
SOMOS EL AEROPUERTO

UN PROYECTO PARA ATLÁNTICA DE
MARTHA ROSLER

Martha Rosler vive en Brooklyn, donde realiza su trabajo con diversos medios, incluyendo vídeo, fotografía, texto, instalación y performance. Su práctica aborda con frecuencia cuestiones relacionadas con la esfera pública y el paisaje —real y virtual— de la cotidianeidad, especialmente en lo que afecta a la mujer. Desde hace muchos años se ha dedicado a crear obras sobre la guerra y el clima de seguridad nacional, conectando la vida doméstica con acciones bélicas en el extranjero, temas en los que sus fotomontajes han desempeñado un papel muy destacado. En 2004 y 2008, para expresar su oposición a las guerras de Afganistán e Iraq retomó su hoy bien conocida serie de fotomontajes *Bringing the War Home: House Beautiful*, que a finales de los sesenta había creado como respuesta a la Guerra de Vietnam. Ha publicado varios libros con fotografías, textos y comentarios sobre el espacio público, en los que explora desde aeropuertos y carreteras hasta la vivienda y el fenómeno de la gentrificación. Entre las exposiciones individuales organizadas por diversas instituciones dentro y fuera de los Estados Unidos, destacamos las del Seattle Museum of Art, Seattle (2016); Museum of Modern Art, Nueva York (2012); Centro José Guerrero, Granada (2009-10); Centre Pompidou, París (2007); Museum of Modern Art, Oxford (1990); y Dia Art Foundation, Nueva York (1989). Ha participado también en incontables colectivas, como las celebradas en el Brooklyn Museum, Nueva York (2015); Whitney Museum of American Art, Nueva York (2015); Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid (2013); LA Museum of Contemporary Art, Los Ángeles, CA (2011), y New Museum of Contemporary Art, Nueva York (2008). Rosler ha publicado diecisiete libros de fotografía, arte y escritura en varios idiomas.

Empecé a volar con regularidad hace solo unas décadas, y lo hice porque, como la artista itinerante que soy, el tiempo se había vuelto esencial. El viaje en avión, y más ostensiblemente, el complejo aeroportuario de terminales y pistas, me llamó la atención como algo que estaba en clara disonancia con los demás elementos de la existencia. Comencé a tomar imágenes, pero solo en tránsito, mientras empujaba el carro portaequipajes. No sabía por qué tomaba aquellas fotos y no tenía planes de exponerlas. Antes de la aparición de las redes sociales, exhibir o difundir fotos era costoso, en tiempo y en dinero.

Empecé a ver el aeropuerto y el sistema de transporte aéreo en su conjunto como un mundo aparte, y mi observación empezó a aportar posibles contextos de exhibición. Sin estar del todo escindido del resto del paisaje, el aeropuerto ha levantado un gran número de obstáculos que impiden acceder a él con facilidad. A pesar de ello, este sistema y sus estructuras físicas representa una autoimagen dominante de las sociedades industriales avanzadas, con mayor razón si tenemos en cuenta la forma en que las redes comerciales y los flujos libres de capital continúan uniendo el mundo. Dentro de ese sistema no somos más que personajes de ese microcosmos y de la perspectiva del mundo, impulsada por nodos y horarios, que encarna. Igual que el tren o cualquier otro medio de transporte vehicular, dirá el lector. Sí, pero este sistema —infinitamente más restrictivo— tiene su reflejo en una imagen global que se asienta sin medida por encima del mundo de la

cotidianeidad, prevaleciendo sobre las prioridades de este. Ni siquiera está claro que los aeropuertos internacionales se hallen realmente sometidos a las jurisdicciones legales de los lugares donde se ubican físicamente. En otras palabras: esos espacios indistintos, liminales, existen fundamentalmente como constructos administrativos. Esa red imaginaria ha llegado a reemplazar los hitos e instituciones por las que antaño nos conocíamos —nosotros mismos y nuestro “mundo vital”—, fueran rasgos del paisaje natural, fueran identificaciones urbanas o incluso formas de interacción social. Se trata, al mismo tiempo, de un mundo que como viajeros evitamos analizar; en lugar de ello, empujamos todo eso hacia interior del agujero oscuro de nuestras figuraciones sentidas sobre la pérdida de control —suspendida ahora en el aire— y la muerte súbita, consignándolos a una suerte de “Ciudad de la Nada”.

Esos sueños infantiles y románticos de evasión y poder, o de capacidad de volar sin esfuerzo, como los pájaros, que nos vende el sector de los viajes tienen su reflejo tenebroso en esos terrores reprimidos. Con sus acabados coloristas y su publicidad, sus tiendas, ofertas de comida y servicios corporales, gran parte de los interiores de las terminales han sido concebidos para distraernos de las realidades del ajetreo y la espera y de los intentos por sortear con éxito el a menudo largo y confuso itinerario hacia el avión. Solo tenemos imágenes fragmentarias de lo que es realmente un aeropuerto y de la variedad de funciones que desempeña, que, dejando aparte la de seguimiento de los pasajeros, abarcan desde el manejo y

almacenamiento de carga y animales a la detención de deportados, o desde el almacenamiento de obras de arte en unas inmensas consignas al servicio de compradores internacionales a muchas otras cosas. Y aunque la observación de las evidentes diferencias de clases de pasajeros preferenciales puede desencadenar la agresividad aérea, raramente nos paramos a pensar que las élites económicas, políticas y sociales no utilizan las líneas aéreas comerciales regulares, lo que las salva de los horrores que nosotros nos vemos forzados a soportar, como hacer colas ante las aduanas o las inspecciones de seguridad o tener que esperar a que los privilegiados se acomoden antes de embarcar nosotros. Impacta el número de personas de clase media que vuelan, mientras los pobres —inmigrantes y nativos— acuden al aeropuerto a ocupar los empleos de servicio, y los aún más pobres, procedentes de economías de salarios bajos, viajan como trabajadores migrantes con el consentimiento renuente del empleador.

En sus inicios, el aeropuerto, diseñado por algún arquitecto eminente como una máquina para vivir *à la Corbusier* (un amante de los aviones) y como símbolo de nuestra conquista del presente y control sobre el futuro, era celebrado como una gran construcción social que representaba, junto con la línea aérea nacional, la grandeza de una ciudad o un Estado. La gente visitaba los aeropuertos para soñar con la utopía, contemplando los aterrizajes y los despegues mientras disfrutaba de una bebida en el bar. Pero con el transporte por avión convertido hoy en la principal forma de viaje y que pocos pueden evitar si quieren participar del mundo

contemporáneo, hemos convertido el aeropuerto en el otro. Pero el aeropuerto no es el otro, es «nosotros», actúa como nuestro localizador y punto de referencia, base, jaula y zaguán. Es tanto la promesa como su traición. Nos saca de nuestro caparazón solo para meternos en otros completamente distintos, de metal y de plástico y de horarios y de rutas..., y nos somete a los miles de agravios que las estructuras viajeras y administrativas, y otras gentes, imponen sobre nosotros.

En las postrimerías del siglo habíamos llegado a aceptar, cuando no a superar, la profunda inquietud que nos causaba la desconexión con la tierra cuando, de pronto, aquel miedo elemental se vio intensificado por la aparición en la terminal del fantasma de la muerte por una causa totalmente diferente: la de morir a manos de unos fatídicos enemigos. Frente al viaje por tierra o sobre el agua, cuyos riesgos, desde la existencia de depredadores de toda laya a sucesos naturales como riadas o tormentas, pueden en teoría asaltarnos en cualquier momento, la terminal aeroportuaria y el propio viaje aéreo ofrecían, al menos en los países ricos, la promesa de una protección administrada con seguridad, a pesar de lo ilusorio de esa promesa y de la frecuencia de su incumplimiento. Hoy las terminales se rediseñan con mayor ostentación interior y los itinerarios se perfeccionan con cintas transportadoras y lanzaderas; se ofrecen más oportunidades de *shopping*, se instalan anuncios más rutilantes y se ubican más puntos de carga electrónica para seducirnos y capturarnos, pero las sensaciones de aprensión y de irritación siguen ahí. A la vez, la promesa de la línea aérea de cubrirnos de atenciones en el aire, incluyendo el servicio de comida, ha

la vez, la promesa de la línea aérea de cubrirnos de atenciones en el aire, incluyendo el servicio de comida, ha quedado anulada, y los pasajeros corrientes han de embutirse en asientos cada vez más estrechos y son divididos en clasificaciones de precios más y más restrictivas y abandonados a la suerte de lidiar con trayectos cada vez más largos entre la facturación y la puerta de embarque. Nos queda una perturbadora experiencia de control y contingencia que no hay más remedio que soportar para llegar a donde queríamos ir.









