

# ONE CAR SHOW



Región de Murcia  
Presidencia

Dirección de Proyectos e Iniciativas Culturales  
Murcia Cultural, S.A.



# ONE CAR SHOW

**ONE CAR SHOW**



#### COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

Ramón Luis Valcárcel Siso  
Presidente de la Comunidad Autónoma

Lourdes Avellá Delgado  
Directora de Proyectos e Iniciativas Culturales

#### FUNDACIÓN CAJAMURCIA

Juan Roca Guillamón  
Presidente de la Fundación Cajamurcia

Carlos Egea Krauel  
Vicepresidente de la Fundación Cajamurcia

José Moreno Espinosa  
Director de la Fundación Cajamurcia

#### COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS

Decano-Presidente  
Jesús Carballal Fernández

Vicedecano  
Francisco Camino Arias

Junta de Gobierno  
Antonio Nieto Morote  
Santiago Alonso y de Vega  
Francisco H. Castilla Molina  
Patricia Escámez Bordy  
Enrique de Andrés Rodríguez  
José María López Martínez  
Ana María Marsilla Fernández  
José Manuel Artés Carril  
José Luis Cano Clares  
Pablo Gómez Herrero

#### FICHA TÉCNICA DE LA EXPOSICIÓN

##### Responsable Dpto. Artes Visuales

Isabel Tejeda Martín

##### Coordinación

María Rosa Miñano Pintor

##### Asistente coordinación

Soledad Pérez Mateo

##### Montaje

José María López Martínez  
Juan Pérez Pérez  
Angie Meca

##### Transporte

Angie Meca

##### Seguros

Mapfre Industrial

#### CATÁLOGO

##### Textos

Antonio Ballester  
Juan Manuel Bonet  
Francisco Jarauta

##### Fotografías

Antonio Ballester  
Mariano Ballester  
Ángel Fernández Saura

##### Diseño y maquetación

Antonio Ballester  
Juan Ignacio Ortín

##### Fotomecánica

Saavedra Fotomecánica, s.l.

##### Impresión

Artes Gráficas Novograf. S.A.  
Puente Tocinos. 30006 Murcia

##### Depósito legal

D.L.: MU-2.165-2002

##### Agradecimientos

F. Ramón Quinto Zambudio (Ábaco Interiorismo)



La sala de Verónicas viene caracterizándose en los últimos años por ser un espacio de acogida de los proyectos más contemporáneos y las líneas más innovadoras. En esta ocasión, me llena de satisfacción presentar la obra de uno de los artistas más originales e interesantes de nuestra Región, Antonio Ballester. El título de la muestra, *One Car Show*, ya es de por sí sugerente e indicativo del carácter que la atraviesa.

La pieza clave de la exposición es una maqueta a escala real de un coche de carreras. Resulta curioso, a la vez que clarificador, observar cómo el automóvil ha aparecido en la práctica totalidad de las fases creativas de Antonio Ballester, incluyendo incluso sus primeros dibujos de infancia. Para subrayar este hecho, *One Car Show* reúne también una serie de dibujos, bocetos publicitarios y maquetas que se agrupan de forma singular en un mismo espacio de forma que permiten contemplar la íntima relación que existe entre ellos.

Estamos ante un artista multidisciplinar que experimenta con todo tipo de técnicas y en especial con aquellas que le permiten una mayor libertad y carga conceptual. Antonio Ballester, cuando crea, es al mismo tiempo artista y diseñador. Porque los objetos presentes en la exposición nos muestran que el arte no se opone al diseño, sino que se complementa e interrelaciona con él. Porque el diseño se constituye como un método de proyección del objeto artístico, hecho inaugurado por la modernidad.

*One Car Show* nos muestra una lectura emocional y conceptual compleja, en un proceso cronológico de asimilación y construcción que está dotado de una madurez tan cautivadora y sólida como atractivas se ofrecen sus construcciones en torno al automóvil y a la figura humana.

No quisiera finalizar estas líneas sin agradecer el apoyo que nos han brindado aquellas instituciones con las que hemos organizado *One Car Show*. Por una parte, a la Fundación Cajamurcia, que ofrece su constante respaldo a las manifestaciones culturales que surgen en nuestra Región, y, por otra, al Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia, que, desde un inicio, creyó de manera entusiasta en este proyecto.

Ramón Luis Valcárcel Siso  
Presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia



Un catálogo es, a veces, una recopilación gráfica de una exposición, pero también puede llegar a ser un documento que recoja el espíritu de un trabajo, su proceso creativo, sus antecedentes y los necesarios puntos de partida. Creemos sinceramente que este es el caso del que ahora tienen ustedes en sus manos. La exposición *One Car Show* de Antonio Ballester tiene la vocación de ser un ejercicio que va más allá de la simple exhibición de obras y quiere convertirse en la fase final de un proyecto que comenzó en 1995 y que, realmente, es una puesta al día de toda su trayectoria como artista plástico. Este catálogo es, por lo tanto, el acta de un proceso creativo en el que la técnica y el ser humano –los dos puntos de referencia a la hora de realizar su obra– están presentes en la sensibilidad del artista desde su misma infancia. Merece, pues, nuestra publicación una consideración muy especial que esperamos esté a la altura de lo que debe representar y que así lo corroboremos los que hemos seguido la obra de Antonio Ballester como uno de los valores más interesantes en el panorama actual de las Artes Plásticas de nuestra Región.

El artista que hoy presentamos –hijo del inolvidable Mariano Ballester– ha estado inmerso en el mundo creativo desde su infancia. Siempre se supo que ese sería su ámbito de actuación y que entendería la pintura como un ejercicio multidisciplinar en el que otras artes y otras técnicas se harían visibles. *One Car Show* tiene mucho de esa concepción y en esta muestra se evidencia la idea de que hasta en la técnica la sensibilidad artística es posible y que todo lo que nos rodea puede ser concebido con premisas de belleza, de equilibrio en la composición, de armonía en el color, de compensación en los volúmenes. Y siempre con la presencia cercana del ser humano, punto de partida de toda la obra.

La Fundación Cajamurcia participa en esta muestra con el entusiasmo que una creación personal como el proyecto *One Car Show* siempre le merece. Que este catálogo dé fe de ello.

Carlos Egea Krauel  
Director General  
de la Caja de Ahorros de Murcia





Antonio Ballester. Un artista y un coche.

Ante este trabajo que ya ocupa a Antonio Ballester algunos años es inevitable y obvio preguntarse ¿por qué un artista decide soñar un coche y hacerlo una realidad?.

Siempre la misma cuestión: el ser y la apariencia, o para otros, las ideas y la realidad.

¿Y con qué mecanismos, con qué artes?

¿Y por qué un coche?

Se dirá que ama la infancia y los juguetes, pero para mí la respuesta es más sencilla, ¿por qué no un coche?

"A veces, un animal, en un saco, se revuelve de manera que sus ansias se advierten por los movimientos que produce en el envoltorio." (1)

Aunque esta afirmación podría estar incluida en el Manifiesto Futurista es algo anterior, del año 1300.

Y esta afirmación nos advierte de la formalización de nuestras ansias, que a través de un bulto abstracto, un saco, expresa con sus movimientos nuestras aspiraciones animales, y de las otras.

Con este bulto, saco, o coche, o lo que sea, no se mata la pintura, ni la escultura, las artes de Antonio Ballester.

A través de sus dibujos, sus grabados, sus pinturas, o sus modelos, con la excusa, en este caso, de un coche.

Antonio Ballester contradice a aquellos que, como cada algunos años, repiten eso de que la pintura o la escultura han muerto.

En esta exposición siguen vivas.

(1) La Divina Comedia. El Paraíso. Canto 26. 97-142

Jesús Carballal. Arquitecto

ONE CAR SHOW, espectáculo para un solo coche, es un proyecto multidisciplinar que hoy concluye con la publicación de este libro y la presentación del prototipo de una carrocería de coche.

Desde el año 1995, en que empecé a abocetar esta idea, ha sido largo lo recorrido.

Con extrañeza, sorpresa, entusiasmo muchos han sido los que han querido conocer la razón de esta aventura.

Me acuerdo a menudo del protagonista de la película "Corazón salvaje", dirigida por David Lynch, y al que el actor Nicholas Cage da vida.

Su chaqueta de piel de serpiente es el signo de su individualidad.

No termino de asir completamente lo que representa el término globalización y a pesar de todo no termina de gustarme.

¿Podría acabar la globalización con la diversidad en el arte?

Este proyecto desvela mi visión del arte y mi pasión por los coches de carreras, pero sobre todo afirma mi individualidad.

Agradezco, por tanto, a D. Ramón Luis Valcárcel, Presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia; a D. Carlos Egea y la Fundación Cajamurcia y a D. Jesús Carballal, Decano del Colegio de Arquitectos de Murcia, su apoyo a mi individualidad y al proyecto que hoy presento.

ONE CAR SHOW ha representado un considerable esfuerzo.

Ha puesto a prueba mi tesón y el de los que me rodean en más de una ocasión.

Llevándolo a cabo he recibido entusiasmo y soportado deserciones.

Mi más sincero agradecimiento va dirigido, en primer lugar, a mi madre y a mi compañera, Hélène Giuseppi, y a las empresas y profesionales que han colaborado en la consecución de este proyecto.

Antonio Tudela, director de la sucursal de Cajamurcia  
Didier Delaforgerie y Cad ★ Star Studio, Tours, Francia  
Rótulos Surarte, Murcia — Pepe Escribano, Paco Olmos, Manuel Córcoles  
Isabel Tejada  
Grúas Tomi  
Autochapa Julián  
Amalia Fernández  
María Sánchez  
Fernando Mesa del Castillo  
Adimur, Ángel y Diego  
Miguel Ángel Costa  
Ángel Fernández Saura  
Droguería Sanhizer, Murcia — Pedro, Paquita y Joaquín  
Ceys, s.a., Barcelona  
María José Llanos y Arturo Hernández  
Galería Efeserrano, Cieza, Paqui y Ricardo

Pero también a todas las amigas y amigos que aun con una palabra de ánimo han hecho más llevaderos los momentos de soledad y dificultad.

Telesón, Nino y Carlos Valero  
Damián González  
Andrés Luján  
Antonio Arco  
Jesualdo "Taxi 248"  
Juan Manuel Bonet  
Vicente Aguilera  
Jean Yves Grall  
Alfonso Albacete  
Soledad Pérez Mateo  
Paloma Reverte  
Francisco Solano  
Manuel Hernández  
Mi perra Pipa  
José Luis Cacho  
José M<sup>a</sup> Hervás  
Ricardo Averó  
Mano de la Sota  
Isabel Campillo  
Víctor Hernández  
Pepe Albacete  
Vicente Martínez Gadea y Chelete Monereo  
Jose Antonio González Pina  
Manolo Saavedra  
Pedro Belando  
Mara Mira  
Juanca Urbina  
Carmen Sánchez  
Toni Ouro  
Juan Pérez

A los coleccionistas:

Javier Bernal  
Luis Leao  
Germán Villar  
Vicente Martínez Gadea y Chelete Monereo  
Museo de Bellas Artes de Murcia  
Rafael Urbina  
Antonio Urbina  
Avelino Marín  
María Dolores Paz  
Manolo Saavedra  
María Dolores Carrillo  
Luis Urbina  
José Pardo y Ana Ruiz  
Juan Ignacio Ortín  
Víctor Santos  
Familia Sanz Cayuela  
Manuel Fernández Delgado  
José Jiménez y Encarnación Godoy  
Pedro Luis Ripoll  
Jorge Villar  
Carmen Candela  
Belén Saro

Asimismo, agradezco su colaboración en el diseño de este libro a Juan Ignacio Ortín.

Francisco Jarauta

Germán Villar

Los empresarios José Jiménez y Encarnación Godoy

Jesus Carballal

Los hijos de Almudena

J. Antonio Parra

Juan Antonio Cantabella

Taller mecánico Hermanos Navarro

M<sup>ª</sup> Rosa Miñano

José Ignacio López de Arriortua

Antonio Carbonell

Fina Miñano y familia

Miguel Alegría

Fernando Avilés

José María López

Marina Sáez y familia

Pepe Barba

Dedico el proyecto ONE CAR SHOW a mis padres, Mariano y Monique.

Murcia, noviembre de 2002



# ONE CAR SHOW

Antonio Ballester



Jo Siffert Jean Claude Andruet  
Fiat Abarth 1000 TC  
Porfirio Rubirosa  
Ascari Derek Bell Bonneville  
Alain Prost  
Indy STP-Paxton Turbocar Juan Manuel Fangio Rolf Stommelen Chevrolet Corvette Sting Ray Ferdinand Piech Porsche 917  
Porsche 935 K2 Siverstone Tom Wolfe Gurney Eagle Enzo Ferrari Ford Cobra Daytona Renault 5 turbo Nigel Mansell Niki Lauda  
Ford Escort Twin-Cam Jaguar E type Citroën DS 19 Jakson Pollock Peugeot 205 turbo 16 Janis Joplim - Mercedes Benz  
Carlos Sainz y Luis Moya Dan Gurney Bugatti type 35 Taladega Eagle Weslake Mark Donohue Penske-Ferrari 512 M Berlinette Alpine Ferrari  
Michelle Mouton Lotus Seven Bruce Mc Laren Le Mans 1967 Ludovico Scarfiotti Marie Claude Beaumont Eric Broadley  
Brands-Hatch Giorgetto Giugiaro Juan Fernández Piedrafita Sport François Cevert Lola T-70 Lamborghini Miura Mauro Forghieri Jochen Rindt  
Juncadella Porsche 956 Autodelta Ricardo y Pedro Rodríguez AMC Javelin Daytona 500 Daytona's 24 hours Didier Pironi James Dean Carol Shelby  
Bill France Brian Redman Francis Picabia Francis Picabia AMC Javelin Daytona 500 Daytona's 24 hours Fiat 124 Lancia Delta Ayrton Senna Emerson Fittipaldi Ferrari 512-S "codalunga"  
Jaguar 3.8 MKII 12 heures de Reims Ferrari 312 PB Al Unser – Coyote Ford Colotti John Cooper Collani Schuppan Pininfarina Lancia Stratos Subaru Impreza Turbo Arturo Merzario  
Terry Labonte Tim Elliot De Lorean Ford Mustang Vignale Lotus Elite  
Elvis Presley – "Viva las Vegas", the film Ferrari 333 SP Indianápolis Richard Petty  
Martini Racing "Gentlemen, start your engines" Bob Bondurant  
Montjuich Donald Campbell - Blue Bird Lister - Jaguar  
Lotus 67 Jim Hall Porsche 911 Giacomo Balla Scuderia Fillipinetti Austin Mini Cooper Rover-BRM-Turbocar  
Le Corbusier Gordon Murray Andy Granatelli Cosworth Stirling Moss Amedée Gordini AC Cobra  
John Wyer Tamiya Lancia Fulvia HF Jo Schlessler Coventry-Climax  
A.J. Foyt Costin Duckworth Cosworth Nelson Piquet Louis Chiron Triumph TR3 Alfa Romeo 33 GTA Matra 630 Renault Super 5 GT Turbo  
Peter Schetty Porsche Kremer  
Ford GT40 Juan Pablo Montoya Lotus 25 Dennis Hulme



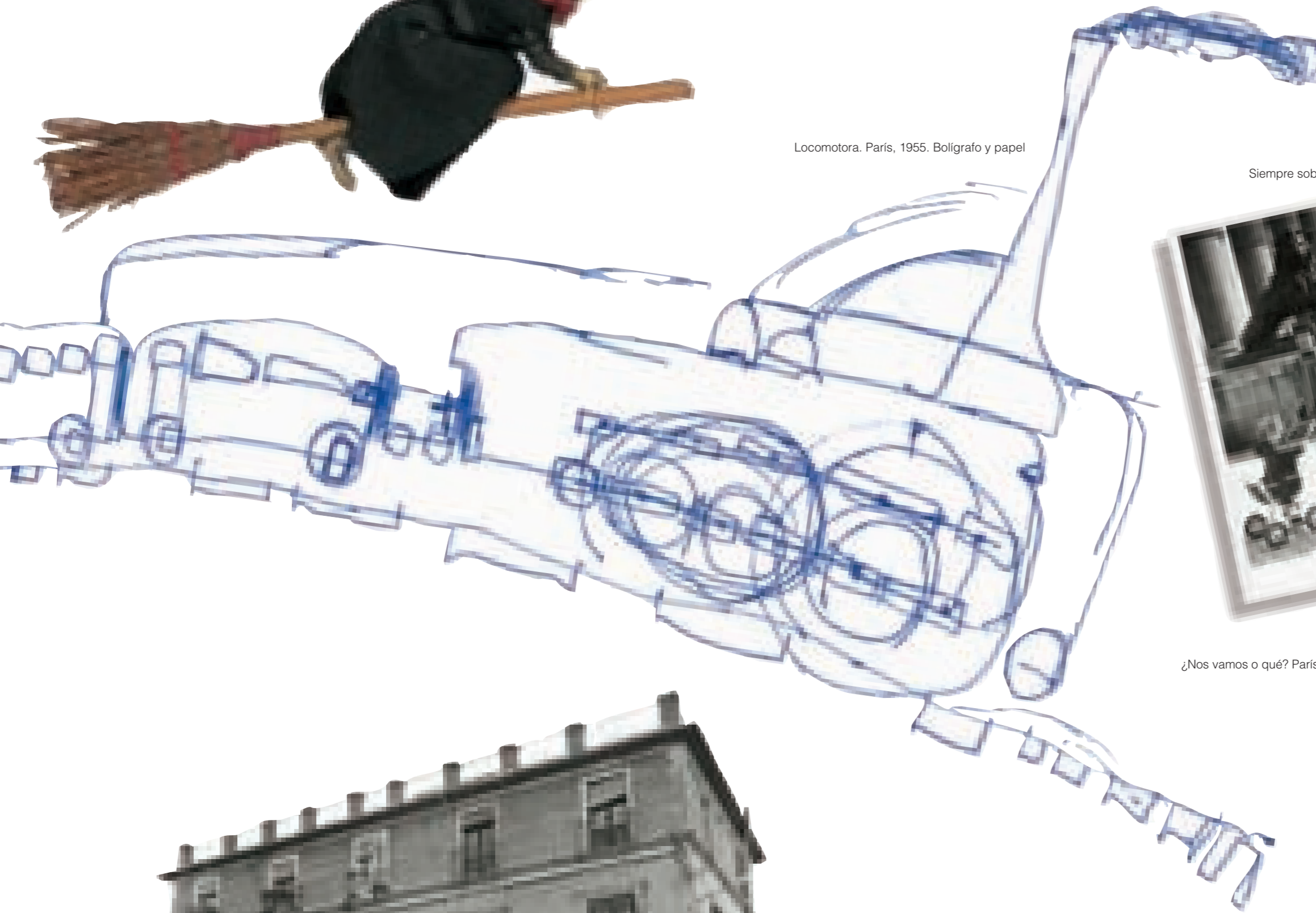
La bruja. París, 1952. Mi primer juguete sobre la cuna. La hizo mi padre con todo tipo de materiales. La cabeza es un garbanzo y el flequillo es de mi pelo



El primer coche. París, 1952. Vivíamos con mis abuelos en el distrito XV, Porte de Versailles



Locomotora. París, 1955. Bolígrafo y papel



Siempre sobre ruedas. Madrid, 1954, Monique, Mariano y Antonio junto a las Cortes



¿Nos vamos o qué? París, 1953



La casa de la plaza de Zarandona, en el Barrio del Carmen de Murcia. Un espacio mágico. Foto Antonio Ballester





La Tour Eiffel. París 1955. Muchos lápices de colores



Mariano en su estudio de la calle Vara de Rey. Murcia, 1958



Juanito Valderrama — La canción del emigrante

Trenes llenos de carbonilla, para alejarse del letargo de la Murcia de los cincuenta. Salir, salir, ir a Francia, a Holanda, a Suiza... Ta-tan, Ta-tan, Tac-Tac, Ta-tan, Ta-tan... París, 1955. Bolígrafo y papel



Automóvil de jefe de bomberos comprado en Amsterdam, en 1954. De chapa de acero espesa aguantó años de duro servicio. Su sirena era insoportable para las visitas que venían a casa

Camión Pegaso averiado y trailer de la Unión de Transportes. Murcia, 1958. La plaza de Zarandona era sitio de talleres y aparcamiento improvisado para camiones. Lápices de colores



Sesión de dibujo. Murcia, 1956. Foto Mariano Ballester



Cohete a Dios sabe donde. París, 1957. Vista en corte con tripulantes y ascensor. Bolígrafo



L'étoile Filante Renault. Vehículo de record. De la marca francesa Quirralu. Fabricado en metal a escala 1:43. Años sesenta



Competición de Go-Karts. Schwyz, Suiza, 1960. Foto Mariano Ballester



Antonio y los deberes. Murcia, 1960. Pequeño apunte a tinta de Mariano Ballester





Autobús londinense en chapa de acero de mediados de los cincuenta. De escala y fabricante desconocidos

Peugeot 403 U5 de Dinky Toys - Francia. Metal a escala 1:43. Finales de los cincuenta



Un bólico rojo. París, finales de los cincuenta. Dibujo a bolígrafo regalo de mi tío Emile Barçon, maquinista de locomotoras



Bajo un Messerschmitt 109. Museo del transporte de Luzern, Suiza, 1960. Foto Mariano Ballester



The Beatles — She loves you

Con mi madre y Alexandre Les Ventes, mi abuelo materno. París, 1962. Foto Mariano Ballester

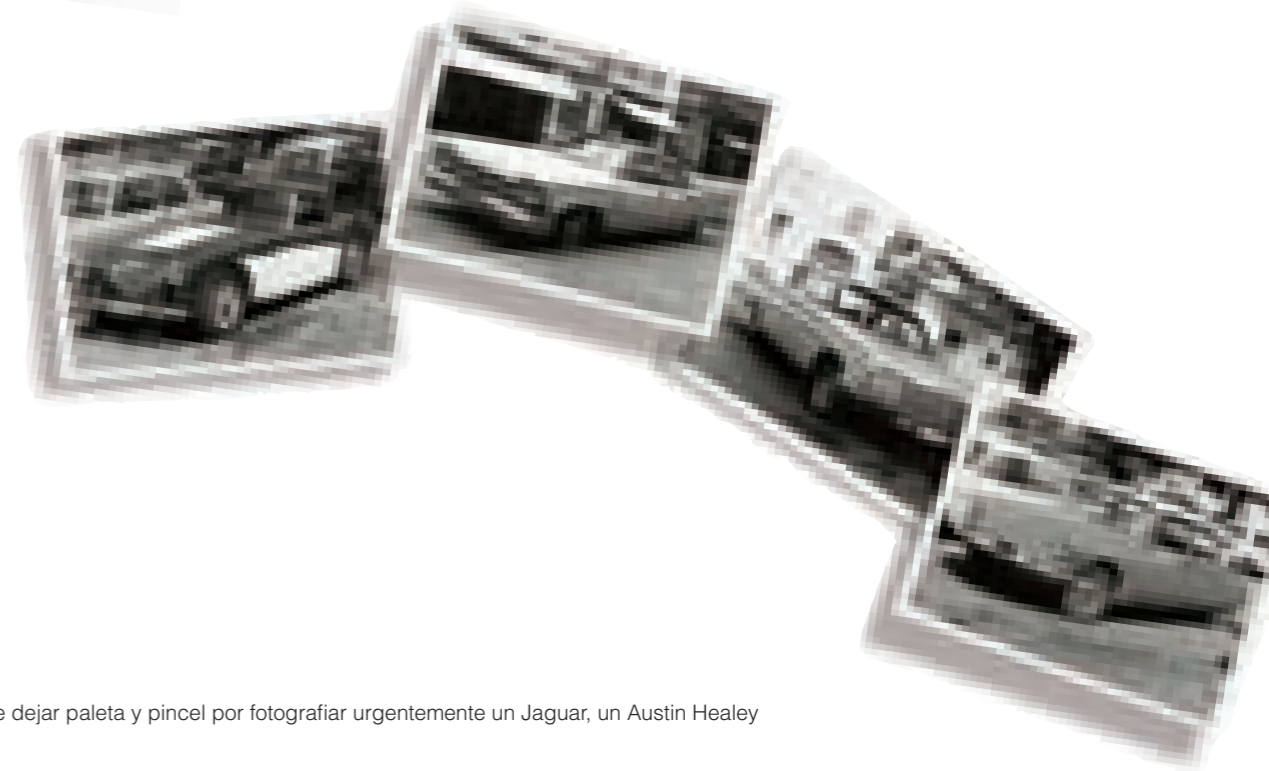
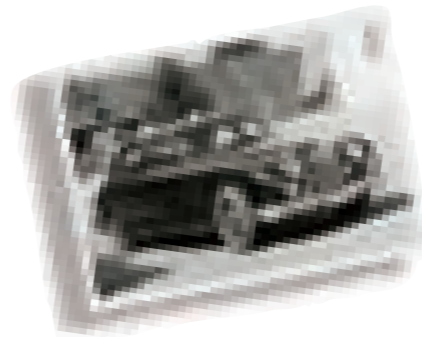


Françoise Hardy — J'suis d'accord

Ray Charles — Heartbreaker

Murcia, 1961. Sentado a los mandos del autobús Pegaso que hacía la ruta Murcia-Vera-Almería. Rumbo a Mojácar. Foto Mariano Ballester

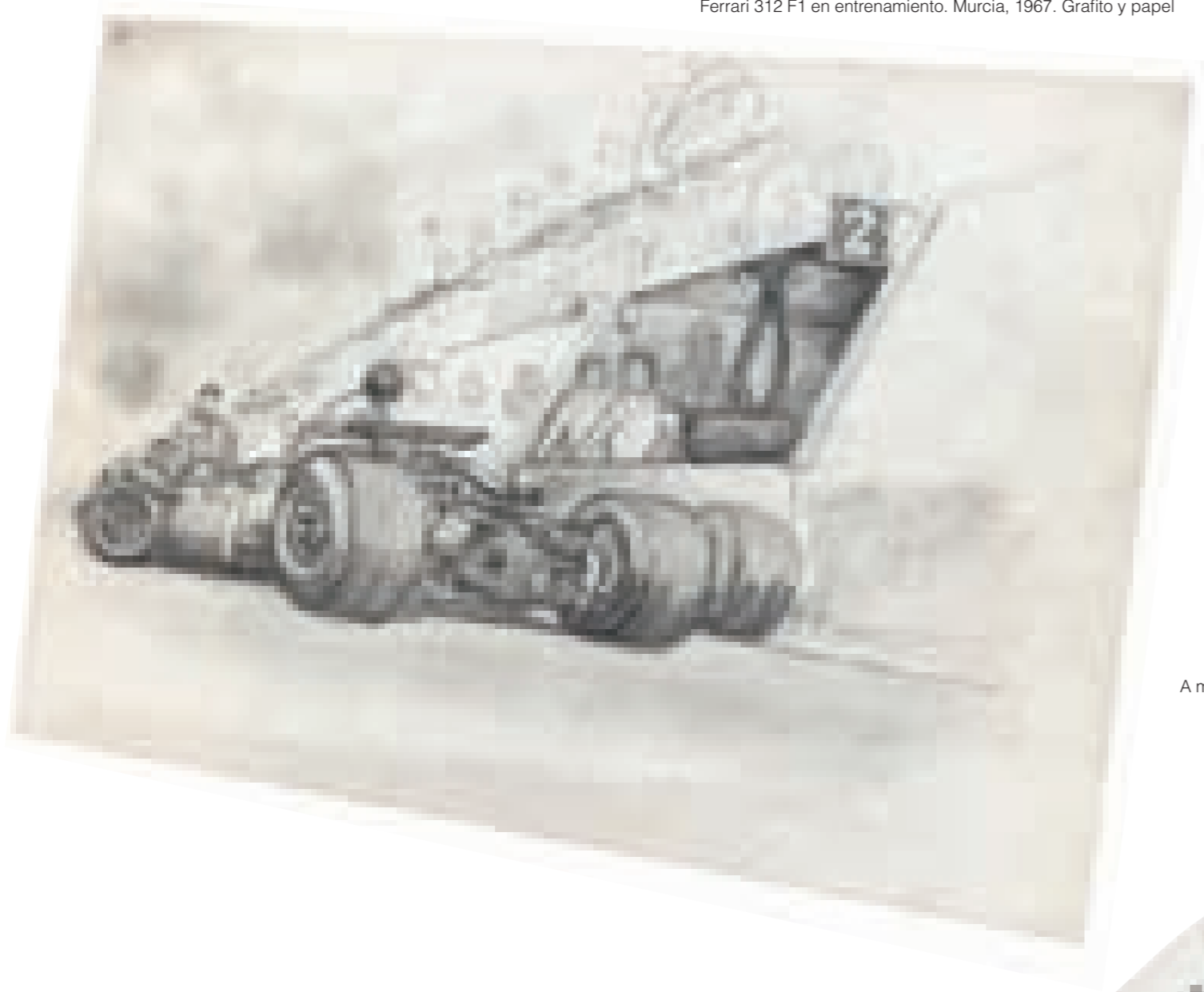
Les Chaussettes noires — Los Brincos — Los Mustang



Schwyz 1960-1963. Una pasión para Antonio y un tormento para Mariano: tener que dejar paleta y pincel por fotografiar urgentemente un Jaguar, un Austin Healey

o un Chevrolet Impala que habían aparcado bajo el estudio. Fotos Mariano Ballester

Ferrari 312 F1 en entrenamiento. Murcia, 1967. Grafito y papel



The Dave Clark Five

Beatles and Stones forever

The Led Zeppelin II álbum

The Rolling Stones — Heart of stone

A mediados de los sesenta, procedente de los Estados Unidos, llegó a Europa lo último en modelismo. El Slot Racing.

Coches a escala 1:24, animados por pequeños motores eléctricos de gran potencia, que corrían como demonios en pistas de madera.

Algo así como un scalextric descomunal.

A destacar la marca norteamericana Cox, de la que reproduzco un manual de montaje.



Para los adolescentes era una forma de entrar en contacto con la alta tecnología de la época.

Chasis de tipo cuerda de piano a escala 1:20 que hice en 1987. Un poco tarde para jugar

Motores con inducido de plata o pequeños chasis de aleación de magnesio.

Todo lo anterior, juguetes, garabatos infantiles, entraría dentro de lo normal en un niño si no fuera por algo que yo calificaría como experiencia mística. En 1963, ojeando una revista francesa, descubrí la fotografía de un coche de carreras auténtico. Era un Ferrari 250 GTO rojo sangre.

Fue tal el impacto que me causó aquella imagen, que la estuve examinando durante meses. A partir de ese día, todo cambió; supe entonces que lejos de las calles, otros coches corrían a trescientos kilómetros a la hora.



Fórmula 1. París, 1972. Gouache, collage

Enzo Ferrari, "Il Commendatore", fue piloto de carreras, team manager y director de su propia escudería para, finalmente en 1946, ser fabricante de automóviles deportivos y de competición.

Tal vez porque en su juventud quiso ser cantante de ópera y periodista, sus sentidos de la escenografía y la comunicación daban un tinte heroico a cada una de las victorias de sus coches rojos.

Genial y algo chuleta, el pulso que mantuvo con Ford es histórico.

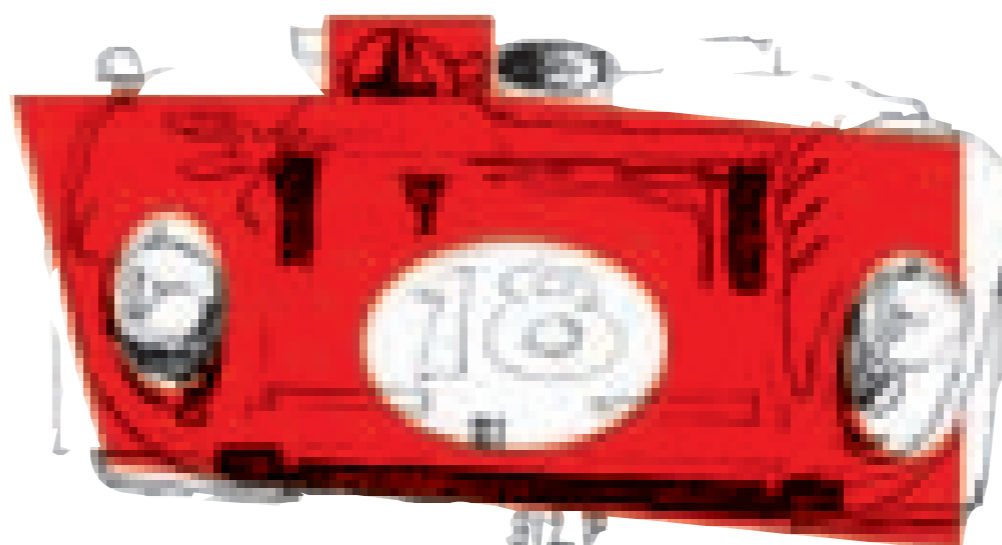
A principios de los sesenta y en todo un alarde de poder, Ford, consciente del potencial mediático de las carreras, puso en marcha su programa "Total Performance".

Ganar el campeonato del mundo de Fórmula 1, las Quinientas Millas de Indianápolis y las Veinticuatro Horas de Le Mans.

Enzo Ferrari y el 312 P del neozelandés Chris Amon. Murcia 1970. Grafito sobre papel



# FERRARI



Para Indianápolis, Ford ya tenía el Lotus del ingeniero Colin Chapman y al campeón escocés Jim Clark al volante.

Para ganar Le Mans, la marca del óvalo azul, al tanto de las dificultades económicas por las que atravesaba Enzo Ferrari, intentó comprar la empresa de Maranello.

La respuesta de Ferrari fue un no lleno de soberbia. Por algo se hacía llamar "Il Commendatore".

Ford construyó entonces su propio coche Le Mans, basándose en el Lola GT del ingeniero Eric Broadley. Con colaboradores prometedores como Carrol Shelby, padre a su vez del Cobra Daytona, nació el primer Ford GT.

La lucha entre artesanía italiana e ingeniería aeronáutica yankee fue fantástica.

En 1966, con un coche precioso, derivado del modelo GT 40 y al que denominaban MK II, Ford obtuvo en Le Mans una victoria aplastante frente a los Ferrari 330 P3.

Pese a todo y para el ferrarista en que ya me había convertido, la temporada 1967 comenzó con un alegrón.

Recuerdo de forma nítida las imágenes borrosas de una televisión en blanco y negro y tres Ferrari 330 P4, sucios de goma y grasa, cruzando juntos la meta de las veinticuatro horas de Daytona.

Amon-Bandini, Parkes-Scarfiotti, Rodríguez-Guichet.

Tras el P4 mítico, vinieron los 312 P, 312 PB, 512 S, 333 SP...

¿Qué habrá sido de John Surtees?

El ingeniero Mauro Forghieri, siempre a pie de pista. Atento y preocupado, una imagen inolvidable.

Blind Faith — Do what you like

The Beatles — Back in USSR

Iron Butterfly

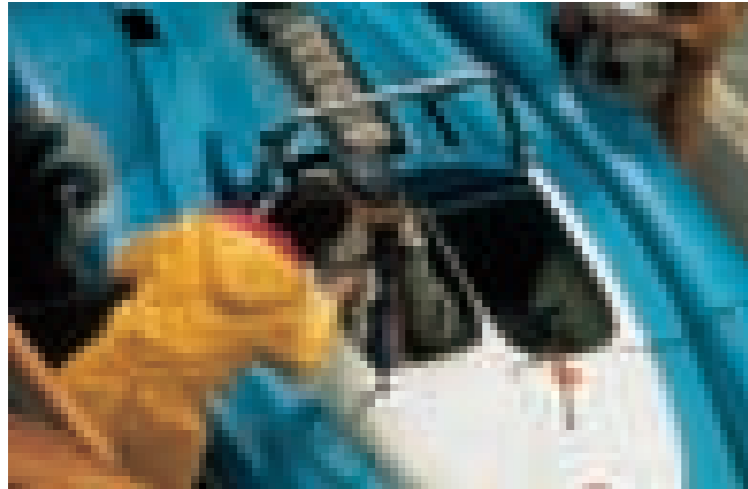
Le Mans. Año tras año, el reto de alcanzar la mayor velocidad punta posible en la recta de Hunnaudières azuzaba la imaginación de los ingenieros. La prolongación desmesurada del capó trasero acentuaba la silueta de huso de los coches y reducía turbulencias aerodinámicas y consumo de combustible.

Le Mans, 1972. Parada en boxes de un Matra 630. Kodak Ektachrome 64. Fotografía Antonio Ballester.

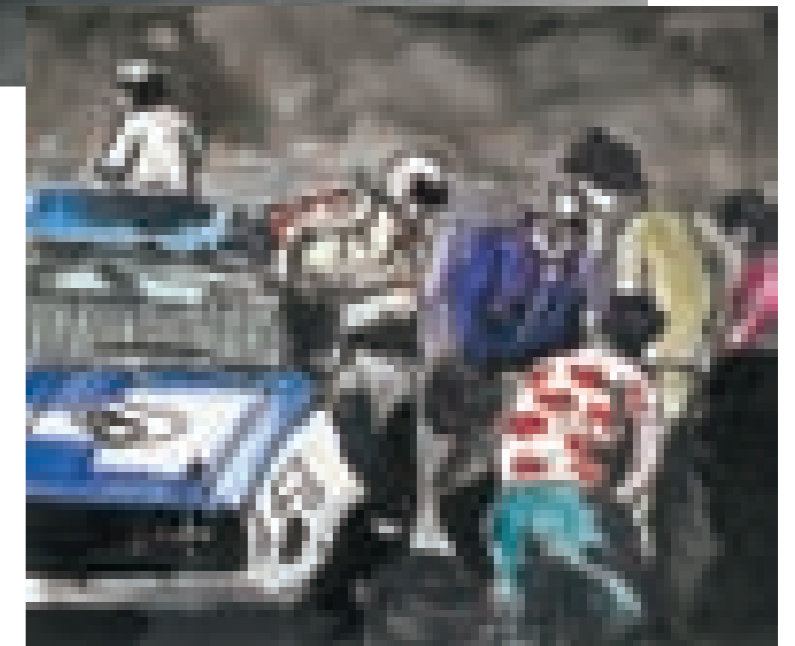
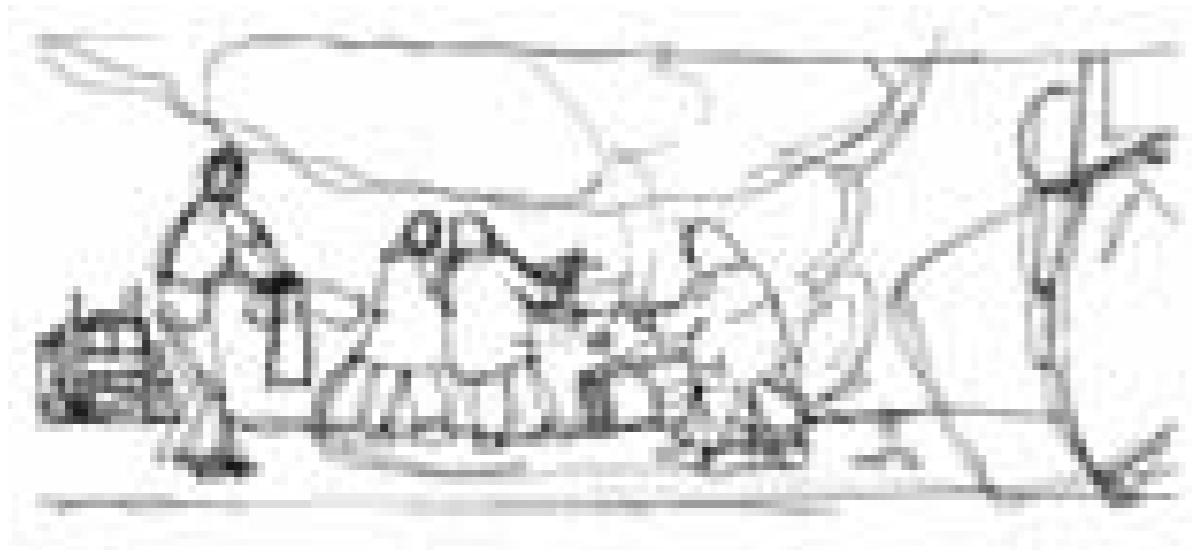
Alpine-Renault y Porsche fueron pioneros en aplicar de forma científica este concepto en sus vehículos Le Mans

Matra inscribió dos coches 630 con motor V-12 y ganó la prueba ese año.

Le Mans, 1972. Porsche 906 en configuración "Long tail", o "Langheck", o "Longue queue". Cola larga. Kodak Tri-X 800 ASA. Fotografía Antonio Ballester



Accidente de Ignazio Giunti en los Mil Kilómetros de Buenos Aires. Ferrari 312 PB. Murcia, 1970. Tinta china sobre papel

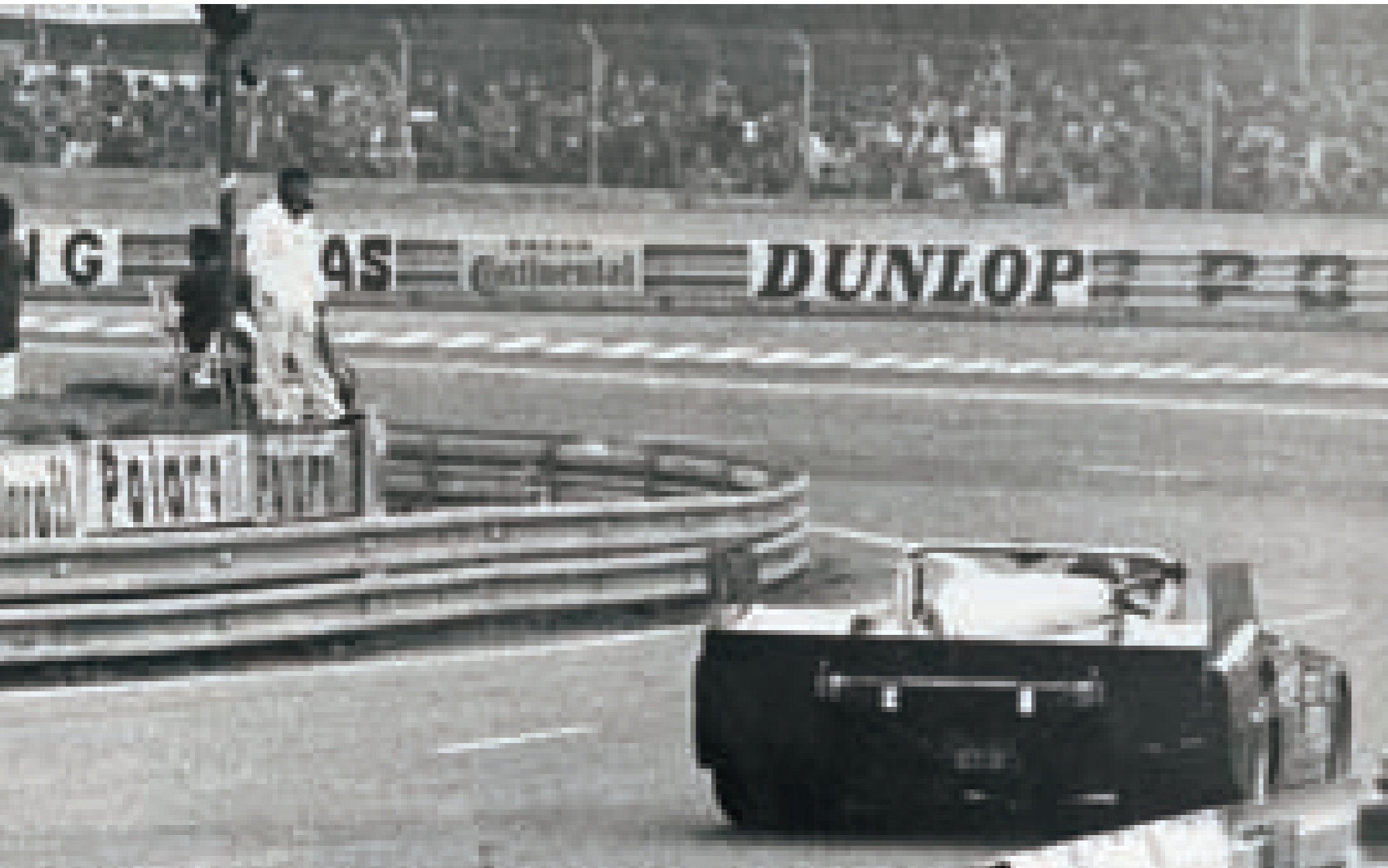


Repostaje de un Chevrolet Camaro. París, 1970. Tinta china y gouache sobre papel



Humo, polvo, goma, aullidos de motores y el olor a azúcar quemada de la feria cercana. Le Mans, 1972.

Una película Kodak Recording llevada a 6400 ASA acentúa con su textura la atmósfera densa de Le Mans. Fotografía Antonio Ballester



La reglamentación deportiva vigente a partir de 1969 exigía la construcción de veinticinco ejemplares de un mismo vehículo para poder competir en la máxima categoría, la clase sport.

Porsche ya había presentado su "Kolossal" 917. Ferrari hizo lo propio lanzando el modelo 512-S, que, pese a su belleza, nunca estuvo a la altura de su rival alemán.

Le Mans, 1970. El Porsche 917 K de la escudería Porsche-Salzburg austríaca. Ganador de aquella edición. Tinta china y gouache sobre papel



Abarth Rally. París, 1970. Tinta china y gouache sobre papel

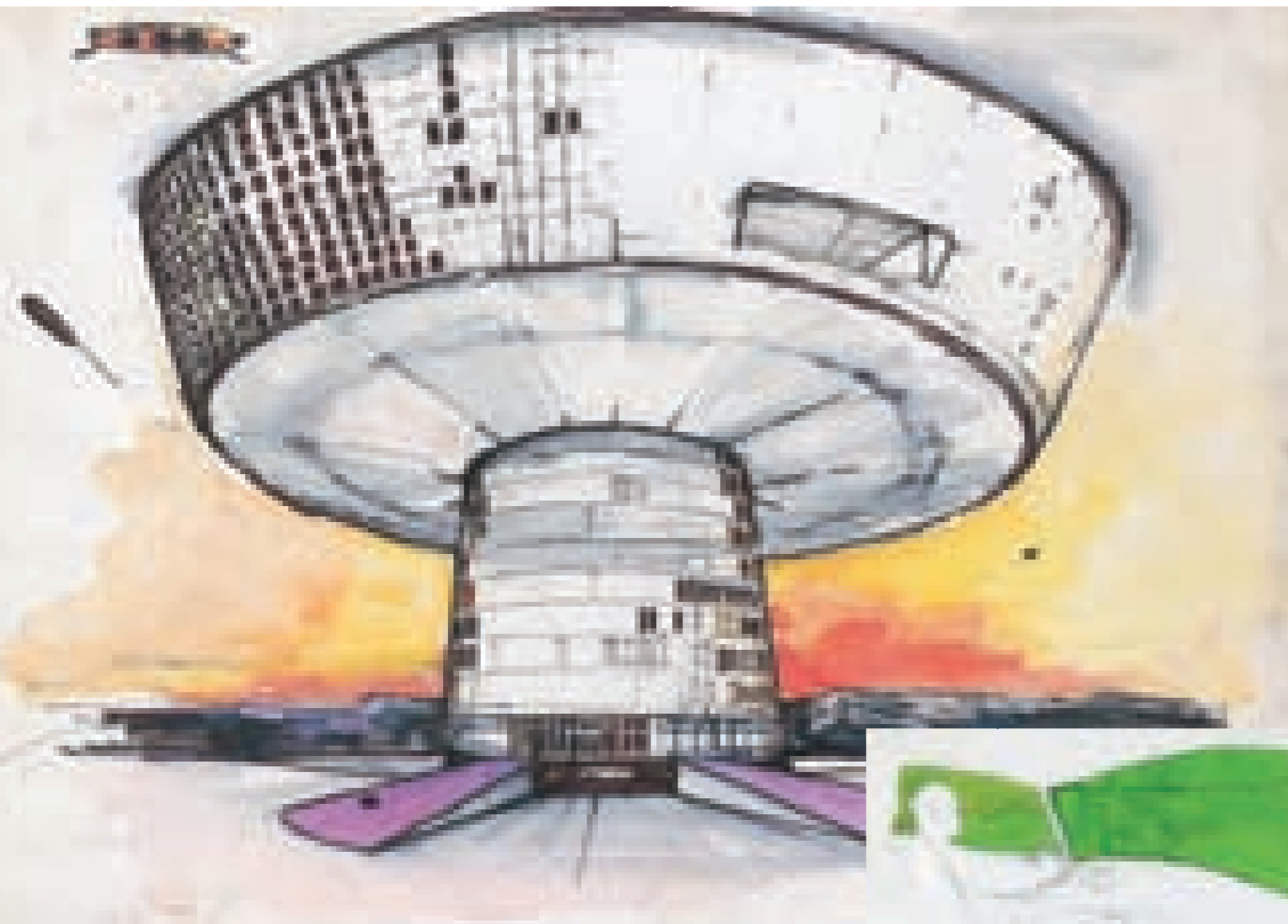
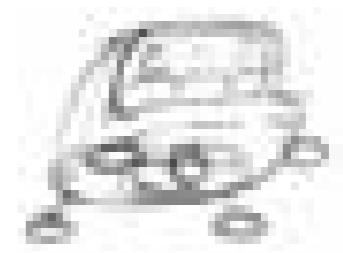
Ferrari 512-S de noche. París, 1971. Gouache y rotulador sobre papel



Mi comienzo en la École Supérieure D'Arts Graphiques en 1970 marca uno de mis momentos profesionales más importantes.

Nuevas ideas sobre la enseñanza, profesorado imaginativo y de primer orden, acceso a una visión pluridisciplinar del arte que me ha acompañado hasta el presente.

La toma de conciencia del artista inmerso en la vida cotidiana y estimulado constantemente por ella. A dicho período pertenecen estas imágenes.



Ciudad centralizada. París, 1970. Rotulador y gouache sobre papel

El atasco de todos los días. París, 1972. Lápiz y acuarela sobre papel

El estrés del viandante y las manifestaciones estudiantiles de la Facultad de Jussieu. Mayo del 68 aún está cerca.

Le Stress. París, 1972. Acuarela sobre papel



Bocetos de ciudades futuristas con vehículos volantes junto a escenas callejeras



Jussieu. París, 1972. Rotulador sobre papel



Ciudad del futuro. París, 1970. Rotulador y gouache sobre papel

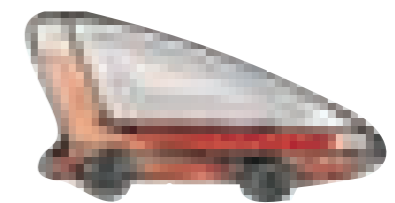
Pequeño hovercraft de ciudad. Tinta china y aguada sobre papel. París, 1970



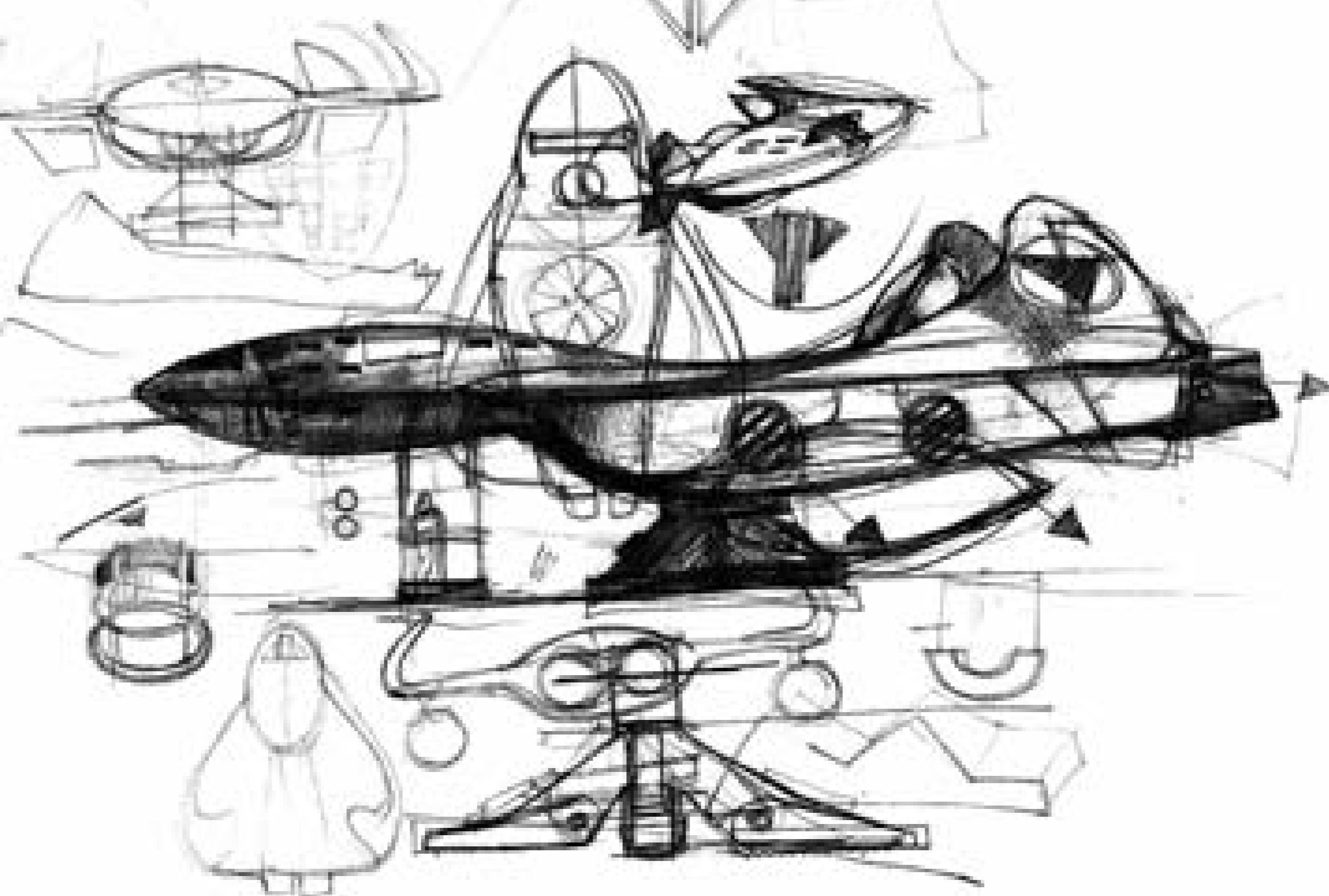
Vehículo deportivo. Murcia, 1970. Gouache sobre papel



Camión frigorífico sobre base Pegaso modelo 1063. Tinta y collage sobre papel. Murcia, 1970

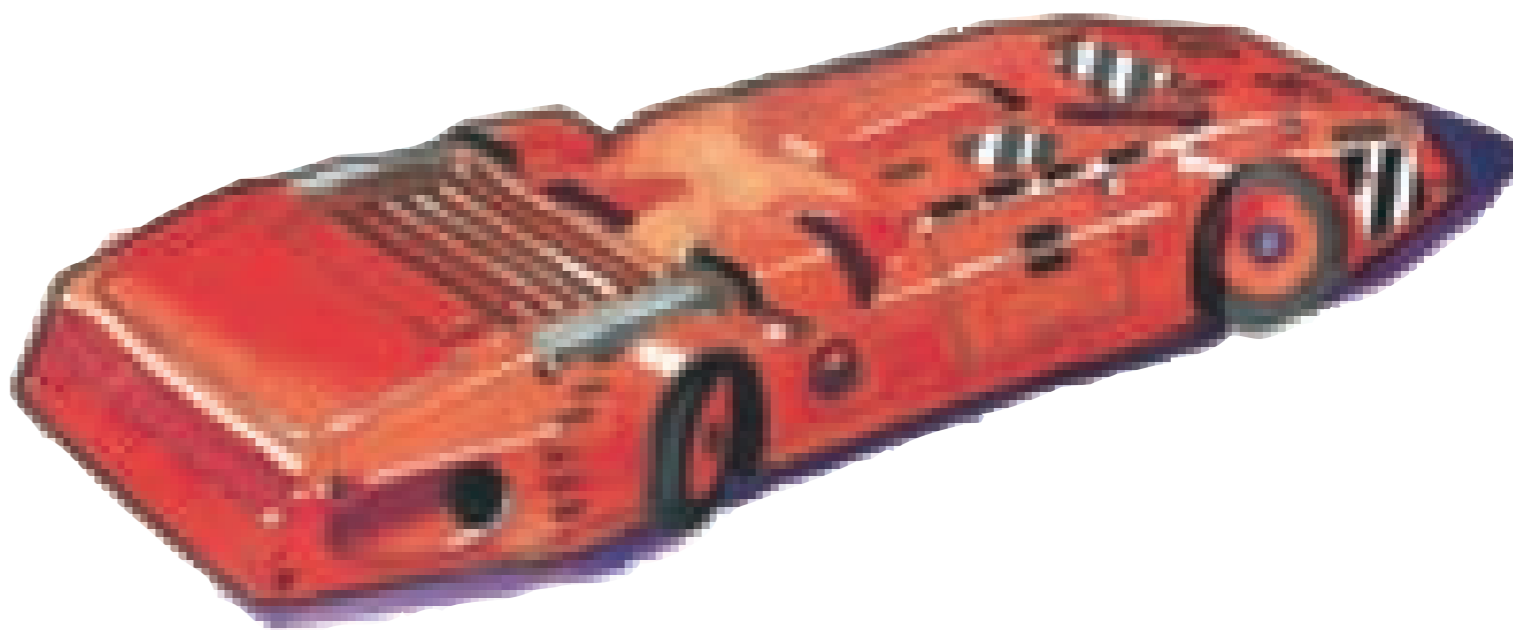


Cochecito de ciudad. París, 1970. Acuarela y tinta sobre papel



Bocetos a lápiz de aeronave interestelar. Murcia, 1993

Hello Mr. Lucas



VBPTDPEAH, Vehículo-Blindado-Para-Transporte-De-Personal-En-Atmósfera-Hostil. Murcia, 1979. Lápiz y acuarela sobre papel



El cubito, coche de ciudad. París, 1970. Tinta china y gouache sobre papel

Buddy Miles

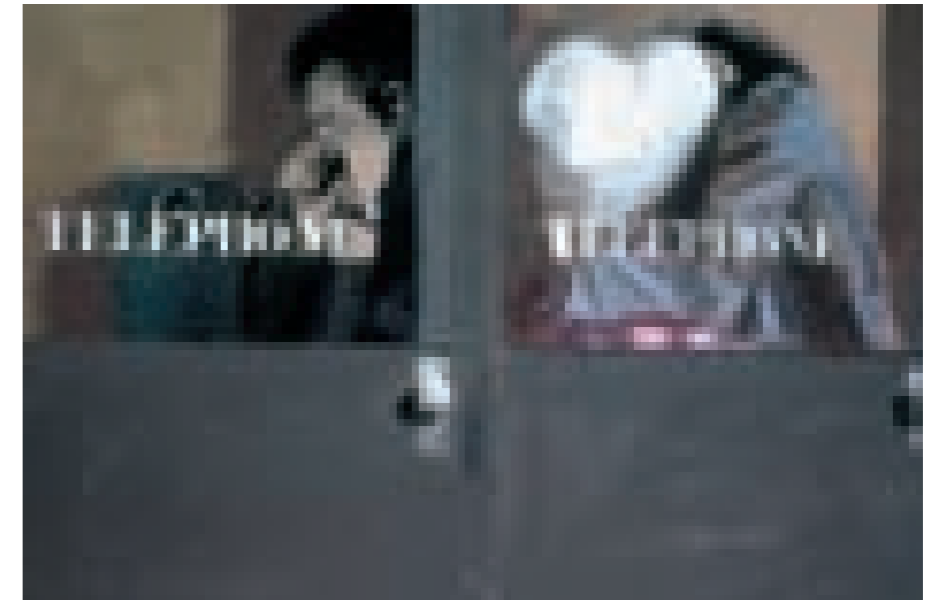
Booker T and the MG's

Las cabinas. París, 1972. Los personajes anónimos que se besan, a la derecha, están sacados de una conocida fotografía del beattle John Lennon y la artista Yoko Ono. Óleo sobre tablex

Nino Ferrer — Metronomie



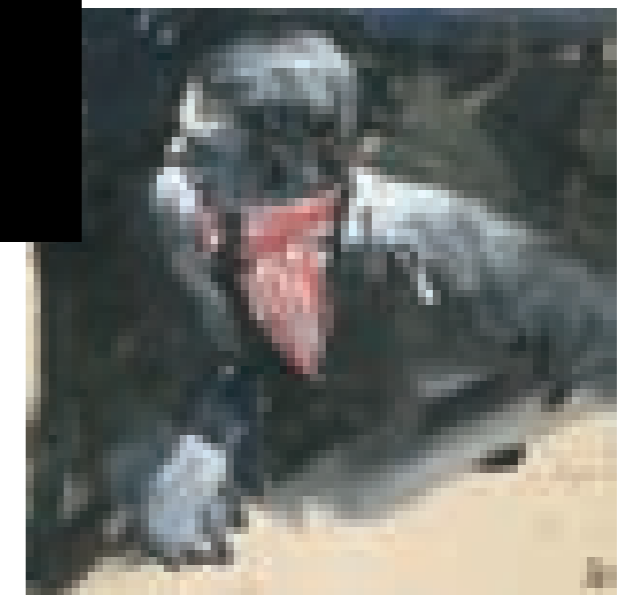
Le jour se lève. París, 1970. Óleo sobre tablex



El semáforo. París, 1972. Gouache sobre papel



Agente de bolsa. París, 1972. Gouache sobre papel



En definitiva, estos años en París son el instante de abrir los ojos a la vida y al arte.

Junto a la atracción por lo futurista, cualquier hecho futuro será mejor (¿será cierto?). Nuestro profesor Daniel Abadie nos desvela la incidencia del arte moderno sobre el espectador de hoy.

De la provocación - respuesta de las esculturas de Nicky de Saint Phalle o Tinguely a la reflexión sobre la violencia, la sexualidad y el instinto de Francis Bacon.

Se discute acaloradamente en clase sobre política, sexo y música.

A la salida de la oficina. París, 1972. Óleo y collage sobre tablex

The Temptations — Ball of confusion — That's what the world is today, let me hear, let me hear let me hear.

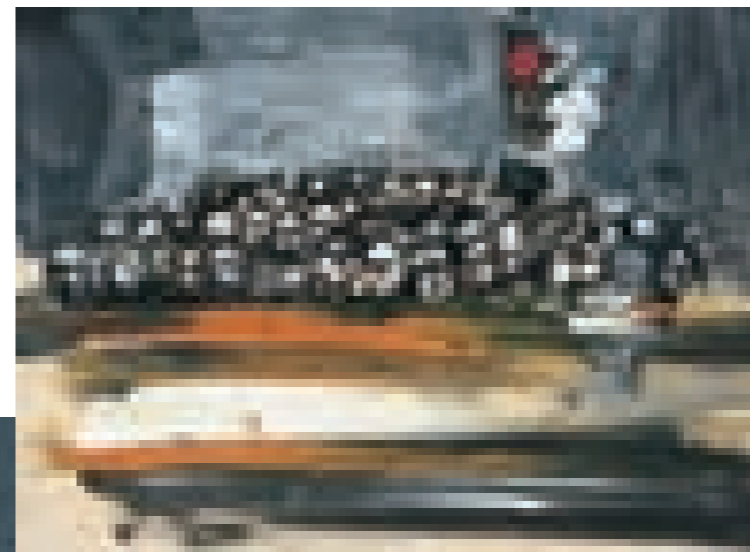


Fernando Arrabal — "Viva la Muerte"

El atasco. París, 1972. Óleo sobre cartón



El semáforo. París, 1972. Gouache sobre papel



Metro Châtelet. París, 1972. Óleo sobre tablex



La mona. París, 1972. Ilford FP4 125 ASA. Fotografía Antonio Ballester

Hombre corriendo detrás de una empalizada. Murcia, 1972. Óleo sobre tablex

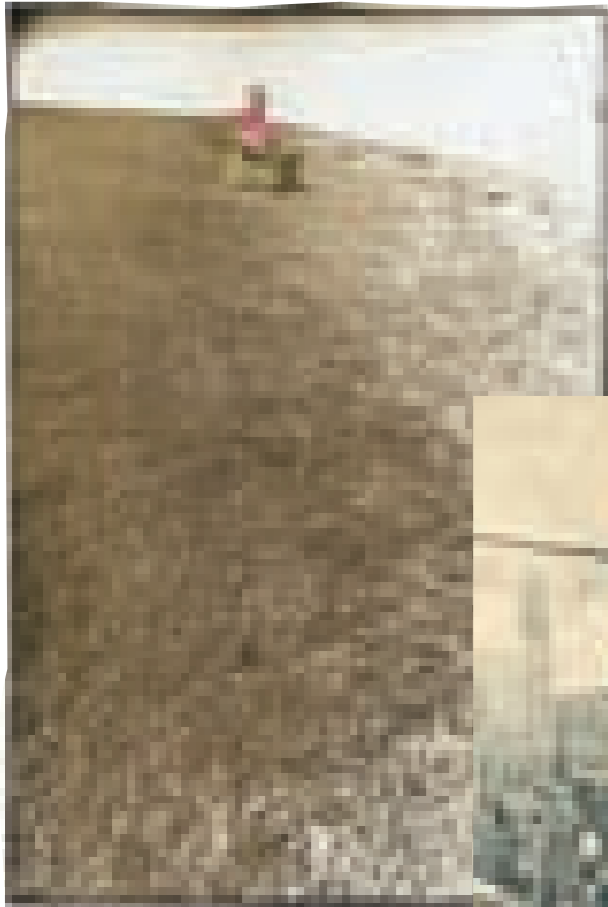


La realidad española en los años setenta es muy distinta.

Más aún, lejos de Madrid o Barcelona.

Es como si en el Campo de Cartagena el sol iluminase hazañas de décadas pasadas, cuando alguien posa junto a un vehículo polvoriento, una segadora, una moto.

La soledad del político argentino. Palacio de la Magdalena, Universidad de verano de Santander. Santander, 1973. Fotografía Antonio Ballester

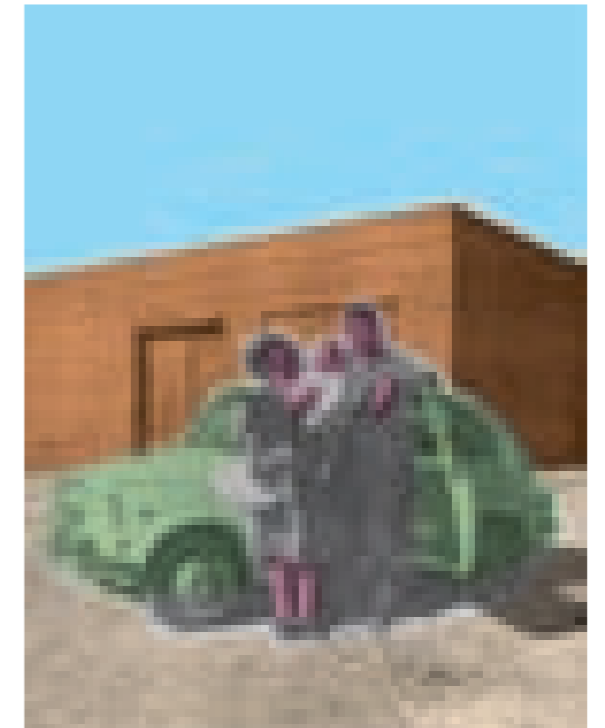


Aún es la época del Seat "Seiscientos" y el Dodge Dart es signo externo de poder; como lo dice la publicidad: "Dodge poder".



Piloto de carreras. París, 1972. Técnica mixta sobre papel

Una familia española. Murcia, 1977. Original para serigrafía. Técnica mixta



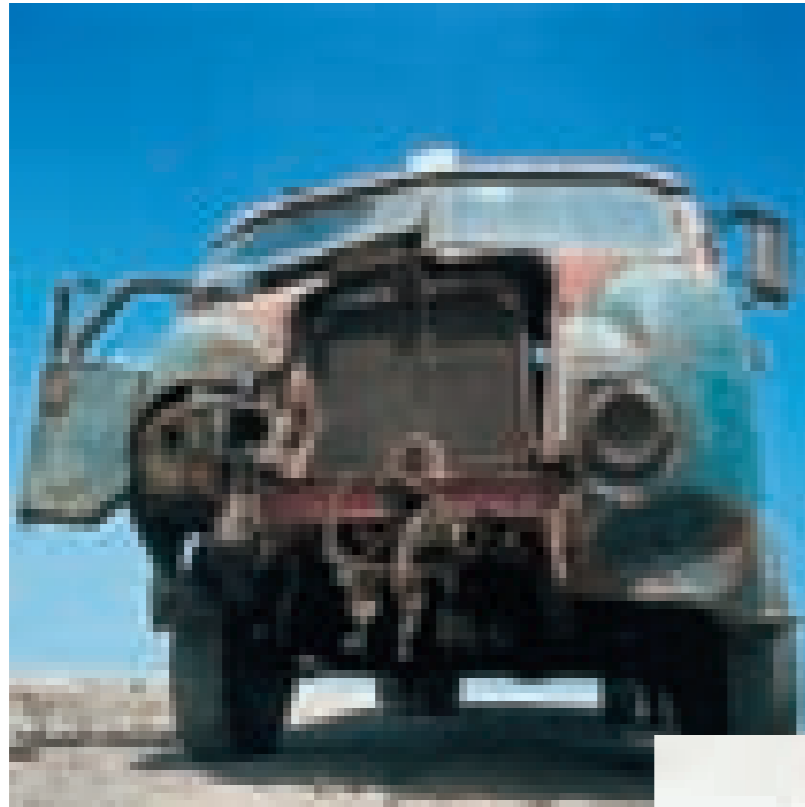
Fotomontaje. Invitación a mi segunda exposición individual en la Galería Chys de Murcia, en 1976. El artista caracterizado de héroe de la aviación. Fotografía Mariano Ballester y postal de época

Las imágenes de las multitudes corriendo del pintor Genovés hablaban de protesta, revolución y cambio.

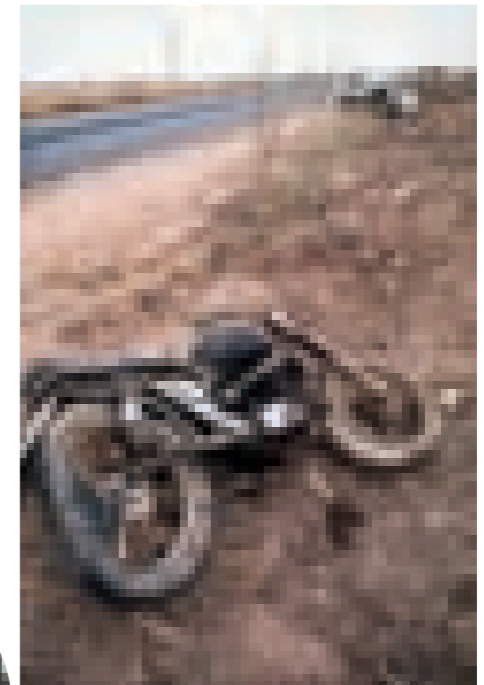
Alfonso Albacete hace su primera exposición individual en 1972, en la galería Chys de Murcia.

Pink Floyd — The dark side of the moon.

Retrato de camión Pegaso. San Pedro del Pinatar, Murcia, 1973. Kodak Ektachrome 64. Fotografía Antonio Ballester



Dodge Dart. Cromo coleccionable de la serie "Automóviles" de venta en quioscos de Murcia en 1972. Editado por MAGA



Accidente

Como diría mi amigo Juan Antonio Cantabella: "Esto es un paisaje español".

Los Alcázares, Murcia, 1973. Fotografía Antonio Ballester

Otto y su moto. Murcia, 1973. Boceto a tinta china sobre papel cebolla



Otto y su moto

Es mi versión de la España rural de los cincuenta.

El oficial alemán destinado en España para tareas de inteligencia, durante la Segunda Guerra Mundial, se establece en el Campo de Cartagena y lo recorre en su motocicleta.

Cuando lo miro me sigue recordando el cine de Federico Fellini o las obras de Rafael Canogar y Dario Villalba.

Escultura a tamaño real. Personaje hecho de materiales diversos, entre otros, prótesis de globos oculares completos, guerrera y pantalón militar auténticos. Museo de Bellas Artes de Murcia.



Motocicleta Lube NSU

Fotografía Antonio Ballester

La COA de Melilla. Melilla, 1974. Ceras sobre papel



Consuegra, el "furri" de mi compañía. Melilla, 1975. Foto Antonio Ballester



La siesta en Mercedes. Cabo de Palos, Murcia, 1975. Kodak Tri-X 800 ASA. Fotografía Antonio Ballester

"Aún existen las checas". Tinta de rotulador y cartulina roja sobre papel. Melilla, 1975



A un millonario muerto. Melilla, 1975. Tinta de estilográfica sobre papel



"El capitán se ríe". Bolígrafo y acuarela sobre papel. Melilla, 1975



Totó y Poló a la salida de la fábrica. Tinta de estilográfica sobre papel. Melilla, 1975

Crosby, Stills & Nash — Marrakesh express

The Rolling Stones — Dancing with Mr. D

Toti Soler

Tete Montoliú

Ganándose la vida. Lápiz graso sobre papel. Murcia, 1977



Como si de una trilogía se tratase, Melilla, en la que hice mi servicio militar, viene a unirse a París y Murcia. No puedo hablar de ello como de una mala experiencia.

Desde el contacto con la diversidad de civilizaciones que habitan allí hasta una puesta al día acelerada de lo que es la juventud en los cuarteles de los 70. Gente de todos los rincones de "la peni", consciente de lo político y que no teme debatir sobre el futuro. El futuro que se adivina como algo apasionante.

Melilla, 1974. Negra 125 ASA. Fotografía Antonio Ballester



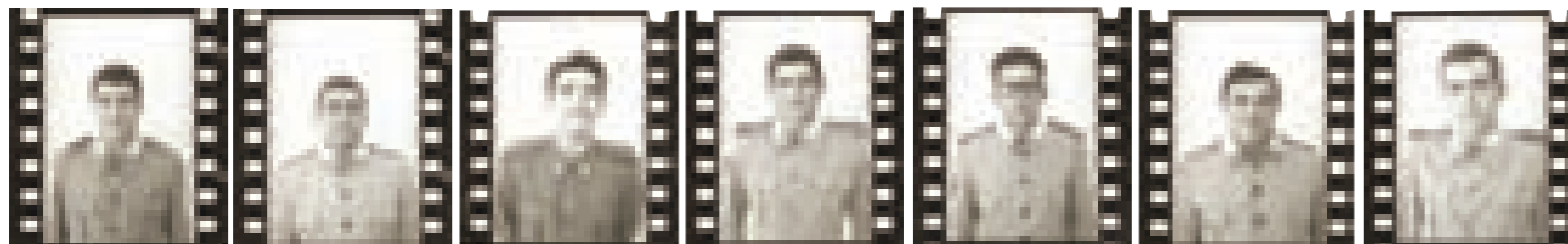
Buen momento para descubrir a Pablo Neruda, Max Aub y Ramón J. Sender.

John Mayall — Good bye december



El rancho. Melilla, 1974. Valca 125 ASA. Fotografía Antonio Ballester

Soldados de reemplazo Melilla, 1975. Valca 125 ASA. Fotografía Antonio Ballester



Soy el fotógrafo encargado de hacer las fotografías de carnet de todos los bichos nuevos que llegan a Melilla. Miles de fotografías con mi Pentax. Regulares 2 y 5, Artillería 32, Tercio Gran Capitán, Alcántara 10, Compañía de mar.

Paz a los hombres de buena voluntad. Melilla, 1975. Boceto para felicitación de Navidad. Tinta de rotulador sobre papel

1975. Hago mi primera exposición individual con Manolete Fernández Delgado, valor se le supone, en su galería Chys de Murcia.





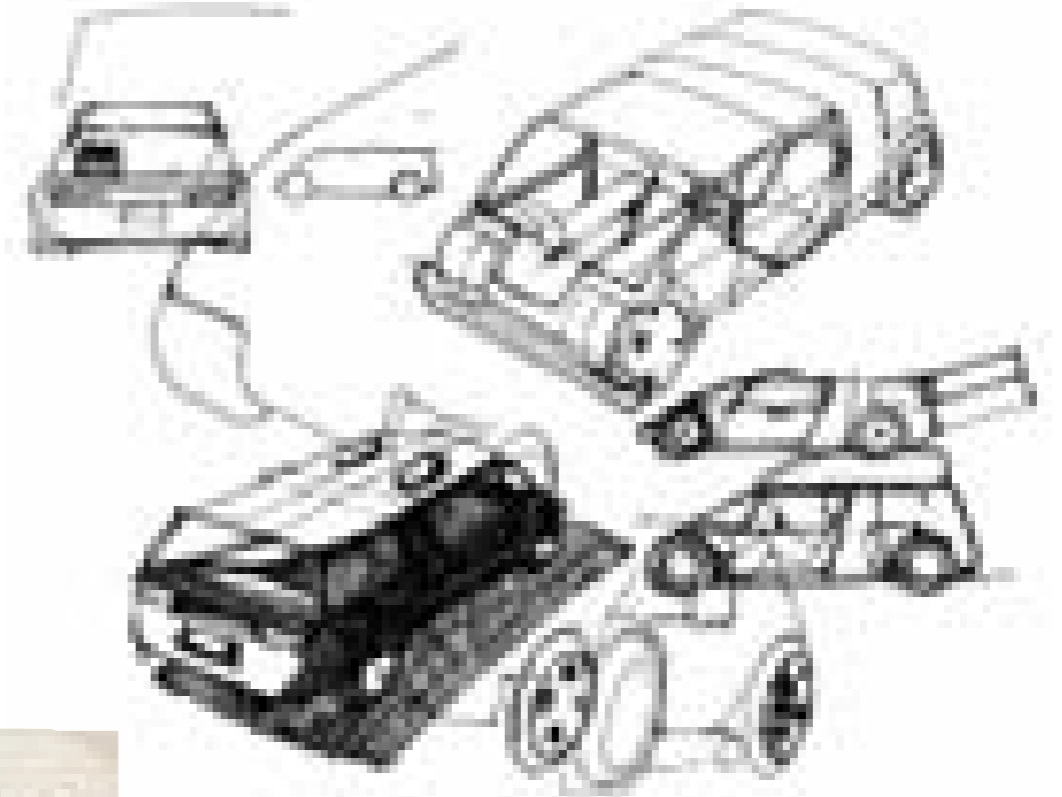
Marineros de permiso. Murcia, 1976. Escayola policromada sobre tela metálica. Mecanismo eléctrico que reproduce el petardeo de la motocicleta. Una secuela del servicio militar

Esta escultura formó parte de mi primera exposición individual de 1977 en la galería Séiquer de Madrid.

Una puerta abierta a Madrid y una larga relación profesional que se mantuvo hasta el cierre de la galería a mediados de los 90.

Monovolumen. Murcia, 1974. Anterior al Renault Espace. Siempre soñé con una furgoneta de carreras. En casa nos teníamos que conformar con un modesto furgón Sava-Austin J-4. A sesenta por hora pasábamos al hiperespacio. Dado el éxito que han tenido posteriormente los monovolúmenes, no debí ser el único.

Fauces de camión. Watford, UK 1978. Tinta sobre papel



Prototipo 421. Murcia, 1979. Cuatro metros de largo - dos de ancho- uno de alto. Pequeño boceto a lápiz sobre papel e iluminado a tinta

Luchadores. San Ciprián (Lugo), 1991. Lápiz graso sobre papel



Tal vez sea el automóvil uno de los objetos de uso cotidiano que mejor establece las diferencias entre clases sociales.

Al igual que el Seiscientos era el ejemplo del coche "para todos" a principios de los sesenta en España, el Seat 1500 fue símbolo de la clase acomodada, de "lo oficial" y del éxito profesional.

Para muchos, aún debe ser familiar la imagen del 1500 negro con las inscripciones en blanco "servicio oficial" o "parque móvil".



Lole y Manuel

Coche oficial. Murcia, 1979. Prueba en blanco y negro iluminada a acuarela sobre papel baritado. Kodak Plus-x 125 ASA. Fotografía Antonio Ballester

Seat 1500. Versión de menos cilindrada de su gemelo italiano, el Fiat 1800 (1958), al que debe su origen.

El diseño de Pininfarina lo emparenta con el Lancia Flaminia y diría que con el Peugeot 404 berlina. De hecho es notoria la larga colaboración, existente hasta en el presente, entre el diseñador italiano y la marca francesa del león.

La fotografía ocupa un lugar fundamental en mi trabajo.

Llegado el momento de definirme prefiero hacerlo como fabricante de imágenes. Junto a la pintura y a la escultura, la fotografía y la imagen secuenciada o cine, con su captación de lo real, me permiten construir mensajes de mayor inmediatez.



La Orquesta Mirasol

Dire Straits

Vigas Luna — Bilbao

Vaca del valle de Tiétar. Casavieja, Ávila, 1989. Kodak Ektachrome EPR. Fotografía Antonio Ballester



La muerte de mi padre en 1981 supuso un paréntesis negro que replanteó mi trabajo de forma traumática.

Tal vez el extrañamiento del padre, tal vez el intento de mantener vivo un espíritu Ballester, el caso es que me lancé a redescubrir temas como el retrato, siempre presente en nuestra casa.

Con una exposición antológica sobre Mariano Ballester que mi madre y yo sacamos adelante a trancas y barrancas, en 1983 en Madrid, La Movida Madrileña quedaba a trasmano.

Es sintomático el hecho de que siempre he usado el tema del coche como base para lanzarme al estudio de una nueva etapa.

En este caso, un retrato en el que el diseño de la carrocería de un automóvil y la descomposición en planos geométricos de la figura sentada en su interior roban protagonismo a las facciones del modelo.



Dream Car. Proyecto de retrato. Retrato de Juan Cayetano Urbina. Roda (San Javier), Murcia, 1982. Técnica mixta sobre madera

Radio Futura — La Mode — Alaska y los Pegamoides — Zombies — Parálisis Permanente — Siniestro Total — Golpes Bajos — Os Resentidos — Las Chinas

Pedro Almodóvar — Pepi, Luci, Bon y otras chicas del montón



Piloto de Fórmula 1. Murcia, 1986

Óleo y esmalte sintético sobre papel. Nota: sólo dispongo de este documento en blanco y negro de aquel cuadro.

Pese a sus dimensiones considerables, más de dos metros de largo, desapareció en su traslado de una sala de exposiciones a mi estudio.

Los paparazzi. Murcia, 1985.

La limusina no entra en el encuadre del plano, pero aguarda en la calle a la salida de la diva.

Óleo sobre madera

Sólo conservo la "polaroid" de esta obra inacabada y que más tarde destruí.





Tras un primer intento en 1982, no es realmente hasta 1995 cuando dedico una buena parte de mi actividad pictórica al retrato.

Al igual que western o thriller necesitan ciertos elementos como el paisaje desértico, los revólveres o el suspense, el parecido físico en el retrato es un elemento imprescindible.

Las sesiones preparatorias con bocetos y fotografías sirven a veces para conocer mejor al modelo e imaginar la correcta escenografía del cuadro.

Odalisca. Murcia, 1982. Lápiz sobre papel



Murcia, 1982. Lápiz y rotulador sobre papel



Tomahawk I. Murcia, 1982. Acuarela y lápiz sobre papel



Tomahawk III. Murcia, 1983. Acuarela y carboncillo sobre papel



Murcia, 1982. Lápiz y acuarela sobre papel



Odalisca sobre un coche. Murcia, 1982. Lápiz y tinta china sobre papel

Estos bocetos son parte de la preparación de un cuadro de grandes dimensiones que tiene como temas al automóvil y al arte.

De forma irónica se titula "Alegoría de la velocidad".

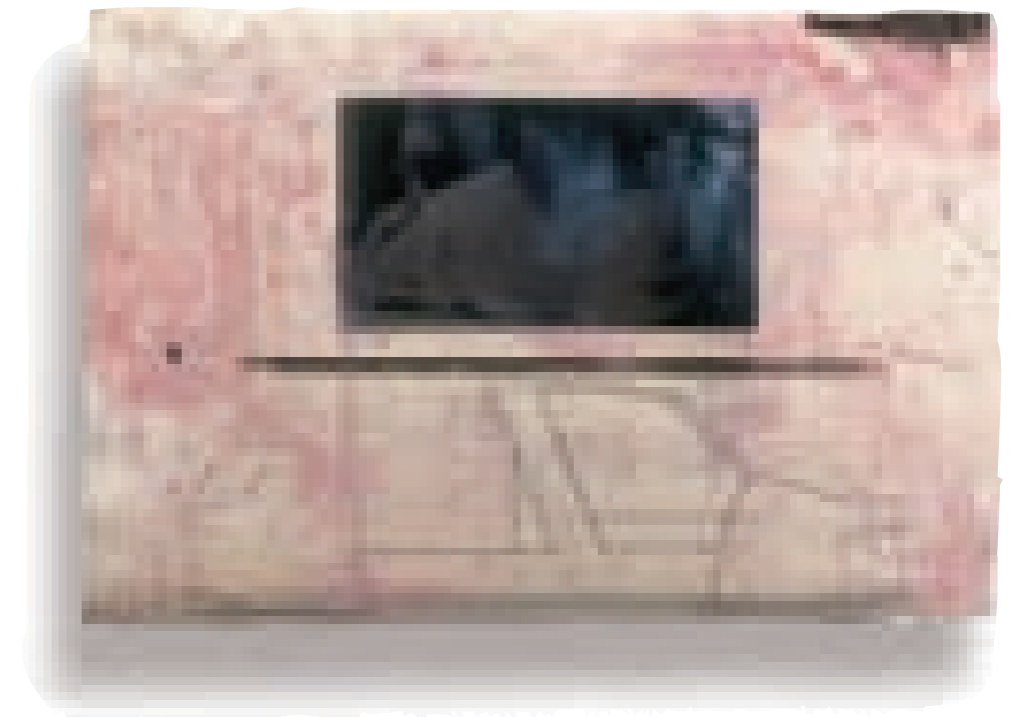
Aunque pase desapercibida, la silueta de coche que sirve de fondo y apoyo a las figuras humanas ha sido objeto de estudio concienzudo. Perfil cuneiforme, habitáculo adelantado y plano vertical del alerón trasero, que, por su forma, da nombre al vehículo, Tomahawk.

Como ya he dicho, las posibilidades de la imagen fotográfica inspiraron una serie de imágenes sobre el tema clásico de la Odalisca.

Odalisca. Murcia, 1978. Fotografía Antonio Ballester



La ecuación. Murcia, 1994. Técnica mixta sobre papel



Odalisca. Murcia, 1978. Boceto para fotografía. Óleo diluido sobre papel



Mujer desnuda en actitud de descanso y que a veces se ve turbada por el paso de un automóvil o por la aparición inesperada de un visitante no deseado.

El rapto de la mujer blanca. Murcia, 1979. Secuencia fotográfica Antonio Ballester



Odalisca. Murcia, 1993. Obra gráfica de técnica mixta. Imagen fotográfica, reproducida litográficamente, serigrafía e impresión en seco. Fotografía Antonio Ballester



Figuras junto a un coche. Murcia, 1998. Lápiz graso sobre papel

La ecuación. Murcia, 1994?. Técnica mixta

En 1986 me fue concedida una beca de investigación de artes plásticas por la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Murcia. La finalidad de mi trabajo era la experimentación y la práctica de la pintura al óleo.

El tema la figura humana y la máquina.

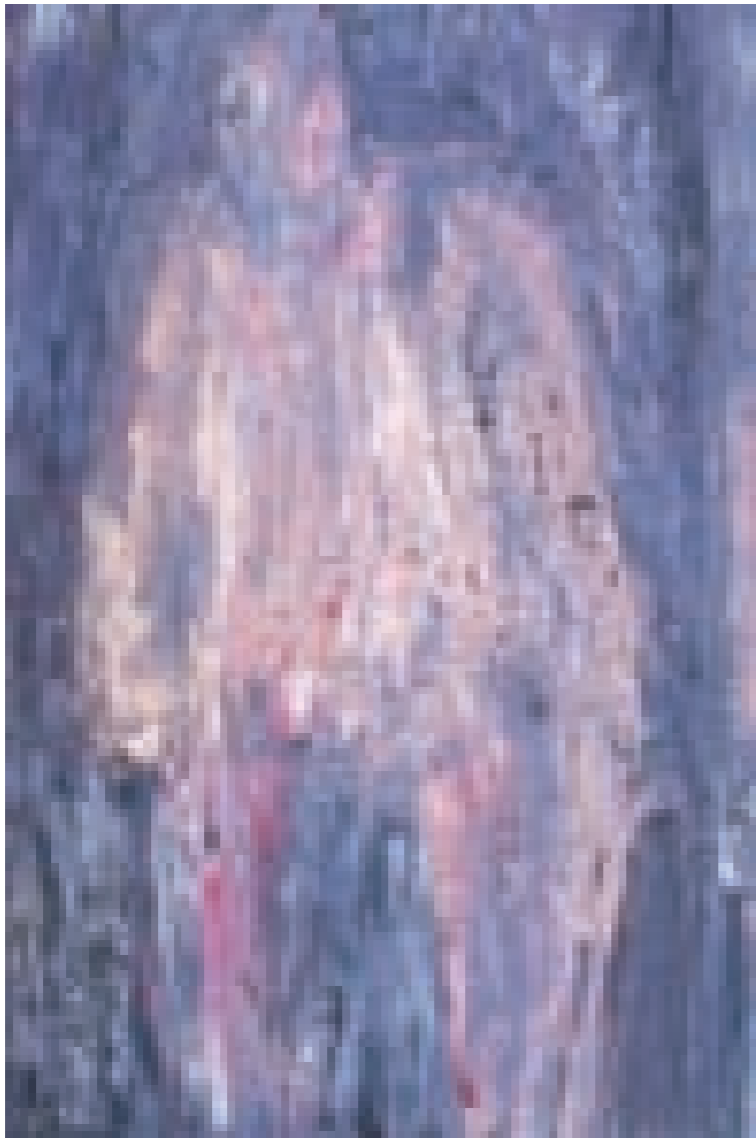
De nuevo, como si se tratara de sacar lo más genuinamente mío, vuelve a aparecer el automóvil.

En los cuadros al óleo, la mayoría de grandes dimensiones y soportes diversos, la representación de piezas mecánicas, estructuras y motores de coches están realizadas a carboncillo sobre papel.

Sobre esa base de temática mecánica toman espacio grandes masas de óleo de aspecto orgánico.

Carboncillo y óleo, ambos sobre el papel, establecen un código matérico con el que representar a la máquina y al ser humano.

Autorretrato. Murcia, 1987. Óleo sobre lienzo



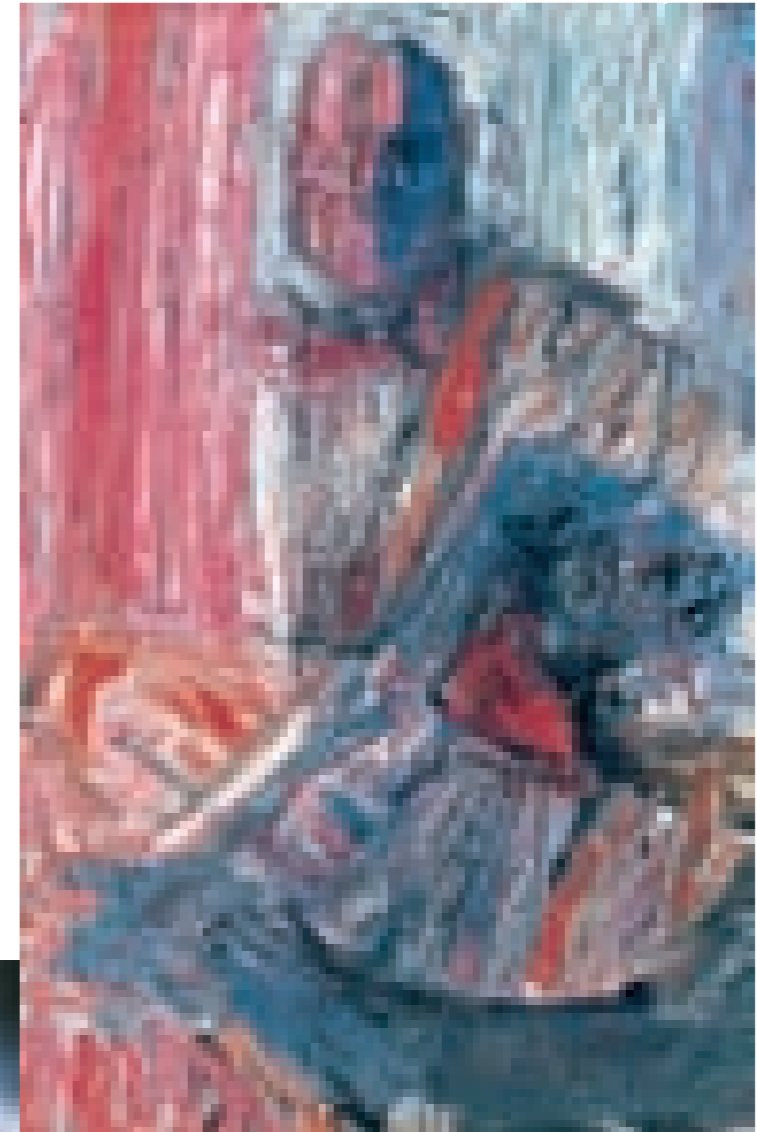
Autorretrato. Murcia, 1987. Óleo sobre lienzo



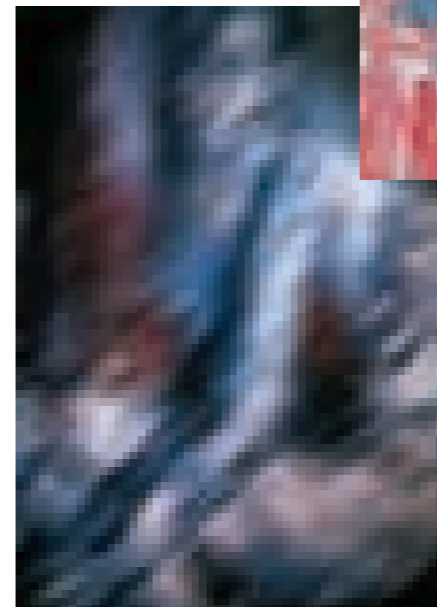
El hombre y la máquina. Murcia, 1987. Técnica mixta sobre lienzo



La cortina roja. Murcia, 1986. Óleo sobre lienzo



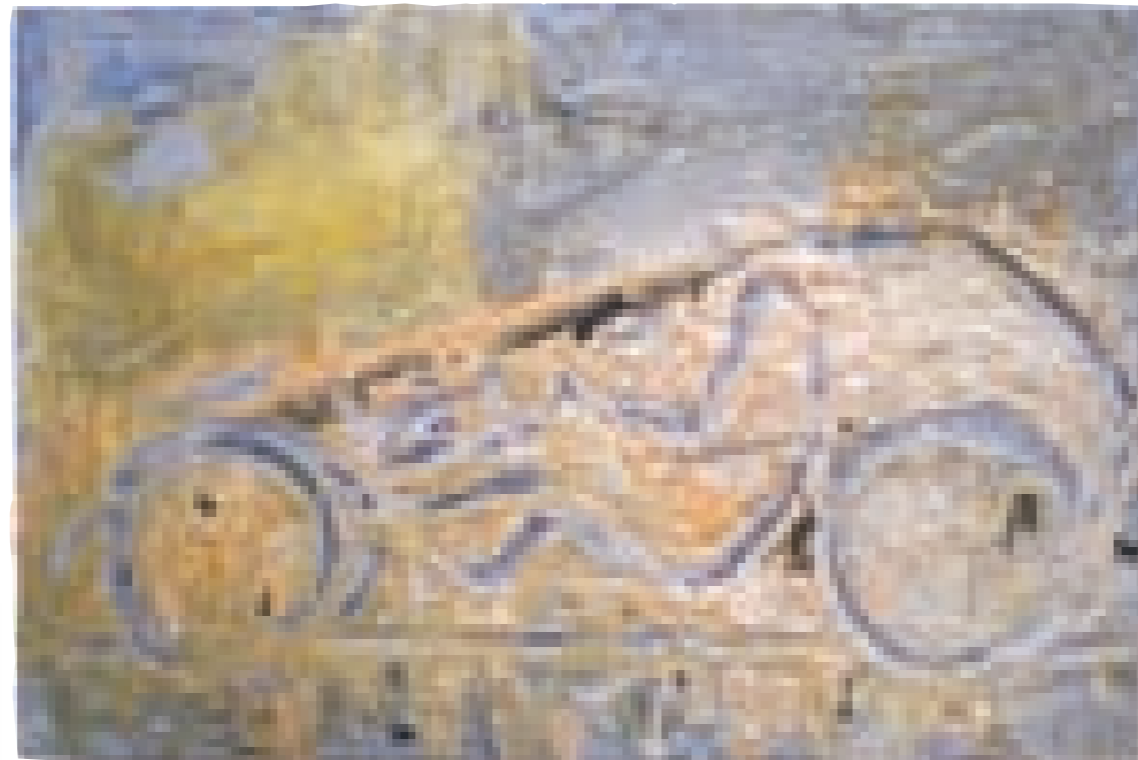
Sólo conservo esta imagen fotográfica de mala calidad de una de las fases del trabajo de este cuadro.



Vehículo deportivo de motor delantero. Murcia, 1987. Tinta sobre papel



El hombre y la máquina. Murcia, 1987. Óleo sobre lienzo



Estructura de automóvil. Murcia, 1987. Tinta china



El hombre y la máquina. Murcia, 1987. Óleo sobre papel sumergido en resina de poliéster

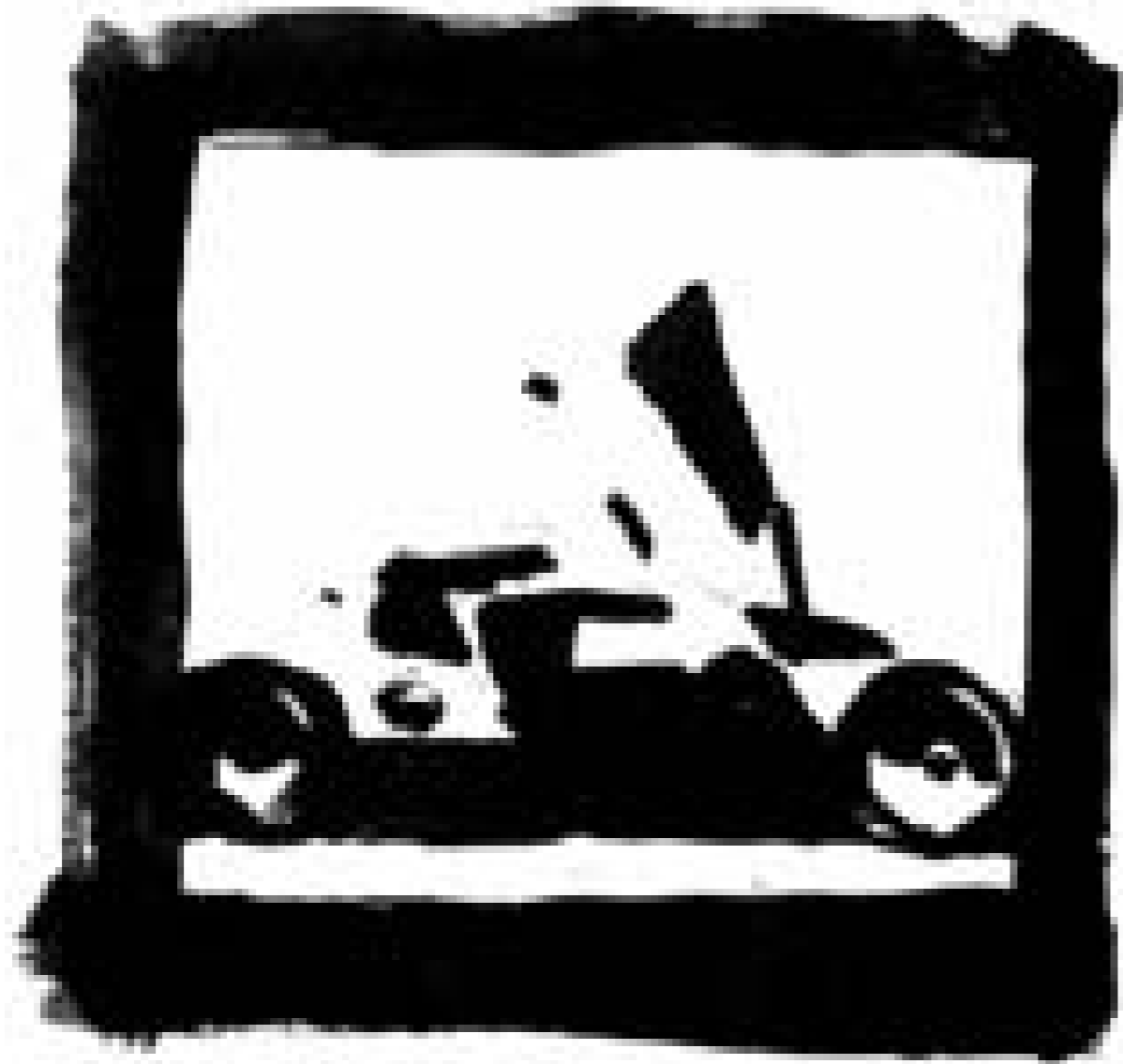


"Birdcage chassis". Tinta china sobre papel



Perfil de automóvil biplaza y motor delantero. Técnica mixta, papel milimetrado, lápiz y películas adhesivas

"Dream Car". Murcia, 1982. Boceto para retrato. Tinta china sobre papel



El prototipo. Murcia, 1982. Tinta china sobre papel

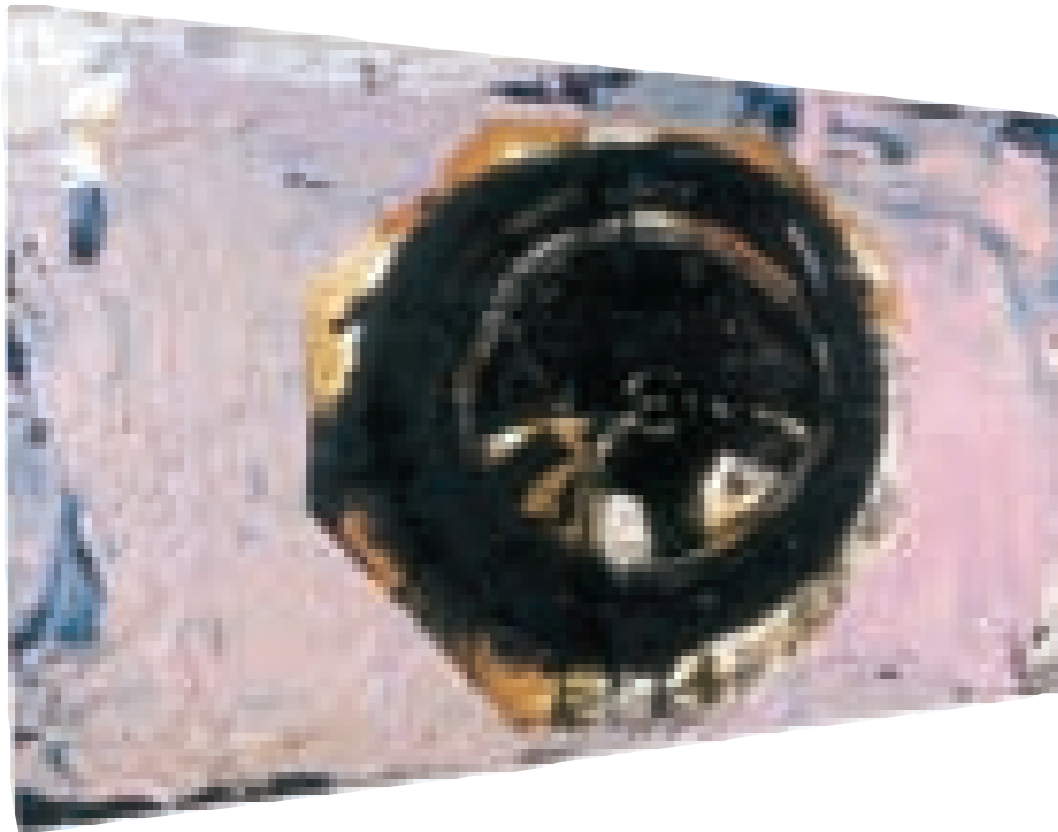
Monoplaza. París, 1971. Tinta de rotulador sobre papel



¿El regreso de Aston- Martin a Le Mans? Murcia, 1987. Perfil y alzado frontal de vehículo de competición. Grafito sobre papel

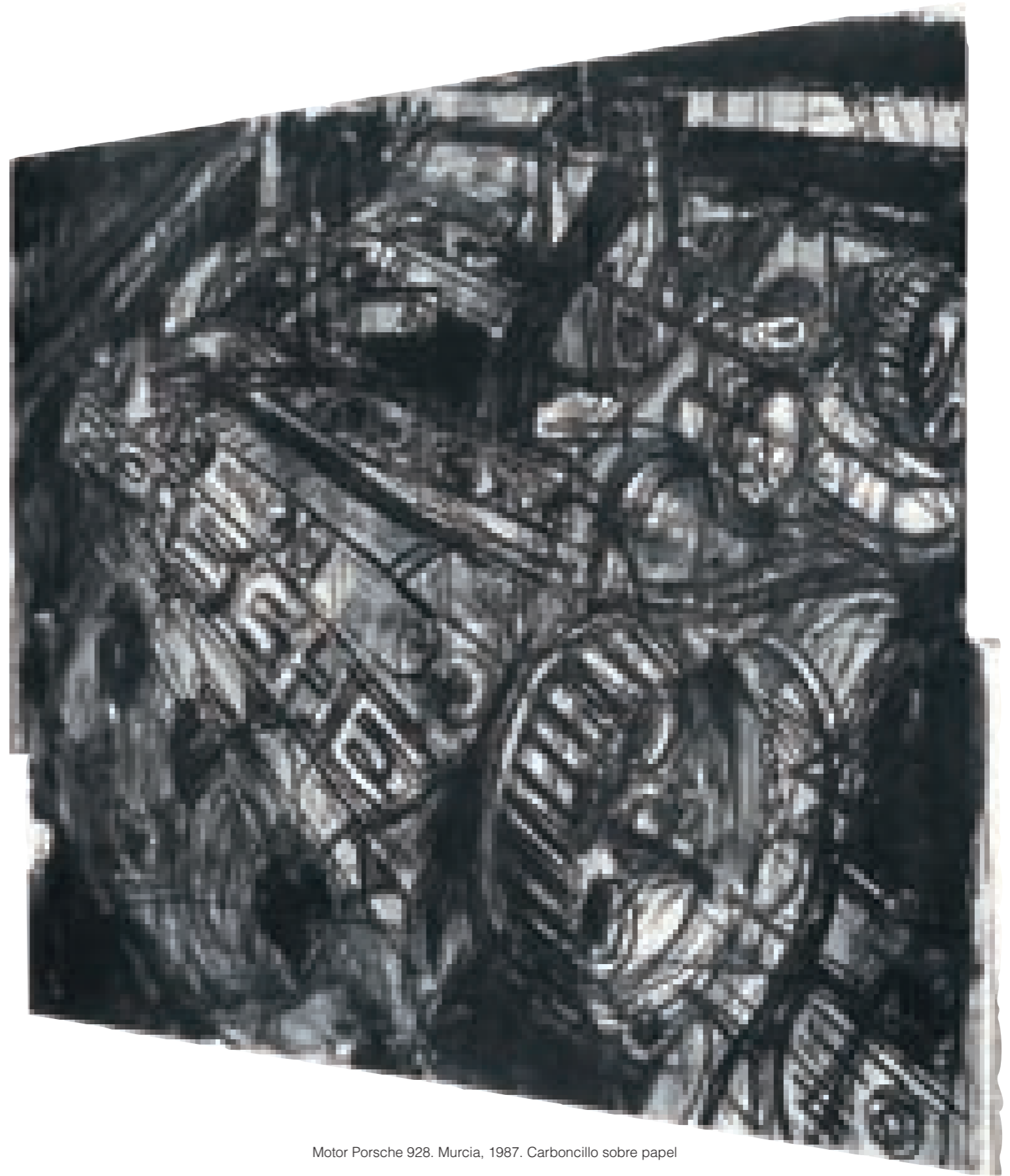
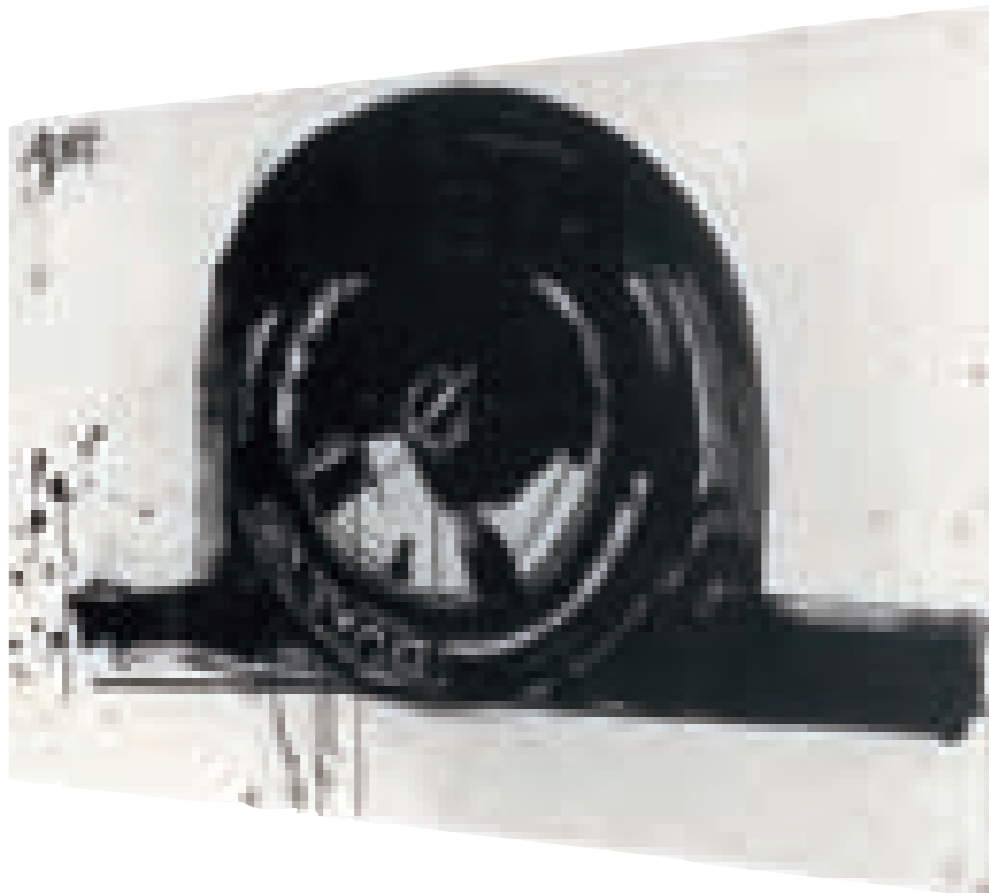


La rueda. Murcia, 1987. Técnica mixta sobre lienzo

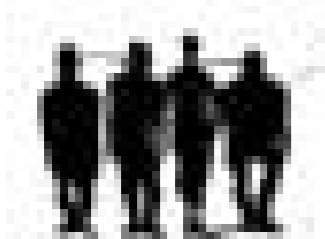


Porsche 956 con figuras. Murcia, 1987. Técnica mixta sobre madera

La rueda. Murcia, 1987. Tinta sobre papel



Motor Porsche 928. Murcia, 1987. Carboncillo sobre papel



Tipos de hombre. Murcia, 1988. Tinta china sobre papel

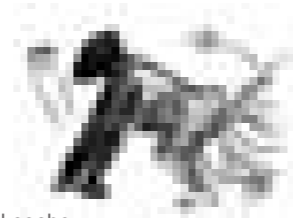


El trofeo. Murcia, 1988. Esmalte sintético sobre papel

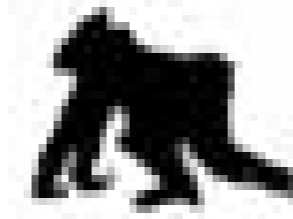


Renault Supercinco GT- Turbo de 1990

Mi primer coche más o menos "deportivillo".



Los monos se acercan al coche.



El andar del primate. Murcia, 1988. Secuencia de tres dibujos. Grafito y tinta china sobre papel

Lo conocía hasta en su más mínimo tornillo. Con él aprendí mucho de mejoras en la potencia del motor, la presión de turbo o los ajustes de suspensión y frenos.

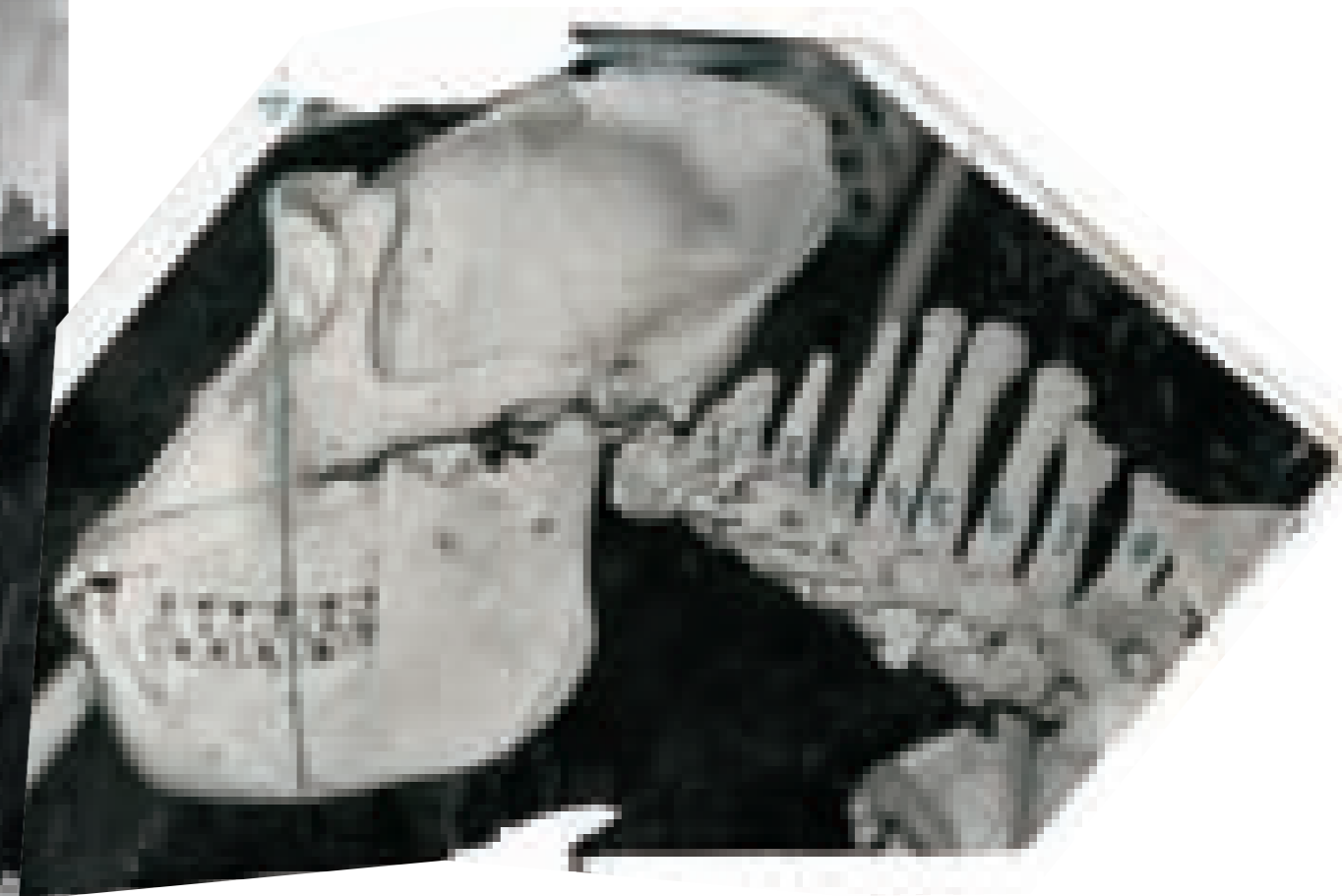
Las historias selváticas de Oracio Quiroga.

Mono negro en noche negra.



El mono y la luna. Pequeña acuarela. Murcia, 1988. Acuarela sobre papel

El estudio de Verónicas. Murcia, 1988. Colgados a la pared, el Trofeo II y un gran dibujo a carboncillo de un esqueleto de gorila. Fotografía Antonio Ballester

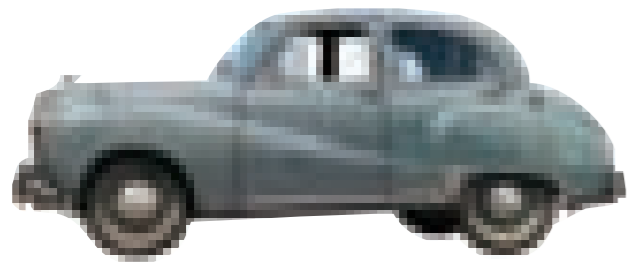


Esqueleto de gorila. Madrid, 1988. Museo de Ciencias Naturales. Fotografía Antonio Ballester

Nadie sabe por qué aquel camino solitario que el animal recorre hacia la montaña del dolor original se invirtió un día abriéndose a la escena pavorosa del hombre.

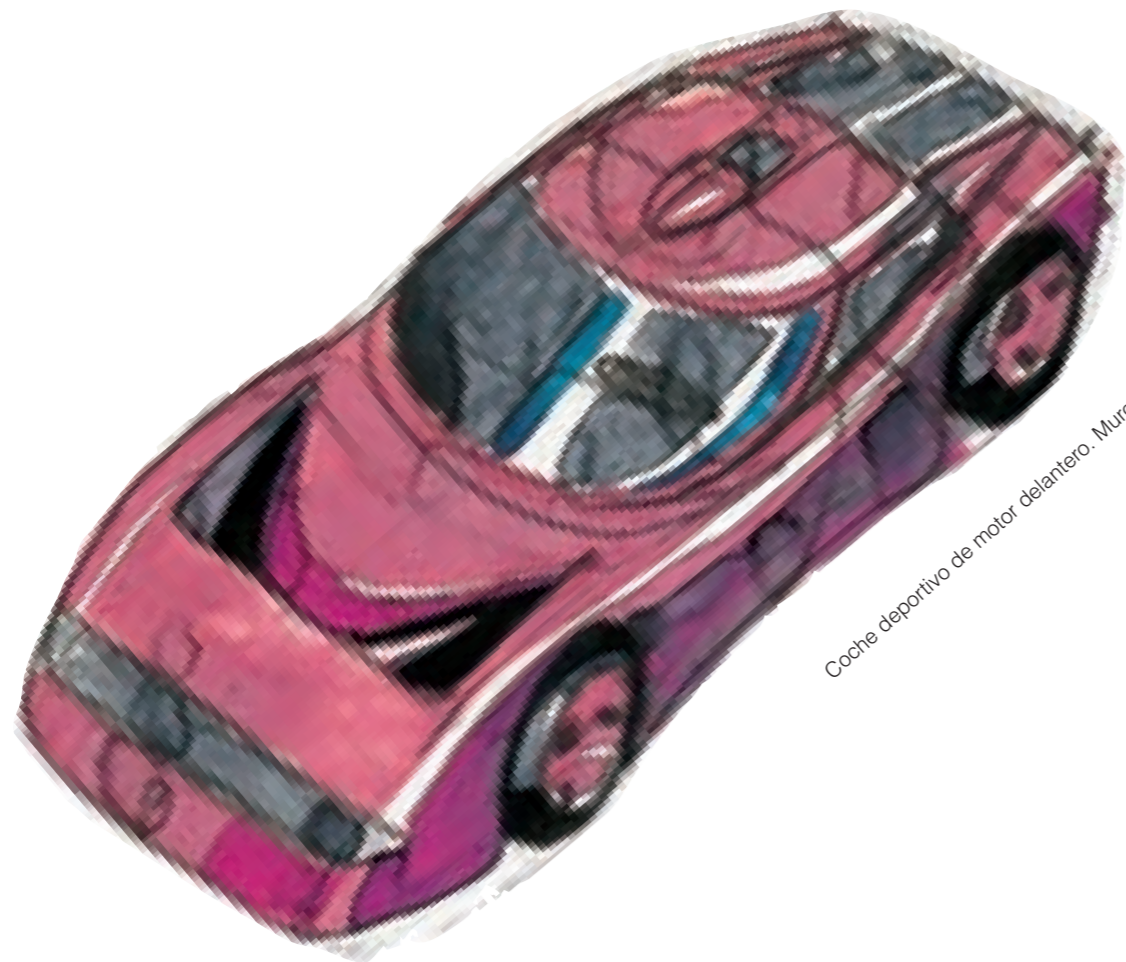
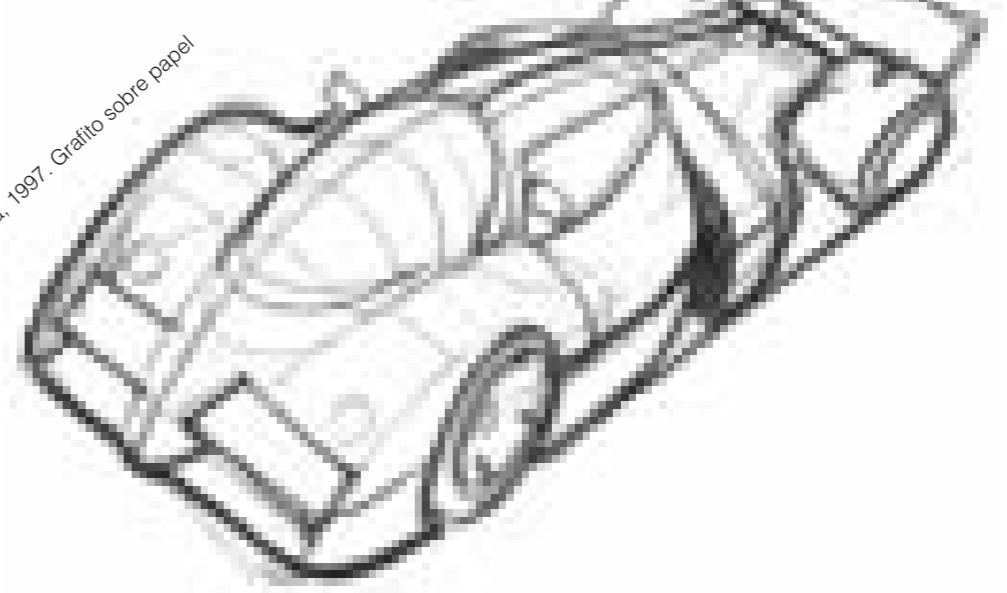
Una interminable secuencia de mitos ha narrado este tiempo humano, cuya representación hemos dado en llamar historia.

Fragmento del texto de introducción, escrito por el filósofo Francisco Jarauta, al catálogo de mi exposición de 1989 en la Galería Séiquer, Madrid.



Redondeces. Austin adquirido en 1953 por Antonino Paz, residente en León

Boceto de frontal y habitáculo. Redondeces. Soluciones aerodinámicas de Fórmula 1 para un coche de carretera. Murcia, 1997. Grafito sobre papel



Coche deportivo de motor delantero. Murcia, 1992. Acuarela sobre papel

Redondeces. Coche para gangsters de hoy. Murcia, 1989. Carboncillo y acuarela sobre papel





Coche diminuto I. Murcia, 1993. Lápiz y acuarela sobre papel

Cualquier momento es bueno para garabatear algún coche. A veces bastan un lápiz y la esquina de un sobre. Estos bocetos, algunos diminutos, de perfiles, siluetas, anotan ideas de lo que será el coche para el Gran Viaje.



Vehículo deportivo biplaza, con abertura de refrigeración rectangular. Murcia, 1992. Acuarela sobre papel

Coche de carreras. Murcia, 1991. Acuarela sobre papel



Coche diminuto II. Murcia, 1993. Lápiz y acuarela sobre papel

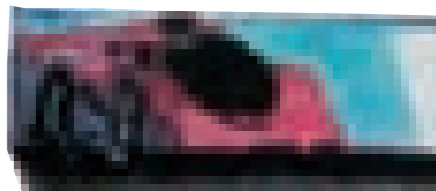


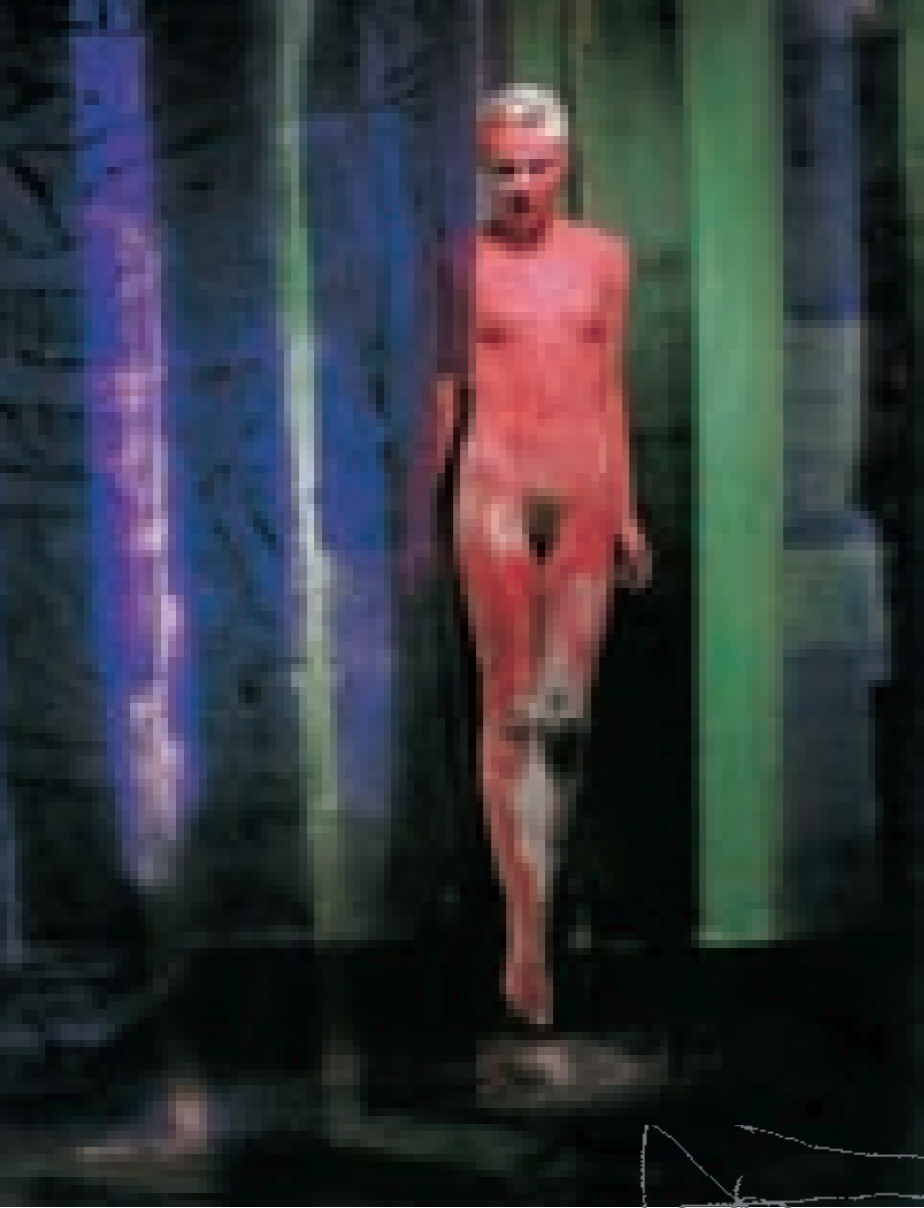
Coche de carreras con decoración geométrica. Murcia, 1993. Rotulador sobre papel



Coche de carreras con tomas de aire laterales rectangulares. Murcia, 1991. Acuarela y lápiz sobre papel

Racing car. Murcia, 1992. Acuarela sobre papel

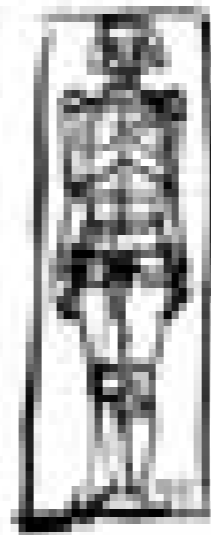




Levitación. Murcia, 1991. Fotografía Antonio Ballester

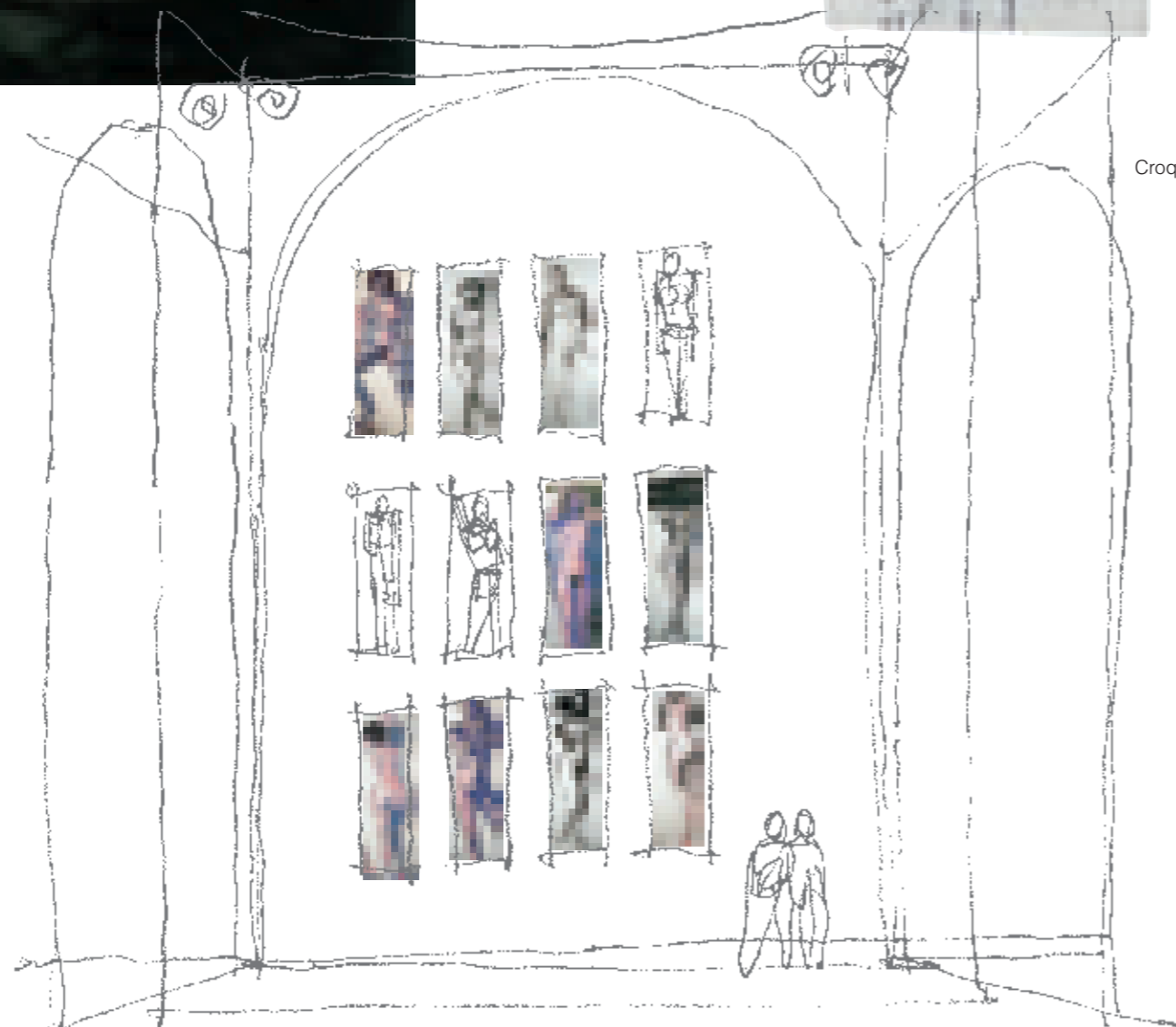


Las marionetas. Murcia, 1993. Lápiz y acuarelas sobre papel



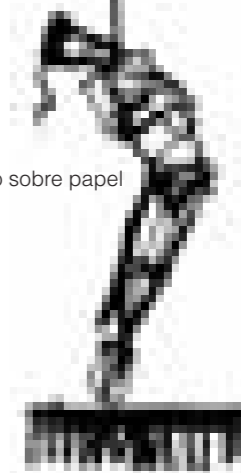
Mujer de pie. Murcia, 1994. Carbonecillo sobre papel

Desnudo. Murcia, 1993. Carbonecillo sobre papel

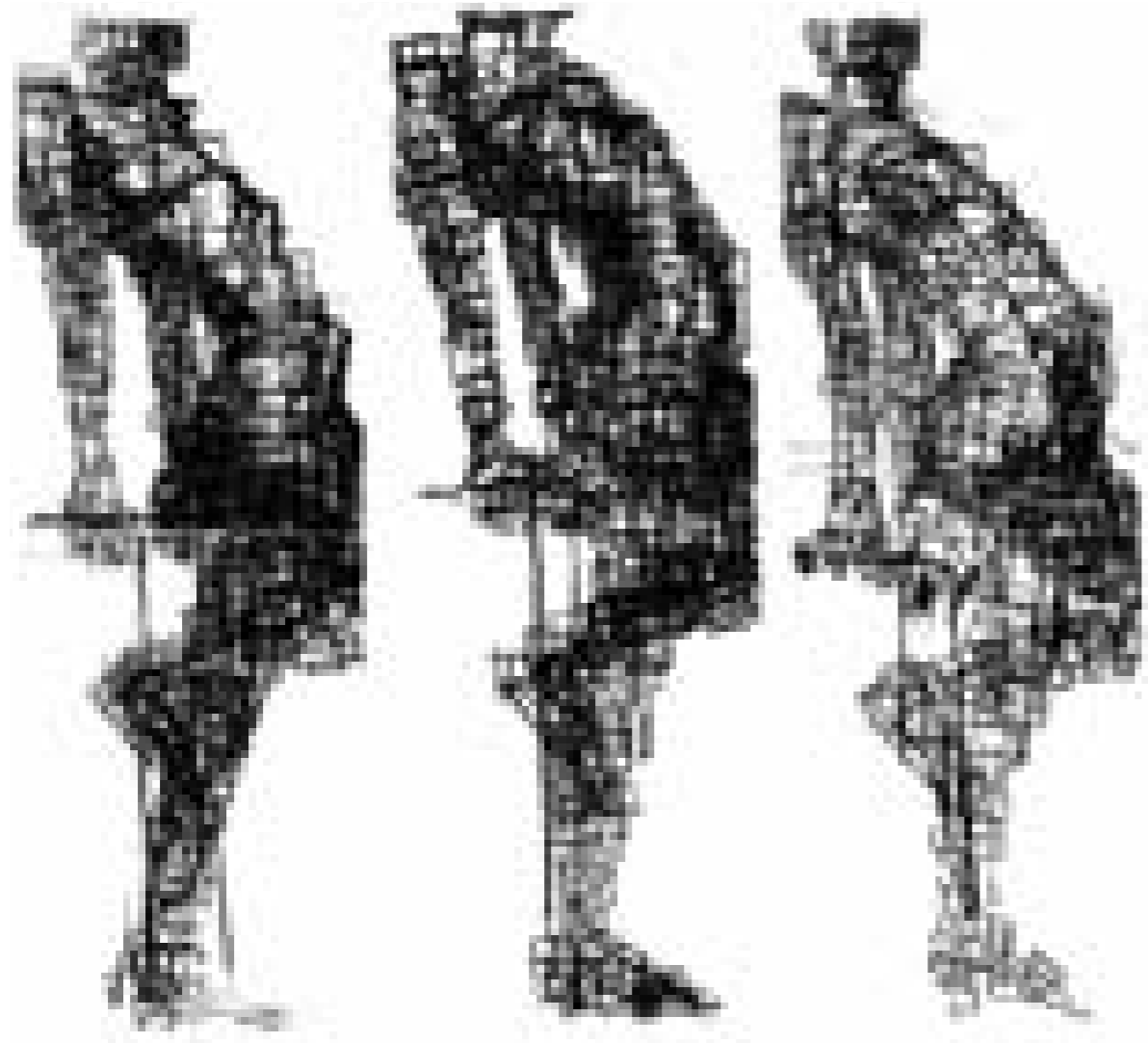


Croquis de colocación de una serie de desnudos. Exposición de 1990 en la iglesia de Verónicas

Mujer colgada. Murcia, 1993. Carbonecillo sobre papel



Mujeres geométricas. Murcia, 1993. Tres dibujos individuales a carboncillo sobre papel

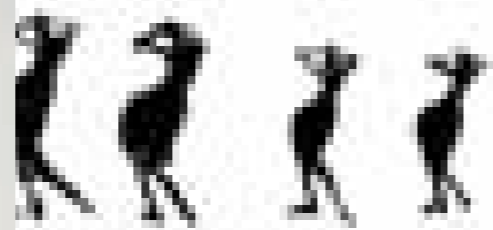


Los trabajos de 1987, el hombre y la máquina, plantean el interrogante de cuál es nuestro origen.

Retroceder hasta los simios para luego ignorar al hombre y buscar la inteligencia humana en la mujer. De la mujer que descansa a la que se mantiene en pie. De la que levita libre a la que se sostiene en el aire por la cuerda que la sujeta. Esa búsqueda de la evolución humana, de la mutación tal vez, corre paralela a la de su representación plástica.

Más importante que "estilo" es la búsqueda de la representación cercana al signo.

Mujer con muchas máquinas en la cabeza. Murcia, 1978. Fotografía Antonio Ballester



Bailarinas africanas. París, 1971. Tinta china sobre papel



Desnudo corbata. Murcia, 1994. Collage

Construir y destruir para volver a construir.



Portrait d'Helène. Aix en Provence, 1998. Fotografía Antonio Ballester



Mujer mayor. Murcia, 1993. Gouache sobre papel cuadrulado



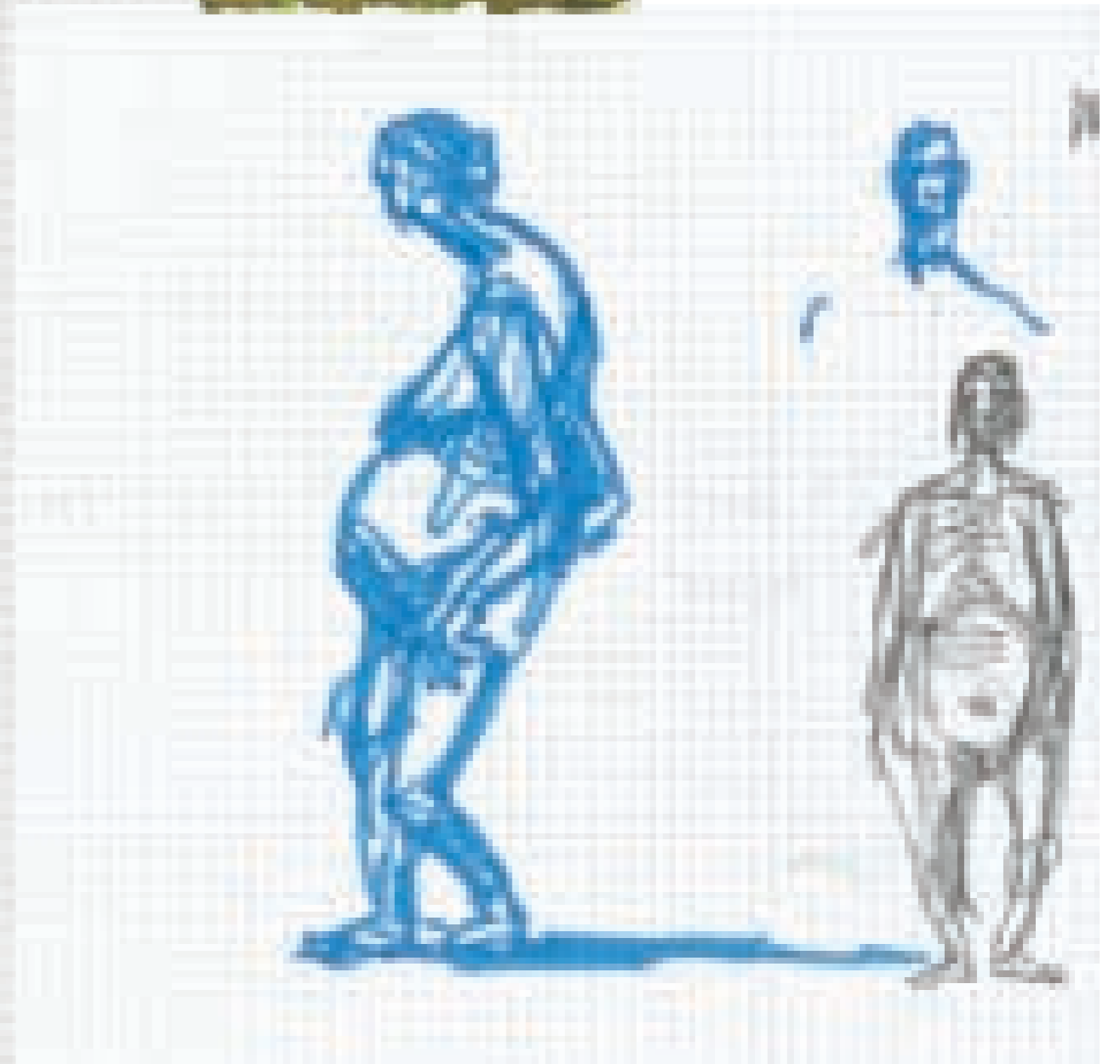
La vivienda de mis abuelos en París. Murcia, 2001. Acuarela sobre papel



Desde el balcón de la cocina se veían la Torre Eiffel y la cúpula blanca del Sacre-Coeur de Montmartre.



Mi abuela Jeanne Barçon. París, 1993



Desnudos de mujer. Murcia, 1993. Rotulador y grafito sobre papel cuadrulado

Con la vejez es como si más allá de las circunstancias vitales de cada individuo, un ciclo evolutivo se cerrara. La actitud que adopta el cuerpo humano recuerda a menudo a la de nuestros predecesores los primates.

Marilyn Monroe — Diamonds are the girl's best friends



Cráneo de gorila. Madrid, 1988. Museo de Ciencias Naturales



La merienda en el campo. Rambla Salada de Fortuna. Murcia, 1973. Kodak Ektachrome 64. En el centro, Concepción Nicolás, la Concha, la de Monteagudo y sus amigas. Fotografía Antonio Ballester

Fellini otra vez.

Séiquer, 1994. La etapa anterior, 1986-1990, concluye con un manifiesto íntimo.

La pintura al óleo no es un medio que me proporcione la inmediatez que necesito.

Además, mi espíritu de la contradicción acepta con dificultad que a finales del siglo XX muchos coleccionistas de arte consideren imprescindible que lo fundamental de sus colecciones lo formen obras al óleo.

En cambio, me siento libre e identificado con el papel, el carboncillo y la brocha sobre el papel. Si la aceptación de uno mismo puede significar la llegada de la madurez, la exposición de 1994 en la Galería Séiquer de Madrid es ese momento.

En ella, el único tema es la figura humana y el único soporte, el papel.

Expongo trabajos que entran en clara contradicción y que, sin embargo, tienen muchos puntos en común. La búsqueda de una total libertad junto a otra búsqueda de racionalización del trazo y el lenguaje.



A propósito de esta exposición, el historiador de Arte Juan Manuel Bonet decía en la revista "Blanco y Negro":

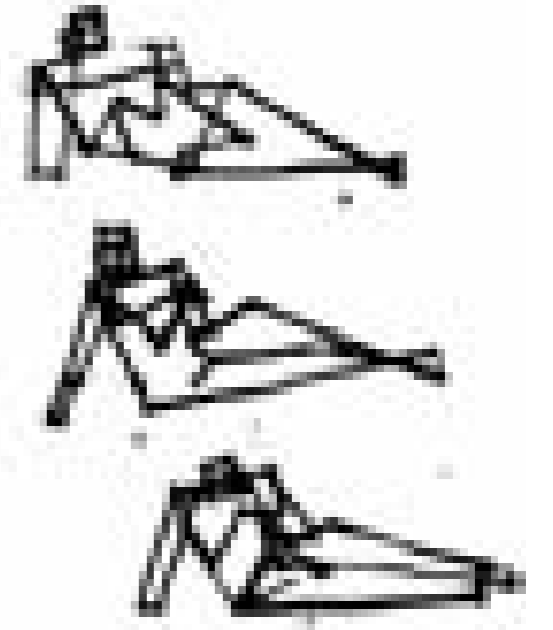
Antonio Ballester, que llevaba cinco años sin recalar en Madrid, es un artista inclasificable.

Su retorno, en Séiquer, galería en la que ya expuso en otras tres ocasiones, es espectacular.

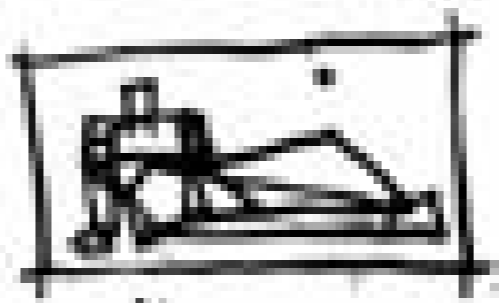
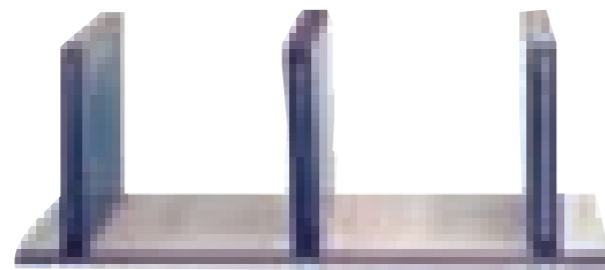
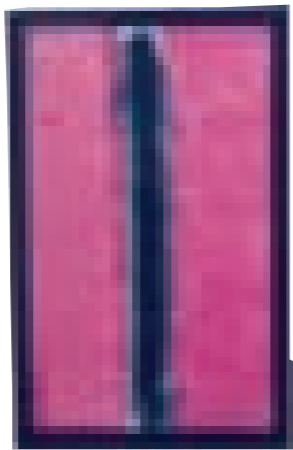
Una exposición preciosa, en la que vuelve sobre motivos –el cuerpo femenino, la mancha, la línea– que le son caros, con su habitual sentido del humor y con una consumada maestría a la hora de convertir en pintura la vida que pasa.

La muestra que motiva estas líneas, la mejor sin duda que uno le ha visto a Antonio Ballester, es extremadamente sobria y valiente, y en el elogio debe englobarse a la galerista, que no desconoce el poco respeto que –absurdamente– los coleccionistas españoles le tienen al papel.

Perfil de automóvil. Murcia, 1995. Tinta sobre papel



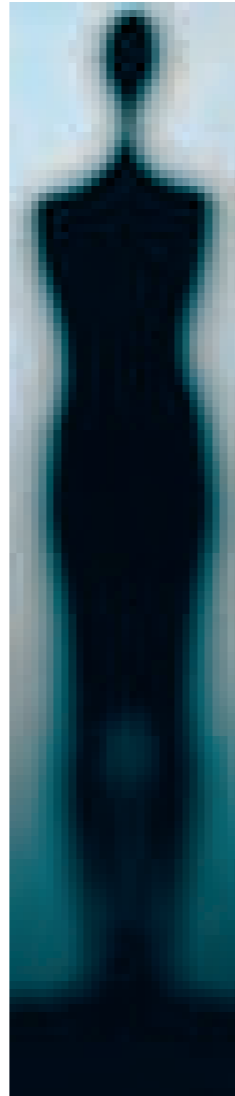
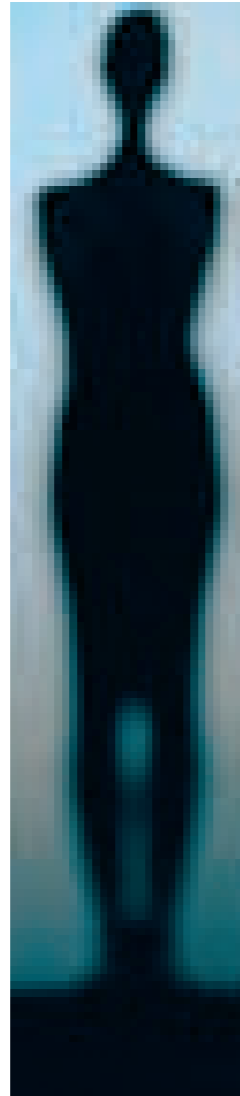
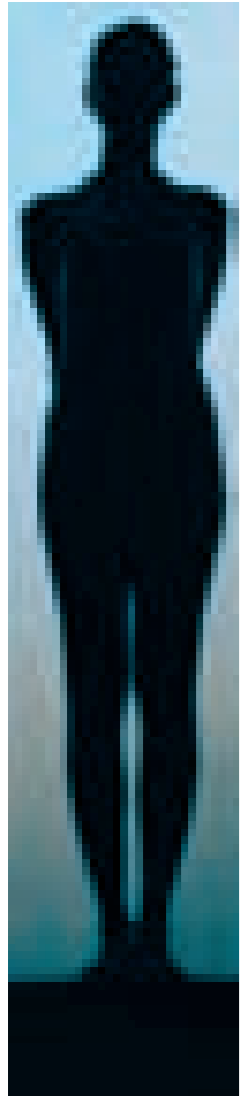
Desnudos. Murcia, 1994. Acuarela, lápiz y rotulador sobre papel



El signo, la señal y el aviso. La mujer en pie, la bailarina y la peonza.

BAUHAUS

El futurismo



Secuencia fotográfica. Murcia, 1998

Mujer. Murcia, 1995. Tinta china sobre papel

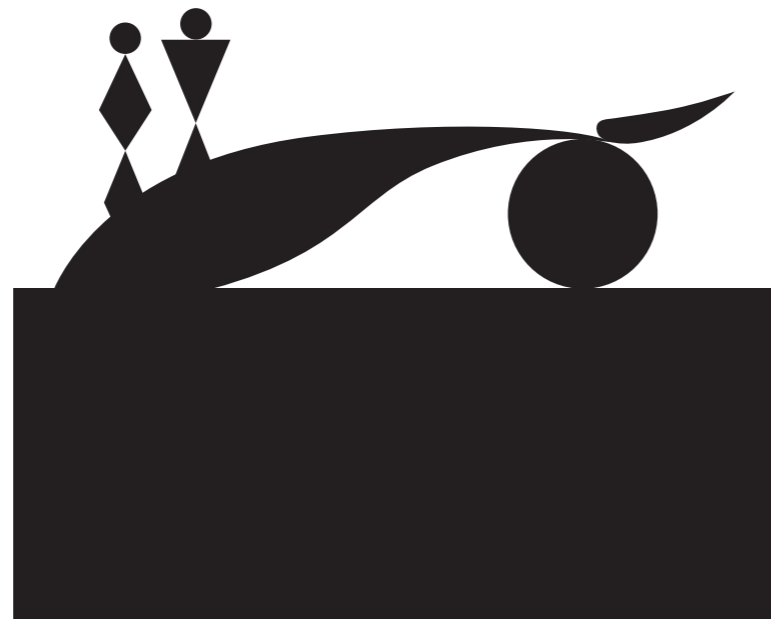
Tricotin. Murcia, 1996. Collage y plegado, acuarela y papel



Tricotin. Murcia, 2001. Collage y plegado, acuarela y papel



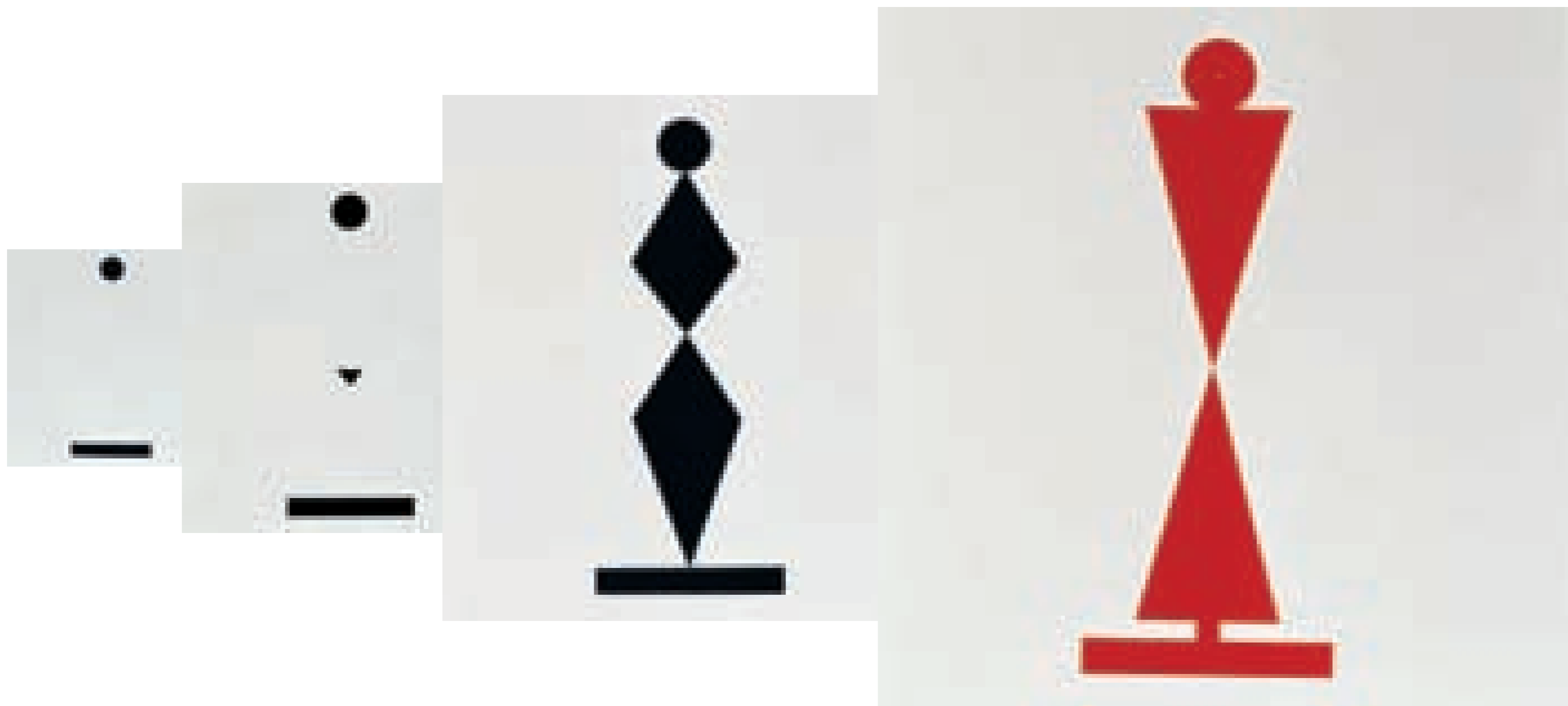
Figuras junto a un coche. Murcia, 1996. Composición fotográfica



Pequeña mujer roja. Murcia, 1998. Madera torneada y pintada

Frente al mercado del arte en España, presidido por la pintura al óleo, reivindicó el no encasillamiento y la validez de cualquier soporte.

Estas cuatro imágenes apuntan en esa dirección. Fueron realizadas con motivo de mi participación en los talleres de Pepe Albacete, en Arteleku. San Sebastián, Guipúzcoa. 1995



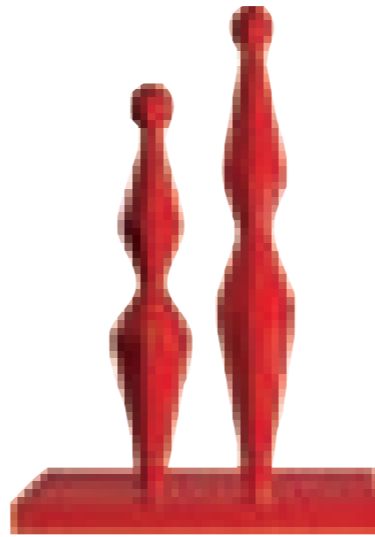
El soporte utilizado era el acero serigrafiado y esmaltado al horno. Se hicieron en la factoría de electrodomésticos Fagor en Mondragón. El signo que persigo está muy presente en ellas.

Gran mujer negra. Murcia, 2000. Esmalte sintético diluido sobre papel





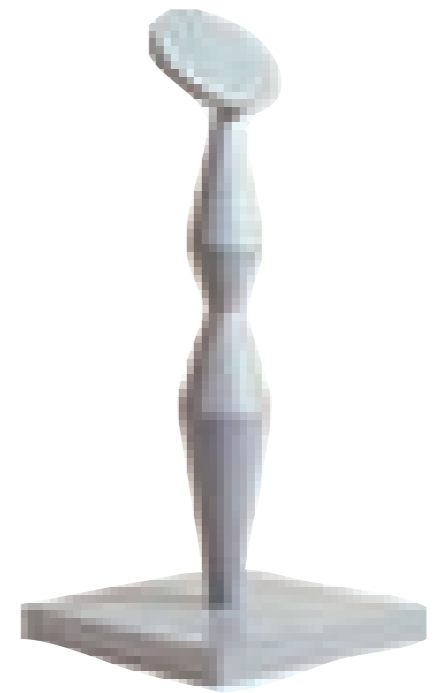
Dos mujeres. Murcia, 2000. Madera torneada y lacada



Gran Tricotin rojo. Murcia, 1998. Madera torneada y lacada



Mujer con sombrero. Murcia, 1998. Madera torneada y lacada.



Mujer violeta. Murcia, 2000. Madera torneada y lacada



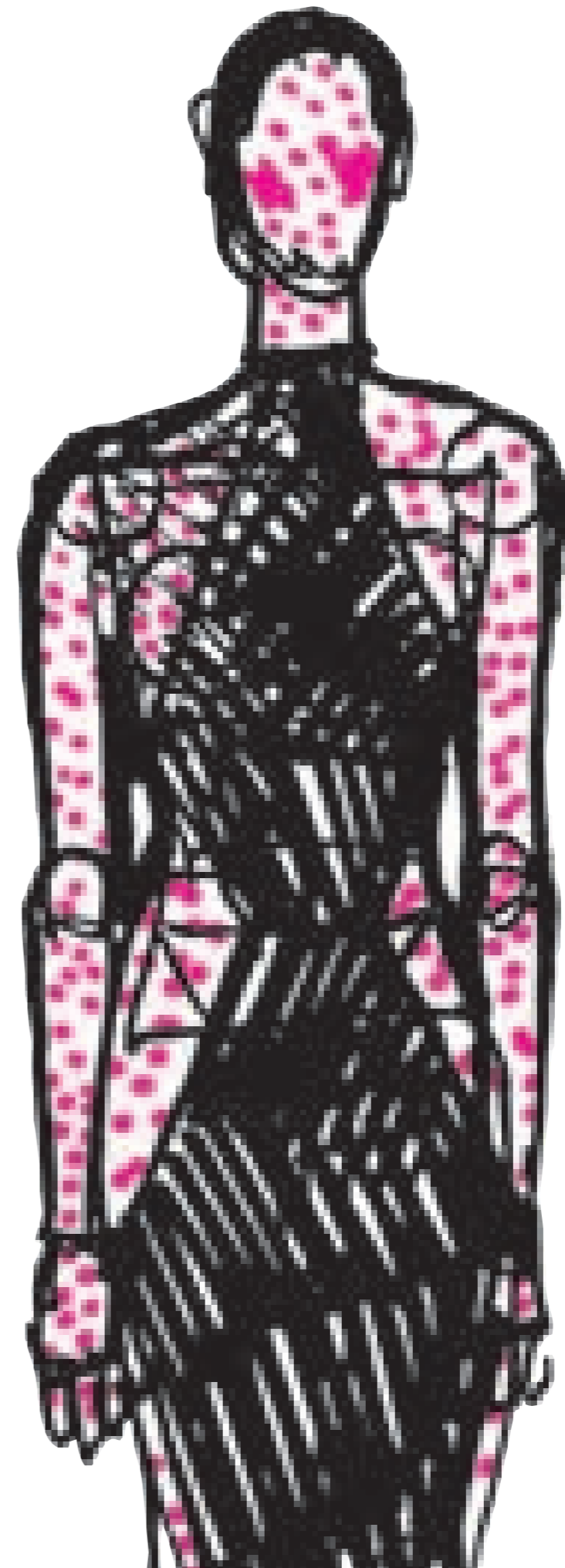


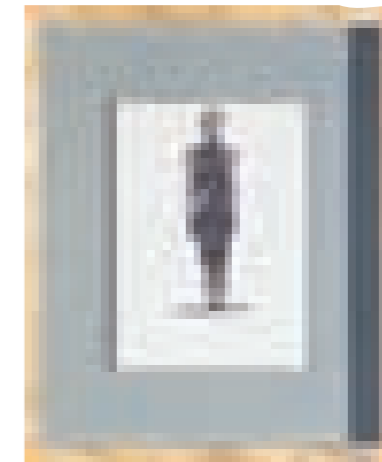
Mujer azul. Murcia, 2000. Madera torneada y lacada



La mujer enfundada en la mujer. Apunte para un vestido de ante negro y tul negro. Murcia, 2001

Serigrafía a dos tintas y tirada de cuatro ejemplares.





Apunte para vestido. Murcia, 1999. Rotulador sobre papel

Desnudo amarillo. Murcia, 2000. Madera torneada y lacada

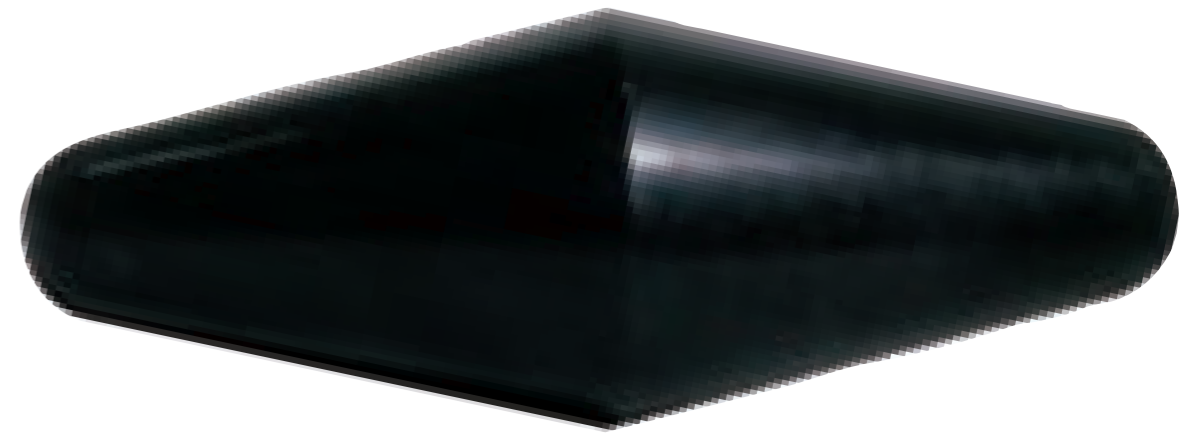
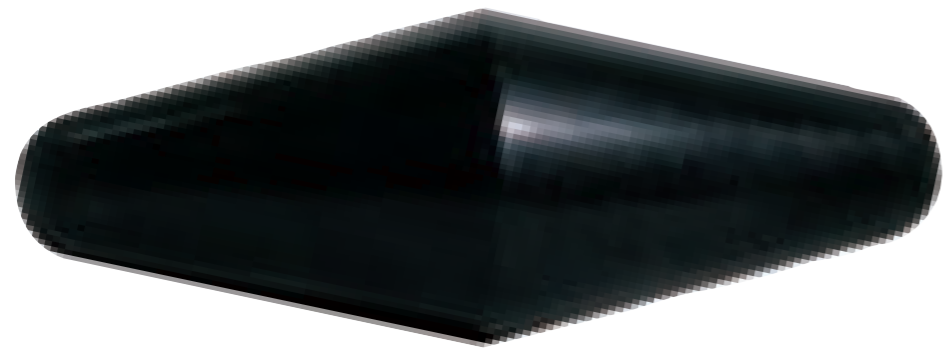
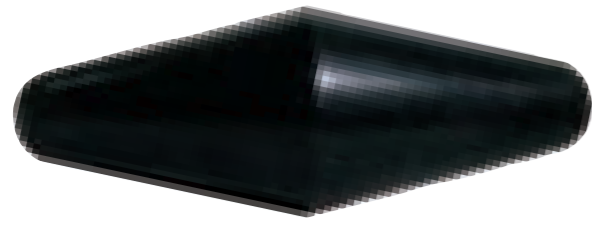






Desnudo al sol. Murcia, 2000. Bronce

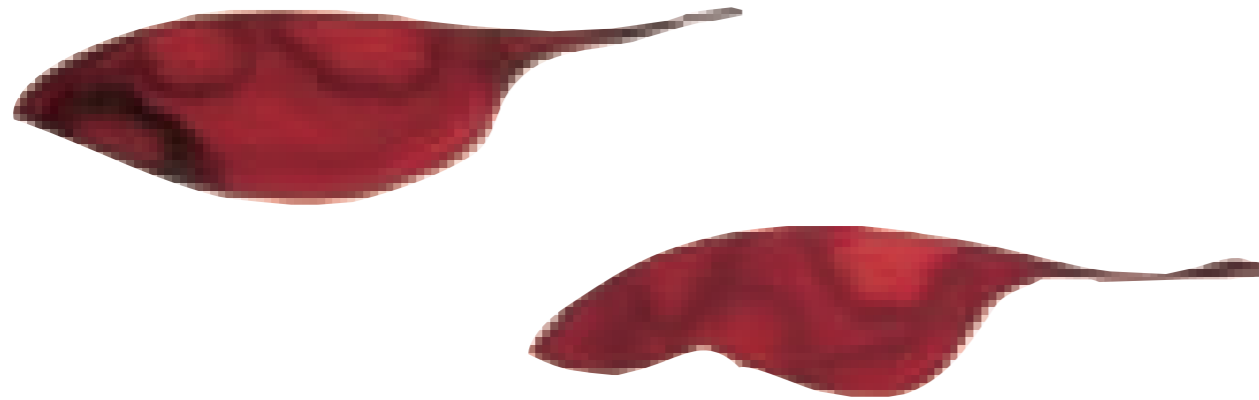








La bailarina. Murcia, 2001. Acuarela sobre papel



Las formas de la naturaleza. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel

Serie de cuatro serigrafías, basada en la oposición de colores complementarios.

Tabla de signos. Murcia, 2000. Serigrafía a dos tintas sobre papel



Las formas de la naturaleza. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel



Todo me pareció sencillo cuando hace siete años decidí ponerme en marcha para realizar y exponer una carrocería de coche.

Las múltiples conversaciones y llamadas en busca de patrocinio, los comentarios de amigos y conocidos me hicieron ver que todo aquello que estaba claro para mí era objeto de sorpresa y perplejidad para los demás.

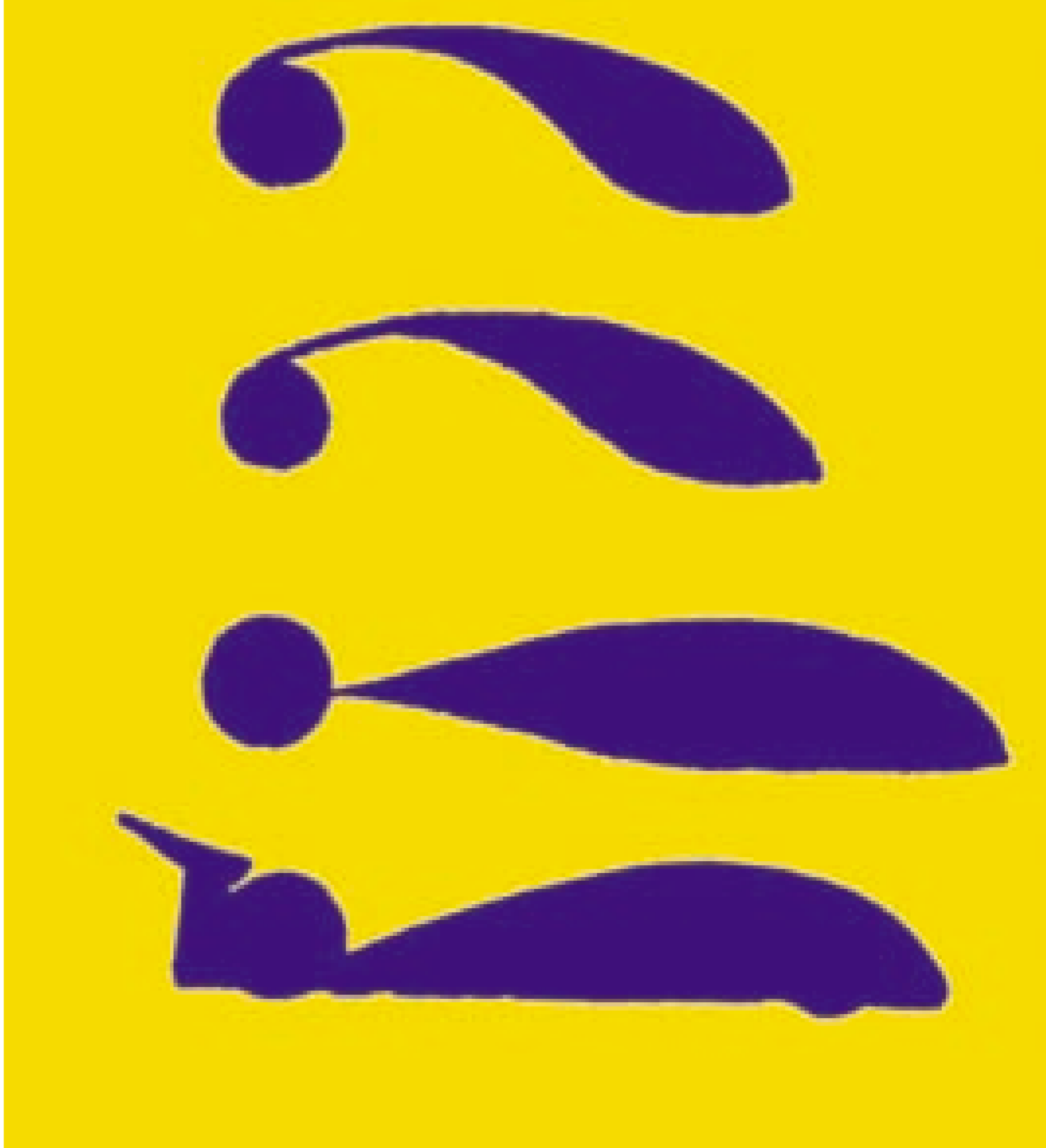
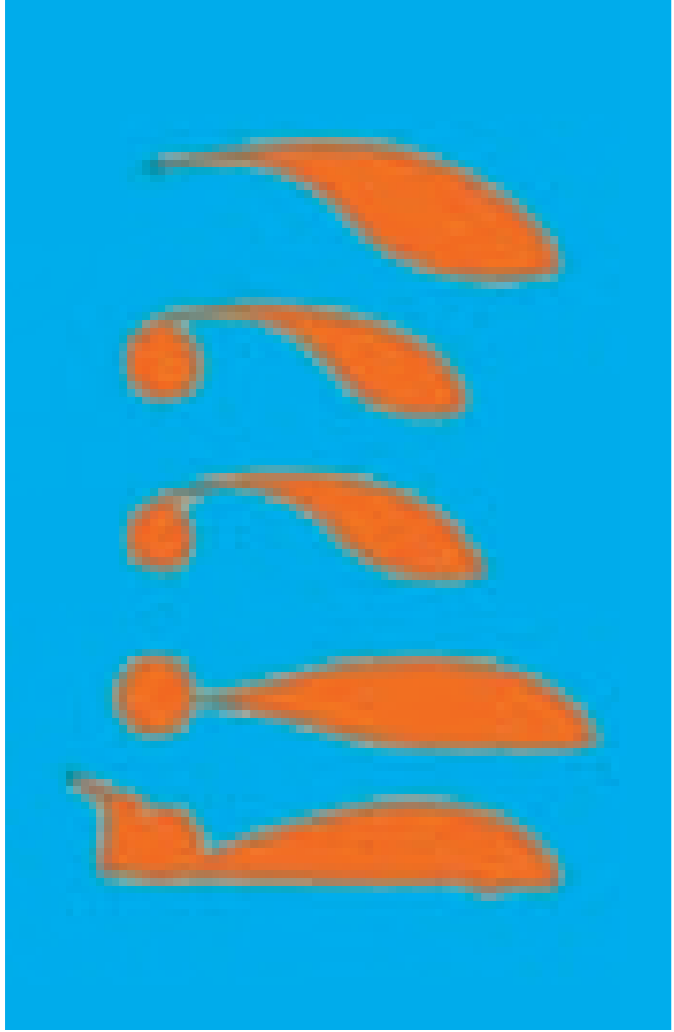
Un pintor que de repente se pone a hablar de la distribución de masas de un vehículo, de ruedas y de motores.

Explicar el origen y el destino.

La materialización en dibujos y esculturas de todo aquello que yo sobreentendía forma un extenso grupo de obras que, a modo de primera entrega o prólogo, expuse en diciembre 2001 en el Centro de Arte Almuñé, de Murcia, bajo el título ONE CAR SHOW, LAS FORMAS DE LA NATURALEZA.

Para esta importante etapa, en total más de doscientas obras, conté con la decidida ayuda de los empresarios José Jiménez y Encarnación Godoy.

La observación de animales en su entorno, la adaptación al medio, la inmersión en un fluido, sea aire o agua. Siluetas de peces cuya representación simbolizada abre camino a otros significados y funciones como el signo tipográfico o la nota musical.

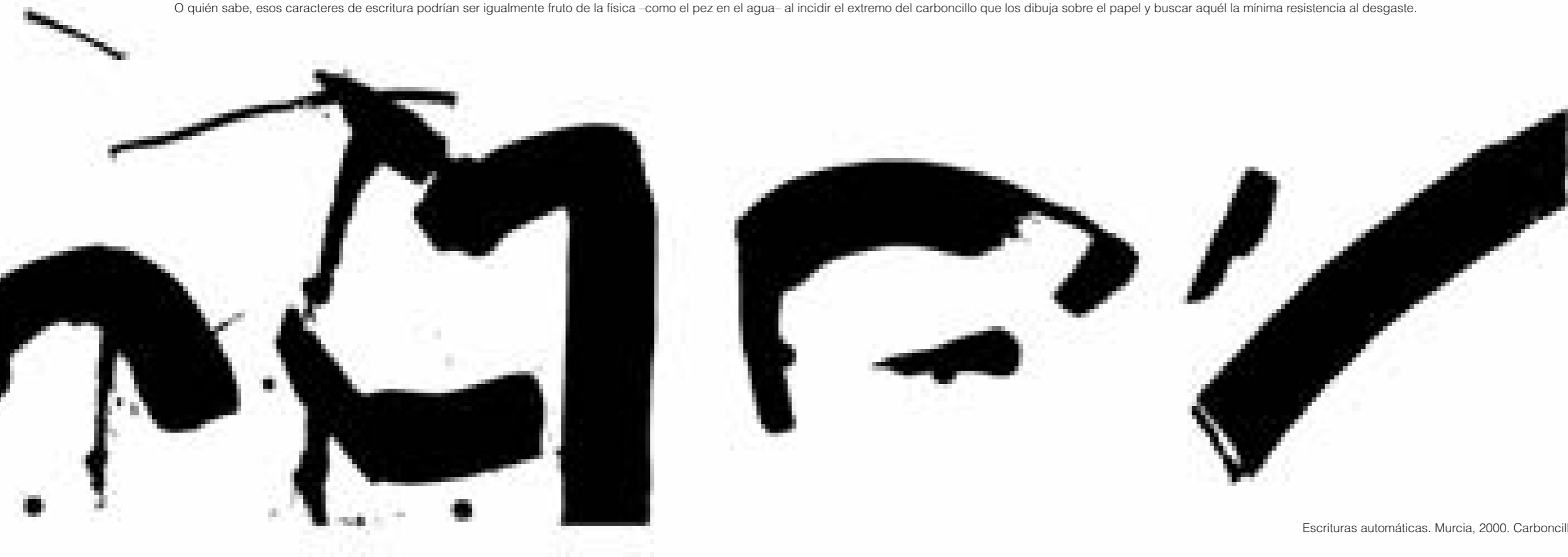




Caracteres de tipografía automática que muy bien podrían pertenecer a un nuevo alfabeto.

Esa funcionalidad múltiple de algunos signos, para representar cosas pertenecientes a terrenos alejados entre sí –una podría ser un signo de puntuación, un pez o un objeto aerodinámico– me hace pensar en un origen común en el inconsciente.

O quién sabe, esos caracteres de escritura podrían ser igualmente fruto de la física –como el pez en el agua– al incidir el extremo del carboncillo que los dibuja sobre el papel y buscar aquél la mínima resistencia al desgaste.



Escrituras automáticas. Murcia, 2000. Carboncillo sobre papel

Me pregunto sobre lo casual y lo voluntario, como estos sillares con inscripciones tachadas. Los ví en el Castillo de If, construido en 1524 durante el reinado de Francisco I, en la bahía de Marsella. En dicha cárcel situó Alexandre Dumas (1802-1870) su novela "El conde de Montecristo".

¿Fueron los presos quienes labraron esas piedras, con sus nombres y tal vez con sus condenas?

¿Quién las destruyó, dándoles ese aspecto de escritura enigmática?

¿Se borraba su nombre cuando morían?

¿Fueron los propios presos al volver a la libertad?

¿Fueron los guardianes?





Escrituras automáticas a carboncillo y su interpretación informática. Murcia 2000- 2002.

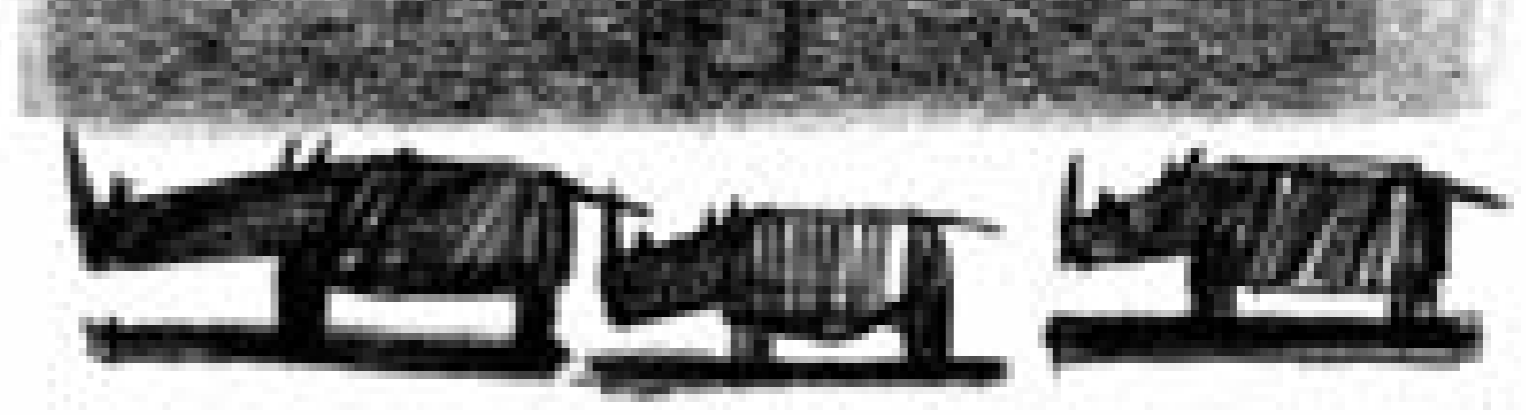


Handwritten cursive text at the top of the page, appearing to be a signature or a line of text.

**ni w w w i s s a k a**

Handwritten cursive text at the bottom of the page, appearing to be a signature or a line of text.

Rinocerontes. Murcia, 1991. Carboncillo sobre papel

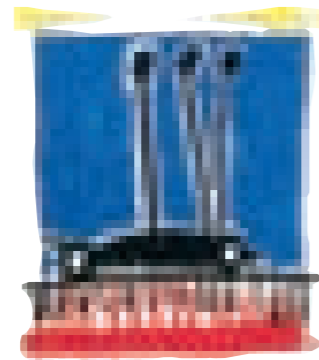


Yunque. Murcia, 2000. Carboncillo sobre papel



US3 —The yellow jackets — Bluzeum

Figuras junto a un coche. Murcia, 1998. Ceras sobre papel



Coche biplaza, relación de altura. Murcia, 1997. Ceras sobre papel



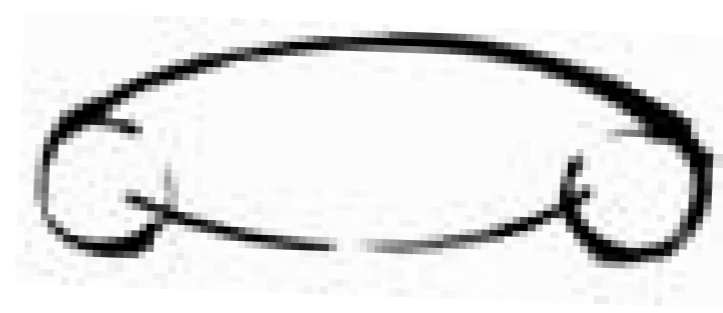
Los toros de Guisando. Murcia, 2000. Tinta china sobre papel



Figuras junto a un coche. Murcia, 1997. Lápiz sobre papel



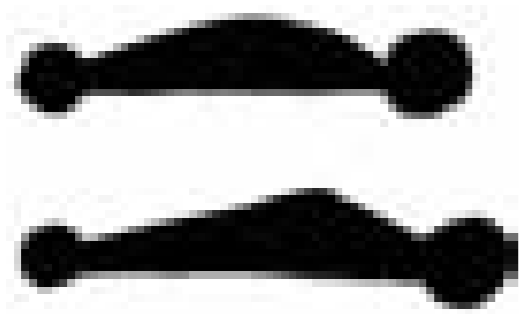
Perfil de bioautomóvil. Murcia, 1997. Imagen informática



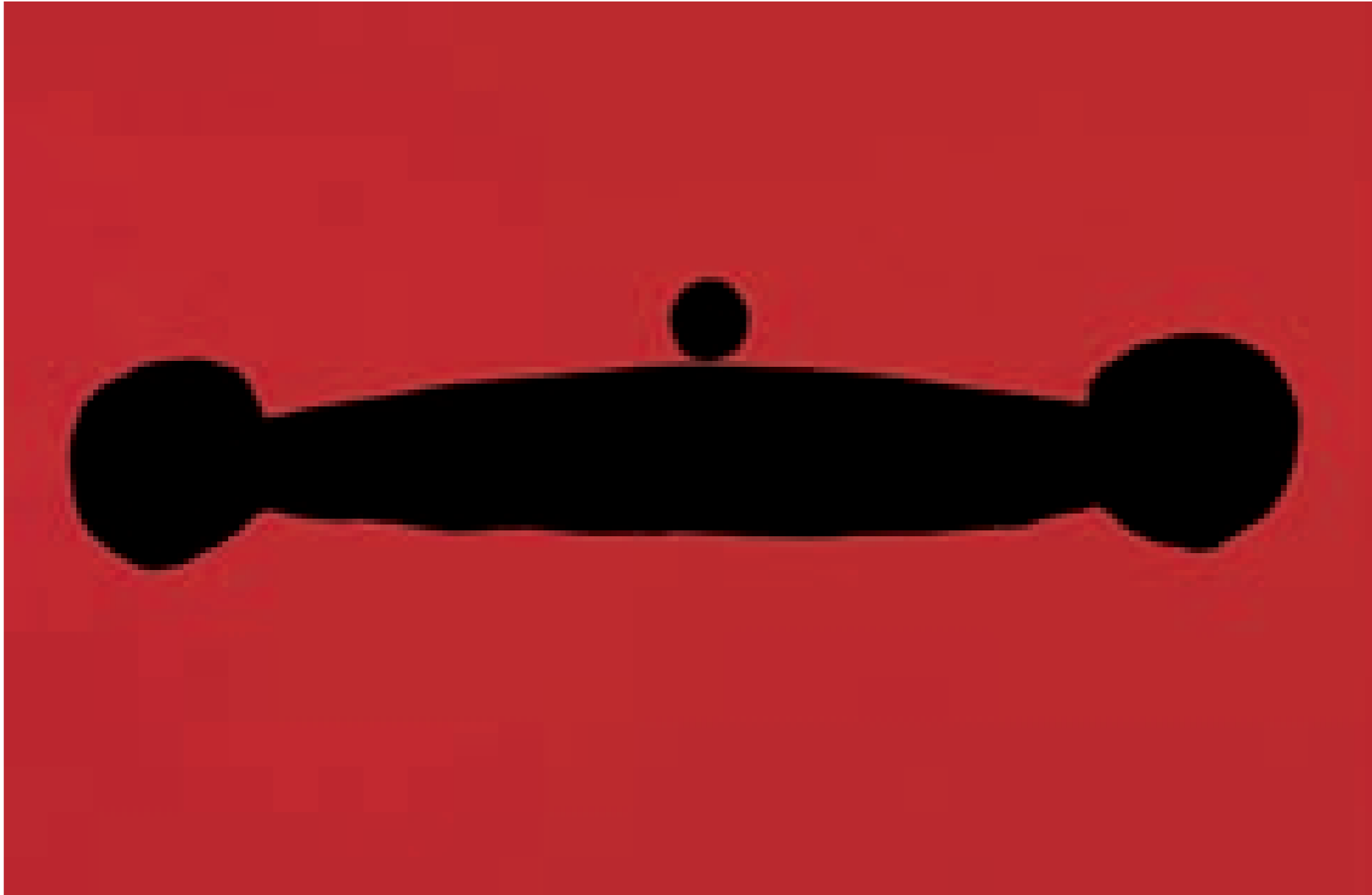
¿coche o montera?

Murcia, 2000. Tinta china sobre papel

Siluetas de automóviles. Murcia, 2000. Tinta china sobre papel



Siluetas de automóviles. Murcia, 2000. Serigrafía a dos tintas sobre papel



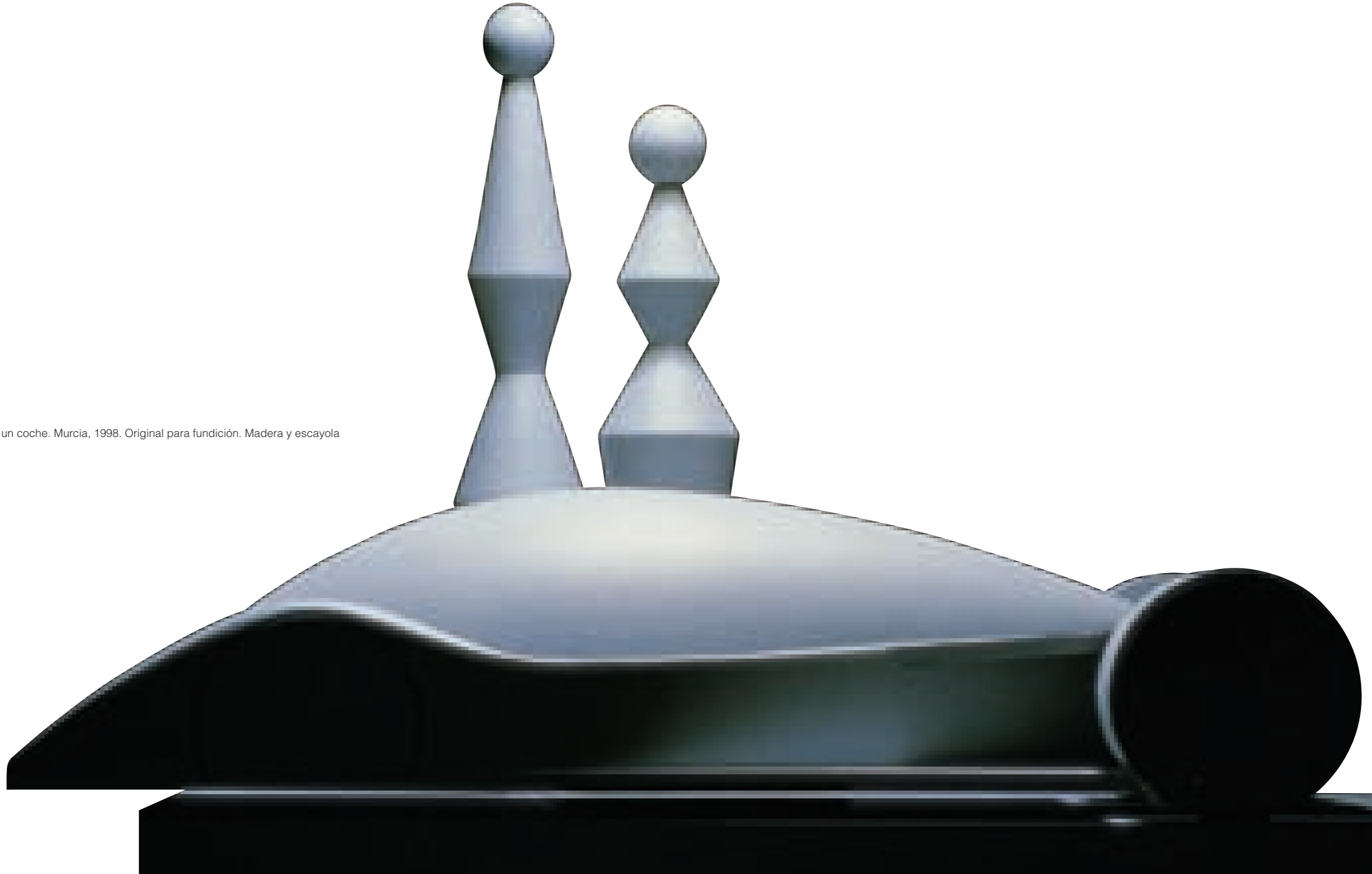
Siluetas de automóviles. Murcia, 2000. Serigrafía a dos tintas sobre papel

En 1995 y tras mi estancia en Arteleku, Guipúzcoa, me planteé realizar una escultura en bronce de grandes dimensiones.

Una escultura de dos personajes junto a un automóvil.

Ante la ausencia de potenciales patrocinadores, no fue hasta 1998 cuando desarrollé mi idea de escultura, pero a pequeña escala.

Figuras junto a un coche. Murcia, 1998. Original para fundición. Madera y escayola





Figuras junto a un coche. Murcia, 1998. Bronce

El bronce hace oficio de "declaración de intenciones". Una idea de trabajo que desarrolla una forma abstracta en sus vertientes de escultura para ser mirada desde fuera y habitada por dentro como un coche.



La luna y el mar me van

Barcchetta Fiat

Le mans 72

El bretón

Siempre

Al salir de la villa

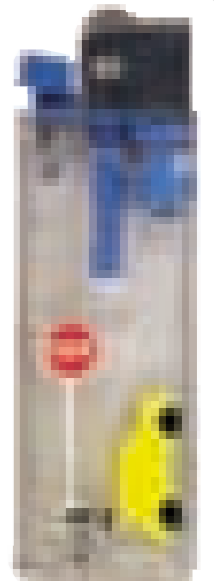
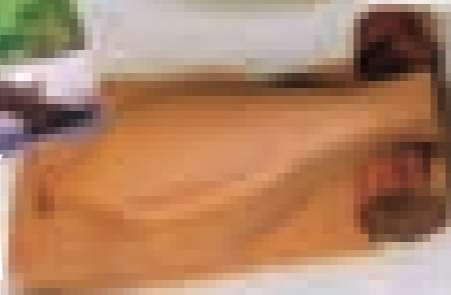
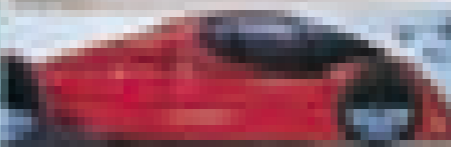
Mi Madre

La casa a ZUL

La luna y el mar me van

En la Provence

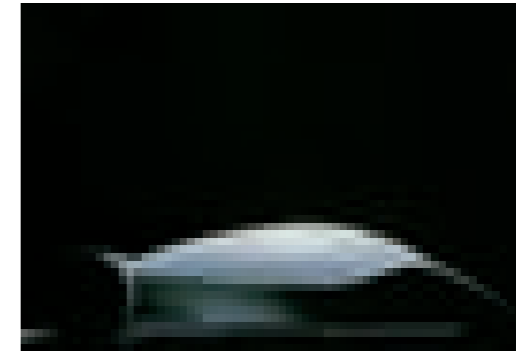
Mi mamá le da a la sueta



COSCORTA



El estudio de Vistabella. Murcia, 1998. Fotografía Antonio Ballester



Primeros esbozos en arcilla y escayola complementan un primer perfil hecho por ordenador.

**CROSSBOW GT1**



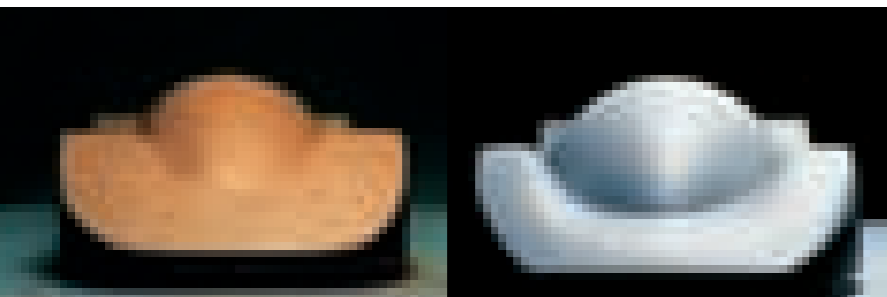
El sentido global dado al proyecto no tiene porqué detenerse en la realización única de los volúmenes.

Como concepto de arte admite la explotación publicitaria formando parte integrante de él desde el principio.

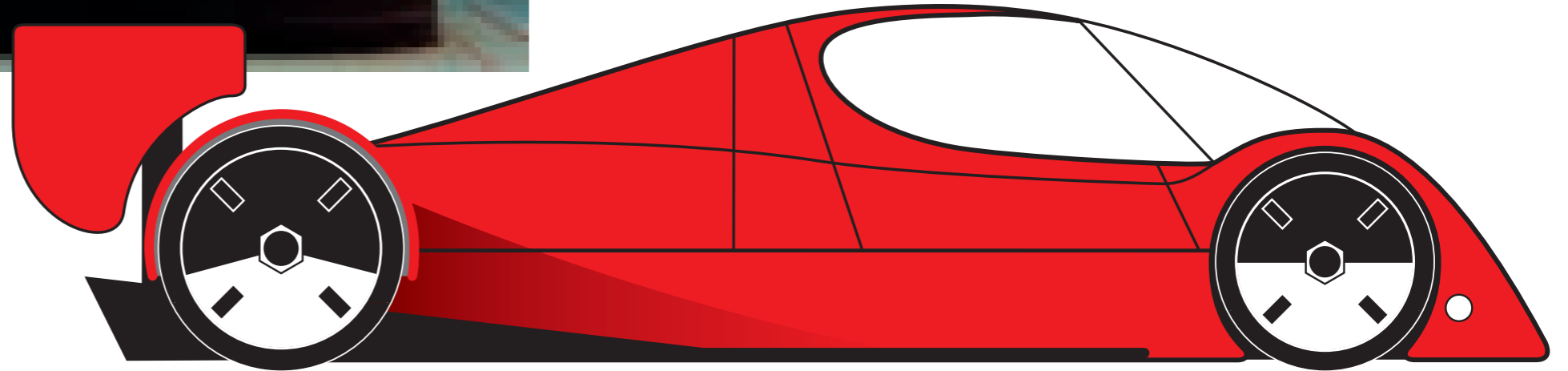
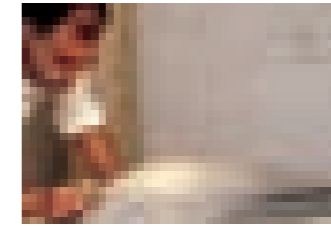
Estos ensayos de logotipos para un coche virtual afirman esta intención.



El nombre Crossbow, ballesta en inglés, recuerda el viento y la flecha. También es un recuerdo familiar. En los años cincuenta, mi padre marcaba las vasijas que torneaba en barro con la ballesta que aparece en este pequeño dibujo suyo a pluma.



¿Qué tal un caballo de Troya?

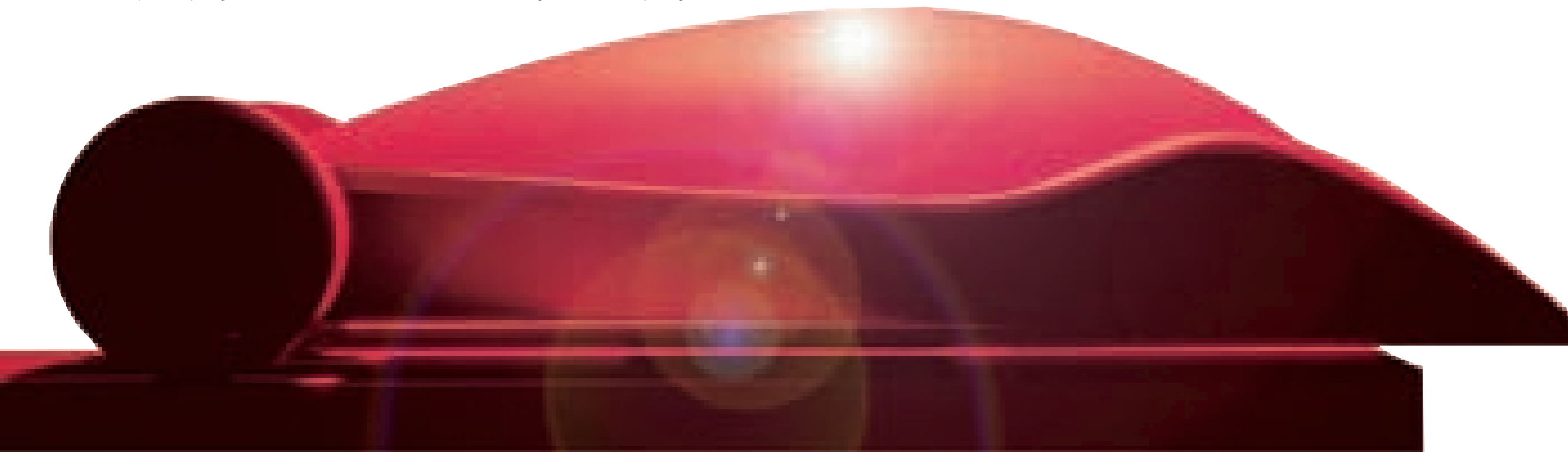


Un primer perfil bautizado CROSSBOW GT-1 inicia el largo y apasionante proceso de crear la identidad del vehículo.

Imagen informática "FreeHand" realizada con la colaboración de Pedro Belando

Reminiscencias de la Fórmula 1, habitáculo adelantado y líneas en fuga hacia atrás dan protagonismo a unas ruedas traseras no integradas en la carrocería y cubiertas por un carenado.

Este último punto, el protagonismo dado a las ruedas traseras, se mantiene a lo largo de todas las etapas siguientes.



El perfil del Crossbow GT-1 se superpone a una prueba serigráfica iluminada con esmalte sintético. Efecto de luz-sombra que establece un nexo entre una tabla de signos y su interpretación como objetos tridimensionales.

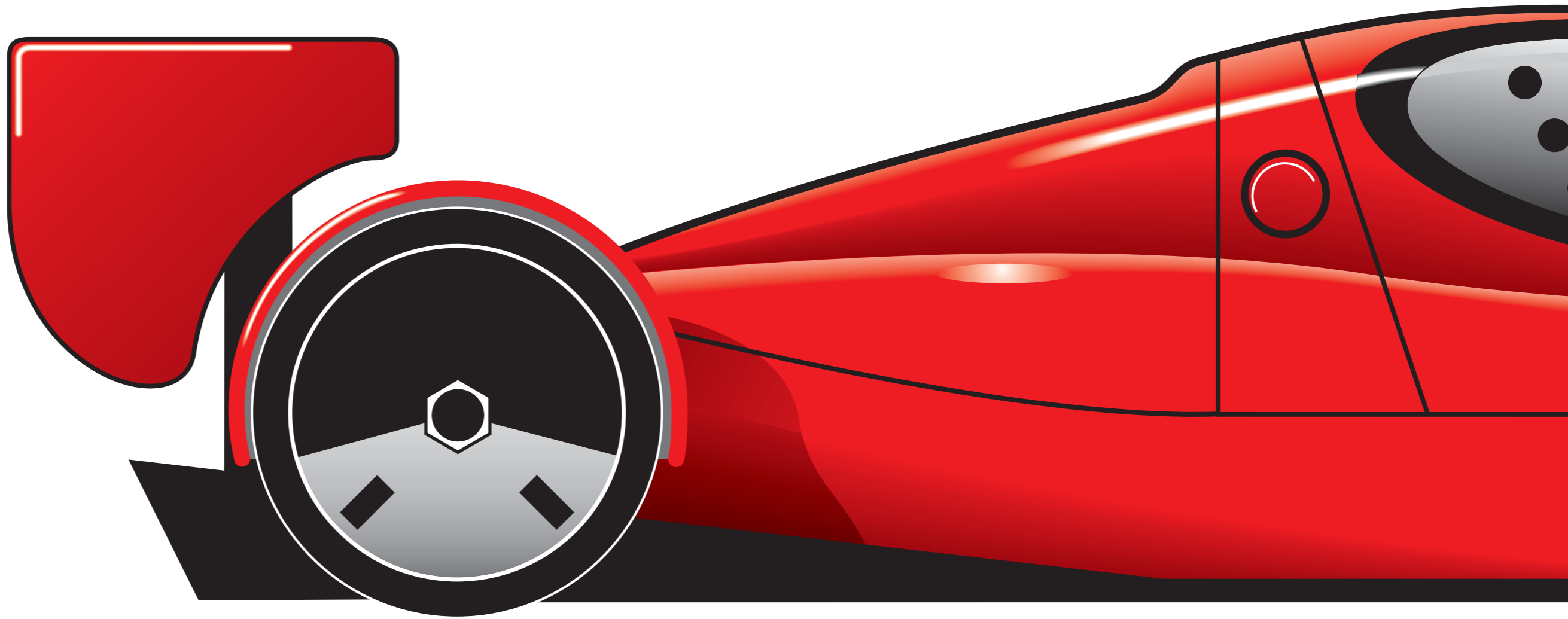
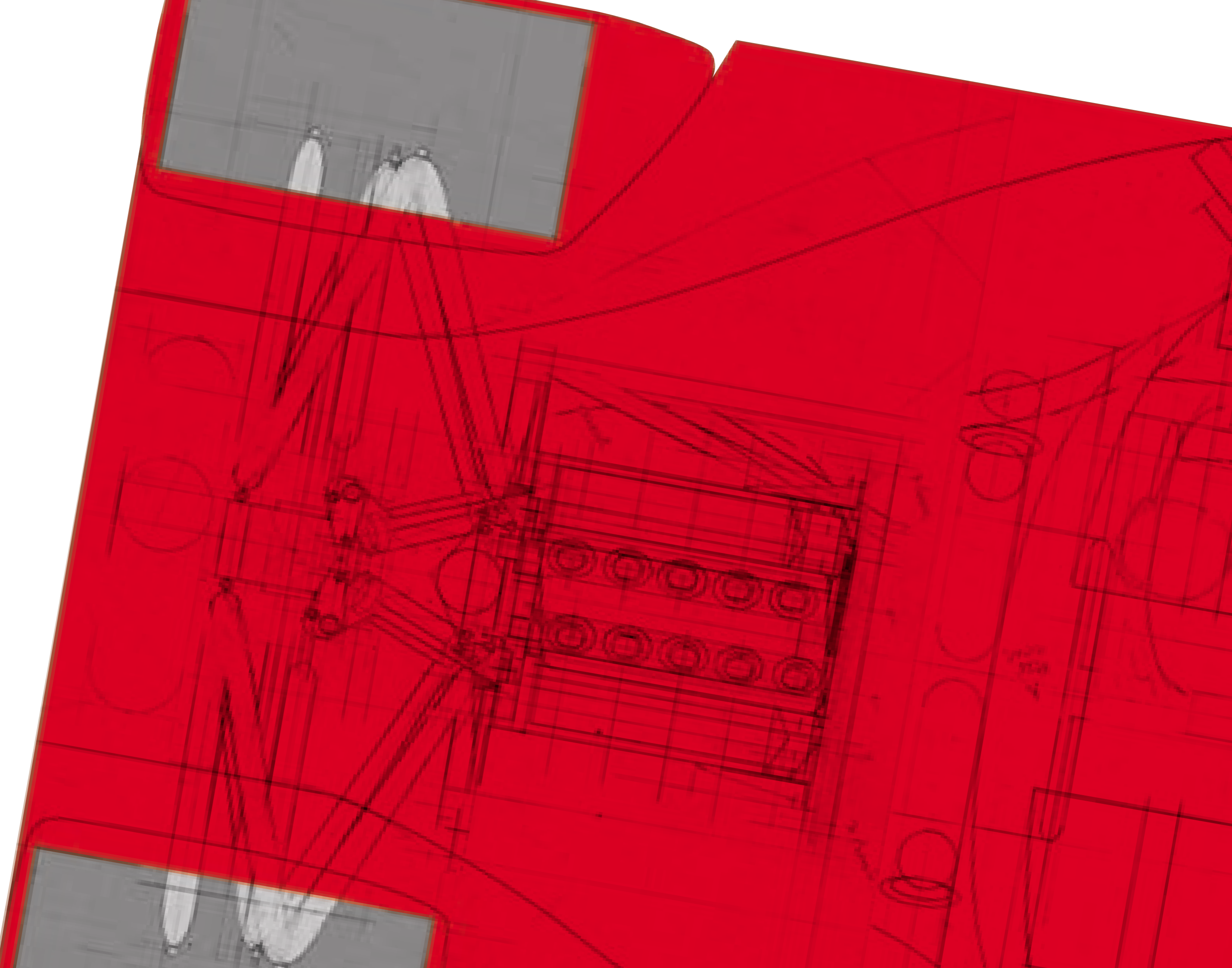
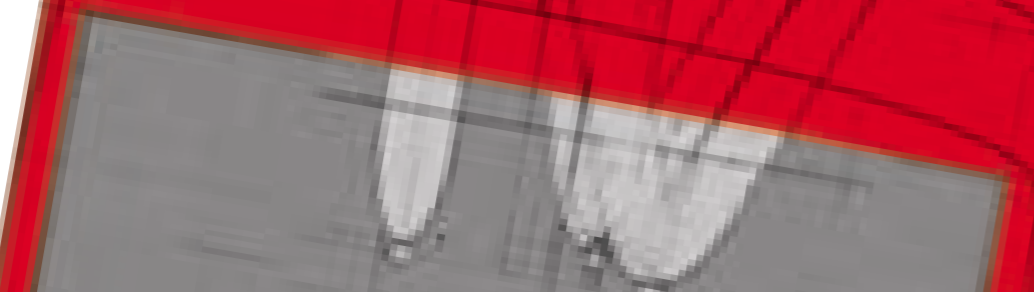
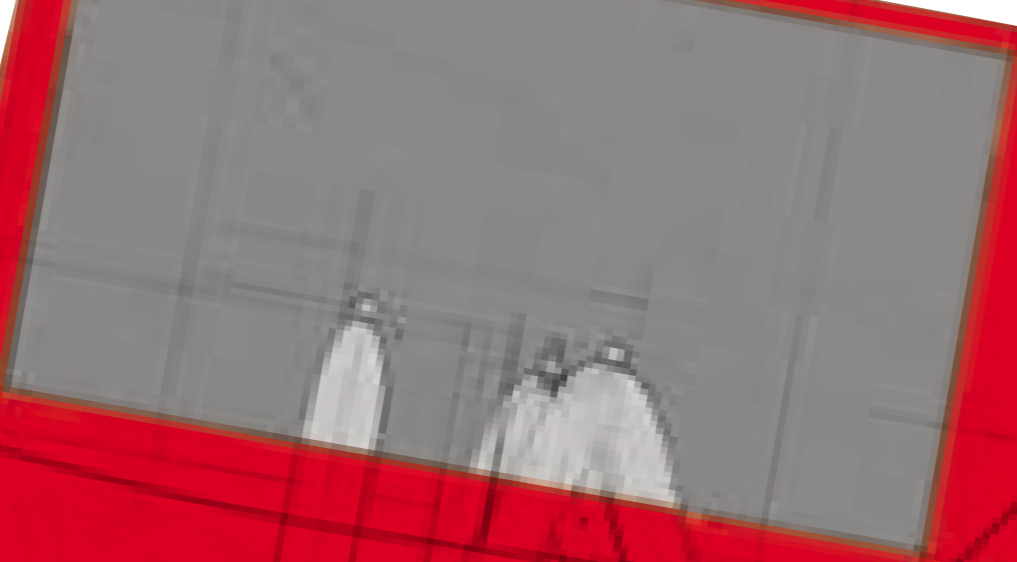


Imagen informática "FreeHand" realizada con la colaboración de Pedro Belando





Pese a tratarse de un proyecto libre, un Concept-Car si se prefiere, un automóvil no es únicamente una forma. Es el compromiso de muchísimos factores. Espacio habitable para los ocupantes, disposición de los elementos mecánicos y aerodinámica.

Son ya años viendo fotografías, descifrando planos. Mirando y escuchando hablar a profesionales.

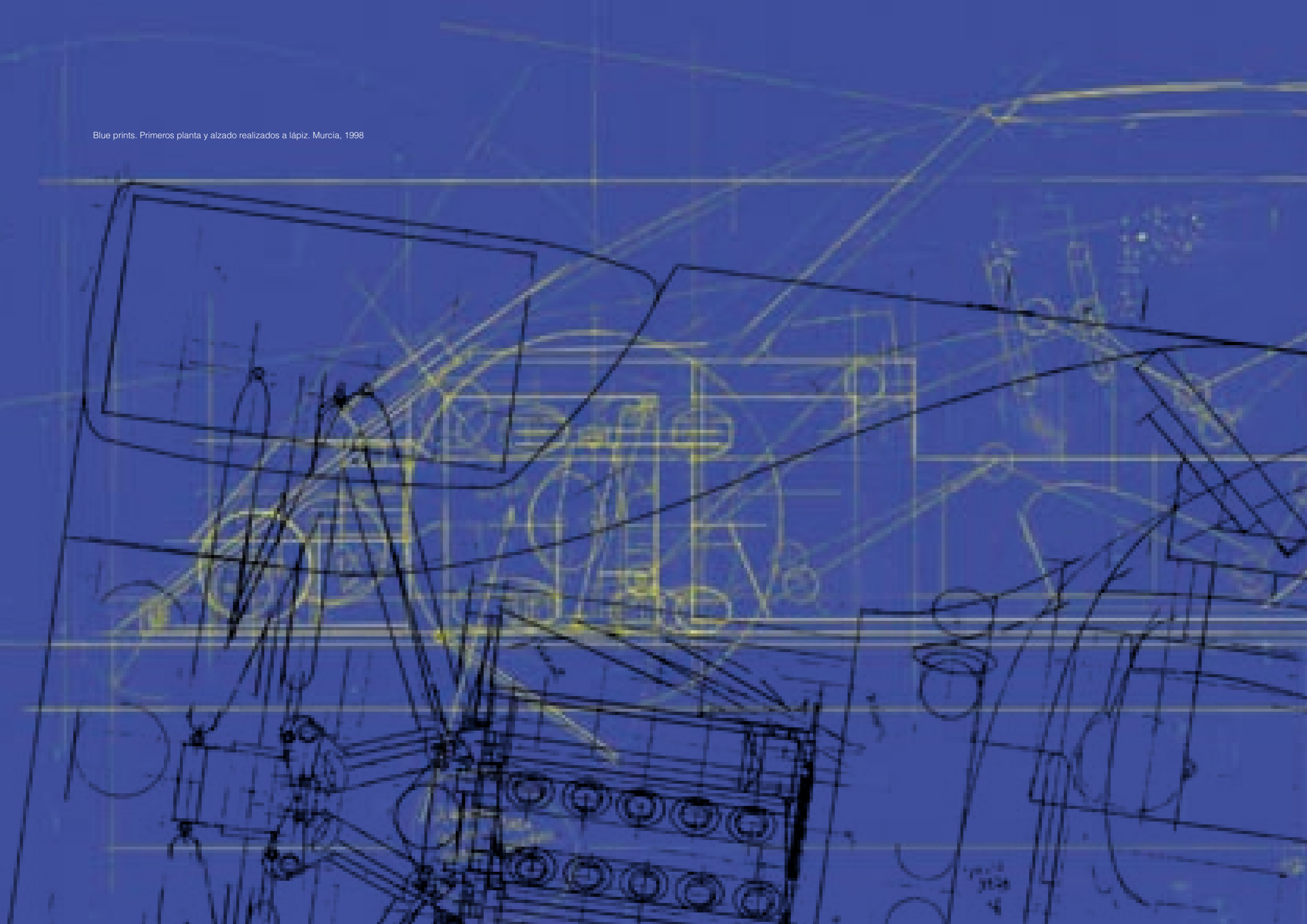
Poniendo mi intuición a prueba hice estos primeros planos a lápiz que, a grandes rasgos, se mantendrán inalterados hasta el final.

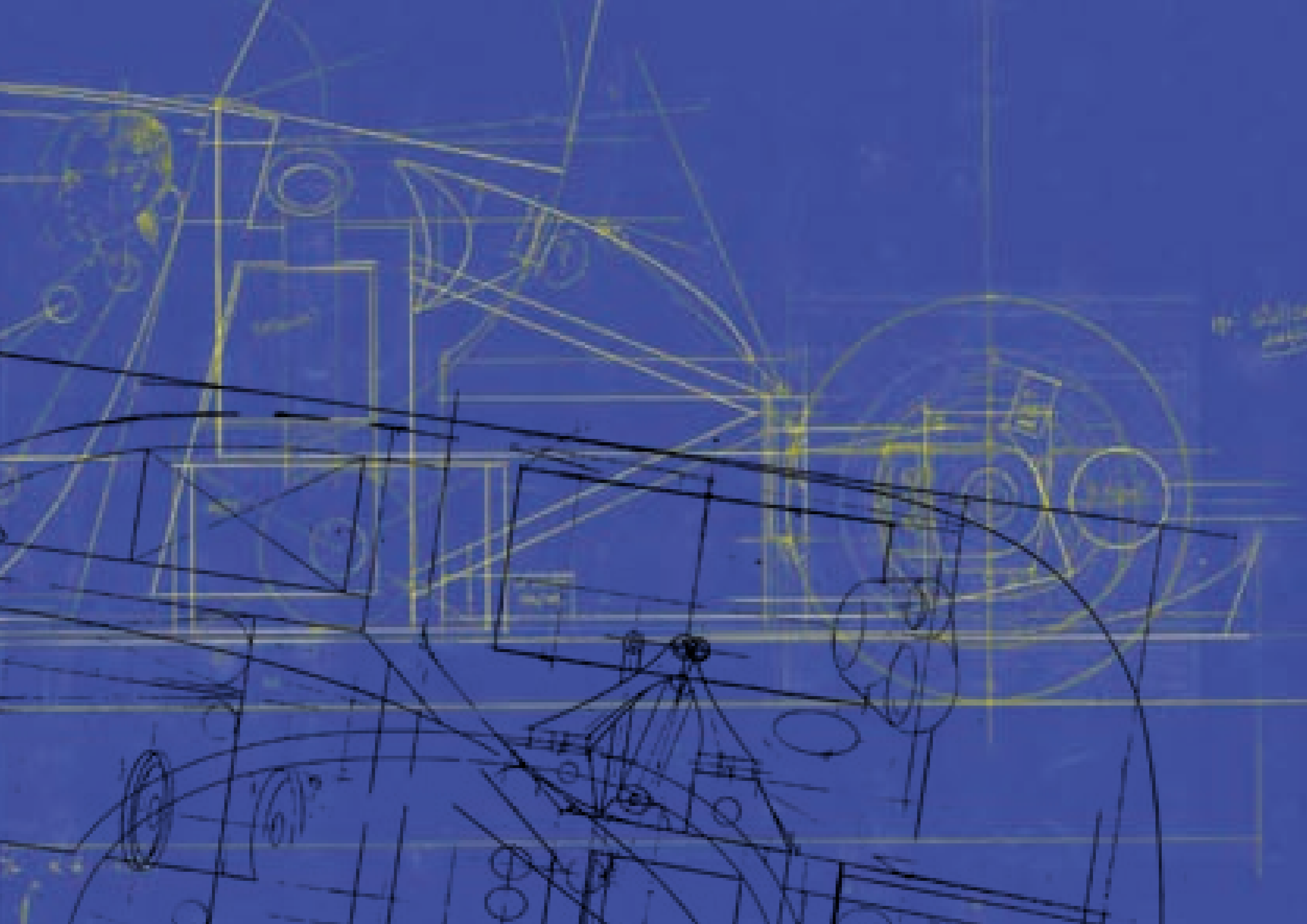
Habitáculo biplaza, conjunto motor-caja de cambios dispuesto en posición central-trasera. Motor de diez cilindros en V y vía delantera ligeramente superior a la trasera.



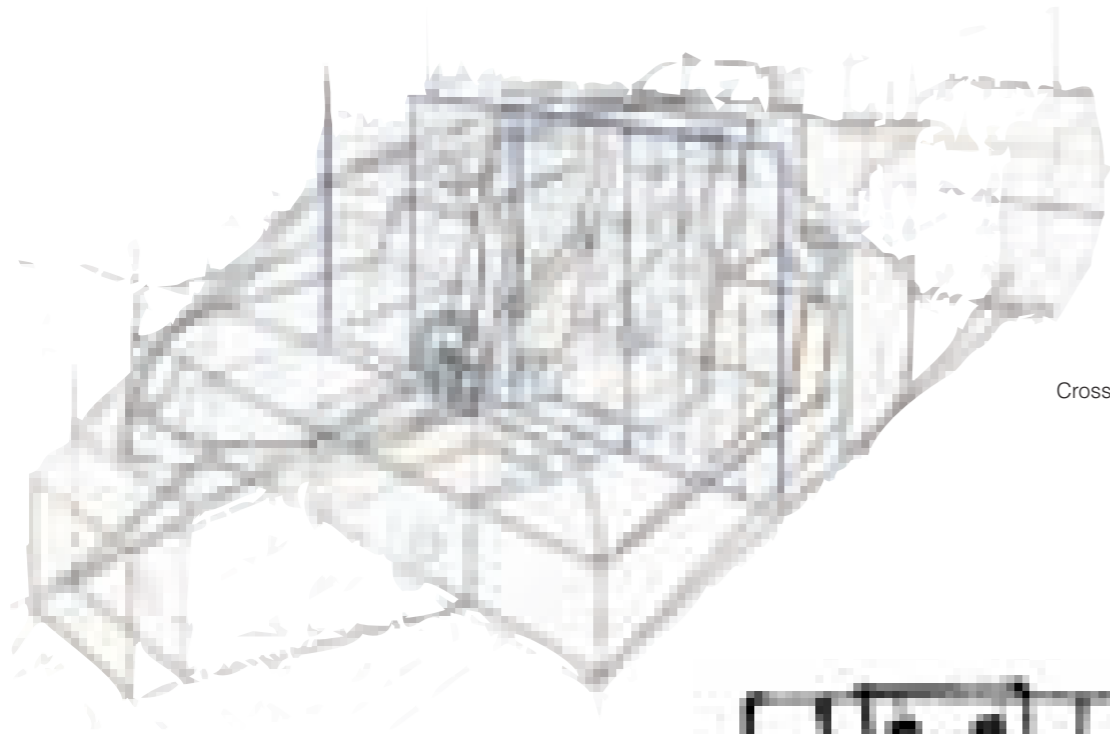


Blue prints. Primeros planta y alzado realizados a lápiz. Murcia, 1998

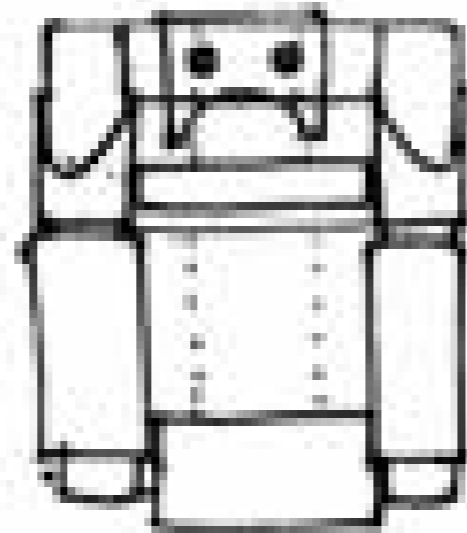




Sigo la máxima de Giugiaro de comenzar el dibujo de un coche desde el asiento del conductor. El puesto de trabajo.



Crossbow GT-1. Murcia, 1998. Perspectiva del habitáculo a lápiz sobre papel

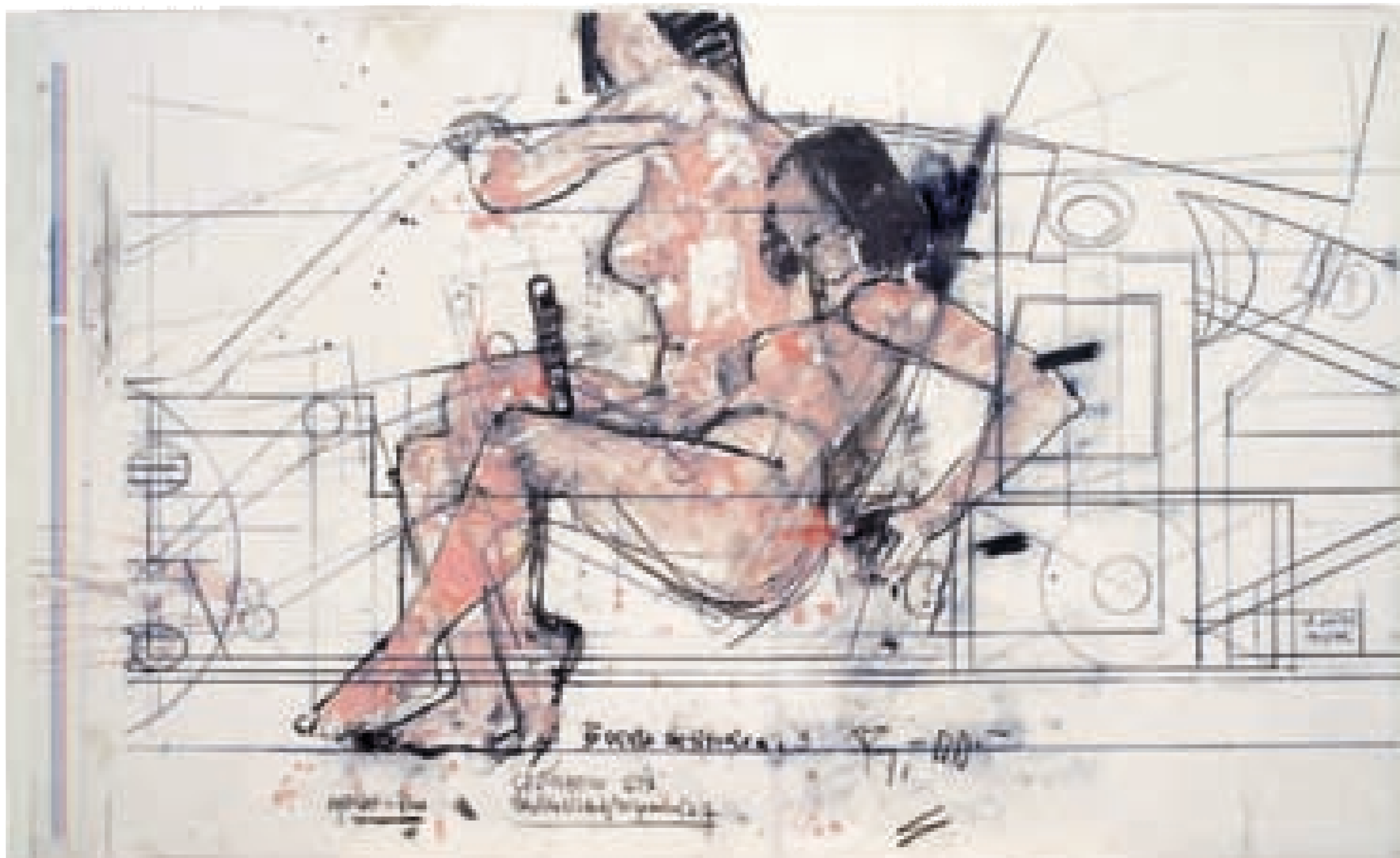


Asiento. Murcia, 1995. Rotulador sobre papel



Boceto de cuadro de mandos. 1997. Lápiz y acuarela sobre papel

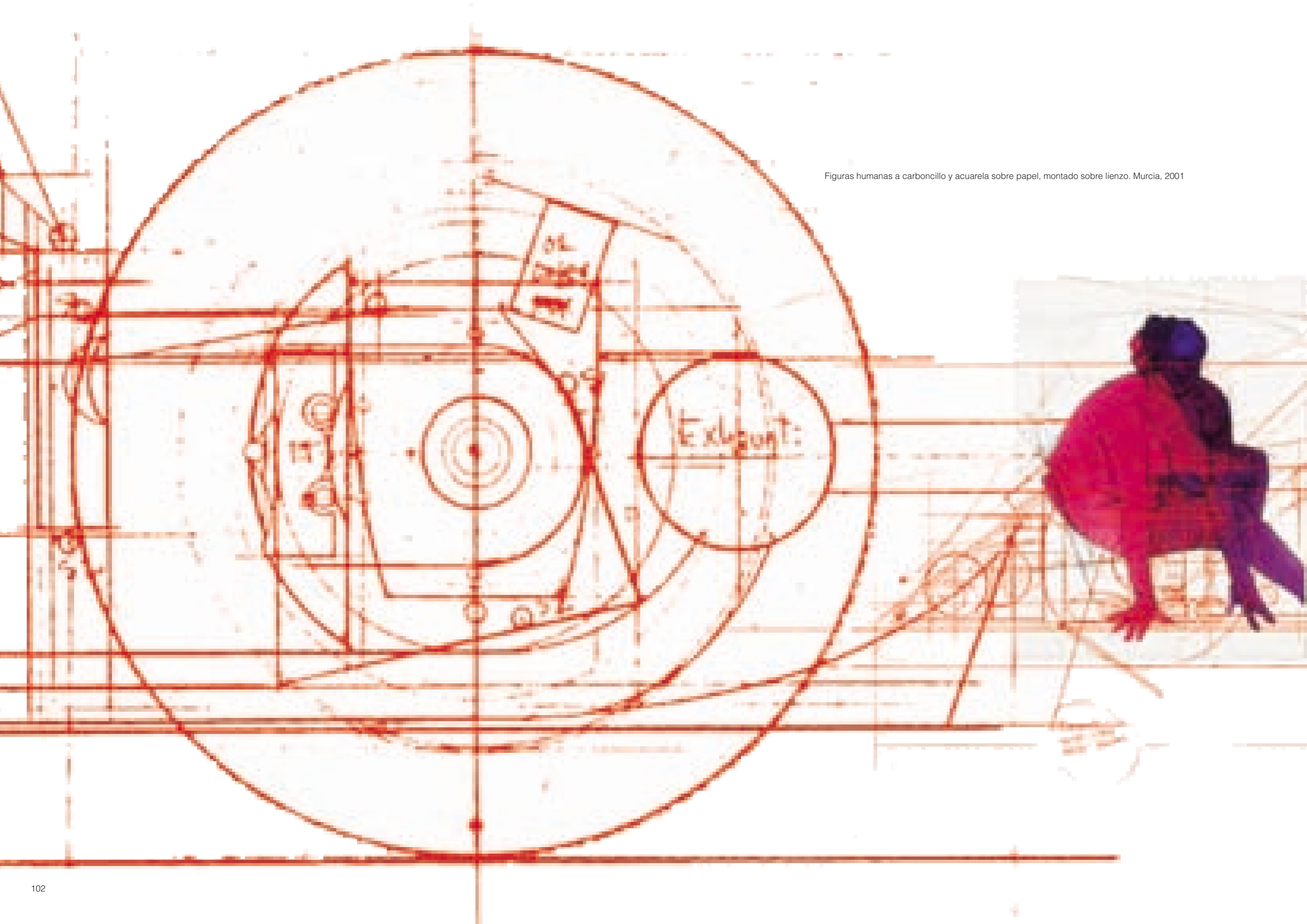
Todavía en una etapa de dibujo manual, ya son necesarios cálculos tan básicos como los relacionados con la habitabilidad.



Unas reproducciones en plotter de los planos a escala real, 1:1, sirven de soporte a dibujos, también a escala real, de figuras humanas.

Personas de distinta complexión y que constituyen, a su manera, un estudio de habitabilidad.

Figuras humanas a carboncillo y acuarela sobre papel, montado sobre lienzo. Murcia, 2001



Personajes acomodándose en un asiento, saliendo del habitáculo o apollando un brazo sobre el marco de la portezuela

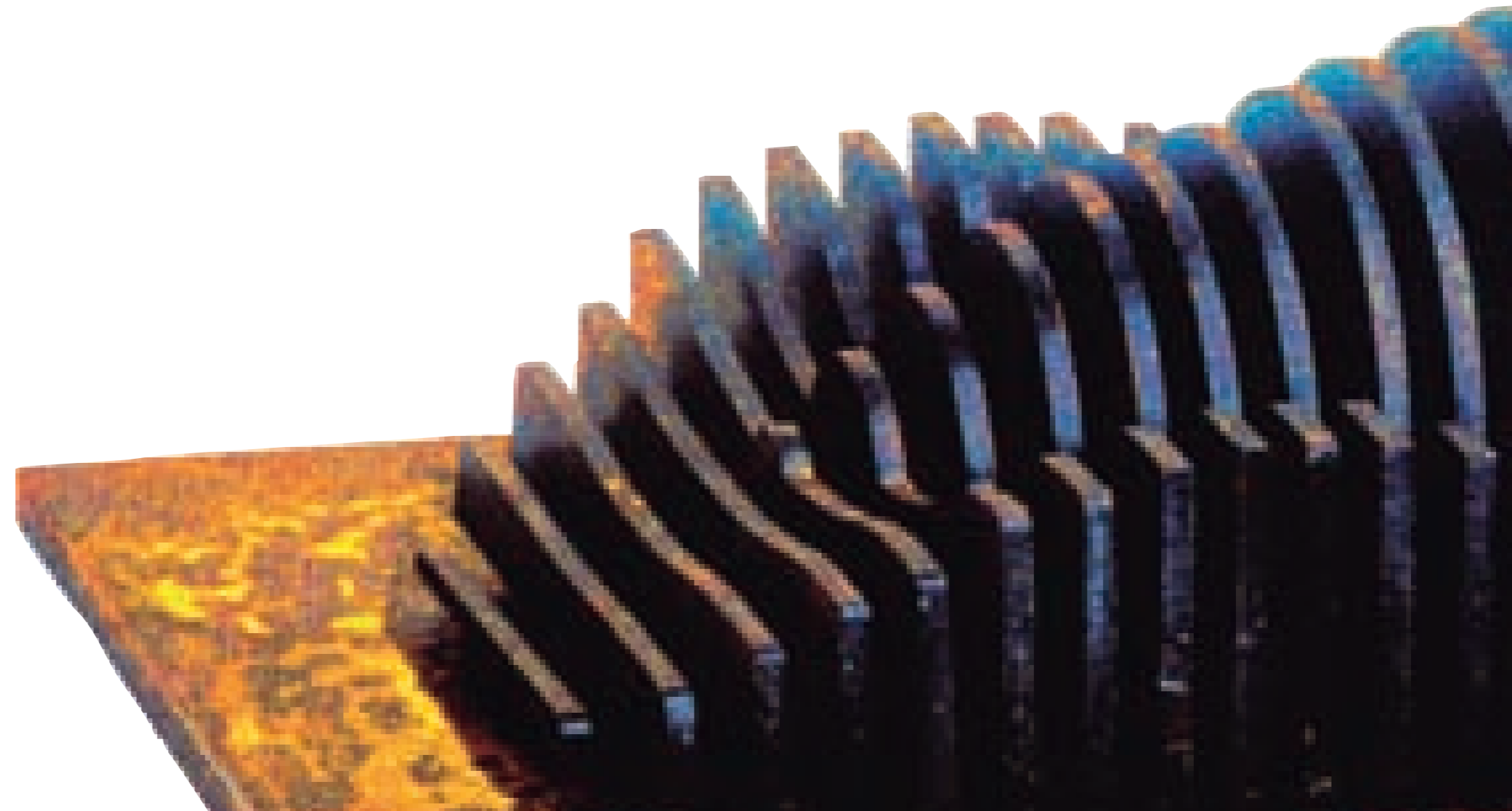


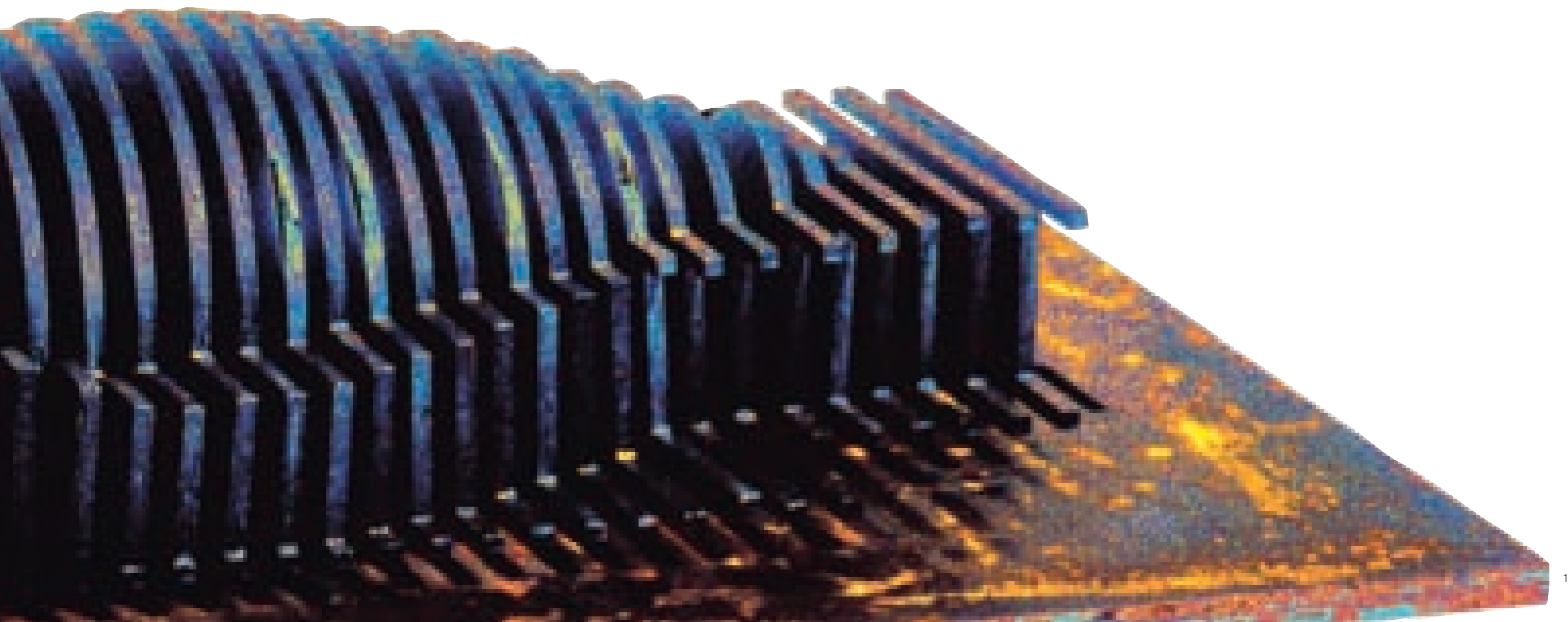
Dibujos, en definitiva, con una función documentativa-descriptiva. Carácter parecido, por cierto, al que tienen los bocetos de carrocerías y los dibujos de desnudos que expuse, en 1990, en la sala de la Iglesia de Verónicas.

El volumen obtenido en bronce sigue siendo de gran ayuda.

Me sirve para anticipar soluciones a problemas aún por venir.

El "loncheado" informático de éste y su posterior materialización en hierro cortado con láser, lo reconstruye en una sucesión de secciones verticales. Con la colaboración de Toni Ouro e Isabel Campillo.









Crossbow GT-1. Versión barchetta. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel montada en tablex



Crossbow GT-1. Boceto de frontal. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel



Crossbow Piranah. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel

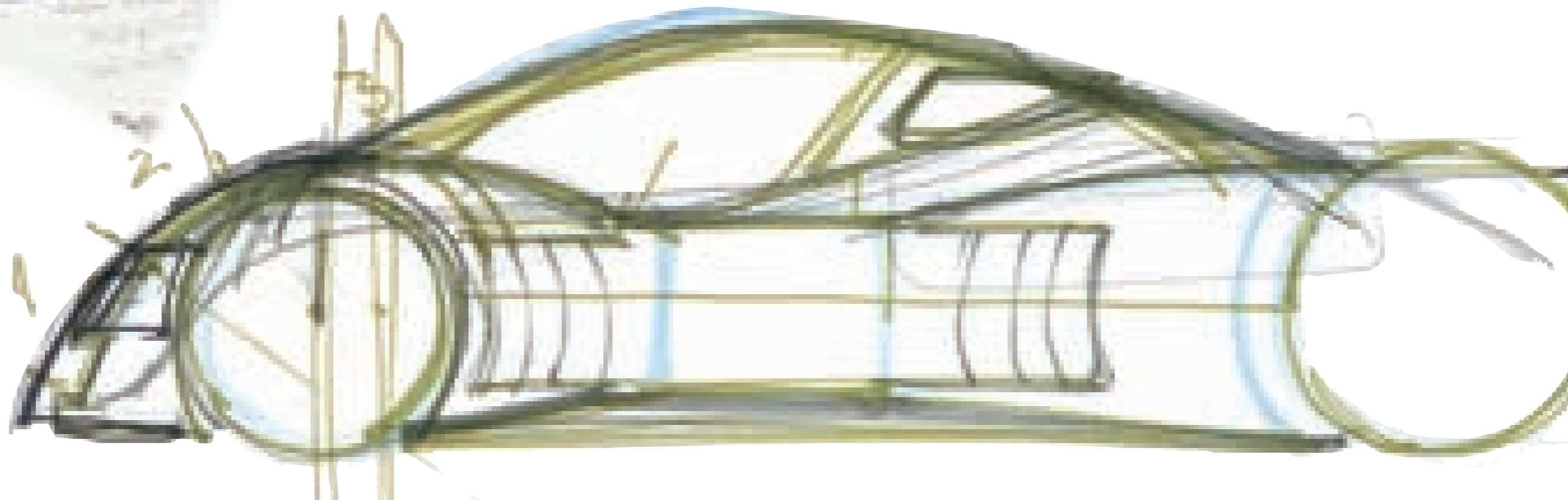
Crossbow GT-1. Boceto de frontal y habitáculo. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel



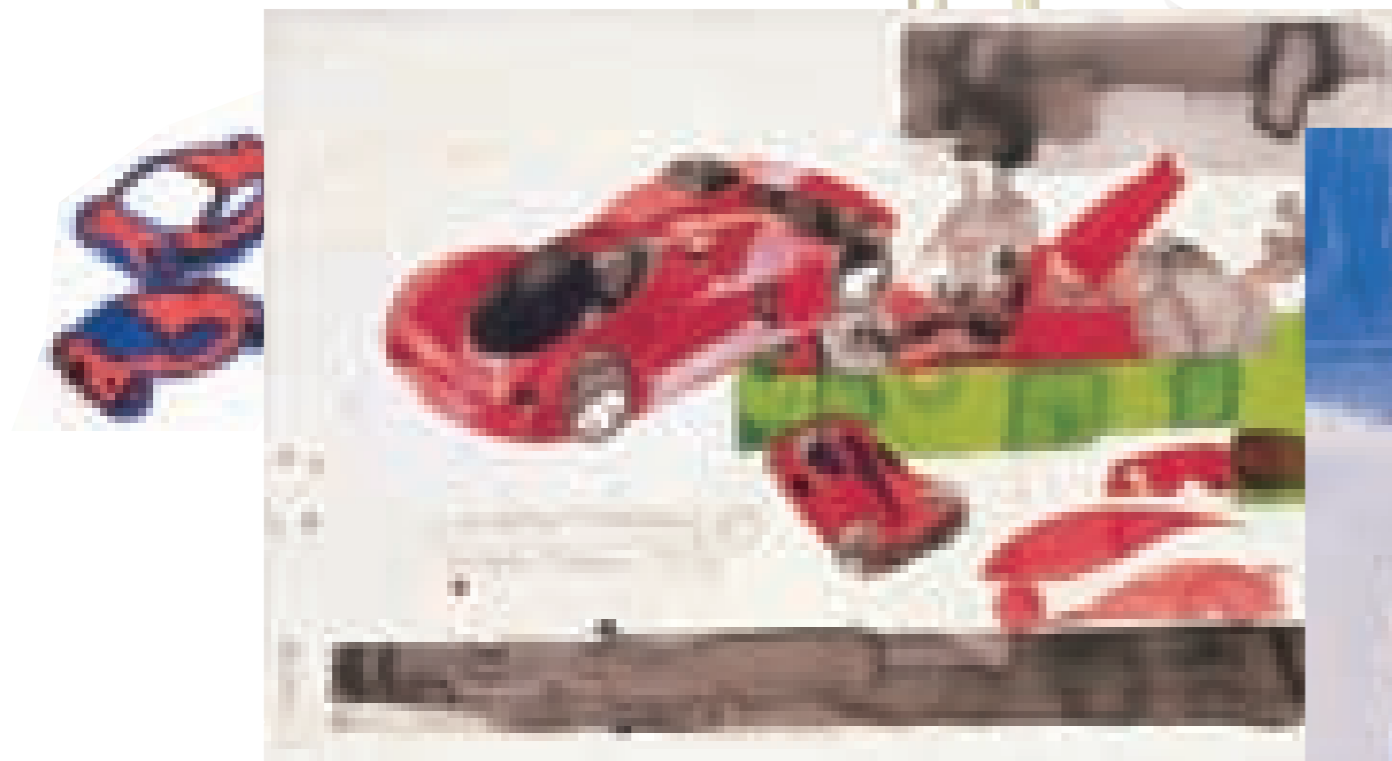
Crossbow Piranah. Boceto de trasera. Murcia, 2000. Acuarela y rotulador sobre papel



Crossbow Piranah. Murcia, 2000. Boceto de trabajo. Descomposición de arcos de circunferencia del perfil delantero. Rotulador sobre papel



Crossbow Piranah. Bocetos de flanco delantero y rueda. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel



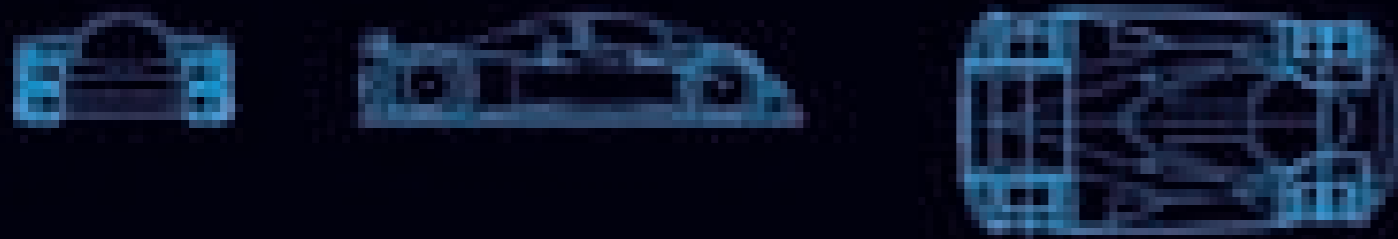
Crossbow Piranah. Murcia, 2000. Acuarela sobre papel.





El coche aún no tiene "cara". Versión "barchetta", sin techo, bocetos de los flancos y las portezuelas... Pruebas y más pruebas, aparece el Piranah GT-1.

Piranah plantea ideas de frontal y flancos interesantes. Laterales curvos que facilitan la evacuación de aire caliente proveniente de las ruedas delanteras. Asimismo inducen aire fresco hacia dos refrigeradores situados delante de las ruedas traseras.



La informática ha entrado en el proyecto y con la colaboración de Isabel Campillo sigo una concienzuda evolución de la forma que lleva a realizar catorce versiones distintas.





Crossbow Piranah. Murcia, 2000. Imagen informática realizada con la colaboración de Antonio Pina

Si enriquecedora es esta aventura, no lo es únicamente por su aspecto artístico.

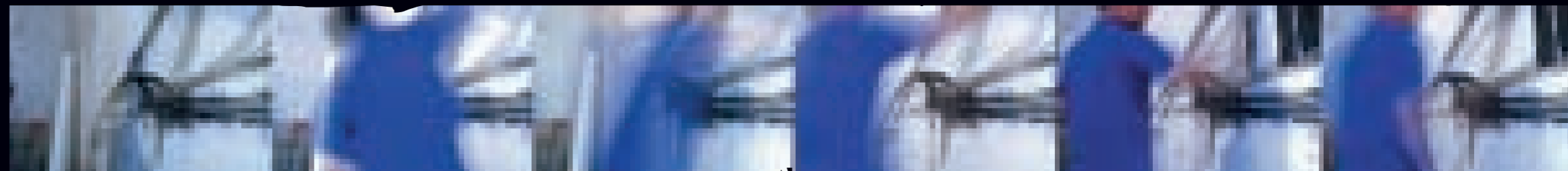
Han sido cinco años de trabajo y encuentros.

En 1998 conocí a Julian Piedrafita. Amante del Arte y gerente de Piedrafita Sport.

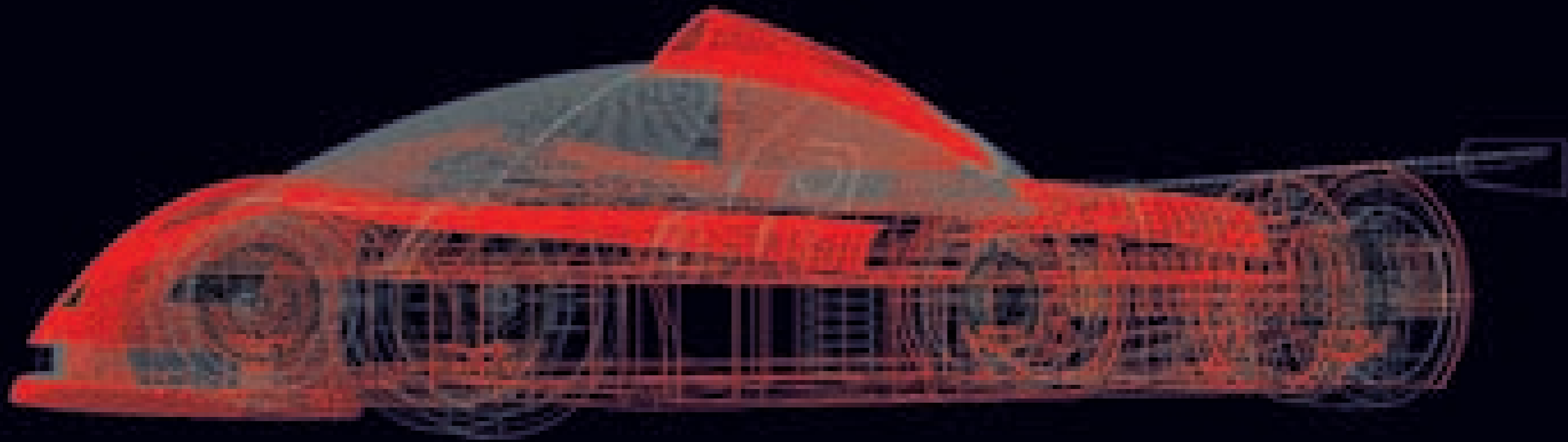
Nos une la complicidad de quienes comparten la pasión por los coches de carreras.

Cierto es que siempre he contado con el ánimo incondicional de mis cercanos, pero debo al apoyo de este amigo tan especial haber encontrado fuerzas para llegar tan lejos en el desarrollo del proyecto.

Su gente, Piedrafita Sport, sus ingenieros y mecánicos; sus coches, sus pilotos, las jornadas de entrenamientos, han aportado la dosis de realidad que mi trabajo necesitaba.



Dibujos a escala real. Preparando una entrevista con J. I. López de Arriortua. Murcia, 1998. Carboncillo sobre papel



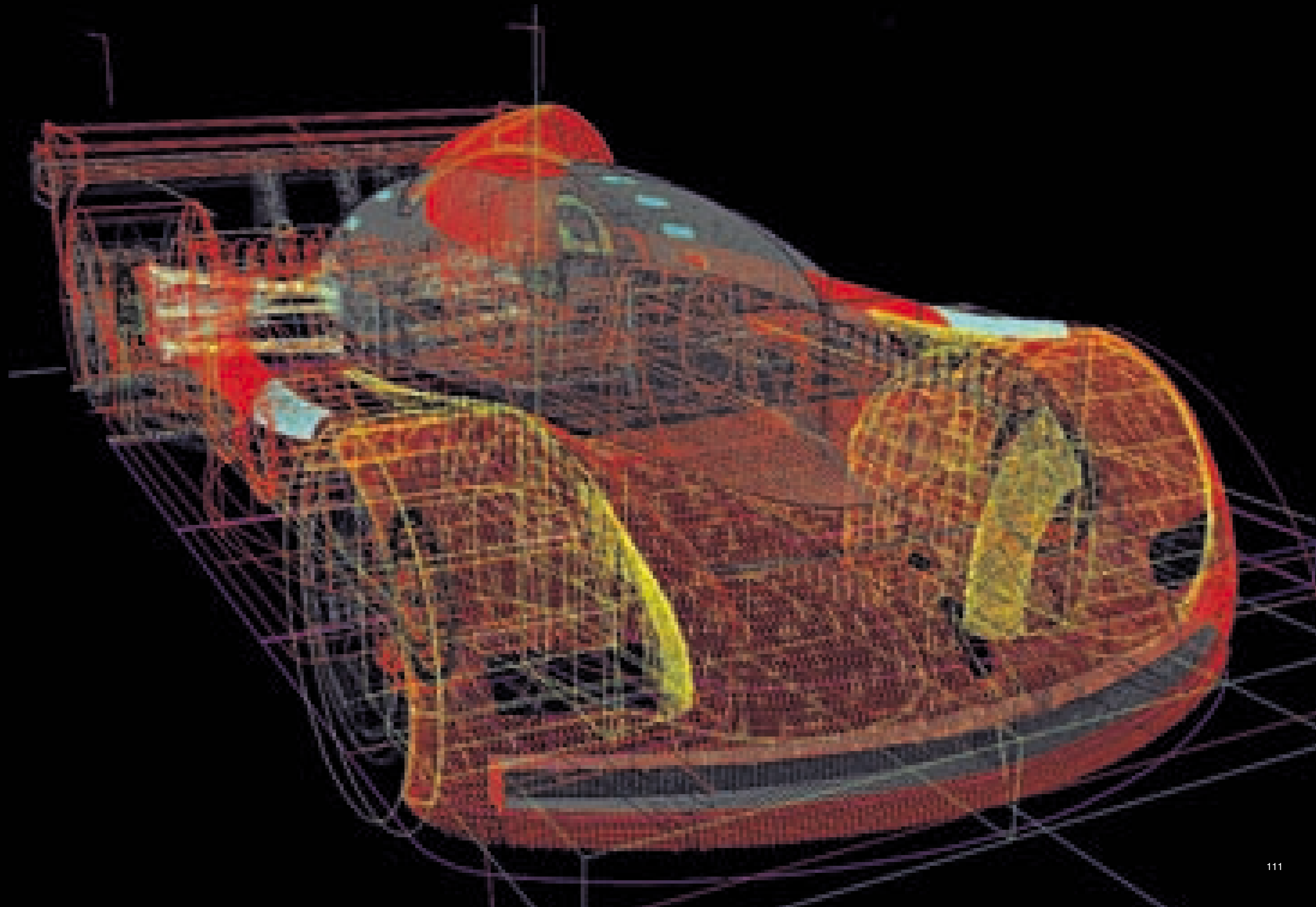
Con un bagaje considerable de dibujos llega el Messala.

El sistema de trabajo es completamente distinto a lo precedente.

No existen bocetos previos y su diseño se hace directamente en el ordenador, trabajando en tres dimensiones desde el principio.

Los programas utilizados son Autocad 14, 2000 y 3D Estudio. En la resolución de volúmenes, sólidos y mallados, cuento con la colaboración experta del informático Didier Delaforgerie, miembro del estudio Cad Star Studio, Tours, Francia.

El resultado abandona la complejidad de Piranah GT-1 y recobra el espíritu de las carreras del primitivo Crossbow GT-1. Más de dos metros de ancho, poco más de cuatro de largo y una distancia al suelo de 66 milímetros.





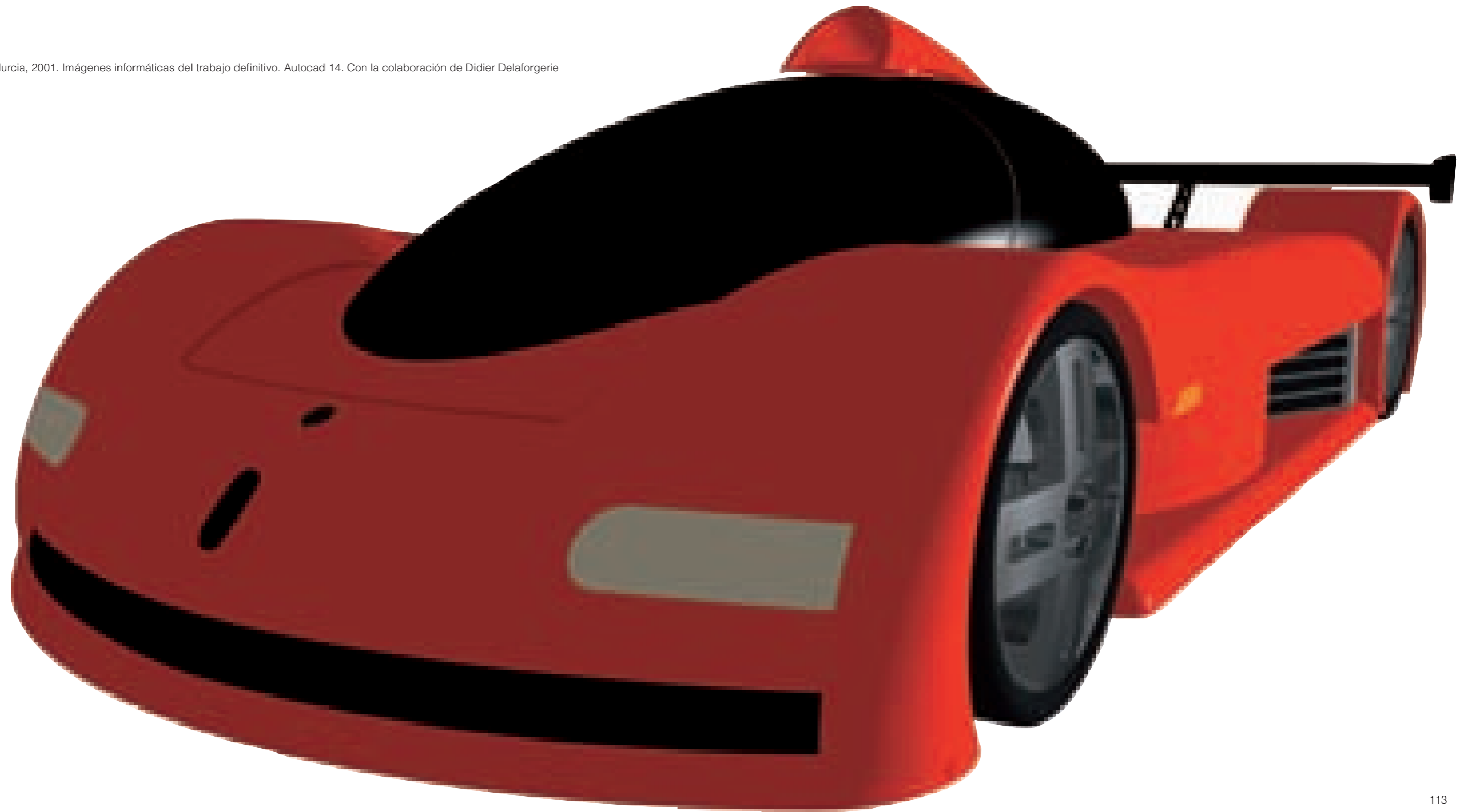
Messala. Coche biplaza de "efecto suelo" con motor central trasero

El cuerpo del vehículo queda dividido en dos volúmenes, superior e inferior, por un plano imaginario horizontal.

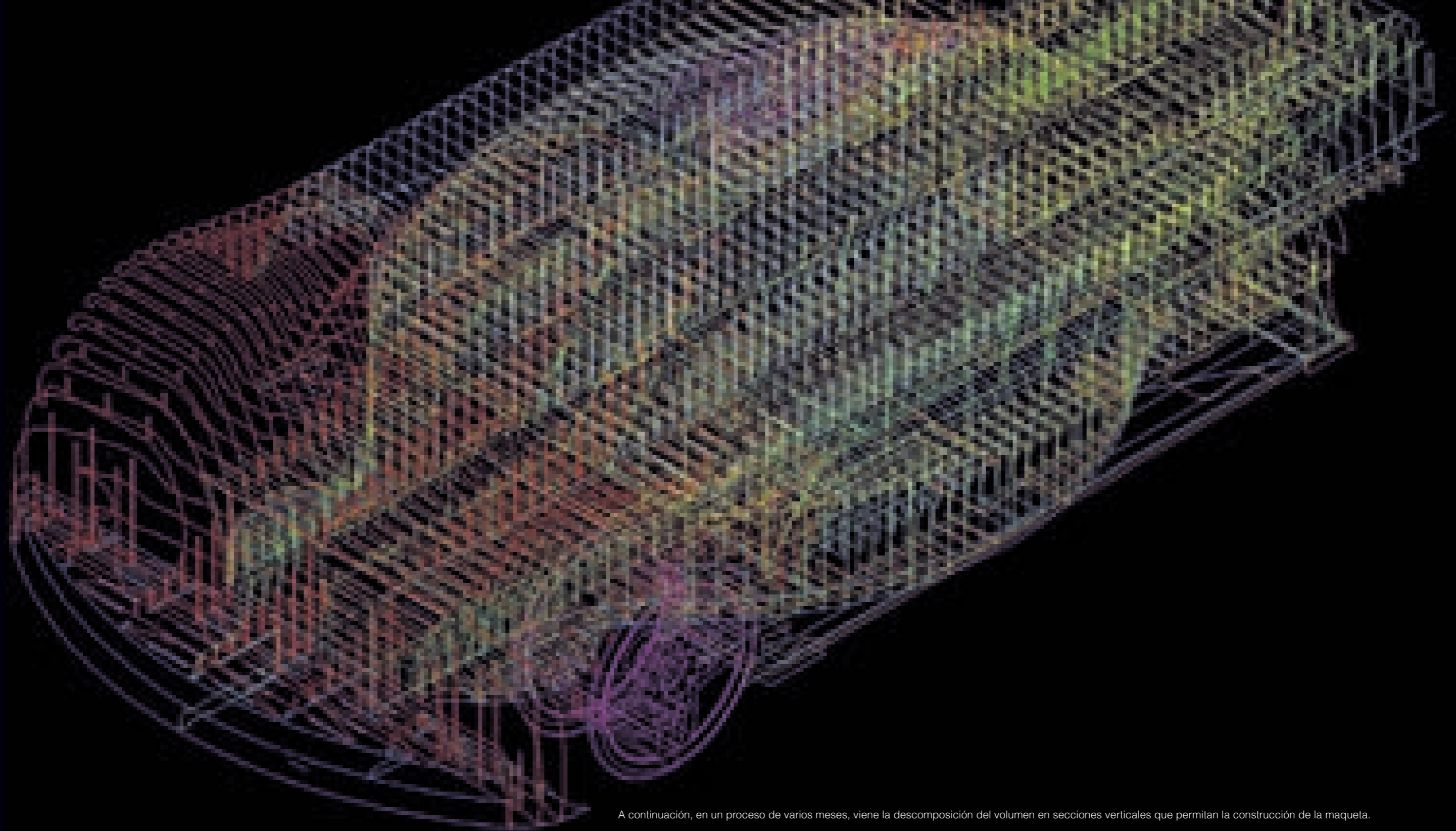
Los flancos del volumen inferior, de forma convexa, facilitan la extracción del aire caliente a su salida del radiador y frenos delanteros, induciendo simultáneamente aire frío hacia dos refrigeradores traseros situados en posición oblicua.

Sobre el habitáculo, una toma de aire central lo canaliza hacia el sistema de admisión del motor.

Messala. Murcia, 2001. Imágenes informáticas del trabajo definitivo. Autocad 14. Con la colaboración de Didier Delaforgerie

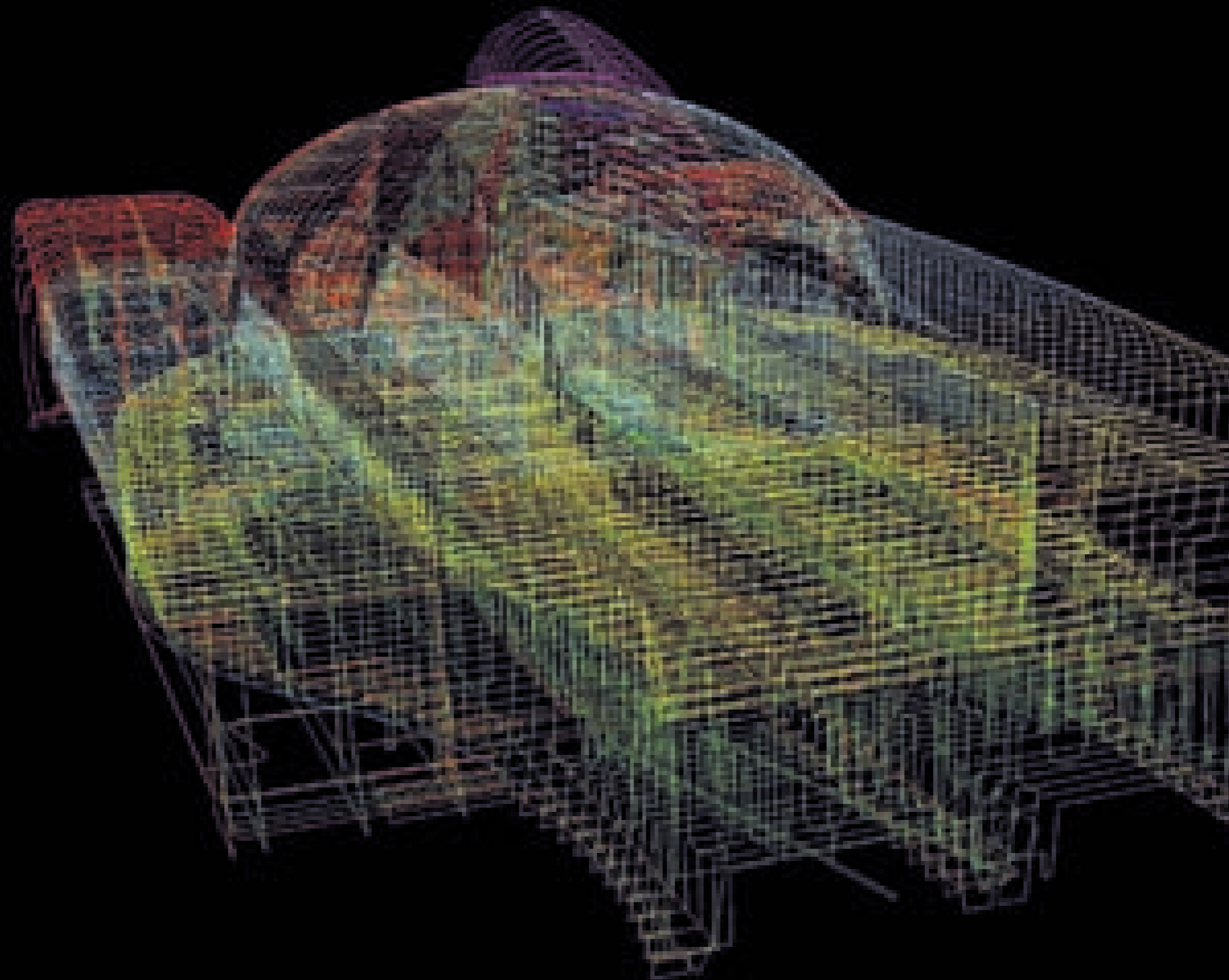






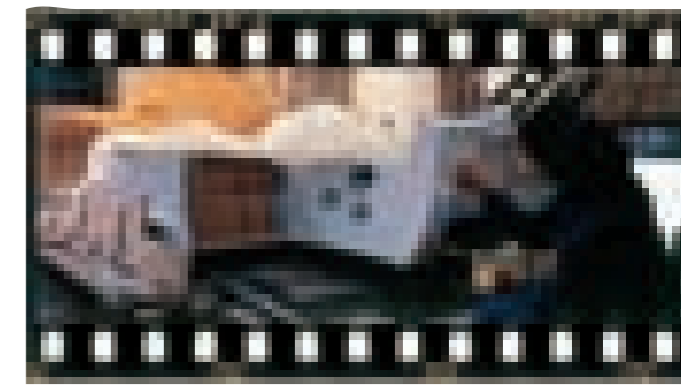
A continuación, en un proceso de varios meses, viene la descomposición del volumen en secciones verticales que permitan la construcción de la maqueta.

Sesenta secciones transversales y cinco longitudinales vienen a maclarse sobre la base o fondo plano del coche de "efecto suelo".

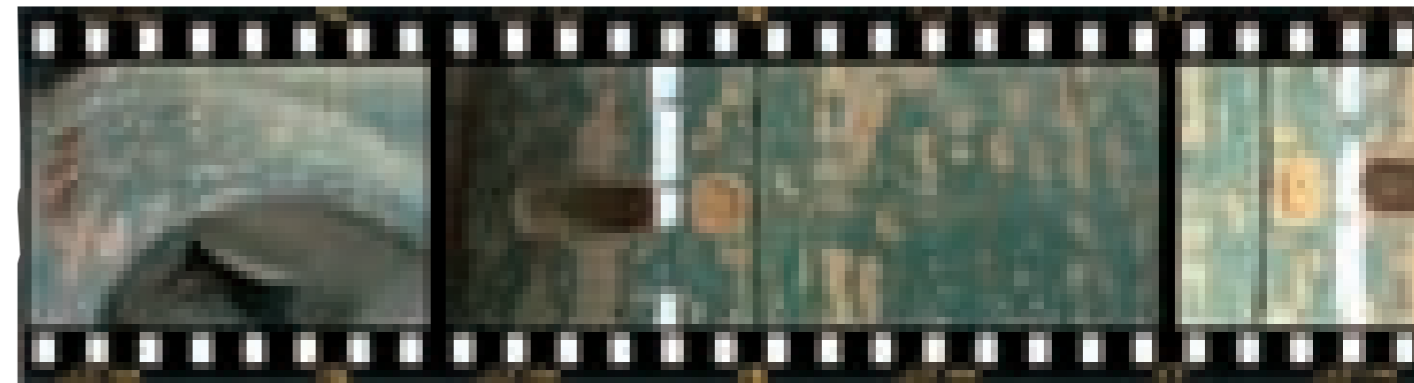


Messala. Murcia, 2001. Vista tridimensional de las secciones en las que queda descompuesto el volumen del automóvil para la construcción de la maqueta a escala 1:1. Con la colaboración de María José Llanos

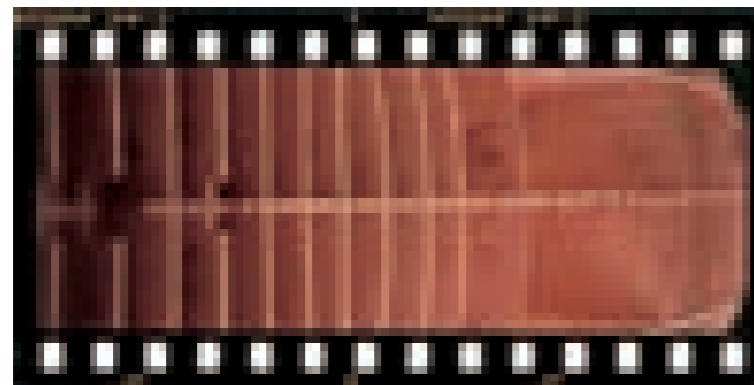
Estas son imágenes del laborioso trabajo de montaje de la maqueta a escala real de Messala.



Las secciones de madera, cortadas numéricamente en la empresa Surarte, de Murcia, se encajan sobre el fondo plano del coche; sobre el que, previamente, se ha fijado una estructura tubular de acero.



La espuma de poliuretano cohesiona el conjunto y el acabado de las superficies se realiza con resina de poliéster y fibra de vidrio.





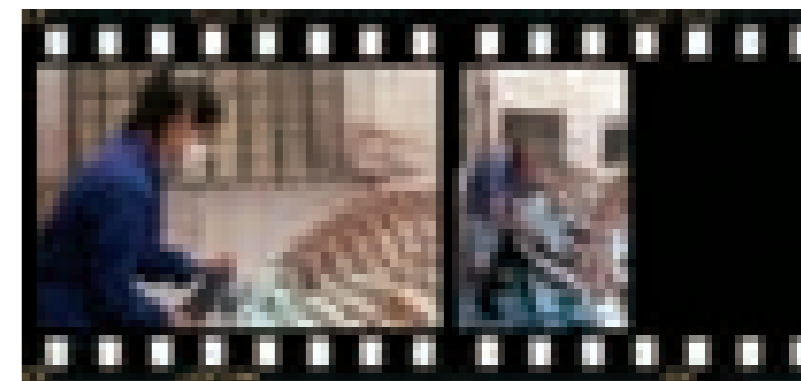
Fotografías realizadas por Ángel Fernández Saura.



Destaco el asesoramiento recibido en todo momento del almacén de pinturas y productos para el automóvil Sahnizer, Murcia. Así como también la ayuda recibida de Ceys, S.A., Barcelona, en el terreno de los adhesivos.

Capas de imprimación y sesiones de lijado se suceden. La colaboración de la restauradora María Sánchez, que ha dejado por unos meses la pintura antigua, ha sido decisiva.

"Estrellas invitadas" como Víctor García, Carmen Sánchez, M<sup>a</sup> José Llanos, Germán Villar, Hélène Giuseppi, Andrés Luján y Mariano Alvarado vienen a disminuir los nervios del final.



Autochapa Julián y Miguel Ángel Costa han colaborado en las tareas de pintura y lacado.

ANTONIO BALLESTER

Nace en París en el año 1952.

#### EXPOSICIONES INDIVIDUALES

Galería Chys, 1975.

Galería Séiquer, Madrid, 1977.

"Sálvese quien pueda". Galería Séiquer, Madrid, 1979.

"Iremos con la basca a la corte monegasca". Fotografías. Sala Municipal de Exposiciones, Murcia, 1981.

"Sensacional programa doble". Galería Chys, Murcia, 1981.

"Cara B". Galería Yerba, Murcia, 1985.

Becario de Artes Plásticas, Comunidad Autónoma de Murcia, Palacio Almodí, Murcia, 1988.

Galería Séiquer, Madrid, 1989.

Iglesia de Verónicas, Murcia, 1990.

Caja de Ahorros Municipal de Pamplona, Pamplona, 1990.

Galería Babel, Murcia, 1991.

"Yamaha". Pabellón de Murcia, EXPO´92, Sevilla, 1992.

Galería Séiquer, Madrid, 1994.

Galería Chys. Murcia, 1995.

Galería Efe Serrano, Cieza (Murcia), 1999

"One car show - las formas de la naturaleza". Centro de Arte Palacio Almodí, Murcia, 2001.

"One car show", Iglesia de Verónicas, Murcia, 2002.

#### EXPOSICIONES COLECTIVAS

Batimat, 72. Palai des Expositions, París, 1970.

Salón Nacional de Pintores Españoles, Cieza (Murcia), 1973.

Colaboración en el libro homenaje a Pablo Picasso. Galería Chys, Murcia, 1973.

Proyectos de cajas, Galería Séiquer, Madrid, 1977.

"Multitud 77", Galería Multitud, Madrid, 1977.

"La Alquimia", Galería Séiquer, Madrid, 1978.

Colectivo de fotografía "Imágenes", Galería Yerba, Murcia, 1979.

"100 Ilustrateurs 79", Centre d'Art Rive Gauche, París, 1979.

"Penúltima pintura de Murcia". Semana de Murcia en Cataluña, Barcelona, 1980.

Contraparada 1. Grupo 15+1, Murcia, 1980.

"El Dibujador", Grupo de Diseño. Sala Municipal de Exposiciones, Murcia, 1981.

Exposiciones colectivas homenaje a Mariano Ballester:

"Mariano Ballester y sus amigos", Galería Chys, 1982.

"A Mariano Ballester", Sala Municipal de Exposiciones, Murcia, 1982.

Galería Serrallonga, Barcelona, 1982.

ARCO´83. Stand de Galería Séiquer, Madrid, 1983.

Serigrafías "Murcia de nuevo", Colegio de Arquitectos, Murcia, 1983.

ARCO´84. Stand de Galería Zero, Madrid, 1984.

"En el Centro", Centro Cultural de la Villa, Madrid, 1984.

"Tendencias", Caja Murcia, Murcia, 1984.

Bienal de Oviedo, Asturias, 1984.

Contraparada 6. "Murcia Fotográfica", Murcia, 1985.

Semana Cultural de España en la URRS. "Pintura en Murcia siglo XX", Moscú-Riga, 1986.

"Arte en Murcia 1862-1985", Madrid-Murcia, 1985.

Contraparada 7. "Obra en marcha", Murcia, 1986.

"Baraja española de pintores murcianos":

Expometro, Estación de Retiro, Madrid, 1986.

Embajada española, Londres, 1986.

Iglesia de San Esteban, Murcia, 1986.

ARCO´88. Stand Galería Séiquer, Madrid, 1988.

"Murcia: su última pintura". Centre d'Arts Plastiques, Saint-Fons, Lyon (Francia), 1989.

"5 peintres", Grasse (Francia), 1990.

"25 pintores murcianos actuales". 25 aniversario Caja Murcia, Palacio Almodí, Murcia, 1990.

"Artistas murcianos en Barcelona", Casa Elizalde, Barcelona, 1991.

"Baraja española de pintores murcianos". Pabellón EXPO´92.

XX Premio Bancaixa, Valencia, 1993.

"III Mostra Unión fenosa". Estación Marítima, La Coruña, 1993.

Taller de Serigrafía en Arteleku, San Sebastián, 1995.

Verónicas cuarenta y tres artistas en Murcia. El taller de Pepe Jiménez.

Murcia. Longitud 37°59´y latitud 1°8´.Itinerante, 1996.

Sala Verónicas, Murcia, 1997.

"Eclecticismo - Pintores mirando a los poetas", Galería Efe Serrano, Cieza, 1998.

Diseño gráfico en Murcia (1899-1999), Cámara Oficial de Comercio en Murcia, 1999.

"Carnaval, Carnaval" Galería Efe Serrano, Cieza, 2001.

"El Entierro de la Sardian a la Luz de la Pintura". Museo de la Ciudad de Murcia, 2000.

"Mediterráneo". Museo de la Ciudad de Murcia, 2001.

## BIBLIOGRAFÍA

Abril, Antonio. "Ballester y Garza". ABC, 21 de enero de 1988, Madrid.

Álvarez, Carmen. "La carcajada de Antonio Ballester". Zoom - Revista de Imagen nº 13, 1977, Madrid.

Arco, Antonio. "Antonio Ballester presenta en Véronicas una exposición en busca del ser humano". La Verdad, 18 de mayo de 1990, Murcia.

Arco, Antonio. "El coche es como un útero materno". La Verdad, 28 de diciembre de 2001.

Arteguía, nº 52, febrero de 1980.

Belmonte, Rosa. "La actividad de pintor no me ha convencido nunca". La Verdad, 16 de junio de 2001.

Bonet, J.M. "Antonio Ballester. Cuerpo a cuerpo". Revista Blanco y Negro. 27 de marzo de 1994.

Catálogo exposición "En el centro". Centro Cultural de la Villa, 1983. Madrid.

Castaño, Adolfo. "Modulaciones narrativas". ABC, 9 de marzo de 1989, Madrid.

Collado Olaña. "Las actividades artísticas en torno a ARCO'93". Guía del Ocio, 27 de febrero, 1983. Madrid.

Cruz, Pedro Alberto. "Antonio Ballester, inquietudes en Babel". La Verdad, 10 de diciembre de 1991, Murcia.

Danvila, José Ramón. "Antonio Ballester. La huida de las formas". El Punto, 9 de marzo de 1989, Madrid.

Flores Arroyuelo, Francisco.

"Programa doble, una de indios y otra de Sodoma y Gomorra". Catálogo de Exposición Galería Chys, 1981, Murcia.

"Últimas décadas". Catálogo de Exp. Arte en Murcia, 1862-1985. Museo Municipal, 1985, Madrid.

Galiana, José María. "¡Sálvese el que pueda!". La Verdad, 5 de enero de 1990, Murcia.

Galiana, Ismael. "A solas con la pintura". La Opinión, 27 de enero de 2002.

García Freire, Máximo. "El mono desnudo". Diario-16, 25 de mayo de 1990, Murcia.

García, Ernesto. "Antonio Ballester ataca por fin la primera fase de su prototipo de coche". La Opinión, 27 de diciembre de 2001.

Gómez Soubrier, Juan.

"Cuando el mito retorna al arte", Álbum de Letras y Arte, nº 3.

"El arte que vivimos". Catálogo de Exposición Contraparada 7 - "Obra en marcha". Abril-mayo de 1986, Murcia.

Gutiérrez-Cortines Corral, Cristina. "Escultura profana de imagen sagrada (1930-1980)". Historia de la Región de Murcia, Vol X, Editorial Mediterráneo, 1980, Murcia.

Hervás Avilés, José María. "Los otros. Antonio Ballester". Catálogo de Arquitectura, nº 9. Murcia, 2002.

Jarauta, Francisco. "Figuras de la frontera natural". Catálogo de Exposición Galería Séiquer. 1989, Madrid.

López Precioso, Juan Luis. "La basca particular de Antonio Ballester". Diario de Murcia, marzo de 1981.

Marín Medina, José. "La escultura española contemporánea (1800-1978)", Editorial Edarcón, 1978, Madrid.

Martínez Calvo, José.

"Cara B, pinturas y dibujos de Antonio Ballester". LEAN nº 52, 30 de mayo a 5 de junio de 1985, Murcia.

"Antonio Ballester. Obra en marcha". Crítica de Arte. Año VII, nº 29, junio de 1986, Madrid.

"Historia y guía del Museo de Murcia. Sección de Bellas Artes". Editora Regional, 1986, Murcia.

Catálogo de la Sección de Bellas Artes del Museo de Murcia. Editora Regional, 1987, Murcia.

"La pintura de Antonio Ballester". Catálogo de Exposición Palacio Almudí, 1988, Murcia.

"Lecciones de zoología". La Opinión, 30 de mayo de 1990, Murcia.

Martínez Massa, J. L. "Motores por las paredes". Revista Nueveonce nº 7. 1994.

Mira, Mara. "Un hombre y su sueño". La Opinión, 1 de febrero de 2002.

Molina, Cayetano. "Antonio Ballester". Línea, 27 de mayo de 1975. Murcia.

Muñoz, M. "Miguel Hernández, perseguido". Posible, 1973, Madrid.

Olivares Galván, Pedro. Catálogo Exposición en Galería Chys, 1976, Murcia.

Catálogo Exposición en Galería Séiquer, 1977, Madrid.

"Pintura en Murcia S. XX", 1986, Moscú-Riga.

Páez Burruezo, Martín.

"Pintura (1930-1980)". Historia de la Región de Murcia. Vol. X, Editorial Mediterráneo, 1980, Murcia.

"Anuario 1980-81". Sala Municipal de Exposiciones, Murcia.

Parra, Antonio. "El arte de la exhibición". La Opinión, 17 de mayo de 1990, Murcia.

Rivero, Juan. "Arco'83", Informaciones, 22 de febrero de 1983, Madrid.

Romero Verdú, S. "Antonio Ballester o la denuncia informal". El Socialista, 24 de diciembre de 1977, Madrid.

Urbina, Fernando. Catálogo Exp. en Galería Chys, 1975, Murcia.



Le Mans, 1972. Fotografía Antonio Ballester