

- CONACULTA •INBA
- Fundación Olga y Rufino Tamayo
- Museo Tamayo **Arte Contemporáneo** → Boletín de prensa

La máquina y el juglar

Obras de la colección Renault

8 de diciembre de 2005 a 26 de febrero de 2006

Diciembre, 2005

Con pinturas, esculturas, dibujos, fotografías, instalaciones y obras cinéticas de siete de los artistas invitados por la empresa francesa de automóviles Renault, entre 1967 y 1985, el Museo Tamayo Arte Contemporáneo presenta *La máquina y el juglar. Obras de la colección Renault.*

Un total de 78 piezas de Robert Doisneau, Jean Dubuffet, Henri Michaux, Erró, Jean Tinguely, Takis y Arman, figuras representativas del arte de la segunda mitad del siglo XX, integran esta selección hecha por Ann Hindry, curadora de la colección Renault, y Tobias Ostrander, curador de arte contemporáneo del Museo Tamayo.

Esta exposición presenta en México parte de las obras que el departamento *Recherches, Art et Industrie* de Renault, fundado en 1967 y cerrado en 1985, impulsara para su creación y posterior exhibición en circuitos culturales. Estableciendo una novedosa relación entre arte e industria, la compañía automotriz invitó a diversos artistas a trabajar con sus técnicos y utilizar sus materiales industriales para desarrollar proyectos estéticos; de este modo, el acervo de arte moderno de la armadora francesa se enriqueció a partir de un intercambio por medio del cual los creadores dieron a la empresa nuevas perspectivas sobre la relación entre la práctica artística y la producción en masa.

De acuerdo con los curadores, el título *La máquina y el juglar* alude al tratamiento conceptual y formal que cada uno de los artistas dió a las repercusiones de un mundo cada vez más industrializado. Asimismo, implica la apropiación de la figura histórica del juglar: individuo juguetón y satírico a quien se invitaba a formar parte de la jerarquía de una corte real con el propósito de entretener y criticar al mismo tiempo.

La muestra establece entonces una analogía entre el juglar y los artistas, así como entre la corte y Renault, gracias a la cual se plantea una crítica creativa de la estructura y valores de la industria. De esta forma el empleo del símil rey-juglar, explica Tobias Ostrander, se basa en la manera en que los directivos de Renault provocaron activamente a la opinión al crear una plataforma para que los artistas trabajaran dentro y fuera de la estructura jerárquica de la empresa.

Por su parte, los artistas vieron en la empresa un espacio inédito de apertura para el establecimiento de vínculos productivos entre entidades distintas. Ann Hindry precisa que los artistas le presentaron a Renault un espejo, en ocasiones crítico y sarcástico, que a fin de cuentas derivó en un reflejo engrandecedor.

Renault busca innovar en ámbitos no sólo inherentes a su negocio, sino que explora diferentes formas de manifestar su filosofía y su esencia. Es así que el diálogo que la empresa entabló con diversos artistas, a través del departamento *Recherches, Art et Industrie*, refuerza su espíritu de vanguardia y su compromiso con la creatividad.

Renault: precursor en el financiamiento del arte contemporáneo en Francia

Consciente de la importancia real y simbólica de la marca automotriz en la Francia de los años 60, Pierre Dreyfus, visionario director de Renault entre 1956 y 1976, creó en 1967 el departamento *Recherches, Art et Industrie* para tender un puente entre mundos divididos y fincar una colaboración dinámica entre la compañía y diversos artistas.

Ann Hindry detalla que en esa época el arte contemporáneo se encontraba en plena efervescencia. Sin embargo, sólo le interesaba a una minoría en Francia, en comparación con otros países como Italia o Alemania y, sobre todo, con Estados Unidos, donde el arte *pop* había franqueado las barreras que separaban el arte de la sociedad consumista.

La política de Renault consistió entonces en financiar la producción de obras nuevas y exponerlas después en una institución cultural legítima, en el entendido de que las piezas serían siempre propiedad del artista. En esos tiempos -comenta Hindry- no existían en Europa, y menos aún en Francia, museos importantes dedicados al arte contemporáneo.

A pesar de que se había creado una sección contemporánea en el Musée d'Art Moderne y en el Centro Nacional de Arte Contemporáneo, el único sitio progresista era el Musée des Arts Décoratifs, con el que Renault estableció relaciones de colaboración que le permitieron organizar exposiciones emblemáticas como la de Arman en 1971 llamada *Accumulations Renault* (Acumulaciones Renault). Otros socios de la empresa eran prestigiosos museos del norte de Europa como el Stedelijk de Ámsterdam, el Louisiana de Copenhague y el Moderna Museet de Estocolmo, punteros en la creación contemporánea.

A excepción de Doisneau —quien se sitúa en otro contexto dado que su relación con Renault fue de carácter puramente profesional y tuvo lugar en los años 30—, cada uno de los artistas convocados comprendió el interés implícito en la oportunidad de experimentar esta novedosa situación. Los artistas vieron en la empresa estatal, en vez de un enemigo al que era preciso subvertir, un espacio de apertura hacia el establecimiento de relaciones productivas entre entidades disímiles.

El departamento *Recherches, Art et Industrie* se mantuvo hasta 1985, cuando la armadora lo consideró financieramente insostenible. Durante 18 años, la compañía adquirió algunas de las obras que ayudó a producir y también comisionó piezas para ser exhibidas o instaladas permanentemente en sus oficinas centrales.

Revisión de la colección Renault a través de *La máquina y el juglar*

Las preguntas esenciales que se plantearon los curadores para hacer una lectura de la colección Renault son: por qué un artista se interesaría en trabajar dentro de la estructura jerárquica y burocrática de una empresa y por qué esta compañía se prestaría a ser criticada o ridiculizada por la vanguardia.

Tobias Ostrander explica que la exposición recoge inicialmente como núcleo conceptual la máquina y la atracción que este ingrediente esencial del mundo moderno ejerció sobre los artistas invitados a trabajar en Renault. Específicamente -detalla el curador-, la selección se ocupa de las perspectivas modernistas tardías de los creadores de la posguerra sobre los efectos físicos y psicológicos del mundo mecanizado, y su evaluación emocional y estética del desarrollo vertiginoso de la sociedad consumista.

La segunda temática, desarrollada por la muestra a manera de provocación, es la del juglar de la corte, que figuró en Europa desde la Edad Media hasta la época del barroco. A los juglares se les concedía un grado amplísimo de libertad de expresión y en la jerarquía de la corte eran los únicos que desafiaban o retaban el sistema establecido.

De acuerdo con Hindry y Ostrander, la dinámica de las relaciones de poder entre la corte y el juglar resulta de gran interés en la interpretación actual de la colección Renault. Si éste, como estructura de poder, puede compararse con una corte monárquica, y si los artistas invitados a trabajar en su organización pueden ser vistos en el papel de juglares, esta comparación articula de manera creativa la relación entre dos entidades tan distintas. El empleo de esta analogía no implica —acota Ostrander— que los ejecutivos de Renault hayan visto a sus invitados con desprecio. Al contrario, los consideraban individuos poseedores de capacidades únicas con quienes ansiaban interactuar.

En tanto, los artistas se sintieron atraídos por la oferta vista como la ocasión de trabajar en el interior de la industria, examinar su funcionamiento, entender la vida de obreros y ejecutivos, familiarizarse con los materiales desarrollados ahí y, utópicamente quizás, explorar la posibilidad de influenciar la manera como una corporación podría funcionar dentro de la sociedad.

El grupo de obras mostrado en esta exposición —expresan Hindry y Ostrander— provoca esta lectura estructural y su respuesta. En la selección hay piezas de naturaleza lúdica que recalcan expresión, azar y movimiento, y que no caben fácilmente en el mundo de la industria; son obras que con frecuencia reflejan una postura agresiva o satírica en relación con éste. Si bien la colección Renault incluye figuras prominentes que buscaron la integración de la producción artística y la industrial, el grupo representado aquí construye una visión alternativa, una respuesta crítica y emotiva al mundo industrial, desarrollada a partir de la relación con la compañía de automóviles.

Los siete artistas participantes en *La máquina y el juglar. Obras de la colección Renault* trabajan con técnicas muy distintas. Debido a su pluralidad, el ordenamiento temporal de las piezas y su agrupamiento por artista han sido ejes para construir una interpretación del acervo.

Artistas y obras incluidos en la muestra

Los artistas que aceptaron la invitación de Renault están entre los más representativos y son, cada uno en su ámbito, figuras eminentes de la historia del arte contemporáneo. Algunos eran ya, al iniciar su colaboración con Renault, personalidades de prestigio en el ámbito mundial; entre ellos Jean Dubuffet y, algunos años más tarde, Henri Michaux. Otros fueron pioneros en el medio aún restringido del arte; éste sería el caso de Arman, Takis o Erró, por ejemplo.

La *máquina y el juglar* incluye una serie de fotografías de Robert Doisneau, tomadas en la planta Renault de Billancourt entre 1934 y 1939, cuando trabajaba en el departamento de fotografía de la empresa. Reconocidas por su perspectiva humanista, estas fotografías documentan la vida humana determinada por la máquina.

En otra sección se exhiben pinturas, relieves y esculturas de Jean Dubuffet. Pertenecientes a su serie *Hourloupe*, estas piezas se caracterizan por el empleo de líneas audaces que saturan visualmente las composiciones utilizando una paleta limitada a los colores azul, rojo, negro y blanco. Al involucrar cada vez más el cuerpo del espectador, Dubuffet abordó fervientemente esta serie tridimensional en la que destaca la obra de gran formato *Le mur bleu*, de 1967.

Se presenta también un nutrido grupo de pequeñas pinturas y dibujos a tinta de Henri Michaux. Las dimensiones íntimas de estas obras evocan la escala de una mano o un libro. El interés de Michaux en el dibujo surge de un deseo de escapar a la organización predecible del lenguaje y sus implicaciones sociales, ya que el artista buscó una forma de expresión libre de toda estructura institucionalizada.

Los trazos fluidos de Michaux contrastan con la obra gráfica de Erró, desarrollada a partir de imágenes provenientes de caricaturas *pop* trabajadas en *collage*. La muestra ofrece dos pinturas de gran formato producidas durante su colaboración con Renault: *Renault Scape* (Paisaje de Renault) y *Motor Scape* (Renault 5) (Paisaje de motor [Renault 5]), ambas de 1984. El espectador tiene ante sí dos paisajes industriales repletos hasta el horizonte de partes automotrices. Notablemente, en la densidad de estas pinturas pueden identificarse los objetos que aparecen en los catálogos de Renault de esa época.

Las piezas de Jean Tinguely incluyen tres imponentes esculturas negras que parecen fragmentos de maquinaria salidos de una nave industrial. Su carácter ominoso desaparece cuando las obras se mueven, sus formas son transformadas a través del movimiento, adquiriendo un carácter lúdico y ligero. Como si actuaran para el espectador, ya que las diferentes partes de cada escultura se mueven en ritmos apacibles.

En la misma sala se instalaron las obras del artista Takis: dos paneles negros con círculos de hilos de nylon unidos a unos pequeños anillos blancos de metal que se suspenden mágicamente junto a un imán ubicado al centro de cada círculo. Estos trabajos escultóricos manifiestan las propiedades físicas del magnetismo y a través del juego entre lo visible y lo invisible, lo material y lo inmaterial, llevan al público del reconocimiento de la experiencia sensual a la contemplación metafísica.

La muestra también exhibe varias obras de la serie *Accumulation* de Arman, hechas a partir de refacciones de automóvil. Interesado en las implicaciones artísticas del ambiente en la fábrica Renault, Arman se apropió de los sistemas industriales, como la repetición y la producción en serie, para subvertir su lógica con fines estéticos. Dos piezas de gran formato de *Accumulation*, montadas en paneles negros del mismo tamaño, han sido instaladas en el museo. Ambas están hechas de partes industriales tomadas de la línea de ensamblaje y fueron comisionadas en 1974 para las oficinas corporativas de Renault. A través de la repetición insistente de los elementos dentro de una estructura bidimensional, el artista transforma estos objetos fríos y funcionales en patrones gestuales, creando elegantes composiciones que evocan la pintura abstracta.

Todas estas obras emergieron del ambiente fecundo propiciado por Renault y las relaciones complejas que ayudó a establecer entre el mundo industrial y un grupo de artistas muy independientes. Los extraordinarios resultados de este intercambio permiten reconocer la singular historia de este acervo como herramienta para la reflexión sobre nuevas colaboraciones posibles entre el arte y la industria.

ARMAN. Niza, Francia, 1928 – Nueva York, 2005.
ROBERT DOISNEAU. Gentilly, Francia, 1912 – París, 1994.
JEAN DUBUFFET. Le Havre, Francia, 1901 – París, 1985.
ERRÓ. Olafsvik, Islandia, 1932. Vive y trabaja en París.
HENRI MICHAUX. Namur, Bélgica, 1899 – París, 1984.
TAKIS. Atenas, 1925. Vive y trabaja en Atenas y París.
JEAN TINGUELY. Friburgo, Suiza, 1925 – Berna, 1991.

Agradecemos el apoyo de



CONACULTA · INBA

FUNDACION

OLGA Y
RUFINO
TAMAYO

arte contemporáneo



Museo Tamayo Arte Contemporáneo

Raquel Montes + Arely Ramírez • Coordinación de comunicación

Reforma y Gandhi s/n • Bosque de Chapultepec • 5286 6519/29 extensión 2228
www.museotamayo.org • comunicacion@museotamayo.org