

Huella automotriz: memoria e identidad en el automóvil

Gonzalo Quintero Marino

Trabajo de Grado para Optar al Título de Maestro en Artes plásticas

Director(a)

Sebastián Felipe Sánchez Torres

Magister en Humanidades Arte, Literatura y Cultura Contemporánea (Universidad

Abierta de Cataluña – UOC/2023)

Universidad Industrial de Santander

Instituto de Proyección Regional y Educación a Distancia – IPRED

Programa de Artes Plásticas

Bucaramanga

2026

Dedicatoria

En Memoria de Raúl Amorocho, quien fuera amigo y principal creyente en mi carrera desde sus comienzos. Nunca olvidaré como recorrías las calles del pueblo, empujando tu carro frecuentabas los talleres de mecánica ofreciendo chance y periódico, pero más allá de eso, siempre brindabas tu amistad. Me apoyaste en esta enajenada idea de convertirme en artista, y se, que hoy donde te encuentres, sigo contando con tu apoyo.

Agradecimientos

Mi más sincero agradecimiento a mi familia, en especial a mi padre y a mi madre, quienes en estos cinco años de travesía extendieron su apoyo de múltiples maneras, agradezco su calidez al momento de motivar mis sueños y precisar siempre en continuar adelante, sin ustedes este proyecto no sería posible.

De igual forma agradecer a mis amigos, quienes estuvieron desde el comienzo y fomentaron de buena manera mi desarrollo en el campo de las artes, sin ellos, no conocería de la existencia de esta carrera y cuya influencia llevaría a tomar la decisión de estudiar artes plásticas mientras nos embriagábamos a las afueras de un bar, espero cerrar este ciclo con ellos del mismo modo.

Tabla de Contenido

	Pág.
Introducción.....	10
Capítulo 1.....	11
1. Planteamiento del problema.....	11
2. Justificación	12
3. Objetivos.....	15
3.1 Objetivo general.....	15
3.2 Objetivos específicos	15
Capítulo 2: Componente Teórico.....	16
4. Marco Teórico.....	16
4.1 Memoria e identidad	16
4.2 Vehículo automotriz.....	18
4.3 Hombre máquina.....	21
4.4 Escultura.....	23
4.5 Ready Made	25
4.6 Instalación.....	27
4.7 Color y pintura	29
4.8 Videoarte.....	31
5. Antecedentes.....	32
5.1 Hombre Máquina	32
5.2 Parales.....	33
6. Referentes.....	35
6.1 Referentes locales	35
6.1.1 Caucho	35

6.2 Referentes Nacionales.....	36
6.2.1 JyL Constructores	36
6.2.2 Colectivo Ejecutivo.....	37
6.2.3 Nicolas Consuegra	38
6.3 Referentes internacionales	39
6.3.1 Gabriel Orozco.....	39
6.3.2 John Chamberlain	39
Capítulo 3: Procesos y resultados	40
7. Procedimiento metodológico	40
7.1 Obtención de autopartes y búsqueda de archivo personal	40
7.2 Restauración y fabricación de estructuras metálicas de soporte.....	45
7.3 Trabajo de campo para obtener piezas y referentes visuales.	48
7.4 Realización de bocetos e intervención artística de las autopartes.....	51
7.4 Integración de las piezas en la instalación artística.....	54
8. Resultado / Proyecto final	57
9. Conclusiones.....	58
Referencias Bibliográficas.....	60

Lista de Figuras

	Pág.
Figura 1 Hombre Máquina.....	32
Figura 2 Parales.....	33
Figura 3 Abastecer	35
Figura 4 Latonería y pintura	36
Figura 5 Cara de buseta.....	37
Figura 6 La DS car.....	39
Figura 7 Tomahawk Nolan1965	39
Figura 8 Fotografía familiar 1.....	41
Figura 9 Fotografía familiar 2.....	41
Figura 10 Fotografía familiar 3.....	41
Figura 11 Ford F-250 1966.....	42
Figura 12 Willys 1954	42
Figura 13 Visita taller 1	43
Figura 14 Visita taller 2	43
Figura 15 Puerta izquierda Ford 250	44
Figura 16 Guardabarros	44
Figura 17 Accesorios	45
Figura 18 Volate o timón.....	45
Figura 19 Vista general del taller.....	45
Figura 20 Restauración de puerta	46
Figura 21 Fabricación de estructuras.....	47
Figura 22 Base de la puerta.....	47
Figura 23 Almacén de luces.....	48

Figura 24 Luces y accesorios.....	48
Figura 25 Camioneta modificada 1.....	49
Figura 26 Camioneta modificada 2.....	49
Figura 27 Bus veredal.....	49
Figura 28 Renault 4 con llamas	50
Figura 29 Accesorio de lujo.....	50
Figura 30 Elección de paleta de color principal.....	51
Figura 31 Boceto de la puerta.....	52
Figura 32 Boceto parachoques.....	52
Figura 33 Aerografía.....	53
Figura 34 Aerografía del parachoques.....	53
Figura 35 Boceto de montaje.....	54
Figura 36 Armado de las piezas.....	54
Figura 37 Construcción de la instalación eléctrica	54
Figura 38 Cableado.....	55
Figura 39 Montaje de prueba de la instalación.....	55
Figura 40 Primera pieza completa	55
Figura 41 Segunda pieza completa.....	56
Figura 42 Tercera pieza completa.....	56
Figura 43 Plano montaje.....	56
Figura 44 Proyecto expuesto en sala.....	57
Figura 45 Fotografía de detalle.....	57

Resumen

Título: Huella automotriz: memoria e identidad en el automóvil*

Autor: Gonzalo Quintero Marino**

Palabras clave: Identidad, automóvil, memoria

Descripción:

“Huella automotriz: memoria e identidad en el automóvil” es un proyecto de creación artística que explora la relación entre el ser humano y el vehículo automotriz como un espacio de construcción identitaria. A partir de la investigación y recolección de autopartes intervenidas, se analizan las prácticas de personalización vehicular como manifestaciones culturales influenciadas por el contexto social.

Mediante el uso de materiales industriales y piezas reales, el proyecto desarrolla una instalación artística en la que las autopartes son restauradas y recontextualizadas, evidenciando las huellas de uso y apropiación inscritas en ellas. De este modo, el automóvil es abordado como un soporte simbólico que trasciende su función utilitaria, configurándose como un archivo material de memoria e identidad en el contexto colombiano.

* Trabajo de Grado

** Escuela de Artes Plásticas. Director: Sebastián Felipe Sánchez Torres. Magister en Humanidades arte, literatura y cultura contemporánea. (Universidad Abierta de Cataluña – UOC/2023)

Abstract

Title: Automotive Footprint: Memory and Identity in the Automobile*

Author: Gonzalo Quintero Marino**

Keywords: Identity, automobile, memory

Description:

“Automotive Footprint: Memory and Identity in the Automobile” is an artistic research project that explores the relationship between human beings and motor vehicles as a space for identity construction. Through the research and collection of modified auto parts, the project examines vehicle customization practices as cultural manifestations shaped by the social context.

Using industrial materials and real components, the project develops an art installation in which auto parts are restored and recontextualized, highlighting the traces of use and appropriation embedded within them. In this way, the automobile is approached as a symbolic medium that transcends its utilitarian function, emerging as a material archive of memory and identity within the Colombian context.

* Undergraduate Thesis

** School of Plastic Arts. Advisor: Sebastián Felipe Sánchez Torres. Magister en Humanidades arte, literatura y cultura contemporánea. (Universidad Abierta de Cataluña – UOC/2023)

Introducción

A lo largo de la historia, el ser humano ha desarrollado habilidades que le han permitido crear máquinas capaces de facilitar las dinámicas de la vida cotidiana. Con ello, estas han establecido una relación cada vez más estrecha con el entorno social, llegando a un punto de normalización en el que la máquina es asumida como una extensión íntima y complementaria del ser. Bajo este planteamiento, surge el presente proyecto de creación artística, el cual explora la relación entre el ser humano y una de las máquinas de mayor presencia en la vida contemporánea: el vehículo automotriz.

Motivado por la estética personalizada presente en los vehículos automotrices, este proyecto analiza cómo la identidad de las personas se ve reflejada en un objeto inicialmente concebido como instrumento utilitario. En este sentido, el objetivo principal es evidenciar este ejercicio, profundamente arraigado en la sociedad colombiana, que transforma al automóvil en un elemento que trasciende su función de transporte. A través del uso del *ready-made*, la instalación artística y la pintura, se propone analizar estas prácticas identitarias colombianas encontradas en los imaginarios colectivos desde un enfoque técnico y plástico que permita su reinterpretación en el campo del arte.

El desarrollo del proyecto plantea un diálogo en torno a la identidad proyectada en el automóvil y la construcción de un puente hacia una estética local que se nutre del imaginario popular. Esta, en muchas ocasiones, pasa desapercibida debido a la normalización y cotidianidad en la que se encuentra inmersa. De este modo, la propuesta invita a reconocer estos lenguajes visuales como manifestaciones culturales significativas. Finalmente, este proyecto se configura como un homenaje al sector automotriz y a sus diversos actores dentro del ámbito popular, reconociendo en sus prácticas una forma de expresión que da cuenta de la construcción de identidad y memoria en el contexto contemporáneo.

Capítulo 1

1. Planteamiento del problema

Desde la investigación de las dinámicas que surgen en relación con los vehículos automotrices por parte del ser humano, emerge la problemática que guía este proyecto artístico, al encontrarse una conexión significativa entre el hombre y la máquina y como este convierte el automotor en una extensión de su identidad. El automóvil ha actuado de manera significativa en las dinámicas humanas desde su creación e incorporación en la sociedad, la transformación de espacios urbanos para su implementación es una de las manifestaciones de como estos influyen directamente el día a día de una región, a esto podemos sumarle las actividades de personalización, restauración y adecuación que algunos usuarios emplean en sus vehículos derivando directamente en una expresión de su identidad. Demostrando así la versatilidad que contiene al prescindir de un uso meramente utilitario y convertirse en un objeto multifacético el cual se encuentra relacionado al ámbito estético y social.

Tras la llegada del vehículo automotriz a Colombia, este no ha sido exento de su apropiación social y de la transformación de las dinámicas urbanas y rurales del país, donde ha sido acogido y transformado en un espacio de expresión personal y colectiva, como se puede observar en las adecuaciones y personalización de buses, camionetas, camiones y automóviles, donde se utilizan procesos de pintura automotriz como la aerografía, se implementa el uso de calcomanías de todo tipo, accesorios extras empleados para la decoración del vehículo como bocales, porta placas o incluso figuras religiosas entre otros artefactos empleados con este fin, demostrando como el vehículo automotriz se convierte en una extensión de la personalidad de sus propietarios y de su entorno.

El objetivo principal de este proyecto es resignificar el vehículo automotriz utilizando la carga simbólica que presenta ante la sociedad, siendo este parte de la identidad de quienes interactúan con él. La exploración de estos significados construidos alrededor de una estética

visual, se configuran en una inquietud formal que gira en torno a piezas automotrices recolectadas, intervenciones plásticas y un trabajo instalativo que reinterpreta estos objetos desde el terreno del arte contemporáneo, comprendiendo el automóvil más allá de un dispositivo funcional o un objeto industrial y viéndolo como un soporte simbólico de identidad, profundamente arraigado en las dinámicas culturales locales.

Considerando el hecho de que los vehículos automotrices son objetos tridimensionales, ofrecen un territorio para la exploración escultórica. Sus componentes pueden ser empleados como objetos artísticos, ya que por sí mismos portan una estética propia y una carga signífica capaz de dialogar con la problemática central de la investigación. Estos poseen indicios de manipulación por sus antiguos poseedores, los cuales pueden ser empleados para potenciar la carga identitaria que se inscribe en el proyecto de manera formal y conceptual.

De esta manera nace la pregunta que guía esta investigación: ¿Cómo, por medio de una instalación artística se puede generar una reflexión sobre la identidad del ser humano en relación con los vehículos automotrices?

2. Justificación

Este proyecto artístico surge a partir de la necesidad de comprender el automóvil como un soporte simbólico de identidad profundamente arraigado en las dinámicas culturales colombianas y en las relaciones que estos establecen con sus propietarios y con quienes los intervienen. Esta inquietud se vincula, en primera instancia, con la experiencia personal del autor, para quien los vehículos automotrices han formado parte de su cotidianidad, al haber desarrollado gran parte de su vida en talleres de mecánica automotriz heredados de generaciones familiares anteriores.

El vehículo automotriz ha adquirido con el tiempo un carácter simbólico que excede su condición utilitaria, se ha convertido en un espacio donde se construyen narrativas personales, donde circulan oficios, afectos y formas de creatividad popular. Desde una perspectiva personal

el automóvil hace parte de la vida cotidiana del ser y emerge como una extensión de su identidad viéndose reflejado en como este lo adecua y personaliza dependiendo de sus necesidades laborales, sociales y estéticas, convirtiendo cada vehículo en un objeto único a pesar de ser un artefacto producido en masa.

Así este proyecto nace como una propuesta artística basada en la identidad del hombre en relación con la máquina, componiéndose de una instalación que emplea partes de vehículos intervenidas y restauradas conservando parte de la huella identitaria de sus antiguos poseedores y valiéndose de la gran carga estética y visual encontrada en vehículos de uso cotidiano. Se emplearán piezas extraídas de vehículos como puertas, espejos, guardabarros entre otros elementos que irán sostenidas sobre soportes metálico los cuales las integrarán en una estructura tridimensional que se asemeja a un vehículo, valiéndose de los principios del ready made y el objeto encontrado, utilizando para su intervención y restauración, procesos industriales derivados de la producción de automóviles, como el uso de lacas y barnices propios de la pintura y acabados automotrices, guardando así la naturaleza misma del automóvil la cual es importante en la parte formal y conceptual del proyecto. De esta manera se da respuesta al interrogante de construir una instalación artística en la que se dialogue y reflexione sobre la identidad del hombre en relación con la máquina, evidenciada en su conexión con el automóvil.

A nivel internacional, el proyecto adquiere relevancia al dialogar con problemáticas globales: la reutilización de materiales industriales en el arte, las transformaciones de la cultura material contemporánea y la reflexión sobre cómo los objetos producidos en masa se convierten en dispositivos de memoria e identidad. En un mundo donde los desechos industriales crecen exponencialmente y los objetos pierden cada vez más su dimensión afectiva debido a la producción acelerada, este proyecto se inscribe en discusiones internacionales sobre sostenibilidad, arte popular, archivo material y memoria posindustrial.

Bajo el contexto nacional, el proyecto aborda la relación que los colombianos han ejercido con los vehículos automotrices y las industrias derivadas de estos, tales como los talleres de personalización, los almacenes de “lujos” donde se encuentra la indumentaria creada para embellecer los autos, el transporte urbano en general entre otras, que, a su vez crean una estética visual propia del sector que suele perderse con el tiempo y ser ignorada debido a la cotidianidad que la rodea. Es por eso por lo que en este contexto la obra cobra importancia al apropiarse de dichas prácticas y estéticas para resignificarlas a través del arte y conservar parte de su integridad.

A nivel regional la investigación encuentra su enfoque al funcionar como un archivo de las dinámicas identitarias que giran en torno al ámbito automotriz, donde se genera un ecosistema propio que se abastece de los imaginarios colectivos y personales en donde habitan prácticas y estéticas características de este nicho, convirtiéndose en toda una cultura de la sociedad del sector. El proyecto en este punto se convierte en un instrumento que permite valorar estas prácticas urbanas regionales a través del arte.

Desde el punto de vista institucional, se fortalece la formación artística al emplear técnicas investigativas y de creación de obra de manera diversa, al emplearse la instalación, la escultura, el ready made y la pintura contemporánea con la comprensión del contexto cultural del cual emerge la investigación. Fomentando a su vez estudios enfocadas en problemáticas locales, derivando en la relectura de objetos relacionados con la cultura local y nacional y como estos pueden integrarse en el ámbito de las artes plásticas y visuales.

3. Objetivos

3.1 Objetivo general

Desarrollar una instalación artística que, por medio de la escultura, el objeto encontrado y la pintura, explore la identidad del ser humano con relación a la máquina, evidenciando los vínculos identitarios generados con los vehículos automotrices a través de procesos de restauración, intervención y recontextualización de autopartes.

3.2 Objetivos específicos

Realizar un proceso de investigación documental sobre la relación histórica, simbólica y cultural entre el ser humano y el automóvil en Colombia, mediante la revisión de archivos y fuentes bibliográficas con el fin de fundamentar conceptualmente el proyecto.

Comprender y profundizar conceptos y teorías sobre la relación histórica, simbólica y cultural entre el ser humano y el vehículo automotriz en Colombia, mediante la revisión de archivos y fuentes bibliográficas.

Estudiar casos de artistas centrados en el uso de vehículos automotrices como principales actores en sus obras y el porqué del empleo de este objeto como medio artístico.

Buscar y seleccionar autopartes que respondan a los intereses del proceso de creación, revisando intervenciones y rastros que evidencien la relación identitaria con sus antiguos poseedores.

Hacer obra propia a partir de la intervención artística de piezas automotrices de tal forma que permita realizar la instalación en sala con el objetivo de generar una reflexión entre el público y la obra.

Capítulo 2: Componente Teórico

4. Marco Teórico

4.1 Memoria e identidad

La historia se construye desde una línea temporal que reconstruye de manera incompleta aquello que ya no existe, organizada a partir de un análisis crítico y un discurso estructurado. Es una narrativa que, al pertenecer a todos y a nadie, tiende a generalizar. Por el contrario, la memoria es vida encarnada en grupos que la actualizan constantemente; es dinámica, selectiva, abierta al olvido y al cambio. Puede manifestarse de manera individual o colectiva y se enraíza en elementos concretos como espacios, gestos, imágenes y objetos (Nora, 1984/2008).

En la actualidad, la memoria se sostiene en la preservación del pasado a través del archivo. Este actúa como un soporte externo cuando los acontecimientos ya no sobreviven en la memoria viva, permitiendo que generaciones futuras conozcan hechos y experiencias que de otro modo quedarían relegados al olvido (Nora, 1984/2008). El archivo, entendido como un conjunto de documentos sin importar su soporte material, depende del trabajo de conservación y de quienes lo mantienen activo (Buguera, 2011). Sin embargo, la memoria sigue siendo un ejercicio vital que define nuestra relación con el pasado y que influye en cómo nos comprendemos en el presente (Guasch, 2005).

Hoy la memoria está democratizada: dejó de ser privilegio de élites, iglesias o grandes instituciones, la posibilidad de recolectar, guardar y difundir archivos está al alcance de cualquier individuo, ampliando los modos en que se registra y comunica la experiencia, ya no son solo los actores históricamente marginados quienes buscan recuperar su pasado, sino también todo aquel que desea comprender su propia identidad (Nora, 1984/2008). Así, documentos, fotografías, relatos y objetos cobran nuevo valor al ser rescatados por quienes se apasionan por la recolección y transmisión de datos (Buguera, 2011). En este sentido, el archivo

se convierte en un depositario de memoria apreciado por comunidades, gestores culturales y ciudadanos, pues permite activar procesos de recuperación historiográfica, identitaria y espacial (Buguera, 2011).

Estas definiciones permiten comprender por qué en este proyecto los objetos automotrices como lo son las autopartes funcionan como documentos sensibles capaces de activar recuerdos y vínculos afectivos.

En el caso particular de la región colombiana se ofrece un terreno especialmente significativo para pensar la memoria y la identidad a través del automóvil. Tras su llegada al país, los autos han transformado las dinámicas urbanas y rurales viéndose reflejado en como influyeron en el campo laboral y social desde la generación de empleos hasta la escenografía de movilidad, progreso y aspiración social (Salazar, 2017). En los espacios sociales se moldearon identidades familiares y comunitarias donde se generaron relaciones afectivas con los automotores, representando estos un vínculo generacional por parte del ser humano y la máquina, donde en ocasiones llego a ser visto como un integrante más de la familia (Valero, 2017).

Este trabajo se basa en estas perspectivas para desarrollar una búsqueda de objetos vinculados a mi historia personal y social relacionada con los vehículos automotrices, así, las autopartes se pueden configurar como un archivo tangible que permite la aproximación a vivencias compartidas entre generaciones, donde este archivo no es lineal y puede presentarse como un sistemas abierto que permite nuevas interpretaciones y formas de lectura, permitiendo con esto combinar lo personal, lo histórico y lo cotidiano.

Nombrar un automóvil, personalizarlo o documentar su vida útil en relación con nuestros eventos sociales son acciones que quedan registradas en archivos personales y colectivos, así como en las mismas partes del vehículo, a la espera de ser reinterpretadas por futuras generaciones. La recopilación e integración de estos elementos mencionados, sumada

al gesto artístico de intervenirlos e incorporarlos en una instalación, sirve para preservar el pasado y activar nuevas formas de comprenderlo. En este caso, se permite reconstruir una identidad marcada por la presencia constante de máquinas, como lo son los autos, vinculados a la construcción de memoria e identidad expuesta y resignificada como instalación artística.

4.2 Vehículo automotriz

Para la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2024), el automóvil se define como “todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público”.

La invención del automóvil, a diferencia de otros objetos, no puede atribuirse a una sola persona. Su historia abarca desde los vehículos impulsados por tracción animal hasta la invención de los motores a vapor y gasolina (Cromer et al., 2026). La primera patente registrada se solicitó el 29 de enero de 1886, considerada el acta de nacimiento del automóvil moderno a cargo de Carl Benz, quien desarrolló su primer motor de gasolina estacionario en 1879, logro que le permitiera años más tarde materializar su idea de un vehículo ligero impulsado por un motor de combustión (Mercedes-Benz Group, 2026.).

El desarrollo de las partes automotrices avanzó rápidamente. La unión entre marcas consolidó un mercado que ejercería una influencia global. Durante la Primera Guerra Mundial, el camión surgió como un medio de transporte fundamental tanto para fines militares como empresariales, y el aumento de su demanda impulsó la creación de nuevas empresas dedicadas a la fabricación automotriz (Mercedes-Benz Group, 2026.). Esto permitió su expansión hacia otros continentes, especialmente América, donde marcas como Ford fomentarán el desarrollo del sector con modelos populares como el Ford T y el Ford A (Miguez, 2018).

Esta expansión global condujo a la evolución técnica y estética del automóvil. Las mejoras en motores, sistemas mecánicos y eléctricos vinieron acompañadas de cambios en carrocerías, diseños y aerodinámica. Así se pasó de vehículos que se asemejaban a carruajes

construidos en madera a carrocerías autoportantes metálicas, predominantes en la actualidad (Miguez, 2018). Desde sus orígenes, el automóvil se ha visto influido por los contextos sociales, adaptándose a las necesidades de cada época. Sus usos militares, laborales o domésticos han contribuido a crear clasificaciones de vehículos vinculadas directamente a quienes los utilizan.

La producción material ha ocupado un lugar central dentro de la vida capitalista. Lo que aparece como producto mercantil se convierte también en dinamismo político, social y cultural condicionado por la cultura del mercado (Valero, 2017). Aunque el automóvil no fue estudiado desde las ciencias sociales hasta el auge de los estudios sobre movilidad en el siglo XIX, desde entonces ha sido considerado parte de sistemas complejos, viéndose como un objeto de deseo, portador de emociones y pieza clave para comprender las prácticas urbanas contemporáneas. Ejemplo de esto se puede evidenciar en la película colombiana *EL CARRO* del director Luis Orejuela estrenada en el 2003 en donde su trama gira alrededor de las dinámicas familiares que surgen en una familia de clase media al adquirir un vehículo, el cual se percibe de diferentes maneras en cada miembro de la familia, desde ser visto como un objeto de poder y deseo hasta generar incomodidad en algunos, pero siempre reforzando un vínculo afectivo e identitario con este (Orejuela, 2003).

Tras la Segunda Guerra Mundial, la expansión automotriz en Occidente llegó a Colombia, incrementando la importación de vehículos y autopartes en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, en un contexto de transformación vial y modernización urbana (Salazar, 2017). La cultura del automóvil se incorporó a los cambios urbanos del país, al igual que en Estados Unidos, donde la auto movilidad generó nuevos espacios, conductores y dinámicas sociales, en Colombia surgió la necesidad de adaptarse a los cambios que implicaba la presencia masiva del automóvil. Conducir se convirtió en una práctica identitaria, un acto de autogobierno y un signo de participación social (Salazar, 2017). Estas prácticas fueron

adaptadas a las condiciones culturales del territorio, integrándose al imaginario cotidiano del colombiano. Para Valero (2017), “los objetos de uso son potentes intermediarios sociales”, y en este sentido, el automóvil adquirió un valor simbólico dentro de la vida diaria, así como existen diferentes tipos de vehículos para distintos terrenos y necesidades, también existen diferentes tipos de usuarios cuyas personalidades se entrelazan con ellos, transformando un objeto de consumo en una necesidad cultural.

La relación de las personas con los vehículos automotrices permite comprender como este objeto puede llegar a convertirse en una extensión de la personalidad de su propietario viéndose esto reflejado en los cambios estéticos que se les aplican a los vehículos. La personalización automotriz obedece a gustos, contextos sociales o culturales donde todo se conecta para dar como resultado un reflejo identitario del individuo que posee el automotor. Es mediante estos cambios estéticos cargados de identidad que este proyecto encuentra su conexión con el automóvil y su carga simbólica, donde por medio de la materialidad estética se puede percibir un lenguaje visual valioso para la creación artística, donde se pretende aprovechar desde su expresión pictórica hasta su formalidad en el campo tridimensional, aprovechando la forma de los vehículos y sus partes.

En este proyecto, estas piezas se resignifican al ser extraídas de su función original y desplazadas al campo escultórico e instalativo. Su reutilización permite explorar la estética industrial del metal y reconocerlos como documentos sensibles que evidencian modos de vida. El automóvil, entendido como extensión del cuerpo y de la personalidad humana, entra así en diálogo con la obra, es aquello que antes participaba del movimiento, el transporte y la vida cotidiana y se transforma en un testimonio material dentro del espacio expositivo.

La integración de partes automotrices permite que la instalación artística se comporte como un archivo donde convergen memoria, identidad y materialidad. Los elementos empleados son una conexión a parte de las experiencias de aquellos que en su debido momento

manipularon o habitaron estos vehículos, en este sentido el proyecto aborda la dimensión funcional del vehículo mezclándola con su extensión emocional y simbólica donde la maquina deja de ser un objeto utilitario.

4.3 Hombre máquina

La historiadora Valdaliso (2024) señala que la Edad Media suele mostrarse como una época de atraso e ignorancia, aunque en realidad las ciencias nunca se abandonaron por completo. La mentalidad de la época, marcada por el temor a lo desconocido y la asociación de lo incomprensido con la magia o la brujería, generó un rezago científico; sin embargo, esto cambiaría con el crecimiento económico europeo, que reavivó el interés por el saber y su aplicación práctica. El perfeccionamiento de técnicas como el manejo del vidrio y del metal permitió a arquitectos e ingenieros medievales desarrollar mecanismos capaces de facilitar el trabajo, reemplazando progresivamente el esfuerzo humano y la mano de obra por máquinas que optimizan actividades constructivas y agrícolas. Así, el avance técnico dentro de este periodo no fue impulsado por la ciencia formal, sino por la espiritualidad, el empirismo y la necesidad de mejorar la vida cotidiana, afianzándose con el tiempo la búsqueda de nuevos mecanismos y tecnologías útiles para el desarrollo humano (Valdadiso, 2024).

Para Francis Bacon, dominar la naturaleza mediante el conocimiento de sus leyes era indispensable para transformarla en favor de la vida humana (Sachis, 2014). En *La Nueva Atlántida*, Bacon (2016) proyecta una visión utópica donde la ciencia y la técnica son pilares del progreso, reflejando su confianza en máquinas y dispositivos como extensiones del poder humano. Durante el Renacimiento, el hombre se apartó de las tradiciones estrictamente bíblicas para recuperar su capacidad de intervención sobre la naturaleza (Elena, 1998). En este contexto, las artes mecánicas, aunque desvalorizadas (Sachis, 2014) y opacadas por sistemas espiritualistas y materialistas (Mettrie, 1963), comenzaron a perfilarse como herramientas clave del progreso. Pensadores como Galileo y Descartes abrieron camino a nuevas

concepciones: este último comparaba el funcionamiento fisiológico del cuerpo humano con el de las máquinas, una idea polémica para su época debido a la oposición religiosa a considerar al ser humano un autómatas (Mettrie, 1963).

Esta mirada encuentra resonancia en los planteamientos de Michel Foucault. Si bien los ejercicios disciplinarios generan cuerpos individuales, estos se convierten en objetos moldeables, adiestrables y útiles según la lógica mecánica. La disciplina organiza cuerpos como engranajes de un mecanismo colectivo, distribuidos espacialmente para cumplir funciones específicas (Sachis, 2014). La importancia histórica de las máquinas y del pensamiento técnico y filosófico permite entender cómo, desde tiempos tempranos, la humanidad ha vinculado su identidad con dispositivos mecánicos, preparando el terreno para la relación posterior con tecnologías complejas como lo son los vehículos automotrices actuales.

A mediados del siglo XX surgieron las primeras interfaces entre sistemas de computación y operadores humanos, lo que más tarde se consolidó como HMI (*Human Machine Interface*). Estas interfaces, usadas inicialmente en entornos industriales, permitían monitorear y controlar maquinaria (Copa-Data, s.f.). Con el tiempo, los paneles de control, botones, pantallas táctiles y sistemas de realidad aumentada evolucionaron como parte de este desarrollo tecnológico (Mochuan Drives, 2024). El automóvil es un ejemplo cotidiano de esta interacción siendo una máquina compleja que integra múltiples HMI para su operación como lo son el acelerador, el timón, tableros de información y demás componentes, demostrando cómo la relación entre humano y máquina se ha normalizado e intensificado en la vida moderna (Copa-Data, s.f.).

La discusión histórica y conceptual sobre la relación hombre máquina fundamenta directamente este proyecto artístico, pues evidencia cómo el ser humano ha construido una identidad compartida con los objetos mecánicos desde hace ya varios siglos, lo que ha este

punto genera una normalización en la cotidianidad con la que nos relacionamos con las máquinas. El automóvil, hace parte de esta convergencia al operarse y habitar, ya sea de forma literal o simbólica se moldea a la personalidad y necesidades que genera una sociedad o un individuo, tales como el trabajo, el desplazamiento y lo más importante en este proyecto, las intervenciones estéticas, donde se puede generar un vínculo con el vehículo automotriz.

En este proyecto, esta relación se materializa en el uso de diversas piezas automotrices como parte de la instalación artística, donde se pretende intentar rescatar parte de la huella identitaria de sus antiguos poseedores y de los estilos generacionales impregnados en la personalización automotriz. La obra al trabajar con partes automotrices intervenidas y restauradas, reinterpreta estos vínculos conceptuales que se han formado en relación del ser humano y el automóvil. La instalación puede evidenciar cómo la máquina depende del humano para operar, pero también cómo el ser humano, en su imaginario cultural, depende de la máquina para proyectar su identidad ante la sociedad. Con esto y el uso de las técnicas artísticas como la escultura, el ready made y los restos del vehículo se puede descubrir esta mezcla, un cuerpo humano que se ha adaptado al uso de las máquinas y ve en ellas un reflejo de sí mismo.

4.4 Escultura

El término *escultura* se ha definido tradicionalmente como un objeto tridimensional con cualidades estéticas y simbólicas, resultado de procesos como la talla o el modelado de materiales sólidos (García & Moreno, 2024). En los diccionarios suele describirse como el “arte de modelar, tallar o esculpir en algunos materiales figuras en tres dimensiones” (Real Academia Española, s.f., definición 1). En sus inicios, la escultura empleó materiales como madera, barro, piedra y mármol; posteriormente, incorporó metales y plásticos (Museo de Bellas Artes de Asturias, s.f.). Sus orígenes se remontan a la prehistoria, mucho antes de que existieran categorías teóricas o institucionales del arte (García & Moreno, 2024). Tradicionalmente, la escultura se clasifica en *bulto redondo*, visible desde todos los ángulos, y

relieve, fijada a una superficie y observable desde un único punto de vista, categorías dentro de las cuales se incluyen figuras, estatuas, imágenes religiosas y múltiples derivaciones formales (Museo de Bellas Artes de Asturias, s.f.).

A finales del siglo XIX inicia la historia de la escultura moderna con Auguste Rodin, cuyo trabajo introdujo distorsiones expresivas y libertades formales que rompieron con la tradición académica (Pereira, 2015). La modernidad escultórica, que culmina con el arte pop y el minimalismo, se caracteriza por un distanciamiento del realismo y el idealismo tradicionales, así como por la incorporación de materiales no convencionales como telas, ropa, objetos industriales y la fusión de elementos humanos y mecánicos, visibles por ejemplo en las obras de Umberto Boccioni (Guimarães, 2005). El deseo de experimentación amplió los soportes escultóricos y extendió la disciplina mediante las vanguardias, hallando un punto de ebullición en el abstraccionismo, cubismo y futurismo, movimientos que se extendieron globalmente (Pereira, 2015).

Tras la Segunda Guerra Mundial, el nomadismo cultural permitió que las corrientes del arte moderno se expandieron por Latinoamérica, siendo París un epicentro artístico e intelectual que concentró a una comunidad de escritores, cineastas y artistas del continente, dando lugar al llamado “Boom Latinoamericano” (Peña, 2015). El contacto renovado con Europa, junto con las ideas del romanticismo y los relatos de artistas viajeros, impulsó la conciencia de una identidad propia (Pino, 1992). Este impulso fortaleció el pensamiento latinoamericano, que comenzó a situar sus prácticas en un estándar global dentro de un proceso de modernización técnica, política y social (Penagos, s.f.). En Colombia, los viajes culturales posteriores a 1945 como los realizados por Eduardo Ramírez Villamizar, Edgar Negret y Feliza Bursztyn fueron determinantes para consolidar la escena moderna, en especial en la escultura, disciplina en la que estos artistas exploraron profundamente el potencial formal y simbólico del metal (Peña, 2015).

La relación de este proyecto con la escultura parte de las bases de la escultura moderna y su capacidad de extraer y adaptar al entorno artísticos elementos industriales. El implemento de materiales no convencionales y la descontextualización de objetos funcionales, permite explorar el vehículo automotriz como una pieza tridimensional que puede ser resignificada y adaptada al ámbito artístico como objeto escultórico, poseyendo consigo forma y concepto, así como su carga simbólica.

El automóvil se puede presentar como una estructura tridimensional compleja, dado que en su materialidad integra componentes diversos y ofrece una superficie volumétrica rica en formas que puede dialogar directamente con el lenguaje escultórico, permitiendo que sus materiales sirvan como reflejo de la identidad expresada en ellos, que en esta ocasión se recurre a la estética visual acompañada de la carga generacional impregnada en el vehículo, dado que su estructura misma responde a estudios de diseños según la época.

Los componentes automotrices, al ingresar al espacio expositivo, se desprenden de su función mecánica y se convierten en materia escultórica. De esta forma el proyecto busca dialogar con los conceptos de la escultura moderna y propone una reflexión sobre la identidad, la memoria y el objeto industrial como parte del imaginario colectivo colombiano. Con esto se vincula con la tradición del ready made y la escultura expandida en la que el objeto encontrado se presenta como portador de significados.

4.5 Ready Made

El dadaísmo fue un movimiento cultural de actitud antiartística impulsado por Tristan Tzara en 1916 en Zúrich, Suiza, donde artistas de distintas nacionalidades coincidieron como refugiados durante la Primera Guerra Mundial (Catalán, 2023). Su carácter internacional se debió a que, a diferencia de otros ismos, no depende de fronteras, profesiones o religiones, dado que la Europa de la posguerra inicial del siglo XX estaba marcada por destrucciones sucesivas, tensiones sociales y una incertidumbre profunda sobre el futuro (Guimarães, 2005).

Este clima alimentó el espíritu de rebeldía del Dadá, un movimiento surgido del desencanto ante los efectos de la guerra (Catalán, 2023), y por ello se ha descrito más como una tempestad en el campo del arte que como un movimiento artístico tradicional que está cargado de ideas inesperadas destinadas a un público distinto y desacomodado frente a la crisis (Guimarães, 2005).

El dadaísmo rechazó la noción de una estética uniforme. Lo imprevisto, la contradicción y la actitud crítica frente a las instituciones artísticas definieron su postura. Esta nueva ética cuestionaba la “artisticidad” limitada a lo estético, como lo evidencian las rupturas de Marcel Duchamp y Tristan Tzara con los marcos institucionales del arte (Guimarães, 2005). En su burla al artista burgués y en su desinterés por conservar las reglas del arte tradicional, desdibujaron los límites entre arte y no arte (Catalán, 2023).

En este contexto surge el *ready made*, concepto que transformó radicalmente la noción de obra artística al emplear objetos extraídos de otros ámbitos. El *ready made* rompe con la idea del trabajo manual como esencia del arte y renuncia a la búsqueda estética o mimética, al tratarse de objetos ya existentes pertenecientes a otros espacios sociales e industriales (Aranda del Solar, 2009). Su lógica consiste en descontextualizar un objeto industrial mediante mínimas intervenciones para presentarlo dentro del espacio expositivo (Páez, 2018). De este modo, elementos comunes adquieren nuevas capas de significado dependiendo de su posición y función en la obra, revelando cualidades estéticas ocultas. Los *ready made* de Duchamp expresan la modernidad urbana vista en ciudades, fábricas, en la producción en serie y el gesto provocador de elevar lo cotidiano a obra de arte (Guimarães, 2005).

Aunque su origen fue europeo, el dadaísmo se expandió a Estados Unidos, donde Duchamp consolidó su influencia tras mudarse a Nueva York motivado por el clima político de la Gran Guerra y por la invitación del crítico Walter Pach (Páez, 2018). Allí presentó *Fuente*, pieza que escandalizó a la crítica y robustece el carácter conceptual de su obra. En América

Latina, sin embargo, el movimiento fue recibido con recelo, considerándose una amenaza para las raíces culturales locales, como evidencia el Primer Encuentro Iberoamericano de Críticos de Arte y Artistas Plásticos en Caracas:

Más que una exposición de problemas sobre el arte, de una revisión o presentación de artistas, mi ponencia pretende ser una llamada de atención al peligro que encierra, para América Latina, las manifestaciones que en forma de avanzada o de vanguardia se presentan en espectáculos, actitudes u obras que recogen la irracionalidad de un movimiento aparentemente inofensivo, Dadá (Rodríguez, 1978, p.1).

A pesar de ese rechazo inicial, el *ready made* ofrece hoy una herramienta valiosa para explorar realidades latinoamericanas. En el caso de este proyecto, permite problematizar objetos industriales que están profundamente ligados a la vida cotidiana, como los vehículos automotrices. Los automotores en Colombia han ocupado un lugar especial en la construcción del imaginario social, lo que ofrece un campo abierto para la exploración formal y conceptual en las artes plásticas.

En este proyecto el *ready made* a parte de funcionar como estrategia formal heredada de las propuestas artísticas de Duchamp también aporta un apartado sígnico que sirve para activar la memoria inscrita en las piezas automotrices, ya que de distintas maneras estas pertenecen al imaginario colectivo social, dado a la frecuencia con la que se observan en la cotidianidad y su fuerte influencia en nuestras vidas. La extracción de las partes de autos y su traslado al campo expositivo permite resignificar el vehículo automotriz de manera visual articulado con la carga identitaria que este representa.

4.6 Instalación

Durante el siglo XX, diversos movimientos artísticos contribuyeron a sentar las bases del modelo de instalación en el arte (Chavarría, 2020). Las guerras y transformaciones sociopolíticas llevaron a los artistas a buscar nuevas formas plásticas y estéticas capaces de dar

cuenta de realidades complejas (Martínez, 2016). Desde el plano formal, las vanguardias cuestionaron los soportes tradicionales e incorporan materiales industriales, objetos manufacturados que ampliaron el vocabulario artístico y abrieron discusiones sobre escala, espacialidad y sentido. Este debate condujo al plano conceptual, donde la obra comenzó a entenderse como un lenguaje constituido por objetos reales y por el espacio mismo como materia expresiva (Chavarría, 2020).

El término *instalación* no surgió de manera aislada (Martínez, 2016). Su uso tomó forma en la década de los sesenta con Dan Flavin, quien empleó *installation* para describir obras que dependían del lugar donde se exhiben. A diferencia de la escultura tradicional, cuyo significado es interno, la instalación establece un vínculo indisoluble con el espacio donde lo transforma y se deja transformar por él. Un cambio de lugar implica una reconfiguración de la obra, la cual articula los objetos, materiales y relaciones espaciales para construir sentido (Chavarría, 2020).

Como dispositivo de comunicación, la instalación articula tres dimensiones principales: una técnica, donde la materialidad se organiza en el espacio; una narrativa, donde el lugar se transforma para generar experiencia (Chavarría, 2020); y una social, determinada por las relaciones que se activan entre obra, espectador y contexto (Valesini, 2012). En esta interacción la instalación se convierte en un instrumento capaz de reunir múltiples facetas en una misma obra.

Este carácter relacional y multisensorial permitió que la instalación se consolidara como una práctica dominante en exposiciones y bienales a lo largo del siglo XX (Valesini, 2012). Muchas obras pasaron a ser catalogadas como instalación por su complejidad técnica y por la necesidad de un término que abarcara sus múltiples capas de sentido (Chavarría, 2020).

En este marco, el presente proyecto se integra a los fundamentos de la instalación. Su estructura reúne objetos encontrados, piezas automotrices y videoarte, donde cada elemento

mantiene un diálogo con los demás, conformando un sistema que gira en torno al vehículo automotriz como objeto identitario en Colombia. Todas las piezas participan en una misma narrativa vinculada a la construcción de identidad en el ser humano en relación con el vehículo, la instalación permite que estos elementos automotrices dialoguen con el espacio de exhibición y con el espectador, configurándose según la disposición en sala.

En este sentido, la instalación funciona como un dispositivo que activa la sensibilidad del espectador en la manera que su formalidad y estética visual evoca signos encontrados y extraídos de la cultura popular del país, donde el ciudadano de a pie puede encontrar algún rastro de identidad con el cual se pueda sentir identificado, ya sea en recuerdos o emociones vinculados al vehículo y sus interacciones en la cotidianidad de forma colectiva o individual.

4.7 Color y pintura

Desde el punto de vista académico, el color ha sido enseñado desde una perspectiva basada en su descomposición y en la mezcla de los colores primarios para la obtención del resto de gamas, lo cual ha dado origen al conocido círculo cromático y a la teoría del color empleada en la pintura (Bartolotta, 2017). Esta teoría propone un enfoque estético sustentado en la percepción sensorial de los fenómenos cromáticos y en las relaciones sensibles entre ellos, así como en los ordenamientos sistemáticos, reacciones, efectos y contrastes que se producen al interactuar los colores (Santamaría, 2018). No obstante, este enfoque resulta limitado en el marco del arte contemporáneo, pues carece de una comprensión contextual del color.

En actuales prácticas artísticas como en el arte contemporáneo se suele contemplar una dependencia del color con su entorno, en donde se ve afectado según las características de su ubicación y disposición en el espacio afectando de forma directa su disposición visual (Bartolotta, 2017). A inquietud esta responde también la capacidad de los colores para transmitir significados asociados a emociones o estados de ánimo, relación con signos culturales o

cualidades propias que pueden ser destinadas a generar reacciones de tipo afectivo en el observador (Santamaria, 2018).

Así, puede resultar primordial ampliar nuestro conocimiento del color por medio de la relación que este obtiene con la pintura como medio, el color no existe de forma aislada como se puede mostrar en su concepto abstracto, este está representado en la materialidad de los pigmentos y las superficies donde se aplica (Gombrich, 1997).

A lo larga de la historia del arte la pintura ha sido uno de los campos donde el color ha podido adquirir significado, notándose esto desde muy temprano en prácticas como las pinturas rupestres y abarcando áreas de la modernidad con el arte contemporáneo, donde en todos los periodos el uso del pigmento ha estado vinculado a la representación visual y simbólica del mundo (Berger, 2000) involucrando al mismo tiempo una magnitud gestual donde los trazos que se realizan para su ejecución quedan plasmados en la obra, pudiéndose entender la superficie pictórica como un espacio donde se acumulan decisiones tomadas por el artista (Deleuze, 2007). Esta propiedad de la pintura donde se manifiesta como registro y significado del mundo que la rodea es relevante para la ejecución de este proyecto, permitiendo que sea visto como un soporte pictórico la superficie de las partes del vehículo automotriz y al mismo tiempo sirva la intervención iconográfica sobre este como una percepción y adición del contexto cultural y conceptual en el que la obra está inscrita.

En el ámbito automotriz la pintura se asocia directamente con las prácticas de personalización como la aerografía que es usada con frecuencia en la cultura del custom y del transporte popular, donde permite la creación de diseños y composiciones que transforman al vehículo en un soporte pictórico (Hughes, 2001). En el contexto colombiano estas prácticas se encuentran expuestas principalmente en las intervenciones de buses, camiones y algunos vehículos pequeños, donde la pintura atiende las necesidades estéticas de quienes interactúan con los vehículos, naciendo un lenguaje visual de estas manifestaciones de personalidad donde

los colores saturados y las gamas cromáticas llamativas que predominan responden a una identidad personal y comunitaria cargada de simbolismo conformando una estética parecida al Kitsch.

Bajo este sentido, el vehículo automotriz puede llegar a convertirse en una superficie pictórica expandida, otorgándole un espacio en la resignificación artística, integrando el color y la pintura como elementos conceptuales que ofrecen un dialogo con las prácticas culturales que el proyecto investiga.

4.8 Videoarte

El video como medio artístico surge a mediados de la década de los sesenta, esta época fue marcada por el desarrollo tecnológico que amplió los lenguajes del arte hacia nuevos instrumentos de representación. A diferencia de la fotografía, el video pudo introducir condiciones que permitían explorar la temporalidad y las narrativas mediante manipulación electrónica, como señala Catherine Elwes (2015), naciendo el videoarte de la voluntad de los artistas para apropiarse de la tecnología emergente y usarla a su favor.

Los primeros artistas que trabajaron con video, entre ellos Bill Viola, comprendieron que esta tecnología era capaz de transformar el registro de realidad que se hacía mediante ella a través de los espacios informáticos y espaciales, dando lugar con esto a una práctica que se movía entre la experimentación y la reflexión conceptual, inaugurando un campo expandido donde se convertían en materiales centrales el cuerpo, el tiempo y la percepción integrados en instalaciones artísticas y acciones performáticas (Krauss, 1978).

El videoarte se consolidó como un medio capaz de situarse simultáneamente dentro y fuera de la narrativa cinematográfica convencional, su capacidad de abarcar movimiento e imagen sumado a un montaje que puede ser utilizado sobre diferentes dispositivos de proyección permite que se pueda abordar múltiples temas desde diferentes perspectivas, funcionando como un laboratorio visual que sirve para explorar las relaciones que abarcan la

memoria, la tecnología y la cultura mediante métodos como la recontextualización de imágenes (Manovich, 2001).

Esta caracterización puede permitir que el videoarte se proyecte como narrador y atmosfera, donde se le introduce al espectador sensaciones y contextos que integran el significado de la obra, sumando un aporte formal y conceptual que puede convivir con lo documental y lo poético.

En el entorno colombiano, el video ha construido un lugar especial como herramienta para la exploración y documentación de prácticas locales que podrían quedar fuera de la regla museográfica si no fuera por este. La cámara de video opera en este sentido como un mecanismo de archivo, donde como plantea Michael Renov (2004) puede llegar a activar modos de memoria donde se vinculen las narrativas colectivas con la experiencia personal.

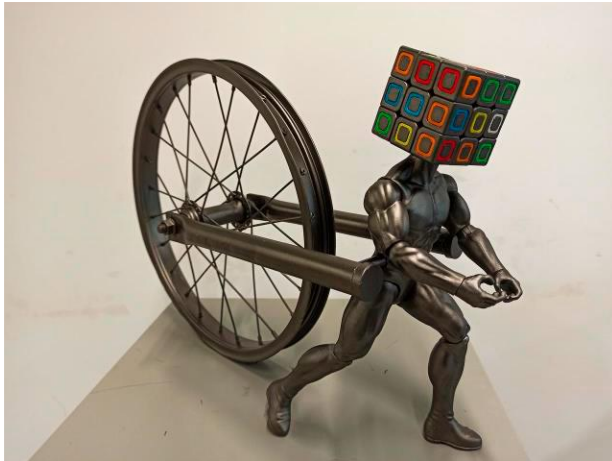
Estas cualidades documentales y de registro representan un momento importante en este proyecto, dado que el registro del ecosistema automotriz encontrado en las calles y visto en lugares como talleres o almacenes destinados a la personalización dan una identidad visual que se puede aprovechar para reforzar conceptual y formalmente la obra, otorgando en él una narrativa artística que gira en torno a la resignificación del vehículo automotriz como un objeto que sirve para explorar y extender la identidad de las personas.

5. Antecedentes

5.1 Hombre Máquina

Figura 1

Hombre Máquina



Esta escultura construida a partir de objetos encontrados, ensamblados e intervenidos se basa en una comparación realizada entre el ser humano y las máquinas, donde se explora la relación de forma poética al encontrar similitudes en quienes pasan su vida siguiendo una rutina sin cuestionamientos respecto a ellas y las máquinas que están programadas para ejercer laborales durante su vida útil, siendo estas inertes y carentes de cualquier tipo de cuestionamientos.

Su elaboración se realizó mediante las bases del ready made y el ensamble, empleando elementos encontrados con una carga simbólica coherente con el concepto de la obra, se cuenta con partes metálicas propias de artefactos producidos en masa industrialmente al igual que su contraparte figurativa en donde se usó un juguete el cual representa el cuerpo humano, de igual manera la pintura empleada en la obra coincide con las técnicas y pigmentos utilizados industrialmente.

5.2 Parales

Figura 2

Parales



Esta obra parte del vínculo personal con las empresas de transporte municipal e intermunicipal que formaron una parte de mi vida, al explorar con más detalles el impacto que genera la movilidad en zonas urbanas y rurales, se encuentra un vínculo generado hacia el medio de transporte, uno que abarca la personalidad y la identidad que se ve reflejado en la forma de interactuar con los vehículos, su personalización y adecuación dependiendo de quién sea su poseedor y su territorio. La obra busca reflejar parte de esta identidad del ser humano extendida a una máquina, empleando símbolos e imágenes que conforman el imaginario colectivo de esta comunidad, las cuales están cargadas de un valor signico importante en la cultura popular colombiana, como lo son las imágenes religiosas entre otras.

6. Referentes

6.1 Referentes locales

6.1.1 Caucho

Figura 3

Abastecer



Nota. Tomado de [Abastecer – Google Drive](#)

Caucho es un artista residente en Bucaramanga, Santander, la mayor parte de su obra se centra en el muralismo, pero en esta ocasión abandona los muros de las calles para situarse en su estudio para crear un dialogo entre el lenguaje del consumo urbano y el arte. En su obra plantea ejercicios de carácter popular enfatizando en la distribución de alimentos por parte de sectores específicos donde el vehículo automotriz cumple un rol de adaptación a entornos poco convencionales de su uso (Castro, 2024).

La relación con este proyecto surge al evidenciarse un interés por los leguajes populares en donde habitan los autos y las adecuaciones de estos para cumplir con un rol más allá de su función principal, como he hablado en mi proyecto, la personalidad y la extensión de la identidad del ser humano hacia el automóvil no se da únicamente en el tema estético, estas expresiones también se manifiestan en la adecuación que sus poseedores les emplean para ajustarse a sus estilos de vida y trabajo.

6.2 Referentes Nacionales

6.2.1 JyL Constructores

Figura 4

Latonería y pintura



Nota. Tomado de <https://www.instagram.com/jlconstructoreslab?igsh=MXy3YWpvY3Flc2Q>

J&L Constructores es un colectivo artístico conformado por Jimmy Espinoza y Lina Prieto residentes actualmente en Bogotá, Colombia. Sus obras reflexionan en como la ciudad se transforma mediante las dinámicas sociales, el paso del tiempo y las renovaciones urbanas en entornos que influyen en la memoria colectiva y la identidad. “Latonería y pintura” explora estos aspectos, surgiendo de un entorno social específico y postulándose por un lenguaje intrínseco en los sectores populares de la ciudad, constando de la reinterpretación y resignificación de un vehículo automotriz en proceso de restauración ubicado en las calles, del cual toman su lenguaje visual y lo extienden a las artes plásticas por medio de lienzos y estructuras metálicas que dan la forma del automotor (J&L Constructores, s. f.).

La relación de la obra del colectivo artístico con mi proyecto se basa en el dialogo conceptual y formal que estos emplean en sus trabajos, en especial en “latonería y pintura” desarrollan un trabajo de resignificación de los leguajes visuales populares que se encuentran en los autos y como estos hacen parte de la memoria social y la identidad de una región o sector,

de igual manera, mi proyecto busca resignificar el automóvil y evidenciar la identidad del ser humano extendida en estos, aprovechando el lenguaje visual empleado por sus propietarios para personalizarlos y trasladar este al campo de las artes plásticas.

6.2.2 Colectivo Ejecutivo

Figura 5

Cara de buseta



Nota. Tomado de <https://www.senalcolombia.tv/cultura/buseta-icono-arte-pop-estetica>

Colectivo Ejecutivo es un grupo de artistas plásticos colombianos y australianos integrados por María Fernanda Cardozo, Rodrigo Facundo y Harley Ross Rudesch. Su obra consiste en la representación de las “caras” de las busetas de servicio privado en Bogotá, haciendo énfasis en la decoración de estos, ya que consideran que cada autobús en la ciudad esta intervenido estéticamente por sus propietarios reflejando su personalidad en estos, lo que lo convierten en objetos únicos. De esta manera extraen elementos de los automotores para presentar una serie de obras que resignifica el lenguaje antropológico visual urbano (Cardoso, s. f.).

Mi proyecto se relaciona con el trabajo de los artistas en la forma en que se emplean los lenguajes visuales extraídos directamente de la estética social y urbana de los autos y como estos se resignifican a través de las artes plásticas, sirviendo como referentes conceptuales y

formales al encontrar similitud en los planteamientos de identidad en relación con los vehículos y el uso de estos para construir obras.

6.2.3 *Nicolas Consuegra*

Uno de nosotros, entre nosotros, con nosotros



Nota. Tomado de <https://nicolasconsuegra.com/portfolio/uno-de-nosotros-entre-nosotros-con-nosotros/>

Nicolás Consuegra (Colombia, 1976) explora las contradicciones de la cultura visual moderna mediante las técnicas de la instalación, la fotografía, la escultura y el vídeo. En su proyecto “Uno de nosotros, entre nosotros, con nosotros” Consuegra presenta una instalación conformada por fotografías recolectadas donde se involucra el Renault 4 en diferentes situaciones sociales y el auto mencionado expuesto en sala. Su intención era la de generar una relación entre el objeto de producción industrial y el vínculo emocional que se establece con él, siendo este auto en específico, un referente de la cultura popular colombiana.

La decisión de incorporar a Consuegra como antecedente de este proyecto, se basa en la relación directa del eje conceptual y formal de la obra, al igual que el artista, buscó explorar y evidenciar el vínculo existente entre el vehículo automotriz y el ser humano, especialmente en el contexto colombiano, esto se ve reflejado en la identidad que se extiende a un objeto producido industrialmente y como lo incorporamos como parte de nosotros mismo en nuestra cotidianidad, en la parte formal, Consuegra usa directamente el automóvil relacionado al

proyecto, lo que refuerza el planteamiento conceptual de este, de una manera similar, mi proyecto busca usar autopartes extraídas de vehículos con una carga simbólica ya establecida.

6.3 Referentes internacionales

6.3.1 Gabriel Orozco

Figura 6

La DS car



Nota. Tomado de <https://www.moma.org/audio/playlist/240/3089>

Gabriel Orozco (1962) ha trabajado frecuentemente con vehículos como dispositivos conceptuales para pensar el cuerpo, en la mayor parte de su trabajo existe la conexión con este, pero no de una manera figurativa, sino como una representación del cuerpo como máquina. Su obra *La DS Car* (1993), un Citroën DS intervenido para modificar sus proporciones, transmite la idea del automóvil llevado a una estética humana como organismo modificado para dar una apariencia elegante pero inhabilitado de su función principal, empleando la exageración de supuestas características atractivas (The Museum of Modern Art, s. f.)

La relación entre el trabajo de Orozco y este proyecto emerge en la idea del automóvil como extensión de la personalidad. Al igual que Orozco no empleó de manera figurativa el ser humano en la obra, pero si lo relaciono mediante signos que representan la identidad del hombre extendida a un objeto de fabricación masiva.

6.3.2 John Chamberlain

Figura 7

Tomahawk Nolan1965



Nota.

Tomado

de

https://www.moma.org/collection/works/81778?artist_id=1060&page=1&sov_referrer=artist

Dentro del panorama internacional, la obra de John Chamberlain constituye un referente significativo en la transformación del automóvil en lenguaje escultórico. Su práctica se caracteriza por el uso de fragmentos de carrocerías, los cuales son comprimidos, ensamblados y reorganizados para dar lugar a composiciones tridimensionales. A través de este proceso, Chamberlain despoja al vehículo de su función utilitaria, convirtiéndolo en un objeto artístico donde el metal adquiere un valor plástico, matérico y simbólico.

En relación con el presente proyecto, el trabajo de Chamberlain resulta relevante en tanto comparte una aproximación al vehículo automotriz como materia y símbolo. Así como el artista reorganiza fragmentos de vehículos para generar nuevas configuraciones escultóricas, este proyecto propone la resignificación del automóvil desde su dimensión estética y simbólica, vinculándolo con la memoria y la identidad.

Capítulo 3: Procesos y resultados

7. Procedimiento metodológico

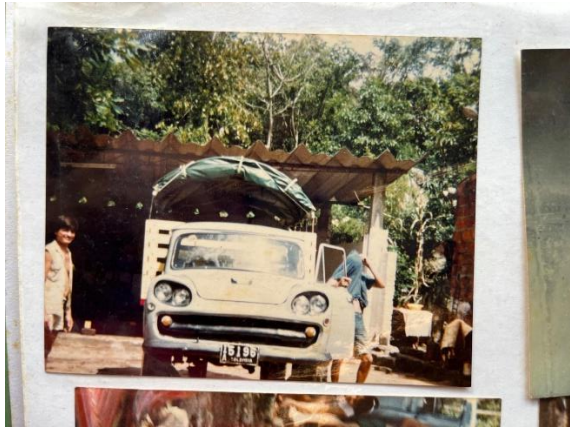
7.1 Obtención de autopartes y búsqueda de archivo personal

Se comenzó por buscar partes y vehículos que sirvieran como donantes. La búsqueda en primera medida se enfatizó en encontrar vehículos abandonados de los cuales se pudiera extraer piezas que sirvieran para la construcción de la instalación. Contando con algunas que en poseían rastros de intervenciones que se recrearon en su restauración y otras, que por su

parte fueron añadidas a partir de búsquedas en trabajo de campo. Al tiempo se estableció una búsqueda de fotografías que evidenciaran la relación generacional de mi familia con los autos.

Figura 8

Fotografía familiar 1



Nota. A la izquierda de la imagen se encuentra mi padre posando al lado de una camioneta en el taller de mi abuelo materno.

Figura 9

Fotografía familiar 2



Nota. Mi hermano mayor acompañando a mi padre mientras trabaja.

Figura 10

Fotografía familiar 3



Nota. Mi sobrino acompañando a su papá (mi hermano) en el trabajo.

Figura 11

Ford F-250 1966



Nota. Vehículo donante número 1.

Figura 12

Willys 1954



Nota. Vehículo donante número 2.

Figura 13*Visita taller 1*

Nota. Taller de mecánica automotriz familiar de donde se encontraban los vehículos vistos en la figura 10 y la figura 11.

Figura 14*Visita taller 2*

Nota. Uno de los talleres de mecánica automotriz donde también se buscaron partes para la instalación, pero con resultados negativos.

Luego de los respectivos permisos y compra, se procedió a la sustracción de las piezas para su posterior restauración.

Figura 15

Puerta izquierda Ford 250



Nota. Puerta sin restaurar, conserva intervenciones de su antiguo dueño.

Figura 16

Guardabarros



Nota. Guardabarros sin restaurar.



Nota. Persiana sin restaurar.

Figura 17*Accesorios*

Nota. Partes conseguidas en mercados de segunda mano.

Figura 18*Volante o timón*

Nota. Volante o timón extraído de un automóvil el cual fue difícil de identificar su marca o modelo debido al deterioro en el que se encontraba.

7.2 Restauración y fabricación de estructuras metálicas de soporte

Después de la obtención de las piezas, el siguiente paso a seguir es la restauración y adecuación de estas para su posterior intervención artística, en esta sección también se procede con la fabricación de los soportes metálicos que sostendrán e integrarán las partes de la instalación.

Figura 19*Vista general del taller*



Nota. Vista general del taller donde restaure los objetos encontrados con procesos de soldadura, se observa la puerta en su proceso de reconstrucción.

Figura 20

Restauración de puerta



Nota. Proceso de restauración de la pintura del objeto, en este punto se procede a aplicar masillas y bases pictóricas para la posterior aplicación de la pintura automotriz. Este procedimiento fue acompañado por un maestro en pintura automotriz y se aplicó a todas las autopartes recolectadas.

Los procesos de restauración vistos en la figura 18 y 19 puedo considerarlos como una de las partes más complicadas de todo el proyecto, ya que demandaron mucho tiempo y esfuerzo físico en su realización pero también resultan siendo una de las partes donde se aprende y se tiene cercanía a los procesos de restauración y personalización mencionados a lo largo del proyecto, en parte porque se trabaja directamente con las piezas, se personalizan y se

dan acabados que son propios de este nicho, además de que se aprende de la experiencia personal de pintores, soldadores y mecánicos.

Figura 21

Fabricación de estructuras



Nota. Realización de las estructuras metálicas en el taller de mi padre.

Figura 22

Base de la puerta



En la figura 20 y 21 se observan parte del proceso de fabricación de las estructulas metálicas, estas actúan como soporte para las piezas automotrices, se utilizo procedimiento de soldadura de arco con electrodo revestido y tubería cuadrada de pulgada y media de calibre 18 en su mayoría.

7.3 Trabajo de campo para obtener piezas y referentes visuales.

Una parte importante de este proyectos fue las salidas para la obtención de piezas nuevas para personalizar la instalación y de referentes visuales encontrados en los entornos urbanos relacionados a la personalización, si bien ya había realizado salidas o búsquedas, estás hacían parte a sitios familiares que igual documente, como talleres vecinos o propios, almacenes de segunda mano entre otros, pero en esta ocasión frecuentaba nuevos lugares que aunque no eran desconocidos para mí, si tenía el interés por adentrarme más en ellos.

Figura 23

Almacén de luces



Nota. Almacén de luces y lujos en la carrera 15, en el adquirí luces y accesorios para la instalación artística.

Figura 24

Luces y accesorios



Nota. Foto de detalle de las vitrinas del almacén mencionado en la figura 22.

Figura 25*Camioneta modificada 1*

Nota. Camioneta personalizada encontrada en la carrera 20 en Bucaramanga. Su color fue una opción que tuve al momento de decidir la paleta de colores para la obra.

Figura 26*Camioneta modificada 2*

Nota. Vehículo personalizado encontrado en la carrera 19 en la ciudad de Bucaramanga, su diseño pictórico que recuerda al pelaje de un animal estuvo entre las opciones para incluir en la intervención de las piezas de la instalación.

Figura 27*Bus veredal*



Nota. Bus veredal de mi municipio San Vicente de Chucurí, sus diseños cargados de líneas blancas y rojas servirían para referenciarse en la intervención pictórica de la defensa o parachoques de mi proyecto.

Figura 28

Renault 4 con llamas



Nota. Renault 4 intervenido por su propietario, hallado en el barrio buenos aires de San Vicente de Chucurí. Su diseño serviría de referente para la aerografía de gran parte de mi proyecto.

Figura 29

Accesorio de lujo



Nota. Accesorio que adquirí para ser utilizado en el capo de mi instalación.

En lo personal el objeto mostrado en la figura 27 me trae recuerdos de mi niñez en el taller de mi padre, los vehículos que llegaban para reparar en su mayoría portaban en el capo este en mismo en particular o un caballo metálico, intuyo por mi experiencia personal y la frecuencia en que los veía que estos objetos correspondían a la tendencia de personalización de la época, por eso quise añadirlo.

7.4 Realización de bocetos e intervención artística de las autopartes

Una vez restauradas y adecuadas las autopartes se procede a realizar bocetos para intervenirlas artísticamente con la técnica de aerografía, buscando con esto evidenciar el lenguaje visual de la personalización automotriz encontrado en el espacio urbano, incorporando con esto en el componente de identidad extendida a la máquina.

Figura 30

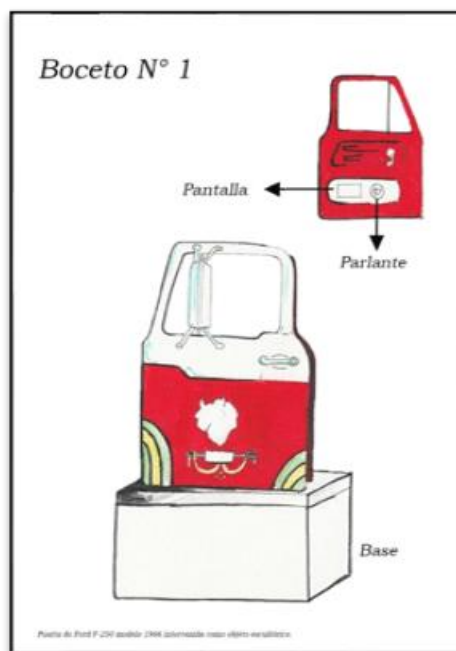
Elección de paleta de color principal



Nota. Colores principales que se utilizaron en la obra. A la izquierda de la imagen el color plateado encontrado en el automóvil Mazda 3 modelo 2010 de mi hermano mayor, a la derecha de la imagen el rojo Ferrari que lleva el automóvil de mi padre, un Renault 12 modelo 1979.

Figura 31

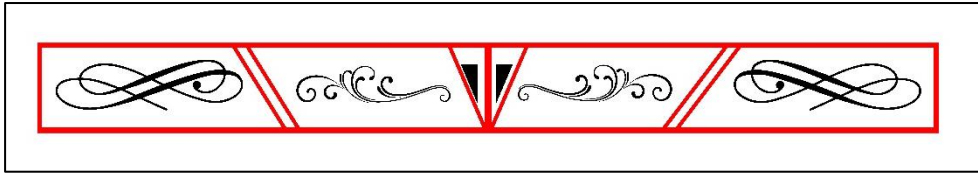
Boceto de la puerta



Nota. Primer boceto realizado del proyecto.

Figura 32

Boceto parachoques



Nota. Diseño realizado para la aerografía de la defensa o parachoques.

Figura 33

Aerografía



Nota. Procedimiento de aerografía en la puerta, este proceso se realizó con todas las partes recolectadas.

Figura 34

Aerografía del parachoques



Nota. Parte del proceso de la aerografía realizada a la defensa.

7.4 Integración de las piezas en la instalación artística

Como parte final, las piezas intervenidas y montadas en su respectiva estructura se integran en el espacio y dan pie a formar la silueta parcial de un vehículo, generando la alusión directa al eje conceptual y formal del proyecto, plasmando en esta, parte de la identidad del ser humano extendida al vehículo automotriz.

Figura 35

Boceto de montaje

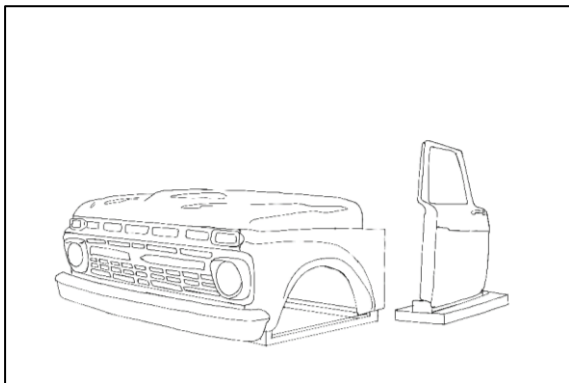


Figura 36

Armado de las piezas



Figura 37

Construcción de la instalación eléctrica



Nota. Evidencia de la construcción de la instalación eléctrica para que funcionaran luces y sonido.

Figura 38

Cableado



Nota. Parte del sistema eléctrico empleado para el funcionamiento de luces.

Figura 39

Montaje de prueba de la instalación



Figura 40

Primera pieza completa



Figura 41

Segunda pieza completa



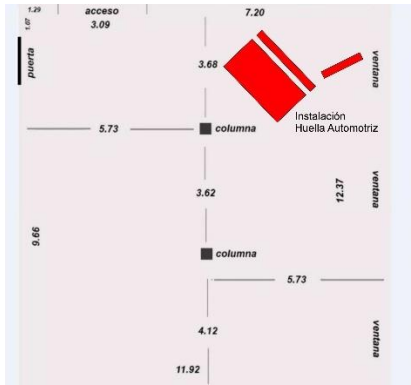
Figura 42

Tercera pieza completa



Figura 43

Plano montaje



Nota. Plano del montaje en la sala Macaregua.

8. Resultado / Proyecto final

Figura 44

Proyecto expuesto en sala

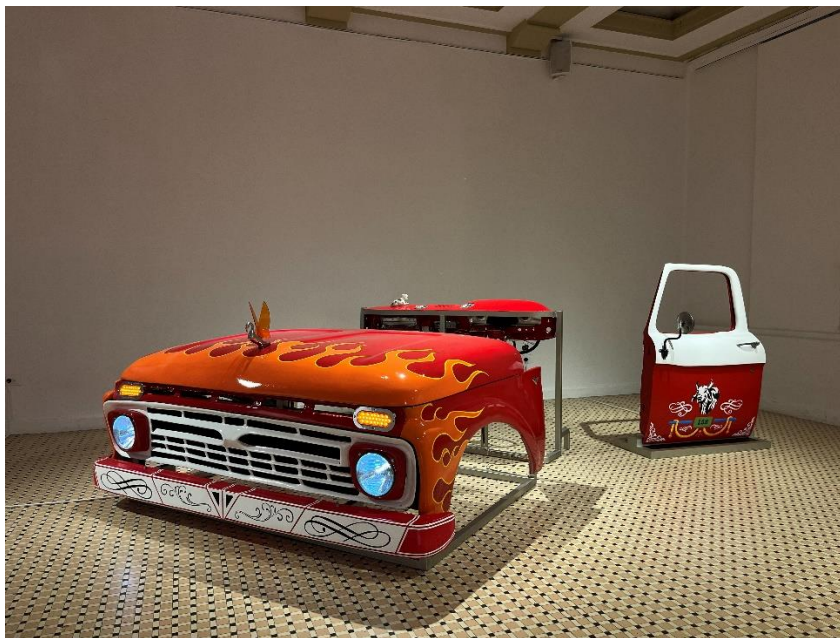


Figura 45

Fotografía de detalle



9. Conclusiones

La realización de “*Huella automotriz*” ha contribuido a mi crecimiento personal y profesional en el campo artístico, ya que fortaleció mi experiencia tanto en la investigación como en la creación de obra dentro de las artes plásticas. A través de este proyecto fue posible desarrollar una instalación artística que explora la relación entre el ser humano y la máquina, evidenciando la estrecha conexión que las personas establecen con el vehículo automotriz y cómo este puede generar vínculos afectivos e identitarios. Todo ello fue posible gracias al proceso investigativo y a la implementación de herramientas propias de las artes plásticas y visuales, como el *ready-made*, el objeto encontrado y la pintura contemporánea, entre otras.

De esta manera, puede afirmarse que el archivo, ya sea personal, social o documental, constituye una herramienta fundamental para el desarrollo de investigaciones en el campo de las artes plásticas, pues brinda apoyo directo a los ejes teóricos, conceptuales y formales del proyecto. Sin estos elementos, la tarea de desarrollar y ejecutar ideas se vería limitada al no contar con puntos de referencia y anclaje conceptual. El conocimiento del tema se consolidó mediante la lectura de documentos, la revisión de proyectos relacionados y la búsqueda visual en contextos sociales y personales, destacando cómo, a partir del archivo y de la memoria

colectiva, pueden surgir procesos de resignificación a través del arte, como sucede en este proyecto con el lenguaje visual presente en el sector automotriz.

Las artes plásticas contemporáneas ofrecen un amplio conjunto de herramientas que fueron implementadas en el desarrollo de “Huella automotriz”. Más allá de los métodos y técnicas tradicionales, la contemporaneidad artística permite la resignificación e intervención de objetos poco convencionales dentro del ámbito artístico. En este sentido, el *ready-made*, la escultura moderna y la pintura contemporánea aportaron bases conceptuales y formales sólidas, al posibilitar la incorporación de objetos de uso industrial al escenario artístico, así como el empleo de materiales poco habituales, como el metal y el plástico, en la creación escultórica.

De esta forma, “*Huella automotriz*” emplea partes de vehículos objetos concebidos originalmente con una funcionalidad utilitaria y de producción masiva y se apropia de estos conceptos de resignificación para convertir el automóvil en el eje central del proyecto artístico. A partir de ello, se rescata el lenguaje visual derivado de la personalización identitaria que las personas proyectan sobre sus vehículos, un lenguaje que suele pasar desapercibido debido a su normalización cotidiana, pero que en este proyecto es recuperado y reinterpretado desde las artes plásticas.

Finalmente, puede concluirse que las artes plásticas y visuales brindan la posibilidad de desarrollar ideas capaces de salvaguardar la memoria personal y colectiva. Asimismo, permiten descubrir nuevas perspectivas en elementos aparentemente comunes que, al ser analizados con profundidad, pueden aportar significativamente al desarrollo de la escena artística local, nacional e internacional. En este sentido, la identidad del ser humano puede manifestarse y extenderse a través de los objetos, como ocurre con el vehículo automotriz, generando vínculos y expresiones visuales susceptibles de ser aprovechados en el campo artístico para la creación de obra, la investigación y la construcción de archivo, contribuyendo así al enriquecimiento cultural de la sociedad.

Referencias Bibliográficas

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (4 de marzo de 2024) 9. *¿Qué se entiende por vehículo?*

<https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/preguntas/9-que-se-entiende-por-vehiculo>

Aranda del Solar, J. (2009). *El ready made y la ruptura de la noción de arte del Modernismo*. Estudios De Filosofía, (7), 27–43.

<https://doi.org/10.18800/estudiosdefilosofia.200901.002>

Bacon, F. (2016). *La Nueva Atlántida* (edición moderna). Tecnos.

Banco de la República de Colombia. (s. f.). *Eduardo Ramírez Villamizar*. Enciclopedia Banrepcultural.

https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Eduardo_Ram%C3%ADrez_Villamizar

Bartolotta, M. C. (2017). *Teoría del color en el arte contemporáneo. Arte e investigación*. Universidad Nacional de La Plata.

<https://papelcosido.fba.unlp.edu.ar/ojs/index.php/aei/article/view/515/914>

Berger, J. (2000). *Modos de ver*. Editorial Gustavo Gili.

Buguera, S. (2011). *Deus ex machina, emotividad y arte de archivo*. Art, Emotion and Value Proceedings of the 5th Mediterranean Congress of Aesthetics (pp. 547-554).

Universidad Politécnica de Valencia. <https://es.scribd.com/document/156609118/47-Marisol-Salanova-Burguera>

Cardoso, M. F. (s. f.). *Bus face (Cara de*

buseta). <https://mariafernandacardoso.com/es/projects/busface/>

Castro, F. (2024). *Caucho, Artista visual y muralista, Abastecer* [Catalogo]. [Abastecer - Google Drive](#)

Catalan, D. (2023). *El impacto del ready-made duchampiano en el siglo XX* (Trabajo de grado en Historia del Arte, Universidad de la Laguna).

<https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/33877>

Chavarría, J. (2020). *Instalaciones artísticas: El espacio significado*. Barcelona: Fundació Universitat.

Copa-Data. (s.f.). *¿Qué significa HMI (interfaz humano-máquina)?*. CopaData.

<https://www.copadata.com/es/productos/zenon-software-platform/que-significa-hmi-interfaz-humano-maquina-copa-data>

Cromer, G., Purdy, K., Cromer, O., Foster, C. (28 de marzo de 2026). *Automóvil*.

Enciclopedia Británica. <https://www.britannica.com/technology/automobile>

Deleuze, G. (2007). *Francis Bacon: lógica de la sensación*. Editorial Arena Libros.

Elwes, C. (2015). *Video Art: A Guided Tour* (2.ª ed.). I.B. Tauris. chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://www.g-
riot.com/Video.Art.A.Guided.Tour.eBook-EEEn.pdf

García-Moreno, M. F. y Paredes-Lascano, I. S. (2024). *¿Qué es escultura? Límites y expansiones en el campo del arte ecuatoriano. Caso 7ma Bienal Nacional de Escultura San Antonio de Ibarra*. (Pensamiento), (Palabra)... Y Obra, (32), e21427.

<https://doi.org/10.17227/ppo.num32-21427>

García, S. (2019). *Magdalena* [Catálogo de exposición]. <https://galeriaduquearango.com/wp-content/uploads/2022/09/Magdalena-Sair-Garcia-.pdf>

Gombrich, E. H. (1997). *La historia del arte*. Editorial Diana.

Guasch, A. M. (2005). Los lugares de la memoria: el arte de archivar y recordar. *Matèria. Revista internacional d'Art*, (5), 157-183.

Guimarães, J. (2005). *Los cambios sufridos en la escultura del siglo xx: el lenguaje, el cuerpo, el espacio y el tiempo, ante nuevos abordajes*. (Tesis Doctoral, Universidad

- Complutense de Madrid). <https://docta.ucm.es/entities/publication/2ac8e517-47a9-4584-af2a-114bcb00b29>
- Hughes, R. (2011). *The Shock of the New*. Thames & Hudson.
- J&L Constructores. (s. f.). About. <https://jlconstructoreslab.art/index.php/about/>
- Krauss, R. (1978). Video: *The Aesthetics of Narcissism*. October, 1, 50–64. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://monoskop.org/images/9/99/Krauss_Rosalind_1976_Video_The_Aesthetics_of_Narcissism.pdf
- Manovich, L. (2001). *The Language of New Media*. MIT Press. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://uea1arteycomunicacion.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/09/manovich-el-leguaje-de-los-nuevos-medios.pdf>
- Martínez, R. (2018). *Enocultura e identidad: La instalación como nuevo método de investigación artística en Educación Patrimonial*. Athenea Digital. Revista de pensamiento e investigación social, 18(1), 431-450.
- Meigh-Andrews, C. (2014). *A History of Video Art: The Development of Form and Function* (2.^a ed.). Bloomsbury
- Mercedes-Benz Group AG. (2026). *El primer automóvil 1885–1886*. <https://group.mercedes-benz.com/company/tradition/company-history/1885-1886.html>
- Mettrie, J. (1963). *El Hombre Maquina*. Editorial Universitaria de Buenos Aires
- Miguez, C. (2018). *Análisis de la evolución del diseño del automóvil desde sus inicios hasta la actualidad* (Doctoral dissertation, Tesis, Universidad de Valladolid, Valladolid). <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/31314>
- Mochuan Drives. (2024). *Revolución de la automatización industrial: la evolución de la tecnología de interfaz hombre-máquina industrial*. Mochuan Drives. https://www.mochuan-drives.com/es/a-news-industrial-automation-revolution-the-evolution-of-industrial-human-machine-interface-technology?utm_source

Museo de Arte Moderno de Bogotá (MAMBO). (2025). *Secuencias. La imagen-montaje*.

<https://www.mambogota.com/exposicion/secuencias-la-imagen-montaje/>

Museo de Bellas Artes de Asturias. (s. f.). *Materiales pre-visita: Bosquejos y esculturas*

[Recurso educativo]. Editorial Pintar-Pintar.

Nora, P. (2008). *Los lugares de la memoria* (Trad. L. Masello) Ediciones Trilce. (Trabajo original publicado en 1984).

Orejuela, L. (Director). (2003). *El Carro* [Película]. Dago Producciones.

Páez, O. (2018). *El ready-made, su impacto traumático en el espacio del arte y la influencia de los nuevos medios en la sociedad contemporánea* (Tesis Licenciatura en Artes Plásticas). Universidad Central del Ecuador

Penagos, J. (s.f.). *Inicios del arte moderno en Colombia y Latinoamérica*. Universidad del Quindío

Peña, A. (2015). *Historia de la escultura moderna y de los viajes culturales de artistas colombianos a París después de 1945*. *Historia Crítica*, (58), 139-154.

<https://journals.openedition.org/histcrit/6598>

Pereira, M. de los Á. (2015). *De la escultura contemporánea: algunas nociones básicas*.

Nierika. *Revista de Estudios de Arte*, 4(7), 9–17. <https://revistas.iberomexico.mx/nierika>.

Pino, G. (1992). *Arte Moderno de América Latina*. *Revista Estudios*, (10), 126-140.

Real Academia Española. (s.f.). *Escultura*. *En Diccionario de la lengua española*.

Recuperado en 12 de abril de 2026, de <https://dle.rae.es/escultura>

Renov, M. (2004). *The subject of documentary*. University of Minnesota Press. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://scispace.com/pdf/the-subject-in-documentary-48fvrt3bl2.pdf

Rodríguez, P. (1978). *Primer encuentro Iberoamericano de críticos de artes y artistas plásticos, Dada y América Latina*. The Museum of Fine Arts

- Sachis, P. (2024) *Hombre-Máquina: El paradigma de los cuerpos disciplinados*. Universidad de Cordoba, Repositorio Digital Universitario. <https://rdu.unc.edu.ar/items/282a0e33-c472-4fb5-949a-d846ebbeaa79>
- Santamaría, E. (2018). *El color: interacción armónica y formal en el espacio cotidiano para la creación de escenarios alternos a la realidad* (Disertación para obtener el título de artista visual). Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
<https://repositorio.puce.edu.ec/items/e3f687c7-d3a1-4667-8171-9724ca9a011d>
- Salazar, O. (2017). Cultura del automóvil y subjetividades en Colombia (1950-1968). *Revista de estudios sociales*, (59), 111-123.
<https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/res/article/view/6008/5959>
- The Museum of Modern Art (MoMA). (s. f.). *Gabriel Orozco. La DS.1993*.
<https://www.moma.org/audio/playlist/240/3089>
- The Museum of Modern Art (MoMA). (s. f.). *John Chamberlain*.
https://www.moma.org/collection/works/81778?artist_id=1060&page=1&sov_referre r=artist
- Valdaliso, C. (2024). *Los inventos de la edad media*. National Geographic Historia.
https://historia.nationalgeographic.com.es/a/los-inventos-de-la-edad-media_18900
- Valero, C. (2017). *El Renault 4 en Colombia. Biografía social de un objeto de diseño industrial* (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia)
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/63406>
- Valesini, S. (2012). *LA INSTALACION COMO DISPOSITIVO EXPOSITIVO Y COMUNICACIONAL. El caso Misión Misiones (cómo construir catedrales de Cildo Meireles en la I Bienal del Mercosur*. Universidad Nacional de la Plata