

Introducción

No sé cuando apareció mi interés por los automóviles pero creo que me acompañó desde muy niño. En uno de los primeros recuerdos que me viene a la memoria, arrastraba una pequeña caja de madera, atada con un cordel y cargada de arena: ¡mi camión! Cuando tenía cinco o seis años dibujaba coches y camiones mientras mis compañeros de escuela representaban batallitas de indios y vaqueros o partidos de fútbol. Supongo también que la afición de mi padre a las motos, los coches y las máquinas en general me influiría de alguna manera. Más adelante, a los trece o catorce años seguía dibujando coches, mis propios diseños, revolucionarios e inéditos (!). En esa época tenía claro que si mis amigos querían ser futbolistas, astronautas o policías, yo quería ser diseñador de coches, sin imaginar otra profesión más apasionante.

Hace años que no recordaba que un día, en esa época, visité con un amigo una exposición de pintura en la que se exponían unos preciosos cuadros de coches. El artista era un arquitecto holandés que había trabajado como diseñador para la mítica Ferrari. Le llamó la atención que unos chavales estuviesen tan interesados en sus obras y entabló conversación con nosotros. En nuestro inglés «macarrónico», nos atrevimos a pedirle unos dibujos. En un momento esbozó con la línea pura de un bolígrafo BIC y una facilidad asombrosa, un Fórmula 1 en perspectiva, visto desde atrás, para Javier y un Dino Ferrari para mí. Pero lo que nos llamó mucho la atención es que fuese arquitecto. Qué extraño, sabíamos que los arquitectos dibujan edificios, pero ¿coches...? Me pregunto ahora si esta anécdota casi olvidada influiría de alguna manera, pocos años después, en la elección de mi carrera.

Cuando estudié Arquitectura ya no dibujaba coches, pero me interesaba por el diseño industrial, sin que hubiese olvidado la vieja afición, que realmente nunca he perdido. Años más tarde, preparando clases sobre la arquitectura de Le Corbusier, siempre detenía la mirada sobre fotografías en blanco y negro en las que el arquitecto aparecía con su elegante Voisin o este era retratado delante de los edificios

blancos de su primera época. Reconozco que como arquitecto he admirado y disfrutado muchísimo con sus obras, especialmente desde que visité la primera de ellas en 1977, así como he valorado en gran medida la revolución que supuso su aportación a la arquitectura.

Un día empecé a interesarme sobre un pequeño ejercicio de diseño: el Voiture Minimum, que normalmente pasa desapercibido entre los grandes proyectos y obras de Le Corbusier. Descubrí que él no había sido ni mucho menos el primer arquitecto que sentía atracción por los coches y su diseño. Revisando bibliografía, iban apareciendo poco a poco automóviles creados por Olbrich, Gropius, Loos, Prouvé o Mollino... También las viejas fotografías del exquisito Frank Lloyd Wright en alguno de sus elitistas automóviles. Precisamente, y en relación a Wright, recuerdo haber visto un precioso documental en el que se repasaba la obra del arquitecto americano, ambientando cada edificio con personajes y automóviles correspondientes a su época. La imagen de estos ilustraba perfectamente la sorpresa que debió haber causado la casa Robie en el Chicago de 1908 o el Guggenheim de Nueva York en 1959.

Como afirma Enrico Morteo en *History of Industrial Design*: «Si hay un objeto que es capaz de representar totalmente el avance de la tecnología y al mismo tiempo los mitos, los sueños, las ilusiones, y las contradicciones de la modernidad, es sin duda el automóvil».¹ Lo queramos o no, se ha convertido en protagonista absoluto del paisaje de nuestras ciudades y carreteras, aunque no de la forma que imaginaba Le Corbusier en sus utopías urbanísticas. El diseño del automóvil de los Jeanneret pasó, con el tiempo, de ser una curiosidad frívola para mí, a un trabajo de investigación que absorbía mi tiempo como un insaciable agujero negro. Poco a poco se iba pareciendo también a una extraña novela de detectives, con curiosas pistas acerca de un misterioso sobre, que se perdían y reaparecían

¹/ Morteo, Enrico, «The Dominion of Design», en *History of Industrial Design, 1919–1990*. Milán: Electa, 1991, p. 286.

continuamente, para convertirse más adelante en una especie de obsesión que aunaba mis aficiones por la arquitectura del Movimiento Moderno, la historia de la II Guerra Mundial, las viejas fotografías, los automóviles y el diseño industrial. Supongo que inconscientemente recuperaba también al niño dibujante de coches que fui en los años sesenta.

La búsqueda exhaustiva de información en bibliotecas, archivos, fotografías, etc., me permitió conocer mucho mejor la obra del arquitecto francés y profundizar en un mundo tan especializado como el del diseño automovilístico, pero también contactar con una serie de personas entusiastas, amables y generosas, que me han ayudado mucho. Facilitando documentación, opiniones, planos o fotografías como Evelyne Tréhin, Philippe Duboy o Thierry Auffret en París, Philippe Ladure en Toulouse y Paul Schilperoord en La Haya, o realizando gestiones y afanosas búsquedas de pistas perdidas como Katharina Zimmermann en Basilea. Otros, mucho más cercanos como Juan Manuel Franco Taboada han aportado sus conocimientos teóricos para desarrollar este trabajo.

Aunque el diseño frustrado del automóvil de Le Corbusier y Pierre Jeanneret no haya trascendido más allá del ámbito de estudios minuciosos de su obra menor y en concreto de proyectos no realizados, es preciso tener en cuenta que si hubiese recibido un apoyo decidido por parte de algún fabricante importante, su diseño se podría haber materializado en uno de los automóviles más fabricados del mundo, un objeto repetido en millones de copias. Algo totalmente factible si consideramos la repercusión internacional que tuvo el Volkswagen Escarabajo, el más popular del planeta durante décadas.

Entre la extensa obra de Le Corbusier, el proyecto Voiture Minimum no ha sido considerado hasta ahora más que una pequeña y curiosa anécdota en su trabajo. Sin embargo, y a la vista de la documentación que se conserva en los archivos, de la abundante correspondencia relacionada, sorprende comprobar

que para el arquitecto no fue ni mucho menos una simple anécdota. Le Corbusier siempre tuvo una fe absoluta en sí mismo y en su trabajo, y por supuesto en su pequeño automóvil, pero aún así, llaman la atención los esfuerzos realizados por él y su insistencia pertinaz para conseguir que se fabricase su diseño. Búsqueda de influencias, cartas a ingenieros, concejales, embajadores, presidentes de grandes fábricas, etc. Tratando por todos los medios de comercializar su idea, aunque sin conseguirlo. Insistiendo constantemente y durante años en la originalidad de su propuesta e insinuando copias o plagios...

Al presentar una similitud evidente con el coche de Le Corbusier, se ha citado en infinidad de ocasiones al popular Volkswagen como copia o como diseño inspirado en el original del arquitecto, concepto extendido a otros utilitarios de los que también se han ensamblado millones de unidades. Sin embargo, se puede comprobar que el proyecto que define el vehículo de Le Corbusier es realmente posterior a las fechas que habitualmente se relacionan con él, lo que desestima tales afirmaciones.

El análisis frío y objetivo de toda la documentación relacionada con este proyecto y la constatación de que asimila una serie de influencias ajenas, no supone en absoluto una actitud desmitificadora o iconoclasta con respecto a Le Corbusier, sino que confirma su extraordinaria capacidad de síntesis y de atención continua hacia las vanguardias de su época, hacia los trabajos de ingenieros especializados, de la misma manera que su arquitectura se apoya necesariamente en la de otros arquitectos, interesados como él en la investigación experimental de la arquitectura. Igualmente, y como se verá, también los ingenieros y diseñadores han prestado atención y han sido influidos por trabajos similares de sus colegas.

Traté de reunir en este volumen toda la documentación de interés recopilada y relacionada con el Voiture Minimum: planos, cartas, imágenes u opiniones de otros autores, junto a mis propias interpretaciones, para reconstruir por completo la historia de este extraño automóvil con apariencia de cíclope mecánico. Organizando el libro en dos partes claramente diferenciadas, la primera, para poner en antecedentes al lector sobre temas que deberá tener en cuenta para comprender la segunda parte, enfocada por completo en el Voiture Minimum, objetivo prioritario de este libro. No me pareció necesario insistir en temas que considero ya abordados con conocimiento y profundidad por autores a los que respeto y cito continuamente. Por otra parte, esta segunda versión del libro —en español—, me ha permitido revisar y ampliar la documentación expuesta en la primera, publicada en 2011 —en lengua inglesa—, por The MIT Press, editorial del Massachusetts Institute of Technology.

La historia del diseño del Voiture Minimum nos remite a los años veinte del siglo veinte, a la época de las utopías urbanas del Movimiento Moderno, cuando los automóviles estaban dejando de ser, definitivamente, elitistas medios de transporte —sin que se hubiesen convertido todavía en las máquinas molestas y peligrosas que colapsan nuestras calles—, significando en esa época la conquista de una libertad e independencia desconocida hasta entonces por el ser humano, libertad para controlar el espacio y el tiempo, para conocer otras ciudades, otros países, otras costumbres, otras gentes...

Antonio Amado Lorenzo