la exposición. Ponemos de manifiesto, por ejemplo, la posibilidad de hacer que la Fórmula 1 sea más ecológica y libre de carbono. Convertir los biorresiduos en carburante utilizan-

► 1 Mayo, 2022



Super Type 57SC Atlantic, 1938 © Michael Furman



Pagani Z-10C Coupé, 1992 © Louwman Museum



Ferrari 250 GTD, 1962 © Ben de Chai

This exhibition starts with the birth of the automobile in the late 19th century and moves on to celebrate the many different chapters and variants in its life, including its gladiatorial role in competitive events. Woven through these diverse stories are the themes of art and architecture. Stripped of its function, the consciously sculpted automobile has a classic beauty and there is another kind of aesthetic appeal in the raw edginess of the more utilitarian vehicles, such as the military Jeep.

However, the automobile has inspired not only artists like Sonia Delaunay from the 1910s onwards and more recently Edward Hopper and Ed Ruscha; it has also played a pivotal role in the Futurist movement that originated in Italy in the early 20th century. Umberto Boccioni's flowing figure of 1913, *Unique Forms of Continuity in Space*, strides as if in a wind tunnel, a structure that nearly two decades later would become an essential tool in the development of streamlined form.

The father of streamlining, the Hungarian engineer Paul Juray, designed airships and patented the first streamlined cars. One model resulting from his wind tunnel studies bears an uncanny resemblance to Brancusi's fish sculptures, such as the overlaps between the fine arts and industrial design. This theme of interaction between the arts and the automotive world permeates six of the exhibition's seven galleries.

Shared Passion

Although the automobile has the starring role, the exhibition is far more than a celebration of the aesthetic qualities of the automobile in isolation – worthy though that would be. I link it to architecture because architecture is inseparable from mobility – not just in terms of buildings, but also the infrastructure of public spaces and the routes that define our cities and the highways that connect them. More than any other machine, the automobile has transformed our

urban and rural landscapes. I connect it to art – in the form of painting, sculpture, photography and the moving image – because art is simultaneously a mirror of our society and a harbinger of change. This is aside from the use of the word to describe the 'art' of architecture and the 'art' of the automobile.

It is easy to imagine a show of automobiles, or an exhibition of paintings and sculptures, or one devoted to the works of an architect. Less predictable is to mix these together – indeed, I believe that this is the first time it has been done. So, where did this idea originate, and why do I think it is important to try to show how these separate domains are connected environmentally and artistically, and how they might determine our future?

I need to go back in time, and to begin with a disclaimer: as an invited curator, I have no pretensions to scholarship in the fields of art or automotive history beyond that of enjoying the contemplation of a painting, a work of sculpture or a classic car. Professionally, I am an architect, driven passionately by the design of buildings, and over time that passion has extended in parallel to an involvement in cities and their infrastructure. Starting when I was a student, my interests ranged beyond

buildings and into the routes, connections and public spaces of towns and cities. In the creative process of designing, I also sensed that there was a special bond between architecture and engineering that was compromised by the traditional arm's-length working relationship between these professions. This led me to explore new ways of working with other skills, particularly those of environmental and structural engineering. Consequently, I now know that the quality and performance of design, whether that of a building or that of a city, is enhanced by the active participation of complementary disciplines.

The idea of mobility is one of the hallmarks of our era and is subject to upheavals as we try to combat global climate change and move from fossil fuels to clean energy. This is mirrored in the current shift of vehicular propulsion away from the gasoline-burning internal combustion engine to electric motors and hydrogen fuel. Somehow, the potential to create clean fuels for our existing technology seems to have been overlooked and this is touched on in the exhibition – for example, we highlight the possibility of greening Formula One to make it carbon-free. Converting bio-waste into fuel using clean energy is, again, carbon-neutral, while

the technology now also exists to produce aviation fuel from seawater – the latter having the added benefit of being climate-restorative because it deadenifies the oceans. Then, alongside issues of propulsion, there is the growth of artificial intelligence and automation, with the prospect of robotics replacing the need for a driver or pilot. Beyond that, there is the rise of aerial mobility as we witness the rapidly evolving development of drones capable of carrying goods and people. In short, mobility is moving away from evolution and could now be entering a period of revolution.

Promising Future

It has been said that if you wish to look far into the future, then you must first look back to the past. In other words, what are the lessons of history? It is worth remembering that at the time of its birth, at the end of the 19th century, the automobile was seen as the saviour of the world's most populous metropolitan centres, which at the time were London and New York. Mobility back then was horse-drawn and these cities were engulfed in rising tides of horse dung. The resulting flies, stench and disease had become unbearable. However, in no time, the introduction of the automobile transformed cities for



Paulsenberg



Ed. Porsche, Standard Station, 1926



Podium Platform, Estación de servicio Repsol, 1926

Enalzados por el cine y la publicidad como objetos de consumo y deseo, los coches calaron rápido en el imaginario colectivo como símbolos del progreso de la sociedad, la velocidad, la libertad individual y el sentido de aventura.

Hailed by movies and advertising as objects of consumption and desire, cars swiftly penetrated the collective imagination as symbols of progress, speed, rugged individualism, freedom, and adventure.

do energía limpia asegura una huella de carbono cero, en tanto que existe tecnología que permite producir combustible para aviones a partir de agua marina, con el beneficio añadido de revertir su impacto, ya que desacidifica los océanos. Amén del debate sobre la propulsión, está el desarrollo de la inteligencia artificial y la automatización, que contemplan la perspectiva de que la robótica acabe con la necesidad de un conductor o piloto. Asimismo, el auge de la movilidad aérea nos hace testigos del perfeccionamiento de drones capaces de transportar productos y personas. En resumen: la movilidad parece estar dejando atrás la evolución para entrar en un período de revolución.

Porvenir prometedor

Se ha dicho que para mirar hacia el futuro primero hay que volver la vista al pasado. O formulado de otro modo, ¿cuáles son las lecciones de la historia? Merece la pena recordar que, cuando nació a finales del siglo XIX, el automóvil fue considerado el salvador de las metrópolis más pobladas, en aquel tiempo Londres y Nueva York. Por entonces, la movilidad dependía de los caballos y esas ciudades se veían engullidas por ingentes cantidades de estiércol. Las moscas, el hedor y las enfermedades asociadas llegaron a ser insostenibles. La introducción del automóvil mejoró las ciudades en muy poco tiempo. Quizá reinara otra forma de congestión, pero las calles por las que la gente caminaba volvían a estar limpias.

Un siglo después, el automóvil se ha convertido en el villano. Es el equivalente a las hordas de caballos del pasado: contamina las ciudades, destruye la calidad del aire, invade el espacio de los peatones y contribuye a dañar el medio ambiente. Londres incluso ha gravado con impuestos el acceso de los coches convencionales al centro, y muchas ciudades y pueblos de todo el mundo han implantado otras restricciones. Pero la revolución inminente de la movilidad podría cerrar el círculo regresando a aquel momento a comienzos del siglo XX,

anterior a que el motor de combustión interna reemplazara al motor eléctrico. Resulta interesante constatar que en aquellos primeros tiempos en Nueva York había más taxis que funcionaban con baterías que de gasolina, por lo que también desempeñaron un papel crucial a la hora de rescatar a la ciudad de la contaminación.

No hace mucho tiempo, el automóvil alejó la visión de la ciudad del futuro. El Plan Voisin, trazado por Le Corbusier para París en 1925, así como sus posteriores propuestas para la Ville Radieuse, ya predecía la expansión de las autopistas, que no solo conectarían ciudades, sino que constituirían su corazón urbano. Lo curioso es que el

tuve que recurrir a un especialista en aviones de época.

Las visiones urbanas de Le Corbusier se materializaron en Brasilia. Un distinguido equipo de diseño concibió la capital, orquestada arquitectónicamente por Oscar Niemeyer y Lúcio Costa dentro de un paisaje creado por Roberto Burle Marx; y, con independencia de sus defectos como lugar para vivir y trabajar, poseía una indudable majestuosidad. No podemos decir lo mismo de sus equivalentes a menor escala, como los centros comerciales situados junto a las autopistas de todo Estados Unidos.

Si una especie alienígena se aproximara a nuestro planeta desde el espacio

automóvil constituía un inequívoco símbolo de estatus. Reinaba entonces el optimismo ante el futuro, y los prototipos de coche de los años cincuenta auguraban un mañana sin conductores en el que el viaje por carretera se convirtiera en un momento de ocio y entretenimiento familiar.

Hoy, entre las generaciones más jóvenes, el orgullo de poseer algo ya no es lo que era; por el contrario, se prefiere compartir vehículos y hacer uso de servicios a la carta como Uber, opciones alimentadas por el auge de los dispositivos móviles. Los fabricantes de coches y aviones se inclinan por el negocio de la movilidad en detrimento del de la producción de bienes. Abundan las predicciones para el futuro, y si a las tendencias ya mencionadas se suman los nuevos modelos de trabajo, podemos imaginar una época no demasiado lejana en la que un menor número de vehículos, terrestres y aéreos, estén en continuo movimiento, uno tras otro, transportando de manera eficiente y segura productos y personas.

La última sala de la exposición está dedicada a las visiones de futuro de una nueva generación de estudiantes, que con cierta libertad lo han situado al final del siglo XXI coincidiendo, por tanto, con el bicentenario del primer automóvil. Dieciséis escuelas de diseño y arquitectura de todo el mundo han aportado distintas ideas, en algunos casos trabajando de manera autónoma y, en otros, en colaboración con la industria.

La muestra es fruto de la colaboración de la Norman Foster Foundation con el equipo del Museo Guggenheim de Bilbao. Por medio de sus programas de educación e investigación y de su archivo, la Fundación tiene como misión ayudar a las generaciones jóvenes a anticipar el futuro y derribar las barreras entre las diferentes disciplinas. La exposición comparte el mismo espíritu y desea asimismo despertar el interés y la curiosidad de un público más amplio, dando la bienvenida en el Museo Guggenheim a todas las personas que sientan pasión por los automóviles, el arte y la arquitectura.



Santrop

hombre al que recurrió el arquitecto en busca de patrocinio para esos planes fue su amigo Gabriel Voisin, tal vez el mayor pionero de la aviación en Francia y uno de los principales fabricantes de automóviles de la época. El Voisin C7 del propio Le Corbusier, fabricado en 1926, forma parte de nuestra exposición: el coche que vemos en algunas fotografías de sus edificios de aquel tiempo. Con el acertado nombre de Lumineuse, el coche es extraordinario por sus ventanillas inusualmente grandes y sus bellas proporciones, en evidente sintonía con la nueva arquitectura de vidrio y luz de Le Corbusier. Tecnológicamente, el C7 estaba tan adelantado a su tiempo que a la hora de restaurarlo

exterior y observara su superficie desde lejos, tal vez llegaría a la conclusión de que la vida en la Tierra es metálica y vehicular, habida cuenta de la huella física del automóvil en el paisaje. El urbanismo y la movilidad han transformado nuestro hábitat natural.

Durante parte de su historia, el coche fue privilegio de una minoría adinerada, antes de que varias oleadas de democratización procuraran cierta igualdad social que redundó a su vez en la disponibilidad de coches para las masas. El automóvil se convirtió en un símbolo del progreso y la buena vida, a menudo dotado de connotaciones políticas. En su época dorada en Estados Unidos, hace más de medio siglo, el



Philippe Koenig, Casa Study House 21, 1988

the better – another form of congestion may have reigned, but the streets underfoot were clean once again.

Fast forward a century or more and the automobile has been recast as the urban villain. It is the equivalent of the massed horses in the past – polluting cities, destroying the quality of air, taking over the pedestrian domain and adding to the threat to the environment. London has even taxed conventional cars out of its centre. Many cities and towns around the world have introduced other kinds of restriction. But the impending revolution in mobility could see a return, full circle, to that period at the turn of the 20th century before the electric motor was supplanted by the internal combustion engine. Interestingly, in those early days, more New York City taxis were powered by battery than by gasoline and they too played a key role in rescuing the city from pollution.

It was not so long ago that the vision of the future city was literally driven by the automobile. Le Corbusier's 'Plan Voisin for Paris' of 1925 and his subsequent proposals for the Ville Radiante anticipated the growth of highways that would not only connect cities but also constitute their urban heart. The man to whom Le Corbusier turned for sponsorship of these plans was his friend

Gabriel Voisin, possibly France's greatest aviation pioneer and one of the leading automobile constructors of the day. Le Corbusier's personal Voisin C7, dating from 1925, is featured in the exhibition. It is the car you see in photographs of his buildings from the period. Appropriately named the *Lumineuse*, it is remarkable for its unusually large windows and fine proportions, and there is an obvious affinity with Le Corbusier's new architecture of glass and light. Technologically, the C7 was so far ahead of its time that to restore it I had to find a specialist in rebuilding vintage aircraft of the period.

We see Le Corbusier's urban visions made concrete in a city such as Brasília, inaugurated as the capital of Brazil in 1960. Brasília was conceived by a distinguished design team, orchestrated architecturally by Oscar Niemeyer and Lúcio Costa, within a landscape setting by Roberto Burle Marx, and whatever its shortcomings as a place to live and work, it has an undoubted grandeur. The same cannot be said for its smaller-scale equivalents, such as the strip malls that have grown up ad hoc on the edges of highways across the United States.

If an alien species were to approach our planet from outer space and observe its surface from afar,

they might conclude that life on Earth was metallic and vehicular, such is the physical imprint of the automobile on the landscape. Urbanity and mobility have moved hand in hand in transforming the natural habitat.

For a period in its history, the automobile was the prerogative of a wealthy minority, before waves of democratisation moved towards a levelling of society, reflected in turn by the availability of cars for the masses. The automobile became symbolic of progress and the good life, often with political undertones. In its golden age of the United States more than half a century ago, the automobile was an undoubted status symbol. There was an optimism about the future, and concept cars in the 1950s anticipated a driverless tomorrow where the motorway commute would become a time for family leisure and entertainment.

Today pride of ownership in younger generations is not what it used to be; instead there is an appetite for ride-sharing and on-demand services such as Uber, fuelled by the rise of hand-held communication devices. Manufacturers of automobiles and aircraft alike see themselves more in the mobility business and less in the business of creating products for customers. Predictions for the future abound. Add chang-

El impacto del automóvil nunca se ha sentido tanto como en Estados Unidos, donde ha determinado en buena medida la economía y ha dejado una huella indeleble en su cultura popular, en sus paisajes y en sus entornos urbanos.

The impact of the automobile has never been as strong as in the United States, where economy it has largely determined and where it has left an indelible mark on popular culture, landscapes, and cities.

ing patterns in the workplace to the trends already noted and one might imagine a time not too far away when fewer vehicles, earthbound and aerial, move continuously, platooning nose-to-tail, safely and densely moving people and goods alike.

The final gallery in the exhibition is, appropriately, devoted to visions of the future, as seen by an emerging generation of students. This future is loosely interpreted as the end of the 21st century, thus coinciding with the 200th anniversary of the first automobile. Sixteen schools of design and architecture from around the world have contributed their visions, some working independently and others in collaboration with industry.

This exhibition has been produced by the Norman Foster Foundation in collaboration with the Guggenheim Museum Bilbao team. The Foundation's mission, through its education and research programmes and its archive, is to help younger generations to anticipate the future by breaking down the barriers between different disciplines. This exhibition is conceived and organized entirely in that spirit, but like the Foundation itself, it aims to raise the interest and curiosity of a far wider audience – here at the Guggenheim Bilbao, that means anyone who is interested in automobiles, art and architecture.



AMERICAN



Arte móvil Foster in Bilbao



© Pedro Gómez-Ojeda / Norman Foster Foundation

Empeños comunes Mies van der Rohe Awards 2022

Pospuesta su concesión el año pasado a causa de la covid-19, los Premios Mies van der Rohe de este año se han conocido entre gran expectación y vienen a confirmar el cambio de paradigma que ya aventuraron las últimas ediciones. Las irlandesas Yvonne Farrell y Shelley McNamara —Grafton Architects— revalidan ahora el reconocimiento que les dio el Pritzker

con la Town House de la londinense Universidad de Kingston, una suerte de centro social de vigor paulista en el que hacen gala de su compromiso cívico y un exquisito cuidado por los detalles. Por su mismo empeño en promover la vida en común, el Premio de Arquitectura Emergente ha recaído en el conjunto de viviendas La Borda de Lacol, una cooperativa de arquitectos barcelonesa decidida a afrontar la crisis habitacional de las ciudades de manera asequible y sostenible.

COMO EL Mr. Pump de las historietas de Hergé, Norman Foster siente auténtica pasión por los automóviles, lo que en su arquitectura siempre le ha llevado a perseguir belleza y alta tecnología a partes iguales. Haciendo al mundo cómplice de su visión, el británico ha comisariado 'Motion: Autos, Art, Architecture', una ambiciosa muestra que hasta el 18 de septiembre reúne en el Guggenheim 38 coches históricos en diálogo con obras de grandes artistas.

JUST LIKE Mr. Pump in Hergé's cartoons, Norman Foster has a true passion for automobiles, a devotion which in his architecture has made him pursue beauty and high technology in equal shares. Making the world an accomplice in his vision, the British architect has curated 'Motion: Autos, Art, Architecture,' an exhibition at Bilbao's Guggenheim where, until 18 September, 38 historic cars engage in dialogue with works by great artists.



Toda una vida AV Monograph on Tadao Ando

Monumental pero despojada hasta rayar en la abstracción, la extensa obra de Tadao Ando —con más de cien edificios en su haber— se caracteriza por el empleo de geometrías rigurosas, su austera materialidad y un escenográfico control de la luz. AV Monographs presenta un minucioso recorrido cronológico por 35 obras de este maestro autodidacta, desde sus primeras casas niponas hasta las exigentes intervenciones en el patrimonio europeo de los últimos años, pasando por sus ejemplares museos y sus ya míticas construcciones religiosas. Sendos artículos firmados por Luis Fernández-Galiano y Kenneth Frampton completan la glosa de esta fructífera trayectoria.



© E. J. Roca



© Luis Martínez

MONUMENTAL BUT stripped to the bone, bordering on abstraction, the extensive work of Tadao Ando — with over 100 buildings to his name — is characterized by rigorous geometries, material austerity, and a scenographic handling of light. AV Monographs presents a detailed chronological journey by means of 35 works by this self-taught master, from his early Japanese houses to the highly demanding interventions on pieces of European heritage in recent years, passing through exemplary museums and the by now already mythical religious projects. An article by Luis Fernández-Galiano and another by Kenneth Frampton complete the portrait of a highly fruitful career.



VISTA DE UNA
DE LAS SALAS

Cuando el arte se desplaza en coche

MOTION. AUTOS, ART, ARCHITECTURE. MUSEO GUGGENHEIM

Bilbao. Concepto y diseño: Norman Foster. Patrocinada por Iberdrola y Volkswagen Group. Hasta el 18 de septiembre

La noción de la movilidad moderna ha tenido en los coches uno de sus emblemas más significativos. También la arquitectura se ha ocupado de proyectar espacios para la movilidad. Y el arte ha movilizad analogías formales e imaginarios con esa idea y con ese artefacto prominente en la experiencia de la vida cotidiana y el paisaje urbano. Un juego de correspondencias de índole dispar toma forma en la exposición *Motion. Autos, Art, Architecture*, comisariada por Norman Foster en colaboración con Lekha Hileman Waitoller y Manuel Cirauqui, del Museo Guggenheim Bilbao, y un equipo

de la Norman Foster Foundation. Se trata de un proyecto ambicioso y atractivo, grato para todos los públicos y que genera un caudal de asombros, experiencias estéticas y culturales. La presencia de Foster en Bilbao es apabullante: proyectó el formidable metro, ha diseñado la remodelación del Museo de Bellas Artes, y ahora presenta esta ambiciosa muestra.

Beginnings, Sculptures, Popularising, Sporting, Visionaries, Americana y *Future* son los ejes temáticos que recorren el montaje. De modo cronológico se muestran las dimensiones formales, tecnológicas y sociales que se imbrican en el diseño industrial, el arte y la arquitectura. Los coches ocupan el centro de las salas y las obras y referencias contextuales circundan los espacios ocupados por los auto-

móviles. Resulta manifiesto que los énfasis del proyecto residen en la historia de esos vehículos cuyos modelos más significativos están en buena parte representados. Esta sugerente muestra tiene como antecedentes célebres otras del MoMA: *8 Automobiles*, 1951 y *The Machine as Seen at the End*, 1968. Y más recientemente *Automobile and Culture*, 1984, en el Museo de Arte Contemporáneo de Los Ángeles. El Guggenheim Bilbao incorpora en Europa este modelo espectacular en el museo de arte. Con todo, las asociaciones culturales, artísticas, arquitectónicas tecnológicas y simbólicas recorren la disposición has-



ERIKA EDE ©FMGB, GUGGENHEIM BILBAO MUSEOA, 2022



EXPOSICIONES ARTE

DE ARRIBA ABAJO, O. WINSTON LINK: *TREN DE VAPOR VIAJANDO HACIA EL ESTE, IAEGER, VIRGINIA OCCIDENTAL, 1956*. CHRISTO: *VOLKSWAGEN EMPAQUETADO, 1961-2013*. EDWARD RUSCHA: *GASOLINERA STANDARD, 1966*

como el Alfa Romeo BAT 7, 1954, el Dymaxion Car #4, 2010, y el Lancia Stratos Zero, 1970. También se muestran vínculos formales entre las pinturas futuristas de Giacomo Balla y los coches realizados como prototipos únicos, como es el caso de los Firebirds I, II y III, 1954-58, de General Motors.

En la sección *Americana* se constata la relevancia que el automóvil ha tenido en el imaginario y en la identidad de los ciudadanos estadounidenses. En los modos de vida, en los paisajes, en las travesías urbanas, en la cultura, el coche ha tenido una impronta sui generis. La fascinación por ese emblemático artefacto ha quedado enunciada en las fotografías de Dorothea Lange, Marion Post Wolcott y O. Winston Link, o en las pinturas de Ed Ruscha y Robert Indiana. Asimismo se muestra el contraste entre la precisión de una escultura de Donald Judd y los aplastados vestigios automovilísticos de una obra de John Chamberlain.

La última parte está dedicada al trabajo de una joven generación de estudiantes invitados a imaginar cómo será la movilidad a finales de siglo. Dieciséis escuelas internacionales de diseño y arquitectura ocupan un gran espacio en el museo y, aunque puede interesar a los estudiantes, dejará indiferente al público más generalista. El catálogo, en cambio, es un magnífico compendio de esos nexos que establece la muestra. **FERNANDO GOLVANO**

ta un punto a veces apabullante. Resulta una fuente de destello estético las analogías formales entre algunas esculturas de Brancusi como *El pez*, 1926, y determinados diseños de autos de los años veinte. Obras de artistas como Warhol, Richard Hamilton y Christo, los diseños de René Latique, o bocetos de Frank Lloyd Wright y Le Corbusier jalanan el recorrido. Hay algunas discordancias bajo la aparente analogía formal, como sucede con una obra del Equipo 57 y el diseño de un Land Rover para estrategias de camuflaje.

Las salas que mejor despliegan esos nexos son *Sculptures*, *Visionaries* y *Americana*.

na. La primera refiere los años cincuenta y el surgimiento del movimiento fluido y de una atención nueva aerodinámica. El diálogo se establece entre excepcionales coches como el Bugatti Type 57SC Atlantic, el Hispano-Suiza H6B Dubonnet Xenia y el Pegaso Z-102 Cúpula y las esculturas de Henry Moore y Alexander Calder. También en la sección *Visionaria*.

UN PROYECTO AMBICIOSO Y ATRACTIVO QUE MUESTRA LAS AFINIDADES ENTRE DISEÑO INDUSTRIAL, ARTE Y ARQUITECTURA

ries se muestran vehículos asociados a la belleza de las formas dinámicas y se disponen en diálogo obras de futuristas italianos. Sabido es cómo sublimaron el movimiento y la velocidad, hasta el punto de que el propio Marinetti en el *Manifiesto futurista* de 1909 proclamara que un coche de carreras rugiente era más hermoso que la *Victoria de Samotracia*. Otras obras destacables en esa sección son *Formas únicas de la continuidad en el espacio* (1913), de Umberto Boccioni; *Velocidad abstracta + sonido* (1913-14) de Giacomo Balla o *La fuerza de la curva*, (1930) de Tullio Crali. Sobre salen los coches asombrosos



Exposiciones

El arte del automóvil, en el Guggenheim

Acaba de inaugurarse en el Guggenheim Bilbao 'Motion. Autos, Art, Architecture'. Una exposición comisariada por Sir Norman Foster en la que se repasa la historia más que centenaria del automóvil desde su punto de vista más bello y artístico. Hasta el 18 de septiembre.

Por Miguel Ángel Linares

La revolución industrial del siglo XIX nos trajo la "dictadura de las máquinas". Y los aparatos que más incidencia han tenido en nuestro modo de vida a todos los niveles han sido los coches, nuestra segunda posesión más preciada, y que siempre avanzan un punto por delante del progreso.

Y esa revolución trascendió más allá de los procesos industriales para materializarse en forma de diseño, lo cual nos lleva directamente al arte. Algunos modelos de vehículos han sido sin duda las mejores manifestaciones artísticas de los últimos 150 años. Y es esto, la belleza, el arte de los coches, en sí mismos y como inspiración, el tema principal de una magna exposición que se acaba de inaugurar en el Museo Guggenheim Bilbao. *Motion. Autos, Art, Architecture*, una muestra patrocinada por el Grupo Volkswagen y por Iberdrola, en la que se nos presen-

tan 38 de los modelos más icónicos de la historia del automóvil, desde el punto de vista del diseño, rodeados de ejemplos de otras manifestaciones artísticas (pintura, escul-

tura, fotografía, cine...) que beben de la automoción para ofrecernos obras maestras inspiradas en modelos y tendencias sobre ruedas desde hace más de un siglo.

El gran nombre propio de la exposición es Sir Norman Foster, uno de los mejores arquitectos de los siglos XX y XXI, al que su gran afición por los coches le ha llevado a

ser comisario de una exposición que explora la historia del automóvil a través de propuestas tan atractivas como *Beginnings*, *Visionaries* o *Sporting*.

Por las salas del Guggenheim desfilan modelos icónicos de marcas como Rolls-Royce, Bugatti, Porsche, Mercedes-Benz, Aston Martin, Bentley, Alfa Romeo, Cadillac, Volkswagen, Hispano Suiza e, incluso, Renault, con un coche del pueblo como es el cuatro latas R4.

Y todo ello, rodeado de obras de, entre otros, Andy Warhol o Henry Moore, en una experiencia inmersiva totalmente imprescindible.

■ **Qué:** exposición *Motion. Autos, Art, Architecture*.

■ **Dónde:** Guggenheim Bilbao.

■ **Cuándo:** del 8 de abril al 18 de septiembre; de martes a domingo de 11 a 19 horas.

■ **Cuánto:** 16 euros (8 euros para estudiantes y jubilados).



La mitica furgó Volkswagen que transportó a la generación hippy.



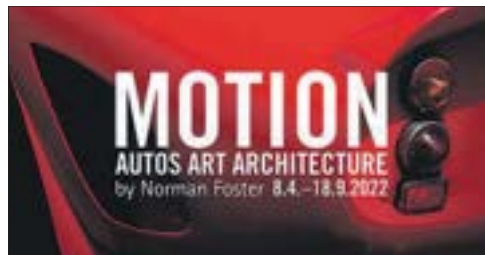
Centro Tecnológico de General Motors (1956).



Escultura de Henry Moore delante de un mítico Hispano Suiz.



'Gasolinera Standard' (serigrafía de Edward Ruscha, 1966).



Cartel oficial de la exposición, abierta hasta el 18 de septiembre.



El prototipo Dymaxion #4, retro pero diseñado en 2010.



Bugatti Type 57SC Atlantic de 1936.



Detalle de una serigrafía de Andy Warhol realizada en 1986.



El Guggenheim Bilbao, museo de referencia en España.



Norman Foster, junto al mítico Mercedes "alas de gaviota".



No podía faltar el VW Escarabajo... ¡ni el Renault 4!



Firebirds I, II y III de General Motors, años 1954-58.

Norman Foster convierte el automóvil en arte para el Guggenheim

► El arquitecto afirma en la inauguración que «si diseñara un coche lo haría muy transparente, flexible y modular»

NATIVIDAD PULIDO

¿Imaginan 'Ben-Hur' sin las carreras de cuádrigas, al hombre murciélago sin su Batmóvil, a Thelma y Louise sin el Ford Thunderbird descapotable -símbolo de la liberación de la mujer-, o a Michael J. Fox regresando al futuro en otro coche que no sea el DeLorean DMC-12? En 1999, el Guggenheim Bilbao acogió en sus salas una exposición de motos que dio mucho que hablar. Más de dos décadas después, estas mismas salas reciben a otras estrellas del motor, pero esta vez sobre cuatro ruedas: 'Motion. Autos, Art, Architecture', organizada por el Guggenheim Bilbao y la Norman Foster Foundation. A partir del 8 de abril y hasta el 18 de septiembre, esta espectacular exposición, patrocinada por Iberdrola y Volkswagen Group y que ha generado una gran expectación mediática (más de un centenar de periodistas acreditados), une tres de las pasiones de Norman Foster: la arquitectura, el arte y los coches. Amante de la velocidad, lord Foster es un experto piloto de aviones. —Lloyd Wright acumuló más de 80 coches. ¿Es usted coleccionista? ¿Cuál fue su primer coche? ¿Y el último? —Sí, 11 de los 38 coches de la exposición son de nuestra colección familiar. El primero fue un todoterreno americano de la Segunda Guerra Mundial que me regalaron. El último que compré fue el Avions Voisin C7 de 1925, que era el coche que perteneció a Le Corbusier y que aparece en las fotografías de todos sus edificios de la época. Se llamaba 'Lumineuse' por su extrema transparencia, que reflejaba el acristalamiento horizontal de la radical arquitectura moderna de la época. Gabriel Voisin fue pionero de la aviación y mecenas de Le Corbusier. —¿Alguna debilidad por un modelo o una marca? ¿Qué coche sueña tener algún día? —El coche que podría soñar con poseer, algo imposible de conseguir, sería cualquiera de

los tres coches increíblemente bellos de la galería 'Sculpture': por orden de preferencia, el Bugatti Atlantic de 1936, el Hispano-Suiza Dubonnet Xenia de 1938, y el Pegaso Z-102 Cúpula español de 1952. —¿Ha diseñado alguna vez un coche? Si no lo ha hecho, ¿cómo sería? —Nunca he diseñado un coche, aunque sí hay muchos garabatos de ese tipo en mis cuadernos de bocetos. Si lo hiciera sería muy transparente, flexible para funcionar como autocaravana, y modular para poder crear variaciones adaptadas a las necesidades personales. —¿Pueden un Ferrari, un Porsche, un Rolls-Royce o un Jaguar medirse con una escultura de Henry Moore o un móvil de Calder?

—En la exposición los tres deseadísimos automóviles que ya he enumerado y nuestro Bentley R-Type Continental están expuestos junto a una figura reclinada de Henry Moore y un móvil de Calder suspendido en el espacio. No es casualidad que esas dos esculturas y dos de los automóviles nacieran al mismo tiempo, a principios de la década de 1950. Desde un punto de vista cultural, están alineados tanto en el tiempo como en el espíritu, por lo que no solo podrían coexistir legítimamente, sino que, de hecho, lo hacen.

—Marinetti proclamó en el Manifiesto Futurista que «un coche de carreras es bello que 'La Victoria de Samotracia'». ¿Está de acuerdo?

—La comparación de Marinetti se anticipó al filósofo francés Roland Barthes, que unas décadas después comparó el revolucionario Citroën DS, también de la década de 1950, con las catedrales góticas del pasado. Ensalzar el arte del au-



Norman Foster, en la exposición // MUSEO GUGGENHEIM BILBAO

tomóvil no es algo caprichoso; lo he intentado seriamente en esta exposición.

—¿Cómo imagina el futuro de la movilidad?

—La carrera frenética hacia la propulsión eléctrica augura un futuro más silencioso y limpio, pero hay que hacer una advertencia muy importante. La batería no es una fuente de energía: es una unidad de almacenamiento de energía en forma de electricidad que se ha generado en otro lugar. A menos que la producción de esa energía proceda de fuentes limpias, la contaminación atmosférica aumentará en lugar de disminuir. La única fuente de energía que es limpia, fiable, garantizada y estadísticamente la más segura es la nuclear.

—¿Cómo encajan estos coches en la arquitectura de Gehry?

—Hemos evitado toda intrusión física en los espacios de la galería, lo cual es casi único en una exposición. Por eso,

esta respeta y celebra la arquitectura de Frank Gehry como ninguna otra.

En el centro de cada sala, exclusivos coches, como uno de los 36 Ferrari 250 GTO que se fabricaron (uno se vendió en 2018 por 80 millones de dólares); Rolls-Royce, Jaguar, BMW, Alfa Romeo, Porsche, Bugatti, Mercedes-Benz y hasta un Jeep del Ejército norteamericano... se miden con obras de Brancusi, Warhol, Christo, Moore, Calder, Judd, Man Ray, Hockney, Gursky, Indiana, Rosenquist o Chamberlain y destacados arquitectos. Son tan impresionantes y bellos estos coches que ensombrecen las obras de arte. El recorrido nos lleva desde los orígenes del automóvil en el XIX (se exhibe el primer coche de la Historia, el Benz Patent Motor Car, de 1886, que un siglo después customizaría Warhol), hasta los intentos por democratizarlo con el Volkswagen Escarabajo, símbolo de la contracultura y los hippies. Hitler quiso convertirlo en el coche del pueblo. Curiosamente, lo diseñó un ingeniero judío, Josef Ganz.

Hay coches de película, como el flamante Aston Martin que conducía James Bond en 'Goldfinger'; de carreras, como el Mercedes-AMG con el que Lewis Hamilton fue campeón de Fórmula 1 en 2020; utópicos, como el 'Dymaxion' de Buckminster Fuller, o futuristas, como los tres 'Firebirds', de General Motors, de los 50. Se exponen juntos por vez primera. Maquetas, modelados en arcilla y un bronce de Boccioni cuya figura semeja estar en un túnel de viento completan la muestra, que concluye con una galería del futuro, donde quince escuelas de diseño y arquitectura de todo el mundo imaginan cómo será la movilidad a finales de este siglo.



Giotto Bizzarrini.
Ferrari 250 GTO, 1962.
Ten Tenth, Reino Unido
// © BEN DE CHAIR

Wifredo Ricart. Pegaso
Z-102 Cúpula, 1952.
Louvman Museum
// © LOUWMAN MUSEUM



Jean Bugatti. Bugatti Type 57SC
Atlantic, 1936. Merle y Peter
Mullin, Melani y Rob Walton
y The Mullin Automotive
Museum Foundation
// FOTOGRAFÍA MICHAEL FURMAN





Algunos detalles de la exposición Motion en el Guggenheim de Bilbao.

LOS 40 COCHES PREFERIDOS DE NORMAN FOSTER

El arquitecto presenta
una exposición única
en el Museo
Guggenheim de Bilbao

Considera que el
automóvil es uno de
los dinamizadores
de la transformación

PAZ ÁLVAREZ
BILBAO

Era el sueño de Norman Foster: realizar una exposición que aunara coches, arte y arquitectura. Su pasión por los automóviles le viene desde que era joven, cuando empezó a conducir su primer coche, un Morris de 1935, propiedad de su familia, aunque su primer vehículo de colección fue un Jeep y si tuviera que elegir su modelo preferido tiene claro que sería un Dymaxion, dada la fascinación que siente por el diseñador Richard Buckminster Fuller. De hecho, uno de los coches de su colección, el Dymaxion #4, se exhibe en la exposición Motion Autos Art Architecture by Norman Foster, que se exhibe desde el 8 de abril al 18 de septiembre en el Museo Guggenheim de Bilbao, y que cuenta con el patrocinio de Iberdrola y el grupo Volkswagen.

Se trata de una muestra exclusiva, en la que la citada pinacoteca y la Norman Foster Foundation han estado trabajando los últimos tres años y que reúne 40 espectaculares automóviles, una selección realizada personalmente por el arquitecto de los mejores de cada clase en cuanto a belleza, singularidad, progreso técnico y visión de futuro.

De hecho, en el recorrido se pueden ver, por primera vez en Europa, dado que nunca han salido de Estados Unidos, tres prototipos de Firebird, de los años 50, creados por General Motors, un tríptico único en el mundo con un componente de sostenibilidad importante, dado que en aquella época la compañía ya predijo que los coches podrían diseñarse de manera autónoma por las autopistas, o estar controlado de forma electrónica.

"Es fascinante el vínculo entre la producción y la energía y cómo esto se inte-



Arriba, los comisarios Norman Foster y Lekha Hileman, junto al presidente de Iberdrola, Ignacio Galán, el director ejecutivo del grupo Volkswagen, Herbert Diess, y el director del Museo Guggenheim Bilbao, Juan Ignacio Vidarte. A la izquierda, Foster en la exposición.

gra en el nuevo mundo emergente de la movilidad", señaló Foster durante la presentación de la muestra, en la que estuvo acompañado de Ignacio Sánchez Galán, presidente de Iberdrola; Herbert Diess, consejero delegado del grupo Volkswagen, y del director del Guggenheim, Juan Ignacio Vidarte.

Para Foster, el coche fue uno de los dinamizadores de la transformación, en cuanto ordenación y salubridad, de las ciudades y del entorno rural. El automóvil

en sus comienzos fue algo bello, limpio para las ciudades porque se cambió al caballo como medio de transporte por el caballo mecanizado". También se refirió a la emocionalidad y personalidad del diseño: "Son objetos bellos que coexisten con las obras de arte y la arquitectura, es un artefacto cultural por derecho propio", añadió Foster, que destacó el valor cultural de la automoción como seña de identidad de los países, y cómo las circunstancias económicas y sociales

han marcado las tendencias. Citó como ejemplo la gran carencia que hubo de energía en la Segunda Guerra Mundial y que generó el diseño de coches más pequeños. "Estamos en una nueva era y se requiere aprender de las lecciones del pasado. En un mundo globalizado y estandarizado el coche del futuro puede ser un dormitorio o una sala móvil. También habrá que ver qué pasará con los seguros ya serán coches libres de riesgos", explicó el arquitecto.

La exposición analiza las afinidades entre la tecnología y el arte. Se muestra, por ejemplo, cómo el uso del túnel del viento ayudó a dotar al automóvil de su forma aerodinámica, con el fin de que fuera más rápido economizando energía. De hecho, esta innovación tuvo repercusión en las obras del movimiento futurista y en el diseño de otro tipo de objetos, como electrodomésticos o locomotoras, tal y como ensalzó durante el recorrido Alberto Cendoya, arquitecto de la Norman Foster Foundation.

Una de las salas que más llama la atención es la bautizada como Sculptures, donde Foster juxtapone cuatro de los más bellos automóviles del siglo XX -Bugatti Type 57SC Atlantic, 1936; Delahaye 165, 1939; Pegaso Z 102 Cúpula, 1952, y Bentley R-Type Continental, 1953- a esculturas de dos de los grandes artistas del mismo periodo: Figura recostada, de Henry Millar, definida por sus suaves curvas, y el colosal móvil II de enero, de Alexander Calder.

En la sala Sporting se pueden admirar, y a la vez escuchar el sonido de los bólidos, cinco vehículos pensados para competiciones, especialmente para la Fórmula 1, como el Porsche 356 Pre-A, 1950; el Ferrari 250 GT, 1960, o el Aston Martin DB5, de James Bond, 1964. Estos automóviles fueron retratados por artistas como Andy Warhol o diseñadores como Ken Adam.

Otra de las atracciones se encuentra en la sala Visionaries, el Mercedes-AMG F1 W11 EQ, con el que Hamilton ganó el campeonato de Fórmula 1 en 2020.



NORMAN FOSTER ES, además de un diseñador extremo, un evangelista de la tecnología y un coleccionista de arte y de coches clásicos. Dirige uno de los estudios de arquitectura más potentes del mundo y, a la vez, levanta puentes entre sus pasiones. Por eso, la fascinación por el diseño, por el arte, y por los automóviles le lleva ahora la exposición que presentó ayer en el Museo Guggenheim de Bilbao, *Motion. Autos Art Architecture* (hasta el 18 de septiembre).
P. Propone el coche como una obra de arte.
R. El automóvil, posiblemente el invento más poderoso de los últimos siglos, ha cambiado totalmente el paisaje urbano. Lo que quiero mostrar con esta exposición son sus vínculos culturales, quiero romper con los compartimentos estancos. El coche tiene una gran dimensión estética. En esta exposición pueden ver *El pez*, una obra de Brancusi de 1926, junto a un modelo del túnel de viento de Paul Jaray. Y cómo tienen un enorme parecido. Jaray fue el padre de la aerodinámica, diseñó dirigibles y patentó los

“SI ERES ARQUITECTO ERES UN OPTIMISTA”

El arquitecto británico presenta en el Guggenheim de Bilbao una exposición sobre el automoción y el arte, que a la vez reflexiona sobre el pasado y el futuro

POR ANTONIO LUCAS MADRID

primeros coches aerodinámicos.

P. ¿Qué le debemos al coche más allá del coche?

R. Hoy, el coche contamina y es un villano, el malo de la película, pero no siempre fue así. Hubo un momento en que fue el salvador de las sociedades avanzadas. Favoreció una nueva higiene urbana en algunas ciudades contaminadas por los cadáveres de los caballos y el detritus de los animales.

P. ¿Qué significa para usted?

R. Vínculos y encuentros que parecen casuales, pero que son el resultado de siglos de búsqueda, de prueba, de error y de logro... Eso se ve con el Mercedes *ala de gaviota* (el modelo SLS AMG). Al lado hemos puesto una foto de la casa Eames, de 1949. De ahí puede deducir que la ingeniería estructural, en arquitectura, tiene sus vínculos con los

automóviles. Es asombroso el diálogo entre algunas piezas escultóricas y ciertos automóviles. Pienso en la obra de Henry Moore o en Calder y en ciertos diseños aeronáuticos.

P. ¿Y ahora, qué?

R. Estamos en el umbral de una nueva era de movilidad. El presente es especialmente afortunado.

P. ¿De veras?

R. Estoy seguro.

Los jóvenes tienen un futuro difícil de precariedad salarial y laboral. Pensar en un coche es algo ajeno a muchos de ellos cuando su realidad impide hasta la posibilidad de independizarse. Muchos jóvenes están poco interesados en la propiedad, ven la movilidad como un servicio y de ahí el éxito de Uber. Pero, a la vez, el mundo se mueve más rápido. Nosotros somos cada vez más eficaces en el desplazamiento. Estamos preparados para aplicar velocidades hipersónicas, sin olvidar que existe un mundo paralelo aún inexplorado de movilidad es virtual. Está por ver su alcance... El futuro es un signo de interrogación cada vez más fascinante.

P. ¿Cómo imagina el futuro?

R. El futuro es de las ciudades. Y eso, me atrevo a decir, es irreversible. Y no



► 7 Abril, 2022



se puede mirar a las ciudades en el escenario del cambio climático sin vincularlo a la energía. A la energía limpia y sus impactos en el paisaje urbano. Las ciudades tienen que adaptarse, ser limpias, saludables, seguras, tranquilas y divertidas.

P. ¿Es optimista?

R. Si eres arquitecto o diseñador... Si de verdad lo eres, y yo lo soy, también eres optimista. Nuestro oficio es hacer conjeturas sobre el futuro en el contexto del presente que estás ayudando a cambiar constantemente. Como he dicho en alguna ocasión, la mejor manera de enfrentarse a lo desconocido del futuro es con una firme y rica conciencia del pasado.

P. Incluso, insisto, en periodo de guerra, como en este momento de invasión de Rusia contra Ucrania...

R. Fijémonos en la capacidad de las ciudades para renacer. Y en la capacidad de recuperarse de las crisis más fuertes. Y cuando digo crisis digo desastres naturales, guerras, epidemias... Aceleraron el desarrollo de algo nuevo, avanzaron a mayor velocidad hacia el futuro.

P. Eso suena a Marinetti cuando afirmaba que un

coche a toda velocidad es más bello que la Victoria de Samotracia?

R. Aquello fue sólo una *boutade*, una gran demostración de audacia verbal para alabar el poder del movimiento, que siempre nos ha fascinado. Imagino que para la generación de Marinetti, la velocidad de los coches fue como para las generaciones posteriores ir al espacio: algo casi mágico. Pero hay más: el filósofo francés Roland Barthes, décadas después de lo Marinetti, comparó el Citroën DS a las catedrales góticas. Eran la creación suprema de una era concebida con pasión por artistas anónimos y consumida por la totalidad de una población que se la apropió como objeto puramente mágico. Yo puedo identificarme con esos sentimientos.

P. Esta exposición, entonces es la celebración de un fin de época.

R. También despliega una serie de preguntas sobre lo que vendrá... Y muestra que los automóviles y la aeronáutica fueron el resultado de una liberación romántica. Ensacharon las posibilidades incalculables del drama y de la experiencia táctil y visual. Así que creo, porque no, que esta exposición celebra una época.



Norman Foster, ayer en el Guggenheim Bilbao, delante del coche Voiture Minimum, de 1936. / F. DOMÍNGUEZ-ALDAS

La belleza de los coches aparca en el Guggenheim Bilbao

'Motion. Autos, art, architecture' muestra 38 vehículos históricos, escoltados por las obras de grandes artistas

MANUEL MORALES. **Bilbao**
¿Quién no ha imitado el rugido de un coche? La fascinación por estos vehículos, sus curvas, sus colores, su velocidad, su interior... ha atraído a los humanos desde que se fabricaron los primeros, en 1886. Una admiración que llevó a proclamar al poeta Tommaso Marinetti, pope del futurismo: "Un coche de carreras es más bello que la Victoria de Samotracia". Aunque Marinetti se convirtió luego en un fanático del fascismo, su máxima cobra todo el sentido en la atípica exposición Motion. Autos, art, architecture, que puede verse del 8 de abril al 18 de septiembre en el Museo Guggenheim Bilbao. Atípica porque el estrellato es para los 38 coches aparcados, muchos de ellos bellezas escultóricas de marcas como Rolls Royce, Bugatti, Porsche, Mercedes-Benz, Aston Martin, Bentley, Alfa Romeo, Cadillac... Les acompañan, casi en plenitud, esculturas, pinturas, fotografías, planos... en unos casos están relacionados con el mundo de la automoción, en otros establecen diálogos con las cuatro ruedas.

La idea de que coches históricos tomaran el Guggenheim fue del arquitecto Norman Foster, comisario de la exposición junto a Lekha Hileman Waisler y Manuel Cirasquí, ambos del museo. Foster, gran aficionado a los coches, ha contado en la rueda de prensa que el primero que condujo, en los años cincuenta, "fue un Morris de 1935", el año en que nació. Premio Pulitzer (1999) y premio Príncipe de Asturias de las Artes (2009), ha comentado que si tiene que quedarse con uno opta por el Dymaxion # 4, de 2010, de color verde, "un vehículo elegante, que consumía menos", parece una máquina voladora venida del futuro. Su creador fue el inventor Richard Buckminster Fuller, pero presentó problemas

de estabilidad cuando cogía velocidad, así que no pudo triunfar. El que puede verse es una reconstrucción del original realizada por el propio Foster.

Antes de llegar al Dymaxion, que por algo está en la sala titulada Visionaries, llena de proyectos utópicos y obras del movimiento futurista, el recorrido comienza por la denominada Beginning, dedicada al nacimiento del automóvil, a una transición en que convivían el coche de caballos y el de motor, como refleja el óleo de Ramón Casas La cochera (1907). Modelos como el que reprodujo Andy Warhol en una serigrafía de 1996. Más adelante adoptan formas casi de caja, como se ve en varias fotografías de Mies van der Rohe, próximas a un precioso Chrysler Airflow de 1934.

Si esta exposición tiene un

15 escuelas internacionales de diseño

"Los coches serán dormitorios móviles, serán vulnerables a ciberataques", se pregunta el arquitecto Norman Foster. "Puede que nos movamos cada vez más deprisa, o que no nos movamos porque todo nos llegará a nuestras casas", agregó.

Imaginar lo que está por venir se resume en las propuestas de 15 escuelas internacionales de diseño y arquitectura de cuatro continentes, entre ellas, una coreana que plantea un coche construido con piezas como de Lego. También hay un espacio dedicado a Estados Unidos y sus viajes por carreteras de inmensos espacios.

mensaje es que "hay que hacer más con menos, usar menos energía y que los coches sean respetuosos con la naturaleza", subrayó el arquitecto. El presidente de Iberdrola, Ignacio Sánchez Galán, empresa patrocinadora de la exposición, agregó que "hay que descarbonizar el transporte para beneficiar la salud de las personas que viven en las ciudades". Le tornó la palabra el otro patrocinador de la exposición, el presidente del Grupo Volkswagen, Herbert Diess, para quien la solución pasa por "electrificar el sector del automóvil, pero solo tendrá sentido si se usa energía sostenible, a base de agua, sol y viento".

De regreso a la muestra, en otra sala posan "cuatro de los más bellos automóviles del siglo XX", afirman los organizadores. Entre ellos, el Bugatti T-57 Atlantic de 1936, una preciosidad de nuevas curvas al que parece observar a unos metros la escultura Figura recostada, de Henry Moore. Les acompaña la elegancia del Bentley Continental de 1953. También, una apertación española, el Pegaso Z Cúpula.

El siguiente espacio recoge vehículos creados para quienes no tenían tantos recursos. "Abi está", añadió Foster. "La belleza utilitaria" del Citroën 2CV Sahara, de 1961, el popularísimo "dos caballos", el Fiat 500, la furgoneta icónica de los hippies, de Volkswagen o el Escarabajo. El repertorio lo completan un Mini de 1966 y un Renault 4, habitual en la España de los setenta.

El derroche vuelve en el área Sporting, cuando la Fórmula 1 exhibe ingenio y velocidad. Parece que va a despegar el Mercedes-Benz 300 SL, de 1955, por sus puertas que se abren hacia arriba y el Ferrari 250 de 1962, que corrió competiciones. Y para cinefílos, el Aston Martin gris que manejó James Bond en Goldfinger.

Norman Foster lleva el diseño del coche al Museo Guggenheim de Bilbao

El automóvil es bello



El arquitecto Norman Foster, junto a tres modelos de Firebird, de General Motors; en la pared un óleo de James Rosenquist

JOSEP PLAYÀ MASET
 Bilbao

La belleza del diseño y la tecnología industrial convergen en una exposición única sobre la dimensión artística del automóvil que mañana se abre en el Museo Guggenheim de Bilbao. Ideada y concebida por el arquitecto Norman Foster, la exposición *Motion. Autos, Art, Architecture*, que permanecerá abierta hasta el 18 de septiembre, muestra 38 modelos de coches icónicos junto a pinturas, esculturas, fotografías y referencias arquitectónicas que rompen la separación entre disciplinas.

Fue el propio Foster, que siempre ha mostrado su pasión por el diseño de coches, aviones y locomotoras, y que ha tenido el privilegio de pilotar desde un helicóptero a un avión a reacción, quien propuso hace ya más de tres años esta exposición a los responsables del Guggenheim. El mismo ha prestado varios vehículos de su colección particular como el Willys MB (1945), el conocido jeep del ejército norteamericano, o el Dymaxion Car, ideado por el arquitecto Richard Buckminster Fuller y el diseña-

dor de yates Starling Burgess, en 1933. Este último modelo ha sido reconstruido por el propio Foster, en el 2010, como homenaje a Bucki, su mentor y colaborador desde 1972 hasta su fallecimiento en 1983. Fuller, conocido también por las cúpulas que inspiraron a Dalí para la que hizo construir en el Teatro-Museo de Figueras, creó solo tres modelos de esta "máquina voladora sin alas", capaz de ser más rápida y

La exposición presenta 38 coches que han hecho historia junto a obras de arte ligadas a la automoción

transportar más pasajeros y gastar menos combustible que otros automóviles de su época, aunque tenía problemas de estabilidad a alta velocidad.

La exposición ofrece todo un recorrido histórico, desde los primeros carruajes sin caballos hasta los modelos más futuristas. Hay verdaderas joyas de la automoción como el Rolls Royce 40/50 Alpine Eagle (1914), el Mercedes Benz 300 SL Coupe (1955), el Aston Martin DB5 Ja-

mes Bond (1964), el Alfa Romeo BAT7 (1954), el Cadillac Eldorado Biarritz (1959) o el Ford Mustang PRJCT50 (1965). La General Motors ha cedido tres prototipos de Firebird de los años cincuenta, que salen por primera vez de Estados Unidos. Y como señaló un miembro de la Fundación Foster, es "como tener un triptico de Bacon".

En seis salas del museo se repite el mismo esquema: en el centro se exponen los automóviles y en las paredes obras artísticas vinculadas. Y ahí está la serigrafía de Warhol dedicada al primer Benz Patent Motor Car (1886), fotos de Man Ray o Benetton Abbot, esculturas de Brancusi, Henry Moore y Boccioni, un móvil de Calder o pinturas de Victor Vasarely, David Hockney, James Rosenquist, Sonia Delaunay y Le Corbusier, además de carteles publicitarios y planos y maquetas que muestran la interrelación entre la arquitectura y el diseño de la automoción. También se puede ver un cuadro de Ramon Casas, *Las cocheras*, donde precisamente confluyen los carruajes de caballos con los primeros vehículos a motor.

Y en ese contraste de diseños conviven la belleza de los utilitarios (2CV, Mini, R-4, Fiat 500,

Beetle...) con el Mercedes AMG F1W11EQ pilotado en el 2020 por Lewis Hamilton.

Completa esa extraordinaria exposición, que ha contado con el patrocinio de Iberdrola y Volkswagen, un taller de modelado en arcilla, tal como fue ideado hace casi un siglo por Harley Earl, responsable de diseño de General Motors. Pese a los avances informáticos y de realidad virtual, esta tradición continúa vigente tal como puede verse en esa réplica en vivo que la marca Cadillac ha hecho posible. Y el último espacio se dedica a las propuestas de futuro diseñadas por 15 universidades de cuatro continentes. Antes, en el pasillo de acceso, se puede vivir una experiencia sonora inmersiva, ideada por Nick Mason, miembro de Pink Floyd, que permite escuchar el sonido real de una selección de vehículos.

Norman Foster considera que "el automóvil es un artefacto cultural por derecho propio" y está convencido de que ahora entra en una nueva era marcada por unos coches eléctrico más sostenibles, seguros y adaptados. "La era poscovid - afirmó ayer- acelerará las tendencias, pero no matará las ciudades ni los coches, los hará más fuertes".

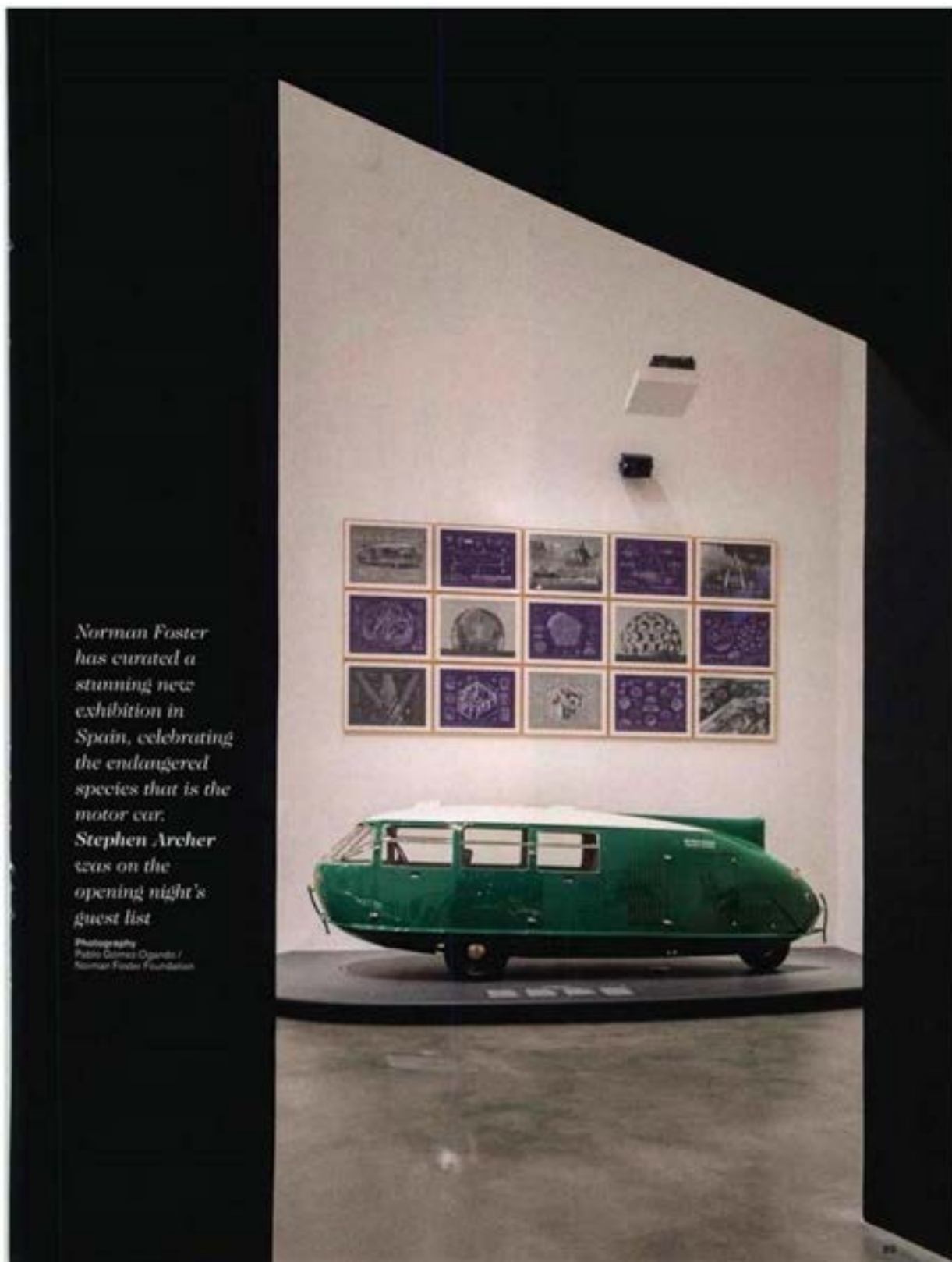
Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: Octane
Date: 01/07/2022
Page: 88
Reach: 38428
Value: 13675.50



ARCHITECTURE AND MORTALITY



Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: Octane
Date: 01/07/2022
Page: 88
Reach: 38428
Value: 13675.50



Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: Octane
Date: 01/07/2022
Page: 88
Reach: 38428
Value: 13675.50



Clockwise, from left
Interesting spaces abound
in this landmark museum;
356 and Gullwing with
E-type, DB5 and GTD in
Sporting gallery; Hamilton's
F1 car; 'Americana' stars
Cadillac Eldorado; the
Mullin Collection's
'sculptural' Bugatti Atlantic.

World-class exhibitions of classic cars are nothing new, and enthusiasts are spoilt for choice globally in terms of fabulous dedicated museums. But every now and again something comes along that is a game-changer, that raises the bar through its purpose, its content or the manner in which it is put together. Or, in the case of the recently opened MOTION Aatos Art Architecture in Spain, all three.

In a way that is no surprise. After all, its masterminded is the architect Norman Foster, known in his own field for London's 'Gherkin', Hong Kong's HSBC headquarters, France's Millau viaduct and so many more. In the motoring world he is most renowned for his recreation of the incredible Dymaxion, invented by his former mentor Richard Buckminster Fuller. There are plenty more cars in the Foster garage, however, and nine of them are on show in this exhibition, from Chrysler Airflow to Jaguar E-type.

He also established the Norman Foster Foundation in Madrid to celebrate the past and shape the future. And it is via the foundation that he has established this exhibition. After dreaming up the concept, he proposed it to the Guggenheim in New York and that set the ball rolling: 'I love cars for their artistic dimension; as Arthur Drexler said, they are 'rolling sculptures'. I had the idea for this some years ago and was then asked to stage this exhibition. I saw it as an opportunity to help to break down the barriers between the design silos of architecture, engineering and art, whereas cars should be more juxtaposed with art.'

The venue is equally exalted, of course, the astonishing Guggenheim in Bilbao by Frank Gehry being a lauded piece of art in its own right. Nestled in the north-west corner of Spain, this daring modernist building opened in 1997 and has been heralded as a turning point in contemporary architecture.

Add to that the attention to detail and perfectionism that went into staging this exhibition (see the following article on page 94), plus the incredible selection of vehicles sourced from many countries thanks to owners enthused by the concept, and you genuinely have something for the ages. Think Louis Vuitton's takeover of The Rockefeller Center in New York in 1997 or that first Concours of Elegance at Windsor Castle in 2012, which so effectively exploited its debut status to lay on a once-in-a-lifetime gathering of the most wonderful concours cars from across the decades and around the world.

It is no surprise that it has taken more than three years from concept to fruition, even though its message might seem a depressing one to some, as Norman Foster explains: 'This is the last hurrah for the petrol automobile, a requiem for the combustion age.' So it's a wake, then? Not really: he argues that it is a joyous celebration of important and exciting cars and also a celebration of the impact they have had on modern life. Via the exhibition, Foster wants us to appreciate not just how important the car has been to society but also how much joy it has given through innovation, engineering, design, style and ingenuity.



Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: Octane
Date: 01/07/2022
Page: 88
Reach: 38428
Value: 13675.50



In total, 38 vehicles grace the MOTION exhibition that takes up an entire floor of the Guggenheim, each selected as an exemplar of one of seven keystone motoring themes, from utilitarianism and the democratisation of motoring to outright glamour and sporting prowess. Unsurprisingly, architecture plays a role, too. Le Corbusier's 'Plan Voisin for Paris' anticipated the growth of highways that would not only connect cities but also constitute their urban heart,' says Baron Foster, whose exhibition showcases Le Corbusier's personal Voisin C7. Elsewhere in the spacious display areas you can find a 1914 Rolls 'Alpine Eagle' rubbing shoulders with Ford Model T, Bugatti Type 35 and others.

One of the themes is 'Sculptures'. As Foster explains: 'An artist friend stroked the rear wing of my Continental R-Type Bentley and declared that it was like stroking a sculpture by Brancusi or Henry Moore. That visual connection, once made, is incredibly compelling.' As a result, Moore's famous Reclining Man is the centrepiece of this display, surrounded by beautifully sculpted Pegaso Z-102, Delahaye T165 and Bugatti Type 57C Atlantic, as well, of course, as the Bentley that provided the original spark.

Treated with no less reverence are the people's cars that Foster sees as being crucial in post-war recovery, cars such as the Fiat 500, VW Beetle, Mini, Renault 4 and Citroën 2CV – even William Towns' 1972 Minissima. 'After the Second World War, the automobile became a symbol of national pride and regeneration,' he says.

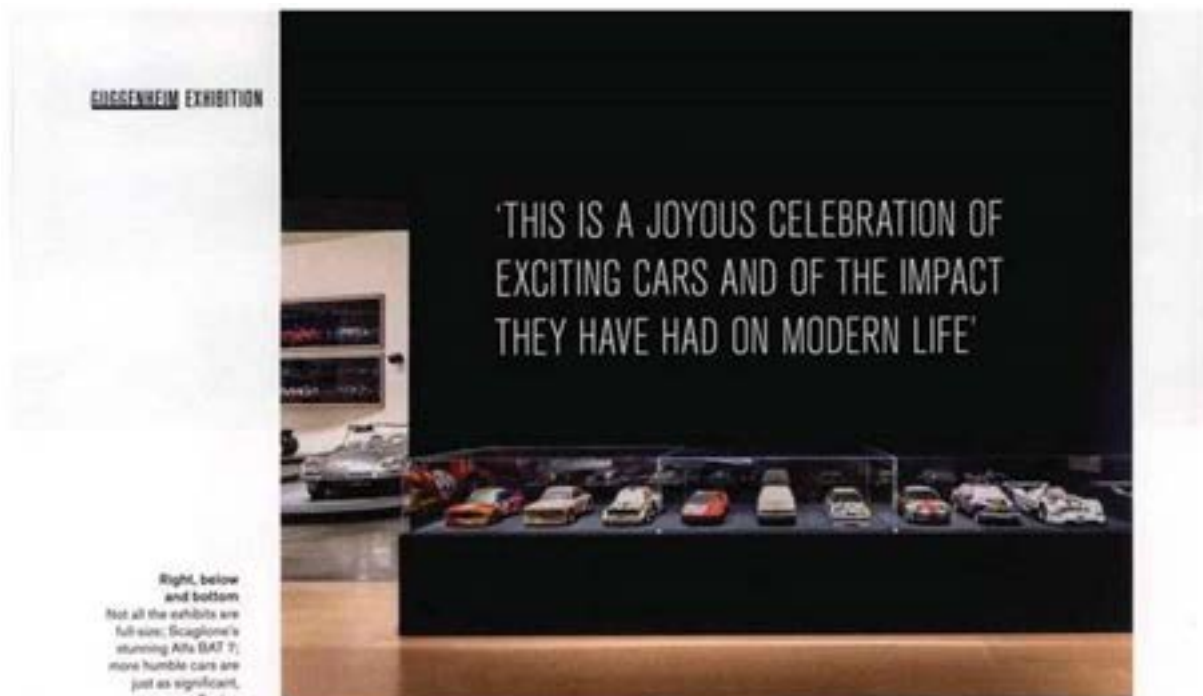
Those underpowered people's cars that put millions on the road couldn't be further removed from the muscle for the privileged that makes up the 'Sporting' gallery. As you will read in the following story, Foster's former pupil Nick Mason helped to curate the exhibition and designed the sound effects in some of the galleries, but it is his Ferrari 250 GTO that stars here. The GTO may be a showstopper but it is not a show-stealer, being matched for beauty by Malcolm Sayer's still-stunning E-type, a purposeful 1950 Porsche 356 Pre-A, and the hugely sophisticated Mercedes-Benz 300SL Gullwing. One of the original Bond DB5s serves to remind us that cars on the screen are culturally vital. Foster comments: 'The Aston symbolises the combination of fashion, glamour and film. Its clever but eccentric British gadgets were the work of Ken Adam, a designer and artist. The feminine lines of the DB5 marry perfectly with Bond's masculinity.'

'Visionaries' is perhaps the most provocative gallery. 'There are visual affinities between the futurist paintings of Giacomo Balla and the one-off concept cars such as those from General Motors.' For the first time, all three of GM's Firebirds of 1954-58 appear together in Europe, and their eligibility needs no defence given that the self-driving notion was developed by GM in the 1950s; they were too far ahead of their time but watching TV while 'driving the commute' might not be far way now. The origami giant sea-shell Alfa Bat 7 is an incredible thing to behold, while the Citroën DS21 is a visionary vehicle and a necessary choice. One of Lewis Hamilton's F1 Mercedes is the only post-20th Century vehicle in MOTION, but a close look at its aero features is as much mind-boggling as visionary.

'IT IS NO SURPRISE THAT
IT HAS TAKEN MORE THAN
THREE YEARS FROM
CONCEPT TO FRUITION'



Client: MUSEO GUGGENHEIM BILBAO
Source: Octane
Date: 01/07/2022
Page: 88
Reach: 38428
Value: 13675.50



'Nowhere has felt the impact of the automobile as fully as the United States: it has shaped the economy, landscape and suburban spaces as well as popular culture to a degree unseen anywhere else.' Thus, suggests Foster, moving through the airy building to the smallest gallery boasting the biggest cars, we find 'Americans'. There a postcard-worthy Cadillac Eldorado sits alongside a Mustang prototype, the pair illustrating 'the romance of the road, the trip across the "big country" and its endless horizons, en route diners and filling stations'. Here, too, there are extremes from culturally expensive 1934 Ford hot rod to the history-shaping Willys Jeep, of which Foster says: 'It has a different kind of beauty and integrity, right down to its shovel.'

The final gallery is 'Future'. Tellingly, there are no cars in it. Instead there is a stimulating discourse on the future of personal transport, albeit one that presumes the demise of the internal combustion engine. 'There were at one time almost as many electric cars available as petrol,' says Foster, and we all know which fuel won that initial skirmish – yet Foster perceives that, over a century on, we have now come full-circle. 'We should see the future as history repeating itself. This exhibition should and will stimulate debate about cars. I want people to reflect on the exhibition and think, what a celebration, what a fascinating story cars have been woven into that has transformed our lives.'

Regardless of how our future transport is fuelled, Foster is adamant that it also offers a rebirth in an appreciation of line and form: 'I hope that there will be a renaissance in design, even though the demand may mostly be for the utilitarian; too many cars today are "vanilla". Perhaps those cars owned and contributed by Foster himself best illustrate where he is coming from and what ignites his motoring passion: a special blend of engineering integrity and ingenuity with artistic design and sculpted design. Not just the Dymaxion or his Bentley R-Type Continental, but also the car that more than any other seems to encompass virtually all of his seven themes in one: his Tatra T87. **END**

MOTION Autos Art Architecture runs until 18 September
See guggenheim-bilbao.es/en/exhibitions/motion-autos-art-architecture



MAESTRI

Foster Fast & furious

di Brunella Torresin

Benvenuti nel mondo iperuranio dell'automobile, dove le più belle vetture del mondo, eternate in pose statuarie, competono con dipinti e sculture, progetti architettonici e scenari urbani che hanno condiviso il loro tempo sulla terra. Curata e realizzata da Norman Foster, architetto di fama mondiale, Premio Pritzker 1999, Lord della Corona britannica, assieme alla Fondazione che porta il suo nome e al museo Guggenheim di Bilbao, la mostra *Motion. Auto, arte, architettura* restituisce forme e sistema a una fascinazione di lunga durata o, per usare le parole di Foster, a «folle, contraddizioni, creatività, stravaganze e, sì, anche a gioie viscerali, sospese in un significativo frammento di storia».

Non c'è manufatto creato dall'uomo che abbia trasformato il paesaggio urbano e extraurbano più dell'automobile, spiega accompagnando la visita alla mostra, ed è ciò che lo coinvolge come architetto e urbanista. E allo stesso tempo pochi oggetti hanno saputo concentrare altrettanta qualità estetica, funzionalità e evoluzione tecnologica. Foster stesso (come prima di lui Frank Lloyd Wright) è collezionista di auto, e non poche sono esposte fino al 18 settembre in *Motion*: come la Tatra T87 del 1948, la Bentley Continental del 1953, la Jaguar E del 1961, la BMW 600, ma anche la Fiat 500 del 1957 e la Citroën 2C. Infine, il movimento, la capacità di conferire attraverso la macchina velocità e potenza inimmaginabili al proprio passo, è ciò che secondo Foster distingue l'Hommo Sapiens: «La mobilità - afferma - è la condizione per-



manente dell'evoluzione». E poiché il movimento, fin dai primi esperimenti fotografici di Muybridge, ha affascinato e ispirato artisti d'ogni linguaggio, ecco dunque questa mostra. Trentotto autoveicoli, scelti seguendo «criteri del tutto personali», hanno fatto il loro ingresso al Guggenheim di Bilbao: dal Phaeton ideato da Lohner e Porsche, anno 1900, carrozza senza cavalli trainata da motori elettrici applicati ai mozzi delle ruote (intuizione ripresa dalla Nasa per il Rover) fino alla Mercedes dominatrice del campionato mondiale 2020 di Formula 1, pezzi rari e strepitosi, come la Rolls-Royce Alpine Eagle del 1914, o comuni e popolari, come il Microbus Volkswagen.

L'automobile che Norman Foster vorrebbe riportare in vita, la Dymaxion concepita da Richard Buckminster Fuller, risale ai primi anni Trenta del secolo scorso. «Bucky Buckminster è stato un maestro, e la sua lezione, "ottenere di più con meno", è la miglior premessa per il futuro», spiega. In realtà l'ha già fatto: nel 2010 ha ricreato un quarto esemplare Dymaxion a partire dai disegni del suo mentore. Ha tre ruote, una posteriore e due anteriori, forma aerodinamica allungata come un dirigibile, e vi possono salire fino a 11 persone. È esposto nella sezione dei "Visionari", dove opere di Giacomo Balla, Tullio Crali, Umberto Boccioni, Sonia Delaunay si affiancano a utopistici veicoli. Fotografie di Dorothea Lange e Winston Link fanno da contrappunto, in "Americana", alle forme fiammeggianti della Cadillac Eldorado Biarritz; le *Standard Station* di Ed Ruscha evocano interminabili

orizzonti; una jeep dell'esercito degli Stati Uniti si impone per la sua spoglia e storica efficienza. Le curve fluide della *Reclining Figure* di Henry Moore richiamano i profili scolpiti di quattro tra le più belle vetture del '900, l'Hispano Suiza H6B Dubonnet del 1938, la Pegaso Z-102 Cupola, la Bugatti Atlantic del 1936, la Bentley. La mitologia automobilistica dialoga con le visioni di artisti come Brancusi, Andy Warhol, Robert Indiana, Andrea Gursky, Donald Judd, Christo, David Hockney, Alberto Giacometti, John Chamberlain. Tutto positivo, quindi? No, naturalmente, perché a iniziare da Norman Foster siamo consapevoli che «l'automobile, da simbolo di progresso e di benessere, si è trasformata nel *villain* delle nostre città». Avvelena, congestionna, sottrae spazio, consuma suolo. È il motivo per il quale Foster ha concepito *Motion*: «Penso che questa mostra potrebbe segnare un momento importante nella storia dell'automobile, e cioè la fine del motore a combustione interna e l'affermarsi della guida senza conducente». Paradossalmente sarebbe un ritorno alle origini, o meglio ancora ai "visionari": al Phaeton del 1900 mosso da motori elettrici, o ai tre prototipi Firebird della General Motors, 1954-1958, qui per la prima volta esposti assieme, in cui era già contemplata la guida autonoma. Se la storia procede per crisi e «dalle crisi sono scaturiti magnifici orientamenti»,



la lezione che ci consegna l'emergenza che stiamo attraversando è che «la crescita senza combustibili fossili è possibile. È possibile riportare la natura nelle nostre città. Guardate New York, sono tornate le api. Parlo di città, perché esse sono il futuro: creano ricchezza, offrono risorse, ci piaccia o no, sono la nostra vita». Per questo ha dato vita alla Norman Foster Foundation, con sede a Madrid e direzioni di ricerca interdisciplinari. Nell'ultima sezione della mostra, "Futuro", studenti di sedici scuole di design e architettura hanno immaginato come sarà la mobilità alla fine di questo secolo. Certo, un cerchio si chiude. Quanto a lord Norman Foster di Thames Bank, a 86 anni compiuti, soavi e indefettibili, «vorrei continuare a fare più che mai architettura. Sono appassionatamente convinto che il futuro sia sempre migliore del presente».

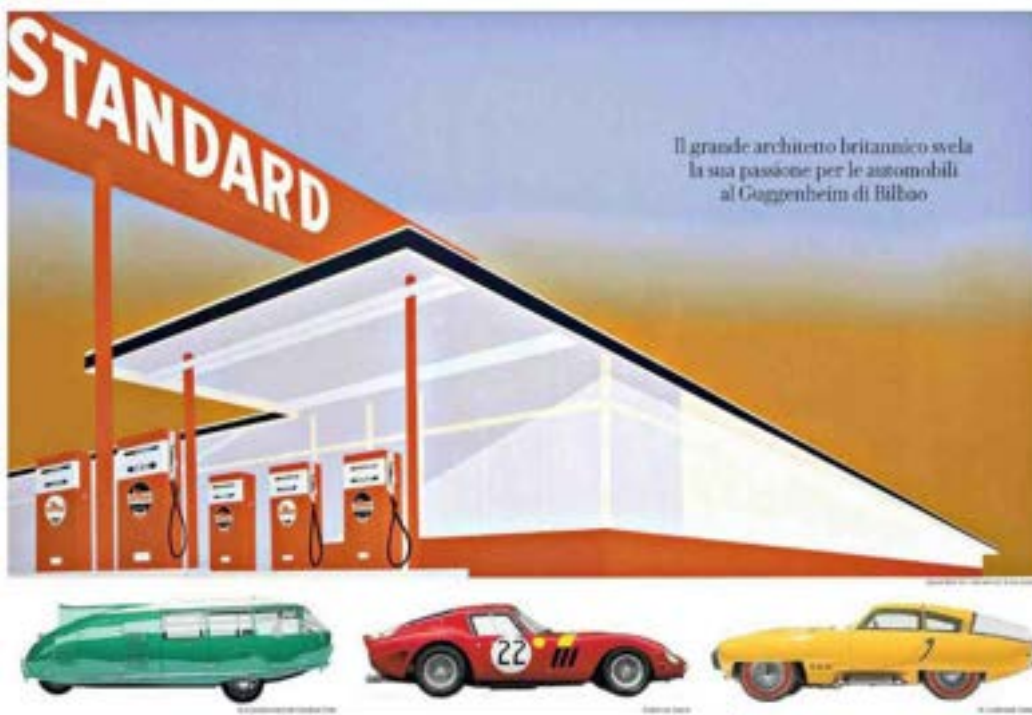
COMPOSIZIONE ROBERTA

***“Questa mostra potrebbe segnare
un momento importante: la fine
del motore a combustione interna
e l'affermarsi della guida
senza conducente”***

***Non c'è manufatto creato
dall'uomo che abbia trasformato
di più il paesaggio urbano
“La mobilità è condizione
permanente dell'evoluzione”***



► 7 maggio 2022



▲ Sulla strada

In alto: Ed Ruscha, *Standard Station* (1966)
 Sotto, da sinistra: R. Buckminster Fuller, *Dymaxion #4*
 (2010, Norman Foster Family Collection); Giotto
 Bizzarrini, *Ferrari 250 GTO* (1962, Ten Tenth); Wilfredo
 Ricart, *Pegaso Z-102 Cúpula* (1952, Louwman Museum)



Exposição

“O design é uma questão de sobrevivência”. A lição de Norman Foster em Bilbao

Na inauguração da exposição que comissariou para o Guggenheim Bilbao, o arquiteto Norman Foster deu uma autêntica lição sobre a história do automóvel, a importância do design e o futuro das cidades.

JOSÉ CABRITA SARAIVA
jose.c.saraiva@jornal.pt

Na conferência de imprensa de inauguração da exposição **Motion, Autos, Art, Architecture**, patente até 18 de setembro no Museu Guggenheim Bilbao, marcaram presença quatro figuras de peso. Ao palco do auditório subiram o anfitrião Juan Ignacio Vidarte, diretor do museu basco; José Ignacio Sánchez Galán, CEO da Iberdrola, o gigante espanhol da energia; o austríaco Herbert Diess, CEO da Volkswagen. Mas todos os olhos estavam postos em Sir Norman Foster, que comissariou a exposição.

Elegantemente vestido com um fato de veludo cor de beringela, camisa de gola alta e meias vermelho-Ferrari, o arquiteto britânico de 86 anos – vencedor do Pritzker em 1999 e autor de obras emblemáticas como a cúpula de vidro do Reichstag, em Berlim, ou a sede da Apple em Cupertino, Califórnia – falou sobre a sua paixão por automóveis, a importância do design e o futuro das cidades. Relembremos o melhor da sua intervenção.

O CAVALHEIRO BRANCO E O AUTOMÓVEL DO FUTURO “A exposição conta diferentes histórias, mas talvez o tema transversal seja que a mobilidade está em constante evolução, está sempre a mudar.

embeleza e limpa a cidade, porque ninguém tem memória do mau cheiro, do estercor, das doenças provocadas por carcaças de cavalos a apodrecer. Um dia, surge o automóvel e a cidade é bela outra vez. Mas traz uma forma diferente de congestionamento, o congestionamento do cavalo mecânico, em oposição ao do cavalo vivo. À medida que avançamos pelas galerias ocorre-nos a palavra emoção, vemos estes objetos extraordinariamente belos coexistirem, ao mesmo nível, com grandes obras de arte e arquitetura. Há uma sinergia cultural, e isso opõe-se a uma mentalidade compartimentada segundo a qual ‘isto é uma obra de arte, aquilo é apenas um carro’. E não, não é [apenas um automóvel], é um artefacto cultural pleno de significado. Através das diferentes interpretações conseguimos ver as diferenças culturais entre nações, um engenho extraordinário. Imediatamente a seguir à II Guerra Mundial houve uma grave escassez energética, e vemos esse engenho: carrinhos minúsculos, que consomem cada vez menos energia. E agora estamos no limiar de uma nova era: em certa medida, esta exposição é quase um requiem para uma era da combustão. Se pensarmos nos automóveis contemporâneos, são muito parecidos uns com os outros, e isso é porque o mundo está mais globalizado

mos transportados como sardinhas em lata? Serão os seguros uma indústria do passado uma vez que não existe risco? Ou tornar-se-ão mais vulneráveis a um ciberataque? Isto levanta questões e suscita perspetivas muito interessantes, mas penso que há sempre um cenário pessimista e um cenário otimista. Acredito apaixonadamente que o futuro é sempre melhor, por isso acho que estamos no limiar de algo verdadeiramente empolgante e positivo”.

A GÊNESE DA EXPOSIÇÃO “Sempre tive uma paixão por locomotivas, aviões, carros. Tive o privilégio de pilotar muitos tipos de planadores, helicópteros, aviões

“O carro do futuro será uma espécie de sala ou quarto ou seremos transportados como sardinhas em lata?”

“Tive o privilégio de pilotar muitos tipos de planadores, helicópteros, aviões

a hélice, aviões a jacto, de conduzir uma vasta variedade de veículos. Um eminente designer dizia para levarmos a sério o prazer. Como pode isso traduzir-se numa exposição? Houve extraordinárias exposições sobre a obra de artistas ou sobre a obra de arquitetos, e houve exposições extraordinárias de automóveis. Mas, que eu tenha conhecimento, nunca houve uma exposição que juntasse todas estas disciplinas e que criasse um fórum como este onde podemos estar a falar de energia, do futuro, da mobilidade, da poluição, por isso abordei o Guggenheim em Nova Iorque com esta ideia. Algum tempo depois fui abordado pelo Ignacio [Vidarte, diretor do Guggenheim Bilbao], que me convidou para montar uma equipa e criar esta exposição. Esse é o contexto: juntar os diferentes mundos”.

O PRIMEIRO CARRO – E O FAVORITO “O meu primeiro carro foi um Morris, provavelmente de 1935, o ano em que nasci. Esse foi o primeiro que conduzi, o carro da família, nos anos 50. O primeiro carro da minha coleção que integra esta exposição foi um jipe muito parecido com o que está exposto na penúltima secção. Se tivesse de escolher um automóvel seria trazer de novo à vida o Dymaxion original, que foi uma criação de Buckminster Fuller [pioneiro do design





Em Bilbao, Espanha, o arquiteto britânico de 86 anos sublinhou que "o design não é uma questão de embelezamento ou de moda", mas sim algo essencial e decisivo

Motion, Autos, Art, Architecture
Exposição comissariada por Norman Foster
Museu Guggenheim Bilbao, até 18 de setembro

la geodésica). O Dymaxion compara com o Ford sedan dessa altura, porque Fuller era muito amigo de Henry Ford e arranjava qualquer peça da Ford com um desconto de cerca de 33%. O Dymaxion tem a mesma transmissão, o mesmo motor que o Ford sedan. Mas graças à sua forma aerodinâmica, andava mais depressa, com menos combustível e levava mais pessoas. Tive o privilégio de trabalhar com o Bucky nos últimos 12 anos de vida dele, portanto é uma espécie de homenagem a um mentor, um mestre. Era um exercício para fazer mais com menos. E talvez essa seja a grande mensagem hoje: temos de fazer mais com menos. Temos de ter mais mobilidade, menos risco, consumir menos energia – e tem de ser mais divertido!"

SOBRE A ESCOLHA DOS AUTOMÓVEIS QUE INTEGRAM A EXPOSIÇÃO "Totalmente subjetiva. Liberdade total. Os dois temas são a beleza e a tecnologia. Por vezes fundem-se imperceptivelmente num veículo. Outras vezes surgem separadas. Mas há uma beleza utilitária para mim num jipe ou num 2 Cavalos, da mesma forma que nas carroçarias extraordinárias, esculpidas, luxuosas, personalizadas de um certo período. Obviamente por trás da escolha houve muitas discussões sobre pessoas cuja opinião respei-

rias, uma escolha consciente nos inícios para juntar muitos automóveis para contar a história de uma carruagem a que só faltam os cavalos e quando se deixa essa galeria já se entrou na era da aerodinâmica, e depois, por contraste, entra-se numa galeria com duas obras significativas de dois grandes artistas [Henry Moore e Alexander Calder] e quatro automóveis extraordinários. Mas é uma seleção muito pessoal".

O MUSEU: ESPELHO DA VERTIGEM CONTEMPORÂNEA OU LUGAR DE DESACELERAÇÃO? "Na galeria do futuro, a instalação do MIT, do Kent Larson e da sua equipa, imaginou dois cenários. Num,

as nossas vidas vão ser cada vez mais aceleradas. Se a tendência da mobilidade for para nos deslocarmos mais depressa, vai tornar-se uma espécie realidade hipersônica. O cenário alternativo que colocam é que ficaremos parados, por causa da realidade virtual e de novas modalidades de mobilidade autónoma. Tudo nos será entregue à porta. Conseguiremos deslocar-nos mais rapidamente na realidade virtual se permanecermos fisicamente quietos. Penso que o museu tem a oportunidade de nos mostrar muitos cenários diversos. Consegue fazer-nos recuar no tempo, consegue fazer-nos desacelerar e consegue expor-nos a sensações de ritmos de mudança cada vez mais rápidos".

UMA QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA "A civilização, como espécie, emerge da caverna. Tudo o que existe foi uma questão de design, em termos de criação de um ambiente artificial em coexistência com a natureza. Mas de certo modo, desafiando a natureza, tal como o voo desafia a lei da gravidade. O design não é uma questão de embelezamento ou uma questão de uma moda. É uma questão de sobrevivência. A história do design criou uma situação de ameaça ao planeta, por causa da poluição. E só o design nos vai conduzir para fora disso, para um futuro mais

"Há uma beleza utilitária num jipe ou num 2 Cavalos, tal como há nas carroçarias esculpidas, luxuosas"

"A pandemia de cólera no século XIX precipitou a criação do saneamento moderno"

Tudo – tudo em que tocamos, que sentimos, o que vemos lá fora quando olhamos pela janela, o que vemos aqui à nossa volta, tudo foi desenhado. Pode é ter sido bem, mal ou medianamente desenhado. Mas o design é fundamental".

A CIDADE VAI SAIR MAIS FORTE "A história das cidades é uma história de crises. A pandemia de cólera de meados do século XIX acelerou, amplificou tendências que já estavam lá. Precipitou a criação do saneamento moderno, o aterro do Tamisa em Londres, por exemplo, o metropolitano. Tudo isto teria acontecido sem a epidemia de cólera. Mas a cólera acelerou. O reservatório no Central Park, em Nova Iorque, para haver água limpa. A construção antissísmica em Portugal depois do grande terramoto. As casas de tijolo e a construção à prova de fogo, que fazem parte do ABND de Londres como a conhecemos. Teria acontecido de qualquer modo, mas foi uma resposta ao grande incêndio de 1666. Qual é a lição hoje? No longo arco da história, a pandemia não vai mudar nada. Vai amplificar as tendências que já lá estão. E a ideia de que vai matar a cidade – esqueçam. A cidade vai sair mais forte. A cidade é o futuro. As cidades criam inovação, oportunidades, libertação, aumento da esperança de vida. É por



Motores



No Guggenheim Bilbao, os automóveis são obras de arte

A exposição *Motion Autos, Art, Architecture*, concebida pelo arquitecto Norman Foster, percorre a história do automóvel com os olhos postos, claro, no futuro. Até 18 de Setembro, no conhecido museu de arte moderna e contemporânea. *Inês Duarte de Freitas*

● Nas margens da ria de Bilbao, o grandioso edifício que se ergue diante dos olhos não deixa margem para dúvidas sobre onde estamos. O Museu Guggenheim tornou-se o postal da capital basca – uma cidade anteriormente puramente industrial – e é, desde 1997, visita obrigatória para os amantes de arte moderna e contemporânea. Mas, desta vez, não viemos admirar o conhecido *Puppy* de Jeff Koons ou as obras de Mark Rothko – são os automóveis o motivo da visita. Até 18 Setembro, a exposição *Motion Autos, Art, Architecture*, desenhada pelo conhecido arquitecto Norman Foster, prova que os carros são também obras de arte.

"Queremos que este seja um marco do nosso 25.º aniversário", começa por salientar o director do Museu Guggenheim, Juan Ignacio Vidarte, aos jornalistas, antes da abertura da exposição, que aconteceu a 8 de Abril. O responsável define este projecto como "ambicioso", resultado



de três anos de colaboração com a Fundação Norman Foster, a quem foi pedido o conceito e design de uma exposição que celebrasse "o carácter escultórico dos automóveis" e a sua "dimensão artística".

Do alto dos seus 86 anos, Norman Foster poderia enganar qualquer um no que toca à sua data de nascimento, tendo em conta a jovialidade do seu discurso. Mas eis que o arquitecto britânico conta, entre gargalhadas, qual foi o seu primeiro carro: um Morris de 1935, que a família tinha nos anos de 1950. "Um carro é um importante artefacto cultural", defende, salientando esse como o ponto de partida da reflexão agora exposta.

A exposição segue a ordem cronológica, já que, salienta Foster, "a mobilidade é uma constante da evolução". A primeira galeria "começa a contar como o automóvel limpou as cidades", explica o arquitecto, que se refere à poluição até então provocada pelos excrementos dos cavalos – o principal meio de transporte no final do século XIX. Entre os automóveis da primeira sala destaca-se o Porsche Phaeton, de 1900, que tem motores eléctricos dos cubos de rodas, provando que a energia eléctrica está presente desde os primórdios da indústria.

Não falta também aquele que se diz ter sido um dos primeiros carros, criado em 1886 pelo alemão Karl Benz: o Patent-Motorwagen, um veículo com motor monocilíndrico que atingia uma "estonteante" velocidade de 16 km/h, com três rodas. Junto ao automóvel, o quadro do conhecido pintor norte-americano Andy Warhol, pintado um século depois, dá cor à criação de Benz.

Esta viagem ao passado, lembra Norman Foster, é fundamental para o traçar do futuro: "Temos de fazer mais com menos. Temos de ter mais mobilidade, menos risco, com menos energia e com mais diversão." Foi essa perspectiva de reflexão que o levou a aceitar o desafio proposto pelo museu, aliando a sua paixão pelo design de automóveis ao diálogo sobre a mobilidade e a energia.

Viagem pelo século XX

Depois das origens, a visita continua pela segunda sala, que prova a faceta escultórica dos automóveis de que falava Foster. Ao centro do espaço, a grandiosa figura enrustada do escultor britânico Henry Moore, cujas curvas mimetizam o desenho dos igualmente vistosos carros na sala. O Pegaso Z-102 Cúpula capta a atenção não só pela vibrante cor amarela, como também por se saber que este é um exemplar único feito pela extinta marca espanhola de camiões.

Da grandiosidade do Bentley



R-Type Continental (aqui um dos 200 exemplares fabricados) passa-se para os pequenos "carros do povo" – uma resposta à crise do pós Segunda Guerra Mundial, com o propósito de consumir menos energia, recorda Norman Foster. Ao contrário dos carros escultóricos, estes veículos europeus eram produzidos em massa, removendo todos os acessórios desnecessários, para maior eficiência. Não faltam os clássicos Carocha, Mini e Renault 4L.

Paradoxalmente, do outro lado do oceano, nos Estados Unidos, nas décadas de 50 e 60 do século passado, o foco estava nos carros desportivos de alta velocidade, também eles estrelas de Hollywood. Nestas salas da exposição, a experiência é imersiva com o som da Fórmula 1, concebido por Nick Mason, baterista dos Pink Floyd e colecionador de carros. Quase vindo do espaço, brilha o Alfa Romeo Bat 7.

Há, ainda, uma sala dedicada ao impacto do automóvel nos EUA, também o primeiro país a aperceber-se das consequências ambientais de uma sociedade fundamentada no carro, lembra o guia da visita, o curador Manuel Cirauqui. Lado a lado com o Cadillac Eldorado Biarritz e o Ford Mustang, a viagem à América também é feita pela arte, com as pinturas de Ed Ruscha e Robert Indiana e as fotografias de Dorothea Lange e Marion Post Wolcott.

E o futuro?

"Acredito que o futuro é sempre melhor. Acho que estamos a chegar a algo muito entusiasmante", celebra Norman Foster. Com este optimismo em mente, o arquitecto convidou jovens de 16 escolas internacionais de design e arquitectura para partilharem as suas visões sobre como será a mobilidade no final deste século. "Há uma oportunidade de trazer a natureza de volta à cidade, de as limpar", defende o criativo.

Entre as propostas, há de tudo um pouco, desde casas que se movem,

combos, até cidades verticais totalmente pedestres. A Universidade de Tóquio, por exemplo, propõe que se eleve a cidade, permitindo a circulação por cima dos arranha-céus. O futuro é incerto, mas, para Norman Foster, uma coisa é garantida: nos automóveis, não pode faltar a emoção, recuperando os sentidos, entre a audição e o olfacto, que o arquitecto, vencedor do prémio Pritzker, em

1999, acredita terem-se perdido com os eléctricos.

Herbert Diess, CEO da Volkswagen, um dos patrocinadores da exposição, concorda e lembra que é a altura certa para discutir este tema: "O mundo dos automóveis vai mudar nos próximos dez anos." Ainda assim, reconhece que se vão perder "algumas emoções" da condução em prol da "funcionalidade" e do

"design". Norman Foster termina com um lembrete que "a cultura é central" na mudança e tem, aliás, "uma responsabilidade de mostrar mundos diferentes" – um propósito que cumpre em Motown, patente até 18 de Setembro no Museu Guggenheim, em Bilbao.

A Fugas viajou até Bilbao a convite do Museu Guggenheim



EXPOSIÇÃO

Guggenheim celebra o vilão urbano

Do primeiro carro do mundo, que mais se parece "uma carroça sem cavalos", aos carros conceito do futuro. No Guggenheim de Bilbao, o arquiteto britânico Norman Foster celebra a sinergia cultural entre a história do automóvel e as artes visuais. É um "requiem à era da combustão" e uma ode ao design e engenho que moldam o futuro da mobilidade e das cidades, que pode ser visitado até 18 de setembro.

João Santos Costa
jcosta@jornaleconomico.pt

Como será o automóvel do futuro? A questão é tão válida hoje como em 1886, ano em que o mundo vislumbrou pela primeira vez o Benz Patent Motor Car, o primeiro carro do mundo. Só meses depois se veio a vender a primeira Coca-Cola e a erguer a Estátua da Liberdade, em Nova Iorque.

Passaram-se 136 anos e a indústria automóvel é hoje uma das mais rentáveis do mundo, bem como uma das que mais investe em investigação e desenvolvimento — este último detalhe é pertinente para entender o design dos cavalos e o que fazem 38 automóveis nas galerias do Museu Guggenheim, em Bilbao, Espanha, desde esse primeiro modelo aos conceitos que ainda não saltaram do esboço. Pelo meio estão algumas das mais valiosas obras de arte, esculturas e fotografias, que retratam uma relação de simbiose entre a cultura visual e o automóvel. Por detrás de tudo isto está o lendário arquiteto Norman Foster, de 86 anos, comissário da exposição e cujo traço futurista fez erguer alguns dos edifícios mais emblemáticos da atualidade.

O fascínio e imaginação em torno do potencial do automóvel — e, por arrasto, da mobilidade — deu ao longo do último século origem a um "quê" de engenho, inovação e design. Sobretudo design, como nos confirma Foster. Esse que é constantemente revolucionário, ocasionalmente épico e, por vezes, trágico: para o arquiteto britânico, que é um ávido colecionador de carros, todos os problemas do mundo atual advêm do design, mas é também nele que se poderá encontrar solução para todos os problemas. "Tudo. Tudo o que vemos, tocamos e sentimos, tudo foi desenhado", esclarece Foster ao Jornal Económico. "Ou foi desenhado bem, mal, ou de forma medíocre", continua.

"Enquanto espécie, emergimos da caverna. Virtualmente, tudo

tem sido uma questão de design, em termos da criação de um ambiente artificial que coexiste com a natureza, mas que de certa forma também a desafia", diz. "Se acreditarmos que o design é intrinsecamente sobre a qualidade de vida e a extensão da esperança de vida, e que não é apenas uma questão de estilo, ou de moda", continua, "então, trata-se de uma questão de sobre sobrevivência". "Se a história do design criou uma situação que ameaça o planeta, em termos de poluição, então apenas o design conseguirá desviar-nos disso e em direção a um futuro mais limpo e iluminado. Para mim, é uma atividade central absolutamente essencial", atira.

Norman Foster falava numa conferência de imprensa à margem da apresentação da exposição *Metas. Auto, Art, Architecture*, que permanece no Guggenheim de Bilbao até setembro deste ano e que, pela logística envolvida, de lá não sairá, como sublinhou o diretor da instituição, Juan Ignacio Vidarte. Houve oportunidade para discutir o papel transformativo que o automóvel teve no crescimento das cidades e sobre como é nelas que vamos viver, quer gostemos quer não. Quanto ao automóvel, ninguém se arrisca a apontar certezas até porque, como veremos nesta exposição, as previsões raramente se concretizaram.

Há, contudo, uma noção assente, partilhada também pelos presidentes executivos da Iberdrola e da Volkswagen (que patrocinam a exposição): a mobilidade é um desafio central nas cidades do futuro e a solução não se limita à tração às quatro rodas.

"Uma sinergia cultural"

O CEO da Iberdrola, Ignacio S. Galán, sugere que "podemos fazer muito mais com a energia" e Foster subscreve e confessa o seu fascínio por este "elo de ligação" entre a produção energética e a forma como esta se integra com o que





chama de "um novo mundo da mobilidade". Nascido em 1936, Foster recorda-nos que "imediatamente após a Segunda Guerra Mundial houve uma grave escassez energética". É nessa época de constrangimento que "passamos a ver o engenho humano, carros pequenos que consomem menos e menos energia. Estávamos à beira de uma nova era", recorda. Vidarte chega a afirmar que este projeto é "o mais complexo e ambicioso" que o Guggenheim de Bilbao abraçou nos últimos 25 anos, e que faz todo o sentido que seja ali concretizado: "Todos sabem que o sector automóvel está no ADN da indústria da região", afirma.

O cavaleiro branco

"Penso que a exposição conta diferentes histórias, mas talvez o tema abrangente seja que a mobilidade está num constante estado de evolução, de mudança", clarifica Foster. "Vemos na primeira galeria a forma como o automóvel é visto como um

cavaleiro branco: embeleza, limpa a cidade". Já ninguém recorda "o cheiro pestilento, a doença, as carcaças de cavalos a apodrecer, o esterco", garante. "De repente, o automóvel devolve a beleza à cidade".

Esta beleza retornada à urbe é espelhada nos exemplares exibidos, alguns dos quais pertencentes à coleção privada de Foster. O mesmo não acontece aos jornalistas que à medida que percorre as galerias, lhe ocorrem as palavras "emoção e personalidade". "Vemos estes objetos bonitos, extraordinários, e eles coexistem ao mesmo nível que grandes obras de arte e da arquitetura. Há uma sinergia cultural", esclarece. Para o vencedor do prémio Pritzker (1999), a sua nova exposição é fruto de vários anos de esforços concertados, que se viram condicionados pela pandemia.

"Além dos 38 extraordinários veículos que podemos admirar nas salas do museu, pela sua beleza, inovação e visão, vamos encontrar obras fantásticas de artistas como Brancu-

A exposição 'Motion. Autos, Art, Architecture' celebra a dimensão artística do automóvel, com efeitos nas artes visuais. Pode ser visitada no Museu Guggenheim de Bilbao, até 18 de setembro

si, Moore, Calder, Chamberlain, Warhol, Hockney e Rosenquist", adianta ainda Vidarte. E assim foi.

Os mais seletos da arte visual poderão até achar que o museu basco se converte numa garagem, ou não fosse Bilbao uma cidade com uma escassez histórica de espaço, mas nada disso. Aqui, veículos dos primórdios aos primos dignos de uma viagem espacial pontificam as galerias do museu, divididos em sete espaços. São obras de arte de pleno direito, defende o curador Manuel Cirauqui numa visita guiada. Estas ocupam o chão mas as paredes não ficam por preencher. Ao lado do Benz Patent Motor Car surge a serigrafia de Andy Warhol inspirada no mesmo, e ainda a mítica sequência de Muybridge que capta o movimento das patas de um cavalo, num estudo primordial sobre o movimento e a velocidade – essa chega mais à frente, longe das "carruagens sem cavalos".

Entra agora a era aerodinâmica, que não só se evidencia na veloci-

dade e eficiência, mas sobretudo na estética, e vemos as formas quadradas darem lugar às curvas e à gota de água, a forma que oferece menos resistência ao vento. Os veículos são como "esculturas", diz Cirauqui. De alguns deles, como o Bugatti Type 57SC, só foram produzidos "um, dois ou três exemplares". O automóvel passou de conceito a luxo exclusivo num par de décadas, mas a terceira secção desta exposição estuda a popularização do veículo pessoal. Aqui encontramos o mítico Carocha, um modelo criado pelo engenheiro judeu Josef Ganz, cujo desenho viria a ser roubado por Hitler para criar o Volkswagen. É neste período, explica-nos Cirauqui, que assistimos a uma transformação da paisagem urbana em função dos transportes. Atingimos a hegemonia automóvel, com modelos Renault e com a indispensável pia-de-forma, além de diferentes protótipos que imaginam um carro que respeite as dimensões da urbe.

O desporto, a velocidade e o luxo levam-nos para a sala seguinte, guiados por uma experiência de som imersiva, pelas mãos do baterista dos Pink Floyd, Nick Mason. Ao lado do Aston Martin de James Bond alguém estacionou um Ferrari 250GTO. Impera a fantasia e a homenagem à cultura americana, tão embebida com o automóvel. A Fórmula 1 viu-se rebocada para um dos últimos espaços, que se dedica aos veículos de pura funcionalidade e velocidade. Ao canto, mesmo antes de terminarmos a visita, vemos três Firebird, da GM, que não deixam de descortinar aquilo que em tempos se imaginou como o futuro do automóvel: um foguete, talvez um OVNI.

"Requiem à era da combustão"

O futuro, esse, fica nas mãos de outra geração. O comissário Foster é o primeiro a dizer que não pensa na reforma, até porque diz ter ainda muito gosto em fazer o que faz, mas dedica a última sala da exposição às visões de mais de 15 escolas internacionais. Cirauqui diz que as novas gerações não querem carros voadores, superónicos ou ostensivos, "só querem saber de sustentabilidade". Foster explica que esta é a primeira exposição do seu género e que, de certa forma "é um requiem à era da combustão. É sobre as lições que podemos aprender com o passado", e retoma a questão que nos trouxe a esta exposição, a esta reportagem e que se mantém: "Será o carro do futuro uma sala de estar móvel? Um quarto? Tornar-se-á vulnerável a um ciberataque?", pergunta.

Poderá até continuar a ser "o vilão urbano" que Foster descreve no catálogo ou poderá recuperar o design da sua génese e devolver a beleza às cidades. "Acho que se levantam perspectivas muito interessantes (...) mas acho que há sempre um cenário pessimista e um cenário otimista. Acredito apaixonadamente que o futuro é sempre melhor. Acho que estamos à beira de algo verdadeiramente emocionante e positivo". ■



JE ET CETERA

14 de abril, 2022



MUSEU GUGGENHEIM DE BILBAU

A beleza dos automóveis segundo Norman Foster

No Guggenheim de Bilbao, o arquiteto britânico Norman Foster celebra a sinergia cultural entre a história do automóvel e as artes visuais. É um "requeim à era da combustão" e uma ode ao design e ao engenho, rumo ao futuro da mobilidade e de cidades mais sustentáveis. A exposição decorre até 18 de setembro. **##7**

FIGURA

Martín La Parra
E se por acaso
daqui
por cinco
anos...?

ENSAIO

André Barata
Invasão
da Ucrânia:
o tempo
do depois

5 SENTIDOS

Rodrigo
Air-King
Rolex:
robusto
e desportivo



#269



UNA GRANDE MOSTRA AL GUGGENHEIM DI BILBAO

Quando l'automobile è una vera opera d'arte

Movimento e Bellezza tra architettura, pittura, moda e design secondo Norman Foster. Dai futuristi al futuro

Luigi Mascheroni

da Bilbao (Spagna)

L'automobile è creatività, innovazione, tecnologia, design, progresso, ingegneristica, arte. Ma soprattutto l'automobile è il proprio motore, il cui suono è unico. Ecco perché la grande mostra inaugurata ieri al museo Guggenheim di Bilbao, *Motion*, che ha per sottotitolo tre «A»: *Autos, Art, Architecture* (fino al 18 settembre), si chiude su un corridoio-tunnel lungo il quale scorrono in ordine cronologico le sagome minimaliste delle auto che hanno segnato la storia, dalla Patent Motorwagen prodotta nel 1886 dalla Benz (la prima auto con motore a scoppio) fino alla Formula 1 AMG della Mercedes (2020), lasciandosi dietro, in una esperienza sonora immersiva concepita da Nick Mason, membro dei Pink Floyd e pilota, il rumore del loro motore registrato in movimento. *Sound and power*. Spazzando via decenni di retorica ecologista, piste ciclabili, monopattini e aree pedonali. Un'esperienza molto liberatoria.

L'auto, prima di tutto, è libertà. Ciò che più la avvicina all'arte. Ed ecco qui la grande storia dell'automobile come oggetto d'arte, generatore di emozioni, motore di sviluppo e incarnazione dell'idea di Bellezza: come un dipinto di David Hockney, una scultura di Henry Moore, o anche solo una serigrafia di Andy Warhol...

Tre anni di lavoro, forse il progetto più

complesso realizzato dal museo di Bilbao, un allestimento monumentale, la curatela di Norman Foster, architetto *high-tech* tra i più celebri al mondo e strepitoso collezionista di automobili («La prima che ho guidato? Una Morris di famiglia, negli anni '50. La prima della mia collezione? Una Jeep dell'esercito americano»), un circuito di sette sezioni che corre lungo altrettante sale, e soprattutto una sfida, che in inglese si dice *challenge*. Raccontare l'essenza dell'automobile attraverso tutte le discipline della creatività umana: l'auto, cioè il movimento, tra pittura, scultura, architettura, fotografia, cinema, moda, design. *Motion ed emotion*. Come dice Norman Foster, che è anche Lord, abito di velluto color prugna, calze rosse, 86 anni e un Pritzker Prize nel 1999, «l'auto non è solo tecnologia, ma espressione di una cultura». Si chiama *stile*. Inglese, italiano, francese, americano, tedesco...

Quattro ruote, cinque continenti, oltre quaranta veicoli esposti in mezzo alle sale e

tut'attorno dipinti, disegni, progetti, fotografie, video e manifesti, la mostra *Motion*, tra i futuristi e il futuro, tra estetica e funzione, è un'esaltazione del *divertimento* - in poche cose l'uomo è stato così bravo come nel costruire automobili - e del *movimento*: «Le automobili non hanno solo influenzato la vita culturale del '900, ne hanno plasmato ogni aspetto, fisico e metafisico. E ogni parte della nostra vita, da sempre, viene toccata dalle



conseguenze della mobilità, che definisce tutti i nostri comportamenti», è l'idea di Norman Foster, appassionato di auto di ogni tipo e non a caso architetto di *boulevards*, ponti, aeroporti, stazioni ferroviarie. Il futuro è sempre di corsa. E anche Foster, a dispetto degli anni.

Quelli dell'automobile sono quasi duecento, e già alle origini, quando non si parlava ancora di auto elettriche e city-car, ma la propulsione mediante motori elettrici compete con prototipi basati sul vapore e sulla benzina, attorno al 1830 Robert Anderson sviluppò la prima auto esclusivamente elettrica, che il chimico olandese Sibrandus Stratingh costruì su piccola scala... E oggi guidiamo le ibride...

Eclettica, trasversale, eterogenea e basata sulle scelte («assolutamente personali») di Norman Foster, la mostra vive anche di paradossi. Nei primi tempi le auto salvarono le città dai cattivi odori, dalle malattie e dalla sporcizia provocati dai veicoli trainati da cavalli, eppure, nell'attuale epoca di allarme climatico, hanno assunto il ruolo di mostri che inquinano l'ambiente. Eppure, sono così belle... Ecco una Ford «T» del 1914, in un inconsueto colore verde (le prime serie erano solo nere), la prima automobile a prezzo abbordabile: e lì c'è un autoritratto «automobilistico» di Man Ray del '36. Ecco la Rolls Royce 40/50 «Alpine Eagle» del 1914, lunga sette metri... Ecco la Voisin C7 «Lumineuse», affacciata dalle foto in posa di Le Corbusier. Ecco la cecoslovacca Tatra T87, la prima auto studiata in un tunnel aerodinamico. Tecnologia, Zeppelin e nazismo.

Qui invece ci sono le auto-capolavoro (fu Arthur Drexler, negli anni '50, a descrivere le auto «sculture vuote con ruote»): la Delahaye Type 165 (1938): rossa, bella e impossibile. La Bentley R-Type Continental (1953) sopra la quale, dal soffitto, pende un colossale *mobile* di Alexander Calder. Una Pegaso Z-102 «Cúpula» gialla («Un oggetto mooolto esclusivo...», come ci dice Foster). E una Bugatti

Type 57 Atlantic, del '36, ideata e scolpita

da Jean Bugatti con accanto due opere - una pantera e un elefante - di Rembrandt Bugatti, lo zio.

Poi c'è il salone delle auto «popolarissime», quelle di ogni giorno, ma che hanno segnato le epoche e le mode: la «Beele» della Volkswagen (1951), «l'auto del popolo», appunto. La leggendaria Fiat 500 del '57. La BMW 600 del '57. La Austin Minor, anno 1966 con le fotografie di Mary Quant con minigonna in *pendant* su una Mini Optical...

L'auto è sempre più moderna, sempre più veloce, sempre più irraggiungibile. La sala «Sporting» è da sogno: Mercedes 300 SL Coupé con le portiere a «ala di gabbiano», 1955. La Ferrari 250 GTO in un esemplare del '62 e, perfezione per perfezione, là in fondo ci sono i progetti di Gio Ponti per il Pirellone, costruito fra il '56 e il '60. La Aston Martin DB5, quella di James Bond, e lì sulla parete scorrono le immagini del film *Goldfinger*, 1964. La Porsche 356 (l'arte che si fa leggerezza). E la Jaguar E-Type, che qui da noi guiderà Diabolik.

Dalla realtà alle visioni. I *Visionaries* sono gli artisti, gli ingegneri e i designer che si sono spinti all'esplorazione di forme radicalmente nuove, oltre la velocità e il movimento. Fantascienza, forme fluide e prototipi unici. C'è la Citroën DS che negli anni Sessanta era il futuro. La Alfa Romeo BAT 7 - che sta per «Berlinetta Aerodinamica Tecnica» - disegnata da Franco Scaglione nel '54. La Lancia Stratos Zero, del '70, senza portiere e parabrezza ribaltabile (all'epoca qualcosa fra la *science fiction* e Hollywood), e qui, tra aerei su ruote e utopie, bisogna alzare gli occhi e guardare le gigantesche foto «colorate» della serie *Plt stop* del 2007 del tedesco Andreas Gursky. Con i rumori delle Formula Uno in sottofondo, da brividi.

E per chi è convinto che il mito dell'automobile viaggi soprattutto *on the road*, ecco la sezione «Americana», l'ultima. *Dinner*, distributori di benzina, gli scatti di Dorothea Lange e Marion Post Wolcott, i dipinti di Ed Ruscha e Robert Indiana, una monumentale Cadillac Eldorado Biarritz del '59, una Mustang del '65, alet-



► 8 aprile 2022

toni stravaganti, volontà di potenza, una lunga corsa dal New Deal al presente, con già in fondo, però, un pericoloso crash di John Chamberlain appeso alla parete. E speriamo, come si dice convinto Norman Foster, che il futuro dell'uomo sia ancora la città, e che le automobili diventino spazi sempre migliori per vivere. Di solito, cercando parcheggio.

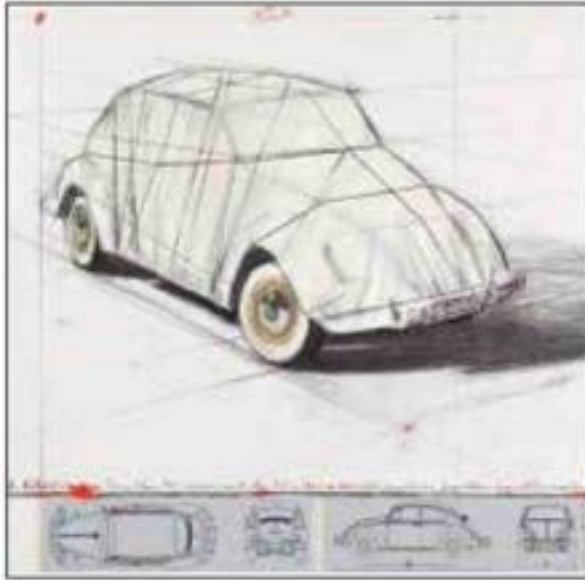


ICON (Alfa Romeo 81C) Con F105A1 disegnata da Franco Scaglione: sotto, la Bugatti Tipo 175C Atlantic (1924) di Jean Bugatti. In mezzo: la scuderia di Andy Warhol dedicata al cento anni della Benz Patent-Motorwagen (1886) e il design Volkswagen ImpulseRacer (2013) di Christ





► 8 aprile 2022



selection is ultimately a personal one. He says with a smile: "It was subjective and I had complete freedom." The show unfolds in seven chapters, acknowledging that automobile design didn't develop in a straight line, but in thematic, sometimes crisscrossing threads. We start with "Beginnings" and continue to "Sculptures", "Popularizing", "Sporting", "Visionaries" and "Americana" and close with "Future". For this final gallery, students from sixteen international schools of design and architecture, including MIT and Royal College of Art, were invited to the Norman Foster Foundation, which encourages interdisciplinary research, to imagine what mobility might be at the end of the century.

Henry Moore's "Reclining Figure" and Alexander Calder's monumental mobile "31st January" with icons ... [+] of the 20th century including the Bentley R-Type Continental

Guggenheim Museum Bilbao

"Motions" brings together forty automobiles to represent beauty, rarity, technical progress and a vision of the future, placed center stage in the galleries and surrounded by relevant works of art and architecture. Says Foster: "The overarching theme is that mobility is in a constant state of evolution. You see this in the very first gallery 'Beginnings' when the automobile is seen as a white knight, it beautifies, and cleans up the city because of the memory of the stench of rotting horse carcasses and manure. Suddenly, when the automobile comes along the city is beautiful again. It becomes the congestion of the mechanized, rather than a living horse. You see the evolution as you move through the different galleries."

Franco Scaglione, Alfa Romeo BAT Car 7 (1954)

Michael Furman/Rob and Melanie Walton Collection

The "Visionary" gallery transports us to the mid-20th century when artists, designers, and theorists set out to radically rethink life. It's a futuristic sensation. This utopian vision of automobile design was mirrored in the architecture of Eero Saarinen's modernist masterpiece for General Motors — a building described as the "industrial Versailles". Speed was an obsession of this period too, with the desire to go faster pushing the limits of engine technology and with wind-tunnel helping to aerodynamically shape cars. All of which were echoed in works of the Futurists and through artists such as Giacomo Bella, whose art is on display at the Guggenheim.

Andy Warhol "Benz Patent Motor Car" (1886), silkscreen, acrylic on canvas, Mercedes-Benz Art ... [+] Collection

The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts/VEGAP. Photograph Uwe Seyl, Stuttgart

In the early 1950s, the late curator and director of the Museum of Modern Art, Arthur Drexler, called the automobile a "hollow rolling sculpture". To highlight this "Sculptures" features the soft stone curves of Henry Moore's "Reclining Figure", while Alexander Calder's monumental mobile "31st January" hovers gracefully above casting its ethereal shadows over four of arguably the most gorgeous automobiles of the 20th century: Bugatti Type 57SC Atlantic, Hispano-Suiza H6B Dubonnet Xenia, Pegaso Z-102 Cúpula and Bentley R-Type Continental. It's a lovely juxtaposition.

In "Americana" you can feel the spirit of Jack Kerouac and his Beats. No other culture has felt the impact of the motor car so deeply, shaping the US economy, landscape, urban and suburban spaces as well as popular culture. The gallery depicts this romance of the road and its endless horizons, all these emblems of American culture: roadside diners and gas stations, which we glimpse through the lens of Dorothea Lange, Marion Post Wolcott, O. Winston and via the iconic paintings of Ed Ruscha and Robert Indiana. Here, the vehicles showcase contrast with the extravagant tail fins of a giant luxury sedan, sitting side-by-side a typical muscle car next to a flamboyantly painted hot-rod and the stripped-down jeep.

Bridget Riley, "Ch'i-Yün" (1974), acrylic on linen. Collection Cranbrook Art Museum

Bridget Riley, VEGAP, Bilbao, 2022/Photo Cranbrook Art Museum and Cranbrook Educational Community

"There have been extraordinary exhibitions of art and architecture and automobiles, but to my knowledge, there has never been one that brings together all those different disciplines. We want to celebrate the fusion that creates our everyday existence," Foster says, adding emphatically: "We take the automobile for granted. But it has transformed the planet and it can transform it further in optimistic directions."

Envisaging the post-pandemic world, Foster is quick to note that the history of cities is the history of the crises. "In the long arc of history this current pandemic isn't going to change anything; it's going to magnify the trends that were already here. And the idea that it's going to kill the city? Forget it! The city, urbanization, whether you like it or not, is our future. Cities create wealth, opportunities, liberation, education. This is why people migrate to cities."

Harley Earl, General Motors, Firebird I, II and III (1954-1958)

Rodney Morr/General Motors

Foster is also acutely aware that our cities are in crisis, overpopulated and polluted by the very object we are celebrating at the Guggenheim: the automobile. And he sees design as fundamental to saving the future. "Civilization, at the point when as a species we emerged from the cave, virtually everything has been a design issue, in terms of the creation of an

artificial environment coexisting with nature but in a way also challenging nature. If the history of design has created a situation of threatening the planet in terms of pollution, then it is only design which will steer us out of that for a clearer, brighter future.”

Edward Ruscha "Standard Station" (1966), seven color screenprint

Ed Ruscha

Wandering through Frank Gehry's Guggenheim — a building that in itself can be classed as a fusion of architecture, sculpture, art — and past such incredibly imaginative automobile designs by pioneering creatives, I cannot help but think how removed today's car design is from these emotive, exciting, brave, fun, radical automobiles. The future world of “Motions” is our current world, but it is not what was imagined. Rather it's a world of mass-produced unmemorable cars, clunky SUVs and vehicles created solely for functionality, or to portray power and wealth, and with so little emotional value. Have we collectively let Buckminster Fuller and these visionaries down?

Architect Norman Foster

GA/Yukio Futagawa Courtesy Norman Foster Foundation

“Earlier we were discussing how contemporary automobiles are very much lookalikes,” reflects Foster candidly. “Is that because the world is more globalized and with standardized codes? Will the car of the future be a mobile living room, will it be transported nose-to-tail, with cars becoming risk-free, will insurance be an industry of the past, or does it become more vulnerable to a cyber-attack? These are interesting discussions.” An installation in the final “Future” gallery by MIT proposes two scenarios: in one we live hypersonic physical lives, while in the other rather dystopian scene, we remain physically still as our virtual world moves at speed around us.

The most significant car in this exhibition to Foster is the Dymaxion. “It compared interestingly with the Ford sedan of the period. Bucky (Fuller) was a very close friend of Henry Ford and could get any part at a discount. So, the two share the same transmission and engine but, because of its extraordinary streamlined shape, the Dymaxion would go faster on less fuel and would carry more people. It's an exercise in doing more with less.”

Eero Saarinen's General Motors Technical Center (1956), photographed by Ezra Stoller

General Motors

Warming to the theme he continues: “Perhaps that is the big message today: we have to do more with less, we have to have more mobility, less risk, consume less energy and it has to be more fun. And as you move through these galleries and see the different colors and shapes historically, you realize there is an incredible richness and variety. This is a very interesting lesson for the future.”

I ask if Gehry's spectacular Guggenheim informed Foster's exhibition design. “That's an interesting question. I suppose we designed this space without any interruptions to the interior which is an unspoken celebration of the architecture.” Will Gehry be visiting the show, I add. Foster smiles, “I will need to drop him a note.”

“Motion. Autos, Art, Architecture” is on at the Guggenheim Bilbao from April 8 to September 18, 2022.

Read why industrial designer Chris Bangle argues a strong case for re-inventing car design in the post-combustion age. And see some other inventive car/design/art collaborations: Rolls-Royce art program , BMW with artists Almudena Romero and Émeric Lhuisset , and the late Virgil Abloh and Mercedes

Nargess Banks

Editorial Standards

Print

Reprints & Permissions

Motion: Autos, Art, Architecture

Giotto Bizzarrini, Ferrari 250 GTO, 1962. Ten Tenths. © Ben de Chair. Motion: Autos, Art, Architecture

Concept and Design by Norman Foster, curated with Lekha Hileman Waitoller and Manuel Cirauqui of Guggenheim Museum Bilbao and a team from the Norman Foster Foundation and its collaborators.

Exhibition organized by the Guggenheim Museum Bilbao and the Norman Foster Foundation.

Sponsored by Iberdrola and Volkswagen Group.

Collaborators: Cadillac in Clay Modelling Studio and Sennheiser in the immersive sound experience.

Benefactor: Gestamp

The Guggenheim Museum Bilbao presents Motion: Autos, Art, Architecture, sponsored by Iberdrola and Volkswagen Group. The exhibition celebrates the artistic dimension of the automobile and links it to the parallel worlds of painting, sculpture, architecture, photography, and film. Taking a holistic approach, the exhibition challenges the separate silos of these disciplines and explores how they are visually and culturally linked.

The exhibition considers the affinities between technology and art, showing for example how the use of the wind tunnel helped to aerodynamically shape the automobile to go faster with more economic use of power. This streamlining revolution was echoed in works of the Futurist movement and by other artists of the period. It was also reflected in the industrial design of everything from household appliances to locomotives.

The exhibition brings together around 40 automobiles—each the best of its kind in such terms as beauty, rarity, technical progress and a vision of the future. These are placed centre stage in the galleries and surrounded by significant works of art and architecture. Many of these have never before left their homes in private collections and public institutions, and as such, are being presented to a wider audience for the first time.

The exhibition is spread over ten spaces in the museum. Each of seven galleries is themed in a roughly chronological order. These start with Beginnings and continue as Sculptures, Popularising, Sporting, Visionaries and Americana and close with a gallery dedicated to what the future of mobility may hold.

Future shows the work of a younger generation of students from sixteen schools of design and architecture on four continents, who were invited by the Norman Foster Foundation to imagine what mobility might be at the end of the century, coinciding roughly with the 200th anniversary of the birth of the automobile.

The remaining four spaces comprise a corridor containing a timeline and immersive sound experience, a live clay-modelling studio and an area devoted to models.

Unlike any other single invention, the automobile has completely transformed the urban and rural landscape of our planet and in turn our lifestyle. We are on the edge of a new revolution of electric power, so this exhibition could be seen as a requiem for the last days of combustion.