



Boule de Moulins

Pendant le siège de Paris par l'armée prussienne en 1870, de multiples stratégies ont été tentées pour maintenir la communication entre la ville et les zones non occupées du pays : l'utilisation de pigeons voyageurs, de ballons aérostatiques, de chiens dressés, etc. Il est probable que la stratégie des *boules de Moulins* a été la plus audacieuse de toutes. Les *moulins* étaient des boules de zinc d'environ trente centimètres de diamètre dont la superficie extérieure avait été pourvue d'ailettes, de telle manière que les boules pouvaient être entraînées par le courant de la Seine. Le courrier était alors disposé à l'intérieur de ces boules et celles-ci étaient lancées dans le fleuve en amont, à Bray-sur-Seine ou à Fontainebleau. À Paris, grâce à des filets qui traversaient la Seine, les pêcheurs recueillaient les messages. L'hiver de 1870 fut particulièrement froid, et la Seine gela. De temps en temps, une *moulin* fait encore son apparition sur les plages de Normandie.

L'analyse graphique de la cinématique, au ralenti, du phénomène d'une *moulin* nous montrerait un mouvement en forme de boucle consécutive aux textes le long de la ligne d'avancée de la boule de zinc. La ligne consisterait dans certains cas en un tracé dessiné à une vitesse relativement régulière et qui ressemblerait, quant à son profil, aux tours et détours que fait le cours d'une rivière. Dans un autre cas, le parcours serait marqué par de longues absences, des arrêts en forme de blancs ou de lapsus temporels, comme dans le cas d'une boule réapparue récemment, ou bien de disparitions indéterminées, comme les boules qui n'ont pas encore été retrouvées et qui se présentent à nous comme un étrange processus textuel sans conclusion. Imaginons les mots s'emmêlant, tournant sur eux-mêmes, entraînés par le courant, hésitant au milieu des sédiments du lit de la rivière, se recomposant en un texte ayant une logique transfigurée par le mouvement. Imaginons ces boules pleines de lettres, de dessins et d'images roulant aussi au fond de la mer, sur des routes transocéaniques, ou peut-être distillées directement sous la forme d'un texte embrouillé qui se déplacerait de la même manière qu'une *tumbleweed*, ces « paquets » d'herbes roulés par le vent du désert, parcourant le territoire, traversant les villes. Le texte serait alors comme un *carnet de route* volatile, immatériel.

Dans une publicité d'automobiles françaises présentée à la télévision dans le monde entier, il y a déjà un certain temps, il était possible de voir un rapport diamétralement opposé, accéléré jusqu'à la distorsion, entre le langage et la vitesse. L'action est centrée sur un contact extrêmement bref entre un véhicule circulant à grande vitesse dans une région désertique, comme le Nouveau Mexique, par exemple, et un personnage, un jeune homme qui semble habiter une sorte de restaurant sur le bord de la route, où il s'ennuie. Le garçon est en train de balayer et, de temps en temps, il prononce quelque chose qui est à mi-chemin entre une suite de sons inarticulés et un langage, quelque chose comme *biróh-paaaun biróh-paaaun*. À un moment donné, il sort et semble attendre que le véhicule passe, d'où l'on conclut qu'il le fait avec une certaine périodicité. Effectivement, le véhicule passe à toute vitesse et l'on entend, sortant par la fenêtre ouverte de la voiture, quelques mots de *Sex machine* de James Brown, à plein volume. Le contact infinitésimal, le frôlement minimum, entre ce jeune homme qui balaie et la voiture a été essentiellement acoustique, il s'est produit sous la forme d'un fragment d'une chanson altéré par l'effet doppler, dans lequel les mots subissent une contraction et un étirement de la voix lorsque l'on entend « get up », quelque chose comme *gedupainnnn*.

Les deux cas représentent des situations opposées. Dans la première, le langage, écrit, s'étire dans le temps et acquiert une dimension géographique ; dans la seconde, le temps, la vitesse, la communication, l'itinéraire sont réduits à une certaine immédiateté, à une micro-paralyse, à un laps de temps infinitésimal d'une quiétude qui est, presque en un instant, à nouveau accélérée. Comme ils représentent les extrêmes, un éventail de situations qui, dans une plus ou moins grande mesure, ont à voir avec la condition d'itinérance s'ouvrent entre les deux cas. Ce *carnet de route* décrit des architectures, des travaux, des perceptions et des phénomènes spatiaux liés à la vitesse, aux déplacements et aux itinéraires différents : un sentier dans les marais, une valise pouvant contenir un corps humain, les catacombes de Paris, un refuge destiné à des alpinistes, une maisonnette sur une plage, une fourgonnette de cinéma ambulante, une caserne de pompiers, etc. Lorsque l'on parle des routes qui traversent la planète, on fait toujours allusion à la mondialisation, mais ce phénomène ne peut pas être limité à la vitesse de transmission d'Internet, aux aéroports et aux vidéoconférences ; il s'explique aussi, et peut-être en première instance, comme l'explique le travail d'Allan Sekula, par le rythme lent des grands bateaux marchands qui prennent, pour transporter les marchandises de Hongkong à Rotterdam ou de New York à Buenos Aires, un temps qui n'est pas significativement moindre que celui dont avaient besoin les navires d'il y a un siècle. Et, si la mondialisation peut être interprétée comme un mouvement qui se déplace à une vitesse extrêmement lente, l'accélération la plus exagérée peut être expérimentée comme une quiétude absolue. Dans le premier chapitre, *La vitesse comme histoire*, du travail que Doug Aitken a réalisé sur la vitesse, Joe Kittinger explique que, après avoir sauté de l'*Excelsior III* en chute libre à une trentaine de kilomètres d'altitude, il n'avait même pas l'impression de tomber du fait de l'inexistence de frottement dans la stratosphère.

Editorial

Durant el setge de l'exèrcit prussià a París, el 1870, es van assajar moltes estratègies per mantenir la comunicació entre la ciutat i les zones del país no ocupades: coloms missatgers, globus aerostàtics, gossos ensinistrats. Probablement la de les *boules de Moulins* fou la més agosarada. Les *moulins* eren unes boles de zinc d'uns trenta centímetres de diàmetre amb unes aletes a la superfície, de manera que les boles podien rodar per l'empenta del corrent del Sena. El correu es col·locava a l'interior de les boles que es tiraven riu avall a Bray-sur-Seine o a Fontainebleau, i a París, mitjançant unes xarxes que creuaven el riu, els pescadors recollien els missatges. L'hivern del 1870 va ser especialment fred, i el Sena es va glaçar. De tant en tant, encara apareix alguna *moulin* a les platges de Normandia.

L'anàlisi gràfica de la cinemàtica, a càmera lenta, del fenomen d'una *moulin* ens mostraria un moviment en forma de rínxol consecutiu dels textos sobre la línia d'avanç de la bola de zinc. La línia hauria consistit en alguns casos en un traçat dibuixat a velocitat relativament regular i que s'assembla en el seu perfil a l'itinerari del llit del riu. En algun altre cas el recorregut estaria marcat per llargues absències, parades en forma de blancs o lapsus temporals, com en el cas d'una bola reapareguda recentment, o bé de desaparicions indeterminades, com les boles que encara no han estat trobades i que se'ns presenten com un estrany procés textual inacabat. Imaginem les paraules entortolligant-se, girant sobre elles mateixes, arrossegades pel corrent, vacil·lant entre els sediments del llit del riu, recomponent-se en un text amb una lògica transfigurada pel moviment. Imaginem aquestes boles plenes de lletres, dibuixos i imatges rodant també pel fons del mar, per les rutes transoceàniques, o tal vegada destil·lades directament com un text embullat que es desplaça igual que una *tumbleweed* del desert, empès pel vent, recorrent el territori, travessant ciutats. El text seria com un *Quadern de ruta* volàtil, immaterial.

En un anunci d'automòbils francesos emès internacionalment ja fa un temps per televisió és possible veure-hi una relació diametralment oposada, accelerada fins a la distorsió, entre el llenguatge i la velocitat. L'acció se centra en un contacte breu entre un vehicle que circula amb rapidesa per un paratge desèrtic, com el de Nou Mèxic, i un personatge, un noi jove que sembla habitar avorridament un restaurant de carretera. El noi escombra i de tant en tant pronuncia alguna cosa a mig camí entre els sons i el llenguatge, una seqüència semblant a *biróh-paaaun biróh-paaaun*. El noi surt a esperar que el vehicle passi, i deduïm que ho fa amb una periodicitat concreta. Efectivament, el vehicle passa a tota velocitat. Dins, sona a tot volum *Sex machine* de James Brown. El contacte infinitesimal, el freqüència mínim, entre el noi que escombra i el cotxe ha estat en essència acústic, es produeix en forma de fragment d'una cançó alterada per l'efecte doppler, amb el qual les paraules experimenten una contracció i un estirament de la veu «*get up!*».

Els dos casos representen situacions oposades. En la primera, el llenguatge, escrit, s'allargassa en el temps i adquireix una dimensió geogràfica. En el segon cas, el temps, la velocitat, la comunicació, l'itinerari, es veuen reduïts a immediatesa, a microparàlisi, a lapse infinitesimal d'una quietud que gairebé a l'instant s'accelera de nou. En representar extrems, s'obre entre els dos casos un ventall de situacions que en una mesura major o menor tenen a veure amb la condició d'itinerància. El *Quadern de ruta* descriu arquitectures, treballs, percepcions i fenòmens espacials vinculats a velocitats, desplaçaments i itineraris diferents: una dreuera entre les maresmes, una maleta per contenir el cos humà, les catacumbes de París, un refugi d'alpinisme, una caseta de platja, una furgoneta de cinema itinerant, una caserna de bombers, etc. Quan es parla de les rutes que creuen el planeta sempre s'al·ludeix a la globalització, però aquest fenomen no es restringeix únicament a la velocitat d'internet, els aeroports i les videoconferències, sinó que s'explica també, i potser en primera instància, com explica el treball d'Allan Sekula, en el ritme lent dels grans vaixells mercants que triguen un temps no significativament menor que el de fa un segle a traslladar les mercaderies de Hong Kong a Rotterdam, o de Nova York a Buenos Aires. I si la globalització pot interpretar-se com un moviment que discorre a una velocitat extremadament lenta, l'acceleració més exagerada pot interpretar-se com una absoluta quietud. En el primer capítol, «Velocitat com història», del treball que Doug Aitken ha realitzat sobre la velocitat, Joe Kittinger explica que després de saltar de l'*Excelsior III* en caiguda lliure a 30.000 m d'alçada ni tan sols notava que queia, atesa la inexistència de fregament a l'estratosfera.