

## Estados Unidos de Automóviles (E.U.A.)

*El automóvil está intrínsecamente unido a las vidas de los ciudadanos norteamericanos. Es una máquina que representa simultáneamente un sentimiento de escape y libertad, un símbolo material de la prosperidad del conductor, y elocuentes declaraciones sobre la destreza del hombre o la disponibilidad de la mujer. Pero, más allá de su poder simbólico, el automóvil es un factor clave para el producto interior bruto del país, la medida del poder económico de una nación. Obsesionado por el PIB y sus efectos en la cartera de los votantes, el congreso escucha y responde a los cabilderos de Detroit.*

*El automóvil es un elemento tan arraigado en el paisaje simbólico del país que inevitablemente ha pasado a conformar la identidad de la gente: “Para muchos, posiblemente la mayoría de los americanos, sería imposible distinguir entre la experiencia real y la imaginería mediática asociada al automóvil”, escribe Matthew Roth, director de archivo del club automovilístico del sur de California.<sup>1</sup> Al estar tan profundamente integrado en la vida del americano promedio, el automóvil se torna una posesión muy personal, que constantemente se adapta al gusto del comprador. No hay más que observar el incremento exponencial de las ventas de accesorios, y de programas de televisión como Pimp my Ride (Enchúleme la máquina), de la MTV y Monster Garage, de Discovery Channel.*

*La desventaja de esta entrañable relación entre sangre y metal es que hemos dejado que manipule nuestra percepción del mundo: “...Hemos perdido el contacto con un mundo que experimentamos a través del parabrisas de nuestro carro, aislados y alejados de la pertinencia de nuestro entorno por el incesante movimiento cinemático...” escribe el curador Kevin Jon Boyle en el ensayo que acompaña a una exposición que explora imágenes de automóviles e identidades americanas.<sup>2</sup>*

*Sin embargo, el predominio del automóvil en la construcción de la identidad, no está restringido a los EEUU. Irónicamente, Cuba ha convertido los carros americanos en fetiche, a su siempre única manera. Es esta “perspectiva desde el parabrisas” la que domina la primera serie de obras maduras que Pedro Álvarez produjo, Paisajes de la Habana, que acabó tras licenciarse por la escuela de arte San Alejandro de la Habana en 1985. Las composiciones de estos cuadros se perciben como instantáneas desde un coche o autobús en movimiento: la toma de un carro aparcado en un garaje, las cimas de las montañas, furgonetas de reparto estacionadas. La mayoría de ellos están vacíos, aunque los carros y edificios sigan siendo, en principio, artefactos humanos.*

*Pintadas con trazos indefinidos, sus formas son enérgicas y llamativas, de un modo que recuerda al estilo de David Hockney. Parecen pinturas para turistas, resueltamente contradictorias, que se pueden encontrar expuestas en la calle, pero a la vez son imágenes cargadas de presentimientos intuitivos.*

*No son paisajes que representan visiones sobre la decadencia de la arquitectura colonial, o campos de azúcar que se funden en la edificación de una identidad nacional, de los que se pintan para deleite de turistas cargados de dólares.*

*Cuando comenté la aridez de estos paisajes con la artista Tammy Singer, miembro del colectivo de artistas, Los animistas, con base en Cuba y EU, me explicó que, para ella, tal característica reflejaba la situación económica, y agregó: “Cuando voy en una de estas máquinas, miro por la ventana y veo las calles y edificios vacíos, entonces imagino la ciudad sin gente. Y creo que lo hago porque parece ya una ciudad fantasma.”<sup>3</sup>*

*La presencia del automóvil, especialmente la de los clásicos americanos, se convertiría en uno de los motivos principales de las pinturas de Álvarez a lo largo de toda su obra, hasta su muerte a destiempo en 2004. En este contexto, el automóvil llegaría a representar, no tanto un símbolo de libertad como un ejemplo de la tan complicada relación de los cubanos, con ellos mismos y con Estados Unidos.*

## Tanque Yanqui

*En 1950, Cuba había importado, bajo la dictadura de Batista, más Cadillacs, Buicks y De Sotos que cualquier otra nación. Yank Tank o máquina son las palabras empleadas para describir los carros clásicos que residen en Cuba, tales como el Chevrolet de 1951, el Ford de 1956, y el Plymouth de 1957, entre otros. Tras la revolución, en 1961, EU impuso el embargo a Cuba. Como resultado, los 150.000 carros que tras la revolución quedaron recibieron cuidados especiales, por cuestiones prácticas más que por obsesión con las máquinas. En el presente constituyen el 10% de los carros que circulan en la isla.*

*Décadas más tarde, estos carros son americanos sólo por su aspecto externo. Muchos de ellos llevan motores soviéticos, por ejemplo, junto a piezas caseras soldadas por todas partes. Aun cuando la forma externa del carro básicamente siga siendo la misma, han sufrido una transformación interna muy significativa que se hace eco de la propia, compleja transformación de Cuba durante aquel periodo.*

*En nuestros días, estos clásicos americanos de Cuba se han convertido en kitsch turístico —son una cápsula del tiempo, de líneas puras y cromado lustroso, alerones, todo el aire de los viejos tiempos, como parte del elenco automovilístico de American Graffiti de George Lucas (1973) —. Pero este museo callejero se halla en un país comunista. Para la mirada de un americano, estos carros son como una bisagra que uniera los dos países, ya que representan un tiempo de prosperidad vivido tras la segunda guerra mundial, y Cuba su paraíso decadente. Para los cubanos de ahora podrían ser símbolos irónicos de las restricciones para viajar, tanto política como geográficamente.*

*He de reconocer las limitaciones en mi punto de vista, pues aún no he visitado la isla nunca, e intento descifrar las pinturas de Álvarez desde una perspectiva estadounidense. Sin embargo, las distintas formas en que sus obras funcionan en contextos cubanos y americanos, como las dos caras de una misma moneda, es lo que hace su trabajo tan evocador e interesante.*

*En el ensayo del catálogo que acompañó a la muestra de 1998 del mismo nombre, Arte contemporáneo de Cuba: ironía y sobrevivencia en la isla utópica, la curadora Marylin A. Zeitlin identifica tres ideas que entiende como hilos entrelazados por entre las obras de los artistas de la exposición, y en general, por el periodo en que se establecieron, el llamado “Periodo Especial” de 1990: “...la especial circunstancia de ser una isla; el “inventar”, o apañárselas en un sitio donde la penuria económica se ha normalizado; y la retórica de la historia.”<sup>4</sup>*

*Zeitlin escribe que “‘inventar’ es una estrategia de sobrevivencia conocida en todos los rincones de la isla, por la que las piezas de carro se han vuelto preciosos objetos de coleccionista; además, la necesidad de fabricar algo que ya no se encuentra disponible exige una buena dosis de ingenio cotidiano”.<sup>5</sup> Esta forma de abordar la vida es uno de los aspectos de la condición insular de la isla. Zeitlin aclara este punto: “El aislamiento en Cuba es tanto realidad como metáfora, una condición nacional impuesta desde dentro y desde fuera. El propósito de EU de poner en cuarentena a la isla socialista en un mar capitalista, ha pervertido la relación entre los dos países... Treinta años de patrocinio soviético contribuyeron a aislar Cuba todavía más”.<sup>6</sup> Pero para la inmensa mayoría, han sido los gobiernos de EU quienes han escogido apartarse de Cuba. Aun cuando sea una isla y el último reducto del*

*comunismo, Cuba sigue teniendo relación con otros países que circundan a EU, y sigue gozando de una vida cultural dinámica y vital. La obsesión de EU de imponer un embargo aislacionista tanto tiempo ha “pervertido la relación entre los dos”.*

*En estas circunstancias, el tanque americano puede ser entendido, pues, como símbolo que encarna la tercera idea que Zeitlin observa en las obras de estos artistas, “la retórica de la historia”.*

*En el contexto del automóvil como metáfora y símbolo de las relaciones Cuba-EU, el artista y crítico Tonel, que escribe sobre los artistas de los noventa que maduraron en el “Periodo Especial”, cuando las condiciones de vida se recrudecieron al perder el patrocinio de la Unión Soviética, señala que: “En ésta y otras obras, el avance hacia el pasado es un escape del presente y por lo tanto, la conversión del futuro en algo engañoso, ignorado, visto a través del retrovisor. No es de extrañar si nos preguntamos de dónde viene este arte: de un país que anuncia su avance hacia un futuro socialista, mientras al mismo tiempo se va incorporando, lento pero seguro, en la red inexorable del mercado globalizador; en otras palabras, revirtiendo a su pasado capitalista”.<sup>7</sup>*

## El automóvil de Álvarez

*El automóvil, o en concreto el tanque americano, es un motivo constante en la obra de Álvarez, del que me he percatado únicamente tras haber tenido la oportunidad de ahondar en la obra completa de este artista, que abarca, desde su trabajo recién licenciado en 1985, hasta sus últimas series de 2003, The Mirror Series y The Romantic Dollarscape Series.*

*Varios críticos e historiadores del arte que escribieron sobre los artistas que vivían en Cuba en los noventa, han destacado que éstos incorporan y aluden a la cultura popular en su trabajo. El crítico Kevin Power escribe que “los críticos cubanos argumentan, con gran criterio, que el trabajo de esta generación se ha caracterizado por una profunda revisión del concepto del “latinoamericano”, por medio de la inmersión en la cultura popular, y la apropiación de varias ventajas discursivas del ‘arte occidental’”.<sup>8</sup>*

*En otras palabras, esta segunda generación de artistas que alcanzaron la mayoría de edad en la época posterior a la revolución, y que permanecieron en Cuba —a diferencia de los artistas y ciudadanos cubanos que emigraron masivamente en los ochenta— no pretendían forjar una identidad latinoamericana per se, sino reconocer las turbulentas y complejas historias que vivieron. El paradigma del capitalismo, el lustroso carro americano en las calles de la Habana, impulsado y mantenido subrepticamente por piezas extranjeras e improvisados mecanismos en su interior, es el vehículo perfecto para representar la complejidad de estas historias.*

*La postura de estos artistas revela también una forma de resistencia a la creación de una identidad latinoamericana y/o cubana por razón de la Diferencia. Tanto Kevin Power como Tonel, además del distinguido crítico cubano Gerardo Mosquera, han indicado que éste es el dilema en el que se encuentra el artista afamado en el mundo artístico internacional, por representar la estética local, debiendo asumir entonces cuánto tiempo más va a seguir produciendo dicha clase de arte, es decir, saciando el apetito global por lo exótico-auténtico. Power describe esta condición de manera sucinta y elegante, cuando escribe: “Existe un claro peligro en este juego de roles, en virtud del cual, el Otro cubano se representa a sí mismo ante su otro, como ese otro en realidad desea verle”.<sup>9</sup>*

*Álvarez personifica esta incertidumbre en The Mirror Series, de 2003. En pinturas tales como Ponce de León in Memoria, A Trip to Heaven, y Vital Circa 1961, el espectador imaginario de la obra es un testigo de la historia. Un barco turístico, denominado ostensiblemente Ponce de León, arriba al*

*puerto, pero en lugar de los conquistadores españoles, se trata de la conquista del turismo, la principal industria que existe ahora en Cuba. De nuevo nos remite a los días prerrevolucionarios, a los tiempos de Ernest Hemingway y Frank Sinatra. El estilo pictórico de estos cuadros recuerda al de la serie Landscapes of Havana de 1985. Una vez más, se apropia de los manierismos kitsch que se adoptan para el comercio turístico.*

*No pretendo sugerir que Álvarez se aproveche del Cadillac, Ford o Buick, ni siquiera de manera irónica, como el Pop Art americano de 1960, que era una celebración, así como una crítica de la cultura consumista. Álvarez lo representa como un símbolo que expresa “la retórica de la historia”. Pero la diferencia es que elige un símbolo específico que refleja una historia complicada, un objeto fetiche del siglo XX, tan específicamente americano, que pudiera ser descrito como representante de una especie de estética local estadounidense. Álvarez simplemente reclama que estos coches han pasado a formar parte de la historia cubana.*

*Además, pese a cualquier noción romántica que pudiera atribuirse al concepto “inventar” que utiliza Zeitlin, la gente que conduce la máquina, como recuerda de nuevo Tammy Singer, son “los afortunados que tienen dinero, o algo de dinero. Artistas internacionales, artistas locales, catedráticos brillantes que pueden viajar, bailarines, actores, médicos, y otros que venden cosas, o trabajan para el turismo”.<sup>10</sup>*

*Como nota aparte, el único artista cubano que yo recuerde ha utilizado de modo ubicuo un símbolo de transporte, en grado mucho mayor incluso, es Kcho en su empleo del barco. Para Álvarez y Kcho, el automóvil y el barco se asocian con el deseo de huir, y la sensación de aislamiento por vivir en una isla. Por lo tanto, una salida, excursión, el viaje a otro lugar, a posibilidades nuevas, se pone de relieve en sus obras.*

## El interior de la Historia

*En una serie de 1999, Álvarez comienza a fijarse en los interiores de los carros, pero no hay en ellos pasajeros ni conductores. De hecho, casi ninguno de sus carros desde 1980 lleva ocupantes. Es como si tuvieran vida propia y fueran participantes activos en la cultura cubana.*

*Pero lo que sí vemos son referencias a figuras históricas que andan rondando por sus cuadros, coloridas, boyantes. En El telegrama, Souvenir, y El momento histórico II, todas de 1999, cada interior es ocupado por un símbolo vivo de la revolución: la dama de la libertad, querubines y un águila, y cada uno lleva una bandera o mapa de Cuba. Álvarez insinúa que el conductor de estos coches es la Historia. Pero al mismo tiempo sugiere que el desorden y el caos reinan en la historia cubana, condición que el artista abraza, literalmente, escribiendo su nombre al revés en la parte delantera del lienzo.*

*Una de las escasas veces que Álvarez representa un conductor en uno de sus carros es en The End of the U.S. Embargo (1999). Se apropia de una imagen de un anuncio de Coca-Cola que muestra a un niño conduciendo un carro de juguete, fingiendo repartir Coca-Cola para su padre, mientras que toda una historia de influencias africanas e indias a lo largo de los años se cimbrera tras él. Este cuadro es increíblemente complicado, pues alude a un tema palpable en ambos países: el racismo que existe hacia los negros y sus antepasados.*

*Ambos países importaron esclavos de África. Ambos les han tratado como ciudadanos de segunda clase. Álvarez cita particularmente las pinturas de Víctor Patricio Landaluce, un pintor español del periodo colonial del XIX en Cuba, conocido en parte por representar la herencia africana de Cuba, si bien con un aire de servilismo callado.*

Álvarez ilustra este punto inmejorablemente en el tríptico de 1994, *The Aim of History*. Cada uno de los tres paneles lleva un carro americano clásico, el tanque yanqui, en el centro; cada panel es asistido por un africano ataviado con el atuendo tribal, y dos de ellos lavan sus respectivos carros. Detrás de cada uno cuelga una pancarta. En la flácida pancarta del izquierdo se lee: “Socialismo...”, y en la del derecho: “...Muerte”. Así, el eslogan revolucionario cubano “socialismo o muerte” es reemplazado por la pancarta central, nuevecita y tensa, de “United Colors of Benetton”. De un lado, Álvarez sugiere que el capitalismo ha triunfado; de otro observamos que las pancartas se contradicen, señalando las falsas utopías de la democracia capitalista americana y del socialismo comunista cubano: ambas reclaman sus derechos, las dos garantizan la salvación por medio de sus partidos, y esperan una adhesión inquebrantable, pero pese a todas estas reivindicaciones, sus realidades son bien diferentes.

Kevin Power expresa esta contradicción pero aplicándola a los carros clásicos americanos, cuando cita a Álvarez comentando otro cuadro de manera cómica y mordaz: “La cultura cubana ha llegado al límite, sobreviviendo como un hermoso atardecer en una playa tropical, dentro de un lenguaje que ha sido determinado por distintos procesos históricos...¿Qué más se puede pedir? Alcanzar la utopía en un carro grande y poderoso, y gracias a dios, con la vuelta asegurada en el mismo vehículo”.<sup>11</sup>

## Venta de carros usados

En general, el carro se ha convertido en un símbolo irónico de libertad en Cuba. ¿Hasta dónde puedes llegar en una isla? ¿Cuánto ingenio se ha de derrochar para mantener en marcha a uno de ellos? Los clásicos americanos son como máquinas del tiempo en la obra de Álvarez, ya que proporcionan un argumento para sacar a la superficie algunas de las capas superpuestas de la historia, como los cuadros de Mark Tansey, que Álvarez admiró por primera vez cuando era estudiante a principios de los ochenta. Álvarez lo hace con referencias a las pinturas de Landaluze, a los anuncios de Coca-Cola, a la cultura americana popular, a la revolución cubana, etc. Es su proceso de recuperación, en el cual la apariencia externa del carro americano, de Cuba, oculta un complejo entramado de la Historia. Como muchos artistas que emplean la apropiación, sugiere que la diferencia de un país puede ser también la de otro, y que ambos pueden compartir el mismo kitsch, incluso si una estatuilla se vende por cien dólares en uno, y por cinco en el otro.

Se trata de la misma diferencia que Álvarez refiere en la serie *The Romantic Dollarscapes* de 2003. Todas las obras que la integran están pintadas del verde de los dólares americanos, yuxtaponen las capas de la historia sociopolítica de Norteamérica a un mismo tiempo; todas las figuras históricas están paradas alrededor del tanque yanqui, ignorándose mutuamente, como si la Historia pudiera ser obviada. Cuando pintó estos cuadros, Álvarez ya se había mudado a España. Pero completó la serie diez años después de que el gobierno cubano legalizase el dólar americano, generando así sentimientos contradictorios, pues ofreció a los artistas la posibilidad de ganarse la vida, pero reintrodujo asimismo la presencia del turista.

Gerardo Mosquera ha escrito que la razón de que los artistas se quedaran en Cuba en los noventa fue que el gobierno “aprobara las ventas en dólares. Ésta es la razón esencial de que la diáspora artística casi se haya acabado totalmente”. Y agrega: “En Cuba se puede vivir bien, y comprar barato, si uno dispone de dólares. Los cubanos no tienen una mentalidad de emigrante, incluso aunque haya habido olas masivas de emigración desde 1959 por motivos políticos —y por motivos económicos, debido a la política...— Las ventajas de vivir aquí, poder salir a pescar, refrescarse, resultan tan gratas y exitosas para los artistas que ya casi no hay excepciones”.<sup>12</sup>

Así como los carros americanos fueron masivamente importados en 1950 y se convirtieron en un símbolo singular de la identidad cubana mediante un constante “inventar”, mezclas de piezas y de

*tecnologías transnacionales, en la actualidad el arte cubano se exporta en masa a un mundo del arte hambriento de ejemplos de idealismo socialista utópico. Pese a su aislamiento —impuesto por EEUU—, resulta totalmente apropiado. Pues en verdad, ¿no es cierto que las islas-nación y sus culturas han sido siempre transnacionales? A veces lo han sido por sus habitantes, que han emigrado por necesidad. En otros tiempos el colonialismo creó circuitos por todo el Atlántico, y las islas fueron los puntos clave que hacían posible el intercambio en dichos circuitos.*

*La estratificación de la Historia no es nada nuevo ni exótico, tampoco posmoderno. Es este sentido de excavación cultural remozada el que, Álvarez y sus compañeros artistas del “Periodo Especial” de los noventa, reconocerían y tomarían como fuente de inspiración para su trabajo.*

*(Trad. Elena G. Escrihuela)*

<sup>1</sup> Matthew W. Roth. “Automobile Images and American Identities.” *RearView Mirror: Automobile Images and American Identities*, ed. Kevin Jon Boyle (Riverside, CA: UCR/California Museum of Photography, 2000): 10.

<sup>2</sup> Kevin Jon Boyle. “Modernity and the Mythology of the Open Road.” *RearView Mirror: Automobile Images and American Identities*, ed. Kevin Jon Boyle (Riverside, CA: UCR/California Museum of Photography, 2000): 23.

<sup>3</sup> Correspondencia electrónica con la artista, 20 de julio, 2007.

<sup>4</sup> Marilyn A. Zeitlin. “Luz Brillante.” *Contemporary Art from Cuba: Irony and Survival on the Utopian Island*, ed. Marilyn A. Zeitlin (Tempe y Nueva York: Arizona State University Art Museum y Delano Greenbridge Editions, 1999): 125.

<sup>5</sup> *ibid*, 130.

<sup>6</sup> *ibid*, 125.

<sup>7</sup> Tonel (Antonio Eligio Fernández). “Tree of Many Beaches: Cuban Art in Motion (1980s-1990s).” *Contemporary Art from Cuba: Irony and Survival on the Utopian Island*, ed. Marilyn A. Zeitlin (Tempe y Nueva York: Arizona State University Art Museum y Delano Greenbridge Editions, 1999): 45.

<sup>8</sup> Kevin Power. “Cuba: One Story after Another.” *While Cuba Waits: Art from the Nineties*, ed. Kevin Power (Santa Monica: Smart Art Press, 1999): 34.

<sup>9</sup> *ibid*, 36.

<sup>10</sup> Correspondencia electrónica con la artista, 20 de julio, 2007.

<sup>11</sup> *ibid*, 46.

<sup>12</sup> Gerardo Mosquera. “New Cuban Art Y2K.” *Art Cuba: the New Generation*, ed. Holly Block (Nueva York: Harry N. Abrams, Inc., 2001): 14.