

## MARTHA ROSLER

Martha Rosler és una de les artistes més influents de la seva generació. Al llarg de trenta anys ha utilitzat llenguatges diversos i mitjans expressius que van des de la fotografia i l'escriptura fins a l'acció o el vídeo. Entre les exposicions recents de l'autora, cal destacar la retrospectiva «Positions in the Life World» (Ikon Gallery, Birmingham, 1998); «Generali Foundation» (Viena, 1999; Museu d'Art Contemporani de Barcelona, 1999-2000); «In the Place of the Public» (Aeroport de Frankfurt, 1998; patrocinada pel mateix aeroport i pel Museum für Moderne Kunst); «Martha Rosler» (Kunsthalle, Berlín, 1997), i «If You Lived Here...» (Dia Art Foundation, Nova York, 1989).

Martha Rosler est une des artistes les plus influentes de sa génération. Depuis une trentaine d'années, elle utilise des langages divers et des moyens d'expressions qui vont de la photographie et de l'écriture à l'action ou à la vidéo. Parmi ses expositions les plus récentes, on se souviendra de la rétrospective *Positions in the Life World* (Ikon Gallery, Birmingham, 1998), *Generali Foundation* (Vienne, 1999 ; Museu d'Art Contemporani de Barcelona, Barcelone, 1999-2000), *In the Place of the Public* (Aéroport de Francfort, 1998 ; sponsorisée par l'aéroport lui-même et par le Museum für Moderne Kunst), *Martha Rosler* (Kunsthalle, Berlin, 1997) et *If You Lived Here...* (Dia Art Foundation, New York, 1989).

«Si no et pots permetre viure aquí, vés-te'n!» — Alcalde Koch

De l'obra *Home Front*, 1989, pertanyent al cicle «If you Lived Here...», Martha Rosler

A la sèrie *Bringing the War Home*, realitzada als anys setanta per Martha Rosler, les imatges atroces de la guerra del Vietnam se superposen als interiors domèstics, burgesos, nets, plàcids i atapeïts. Una mestressa de casa moderna, jove i alegre, passa l'aspirador per una cortina al darrere de la qual hi apareix la imatge d'una trinxera. En aquesta obra es curtcircuiten alguns dels ideals d'una societat que sembla tenir una imatge clara d'allò que és convenient i desitjable, en confrontar-se la representació d'aquests ideals amb la imatge nua de l'horror causat per una guerra que aquesta mateixa societat s'entesta a continuar. El fantasma d'un drama interminable es filtrava en els interiors domèstics d'una classe mitjana esforçada a semblar feliç; un empelt de la guerra en l'espai més característic d'allò privat, que en aquests *collages* sembla que s'identifica amb la consciència col·lectiva d'aquesta mateixa societat. Aquesta no serà la darrera vegada que un treball de Martha Rosler se situï conceptualment en les fronteres entre allò privat i allò públic, per a alterar-les amb una qüestió conflictiva manifesta en el punt de mira. D'una manera o d'una altra, operacions d'aquest tipus es repetiran en totes les seves obres i hi adoptaran formes diferents, sempre amb una eficàcia visual i una contundència crítica poc comunes. La seva obra suposa una anàlisi crítica i lúcida de la societat contemporània que no està exempta de càrrega política, i que posa en qüestió, amb una marcada ironia, els prejudicis més arrelats del present, així com les categories de l'art i els modes de representació, a partir de la redefinició de les formes mitjançant les quals l'art i l'activisme es confronten amb els problemes socials i modifiquen els processos propis d'ideació i producció. Des de *Bringing the War Home*, passant per *The picture of Homelessness*, on s'analitza la qüestió de la indigència i de les polítiques urbanes, fins als seus treballs més recents com la sèrie de fotografies d'espais de trànsit, siguin aeroports o metros, la seva obra ha obert fissures en aquesta relació entre allò privat i allò públic, així com entre els espais diversos de la imaginació i el desig induït, en escrutar els mecanismes de representació icònica que, en aquests llocs que l'autora ha arribat a anomenar *enlloc*, remetent sempre, inalterablement, a quelcom llunyà i impossible d'atènyer, ja que la seva condició primera és la de trobar-se en qualsevol lloc excepte en aquell que ara, precisament, ens trobem. / JORGE MESTRE

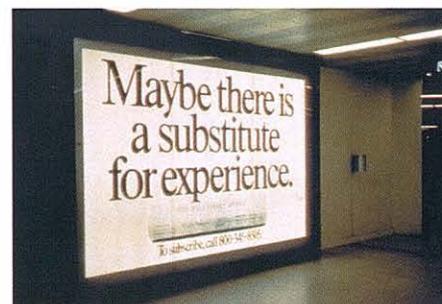


*Bringing the War Home*

« Si tu peux pas te permettre de vivre ici, déga-a-age ! » Mayor Koch

De l'ouvrage *Home Front*, 1989, appartenant au cycle « If you Lived Here... », Martha Rosler

Dans la série *Bringing the War Home*, réalisée dans les années soixante-dix par Martha Rosler, les images atroces de la guerre du Vietnam sont superposées aux intérieurs domestiques, bourgeois, propres, paisibles et remplis de meubles. Une femme au foyer moderne, jeune et joviale, passe l'aspirateur sur un rideau derrière lequel apparaît l'image d'une tranchée. Dans cette œuvre, se court-circuitent certains des idéaux d'une société qui semble avoir une image claire de ce qui est convenable et souhaitable, par la confrontation de la représentation de ces idéaux avec l'image dénudée de l'horreur causée par une guerre que cette même société s'entête à poursuivre. Le fantôme d'un drame interminable filtrait dans les intérieurs domestiques d'une classe moyenne américaine s'efforçant de paraître heureuse ; une greffe de la guerre dans l'espace le plus caractéristique de la vie privée, qui semble s'identifier dans ces collages avec la conscience collective de cette même société. Ce ne sera pas la dernière fois qu'un travail de Martha Rosler se situera conceptuellement aux frontières entre le privé et le public, et les alterera avec, en point de mire, une question sociale conflictuelle et manifeste. D'une manière ou d'une autre, ce type d'opération se répètera dans tous ses travaux adoptant différentes formes et toujours avec une efficacité visuelle et une acuité critique peu communes. Son œuvre implique une analyse critique et lucide de la société contemporaine qui n'est pas exempte de charge politique et qui remet en question, avec une ironie appuyée, les préjugés les plus enracinés du présent. Mais elle interroge aussi les catégories de l'art, elles-mêmes, et les modes de représentation, redéfinissant les formes dans lesquelles l'art et l'activisme sont confrontés aux problèmes sociaux et modifient leurs propres processus d'idéation et de production. Depuis *Bringing the War Home*, en passant par *The Picture of Homelessness*, dans lequel elle analyse la question de l'indigence et des politiques urbaines, jusqu'à ses travaux plus récents tels que la série de photographies prises dans des espaces de transit, que ce soient des aéroports ou des métros, son œuvre a ouvert des fissures dans ce rapport entre le privé et le public, ainsi qu'entre les espaces divers de l'imagination et du désir induit. Ces fractures sont le résultat de l'examen attentif des mécanismes de représentation iconique qui, dans ces lieux qu'elle appelle *nulle-part*, renvoient toujours, de manière inéluctable, à quelque chose de distant et de jamais atteint, sa condition première étant précisément celle de se trouver n'importe où sauf là où l'on se trouve à ce moment précis. / JORGE MESTRE



*In the Place of the Public: Airport Series*

## R Ê V E S   E T   T R A N S P O R T S

Le mouvement définit l'époque. En s'attardant sur le siècle dernier, on comprend clairement le lien qui existe entre information et transport (et sa contrepartie aussi macabre qu'inévitable, la mort en masse). Les flux régularisés de gens qui se rendent au travail ou en reviennent définissent la ville, de même que les voyages aériens institutionnalisés définissent les liens nationaux, régionaux et globaux. L'attrait du voyage aérien – pour qui n'en dépend pas – est sa promesse de liberté. Le système métropolitain de transport souterrain – aux États-Unis, le *subway* – n'a pas besoin d'autre réclame que la nécessité.

Les mondes séparés des voyages aériens et souterrains se reflètent l'un dans l'autre. Tous les deux, ils emportent des populations surveillées, contrôlées et protégées de la terreur. Le métro a, cependant, des limites ouvertes ; il se définit par sa facilité d'accès et la courte durée de ses voyages. Les vols aériens, aux accès contrôlés, exigent des mesures de sécurité qu'expliquent la nature de ce moyen de transport, le coût plus important des équipements ainsi que de l'incorporation au système, le revenu élevé des voyageurs, l'« attente » prolongée de l'audience captive dans le système, le volume et la valeur immenses des biens transportés à côté des personnes, le passage de frontières nationales, et la possibilité de l'acte violent appelé terrorisme. Alors que les autorités municipales exhortent les voyageurs du métro à ouvrir l'œil et à faire attention à leur comportement, les surveillants du transport aérien ne prétendent rien d'autre qu'endormir le voyageur, réellement ou métaphoriquement, grâce aux distractions. Plus la « classe » du service est élevée, et plus les formes de distraction sont baroques, et plus il est probable qu'elles seront accompagnées d'une attention professionnelle personnalisée.

Mais les sujets mobiles de ces deux systèmes demeurent des personnes, et ils coïncident là où se révèle leur nature souterraine. Dans le cas du métro, cette condition de « souterraineté » est intrinsèque, alors que dans celui du transport aérien elle est illusoire. C'est un artifice de la nécessité de substituer des rêves et des désirs à la peur de la mort qui est sous-jacente à son fonctionnement. Le mouvement rapide au travers des tunnels souterrains évoque la fantaisie du vol – tout spécialement pour l'enfant – alors que l'effort des lignes aériennes est destiné à la négation de sa réalité même.

Les deux formes de transport apportent une réponse aux besoins les plus rationnels du capital mais, en même temps, elles évoquent un espace d'expérience à la fois consciente et inconsciente. Elles tracent des cartes du quotidien, le territoire commun de la « réalité » et de la métaphore. Ce sont des espaces réels, avec des infrastructures et des ornements, des bruits et de la musique, des odeurs et des vues, de la publicité commerciale et de la signalisation – et peut-être avant tout avec des compagnons de voyage et des travailleurs du système. Dans chaque système, des mondes insérés dans d'autres mondes sont évoqués, dans la mesure où les gens y transitent dans des états d'attention et de distraction. Le siècle a commencé avec le creusement des tunnels souterrains du métro ; il s'est terminé avec l'image nouvelle d'une société déconnectée, flottant au-dessus du sol ou située d'une certaine manière dans un espace imaginaire purement informatique. / MARTHA ROSLER

## TRANSPORTS I SOMNIS

El moviment defineix l'època. Quan es mira el segle passat, s'entén clarament el lligam existent entre la informació i el transport (i la contrapartida negra inevitable, la mort en massa). Els fluxos regularitzats de gent que va i ve de la feina defineixen la ciutat, així com els viatges aeris institucionalitzats defineixen els lligams nacionals, regionals i globals. L'atractiu del viatge aeri (per a aquells que no en depenen) és la promesa de llibertat que implica. El sistema metropolità de transport subterrani –als Estats Units, el *subway*– no necessita cap altre reclam que no sigui la necessitat.

Els móns separats dels viatges aeri i subterrani s'emmirallen l'un en l'altre. Ambdós emmenen poblacions vigilades, controlades i protegides del terror. El metro té, tanmateix, uns límits oberts, es defineix per la facilitat d'accés i la curta durada dels viatges. Els vols, d'accessos controlats, exigeixen unes mesures de seguretat que expliciten el caràcter d'aquest transport; el cost més elevat dels equipaments així com de la incorporació al sistema, la renda elevada dels viatgers, la «demora» prolongada del públic captiu en el sistema, l'immens volum i valor dels béns transportats juntament amb les persones, el fet de travessar fronteres nacionals, i la possibilitat d'actes violents compresos sota la definició de terrorisme. Mentre que les autoritats municipals exhorten els viatgers del metro a romandre desperts i tenir cura del seu comportament, els vigilants del transport aeri no pretenen altra cosa que adormir el viatger, realment o metafòrica, mitjançant la distracció. Com més alta és la «classe» del servei, més barroques són les formes de distracció i més probable és que s'acompanyin d'una atenció professional personalitzada.

Però continuen essent persones els subjectes mòbils d'aquests dos sistemes, i ambdós coincideixen allà on es revela la seva natura subterrània. En el cas del metro aquesta condició de «subterraneïtat» és genuïna mentre que en el transport aeri és il·lusòria, un artifici que prové de la necessitat de substituir per somnis i desitjos la por de morir subjacent al funcionament d'aquesta forma de transport. El moviment veloç a través dels túnels subterranis evoca la fantasia del vol (especialment en la infantesa) mentre que l'esforç de les línies aèries es dirigeix a la negació de la realitat d'aquest.

Totes dues formes de transport donen resposta a les necessitats més racionals del capital, però, alhora, evocuen un espai d'experiència conscient i inconscient al mateix temps. Tracen mapes d'allò quotidià, el territori comú de la «realitat» i la metàfora. Són espais reals, amb infraestructures i ornaments, sorolls i música, olors i vistes, ofertes comercials, publicitat i senyalització –i potser, abans que res, amb companys de viatge i treballadors en el sistema. En cada sistema s'evocuen móns dins de móns, en la mesura que la gent s'hi desplaça en estats d'atenció i de distracció. El segle va començar amb l'excavació dels túnels subterranis del metro; es va acabar amb la imatge nova d'una societat escindida dels seus fonaments, suspesa per sobre del terra o situada d'alguna manera en un espai imaginari purament computacional. / MARTHA ROSLER





















Pàgines · Pages 150, 151, 153, 157, 158-159: Nova York · New York. Pàgina · Page 152: Nova York · New York; Londres. Pàgines · Pages 154-155: Barcelona · Barcelone. Pàgina · Page 156: Viena · Vienne; Nova York · New York. Pàgina · Page 160: Nova York · New York; Milà · Milan.

En aquesta pàgina, d'esquerra a dreta i de dalt a baix · Dans cette page, de gauche à droite et de haut en bas : 1. Paris · Paris. 2. Rotterdam. 3-9. Nova York · New York.

## ESPAI (NO) NACIONAL

L'aeroport té una condició territorial ambigua, per tal com en posar-hi els peus no se'ns ha concedit encara l'accés al territori nacional al qual pretenem entrar. L'aeroport s'ha convertit necessàriament en un territori límbic; en certs aspectes, ni aquí ni allà en sentit literal (tot i que els agents de seguretat no comparteixen probablement aquests arguments). Així com l'aeroport és un enlloc, també és una no-nació; òbviament no és, tanmateix, una trans-nació. En aquestes portes transnacionals, el temor al contagi per part de microorganismes es projecta també en els visitants humans no desitjats, la qual cosa es tradueix en una funció bàsica dels dispositius de seguretat de l'aeroport. La cara oculta de la immigració és una àrea d'espera en la qual es reté aquelles persones a les quals els ha estat denegat l'asil o l'accés. Els Estats Units i molts països d'Europa occidental han pres, després de la caiguda del comunisme, mesures rigoroses per a identificar, segregar i excloure els immigrants no desitjats, sovint retenint-los, abans de la deportació o la possible concessió d'asil, en desagradables concentracions dins i fora dels aeroports. Sens dubte, moltes més persones entren il·legalment als Estats Units i a Anglaterra per aire que no pas per terra.<sup>1</sup> L'any 1991 es va donar un cas àmpliament difós. Un home va intentar emigrar a Anglaterra i, en una escala a França, en trànsit, els seus papers es van extraviar. L'entrada li fou denegada i va estar residint (per dir-ho d'alguna manera), un home sense papers ni nació, a l'aeroport Charles de Gaulle de París durant onze anys.<sup>2</sup>

1. Vegeu Donatella Lorch, «A Flood of Aliens Enter US Via Kennedy», *New York Times*, 18 de març del 1992, p. B2. El Govern federal imposa unes multes molt severes a les companyies aèries que introdueixen passatgers amb passaports no vàlids. El resultat és que tots els passatgers han de mostrar ara els seus passaports o, en el cas dels vols nacionals, qualsevol identificació oficial amb fotografia. Una resposta nord-americana a l'«allau d'estrangers il·legals», la subcontractació d'instal·lacions per a retenir-los a una presó privada, va portar al sorgiment d'al·legacions provades de brutalitat i abús. Semblantment, una comissió europea va descobrir fa poc que a l'àrea d'espera posterior de l'aeroport de Frankfurt agents de seguretat pegaven i maltractaven els immigrants il·legals i els sol·licitants d'asil. Vegeu «Europarat inspiziert Asyl-Bereich in Frankfurt», *Süddeutsche Zeitung*, 28 de maig del 1998. Agraïxo a Dirk Snauwaert aquesta informació.

2. Vegeu Judith Valente, «The Man Without a Country Resides at Charles de Gaulle», *Wall Street Journal*, 10 d'octubre del 1994, p. 1. Seria massa complicat detallar aquí la manera com va anar a parar a França, però les autoritats franceses no el podien deportar perquè no tenia passaport; va reclamar la ciutadania britànica encara que havia nascut a l'actual Iran. Sense cap ajut del Govern, va sobreviure «gràcies a l'amabilitat dels estranys». Altra gent desplaçada viu als aeroports sense el consentiment oficial. Vegeu, per exemple, Lynette Holloway, «Airport Homeless:

## VEURE, COMPRAR, VOLAR

En els països menys dominats pel regne de les mercaderies, en les zones perifèriques de l'Imperi dels Signes, la definició de l'aeroport com a espai unificat singular està menys avançada. A Johannesburg, la senyalització comercial ha estat mínima fins fa poc temps, l'única contribució artística són unes estàtues commemoratives de bronze, i els passatgers ascendeixen i descendeixen dels avions per mitjà d'escales mòbils situades a la pista. Aquesta és una societat en la qual els consumidors ja saben el que volen, i l'Estat té altres preocupacions més importants que la d'afavorir el consum. (El turisme és tota una altra cosa: hi ha una rèplica a escala real d'una façana colonial holandesa en un cantó de la terminal, en la qual s'ofereix informació i propaganda turística als viatgers.) L'aeroport de Sheremetyevo a Moscou, espai fabulós de sortida d'immigrants i contraban organitzat, ha signat recentment contractes amb algunes empreses europees. Hi trobem uns quants cartells enormes il·luminats artificialment que anuncien botigues lliures d'impostos, i quioscos amb aparadors plens de productes electrònics. Tots els cartells comercials estan, evidentment, en anglès, el principal idioma quan es tracta de reforçar, si no de crear, el consum. La resta de la terminal està en la penombra i el processament de passatgers és arcaic, burocràtic, paranoic. Quan vaig visitar l'aeroport per darrera vegada l'any 1994, la botiga lliure d'impostos encara s'erigia en solitari com el miratge del capitalisme.

Entre les noves terminals que encarnen l'esperit postmodern es troba l'aeroport central d'US Airways a Pittsburgh, construït a mitjan anys noranta, que conté un centre comercial,<sup>3</sup> l'únic model al qual aparentment una terminal aèria pot aspirar raonablement. Les botigues dels aeroports europeus, com els de Barcelona i Viena, amb l'excepció potser de les destinacions més populars com ara Amsterdam, són *boutiques* cares destinades a consumidors de renda alta. I després tenim Dubai: quan el petroli va començar a anar escàs en aquest Estat dels Emirats Àrabs, es va decidir convertir l'aeroport i la ciutat en un immens centre comercial.

L'enorme terminal de Pittsburgh conté també una «sala de meditació» dissenyada per un artista de Nova York, amb obres d'artistes internacionalment reconeguts, com ara Robert Morris.<sup>4</sup> Molts aeroports nord-americans incorporen obres d'art, la majoria de vegades sota els auspicis de programes municipals del tipus «percentatge per a l'art».

A Long, Pleasant Layover», titulat a la pàgina següent «Homeless in Airports—Permanent Destination» (*New York Times*, 3 de febrer del 1995, p. A1 f), que afirmava que una dotzena de persones estaven vivint a l'aeroport Kennedy (tot i que al final de la dècada dels anys vuitanta «alguns centenars» havien viscut als aeroports de Nova York) i que la majoria eren persones presentables i inofensives encara que mentalment malaltes. «És com viure en una botiga oberta les vint-i-quatre hores», ens diu. Fa poc vaig veure una cinta de vídeo basada en les cartes d'una dona jove alemanya que va arribar a l'aeroport Kennedy en algun moment de la meitat dels anys noranta, va sofrir un robatori i va estar vivint a l'aeroport durant mesos. Expulsada de les terminals, es va traslladar a un edifici apartat i va morir probablement de fred. Les cartes que escrivia als seus pares, totes sense enviar, narraven una vida fantàstica de plaers i èxits a Nova York.

3. Aquest aeroport, amb preus de centre comercial convencional, i no els habituals preus inflats de terminal aèria, s'ha fet molt popular entre els residents pròxims. És propietat de BAA PLC, una empresa privada que va substituir la British Airport Authority durant la privatització de l'època Thatcher. BAA posseeix set aeroports a Anglaterra —Heathrow, Gatwick, Stansted, Glasgow, Edinburgh, Prestwick i Aberdeen— i en gestiona alguns més. Pittsburgh representa el seu primer contracte als Estats Units.

Un article de la premsa cridava l'atenció sobre la diferència de públic potencial que suposa exposar als aeroports o als museus.<sup>5</sup> Sense parar esment a la qüestió de la propietat privada dels aeroports, tracta aquestes obres com a exemples d'art públic. L'article compara els seixanta milions de passatgers i altres visitants no comptabilitzats de l'aeroport O'Hare de Chicago l'any 1990 amb els quatre milions i mig de persones que van visitar el Metropolitan Museum of Art de Nova York. És significatiu que l'autora no tingui en compte la diferència entre uns viatgers que passen pel costat de les obres d'art i els visitants que es desplacen (expressament i pagant una entrada) fins a un museu convencional. El mateix podríem dir d'aquesta descripció d'un projecte de simulacre baudrillardia a l'aeroport de Denver a les Rocalloses: «[...] l'aeroport dedicarà el multimilionari pressupost artístic a transmetre l'essència de Colorado a la gran quantitat de passatgers en trànsit que mai no s'aventuren a sortir de l'aeroport. Entre les innovacions previstes hi ha una escultura il·luminada que projectarà les formacions canviants de núvols de Colorado al sostre del vestíbul, i una escultura aquàtica de 60 peus de llarg que reproduïx els paisatges muntanyencs propers.» L'essència de Colorado! La terminal s'aproxima molt a la condició de l'enorme habitació, la presó de la cultura, descrita per gent tan diversa com el poeta e. e. cummings i el filòsof Theodor Adorno.

Aquesta concepció de l'aeroport com a museu sol imposar-se des de l'administració local i no s'ajusta a la lògica de les companyies aèries, que naturalment pretenen envair la ment del viatger amb idees de grans o petits viatges. Les obres d'art, algunes vegades fixades a la paret com mànegues d'incendis, en grans caixes de plexiglàs, semblen generalment insignificants, fora de lloc, absorbides per l'«arquitectura» com inexplicables «senyals de bellesa» o erupcions en una pell d'interior d'oficina. Solament en els projectes dels edificis públics més moderns han après a incorporar escultures (o «elements esculturals», *media* inclosos). Les companyies aèries, a diferència dels propietaris de les terminals, continuen preferint que els aeroports s'assemblin més a espais virtuals que no pas a espais reals. Els passadissos generalment no estan més ben il·luminats que els dels grans magatzems, amb efectes semblants, projectar-nos cap a l'interior de l'espai psicològic del desig.

A l'aeroport, el desig sempre està infinitament diferit, i el significat, en un altre lloc i d'una altra manera. Fotografies retroil·luminades ens atreuen cap a Tahití o Cincinnati (si no és que som a Tahití o Cincinnati), cap a Disneyland o la Torre Eiffel, cap al Marlboro Country o cap al país de l'acumulació financera, els telèfons i els ordinadors, o els dels transports arcaics i remots, com ara les travessies en canoa per Àfrica —algunes vegades tots dos alhora. Als viatgers se'ls recorda fins i tot, a través de fotografies, l'existència d'altres planetes. Totes les possibilitats són vàlides per a una destinació fantàstica; totes, per una raó o per una altra, són més interessants que la vista que el passatger s'ha de trobar a l'altra banda de la finestra.

Aquesta monotonia que impregna el món fins a les profunditats més insondables (amb les fissures que sigui), aquest neoimperialisme global, tranquil·litza i venç el viatger. Les comoditats aclaparadores del món desenvolupat apareixen sota múltiples aparences en els escenaris més remots. Fins aquí cap novetat; això ha estat així durant més d'un segle. Però l'home de negocis connectat a les xarxes globals no es desfà mai d'aquests llaços, per més invisibles i revocables que semblin. Cada lloc és qualsevol lloc si es tenen els mitjans per a «trucar a casa» (o comunicar-t'hi per mòdem o fax) quan et ve de gust. Aleshores enlloc no existeix l'«allà». «L'organització econòmica de les visites a diferents llocs és ja de si mateixa la garantia de l'equivalència entre ells. La mateixa modernització que va suprimir el temps en el viatge també hi va eliminar la realitat de l'espai.»<sup>6</sup> / MARTHA ROSLER

4. Michael deCourcy Hinds, «Airport Offers Flights of Meditation», *New York Times*, 2 d'octubre del 1992.

5. Suzanne Carmichael, «Stuck at the Airport? Then look at the Art», *New York Times*, 15 de desembre del 1991. L'art com a darrera opció!

6. Guy Debord, *La sociedad del espectáculo*. La uniformitat frustradora de les destinacions turístiques ha estat descrita per autors com Jean Baudrillard o l'australià Donald Horne. Totes aquestes lectures, exagerades com probablement són per la força de l'argument, remarquen l'homogeneïtzació de la cultura: el camí fressat a l'últim sempre arrasa allò que va intentar atènyer amb tanta dificultat. L'esborrament de la diferència condueix sempre a esforços per part del colonitzador per a «preservar-la», tot i que com a conjunt despolititzat i estetitzat de pràctiques culturals —com un mòdul «de destinació». Pensem de nou en Disney. El privilegi social permet també les grans «escapades»; Danielle Reed, a «Takeoffs and Landings» (*Wall Street Journal*, 3 de març del 1998), comenta: «Els viatgers d'alt nivell estan recorrent grans distàncies per a escapar, per exemple, a la Micronèsia [...]. Només les illes Palau atreuen 70.000 visitants cada any, incloent-hi personatges tan exclusius com el director de *Titanic* James Cameron. [...] Tanmateix, aquesta és una destinació d'elit i el més probable és que ho continuï essent. No es

tracta tan sols del fet que un paquet de vacances d'una setmana amb submarinisme inclou pugui assolir els cinc zeros, sinó també que les illes [...] són la definició d'allò remot. Un portaveu europeu [d'una companyia aèria] comenta, "no és la fi del món però es pot veure des d'allà". James Brooke, a «Ambitious Entrepreneurs Planning to Send Tourists into "Astronaut Altitude"», comenta que l'Associació d'Alumnes de Stanford ofereix vols a 62 milles d'altura, a partir de l'1 de desembre del 2001 —a 98.000\$ per passatger (*New York Times*, 17 de febrer del 1998, p. A16).

Extret de: Martha Rosler, *In the Place of the Public: Observations of a Frequent Flyer*, Ostfildern-Ruit, Cantz Verlag, 1998

Le statut territorial d'un aéroport est ambigu, étant donné que lorsqu'on y met les pieds on n'a pas encore obtenu l'accès au territoire national dans lequel on prétend pénétrer. L'aéroport de la nécessité s'est transformé en limbes ; à certains égards, il n'est ni ici ni là, au sens littéral – même si les agents de sécurité ne partagent pas ces arguments –. De même que cet aéroport est un nulle part, c'est aussi une *non-nation* ; mais ce n'est certainement pas une *trans-nation*. À ces portes nationales, la crainte de la contagion d'organismes microscopiques concerne également les visiteurs humains non désirés, ce qui se traduit par une fonction de base des dispositifs de sécurité de l'aéroport. L'arrière-cour de l'immigration est une zone d'attente dans laquelle sont détenus ceux à qui l'on a refusé l'accès ou l'asile. Les États-Unis ainsi que de nombreux pays d'Europe occidentale ont pris, après la chute du mur de Berlin, de rigoureuses mesures pour identifier, isoler et exclure les immigrants non souhaités, souvent en les retenant, avant de les déporter et, éventuellement, de leur concéder l'asile, dans de détestables camps d'internement à l'intérieur ou à l'extérieur des aéroports. Aux États-Unis, et en Angleterre, sans aucun doute, il est bien plus fréquent qu'on pénètre dans le pays de manière illégale par air que par terre<sup>1</sup>. Citons à ce propos un cas récent dont on a abondamment parlé : en 1991, un homme tente d'immigrer en Angleterre et, au cours de sa tentative, il perd ses papiers en quittant la France. On lui refuse l'entrée en Grande-Bretagne et, n'ayant ni papiers ni nation, il est assigné à résidence – c'est une manière de parler – à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, où il demeurera pendant onze ans<sup>2</sup>.

Extrait de : Martha Rosler, *In the Place of the Public: Observations of a Frequent Flyer*, Ostfildern-Ruit, Cantz Verlag, 1998

Dans des pays moins dominés par le règne des marchandises, dans des zones périphériques de l'Empire des Signes, la définition de l'aéroport comme espace unifié singulier est moins avancée. À Johannesburg, par exemple, la publicité commerciale était très limitée jusqu'à une date récente, la seule contribution artistique se limitant à quelques statues commémoratives de bronze, et les passagers montent et descendent des avions par des escaliers mobiles situés sur la piste. Il s'agit d'une société dans laquelle les consommateurs savent ce qu'ils veulent, et l'État a des préoccupations plus importantes que de favoriser la consommation – le tourisme est une autre affaire : il y a une réplique à échelle réelle d'une façade coloniale hollandaise dans un coin à l'intérieur du terminal, où l'on fournit aux voyageurs toute sorte d'information et de publicité touristique –. L'aéroport de Sheremetyevo à Moscou, ce lieu fabuleux de départ des émigrants et de contrebande organisée, a signé récemment des contrats avec des entreprises européennes. On y trouve un certain nombre d'affiches gigantesques, éclairées artificiellement, annonçant les *duty-free shops*, ainsi que des kiosques étalant toute sorte de produits électroniques dans leurs vitrines. Tous les panneaux publicitaires sont, évidemment, en anglais, la principale langue dans laquelle on renforce, si l'on ne le crée pas, le besoin de consommation. Le reste du terminal demeure dans la pénombre et le traitement des passagers est archaïque, bureaucratique et paranoïaque. La dernière fois que j'ai visité l'aéroport, en 1994, la *duty-free shop* était encore solitaire, érigée comme un miroir du système capitaliste.

Parmi les nouveaux terminaux qui incarnent l'esprit post-moderne, se trouve l'aéroport central de l'US Airways à Pittsburgh. Construit au milieu des années quatre-vingt-dix, il contient un centre commercial<sup>3</sup>, le seul modèle apparemment auquel un terminal d'aéroport peut raisonnablement aspirer. Les commerces des aéroports européens, comme Barcelone et Vienne, à l'exception peut-être de lieux de destination populaire tels qu'Amsterdam, sont des boutiques chères destinées à des consommateurs fortunés. Et puis l'on a Dubaï : lorsque le pétrole a commencé à se raréfier dans cet État des Émirats Arabes, il a été décidé de transformer l'aéroport et la ville en un immense centre commercial.

L'énorme terminal de Pittsburgh comprend aussi une « salle de méditation » conçue par un artiste de New York, avec des œuvres d'artistes internationalement reconnus, dont Robert Morris<sup>4</sup>. De nombreux aéroports nord-américains accueillent des œuvres d'art, très fréquemment, sous les auspices de

1 Voir Donatella Lorch : « *A Flood of Aliens Enter US Via Kennedy* », *New York Times*, 18 mars 1992, p. B2. Le Gouvernement fédéral a imposé de lourdes amendes aux compagnies aériennes introduisant des voyageurs munis de passeports non valides. L'un des résultats est que tous les passagers doivent maintenant présenter leur passeport ou, pour les vols nationaux, une quelconque pièce d'identité avec photo. Une réponse nord-américaine à « l'afflux d'étrangers illégaux », la location d'installations carcérales auprès d'une prison privée, a mené à des allégations prouvées de brutalité et de maltraitance. De même, une commission européenne a récemment confirmé que dans les locaux de l'aéroport de Frankfurt, les immigrants illégaux ainsi que les demandeurs d'asile avaient été battus et maltraités par leurs gardiens. Voir « *Europarat inspiziert Asyl-Bereich in Frankfurt* », *Süddeutsche Zeitung*, 28 mai 1998. Mes remerciements à Dirk Snauwaert pour cette information.

2 Voir Judith Valente : « *The Man Without a Country Resides at Charles de Gaulle* », *Wall Street Journal*, 10 octobre 1994, p. 1. Comment il s'est retrouvé en France serait un peu long à expliquer ici, mais les autorités françaises ne pouvaient pas l'expulser parce qu'il n'avait pas de passeport ; il prétendait être citoyen britannique bien qu'il soit né dans ce qui est aujourd'hui l'Iran. Sans aucune assistance gouvernementale, il survivait « grâce à la gentillesse d'étrangers ». D'autres personnes déplacées vivent dans les aéroports sans la moindre approbation publique. Voir, par exemple, Lynette Holloway : « *Airport Homeless: A Long, Pleasant Layover* », intitulé sur la page suivante : « *Homeless in Airports—Permanent Destination* » (*New York Times*, 3 février 1995, pp. A1 f), qui prétend qu'environ une douzaine de personnes vivaient à Kennedy Airport – bien que, à la fin des années

programmes municipaux de type « pourcentage pour l'art ». Un article de presse attirait l'attention sur la différence de public potentiel que suppose le fait d'exposer dans des aéroports ou dans des musées.<sup>5</sup> Ignorant que les aéroports sont des lieux privés, l'auteur traitait de ces œuvres comme d'exemples d'art public. Le journaliste comparait les soixante millions de passagers et autres visiteurs non comptabilisés de l'aéroport O'Hare de Chicago en 1990 avec les quatre millions et demi de personnes qui ont visité le Metropolitan Museum of Art de New York. Il est significatif qu'il n'ait pas pris en compte la différence qui existe entre des voyageurs qui côtoient simplement les œuvres d'art et des visiteurs qui se déplacent – expressément et en payant leur entrée – jusqu'à un musée conventionnel. Que ne pourrait-on pas dire de la description d'un projet de simulacre baudrillardien à l'aéroport de Denver dans les Rocheuses ! « [...] l'aéroport consacrerait son budget artistique multimillionnaire à transmettre l'essence du Colorado au grand nombre de passagers en transit qui ne s'aventurent jamais à sortir de l'aéroport. Parmi les innovations prévues se trouve une sculpture illuminée qui projetera les formations nébuleuses changeantes du Colorado sur le plafond du hall, et une sculpture aquatique d'une vingtaine de mètres de long qui reproduira les paysages montagneux proches. » L'essence du Colorado ! Le terminal se rapproche beaucoup de l'énorme pièce, prison de la culture, décrite par des gens aussi divers que le poète E. E. Cummings et le philosophe Theodor Adorno.

Cette conception de l'aéroport comme musée est en général imposée par l'administration locale et ne correspond pas à la logique des compagnies aériennes, qui naturellement prétendent coloniser l'esprit du voyageur en lui proposant de grands ou de petits voyages. Les œuvres d'art, parfois vissées au mur comme des lances d'incendie, dans de grosses boîtes de plexiglas, semblent en général insignifiantes, hors de propos, absorbées par l'« architecture » comme autant d'inexplicables grains de beauté ou de boutons disgracieux sur une « peau » d'intérieur de bureau. Ce n'est que dans les plus modernes bâtiments publics que l'on a appris à incorporer des sculptures – ou des « éléments sculpturaux », média inclus –. Les compagnies aériennes, contrairement aux propriétaires des terminaux, continuent à préférer que les aéroports ressemblent davantage à des espaces virtuels qu'à des espaces réels. Les couloirs des aéroports ne sont en général pas mieux éclairés que la majorité des grands magasins, avec des effets similaires : vous projeter vers l'espace psychologique du désir.

quatre-vingt, « plusieurs centaines » de personnes avaient vécu dans des aéroports de New York – et que la plupart de ces personnes étaient tout à fait présentables et inoffensives bien que malades mentales. « C'est comme vivre dans un centre commercial ouvert 24 heures sur 24 », écrit-elle. J'ai vu récemment une cassette vidéo basée sur les lettres d'une jeune femme allemande qui est arrivée à Kennedy Airport vers le milieu des années quatre-vingt-dix. Elle avait été volée, s'était installée là-bas et y avait vécu pendant plusieurs mois. Expulsée des terminaux, elle s'est installée dans un bâtiment de l'aéroport un peu isolé et a fini par y mourir, probablement de froid. Ses lettres à ses parents, toutes non envoyées, expliquaient en détail une vie inventée de plaisirs et de succès à New York.

3 Cet aéroport, avec des prix de vente d'un centre commercial normal, pas les prix gonflés habituels dans les terminaux, est devenu tout à fait populaire dans les alentours. C'est une entreprise privée, BAA PLC, qui, lors de la vague de privatisations de l'époque Thatcher, a pris la place de la British Airport Authority. La BAA possède sept aéroports en Angleterre – Heathrow, Gatwick, Stansted, Glasgow, Édimbourg, Prestwick et Aberdeen – et elle en gère plusieurs autres. Pittsburgh représente son premier contrat américain.

4 Michael deCourcy Hinds : « *Airport Offers Flights of Meditation* », *New York Times*, 2 octobre 1992.

5 Suzanne Carmichael : « *Stuck at the Airport? Then look at the Art* », *New York Times*, 15 décembre 1991. L'art comme dernier refuge !

Dans l'aéroport, le désir est toujours infiniment différé, et le sens est ailleurs et autrement. Des photographies rétro-éclairées nous projettent à Tahiti ou Cincinnati – à moins que l'on ne soit déjà à Tahiti ou Cincinnati –, vers Disneyland ou la tour Eiffel, dans le paysage Marlboro ou au pays de l'accumulation financière, des téléphones et des ordinateurs, ou bien dans celui des transports archaïques, comme la traversée de l'Afrique en canoë – et parfois les deux simultanément –. On rappelle même aux voyageurs, au travers de photos, l'existence d'autres planètes. Toutes les possibilités sont valides pour des destinations fantastiques ; toutes, pour une raison ou une autre, plus intéressantes que la vue qui attend le voyageur de l'autre côté de la fenêtre.

Cette monotonie qui imprègne le monde jusqu'à ses profondeurs les plus insondables – et avec cependant de nombreuses failles –, ce néo-impérialisme global, rassure et vient à bout du voyageur. Les faibles commodités du monde développé apparaissent sous de multiples formes dans les scènes les plus éloignées. Jusque là, rien de nouveau ; il en a été ainsi depuis plus d'un siècle. Mais l'homme d'affaires connecté aux réseaux mondiaux ne peut jamais se détacher complètement de ses liens, quelque invisibles et révoquables qu'ils puissent paraître. Tout lieu est n'importe où si l'on peut téléphoner à la maison – ou communiquer par fax ou par modem – lorsqu'on en a envie. Dès lors, il n'y a pas de « là-bas » là-bas. « L'organisation économique des visites en différents lieux est en elle-même la garantie de leur équivalence. La même modernisation qui a supprimé le temps dans le voyage a aussi éliminé en lui la réalité de l'espace. »<sup>6</sup> / MARTHA ROSLER

6 Guy Debord : *Society of the Spectacle*, p. 168. L'uniformité frustrante des destinations touristiques a été décrite par Jean Baudrillard ou l'Australien Donald Horne. Tous ces textes, probablement exagérés pour donner plus de force à l'argument, soulignent l'homogénéisation de la culture : les sentiers battus submergent toujours ce qu'ils ont tenté d'atteindre avec tant de difficultés. Le gommage de la différence mène toujours aux efforts du colonisateur visant à la « préserver », mais comme en adoptant des schémas de pratiques culturelles dépolitisées, esthétisées, comme s'il s'agissait d'un module de « destination ». Il suffit de penser à nouveau à Disney. Le privilège social permet aussi de grandes « échappées » ; Danielle Reed, dans « *Takeoffs and Landings* » (*Wall Street Journal*, 3 mars 1998), remarque : « Les voyageurs appartenant aux couches sociales aisées parcourent de grandes distances pour s'échapper, par exemple jusqu'en Micronésie. [...] Les îles Palau, à elles seules, drainent 70 000 visiteurs par an – c'est le cas, par exemple, de célébrités telles que le metteur en scène du film *Titanic*, James Cameron –. [...] Cependant, c'est une destination d'élite et il est probable qu'elle le demeurera. L'idée, ce n'est pas seulement qu'un forfait d'une semaine proposant un programme de plongée puisse valoir des sommes pouvant atteindre cinq chiffres, c'est aussi que les îles [...] sont par définition synonymes d'éloignement. Un porte-parole de Continental [Airlines] l'explique de cette manière : "Ce n'est pas le bout du monde, mais vous pouvez le voir de là-bas." » James Brooke, dans « *Ambitious Entrepreneurs Planning to Send Tourists into "Astronaut Altitude"* », dit que l'Association des anciens élèves de Stanford offre des vols à une centaine de kilomètres d'altitude, à partir du 1er décembre 2001, pour \$ 98 000 par personne (*New York Times*, 17 février 1998, p. A16).











BAA Heathrow

SAMSUNG

WORLDWIDE WIRELESS COMMUNICATIONS PARTNER

SAMSUNG





DESTINACIONS, SEMPRE PRÒXIMES MAI ASSOLIDES



I N F I N I T A M E N T D I F E R I T



N O D I C M A P A , N O D I C T E R R I T O R I



SOLAMENT NO HI HA FRAGMENTS ON NO HI HA TOTALITAT

Pàgina - Page 166: Toronto; Amerigo Vespuccio (Florència - Florence). Pàgina - Page 167: Newark (New Jersey); Rotterdam. Pàgina - Page 168: JFK (Nova York - New York); Berlin-Tegel. Pàgina - Page 169: Salt Lake City; Sea-Tac (Seattle). Pàgines - Pages 170-171: Heathrow (Londres). Pàgines - Pages 172-173: Munic - Munich. En aquesta pàgina, d'esquerra a dreta i de dalt a baix - Dans cette page, de gauche à droite et de haut en bas : Frankfurt Main; Los Angeles; McCarran (Las Vegas); Munic - Munich; Wien-Schwechat (Viena - Vienne); Zaventem (Brussel-les - Bruxelles); Hamburg - Hamburg; Köbenhavn-Kastrup (Copenhague - Copenhagen); Logan (Boston).

LES DESTINATIONS ONT TOUJOURS RAPPROCHÉ, JAMAIS ACHEVÉ



S U R S I S I N F I N I



J E N E D I S N I C A R T E N I T E R R I T O I R E



IL NE PEUT PAS MÊME Y AVOIR DE FRAGMENTS LÀ OÙ IL N'Y A PAS DE TOUT

En aquesta pàgina, d'esquerra a dreta i de dalt a baix · Dans cette page, de gauche à droite et de haut en bas : El Prat (Barcelona · Barcelone); Barajas (Madrid); Wien-Schwechat (Vienne · Vienne); Barajas (Madrid); Sea-Tac (Seattle); Schiphol (Amsterdam); Vantaa (Helsinki); Charles de Gaulle (Paris · Paris); Miami.