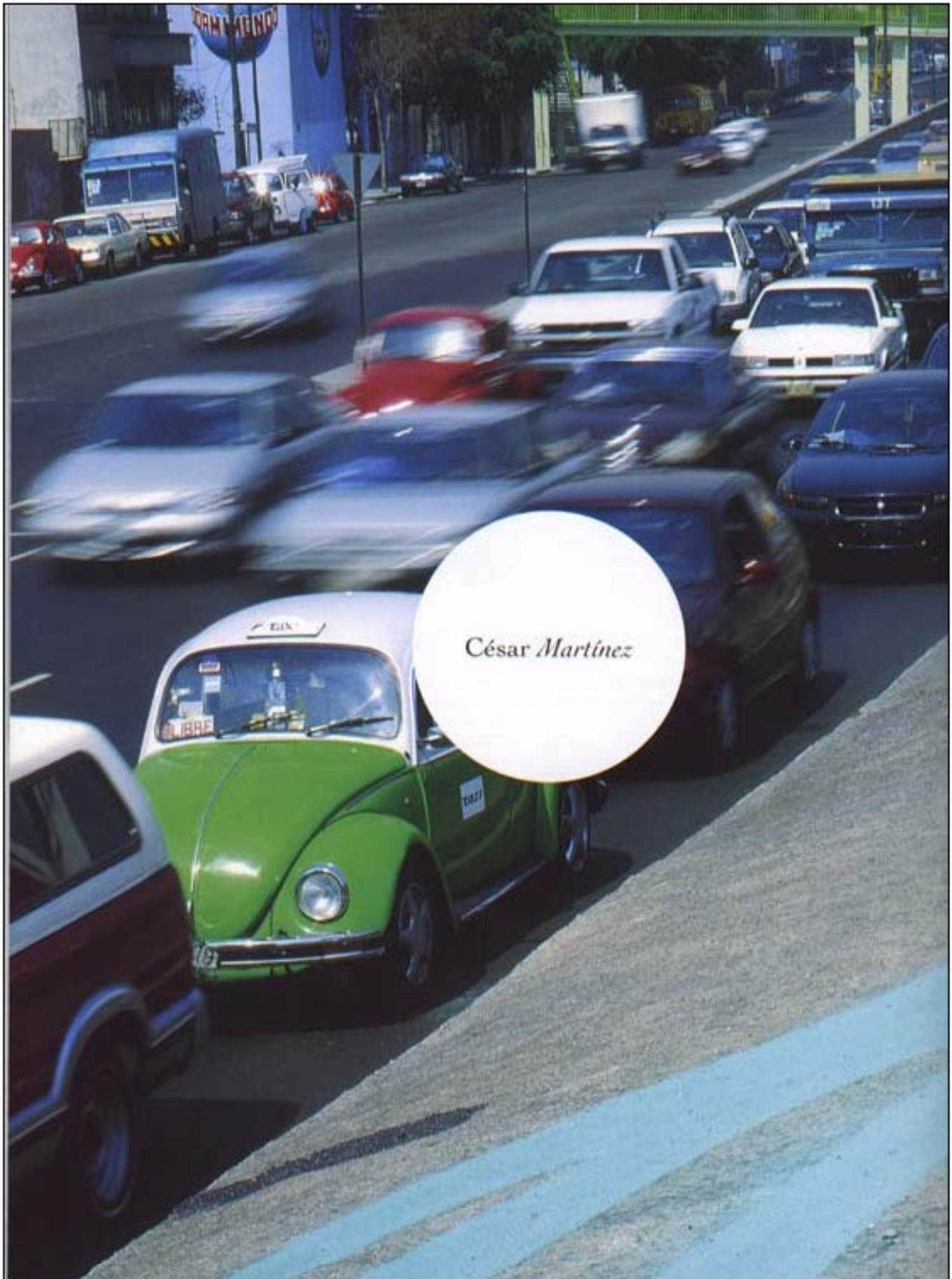


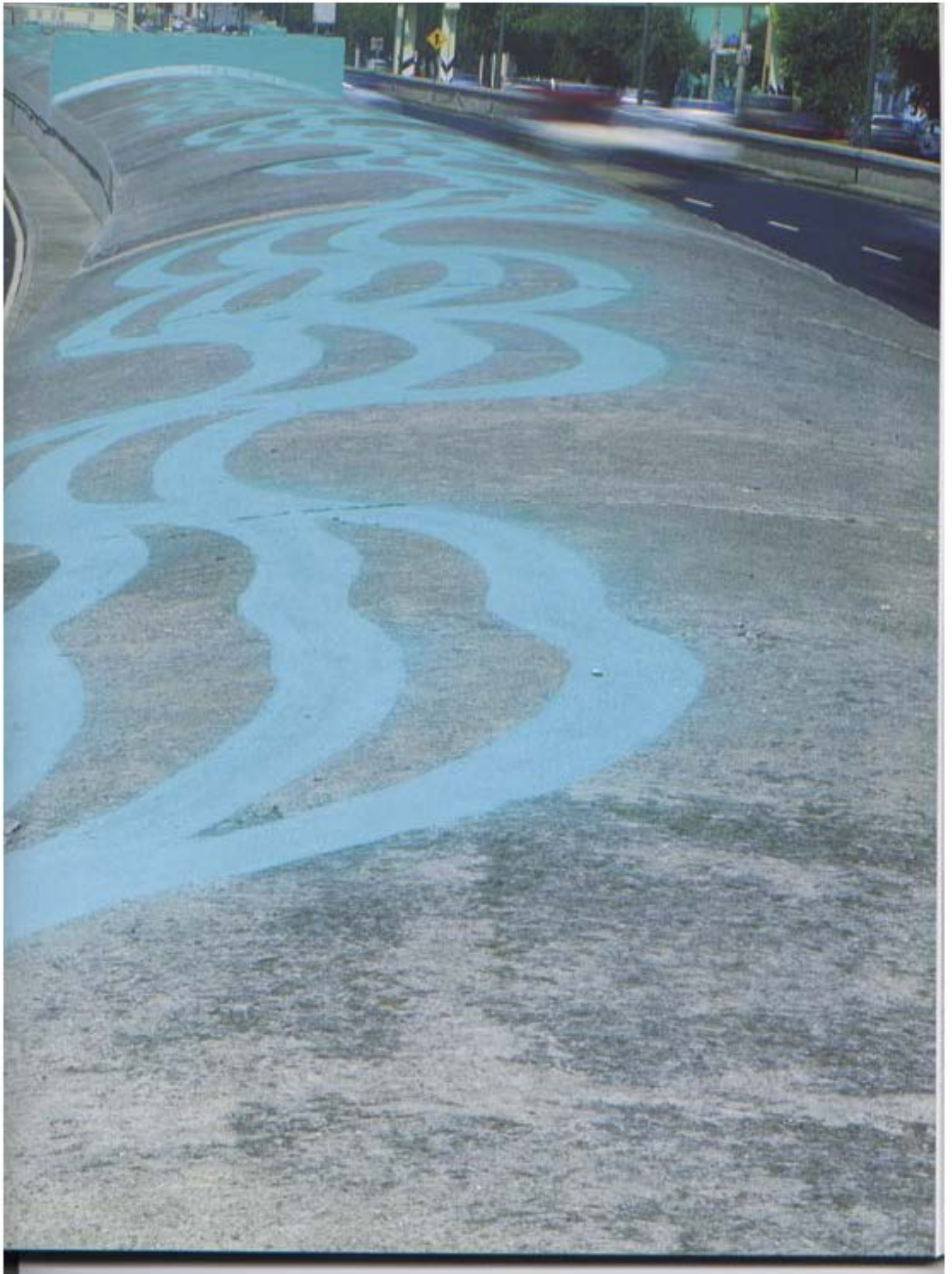


agua

wasser



César Martínez



Buena parte de las grandes vías de la ciudad fueron edificadas desde cursos de ríos o canales: Río Maglalena, Río Charulusco, Canal de San Antonio, etc. Utilizándose embarcaciones, algunas de estas vías habían sido medios de comunicación, y la erosión centenaria del agua adelantaba el trabajo de nivelación de los ingenieros de caminos. El crecimiento de la población había convertido en insalubres a casi todas las vías fluviales. Hoy en día casi todas ellas están entubadas, ya sea de manera visible o subterránea; lo anterior no impide que, durante la época de lluvias, el agua rebasa su canalización y las avenidas retornen peligrosamente a su anterior naturaleza.

El Viaducto es una de las principales "arterias" de la ciudad, permitiendo el flujo vehicular rápido e ininterrumpido desde el sudoeste hacia el extremo centro-este (lugar del aeropuerto internacional) y está custodiado por enormes muros de concreto, lo que le permite cruzar, generalmente por abajo del nivel peatonal, las avenidas que se le atraviesan. Estos muros, la velocidad de los automóviles que transitan - cuando existe poco tráfico - y las emisiones contaminantes hacen del Viaducto un lugar inhóspito, elocuentemente enunciado de la preferencia del auto sobre la del peatón en la ciudad contemporánea.

En el muro central del Viaducto, donde por más de 8 kilómetros está entubado el Río Piedad, César Martínez proyectó un mural a partir de un patrón sencillo tomado de la representación de agua en un códice prehispánico. Un azul verdoso, ajeno a la gama cromática de los partidos políticos, fue el color seleccionado para la obra a partir del catálogo de pintura a base de agua ofrecida por el patrocinador. Se consideró que utilizar otro solvente que no fuera agua sería poco acorde al espíritu del proyecto general. Por más de ocho semanas un equipo de trabajo, conformado principalmente por voluntarios, se dedicó a pintar el mural, de 12:00 de la noche a 4:00 de la madrugada, bajo el horario y el calendario en que era posible cerrar la vía rápida. El entusiasmo y la creatividad del equipo pronto transformaron el sencillo patrón ondulante en múltiples y caprichosas formas, otorgando diversidad a la continuidad prolongada de la obra. Si bien *Piedad Entubada* se inició en marzo, casi dos meses después de la apertura general de *agua-wasser*, este mural ha perturbado, ofreciendo al usuario del Viaducto un sentido del color y del movimiento donde había concreto manchado con carbón. Más allá del real resultado artístico de este proyecto, trasciende la voluntad de concebir y realizar una propuesta de arte urbano en términos contemporáneos, a partir de una iniciativa civil antes que gubernamental. Antes de la desviación al aeropuerto, el equipo firmó la obra con las anteojeras de Tláloc, emblema de la divinidad prehispánica de la lluvia y logotipo de *agua-wasser*.

Viele der größten Verkehrsachsen der Stadt wurden dort angelegt, wo einst Flüsse oder Kanäle flossen, etwa der Río Maglalena, Río Charulusco oder der Canal de San Antonio. Von Schiffen befahren, waren einige dieser Wasserstraßen wichtige Kommunikationsmedien, und die jahrhundertelange Erosion durch das Wasser erleichterte die Nivelierungsarbeiten der Straßenbauingenieure. Das Bevölkerungswachstum hatte zur Verwischung der meisten Flüsse geführt. Heute sind fast alle - sichtbar oder unterirdisch - in Rohre verlegt, was jedoch nicht verhindert, dass während der Regenzeit die Kanalisation häufig das Wasser nicht zu hinlänglicher Reinigung und die Straßen auf gefährliche Weise zu ihrer ursprünglichen Natur zurückkehren.

Der so genannte Viaducto ist eine der Hauptverkehrsachsen der Stadt. Er ermöglicht den schnellen und zügigen Fluss der Fahrzeuge vom Südwesten bis zum mittleren Osten der Stadt, wo der Internationale Flughafen liegt. Die Schnellstraße ist von gewaltigen Betonmauern eingekastet, die ihr erlauben, zumeist unterhalb der Fußgängerbene, die breiten Straßen zu unterqueren, die sie kreuzen. Diese Mauern, die Geschwindigkeit der Autos - wenn es gerade keinen Stau gibt - und die Abgase, die die Luft verschmutzen, machen das Viaducto zu einem unwirtlichen Ort und zum riskanten Bereich für den Verkehr, den in der heutigen Stadt das Auto gegenüber dem Fußgänger genießt.

Für die zentralen Mauern des Viaducto, hinter denen auf einer Strecke von mehr als acht Kilometern der einstige Río Piedad verläuft, entwarf César Martínez ein Wandbilderei, die von einer einfachen Vorlage, in Anlehnung an die Darstellung des Wassers in einem prähispanischen Kodes, ausging. Aus dem Sortiment wasserlöslicher Farben, das der Sponsor anbot, wurde ein Blaugrün ausgewählt, das in keinerlei Beziehung zu dem Farbspektrum der politischen Parteien stehen sollte. Die Verwendung von Farben, die auf anderen Lebensmitteln als Wasser-

Piedad Entubada

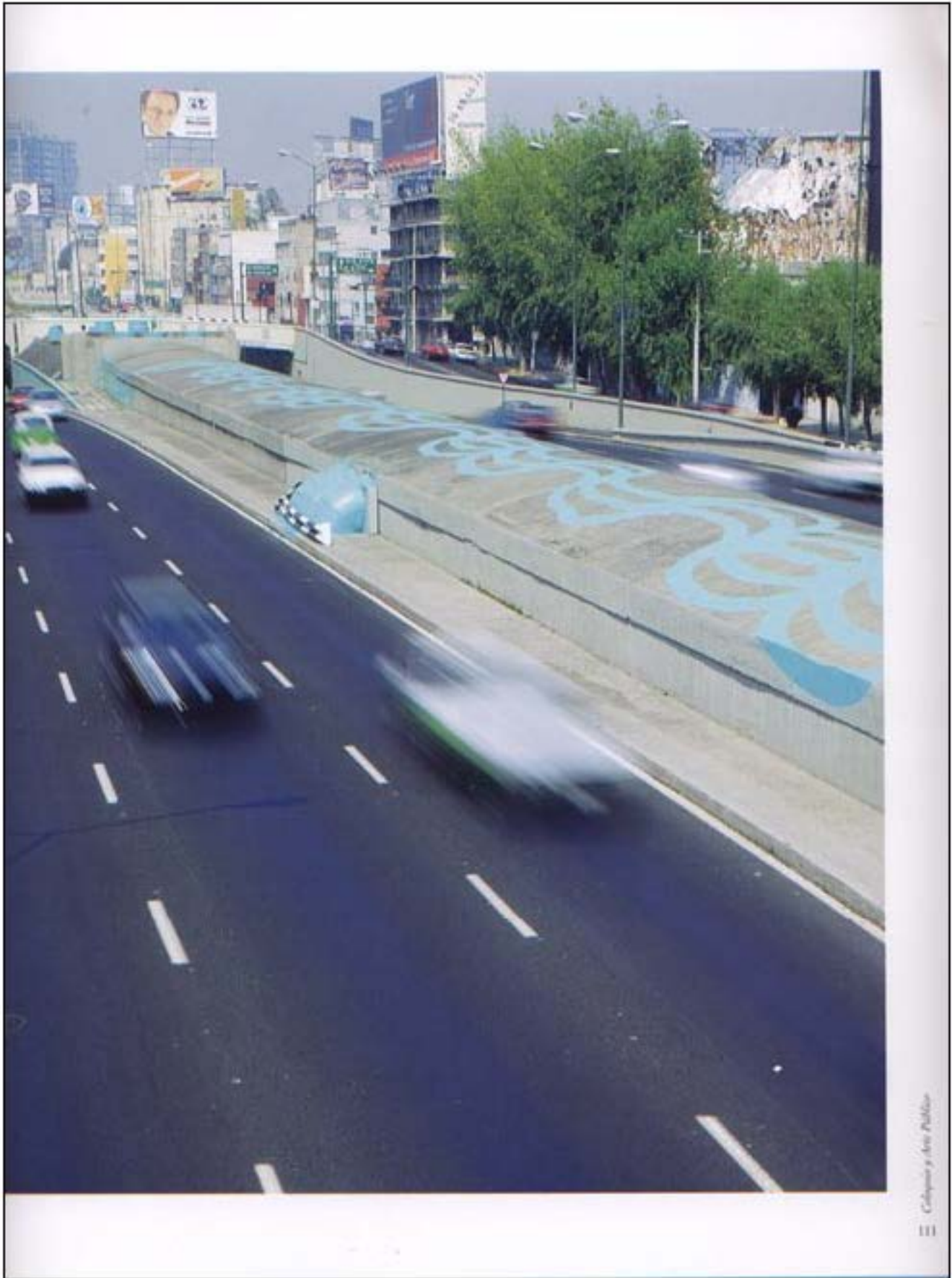
Piedad Entubada *

Jorge Reyes

*basieren, hätte dem Geist des gesamten Projektes widersprochen. Mehr als acht Wochen lang arbeitete ein hauptsächlich aus Freiwilligen bestehendes Team, jeweils von Mitternacht bis vier Uhr morgens, an der Verwirklichung des Wandbildes, zu den Zeiten, an denen die Schnellstraße gesperrt werden konnte. Die Begeisterung und Kreativität der Gruppe verwandelte das einfache Wellenmuster bald in vielfältige und eigenwillige Formen, und verließ somit der Kontinuität des ausgeübten Werkes ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild. Zwar wurde das Projekt Piedad Entubada erst im März, also fast zwei Monate nach der allgemeinen Eröffnung von *agua-wasser* in Angriff genommen, doch das Wandbild hat Bestand und vermittelt dem Benutzer des Viaducto einen Eindruck von Farbe und Bewegung, an einem Ort, an dem es zuvor nur rüchschonnetzten Beton gab. Über das reale künstlerische Ergebnis des Projektes hinaus kommt der Wille zum Tragen, ein urbanes Kunstwerk zeitgenössischer Prägung zu entwerfen und zu verwirklichen, das seinen Ursprung in einer gesellschaftlichen und nicht einer regierungsstrukturierten Initiative hat.*

*Unmittelbar vor der Abzweigung zum Flughafen signierte die Gruppe das Werk mit dem Visier Tláloc, dem Emblem des prähispanischen Regengottes und Symbol von *agua-wasser*.*

* *Unüberwachtetes Witzspiel des Künstlers so viel wie in Rohre verlegtes Erlaubnis. Piedad bedeutet Mitleid, Erbarmen, Frömmigkeit, bezieht sich hier aber auf den einstigen Fluss des Namens (A. J. C.)*



El paisaje urbano en México se reconfiguró profundamente con el auge del tráfico vehicular a partir de los años cuarenta del siglo pasado. Este fenómeno se basó en la producción petrolera nacional y se fortaleció con la transferencia de estándares socioculturales desde los Estados Unidos hacia México. Como consecuencia, las entonces políticas nacionales y locales desatendieron los sistemas de transporte masiva en carriles, como tranvía y ferrocarril, a favor de una expansión inmensa de las vías rápidas para el uso del conductor automovilista individual. En la Ciudad de México se construyeron entre 1946 y 1952 el Viaducto Alemán, entre 1958 y 1964 el Anillo Periférico, entre 1970 y 1976 el Circuito Interior y, finalmente, entre 1980 y 1982 ensancharon las avenidas anteriormente arboladas y las llamaron "Ejes Viales".

Toda este sistema vial, conocido por los contemporáneos con la terminología médica como "arterias" urbanas, impuso una nueva estética asfáltica a la urbe. No sólo en México, sino a nivel internacional, la auto-movilidad metropolitana, con su nueva belleza mecánica soñada por Le Corbusier y otros arquitectos vanguardistas, apareció como signo de modernidad y medio de modernización. No obstante, las "arterias" estrangulaban también los espacios urbanos, rompieron y cortaron los tejidos sensibles de los barrios tradicionales. A lo largo de las décadas fue más evidente que la infraestructura de vías rápidas causó graves daños al ecosistema urbano, porque aumenta la contaminación y obstruye la vitalidad del entorno urbano. Desafortunadamente, esta tendencia ha permanecido hasta los inicios del siglo XXI, culminando en una obra destructiva para la cultura urbana, el segundo piso del Periférico*, dando continuidad al pensamiento unidimensional en la planeación del desarrollo urbano. Con una reflexión cibernética es entendible que la expansión descontrolada de un sistema, la vitalidad del tráfico individual, produce un efecto negativo para los otros sistemas de la ciudad, como el metabolismo espacial a micro-escala, entre otros.

El daño para el ecosistema de la Ciudad de México aún es más grave si recordamos que muchas de las vías rápidas se construyeron sobre los ríos entubados. A partir de los años cincuenta, la fluidez del agua fue reemplazada por la fluidez del tráfico contaminador. Con el Viaducto y las otras autopistas urbanas como Río Churubusco, concluyó, de manera brutal y definitiva, el proyecto de desecar la cuenca de México, iniciado por los conquistadores españoles. Bajo la administración de Ernesto Uruchurtu, en los años cincuenta y sesenta, se descalificaron los ríos abiertos, considerándolos un problema sanitario y no los valoraron como una sustancia que permite elaborar a los habitantes de la ciudad una identidad espacial.

* Véase Peter Krüger, *Flyover – el principio Icarus en la planeación vial en* Universidad de México, núm. 620 (febrero 2003), pp.114-115.

Die städtische Landschaft Mexikos wurde mit dem Boom des Fahrzeugverkehrs ab den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts von Grund auf neu gestaltet. Diese Phänomene basierte auf der einheimischen Erdölproduktion und verstärkte sich mit der Übernahme sozio-kultureller Standards aus den USA. Als Konsequenz vernachlässigte die damalige Bundes- und Kommunalpolitik den öffentlichen Personentransport auf der Schiene, wie Straßen- und Eisenbahn, zugunsten einer enormen Ausweitung der Schnellstraßen für den individuellen Autoverkehr. In Mexiko-Stadt baute man von 1946 bis 1952 den Viaducto Alemán, von 1958 bis 1964 den Anillo Periférico (Umgebungsring), von 1970 bis 1976 den Circuito Interior (Innere Ringstraße) und schließlich wurden von 1980 bis 1982 die zuvor bebäumten Avenidas erweitert und „Straßenachsen“ genannt.

Dieses Straßensystem, von den Zeitgenossen unter Verwendung medizinischer Terminologie als städtische „Arterien“ bezeichnet, zwang der Großstadt eine neue Asphaltästhetik auf. Nicht nur in Mexiko, sondern weltweit, erschien der metropolitane Automobilitäts mit seiner von Le Corbusier und anderen Avantgarde-Architekten erträumten neuen mechanischen Schönheit als Zeichen der Modernität und Mittel der Modernisierung. Doch gleichzeitig strapazierten die „Arterien“ die urbanen Räume, sie zerbrachen und zerschneideten das empfindliche Geflecht der traditionellen Stadtviertel. Im Laufe der Jahrzehnte trat deutlicher hervor, dass die Infrastruktur der Schnellstraßen dem städtischen Ökosystem schwerwiegende Schäden zufügt, denn sie erhöht die Verschmutzung und blockiert die Lebenskraft des urbanen Milieus. Leider hat diese Tendenz bis in die Anfänge des 21. Jahrhunderts überlebt und ihren Höhepunkt in einer

Zerstörungswerk für die Stadtkultur der Aufstockung des Periférico, gefunden. Dem eindimensionalen Denken in der Stadtentwicklungsplanung wird damit Kontinuität verliehen. Eine kybernetische Reflexion lässt entstehen, dass die unkontrollierte Expansion eines Systems, des individuellen Straßenverkehrs, eine negative Wirkung auf die anderen Stadtsysteme, wie beispielsweise den räumlichen Metabolismus auf der Mikro-Ebene hat.*

Der Schaden für das Ökosystem von Mexiko-Stadt ist noch größer, wenn wir daran erinnern, dass viele der Schnellstraßen über die in Bobre verlegten Flüsse gebaut wurden. Ab den fünfziger Jahren wurde das Fließen des Wassers durch den verschmutzten Verkehrsfluss ersetzt. Mit dem Viaducto und weiteren Stadtautobahnen wie dem Río Churubusco schloss das von den spanischen Eroberern begonnene Vorhaben, das Tal von Mexiko trocken zu legen, auf brutale und endgültige Weise ab. Unter Stadtregent Ernesto Uruchurtu wurde in den fünfziger und sechziger Jahren Stimmung gegen die offen liegenden Flüsse gemacht. In ihnen sah man ein Gesundheitsproblem, nicht aber ein Element, das den Stadtbewohnern ermöglicht, eine räumliche Identität zu entwickeln.

* Siehe dazu Peter Krüger, *Flyover – el principio Icarus en la planeación vial (Flyover – das Icarus-Prinzip in der Straßenplanung)* in *Universidad de México*, No. 620 (Febrero 2003), S.114-115.

Viaducto y Periférico Viaducto und Periférico

Peter Krüger





Piedad entubada

Piedad Entubada⁹

El Viaducto requiere de una identidad artística efímera que lo haga más vital, que "refresque nuestra memoria" de que aquello era un río hace algunos años... que se convierta en algo más significativo que circular en automóvil...

Desde mi perspectiva se hace indispensable fomentar el desarrollo de una Ecoestética¹⁰, es decir una Ecología Visual Amplificada. Que sea una alternativa a la contaminación visual generada por la gran cantidad de mensajes publicitarios y propagandísticos que son mayoría visual sobre el arte público ya existente. Es pues necesario establecer un balance que promueva la sensibilidad colectiva desde otro punto de vista o enfoque que determine una nueva relación con nuestro medio ambiente.

⁹ Concepto del maestro Juan Acha?

Der Viadukt verlangt nach einer flüchtigen künstlerischen Identität, die ihn vitaler macht, die „unserer Erinnerung daran auffrischt“ dass er vor einigen Jahren ein Fluss war... die dafür sorgt, dass er mehr bedeutet, als ihn mit dem Auto zu befahren...

Aus meiner Perspektive ist es unabdingbar, die Entwicklung einer Ökoästhetik¹⁰ zu fördern, als einer erweiterten Visuellen Ökologie. Dazu muss eine Alternative zur visuellen Verwundung darstellen, die durch die große Zahl von Werbe- und Propagandabotschaften geschaffen wird, welche die bereits existierende öffentliche Kunst visuell überfluten. Es ist daher notwendig, ein Gleichgewicht zu finden, das mit einer durch andere Sichtweisen oder Ausrichtung bestimmten kollektive Sensibilität eine neue Beziehung mit unserer Umwelt schafft.

¹⁰ Unübersetzbares Wortspiel des Künstlers so viel wie In Rohren verlegtes Erbsenmehl. Piedad bedeutet Mitleid, Erbarmen, Frömmigkeit, bezieht sich hier aber auf den einstigen Fluss dieses Namens (A.A.U.)

¹¹ Konzept des Meisters Juan Acha?

Dicha búsqueda se volvió un tanto cómica en algunos casos. Un ejemplo digno de ser mencionado son las averiguaciones llevadas a cabo para la producción de la obra de Frank Thiel *El entierro del agua muerta*: por un lado, había que averiguar costos y condiciones para las inserciones de esquelas en diversos periódicos y, por el otro, conseguir un ataúd transparente. Como era de esperar, las reacciones en ambos casos fueron de asombro y desconcierto: "¿Todavía no se ha muerto la persona, pero Usted ya quiere saber cuánto cuesta la inserción de una esquela? ¿Acaso todavía hay que matarlo?" o "Nosotros sólo hacemos ataúdes de madera o de metal. ¿Está segura que quiere que se vea el contenido?" A fin de cuentas, el ataúd transparente fue producido por un fabricante de domos de acrílico y la inserción no pudo hacerse por falta de presupuesto. Pero, seguramente, las personas con las que hablamos para hacer dichas averiguaciones quedaron algo confundidas y preguntándose si no debían reportar el caso a las autoridades.

Para poder llevar a cabo dicha obra como lo había propuesto el artista, además de los elementos arriba mencionados, hacía falta conseguir la colaboración de una funeraria. El Lic. Andrés Rico, de la agencia Funeraria Gayosso, se entusiasmó desde un principio con el proyecto y ofreció apoyarnos aún más allá de lo esperado y solicitado. Nos prestó, tanto para la realización del video como para la presentación de la obra, una de las joyas de su acervo: una bellísima carroza fúnebre de 1938.

Al darnos cuenta de que no llegaríamos lejos con la solicitud de apoyo al Instituto de Cultura, decidimos buscar una aproximación con el Gobierno de la Ciudad por otro lado. Obtuvimos la oportunidad de presentar el proyecto al Ing. César Buenrostro, Secretario de Obras y Servicios, quien se convirtió en el principal catalizador de la exposición. Gracias a la valiosa gestión que llevaron a cabo él y la Lic. Mirella Mazón con diversas instituciones gubernamentales de la Ciudad, pudimos continuar con la producción de las obras, cuando la realización de varias de ellas parecía casi imposible.

Hay que precisar que el Ing. Buenrostro no sólo nos abrió las puertas de diversas instancias gubernamentales, sino que, además, se convirtió en algo así como el padrino del proyecto, quien una y otra vez nos tendió la mano cuando lo necesitábamos. Un ejemplo de ello fue la ayuda de último momento que nos brindó para la obra *Un oasis en el desierto de la ciudad* de Betsabé Romero. Dos noches antes de la inauguración, las plantas de la glorieta de la palmera del Paseo de la Reforma fueron retiradas para cubrir la superficie con arena, pero dado que la arena entregada no fue suficiente, sólo se pudo dejar una



Betsabé Romero, Un oasis en el desierto de la ciudad. [Foto César en der Filiale der Stadt].

Werk von Frank Thiel Die Beerdigung des mexikanischen Wassers unternommen wurden. Einerseits mussten Kosten und Bedingungen für die Totanzeigen in verschiedenen Zeitungen nachgefragt und andererseits ein durchsichtiger Sarg besorgt werden. Wie nicht anders zu erwarten, bestanden die Reaktionen in beiden Fällen in Erstaunen und Verwirrung: "Die Person ist noch nicht tot und Sie wollen schon wissen, wie teuer eine Totanzeige ist! Muss sie denn auch angebracht werden?" oder "Wir stellen nur Särge aus Holz oder Metall her. Sind Sie sicher, dass der Inhalt sichtbar sein soll?" Am Ende wurde mit dem Sargbau ein Hersteller von Kunstbarkuppeln beauftragt und die Anzeige in der vorgesehenen Art fiel wegen fehlenden Budgets aus. Mit Sicherheit aber blieben die Personen, mit denen wir im Rahmen unserer erzielten Nachforschungen sprachen, etwas befremdet zurück und fragten sich, ob sie den Fall nicht den Behörden melden sollten.

Um dieses Werk so realisieren zu können, wie es der Künstler vorgeschlagen hatte, fehlte außer den oben erwähnten Elementen die Mitwirkung eines Beerdigungsinstitutes. Andrés Rico vom Bestattungsunternehmen Gayosso begeisterte sich von Anfang an für das Projekt und bot uns mehr Unterstützung an als erhofft und erbeten. Er überließ uns sowohl für die Realisation des Videos als auch für die Präsentation ein Juwel aus seinem historischen Bestand: einen prachtvollen Leichenwagen von 1938.

Nachdem wir merkten, dass wir mit dem Hilgesuch beim Kulturinstitut nicht weit kommen würden, entschlossen wir uns, auf anderem Weg eine Annäherung an die Stadtregierung zu suchen. Wir erhielten die Gelegenheit, das Vorhaben César Buenrostro, dem Minister für Bauwesen und Dienstleistungen zu präsentieren. Er wurde zum wichtigsten Katalysator der Ausstellung. Dank seiner und Mirella Mazón wertvollen Vermittlungsarbeit bei verschiedenen Regierungsinstanzen der Stadt konnten wir mit der Produktion der Werke fortfahren, als die Umsetzung in mehreren Fällen schon fast unmöglich schien.



César Martínez trabajando. [César Martínez bei der Arbeit].

ción la Dirección General de Operación Hidráulica de la Secretaría de Obras. Otro camión con la brigada de cierre, coordinada por esta misma Dirección y la Secretaría de Transporte y Vialidad, los seguía, encargándose de clausurar la circulación sobre la vía rápida. Según cuenta Martínez, estos trabajadores estaban asombrados, pero también entusiasmados con la acción, ya que, como ellos mismos dijeron, sólo se cierra el Viaducto para que pasen el Presidente o el Papa.

Martínez supo contagiar su gran entusiasmo por la obra a todas las personas que lo rodeaban. A pesar de los horarios de trabajo tan pesados y poco comunes (de 12:00 a 4:00 am), todo su equipo participaba con la mejor disposición. Era un gusto ver lo bien organizados que estaban y lo rápido que avanzaban. Con la ayuda de un proyector de acetatos, Martínez proyectaba sus diseños sobre la pared central del Viaducto. Un pequeño grupo de los colaboradores delineaba los diseños, seguidos por el resto del equipo que rellenaba los espacios. De esta manera, cubrieron ocho kilómetros y medio de la pared central en dos meses y medio - tiempo récord, ya que el cálculo inicial había sido de cuatro meses - utilizando aproximadamente 2,100 litros de sellador y la misma cantidad de pintura.

Otro proyecto en el que el entusiasmo de los participantes fue significativo y necesario para la realización completa de la obra fue *Hidrovacho* de Helen Escobedo. A través del Instituto del Taxi de la Secretaría de Transporte y Vialidad, entramos en contacto con la Unión de Taxistas de la Metrópoli. El dirigente de dicha Unión reunió a unos veinte conductores dispuestos a colaborar en la acción circulando por las calles con las velas y llevando a cabo las entrevistas solicitadas por Escobedo. El Reglamento de Tránsito del D.F. establece que los letreros publicitarios montados sobre los automóviles no deben rebasar cierta altura, por lo que la condición para que la Secretaría de Transporte y Vialidad nos diera la autorización de circulación para los Hidrovachos fue que las velas, que rebasaban esta medida, no presentaran ningún tipo de anuncio. Un par de días antes de la inauguración

Zu den komplexesten Werken, was die logistische Organisation, aber auch die Umsetzungszeiten anging, gehörte Piedad entbunden von César Martínez. Es war nicht nur unverzichtbar, alle möglichen Genehmigungen und logistischen Hilfen von der Stadtregierung (insbesondere von der Baubehörde und dem Verkehrsamt) zu bekommen, sowie eine beträchtliche Zahl von Freiwilligen aufzutreiben, die bereit waren, nachts zu arbeiten; zudem musste die Schürmbeschriftung eines Farbenbestellers gewonnen werden, der die riesigen Materialkosten abdecken würde. Glücklicherweise verstanden das Amt für Bauwesen und Comex die Bedeutung des Werkes, entschlossen sich zur Mitarbeit und das Projekt konnte durchgeführt werden. Martínez brachte etwa fünfzig Freiwillige zusammen. Jede Nacht ab 23 Uhr trafen sich zwischen zehn und sechzehn Personen, um den Viaducto in einem LKW abzufahren, den Stadtregierung zur Verfügung gestellt hatte. Ein weiterer LKW mit dem Abperstrahler, unter der Verantwortung derselben Dienststelle und des Verkehrsamtes, folgte ihnen und übernahm es, den Verkehr auf der Schnellstraße zu sperren. Martínez erzählt, dass diese Arbeiter verwundert, aber auch begeistert von der Aktion waren, da, wie sie selbst sagten, der Viaducto normalerweise nur für die Durchfahrt des Präsidenten oder des Papstes gesperrt wird.

Martínez wusste mit seiner großen Begeisterung für das Werk alle ihm umgebenen Personen anzustecken. Trotz der ungewöhnlichen und harten Arbeitszeiten (von Mitternacht bis 4 Uhr morgens) arbeitete sein Team mit größter Einsatzbereitschaft. Es war ein Vergnügen zu sehen, wie gut es organisiert war und wie schnell es vorankam. Mit Hilfe eines Overhead-Projektors warf Martínez seine Entwürfe auf die Wand des Viaducto. Eine kleine Gruppe von Mitarbeitern markierte die Entwürfe und das übrige Team füllte die Flächen aus. Auf diese Weise bedeckten sie unterhalb Kilometer der Zentralwand in zweieinhalb Monaten - eine Rekordzeit, denn die anfängliche Berechnung ging von vier Monaten aus. Dabei verwendeten sie etwa 2.100 Liter Siegelack und die gleiche Menge Farbe.

Ein anderes Projekt, für das die Begeisterung der Beteiligung bedeutsam und notwendig war, war Hidrovacho von Helen Escobedo. Über die Taxi-Behörde des Verkehrsamtes traten wir mit der Unión de Taxistas de la Metrópoli in



César Martínez, Piedad entbunden.

César Martínez nació 1962 en la Ciudad de México, México, estudió en la Universidad Autónoma Metropolitana y la Escuela Nacional de Pintura, Escultura y Grabado La Esmeralda, ambas Ciudad de México, México.

Exposiciones individuales (selección) 2003 *El Imperdurablemente Presente v. 2.0*, Galería Hengemann Dierke, Hamburgo, Alemania. 2002 *El Espesor del Presente o la Duración del Olvido*, Galería de la Casa de Cultura, Guanajuato, México. *El Imperdurablemente Presente*, Galería Marco Niro Contemporary Art, Turin, Italia. 2001 *La Impresión de la Certidumbre*, Galería el Aire Centro de Arte, Ciudad de México, México. 1998 *El Uso de Explosivos con Finalidades Artísticas*, Museo Hermina Domínguez de Castellanos, Estado de Chiapas, México. 1997 *Devaluación, detén tu camino, ya no marques las horas porque mi vida se acaba...*, 13. International Congress of Graphic Design, Universidad de las Américas, Puebla, México.

Exposiciones colectivas (selección) 2003 *Bankett - Metabolismus und Kommunikation*, ZKM, Karlsruhe, Alemania. *MI Art 2003 - 8. Fiera Internazionale d'Arte Moderna e Contemporanea*, Fiera Milano Padiglioni, Milán, Italia. *ARCO '03*, Madrid, España. *Mex Attack - Exhibición internacional sobre arte mexicano*, Associazione Prometeo per l'Arte Contemporanea, Lucca, Italia. *BANQUETE - Metabolismo y Comunicación*, Palau de la Virreina, Barcelona, España. 2002 *El Final del Eclipse o el arte de América Latina en la transición al siglo XXI*, Museo de Arte Moderno, Ciudad de México, México. *La muerte viva, el hombre-hambre, o somos lo que comemos*, Centro de Arte, Salamanca, España. *Artissima*, Turin, Italia. *VIII Salón de Arte Bancamer*, Museo de Arte Moderno, Ciudad de México, México. *Latinos del Norte - Intercambio México-Quebec*, Le Jeu Centre en Art Actuel, Quebec, Canadá. 2001 *ARCO '01*, Madrid, España. *Momenta - Arte Electrónico*, Centro Nacional de las Artes, Ciudad de México, México. *Art Brussels - 19. Contemporary Art Fair*, Brussels Expo, Bruselas, Bélgica. *32 Art Unlimited*, Basel, Suiza. *Escultura Mexicana Siglo XX - De la Academia a la Instalación*, Museo del Palacio de Bellas Artes, Ciudad de México, México. *Bienal del Caribe*, Museo de Arte Moderno, San Domingo, República Dominicana. 2000 *Señales de Resistencia*, Museo de la Ciudad de México, México. *Séptima Bienal de La Habana*, Habana, Cuba. *Actos de fe - imágenes transfiguradas*, Laboratorio Arte Alameda, Ciudad de México, México. *Rostros del Siglo XX*, Galería José María Velasco, Ciudad de México, México. 1999 *A vuelta con los sentidos*, Casa de América, Madrid, España. *ARCO '99*, Madrid, España. 1997 *The Common Mirror Digital Reflections of Culture*, Biblioteca de la Universidad Autónoma Metropolitana, Ciudad de México, México y *The Justina M. Barrnicko Gallery*, University of Toronto, Canadá. *Festival Internacional de Arte Ciudad*, Palacio de Convenciones y Exposiciones de Medellín, Colombia. *Art Electronica Festival '97 - Flesh Factor*, Design Center, Linz, Austria.

Reconocimientos 2000 *Mención Honorífica*, Gran Premio OMNI LIFE, Salón de Octubre, México. 1999 *Residencia*, Banff Centre for the Arts, Alberta, Canadá. 1997 *Beca*, Universidad Autónoma Metropolitana-Acapulcan, México.

César Martínez, geboren 1962 in Mexiko-Stadt, Mexiko, studierte an der Universidad Autónoma Metropolitana und der Escuela Nacional de Pintura, Escultura y Grabado La Esmeralda, beide Mexiko-Stadt, Mexiko.

Einzelanstellungen (Auswahl) 2003 *El Imperdurablemente Presente v. 2.0*, Galerie Hengemann Dierke, Hamburg, Deutschland. 2002 *El Espesor del Presente o la Duración del Olvido*, Galerie de la Casa de Cultura, Guanajuato, Mexiko. *El Imperdurablemente Presente*, Galerie Marco Niro Contemporary Art, Turin, Italien. 2001 *La Impresión de la Certidumbre*, Galerie el Aire Centro de Arte, Mexiko-Stadt, Mexiko. 1998 *El Uso de Explosivos con Finalidades Artísticas*, Museo Hermina Domínguez de Castellanos, Bundesstaat Chiapas, Mexiko. 1997 *Devaluación, detén tu camino, ya no marques las horas porque mi vida se acaba...*, 13. International Congress of Graphic Design, Universidad de las Américas, Puebla, Mexiko.

Gruppenausstellungen (Auswahl) 2003 *Bankett - Metabolismus und Kommunikation*, ZKM, Karlsruhe, Deutschland. *MI Art 2003 - 8. Fiera Internazionale d'Arte Moderna e Contemporanea*, Fiera Milano Padiglioni, Mailand, Italien. *ARCO '03*, Madrid, Spanien. *Mex Attack - Exhibición internacional sobre arte mexicano*, Associazione Prometeo per l'Arte Contemporanea, Lucca, Italien. *BANQUETE - Metabolismo y Comunicación*, Palau de la Virreina, Barcelona, Spanien. 2002 *El Final del Eclipse o el arte de América Latina en la transición al siglo XXI*, Museo de Arte Moderno, Mexiko-Stadt, Mexiko. *La muerte viva, el hombre-hambre, o somos lo que comemos*, Centro de Arte, Salamanca, Spanien. *Artissima*, Turin, Italien. *VIII Salón de Arte Bancamer*, Museo de Arte Moderno, Mexiko-Stadt, Mexiko. *Latinos del Norte - Intercambio México-Quebec*, Le Jeu Centre en Art Actuel, Quebec, Kanada. 2001

ARCO '01, Madrid, Spanien. *Momenta, Arte Electrónico*, Centro Nacional de las Artes, Mexiko-Stadt, Mexiko. *Art Brussels - 19. Contemporary Art Fair*, Brussels Expo, Brüssel, Belgien. *32 Art Unlimited*, Basel, Schweiz. *Escultura Mexicana Siglo XX - De la Academia a la Instalación*, Museo del Palacio de Bellas Artes, Mexiko-Stadt, Mexiko. *Bienal del Caribe*, Museo de Arte Moderno, Santo Domingo, Dominikanische Republik. 2000 *Señales de Resistencia*, Museo de la Ciudad de México, Mexiko-Stadt, Mexiko. *7. Bienal de La Habana*, Havana, Kuba. *Actos de fe - imágenes transfiguradas*, Laboratorio de Arte Alameda, Mexiko-Stadt, Mexiko. *Rostros del Siglo XX*, Galería José María Velasco, Mexiko-Stadt, Mexiko. 1999 *A vuelta con los sentidos*, Casa de América, Madrid, Spanien. *ARCO '99*, Madrid, Spanien. 1997 *The Common Mirror: Digital Reflections of Culture*, Biblioteca de la Universidad Autónoma Metropolitana, Mexiko-Stadt, Mexiko und *The Justina M. Barrnicko Gallery*, University of Toronto, Kanada. *Festival Internacional de Arte Ciudad*, Palacio de Convenciones y Exposiciones de Medellín, Medellín, Colombia. *Art Electronica Festival '97 - Flesh Factor*, Design Center, Linz, Österreich.

Anerkennungen 2000 *Lobende Erwähnung*, Gran Premio OMNI LIFE, Salón de Octubre, Mexiko. 1999 *Residence*, Banff Centre for the Arts, Alberta, Kanada. 1997 *Stipendium*, Universidad Autónoma Metropolitana-Acapulcan, Mexiko.

Biografía Lebenslauf