

FOREWORD

PORTSCAPES

In 2007, the Port of Rotterdam Authority contacted SKOR to seek advice about the development of a programme of art projects in response to the construction of Maasvlakte 2.

SKOR saw a tremendous challenge in this exceptional situation, and a fantastic opportunity for artists to realise unique projects. All the more so because the port creates a context that interfaces with the subjects and research areas that many contemporary artists concern themselves with.

At the time, I formulated it more or less as follows: "Maasvlakte 2 is in a stage between the formation of plans and actually coming into existence. At the moment, nothing can be found there yet. Maybe that is why this is the most interesting moment of the project. Artists can work effectively in such a situation – the phase between planning and execution. Maasvlakte 2 is an area where views, experiences and knowledge can converge on the basis of a globalised imagination, and where works of art can be developed that testify to the interconnectedness of ideas, images, myths and stories between different cultures in different eras and locations."

This connects to the practice of the contemporary artist, who, working in Shanghai, São Paulo, Tirana or wherever in the world, is invited to realise projects that originate in the manifold relocations and the search for meaningful connections between the innumerable signs that circulate in a global world.

Or, as the curator Nicolas Bourriaud formulated it when speaking of his exhibition *Altermodern*: "I believe that we have arrived at a historic moment, where artists no longer work from their own specific culture, but within a global context. Artists are more involved in the process, so that, working from a global context, they ultimately arrive at the unique characteristics of a location."

This is exactly what we were looking for in this first phase of the art programme, which was developed by SKOR in consultation with the Port Authority and which will be continued until 2013. That is why we decided to work with the curatorial duo Max Andrews and Mariana Cánepa Luna of Latitudes. In their projects and exhibitions, they demonstrate an affinity with this type of artist and their approach, and in doing so, broach precisely those kinds of subjects that are particularly interesting to a world port like that of Rotterdam: namely the cultural archaeology, genealogy and ecology of the area against the background of a growing public awareness of the impact of global political and economic processes.

With *Portscapes*, Latitudes has – in close collaboration with the artists – substantiated these words and created unique narratives with new images, stories, information and knowledge relating to Maasvlakte 2 and the Port of Rotterdam.

Theo Tegelaers, Curator SKOR (Foundation Art and Public Space)

INTRODUCTION

On the morning of 8 February 2009 it was still pitch dark when we arrived with cameraman Fijko van Leeuwen on a wide stretch of the beach near the extremity of the port. The tide tables had decided the day. As the freezing sky gradually lightened, a line of lights out to sea revealed itself as a queue of mighty ships waiting to unload their goods and raw materials brought from all around the world. Meanwhile, we were waiting for a bulldozer, a hydraulic platform, our fellow curator Theo Tegeleers, and the artist – Jan Dibbets. This was how *Portscapes* began in earnest, and that morning saw the realisation of Dibbets's *6 Hours Tide Object with Correction of Perspective*, a 2009 realisation of a work he had first made forty years earlier, almost to the day. Just after midday, both the shape that had been drawn by the bulldozer as the tide rose, and the gaggle of visitors who had come to witness the filming, had vanished. We drove back together into a snowy Rotterdam for bowls of warming soup at the Museum Boijmans Van Beuningen café. This February the results of this first project of the *Portscapes* commissions series – alongside the works of nine other Dutch and international artists – return to the museum proper in this summary exhibition at the Serra Hall of the Museum. This is a particularly apt place for this exhibition as the Museum owes a considerable part of its holdings, and its name, to D.G. van Beuningen (1877-1955), the powerful Rotterdam shipping magnate and collector. The resultant art works and associated elements which have been documented or adapted for the *Portscapes* exhibition have embraced formats including excursions, videos, talks, performances, guides, assemblages, broadcasts, drawings, the web, sculptural actions, poetry, billboards, interviews and residencies.

The work of Dibbets gave a fitting initial momentum to *Portscapes*, and forms a logical beginning to this introduction in many respects. One foot in the past, in the form of an echo of one of the seminal moments of land art, strode into presentness of experience and, moreover, the imagination of the future – the beach where we had stood that chilly morning no longer exists. The trigger for all of these art projects may be well-known to many Rotterdam residents and visitors – the port, yet more specifically the five-year construction of 2,000 hectares of new land in the North Sea, a project known as 'Maasvlakte 2', which will extend by 20% what is already the largest seaport and industrial area in Europe. Reconfiguring the landscape like no Land artist has ever done, yet of course for very different reasons, nevertheless suggested and demanded an artistic response. Part of the intrigue in inviting Dutch artists alongside those from abroad was the discovery that

the man-made extremities of the port, although perhaps 'typically Dutch' in their engineering and reclamation prowess, were just as 'foreign' to everyone. Beyond the statistics and figures which the Port Authority more usually communicates, the artists of *Portscapes* were prompted to consider no less than the abstract and indistinct questions about what the port and the new land could actually *mean*, for the city, for an individual, a public, or for (art) history. What could or should 'portscaping' entail?

As curators of this initiative, we realised early on that there was little advantage in orchestrating a 'macro viewpoint' or a theme as such. Likewise this publication does not accompany what we regard as an 'art and ports' exhibition. The key of the initiative has instead been to maintain the keen sense of an excess of context that can be encountered by any visitor to the port itself. And furthermore, to explore the imminence of Maasvlakte 2 in the imagination as a site which does not yet fully exist in reality, and whose scale and capacity might easily crush an attempt at aesthetic competition. A port cannot be understood only as a fixed location, but as a constantly changing temporality of intermodal logistics, arrivals and departures, transactions and distributions of a vast array of materials and goods.

Likewise the art works that form *Portscapes* were not intended to be permanent and often have no single definitive format. They do not operate by adding a physical presence to the landscape in the manner of a monument, but more often through research, connection with, and modification of, what is already there. Several artists have deliberately incorporated movement and itineraries in their works, or taken an episodic or serendipitous approach to communicating with different publics.

As critic Claudia Zanfi envisions in the catalogue *Port City: On Mobility & Exchange*, "contemporary art projects for port cities might propose new cultural topographies, to reshape the liminal space that divides the urban fabric from the sea-port itself".¹ Lara Almarcegui's free newspaper and slideshow *Wastelands of the Port of Rotterdam* (2009) invites us to explore exactly these indeterminate spaces, and exemplifies a working definition of *Portscapes* as a series of chapters in an alternative guidebook to the port. The 'empty' zones that the artist implores us to know better – and the new ones being created – are often revealed as locales intimately shaped by the changing fortunes of companies and the evolving technologies of their industry. Christina Hemauer and Roman Keller's project also registered the effects of such economic fluctuations which were felt globally in 2009, namely the financial crisis. This has naturally impacted all major ports intimately – the so-

called Baltic Dry Index (a measure of the price of moving raw materials by sea) is often used as a world economic health indicator. A critical element of the duo's proposal – the shipping of a stage from Basel to Rotterdam – was delayed for several weeks due to the sluggish petroleum trade. The singing of *The Postpetrolistic Internationale* on this platform, an anthem that heralds the hopes and fears of the end of oil and questions the prudence of the status quo of energy use thus became even more resonant.

Fear of the unknown stalks the multipart contribution of Marjolijn Dijkman, one of several of the artists to have experienced close-up the temporary new island to emerge in spring 2009. Yet the connections which she draws owe more to fiction and mythology than to an existent place. For the artist Maasvlakte 2 seems like a grand literary desert island, a symbol of both paradisiacal opportunity and a barren place to be shipwrecked.

Where Dijkman filmed the island from the sea, echoing the map of colonial explorers, duo Bik Van der Pol filmed from a bird's eye view for their pseudo-cartographic work, "approaching the location like prey, recreating the drawn maps that represent the planning of Maasvlakte 2... using the helicopter as a pencil and the film material as the paper".² Both Dijkman and Bik Van der Pol were also fascinated with the estimation that the speed of construction apparently gathered pace as more dredgers were released from work in Dubai on the somewhat infamous developments there, including The World, an archipelago legible from the air as a map of the Earth's landmasses, which at the time of writing has been suspended and is uninhabitable.

Since the invention of the cargo container, the handling of goods has been increasingly disconnected from cities, mechanised and automated. Yet as Frank van der Salm notes in his dialogue with Markus Miessen for *Portscapes*, the Port of Rotterdam is "more connected internationally than many 'real' cities, so let us regard it as a city, a powerful metropolis that needs attention."³ Duo Rob Hamelijncx & Nienke Terpsma, editors of the magazine *Fucking Good Art*, faced this sense of connection and disconnection head on as they actually lived and worked in a cargo container on the Maasvlakte for a month. While 'embedded' in their surroundings, they produced a series of soundwalks and interviews with biologists, anthropologists and urban planners, for instance. Hans Schabus's photograph *Europahaven, Port of Rotterdam, 17 Juni 2009* (2009) creates an image which dramatises the interface between the impersonal modernity of today's cargo port – and its sheer size – and a lone pioneer arriving on a vulnerable wooden boat. The artist re-inscribes a subsistence level of human endeavour within the circuits of accelerated global capitalism, imagining a port as a primal site of transoceanic first contact. In case we needed a reminder of the persistently unpredictable nature of maritime space, despite its seeming efficiency, 2009 also saw piracy continue to make incursions into the popular imagination, and the shipping lanes.

Paulien Oltheten was also interested in the individual dimensions of the remotest part of the port, its value and use as a site of leisure and recreation. She photographed fishermen, ship enthusiasts, cyclists, dog walkers and other communities who enjoy the Maasvlakte, and conceived photographic assemblages which were presented on panels in locations associated with their subjects, as well as a pair of videos. As the architectural theorists Crimson have suggested, in a place such as the port that is already dominated by monumental structures, "making landmarks... will be about creating sublime moments of intimacy and precision for neo-romantic

wanderers."⁴ Perhaps in a similar vein, throughout her creative process Oltheten often asked people to align themselves in particular twinning, rhyming or coupling configurations for her camera, alluding to the doubling of the Maasvlakte 2.

Jorge Satorre and Ilana Halperin both honed in on an aspect of the port and Maasvlakte 2 that was perhaps the most unforeseen for those most closely involved in its operation and construction – what could such a seemingly vast endeavour mean from a vaster perspective of geological time? Satorre located a 2 billion year old boulder in the east of the Netherlands. Echoing the compensation schemes being enacted to mitigate the impact of the new land, his project was to return it to Sweden from where it came during the last great ice movement. Halperin was more concerned with fire than ice in her scripting of an audioguide to the port's real and imaginary geophysical phenomena – its 'industrial volcanoes', 'lava floes' and of course the formation of a new landmass.

In addition to these ten projects, we would urge you to also experience the poetry of Maria Barnas, and the interviews undertaken by Markus Miessen; both are an integral part of *Portscapes*. Critical too is the striking graphic design of Ben Laloua / Didier Pascal and the exhibition scenario conceived by Overtredders W. Those readers who have been following *Portscapes* since its inception will notice three missing names: the artists Cyprien Gaillard, Michael Rakowitz and Jun Yang. A testament to the challenges and restrictions of working in the public realm during what was an ambitious project in a concentrated period of time, not all of the proposals were able to be realised. Gaillard, for example, had proposed to dump demolition rubble into the sea to create an invisible monument that would become embedded like a splinter in the new land, yet unfortunately we struck insurmountable setbacks with the framework agreed between the port, the constructor and Dutch law.

ACKNOWLEDGEMENTS

Portscapes was of course a highly collaborative project, but would not exist if not for those exceptional artists who form its 'cast'. Thank you for doing what you do. We would like to resoundingly thank Ria Haagsma (Senior Communications Advisor) and Sjaak Poppe (Press Officer) and all involved at the Port of Rotterdam Authority and its Arts Commission for having the vision and courage to involve artists in a critical way alongside the Maasvlakte 2 project. Our deep gratitude too goes to curator Theo Tegelaers, SKOR (Foundation Art and Public Space), for inviting us to develop what was initially envisaged as a publication project, yet which has turned into so much more. Kudos to Helmi Weststrate for the Jan Dibbets project management, and Jurjen Semeijn who very capably coordinate several complex productions.

In addition to those named above, we would like to thank the following. Port of Rotterdam Authority: Menno Steenman, Sjoerd Figdor, Cees Pons, Gijsbert Kant, Jan Konter, Tiedo Vellinga. Port of Rotterdam Authority/FutureLand: Chantal Karnaat, Raymond van der Stelt, Annette van Ham. PUMA, consortium contractors Maasvlakte 2: Priscilla van der Haar, Arie Heystek, Eelco Muns, Maarten Roeper, Etienne Koman. SKOR (Foundation Art and Public Space): Fulya Erdemci, Director; Martine van Kampen, Freelance curator; Christiane Bosman, Press & PR coordinator; Liesbeth Melis, Editor & publications coordinator. Museum Boijmans van Beuningen: Sjarel Ex, Director; Rianne Schoonderbeek, Project manager exhibitions; Cathy Jacob, Director of Exhibitions. Thank

you from the *Portscapes* team and the artists to the following individuals for their help in innumerable and various way: Remko Andeweg, botanical analyst; Shumon Basar, writer, curator and editor; Mirke Beckers, for Dutch copy-editing; Bas Bökenkamp, Dutch voice for Ilana Halperin's audioguide; Sander Boom, captain, *The Spirit*; Will Borst, sound engineer; Brian Burman, musician and translator; Erik Cammeraat, University of Amsterdam; The crew of RPA 16; Crimson, architectural historians; Mooike de Moor and Erik Post, Radio Rijnmond; Maarten de Reus, artist; Erik de Plaa and Jaap Korshuis, Delta; Jan-Willem Edauw, Edauw Design; Hans Egede, artist (1686-1758); Kerstin Engholm, Engholm Englehorn Galerie; Fermate, choir; Claus Föttinger, artist; David Gabriël Djindjikhachvili, artist and filmmaker; Adriaan Geuze, co-founder of West 8; Nikolai Geworg Khatchatouryan, cameraman and compositor; Haags Ad Hoc, choir; Rob Haarlem, DEP Design Electro Products; Bas Helbers, photographer; Henk Hendriksen, broadcast organiser; Roderick Hietbrink, artist; Fons Hof and Michael Huyser, Art Rotterdam; Hans Hooghart; Dr. Karen Holmberg, volcanic archeologist; Harry Huisman; Kammerchor Basel, choir; Jason Klimatsas, assembler; Nick Koning, Buro Duplex; Floor Koomen, graphic designer; Fred LeComte, LeComte; Ernst Ledermann and Christoph Nicolay, Ultra-Brag AG; Monica Lundström, Havenmuseum; Ronald Nadorp, Bob Kommer Studios; Navy & Grey; Frenk Theuns, Via>Handelskade; Andrea Otte, marine archeologist; Paloma Polo, artist; Eelko Postma, KNAG-Royal Dutch Geographical Society; Pro Helvetia; Maarten Roeper; Wouter Roeterink, assistance and building, FGA working sleeping unit; Katrin Sippel and Christiane Rainer, Wien Museum; Olaf Schuur, Dibbets 'Making of' cameraman and editor; Dr. Hugh Tuffen, volcanologist; Jan Vader, bulldozer driver; Freek van Arkel, photographer; Bas van de Brand, container unit FGA; Monique van Dalen and Stephan Warmenhoven, Het Kader; Frank van der Salm, photographer; Remco van Diepen, Nieuw Land Studiecentrum; Jannes van Echten, Hunebedcentrum; Harmen van Eersel, Visual Music; Hans van Essen; Sytze van Heteren, geologist; Fijko van Leeuwen, cameraman; Maarten Vanden Eynde, artist; Jaap Venvliet; Edgard Vervaecke, BP; Mathias Vetter, composer; Marika Wachtmeister, director and Elna Svenle, curator, Wanås Foundation; Wim Westerhoff, Geological Survey of the Netherlands; Ben Wind, photographer; Jan Willem Stoof, hydraulic lift operator; Allard Zoetman, editor.

1. Claudia Zanfi, 'Port City. Some notes for a geography of liminal spaces', in *Port City: On Mobility & Exchange*, Arnolfini, 2007, p.57

2. Correspondence with the artists, 18 February 2009

3. 'An Obstacle in Communication. Markus Miessen in conversation with Frank van der Salm'.

<http://www.portscapes.nl/interviews>, and in this publication

4. 'Reflecting the New. Markus Miessen in conversation with Crimson'. op. Cit.

Latitudes (Max Andrews & Mariana Cánepa Luna)

LARA ALMARCEGUI
'WASTELANDS OF THE PORT OF ROTTERDAM' (2009)



Courtesy: the artist

Lara Almarcegui's art is concerned with the use and material constituents of the urban fabric. This has generated interrelated strands in her work – wastelands, removals and construction materials – which in turn relate historical legacies and evolving land-use practices with architecture, marginal territories and contemporary archeology.

In counterpoint to the precise and bureaucratic planning often involved in public space or landscape design – not least in the creation Maasvlakte 2 – the artist's interest in wastelands focuses on forgotten, overlooked or derelict sites defined by their apparent lack of design and unwillingness to conform to the impression of orderly or functional development. Seen within a discourse of environmentalist protectionism, the commemoration of the *terrain vague* questions why some landscapes are deemed more remarkable or 'natural' than others.

For *Portscapes*, Almarcegui researched seventeen wasteland areas in and around Rotterdam's port, Schiedam, Vlaardingen and the existing Maasvlakte. The resulting work, the freely-distributed newspaper guide *Wastelands of the Port of Rotterdam* (2009), gathers photographic and textual information concerning each site, offering a portrait of their past, present and future states. As the artist writes in the introduction to the guide, it often seems as if time has slowed down at these sites, as they "persist alongside canals, docks, roads and railway tracks, [offering] an unspoiled paradise for both vegetation and visitors".¹ The architectural, botanical, sociological and historical information she discovered was collected from a variety of sources in collaboration with researchers and Port of Rotterdam staff who helped the artist dig into archives, consult neighbours of the area, land owners or local associations, for instance.

Complementing the guide, a free tour was organised in early November 2009 coinciding with the 4th International Architecture Biennial Rotterdam. The public were able to experience five of the sites as well as the insights of the Rotterdam-based biologist Remko Andeweg. In the exhibition Almarcegui's work is presented as a slideshow showing photographs of the wasteland sites together with a pile of the newspaper-guides which visitors can take. Her analyses license an alternative reading of the landscape that surrounds us, and invites us to visit these indeterminate and transitional sites ourselves. As the artist has stated, "to know these places is another way of seeing how the territory is changing. In the future, when most of this terrain will be developed or changed, the guides will remain as a document of how the harbour was in 2009".²

>

Lara Almarcegui (1972 Zaragoza, Spain) lives and works in Rotterdam, The Netherlands. Almarcegui has had solo shows: *Guide to Ruined Buildings in the Netherlands XIX-XXI Century*, Ellen de Bruijne Projects Amsterdam (2008); Centro Galego de Arte Contemporánea, Santiago de Compostela (2007–8), *Construction Materials of the exhibition room*, Centro Arte Contemporáneo, Málaga (2007), *Removing the asphalt*, Gallery Luis Serpa Projectos, Lisbon (2005) and FRAC Bourgogne, Dijon (2004). She has participated in numerous group shows including: *Apeldoorn Triennial: Power of Place*, Apeldoorn (2008); *Estratos*, Proyecto Arte Contemporáneo, Murcia (2008); *Still life, Art, Ecology and Politics of Change*, Sharjah Art Biennial 8, Sharjah (2007); 27th São Paulo Bienal, São Paulo (2006).

1. Introduction in *Wastelands of the Port of Rotterdam* (2009)
2. Proposal of the artist for her *Portscapes* project

JAN DIBBETS
'6 HOURS TIDE OBJECT WITH CORRECTION OF PERSPECTIVE' (2009)



Photo: Freek van Arkel

Jan Dibbets's work has been associated with the Land art and the European Conceptual art movements since the 1960s and 70s. His oeuvre is primarily concerned with light, observation, and perspective. His early 'Perspective Corrections' series, for example, played with photography's deceptive nature in documenting space. In 1969 he contributed the seven minute black-and-white 16mm film *12 Hours Tide Object with Correction of Perspective* to Gerry Schum's seminal 'Land Art' film compilation alongside works by Richard Long, Robert Smithson, Walter de Maria and others, which was presented in Schum's *Fernsehgalerie* (Television gallery). The gallery was intended to be a space where art was produced on film, becoming works in themselves not only documentation of performances. The film compilation was broadcast nationally on the German channel Sender Freies Berlin (SFB) in April that same year.

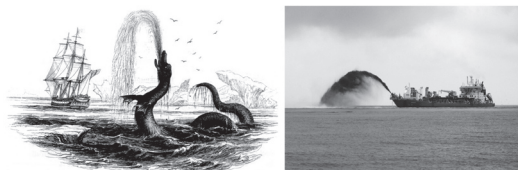
The inaugural *Portscapes* project took place on Sunday 8 February with the filming of a new version of *12 Hours Tide Object with Correction of Perspective*, newly titled *6 Hours Tide Object with Correction of Perspective*. Dibbets realised the original version of this classic work on the Dutch coast near Zandvoort in February 1969 and this 'second attempt' (the artist rejects the notion of a 'remake') was shot forty years later to the month, in February 2009 on a beach that will disappear with the construction of Maasvlakte 2. The eight minute film was premiered in the FutureLand visitor centre every Sunday during June 2009.

6 Hours Tide Object... records the drawing of a trapezoid shape in the sand during low tide using a bulldozer which drives back and forth along the beach. The shape consequently appears as a rectangular 'frame' in the resultant film due to the angle of perspective distortion in being shot from an elevated platform. Subsequently, the incoming tide washes it away. A formalistic reflection on geometry, representational illusion and the camera-'eye', Dibbets reasserts the freshness of this fleeting filmed action with no hint of nostalgia. Within the context of the development of Maasvlakte 2 the work allows our fresh interpretations: concerning the physical modification of Dutch coastline, or new perspectives of construction, destruction and change, for example.

>

Jan Dibbets (1941 Weert, The Netherlands) lives and works in Amsterdam, The Netherlands. Solo shows include: Centro Arte Moderna e Contemporanea della Spezia, La Spezia, Italy (2007); *Neue Arbeiten*, Konrad Fischer Galerie, Düsseldorf (2006); Bawag Foundation, Vienna (2000) and Witte de With, Rotterdam (1996). Group shows include: *In & Out of Amsterdam: Travels in Conceptual Art, 1960-1976*, Museum of Modern Art, New York (2009); *Mapping the Studio*, Stedelijk Museum CS, Amsterdam (2006); *Beyond Geometry: Experiments in Form 1940s to 1970s*, Los Angeles County Museum of Art, Los Angeles (2004); *The Last Picture Show: Artists using Photography 1960-1982*, Walker Art Center, Minneapolis (2003), among many others.

MARJOLIJN DIJKMAN 'HERE BE DRAGONS' (2009) AND 'SURVIVING NEW LAND' (2009-2010)



Courtesy: the artist

Through her diverse work Marjolijn Dijkman often considers the foundations of how we perceive and experience our surroundings – the conventions and categories which underlie the comprehension, or not, of the world around us. Ranging from photographic archives and films, to landscape interventions and the organisation of exhibitions and experimental residencies, Dijkman's practice has concerned itself with futurology, public space, knowledge organisation, cartography, utopian architecture or environmentalism, for example, with a particular emphasis on collaboration. Dijkman is the co-organiser of Corrillos, a series of irregular presentations by and for Rotterdam-based artists, designers, theoreticians and architects.

The first part of Dijkman's project for *Portscapes* was realised as a billboard image sited on the Maasvlakte inspired by, and titled after, the blank spots on old maps which declare 'Here Be Dragons'. These sea-serpent inhabited points of fearful imagination imply a gap in the understanding of the known world. She witnessed the early stages of the construction of Maasvlakte 2, when it had just emerged from beneath the sea, yet to

be connected to existing land and surrounded by sand-breathing dredger-monsters. Through the motif of the dragon the artist introduces a means of considering Europe's connections with Asia through trade, and the differing cultural traditions of the dragon as terroriser or guardian.

The second part, the looped film *Surviving New Land* (2009-10), was shot from a vessel which circumnavigated this island in a contemporary echo of a method of Dutch colonial explorers, who would make water-colour paintings as navigational aids to the new coastlines which they encountered. The 'unknown island' and new piece of the Netherlands is inscribed in Dijkman's work with fresh mythological and fictional possibilities through the overlaying of soundtrack clips taken from various feature films. Suggesting how the new land exists most strongly in the realm of the imagination as a projection of both opportunity and trepidation, these fragments refer back to narratives of heroic discovery as well as marooned desperation.

A third element, a printed poster, connects these elements which together might be read as an implicit critique of expansionism.

>

Marjolijn Dijkman (1978 Groningen, The Netherlands) lives and works in Rotterdam, the Netherlands. She has participated in exhibitions including: *Screaming and Hearing*, Mercosul Biennial 07, Porto Alegre, Brazil (2009); *Source Material*, Tent, Rotterdam (2009); *Comma 02*, Bloomberg SPACE, London (2009); *Decollecting*, FRAC Nord Pas-de-Calais, Dunkirk (2008); *The Order of Things*, MuHKA, Antwerp (2008); *Localisms*, Museum de Paviljoens, Almere (2008); *Wandering through the Future*, IKON Gallery, Birmingham (2007); *The Go-Between*, De Appel, Amsterdam (2007) and *Still life, Art, Ecology and the Politics of Change*, Sharjah Biennial 8, Sharjah (2007).

FUCKING GOOD ART 'PORTSCAPES ON AIR / STATION MAASVLAKTE' (2009-2010)



Courtesy: the artists

Fucking Good Art is a contemporary artists' magazine which is published both on paper and online following principles of self-organisation and self-empowerment. Embracing book-proportioned editions as well as humble pamphlets, its impulse has often been to focus on the editors' investigation of foreign artistic communities – including cities such as Munich, Berlin, Dresden, Copenhagen, Riga, Zurich and Basel, and São Paulo – and the simultaneous mobility and locality of art practice.

For their project for *Portscapes*, Rob Hamelijncx and Nienke Terpsma, the Rotterdam-based artist-editors of *Fucking Good Art*, were 'embedded' on the Maasvlakte for one month during August and September 2009. Living and working in a modified shipping container powered directly from a wind turbine – and sited in remote dunes with a panoramic view of the construction of Maasvlakte 2 – the duo produced regular broadcasts, conversations and soundscapes reflecting on the experience and use of their surroundings. Dialogues with a number of invited guests are archived on the *Portscapes* website and are presented in the exhibition in the context of a recreation of their Maasvlakte 'research station'. These include talks with the designer and artist Frank Bruggeman and the photographer and writer Hans Aarsman.¹

Inspired by their camp's proximity to the pipeline which carries sand from the Yangtzehaven to the future Maasvlakte 2, Hamelijncx and Terpsma approached their endeavour both as inhabitants of an industrial and man-made territory and in relation to the redistribution and displacement of knowledge. Alongside other grand movements of transportation and trade taking place in the port, their broadcasts took shape through considering the role that art and artists have in other registers of exchange. Interested in the perspective of inhabitants and the question of how to represent a place like Maasvlakte 2 which does not yet fully exist, the artists also aimed to stimulate a discussion about the representation of Dutch landscape. During their stay they came to understand that, as they have written, "the extreme contrast between the intimacy of our dwelling and the incomprehensible scale of this landscape dominated our experience of it. It became more and more clear that we needed the knowledge, experience and background information of other people to read what we saw."²

Fucking Good Art hope that their project could be the trigger for further research residencies: "a pilot project for a more permanent Maasvlakte Station, a prospect point where independent researchers, artists, journalists and people from the port can stay on a temporary basis. Or at least until 2013, when the first container ships berth at Maasvlakte 2".

>
Fucking Good Art was founded in 2003 by Rob Hamelijncx and Nienke Terpsma. Editions/projects include: *Shifting Identities – (Swiss) Art Today* (FGA#20 – The Swiss Issue), Kunsthau Zurich (2008); *Matilde* (FGA#18 – webradio) LCCA and Showroom (2007); *How do you Belong* (FGA#16 – Free Copenhagen Edition), Publik, Copenhagen (2007); *International Edition / Berlin* (FGA#12), Episode Publisher (2006); *Wildes Kapital / Wild Capital* (FGA#13 Dresden Edition), Kunsthau Dresden (2006); *Project Rotterdam* (FGA#10 – The Interviews), Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam (2005); *Teasing Minds* (FGA#6 – München Edition), Kunstverein München (2004)

1. The full list of invited guests for *Portscapes ON_AIR* is: Frank Bruggeman, designer, artist, and editor of *Club Donny*; Hans Aarsman, columnist of *De Volkskrant* and writer; Remko Andeweg, botanical analyst; Lino Hellings, Errorist and editor of *P.A.P.A.*, and Rob van Maanen; Gijsbert Korevaar, industrial ecologist; Aurélie Barbier, urban planner; Martin Blum, artist and farmer; Marjolijn Kok, theoretical archaeologist; Line Kramer, artist; John Lonsdale, architect; Maarten Jansen, hydraulic engineer and morphologist; Achillea Komguem, artist; and Lionel Manga, writer.
 2. Correspondence with the artists 14 December 2009.

ILANA HALPERIN 'A BRIEF HISTORY OF MOBILE LANDMASS' (2009)



Photo: Chantal Karmaat

Ilana Halperin's art explores geology, volcanology, land formation and related earth sciences from the perspective of her lived experience. Her practice – which includes texts and small publications, reliquary-like collections of objects, drawings, slideshows, photographs and films – forms around narratives of historical and personal resonance, and a humbling consideration of our relationship with a living planet. She attempts an intimate reconciliation between the span of a human lifetime with that of geological time. Recently she researched the practice of making medallions from molten lava and cave casting – where relief sculptures can be made through the same process which forms stalactites in a cave.

As her contribution to *Portscapes*, Halperin has created a forty-five minute spoken-word narrative which can be experienced in-situ by visitors to the FutureLand information centre on the Maasvlakte. Audio players are available at the FutureLand visitors centre until the completion of the construction of Maasvlakte 2 in 2013, and the work can also be played or downloaded from the *Portscapes* website.

For the exhibition, the artist has made an installation version with an accompanying slideshow. *A Brief History of Mobile Landmass* (2009) is an audio field guide inspired by the wilful misinterpretation of the industrial landscape of the port as naturally-occurring phenomena – whether gas flares, asphalt sea defences, coal and ore mountains – and which tries to comprehend the construction of Maasvlakte 2 as a geophysical event. Halperin asks us what such an engineered 'overnight' landmass might mean from the perspective of 'deep' time. Halperin's compelling narrative of fragments and entropy draws on fact, fiction and fieldwork. Site surveys and laboratory analyses were made by volcanologist Dr. Hugh Tuffen and the artist undertook a number of conversations with archaeologists and those involved in designing Maasvlakte 2. Halperin's audio work couples a wealth of scientific information with wonder and vivid description. The artist is our guide through a landscape with tales of otherworldly Hawaiian magma and the fire deity Pele, the Rotterdam 'lava flow' and the 'industrial volcanoes' of the port, and so on. We hear of Ferdinandea, for example, an volcanic island off the coast of Sicily 'born' in 1831. The format offers echoes and speculations with both the sprightly intimacy of a bedtime story as well as the slower documentary accretion of evidence and data. To paraphrase Mark Twain's astonished account of the eruption of Kilauea in 1866: "Here is room for the imagination to work!"

> Ilana Halperin (1973 New York, US) lives and works in Glasgow, Scotland. Recent exhibitions include: Artists Space, New York (2009); *Physical Geology*, Manchester Museum Manchester (2008); *Estratos*, Proyecto Arte Contemporaneo, Murcia (2008); *Towards Heilprin Land*, doggerfisher, Edinburgh (2007); *It Starts From Here*, De la Warr Pavilion, Bexhill-on-Sea (2007); Sharjah Biennial 8, Sharjah (2007) *Enlightenment. Collecting for the Future*, Hunterian Art Museum, Glasgow (2007); *Where the Wild Things Are*, Dundee Contemporary Arts, Dundee (2006); *Drawing Links*, The Drawing Room, London (2006).

CHRISTINA HEMAUER & ROMAN KELLER
'THE POSTPETROLISTIC INTERNATIONALE' (2009)



Photo: Paloma Polo/SKOR

The art of Christina Hemauer and Roman Keller is concerned with, and about, the production of energy. Often involving historical research, remembrance, performance and film, their projects focus in particular on the politics of oil, energy crises, and the pursuit of solar technology. *A Road Not Taken* (2006–ongoing) is a documentary film in production which revolves around the solar panels which President Jimmy Carter installed on the White House in 1979 (and were subsequently taken down during the Reagan administration). Including an interview with Carter himself, the artists trace the legacy of his famous speech in which he called for 20% of American energy to come from solar power by the year 2000.

Hemauer and Keller's project for *Portscapes* has its origins in a performance which took place in Zurich in April 2006 in which they launched a manifesto of hope for the future of energy and erected a plaque to mark the transition from one energy era ('peak oil' was passed in late 2005 according to many experts), to another beyond petroleum.¹

Oil has been processed in the port of Rotterdam since the 1960s and Europe's highest capacity refinery, owned by Royal Dutch Shell, operates there alongside the facilities of four other companies. The context of this formidable powerhouse, and the fact that Switzerland has a direct link to Rotterdam by importing oil along the Rhine from Basel, led Hemauer and Keller to develop *The Postpetrolistic Internationale* (2009). Starting with a counter-movement along the Rhine, the artists arranged for an oil tanker to transport a wooden stage from Basel to Rotterdam. This provided the setting for the project's culmination on the 7th and 8th November 2009. Two professional choirs were filmed giving public performances of a polyphonic anthem, the first quayside in Rotterdam's maritime heart near

the *Havenmuseum* and latterly on the Maasvlakte with E.ON's coal-fired power station as a backdrop. Inspired by rousing socialist songs, the accompanying lyrics question and provoke our willingness to face future energy challenges in the light of resource exhaustion and rampant consumerism. "Happiness is wastefulness" incites the anthem's caustic refrain. For the *Portscapes* exhibition Hemauer and Keller have installed video and audio documentation of the choral events alongside the stage and *The Postpetrolistic Internationale* scores with the invitation for visitors to perform the aspiration anthem of hope-in-action themselves.

> Christina Hemauer (1973 Zurich, Switzerland) and Roman Keller (1969 Liestal, Switzerland) live and work in Zurich, Switzerland. Exhibitions and projects include the 11th Cairo International Biennale (2009), *Nettoyage énergétique*, Contemporary Art Center Fribourg (2007), *A Manifestation, a Dedication and a Place to get the Word out*, Swiss Art Awards, Basel (2007); *At this place, Postpetrolism was heralded on 27 April 2006*, Kunsthof, Zürich (2006).

1. See, for example the Energy Watch Group's *Crude Oil: The Supply Outlook*, EWG-Series No.3, 2007.

PAULIEN OLTHETEN
'IT'S NICE IF TWO PAIRS OF LEGS WALK IN SYNC FOR A MOMENT' (2009)



Photo: Ben Wind

The key field of activity for Paulien Oltheten is public space. Seemingly casually, she uses her photo and video cameras to seek out moments when people, objects and the public realm converge in a special way. If Oltheten sees something that grabs her attention, she feels a strong need to record the moment in question. But often she's too late, as these things tend to pass in a split second. Because the artist thinks that it is a shame to have lost such events, she often tries to re-enact them by directing and recording actions on photo or video.

Generally, her works concern themselves with how people move and act in the public domain and how the personal realm relates to this. Oltheten's book *Theory of the Street* brings together some one-hundred of her photographs, video stills and drawings, which all testify to how we use public space, how we move through it, sit in it, lounge or conduct ourselves in it, and above all how we relate to other people and objects. Oltheten often adds handwritten notes to her striking images of intriguing situations, which become part of the whole and allow the artist to create a new narrative layer.

For *Portscapes*, Oltheten visited Rotterdam's

Maasvlakte on a number of occasions. Due to the enormous scale and the lack of familiar frames of reference, people in this area appear in entirely different proportions to their surroundings. In the works that she made for this project, she primarily aimed to emphasise the relationship between people and their adjacent landscape. If during one of her visits, some event or scene caught her attention, she would ask the passers-by to repeat certain actions for her another time. She subsequently made a photographic record of these actions. In the films she made for *Portscapes* one often gets the urge to interfere in what you are seeing, to personally ensure that the supreme moment will indeed take place.

Oltheten has used the photographic images to make five small billboards, one large billboard and two videos. The small billboards are collages of all kinds of situations and activities that are typical on the Maasvlakte, such as motocross, watching birds and ships, kiting, but also include images of people simply out on a stroll. These visual narratives show how people and their environment join to form a single whole. Sometimes there is a form of duplication: one becomes two. Just like there first was only one Maasvlakte and now there are two.

> Paulien Oltheten (1982 Nijmegen, The Netherlands) lives and works in Amsterdam. Recent exhibitions and projects are: *One moment it's really beautiful*, Fons Welters, Amsterdam (2009); *Radical Autonomy*, Centre D'art Contemporaine, Saint Nazaire, France (2009); *Off the record*, Stedelijk Museum in de Stad, Art Amsterdam, Amsterdam; *Estafette*, FOAM, Amsterdam (2008); *...ze stonden namelijk recht*, De Bewaerscholen, Burg Heemstede The Netherlands (2005); *Capricious*, SMBA, Amsterdam (2007); *Findings*, Carl Berg Projects, Amsterdam (2006-2007).

BIK VAN DER POL 'FACTS ON THE GROUND' (2009)



Courtesy: the artists

Since 1995, Liesbeth Bik and Jos van der Pol have executed dozens of projects in the Netherlands and abroad. They explore the shift in the artistic production of objects towards that of the shared experience. In this process, they embrace a variety of practices, such as workshops, film programmes, picnics and other situations in which the visitor becomes participant in an artistic manifestation. Bik Van der Pol are interested in utopian concepts and connect radical ideas from the past with contemporary thought.

For *Portscapes*, Bik Van der Pol initiated a study focusing on how the template was developed that

shapes the new land of Maasvlakte 2, which is sprayed as formless sand from carefully selected locations. They wondered in particular whether poetic or aesthetic considerations played a role at the start of this typically Dutch undertaking.

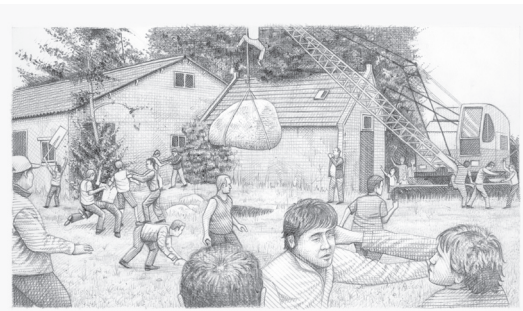
The artists developed a kind of guided tour, in the form of interviews with the people who were involved in the project. Talking with, among others, engineers, policy-makers, planners and environmental organisations, Bik Van der Pol go through the different phases of the process. Which decisions were ultimately determinant for Maasvlakte 2's appearance and for its precise location? Which knowledge was utilised and how did the parties work together to achieve a final result?

In the end, the artists made a video work by circling with a helicopter over the area where Maasvlakte 2 will arise and filming its outline. This represents the research process as an aerial drawing, with the helicopter as pencil and the film as paper. This way the viewer can form a drawing in his mind's eye and it also will serve as a poetic translation of the acquired knowledge.

In the exhibition, Bik Van der Pol will be showing this video with the often wonderful and spectacular images filmed from the helicopter. *Facts on the Ground*, similar to *fait accompli*, is used as an oblique way of saying that discussion over the possession of a given piece of territory are irrelevant.

> Liesbeth Bik and Jos van der Pol have worked collaboratively since 1995. They live and work in Rotterdam. Recent exhibitions and projects are: Xth Biennale de Lyon (2009); *One Day Sculpture*, Auckland, New Zealand (2009); *Plug-In 28, Pay Attention*, Van Abbemuseum, Eindhoven (2008); *A Format for Nightcomers*, Istanbul Biennale (2007); *Fly Me To The Moon*, Rijksmuseum, Amsterdam (2007); *On Mobility*, De Appel, Amsterdam (2005); *Beyond Leidsche Rijn Utrecht*, *Nomads in Residence*, Utrecht (2003); *Loompanics*, White Box, New York (2001); *Trailer*, Green Naftali, New York (2000); *The Bookshop Piece*, Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam (1996).

JORGE SATORRE 'THE ERRATIC. MEASURING COMPENSATION' (2009)



Courtesy: the artist

Jorge Satorre often revisits historical moments, forgotten stories and events and filters that information through his personal experience using drawing as a narrative resource and a tool for the recovery of memory. His project *Piaxtla Indicaria. La verdad divina* (2009-ongoing), for example, centres on the Mexican village of Piaxtla and consists in part of following the route of the first immigrant to leave there for the US in 1953. A

road trip undertaken by the artist functions as a parallel search for the 'American dream' and as a scouting for potential locations for an imaginary remake of the 1971 existential road movie *Two-Lane Blacktop*. In collaboration with the writer Elmer Mendoza, Satorre is rewriting the script of this film to incorporate his personal experience of the journey and a group of illustrators will interpret the written scenes.

During Satorre's three month residence in Rotterdam as part of *Portscapes*, he was searching for, and eventually located, a large boulder – specifically one of the giant rocks known as 'erratics' which were carried by glaciers into the Netherlands from Scandinavia during the last Ice Age. His project has its beginnings in the eastern part of the Netherlands with a gneissic granite rock, around three tonnes in weight, that has been dated to the Svecofennian age, approximately 1.9 billion years ago. Following the artist's fascination with the environmental compensation practices being instigated alongside the construction of Maasvlakte 2, his project consists of returning the rock to where it once came from in Sweden – an act of synthetic restitution and transnational sculptural offsetting.¹ Not insignificantly, the celebrated Land art work *Broken Circle* (1971) by Robert Smithson, sited in a working quarry near Emmen, incorporates such a seemingly immovable boulder at its centre. Satorre's reverse geological gesture furthermore mirrors the monumental construction of the Maasvlakte 2 as a sculpting of land-form which, like the action of ice but in a far shorter time, is fundamentally altering the morphology of the Netherlands. The action is also reflected in the fact that much of the existing and future sea defence in the port area will be made from rock brought from Scandinavia. The artists offers an account of the process through drawings, photographs and collages which incorporate both actual and imagined details, like a storyboard. One such detail depicts an imagined protest at the beginning of the boulder's homeward journey.

> Jorge Satorre (1979 Mexico City, Mexico) lives and works between Mexico City and Barcelona. Satorre's solo shows include: *The Happy Failure*, Galerie Xippas, Paris (2008); *The Barry's Van Tour*, West Cork Arts Centre, Skibbereen (2007); *Ejercicios*, La Casa Encendida, Madrid (2006) and has participated in group shows including *Juntos acordaron adelantar el oscurecer*, Fundación Sa Nostra, Palma de Mallorca (2009); *Re-Construction. 3th Young Artists' Biennial*, Bucharest (2008); *Hacia/Desde México DF*, Cervantes Institute, Stockholm (2008); *Old News 4* CGAC, Santiago de Compostela (2008); *Por favor, gracias, de nada. Reenactments*, Casa del Lago. Mexico City (2007); *La noche en blanco*, Espacio Cultural Conde Duque, Madrid (2007) and *Barcelona Producción*, La Capella, Barcelona (2006).

1. The boulder has a permanent home at the Wanås Foundation, near Knislinge in southern Sweden. The foundation estate encompasses a medieval castle, an organic farm, and a sculpture park which since 1987 has hosted a number of permanent works by international artists.

HANS SCHABUS
'EUROPAHAVEN, PORT OF ROTTERDAM, 17 JUNI 2009'
(2009)



Courtesy: the artist

Hans Schabus's practice deals with spaces and places – spatial thinking and a physical experience of site. His approach often embarks through research around a particular site, frequently an exhibition context itself, which generates annotated maps, photographs, drawings and numerous field notes that gather historical and contextual data. The artist's pseudo-scientific method creates a web of connections that often links historical events and anecdotes with personal discoveries. His work brings together travel and transportation, tunnelling and exchange, architecture and anthropology, for example. His practice has embraced several highly-involved sculptural adventures that have seen him fabricate an alpine peak in Venice – a 'mountain' enveloping the Austrian Pavilion for the 2005 Venice Biennial – as well as flooding or excavating galleries and his studio.

Schabus's commission for *Portscapes* consisted of the production of a single image, a new chapter in his ongoing series of 'arrival photographs' which have their origins in his video *Western* (2002), in which he navigates the sewers of Venice in a one-man sailboat. The photograph *Europahaven, Port of Rotterdam, 17 Juni 2009* (2009) records the ongoing sailing of this self-made boat, named *Forlorn*, and was displayed on a roadside billboard on the Maasvlakte, as well as being distributed freely as a postcard.

The *Forlorn* (presented in the exhibition alongside the photograph) appears to be undertaking an unexplained and pitifully lonely global journey in which its single sailor is seen arriving at distinct locations. Together with the preceding settings (a foggy East River in New York; Frankfurt am Main, Germany; Lake Constance, Bregenz, Austria; and Venice, Italy) the journey of the traveller comprises a seemingly endless quest or existential escape, a migration-voyage which is seen only at the moment of hope or promise of his making safe landfall. Will the traveller receive a warm or hostile reception, we might wonder. Somewhat unavoidable is a resonance with Bas Jan Ader, the renowned Dutch conceptual artist who mysteriously disappeared while crossing the Atlantic in a small sailboat in 1975.

In the Rotterdam photograph, the sailor navigates towards the huge container terminals of the port and a vast cargo ship. His Optimist-class boat – the simplest of water vehicles – appears in stark contrast to the overwhelmingly modern manifestation of seafaring trade. Despite the speed, scale and efficiency of the port,

Schabus indicates that at a human scale the vastness of maritime space nevertheless remains a vulnerable and mythologically rich territory.

>

Hans Schabus (1970 Watschig, Austria) lives and works in Vienna, Austria. Solo exhibitions include: *Next Time I'm Here I'll Be There*, The Curve, Barbican Gallery, London (2008); *Deserted Conquest*, SITE Santa Fe, New Mexico (2007); *Internal Security*, Kasseler Kunstverein, Kassel (2006); *The Last Land*, Austrian Pavilion, Venice Biennial (2005); *The Rendezvous Problem*, Kunsthhaus Bregenz, Bregenz (2004); *Astronaut [Be Right Back]*, Secession, Vienna (2003). Amongst his group exhibitions are: *Revolutions – Forms That Turn*, Biennale of Sydney (2008); *International 06*, Liverpool Biennial, Liverpool (2006), *The Pantagruel Syndrome*, Turin Triennial (2005); Manifesta 4, European Biennial of Contemporary Art, Frankfurt (2002).

AVOID THE GENERIC QUESTION AT ALL POSSIBLE COSTS

MARKUS MIESSEN IN CONVERSATION WITH SHUMON BASAR

A researcher, curator and author with a keen interest in cultural politics, Shumon Basar is affiliated with the Centre for Research Architecture at the University of London's Goldsmiths College. Miessen caught up with him for *Portscapes*, asking him about the significance of an art and culture program in the new extension to the Port of Rotterdam set to be developed. He shared his views on the pros and cons of state-funded initiatives for art and culture in relation to urban development.

MM *Portscapes* has developed an introductory artistic program consisting of temporary events and manifestations in order to set the framework for the construction of a new port and industrial zone in Rotterdam. Does the cliché that one only needs to 'bring either artists or the gay community into an area and investment will follow automatically' still hold true?

SB Although I'm a fan of intelligent clichés, I find that one a little bit too crude to sanction. Whilst the cultural dollar or the 'pink euro' has meant success in many European cities-in-decline, it is far from guaranteed and should not be seen as a necessary salvation. I've been to respectable cities in Europe that suddenly assume that culture is what you have to have next once you have everything else: the SUV, the Gucci boutique, the Michelin-starred restaurants and the architect-designed houses for its successful citizens. But every city can't and shouldn't necessarily become a cultural hub. Rotterdam, may be different, as it has an honorable tradition of creativity, and a kind of grittiness that its picturesque cousin, Amsterdam, totally lacks.

MM Broadly speaking, what are your thoughts on industrial zones becoming hubs for creativity?

SB Broadly speaking, my thoughts are and can only be broad. I don't mean to be tautological but I am resistant to offering generalized answers to what should always be specific situations.

On one level, of course, there is some kind of aesthetic or experiential pleasantness to the conversion of industrial zones into cultural or creative ones. In fact perhaps it is an honest one also, in that if the surface of the earth is a palimpsest of past and present presents, then it's right that the current modes of commerce and economy ought to replace the defunct ones. But to repeat my initial answer, I'm wary of it as a generic typological answer to a specific socio-cultural question.

MM If you want to be specific, can you please tell me your thoughts on Rotterdam becoming just another stop on the annual art circuit?

SB Rotterdam has a number of very well respected and historically active art and architecture institutions. Witte de With, Museum Boijmans Van Beuningen, Kunsthal and NAI are just a few I could mention, and I am sure there are many more that I am not aware of. This bodes well. Not that they should necessarily dominate any new initiative that would be a shame. But there is an established art community – both practicing and consuming – which can be the pretext for something else that operates at the scale of the city, occurring at the harbour. But – not to sound too dour, I hope – I really don't think that the international annual art tour necessarily needs another destination on its already exhaustive itinerary. Unless, that is, it does something very different and

inventive that justifies adding to the art footprint already being churned out.

MM What have been your experiences with the misuse and/or misinterpretation of cultural capital?

SB I don't know if I have had any personal experiences that come to mind – only reactions in retrospect. If by 'cultural capital' you mean the money set aside to develop culture as a thread of urban generation or regeneration then the official answer – which is that of an optimist – has to be 'sure, it's a good thing!' Maybe it's the circumspect Brit in me, but, my stomach starts to groan when cultural capital is just a codified decoy for business by another name. There is too much jargon, the kind validated by government-sponsored architecture and design initiatives and forums that all apply management theory to art and culture. While I wouldn't want to espouse a position that holds either art or culture in a precious ethereal cloud hovering above the more prosaic instruments of evaluation and appreciation, I think there is a huge amount of fuzziness in the interface between culture and commerce, the effects of which are akin to new-age capitalism – incense sticks compulsory.

MM Is 'culture' a remedy, and, if so, for whom?

SB It may well be a remedy for dis-appointment, desolation, delinquency, despair, bad food, unemployment, nostalgia for more real times, ennui, affluence, and the guilt of contentment.

MM Why are politicians so fond of cultural funding these days?

SB Are they? In the current economic climate I think we will probably see the end of the zealous era of political-cultural exuberance. The so-called 'real economy' demands more jobs and I am not sure they are about to come in bulk from the cultural sector. I may be wrong – but I think a corrective is about to take place. This isn't necessarily bad for culture as a whole but it is bad for government-sponsored 'creativity' and the industry that has spawned around this kind of glee.

MM As an artist, designer or architect in the Netherlands, one is exposed to an amazing regime of funding opportunities. What do you think are the advantages and disadvantages of such a system?

SB Advantage: comfort and reassurance and the absence of risk. Disadvantage: comfort and reassurance and the absence of risk.

MM The Dutch have a long-standing relationship with the sea and maritime trade. They adore its beauty and their own coastline, yet they are constantly under threat by that same sea, as most of the country is below sea level. There are relatively few European countries that have such a love-hate relationship with the water as the Netherlands. Land reclamation, which was initially invented by the Dutch and later hijacked by the Emirates, is now back on the Dutch agenda. In comparison to the Dubai model of building into a vacuum, a newly and forcefully established culture bred in a test tube, how would you assess the potential for a similar operation in the context of a city that has a long maritime tradition?

SB Histories can be invented as well as be inherited, so, there isn't necessarily anything authentic and therefore superior about Holland's maritime tradition compared to that of Dubai (which actually goes back longer than you might think). What is productive about a tradition is not to slavishly be subsumed by it, but to have it there as a spur, to develop from it, and critically – even lovingly – cherish it without being suffocated by it. With any proposal geared to the future, you have to tacitly know that it too will one day become history, and therefore, it is this two-way attitude towards time that matters, I believe.

MM Do you think globalization as an operative condition is overestimated?

SB I think that globalization doesn't even exist in the form that we once thought it did and as such it ought to be overestimated and underestimated simultaneously, just in case it exists and just in case it is a phantom. I just heard the phrase 'deglobalization' on TV tonight, and while I don't think that this is actually even possible (like turning back time), the fact that such a concept is being formulated and given a title suggests we are entering precarious times that demand a thorough examination of what we have till now assumed to be the fundamentals of our shared reality.

MM What do you think is the fundamental difference between a place like Rotterdam and your hometown, London?

SB London is unique because it is the agglomeration of the post-colonial after-effects of the British Empire. Whilst Holland had its colonies they were relatively small compared to Britain's. For all my reservations about London – and I have many – I am always astounded by the true complexity and richness of its ethnic

make-up, which is an after-echo of the grander sweep of world history. Strangely, the less that Britain seems to matter in the new world order, the more robust London becomes. I think that is quite an achievement.

MM London finally has its Terminal 5, Berlin is building a new mega-airport, and Frankfurt just started building a new runway. How important is the idea of a port city, a transit hub, to the actual city rather than its economy only?

SB I think that there are all kinds of exchanges that take place that are symbolic at first but slowly snowball into concrete effects. I would never suggest that everywhere should be connected to everywhere – but when there is a history of global connectivity to a city I would exploit it and modernize it for the future to come. Only good can come of it.

Markus Miessen is a London and Berlin-based architect, researcher, educator and writer. Miessen has contributed to (and edited) diverse international publications in the academic, scientific and popular culture field. In 2009 he was PhD candidate at the Centre for Research Architecture at Goldsmiths, London, investigating conflict and non-consensus-based forms of participation as a form of alternative spatial practice. In the same year he was a visiting professor at the Berlage Institute, Rotterdam.

REFLECTING THE NEW

MARKUS MIESSEN IN CONVERSATION WITH CRIMSON

Based in Rotterdam, Crimson consists of six architectural historians who conduct research into contemporary urban environments. One of their studies focuses on New Towns, and Miessen asked them to share their views on the extension of the Port of Rotterdam and its significance to the city. What policy strategy might the City of Rotterdam pursue to make the port a part of the city again?

MM Your practice could be described as hybrid: you call yourself architectural historians, challenging notions of the contemporary city, while at the same time you are studying notions of the New Town through a global research project. Can you please tell me about the New Town Institute?

Crimson The International New Town Institute is a new knowledge institute based in Almere. We conduct research into the past, present and future of new cities worldwide. We work in cooperation with universities, scholars and designers internationally. Our focus is on the regeneration of 'old' New Towns, mainly from the postwar period, and the conceptualization of 'new' New Towns, mainly outside Europe: in China, India and the Middle East.

MM What constitutes a New Town?

Crimson There are many definitions of what a New Town actually is; our definition is simple: a New Town is a master-planned city, a city that was designed from scratch with a certain level of autonomy both economically and politically.

MM How can one trace the idea of the New Town historically? How do you generally feel about universalistic planning models?

Crimson The past is full of cities planned based on universalistic principles. Using a model-like approach is tempting, because of the immense ambitions it implies and, at the same time, the inevitable and immense risk involved. The bold statement and manifesto attract us, like it did generations of modernist architects and planners before us. Nevertheless, we have concluded that universal models – not only the modernist ones – are destined to fail. In our work we have always followed a contextual and highly specific approach, for example, the WiMBY! project, the regeneration project we undertook for the new town of Hoogvliet. It was erected and

developed as part of the Rotterdam port complex, which eventually became the leading global port during the 1950s and 1960s.

MM You state that "in new towns everything is possible". Walking through cities such as Almere, one is rather surprised about such a statement. How can the Port of Rotterdam Authority learn from such examples?

Crimson Obviously not everything is possible in New Towns, but the lure of these cities to both designers and residents is the inherent *promise* of possibility they offer.

MM Since the 1990s, the Netherlands has attempted to export an image of Modern Dutch architecture, which was, at least until recently, very successful. For how much longer will this strategy work?

Crimson The government has run out of money to support the strategy and a lot of the grants were given without critical questioning of the content that was being produced.

MM In my last conversation for *Portscapes*, writer Shumon Basar argued that the generic question should be avoided at all possible costs. Is there such a person as the prototypical Rotterdammer?

Crimson We feel the six members of Crimson together represent the typical Rotterdammer, in all our different incarnations.

MM Do you have a vision for improving the quality of the landscape in the port of Rotterdam?

Crimson We would argue that the 'vision' question should be avoided at all possible costs..

MM Should the port of Rotterdam be understood as more than a mere port?

Crimson Absolutely. The port is the reason of existence for 90% of the urban substance of Rotterdam and its reason*; the tragedy, however, is that not even 10% of the inhabitants of this urban substance are employed by or even economically tied to the port. The hardware of Rotterdam is

that of a port city – its economic and social software and orgware is that of a postindustrial city.

MM Airports are often understood as points of entry to a country or political territory, such as the EU. How could a maritime port be understood in this context?

Crimson Of course ports are also points of entry to political territories; and yes, the EU would seem the right scale to define the port of Rotterdam in such a way. But there are a number of fascinating things about ports: they do not move humans around; instead, they move stuff. They are increasingly post-human and therefore invisible to the rest of the territory. However, they do move about invisible humans, such as illegal immigrants. There is nostalgia for the old-fashioned ‘human’ harbor as a place for illegality and informality. This illegality is premature, since ports like that of Rotterdam, Naples, Shanghai and Los Angeles are still thoroughfares for massive amounts of slaves, counterfeits, and contraband – just as they always have been and probably always will be.

MM What are the effects of the financial crisis on global cargo in terms of the planning of new infrastructures dealing with these consignments?

Crimson The most obvious result is the beautiful sight of boats glowing in the dark, off the coast of beach resorts like Scheveningen and Hoek van Holland, waiting for weeks until they get commissioned to go somewhere. Another long-term effect could be that of a great shakeout, with an opportunity for the largest ports to kill off the competition because they will be capable of withstanding greater losses for a longer time than their slightly smaller neighbors. A further result of the crisis could be the growth in scale and centralization. However, this will have very little impact on the regional economy, because the crisis also contributes to a further increase in efficiency.

MM How can a co-existence of content and production be fostered in a place like this?

Crimson Production *is* the content.

MM When we think of a contemporary monument for the Port of Rotterdam beyond the physical and self-referential, what does it need?

Crimson The question of the contemporary monument is irrelevant, since the port is an environment without people to look at the monument, and on a scale that would make any monumental

gesture prohibitively large and expensive. For example: the coastline of the new expansion of the port of Rotterdam will be lined with wind turbines with a height of 200 meters each, and will accommodate container ships 500 meters long. Building landmarks or monuments will be about creating sublime moments of intimacy and precision for neo-romantic wanderers.

MM What is the role of the contemporary architect in an infrastructural project of such a scale?

Crimson Enormous amounts of money and space – as well as many opportunities – are wasted because the current port is too often the result of the accumulation of specialists’ solutions for isolated problems. Architects are – or should be – generalists and go beyond just answering the question. If they get involved at an earlier stage, in teams with all the specialists, they will be able to present the port with ideas, spaces and structures that would never arise out of the technocratic attitude that currently dominates. Even starting from the seemingly superficial question of the image or the esthetics of the port could be a way for architects to get their foot in the door, and show that they can combine, rethink, connect and conceptualize. If, however, they insist on their role as esthetic specialists or opportunists just out to get and keep the job, they will find themselves left behind.

MM You often provide strategic advice and prepare policy proposals. If you were asked to put forward a single policy towards the development of the port, what would it be?

Crimson There is now an unspoken agreement between the city and the port that the city leaves the port to its own devices, while the port does not try to influence the debates and policies of the city too much. This is not a sustainable relationship; the only hope for the Greater Rotterdam Area is a renewed relationship between its residents and the direct and indirect economies of the port. The city is incapable of formulating – let alone creating – this relationship; the port will have to create the common ground where this relationship can be fostered. That will require education, a new spatial structure knitting together the isolated zones of port and city, and a rezoning of the port so that the more labor-intensive or knowledge-intensive businesses will be integrated with the urban networks.

CULTURAL DIVERSITY UNDER PRESSURE

MARKUS MIESSEN IN CONVERSATION WITH FRANK VAN DER SALM

Rotterdam-based photographer Frank van der Salm is interested in how megacities develop. Believing that the extension of the Port of Rotterdam is vital for the Netherlands both strategically and economically, he argues that discussions should be held at the national rather than the regional level, and that an international perspective is essential. He feels an international team of researchers representing a variety of disciplines could offer new opportunities for a social, economic and cultural revival of the Port.

MM Frank, you are based in Rotterdam. How does the city influence the way you work?

FvdS The most important influence any city can have on me is the ability to energize. The contrasts you find in a large city – grim, run-down areas, anonymity and loneliness coupled with a vibrant nightlife and enriching social and professional interactions – all make me alert to change and the opportunities it can offer. Since my work revolves around urban issues, I need that energy to feel at home. On a subconscious level, it might even connect me to the places in the world where I have worked in the past, the photos I have taken in the weirdest of places – you know what I mean? It may not always be pleasant, but most of the time it is, and the energy is hard to miss. So, to return to your question, it is not the city of Rotterdam itself that really influences my work in the sense that it's visible or even present literally, but it's its ability to connect me with cities elsewhere, and with the issues that connect them.

MM Portscapes is establishing a conceptual framework for the extension of the port of Rotterdam. In the Netherlands, the extremes of the rural and the urban, the industrial and the natural are often spatially close. Is there a place that you feel equally attracted to, in terms of its specific nature?

FvdS In Rotterdam, that must surely be related to the river. When entering Rotterdam by car from the south, when you pass the Van Brieneoord Bridge, suddenly there it looms, most of the time covered by a Dutch

blanket of grey clouds: a city so dependent on the water – even when noticing the huge cranes in the port, or the heavy traffic and its sprawling buildings on a flat area barely above sea level. When you are looking at it from above, sitting in a fast-driving car, you only have a few seconds to get that image into your mind, where it then remains forever. I am always looking forward to this temporary sense of relief when approaching this bridge, whatever the time of day and whatever mood I'm in. It is exciting, full of expectations, and of course that is a bit strange, knowing what you're going to see next, but perhaps it is the confrontation with what you know a large city is all about with this tiny moment in which it seems you get a glimpse of its vulnerability. It is a brief moment in which the city seems almost malleable – where the change of scale is waiting for me; and of course it is essential that this is happening while you're moving. If I had to choose a place, then that place would be that fleeting moment on top of that bridge. And I should add the view – perhaps the view itself could be considered a place too.

MM How do you envision the port's future in terms of its architectural, political and social realities?

FvdS It will have to change – not changing with time is not an option. Taking into consideration the massive changes in the global economy, for example the speed with which Asian countries are able to adapt to new situations, Rotterdam will need to adapt as well. No one can rely on past performance alone. The question for the future should be: 'What does

it want to become'? Will it continue to compete for its position with Singapore, Pusan, Hong Kong, and so on, or will it focus on a change in needs worldwide? Producing countries have changed, financial markets have started shifting, and new countries have begun consuming on a massive scale. International trade will continue, of course, and it will most likely retain its regional function, but on a global scale things might not proceed according to our national scenario. And a lot of space may become available, so I guess change would mean new uses for these areas. It is of national interest to address this internationally.

MM Thinking of decision-making on a regional scale, how can one overcome the politics of consensus, especially in a centre as economically and strategically important as Rotterdam?

FvdS First of all, that question implies that consensus is not the way to go. That will always be a topic of debate, I think, and even on the issue itself there will not be much consensus. So we are always in the middle of this debate. Rotterdam is economically and strategically important, at this particular time, but Port Rotterdam should be addressed nationally, not regionally. Regional needs are sidelined by national interest. The willingness to change will require consensus, whether or not there is a real need for change, and sometimes these things move very slowly – too slowly. I have no real insight into the political structures when it comes to decisions on these major issues, and I don't know if anything like it is already in place, so I have to talk in general terms here, but it might be a good idea to appoint some kind of curator or team of curators with political credentials and mandates who will, in cooperation with port authorities, research comparable histories of other 'old' industries on an international scale, to see how they have managed to cope over time and adapt to different global needs. It could result in a network of rejuvenating 'neighborhoods' and changing industries, the introduction of multiple-use compounds or temporary activities, work-leisure combinations, etc., anything basically, and could include architects, urban planners, artists, port authorities, etc. The port is a city that is more connected internationally than many 'real' cities, so we should regard it as a city, a powerful metropolis that needs attention. The spatial qualities of Port Rotterdam have more potential

uses than heavy industry alone. It is, however, necessary to realize that it is not the first time things have to be reinvented, stripped down and then rebuilt in a different way, or have multiple uses added, in other words to restructure the world of today. We need to speak an international language if the port is to retain its influence internationally. The spatial consequences would be huge, but thinking regionally is too limited for such a major port as Rotterdam.

MM If you could ask the Dutch Prime Minister Jan Peter Balkenende one question, what would it be?

FvdS In terms of the issue discussed, I would ask him about the possibility to establish an international research team of politicians, scientists, port authorities, architects, artists and urban planners to reconsider the port's uses and give them carte blanche in sketching a potential (!) economic, social and cultural makeover. No restrictions.

MM As a photographer and artist, what is your fascination with the development of cities?

FvdS Cities are the places where changes occur first. Large cities worldwide are interconnected through trade, finance and mass media, of which photography is the most important component. For the first time in history, more than 50% of the world's population lives in cities. Imagine the impact that might have on our understanding of reality in the next half-century. We live in a time of fast-moving images, and as a photographer you need to be mindful of that. You cannot simply add more images and expect people to 'read' them without thinking about context. Cities are no longer clearly identified objects, but form a landscape of interactions. This paradox I am in, that is: a fast-changing 'real' world built on imagery and working as a photographer referring to that reality at the same time is one of the key elements of my work/a key to understanding my work. It is a fascinating position in the middle of change. And the centre that it occupies, that I am exploring, using time and space as 'morphing bodies'.

MM Looking at your work, one is often confronted with a control of landscape. To what extent should man interfere?

FvdS Man is everywhere; remember the images on TV a few months ago, taken from the air of 'new Indian tribes' dressed for war in the South American jungle, shooting arrows at the iron birds? We are all over the place, and almost no unspoiled nature

will survive once we have discovered it. In fact, doing just that will change it forever. Looking (at something) is a verb, it is an action, it is letting things enter your brain; it is not neutral or harmless. Romantic ideals of pristine nature have become naive. The abundance of images around us is not neutral either. We are thinking images. Does it matter? I do not think so. Reality is that man will interfere anyway, and my artistic response is the way to deal with it, by using images, playing with expectations, creating tension in assumptions of truth, etc. Remember that you are looking at images that use landscape, not landscape itself. Today control over images equals control over landscape, and adding images is adding space. Thinking about a contemporary city without images would be unbearable. So we should in fact be interfering!

MM What do you prefer: urban density or sprawl on a regional or national scale?

FvdS The fact is that both situations attract me for the same reason. Both show the impact of the actions of human beings on their habitat, the effort man has put into achieving his dreams, his flaws resulting from his actions and the impact it has had on natural resources. You know, to me style has nothing to do with the form of things. I could do a dozen series on partly blurred images of Switzerland, for example, like the one I did in 1995, and although most probably it would sell out, it would prove to be repetitive and way too easy – it would limit me too much. Style to me is a personalized working method, a conceptual thing. It means that different situations need different actions to pull them into my own space. Urban density requires an approach different from sprawl, but ultimately they end up in the same – by which I mean my own – city, you could say; but that is photographically speaking. To live, I would always prefer a dense urban city to sprawl. I love its diversity, its uncontrolled anonymity, its dirt, its cultural interaction, and the non-places. In the Netherlands, I would not mind building dense megacities the scale of New York City. I prefer that to multiple sleepy, cookie-cutter VINEX districts (*sites designated by the government for future urban development*) occupying the same amount of space but with nothing interesting happening.

MM From the point of view of the Netherlands, a country that suffers from a severe lack of space, how do you look at other countries, regions and cities

in regards to infrastructural issues and their visual characteristics?

FvdS I am watching with great curiosity. I am fascinated by the speed of growth and I am looking with a hungry eye at the enormous amount of input it is generating. I know that some people think megacities are against life itself, but in the Netherlands, which is planned so exhaustively and built horizontally, there's less space for other uses, such as recreation or 'new nature', for example. One of the reasons people prefer living this way is the wish for a garden. I think this partly has to do with the lack of quality green public spaces in Dutch cities, which, to a great extent, have been filled with new buildings over the years, and the need for people to surround themselves with social look-a-likes, something that needs constant affirmation. Large parts of cities like Hong Kong, for example, are structured differently, with easy access to outdoor areas and fantastic public transport. Almost every new high-rise building doubles as a transport hub, and includes shops, different levels with outdoor pools and playgrounds, restaurants, schools, cinemas, day care centers, sometimes even hospitals. These facilities are all available in the same building, so there's no use for a car really. At the same time it does not feel as structured as the Netherlands because of the sheer scale of the city. This somehow safeguards friction, improvisation, and rejuvenation.

MM Yes, there is a need for friction that also becomes visual.

FvdS In my opinion, the Netherlands cannot afford to only sit back and wish to have all city centers 'UNESCOed'. If that happens, in 2100 we will be living in a museum and change will be a dirty word. We should learn from places like Hong Kong and re-invent the landscape. Personally, I think it all depends on what you want a big city to be. To me, these megacities are like gigantic hard disks on which you should simply learn to navigate to find the information you are looking for. Once you know, you can start with whatever you want to do and behave naturally. I expect these large urban centers will evolve into our new natural environment.

MM Is the drama of the city that it mutates?

FvdS Metamorphosis is essential to any living creature.

MM Absolutely. What accounts for the particular beauty of urban and/or industrial infrastructure?

FvdS Beauty lies not so much in something nice, but in the intrinsic references it has to our 'state of being' within the flat image that is the photograph. 'Nice' is nothing, it is empty, superficial. It pleases, but it does not tell you anything really, because it does not trigger thought. Urban and industrial infrastructures speak an international language of economics and finance, of power and influence, of corporations and trade. And everybody knows what it looks like, because it matches the images of authenticity that we all have in our heads. When they match, only then do we regard these images as real. Rosalind Krauss has written very interestingly about this topic, by the way. Yes, it is a truth and a lie at the same time, and there is a quiet beauty in things we do not understand completely, because you cannot stop searching for confirmation; it is a human condition. We feel connected that way, and it's very present, all the time. So, it is a kind of archetypical recognition that makes me choose these elements, and it is my fascination with the process and the search for beauty that is really beautiful, because it is so very true to what we think we know.

MM Do you feel that, to a certain extent, there is duplicity between megalopolises these days?

FvdS For sure there is; cultural diversity is under great pressure from globalization, which has put the economy first in large parts of the world more than ever before. It has flattened differences because differences are expensive. Differences cause difficulty of connection, which in turn causes misunderstanding in communication, which costs time and energy and therefore money. Compare the financial districts of major cities and you know what I mean. Really, international confirmation has been the leading design tool here. It created these kinds of non-places, stages, necessary for people to play and become a small detail within the overall design, overpowered by the function of – mostly generic – buildings. There are many cities like this, but from an artistic point of view that is great to work with. They offer me the opportunity to add and create. Marc Augé once stated that non-places are locations that cannot be defined as relational and historic elements that deal with identity. And where parts of the exterior are non-places, parts of non-places are images. That opens the option of adding my own identity and dealing with that issue.

VOORWOORD

PORTSCAPES

In 2007 zocht het Havenbedrijf Rotterdam contact met SKOR voor advies over het ontwikkelen van een programma met kunstprojecten naar aanleiding van de aanleg van Maasvlakte 2.

SKOR zag in deze uitzonderlijke situatie een enorme uitdaging en een prachtige gelegenheid voor kunstenaars om bijzondere projecten te realiseren. Temeer omdat de haven een context creëert die voor veel hedendaagse kunstenaars raakt aan de onderwerpen en onderzoeksgebieden waar zij zich mee bezig houden.

Toen formuleerde ik het ongeveer als volgt: "Maasvlakte 2 bevindt zich tussen planvorming en ontstaan. Op dit moment is er nog niets. Misschien is het daarom het interessantste moment van het project. Kunstenaars kunnen in zo'n situatie, de fase tussen plannenmakerij en de uitvoering, goed uit de voeten. Maasvlakte 2 is een plek waar visies, ervaringen en kennis bij elkaar kunnen komen vanuit een geglobaliseerde verbeelding en waar kunstwerken kunnen ontstaan die getuigen van de verbondenheid van ideeën, beelden, mythen en verhalen tussen verschillende culturen in verschillende tijden en ruimten."

Dit sluit aan bij de praktijk van de hedendaagse kunstenaar die in Shanghai, São Paulo, Tirana of waar ook ter wereld uitgenodigd wordt projecten te realiseren die voortkomen uit de veelvuldige verplaatsingen en het zoeken naar betekenisvolle verbindingen tussen de ontelbare tekens die in een globale wereld circuleren.

Of zoals de curator Nicolas Bourriaud het formuleerde toen hij sprak over zijn tentoonstelling *Altermodern* "Volgens mij zijn wij op een historisch moment aanbeland waarop kunstenaars niet langer vanuit hun eigen specifieke cultuur werken, maar vanuit een globale context. Kunstenaars zijn méér bezig met het proces om, vertrekkend vanuit een globale context, uiteindelijk uit te komen bij de bijzondere eigenschappen van een plek."

Voor deze eerste fase van het kunstprogramma, dat door SKOR in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam is ontwikkeld en dat een vervolg krijgt tot 2013, waren we precies hiernaar op zoek. Daarom kozen we er voor met de curatoren Max Andrews en Mariana Cánepa Luna van Latitudes te werken. Zij immers laten in hun projecten en tentoonstellingen zien affiniteit met dit type kunstenaar en diens werkwijze te hebben en snijden daarbij precies die onderwerpen aan die bijzonder interessant zijn voor een wereldhaven zoals die van Rotterdam, onderwerpen zoals de culturele archeologie, genealogie en ecologie van het gebied tegen de achtergrond van een groeiend maatschappelijk bewustzijn over de invloed van globale politieke en economische processen.

Met *Portscapes* heeft Latitudes in nauwe samenwerking met de kunstenaars aan deze woorden inhoud gegeven en een bijzondere vertelling gemaakt met nieuwe beelden, verhalen, informatie en kennis over Maasvlakte 2 en de Rotterdamse haven.

Theo Tegelaers, curator SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte)

INLEIDING

Het was nog pikdonker, toen we in de ochtend van 8 februari 2009 samen met cameraman Fijko van Leeuwen aankwamen op een breed stuk strand vlak bij het uiteinde van de haven. De getijdentabellen hadden deze dag bepaald. De streep van lichtjes op zee bleek bij het lichter worden van de vrieshemel een stoet indrukwekkende schepen te zijn, die lagen te wachten tot ze de van over de hele wereld aangevoerde goederen en grondstoffen konden lossen. Ondertussen wachtten wij op een shovel, een hydraulisch platform, onze co-curator Theo Tegelaers en de kunstenaar, Jan Dibbets. Dat was het echte begin van *Portscapes*, de uitvoering die ochtend in 2009 van Dibbets' *6 Hours Tide Object with Correction of Perspective*, een werk dat hij oorspronkelijk bijna op de dag af, veertig jaar eerder had gemaakt. 's Middags was niet alleen de figuur die door de shovel in het strand was uitgetekend door de opkomende vloed weer verdwenen, maar ook de bezoekers die naar het filmen waren komen kijken waren er niet meer. Samen reden we terug naar een besneeuwd Rotterdam voor een kom hete soep in het café van Museum Boijmans Van Beuningen. Een jaar later, in februari 2010 keert het gefilmde resultaat van die ochtend samen met de werken van negen andere Nederlandse en internationale kunstenaars – terug naar het museum voor een overzichtstentoonstelling in de Richard Serra Zaal van Museum Boijmans Van Beuningen. Dit museum is een bijzonder toepasselijke plaats voor deze tentoonstelling, want het dankt een aanzienlijk deel van zijn collectie én zijn naam aan D.G. van Beuningen (1877-1955), de machtige Rotterdamse havenbaron en verzamelaar. De gerealiseerde kunstwerken en de daaraan gelieerde onderdelen die voor de tentoonstelling *Portscapes* zijn gedocumenteerd of bewerkt, hebben uiteenlopende vormen aangenomen: excursies, video's, lezingen, performances, gidsen, audiotours, assemblages, radio-uitzendingen, tekeningen, sculpturale acties, poëzie, billboards, interviews en tijdelijke verblijven.

Het werk van Dibbets gaf een passende eerste impuls aan *Portscapes* en vormt in veel opzichten het logische begin van deze inleiding. Het staat met één voet in het verleden, als een echo van een van de allereerste momenten van land art, en met de andere voet stapt het rechtstreeks af op de realiteit van de ervaring en zelfs op de verbeelding van de toekomst: het strand waar wij die koude morgen stonden, bestaat nu niet meer. De aanleiding voor al deze kunstprojecten zal veel inwoners en bezoekers van Rotterdam bekend zijn, namelijk: de haven die bijna synoniem is aan de stad, en meer in het bijzonder het project 'Maasvlakte 2', de aanleg in de Noordzee van 2000 hectare nieuw land over een periode

van vijf jaar, waardoor het zeehaven- en industriegebied, nu al verreweg het grootste van Europa, met 20% wordt uitgebreid. Deze ingreep in het landschap zoals geen Land-Artkunstenaar ooit gedaan heeft, zij het om heel andere redenen natuurlijk, nodigde uit tot, nee vereiste, een artistieke respons. Intrigerend was de ontdekking dat de kunstmatige uitbreiding van de haven, hoewel qua techniek en als staaltje landwinning misschien 'typisch' Nederlands, even bevreemdend was voor de uitgenodigde Nederlandse kunstenaars als voor de buitenlandse kunstenaars.

Voorbij de statistieken en cijfers waarmee het havenbedrijf normaal gesproken communiceert over de haven, werden de kunstenaars voor *Portscapes* aangespoord om zich bezig te houden met theoretische en schimmige vragen, zoals wat de haven en het nieuwe land eigenlijk voor de stad, een individu, het publiek of voor de (kunst)geschiedenis zouden kunnen betekenen. Wat zou 'portscaping' kunnen of moeten inhouden?

Als curatoren van dit initiatief beseften wij al gauw dat het weinig zinvol was om een 'macrostandpunt' of een thema als zodanig te formuleren. Evenmin is dit een begeleidende catalogus van een tentoonstelling over 'kunst en havens'. De sleutel van het initiatief was het bewaken van een scherp gevoel voor de mateloze context waarmee iedere bezoeker aan de haven geconfronteerd zal worden. En verder, om de aanstaande verwezenlijking van Maasvlakte 2 alvast in de verbeelding te verkennen als een plek die in werkelijkheid nog niet bestaat en waarvan de schaal en potentie elke poging tot esthetische wedijver met gemak zouden kunnen smoren. Een haven kan niet alleen worden opgevat als een bepaalde locatie, maar ook als een voortdurend veranderende tijdelijkheid van intermodale logistiek, van aankomsten en vertrekken, en van de transacties en de distributie van een oneindige reeks grondstoffen en goederen.

Ook de kunstwerken van *Portscapes* zijn niet bedoeld voor de eeuwigheid en hebben vaak niet één bepaalde vorm. Hun werking bestaat er niet in een fysieke aanwezigheid toe te voegen aan het landschap in de vorm van bijvoorbeeld een monument. Veeleer gaan ze op onderzoek uit, leggen ze verbindingen met wat er al is en passen ze dat aan. Een aantal kunstenaars heeft welbewust verplaatsingen en reisroutes in hun werk verweven, of koos voor een episodische of een meer van het toeval afhankelijke benadering bij de communicatie met een uiteenlopend publiek.

Zoals de kunstkritica Claudia Zanfi voorzag in de catalogus *Port City: On Mobility & Exchange*, "kunnen hedendaagse kunstprojecten nieuwe culturele

topografieën voorstellen, waarin het grensgebied tussen de stedelijke structuren en de zeehaven zelf opnieuw wordt vormgegeven”.¹ Lara Almarcegui's gratis krant en diashow *Wastelands of the Port of Rotterdam* (2009) nodigt ons uit om juist die onbestemde gebieden te verkennen, en illustreert bovendien een treffende definitie van *Portscapes* als een reeks hoofdstukken in een alternatieve reisgids voor de haven. De 'woestenijen' die wij op aandringen van de kunstenaars beter moeten leren kennen, blijken vaak terreinen te zijn die op directe wijze zijn gevormd door het wisselende fortuin van bedrijven en de voortschrijdende inzichten in de betreffende tak van industrie.

Ook het project van Christina Hemauer en Roman Keller registreerde de effecten van de economische fluctuaties. In dit geval: de financiële crisis van 2009. Deze had uiteraard een directe uitwerking op alle grote havens – de zogeheten Baltic Dry Index (een index van de transportprijzen van grondstoffen over zee) wordt vaak gebruikt als graadmeter voor de gezondheid van de wereldeconomie. Een cruciaal onderdeel van het project van dit duo – de verscheping van een houten podium van Bazel naar Rotterdam – liep enkele weken vertraging op door de slappe energiehandel. Het ten gehore brengen van *The Postpetrolistic Internationale* op dit podium werd er zelfs nog pregnanter door. Deze hymne bezingt de hoop en angst rond het einde van het olietijdperk en plaatst vraagtekens bij het huidige energiebeleid.

Angst voor het onbekende beheerst de meerdelige bijdrage van Marjolijn Dijkman, een van de kunstenaars die van dichtbij hebben meegemaakt hoe in het voorjaar van 2009 het nieuwe eiland uit de zee verrees. Toch zijn de verbanden die zij legt eerder ontleend aan verhalen en mythologie dan aan een bestaande plaats. Maasvlakte 2 komt de kunstenaars voor als een paradijselijk eiland en tegelijkertijd als een verlaten plaats waar je schipbreukelingen kunt aantreffen.

Waar Dijkman het eiland filmd vanaf zee, zoals ooit oude zeekaarten werden gemaakt door koloniale ontdekkingsreizigers, filmd het duo Bik Van der Pol het eiland voor hun pseudocartografische werk in vogelperspectief. Daarbij naderden ze de locatie “als was deze een prooi” en herschiepen ze de ontwerptekeningen van Maasvlakte 2 “door de helikopter te gebruiken als een potlood en het filmmateriaal als het papier”.² De twee kunstenaars waren ook gefascineerd door de inschatting dat de aanleg sneller verliep naarmate er meer baggeraars beschikbaar kwamen na het stilleggen van beruchte bouwprojecten in Dubai, waaronder de aanleg van The World, een archipel die er vanuit de lucht uitziet als een kaart van de continenten en, op het moment van schrijven opgeschort en onbewoonbaar.

Sinds de uitvinding van de scheepscontainer is het lossen en laden van goederen in toenemende mate gemechaniseerd en geautomatiseerd en steeds verder van steden komen af te staan. Toch is de haven van Rotterdam, zoals de fotograaf Frank van der Salm opmerkt in het gesprek dat Markus Miessen voor *Portscapes* met hem voerde, “een stad die veel meer internationale connecties heeft dan veel ‘echte’ steden. Laten we de haven zien als stad, als een krachtige metropool die aandacht nodig heeft.”³ Het duo Rob Hamelijncx & Nienke Terpsma, redacteurs van het tijdschrift *Fucking Good Art*, werden direct met dit gevoel van verbondenheid en onverbondenheid geconfronteerd toen zij een maand lang in een scheepscontainer op de Maasvlakte woonden en werkten. Zo maakten zij, terwijl ze waren ‘ingebed’ in hun omgeving, een reeks audiowandelingen en interviews met biologen, antropologen en planologen.

Hans Schabus' foto *Europahaven, Port of Rotterdam, 17 juni 2009* (2009) schept een dramatisch beeld van het raakvlak tussen de onpersoonlijke moderniteit van de hedendaagse goederenhaven en een eenzame pionier die er arriveert in een kwetsbaar houten zeilbootje. De kunstenaar herintroduceert de haven als een primaire plek van ontmoetingen door met een existentieel minimum van menselijke inspanning door te dringen tot de circuits van het versnelde wereldkapitalisme. Voor het geval dat wij herinnerd moesten worden aan de aanhoudende onvoorspelbaarheid van de maritieme ruimte, hoe efficiënt deze ook moge overkomen, bleef ook in 2009 de piraterij verrassingsaanvallen plegen op de collectieve verbeelding, en op de scheepsroutes.

Ook Paulien Oltheten was geïnteresseerd in de karakteristieke dimensies van het meest afgelegen deel van de haven en in de waarde en het gebruik ervan als een plek om te ontspannen en recreëren. Zij fotografeerde vissers, scheepvaartliefhebbers, fietsers, hondenuitlaters en andere groepen die van de Maasvlakte genieten, en maakte een tweetal video's en een serie foto-assemblages op panelen, die waren neergezet op plaatsen die met het onderwerp ervan verband houden. Op een plek als de haven, waarin monumentale structuren overheersen, zal “wie een baken of monument wil maken ... het moeten zoeken in het creëren van sublieme momenten van intimiteit en specificiteit voor neoromantische zwervelingen,”⁴ aldus de architectuurtheoretici van Crimson. Wellicht in dezelfde geest vroeg Oltheten de mensen die zij portretteerde om zich in bijzondere samenstellende, rijmende of gepaarde formaties voor haar camera op te stellen, daarmee verwijzend naar de verdubbeling die Maasvlakte 2 inhoudt.

Jorge Satorre en Ilana Halperin richtten zich allebei op een aspect van de haven en Maasvlakte 2 dat misschien wel het minst voorzien werd door degenen die bij het beheer en de aanleg ervan betrokken waren: de geologische tijd. Wat zou een dergelijke, schijnbaar immense onderneming kunnen betekenen vanuit het nog immensere perspectief van de geologische tijd? Satorre lokaliseerde in het oosten van Nederland een twee miljard jaar oude zwerfkei. Als een soort afspiegeling van de natuurcompensatie die de schade van de landaanwinning moet verzachten, bestond zijn project erin de zwerfkei terug te brengen naar Zweden, waar hij tijdens de laatste ijstijd vandaan gekomen was. Halperin bekommerde zich meer om vuur dan om ijs bij haar audiotour langs echte en denkbeeldige geofysische fenomenen van de haven – de ‘industriële vulkanen’, ‘lavastromen’ en de vorming van een nieuwe landmassa.

Behalve op deze tien projecten, willen we u ook graag wijzen op de poëzie van Maria Barnas en de interviews van Markus Miessen, die een integraal onderdeel vormen van *Portscapes*. Cruciaal is ook het markante grafische ontwerp van Ben Laloua / Didier Pascal en het tentoonstellingsontwerp van Overtreders W. Het zal lezers die *Portscapes* vanaf het begin hebben gevolgd niet zijn ontgaan dat drie namen ontbreken: die van de kunstenaars Cyprien Gaillard, Michael Rakowitz en Jun Yang. Het werken in de publieke ruimte in een dergelijk ambitieus project en in zo'n kort tijdsbestek, bracht uitdagingen en beperkingen met zich mee waardoor niet alle projectvoorstellen konden worden gerealiseerd. Zo had Gaillard voorgesteld om puin in zee te storten als een onzichtbaar monument dat als een splinter in het nieuwe land zou worden ingebed, maar we stuitten helaas op onoverkomelijke obstakels binnen het kader dat voor de aanleg van Maasvlakte 2 tussen de haven en de aannemer en conform de Nederlandse wet was afgesproken.

DANKBETUIGING

Portscapes was bij uitstek een gezamenlijk project, maar zou niet tot stand gekomen zijn zonder de uitzonderlijke kunstenaars die de 'cast' ervan vormden. Dank aan jullie voor wat jullie doen. Onze zeer grote dank gaat ook uit naar Ria Haagsma (senior communicatieadviseur) en Sjaak Poppe (persvoorlichter) en al diegenen van het Havenbedrijf Rotterdam en haar kunstcommissie voor de visie en moed die zij hebben gehad om kunstenaars op een cruciale manier bij de ontwikkeling van Maasvlakte 2 te betrekken. Grote dank zijn wij ook verschuldigd aan curator Theo Tegelaers van de Stichting Kunst en Openbare Ruimte (SKOR), die ons uitnodigde voor wat in eerste instantie was gepland als een publicatie, maar uiteindelijk zoveel meer geworden is. Hulde aan Helmi Weststrate voor de leiding over het Jan Dibbetsproject, en aan Jurjen Semeijn die op capabele wijze enkele complexe producties coördineerde.

Daarnaast willen we de volgende personen bedanken. Havenbedrijf Rotterdam: Menno Steenman, Sjoerd Figdor, Cees Pons, Gijsbert Kant, Jan Konter, Tiedo Vellinga. Havenbedrijf Rotterdam/FutureLand: Chantal Karnaat, Raymond van der Stelt, Annette van Ham. PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte): Priscilla van der Haar, Arie Heystek, Eelko Muns, Maarten Roeper, Etienne Koman. SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte): Fulya Erdemci, directeur; Martine van Kampen, freelance curator; Christiane Bosman, pers- en PR-coördinator; Liesbeth Melis, redacteur en coördinator publicaties. Museum Boijmans Van Beuningen: Sjarel Ex, directeur; Rianne Schoonderbeek, projectmanager exposities; Cathy Jacob, directeur exposities. Namens het *Portscapes*-team en de kunstenaars zeggen we de volgende personen dank voor al hun hulp, in welke vorm dan ook: Remko Andeweg, botanist; Shumon Basar, schrijver, curator en redacteur; Mirke Beckers, voor de redactie van Nederlandse teksten; Bas Bökenkamp, voor het inspreken van de audiogids van Ilana Halperin; Sander Boom, kapitein, *The Spirit*; Will Borst, geluidstechnicus; Brian Burman, musicus en vertaler; Erik Cammeraat, Universiteit van Amsterdam; de bemanning van de RPA 16; Crimson, architectuurhistorici; Mooike de Moor en Erik Post, Radio Rijnmond; Maarten de Reus, kunstenaar; Erik de Plaa en Jaap Korshuis, Delta; Jan-Willem Edauw, Edauw Design; Hans Egede, kunstenaar (1686–1758); Kerstin Engholm, Engholm Engelhorn Galerie; Fermate, koor; Claus Föttinger, kunstenaar; David Gabriël Djindjikhachvili, kunstenaar en filmmaker; Adriaan Geuze, medeoprichter van West 8; Nikolai Geworg Khatchatouryan, cameraman en componist; Haags Ad Hoc, koor; Rob Haarlem, DEP Design Electro Products; Bas Helbers, fotograaf; Henk Hendriksen, organisator uitzendingen; Roderick Hietbrink, kunstenaar; Fons Hof en Michael Huyser, Art Rotterdam; Hans Hooghart; dr. Karen Holmberg, vulkaanarcheoloog; Harry Huisman; Kammerchor Basel, koor; Jason Klimatsas, samensteller; Nick Koning, Buro Duplex; Floor Koomen, grafisch vormgever; Fred LeComte, LeComte; Ernst Ledermann en Christoph Nicolay, Ultra-Brag AG; Monica Lundström, Havenmuseum; Ronald Nadorp, Bob Kommer Studios; Navy & Grey; Frenk Theuns, Via>Handelskade; Andrea Otte, maritiem archeoloog; Paloma Polo, kunstenaar; Eelko Postma, KNAG (Koninklijke Nederlandse Aardrijkskundig Genootschap); Pro Helvetia; Maarten Roeper; Wouter Roeterink, hulp bij het verbouwen woonwerkunit voor FGA; Katrin Sippel en Christiane Rainer, Wien Museum; Olaf Schuur, cameraman en redacteur van Dibbets' 'Making of'; dr. Hugh Tuffen, vulkanoloog; Jan Vader, bulldozerchauffeur; Freek van Arkel, fotograaf;

Bas van de Brand, scheepscontainer FGA; Monique van Dalen en Stephan Warmenhoven, Het Kader; Frank van der Salm, fotograaf; Remco van Diepen, Nieuw Land Studiecentrum; Jannes van Echten, Hunebedcentrum; Harmen van Eersel, Visual Music; Hans van Essen; Sytze van Heteren, geoloog; Fijko van Leeuwen, cameraman; Maarten Vanden Eynde, kunstenaar; Jaap Veenfliet; Edgard Vervaecke, BP; Mathias Vetter, componist; Marika Wachtmeister, directeur en Elna Svenle, curator, Wanås Foundation; Wim Westerhoff, Geological Survey of the Netherlands; Ben Wind, fotograaf; Jan Willem Stoot, bediening hydraulische lift; Allard Zoetman, redacteur.

1. Claudia Zanfi, 'Port City. Some notes for a geography of liminal spaces', in *Port City: On Mobility & Exchange*, Arnolfini, 2007, p. 57
2. Correspondentie met de kunstenaars, 18 februari 2009
3. 'Een obstakel in de communicatie. Markus Miessen in gesprek met Frank van der Salm'. <http://www.portscapes.nl/interviews> en elders in de publicatie
4. 'Het nieuwe weerspiegelen. Markus Miessen in gesprek met Crimson'.

Latitudes (Max Andrews & Mariana Cánepa Luna)

**LARA ALMARCEGUI
'BRAAKLIGGENDE TERREINEN IN DE
ROTTERDAMSE HAVEN' (2009)**



Courtesy: de kunstenaar

In het werk van Lara Almarcegui staan de stad en materie waaruit de stad is opgebouwd centraal. Ze werkt dit onderwerp uit in subthema's die nauw met elkaar verweven zijn: braakliggende terreinen, sloopwerkzaamheden en bouwmaterialen. Deze subthema's leggen op hun beurt weer een link tussen historisch erfgoed, architectuur en het steeds veranderende gebruik van het landschap.

De kunstenaar zet de precieze en bureaucratische ordening van de publieke ruimte of het landschap – zoals bij de aanleg van Maasvlakte 2 – af tegen braakliggende terreinen, vergeten of vervallen stukken land die worden getypeerd door doelloosheid, wanordelijkheid en ondoelmatigheid. Haar werk verwijst naar het begrip 'terrain vague' en gaat daarmee verder in haar opvattingen over natuur dan de wijze waarop bijvoorbeeld de milieubeweging natuur beschouwt.¹

Voor *Portscapes* heeft Almarcegui zeventien braakliggende terreinen in en rond de Rotterdamse haven, Schiedam, Vlaardingen en de bestaande Maasvlakte onderzocht. Het werk dat op basis daarvan is gemaakt – de gratis verspreide gids *Braakliggende terreinen in de Rotterdamse haven* (2009) – bestaat uit een verzameling van foto's en informatie over elk terrein en schildert een portret van de terreinen vroeger, nu en in de toekomst. De kunstenaar schrijft in haar inleiding in de gids dat het lijkt of de tijd langzamer gaat op deze plekken, aangezien ze "een ongerept paradijs zijn voor zowel planten als bezoekers".² Almarcegui werd bij het verzamelen van de architectonische, botanische, sociologische en historische informatie geholpen door onderzoekers en door medewerkers van de haven van Rotterdam. Zij hielpen haar bij het doorzoeken van archieven en het raadplegen van buurtbewoners, landeigenaren en plaatselijke verenigingen.

In aanvulling op de gids werd in november 2009 een gratis rondleiding georganiseerd. Op datzelfde moment vond in Rotterdam de 4^e Internationale Architectuur Biënnale plaats. Het publiek kon een kijkje nemen op vijf van de braakliggende terreinen en kennis nemen van de inzichten van de in Rotterdam werkende bioloog Remko Andeweg.

In de tentoonstelling is een diavoorstelling te zien van het werk van Almarcegui. Bovendien liggen er gidsen, die de bezoekers mogen meenemen. Almarcegui's onderzoek maakt de weg vrij naar een alternatieve interpretatie van het landschap dat ons omringt en nodigt ons uit om zelf een bezoek te brengen aan deze onbestemde terreinen die zich in een overgangsfase bevinden. Om met de woorden van de kunstenaar te

spreken: "Wie deze plaatsen kent, kan op een andere manier kijken naar hoe gebieden veranderen. In de toekomst, als veel van deze terreinen zijn ontwikkeld, zal de gids een waardevolle herinnering zijn aan hoe de haven er in 2009 uitzag."³

>

Lara Almarcegui (Zaragossa, Spanje, 1972) woont en werkt in Rotterdam. Soloprojecten: *Guide to Ruined Buildings in the Netherlands XIX-XXI Century*, Ellen de Bruijne Projects, Amsterdam (2008); Centro Galego de Arte Contemporánea, Santiago de Compostela (2007–8), *Construction Materials of the exhibition room*, Centro Arte Contemporáneo, Málaga (2007), *Removing the asphalt*, Gallery Luis Serpa Proyectos, Lissabon (2005) en FRAC Bourgogne, Dijon (2004). Groepsprojecten: *Triennale van Apeldoorn: Power of Place*, Apeldoorn (2008); *Estratos*, Proyecto Arte Contemporáneo, Murcia (2008); *Still life, Art, Ecology and Politics of Change*, 8^e Kunst Biënnale van Sharjah (2007); 27^e São Paulo Bienal, São Paulo (2006).

1. Deze term werd in 1995 voor het eerst in deze betekenis gebruikt door de Spaanse architect en criticus Ignasi de Sola-Morales.
2. Inleiding van *Braakliggende terreinen in de Rotterdamse haven* (2009)
3. Uit het voorstel van de kunstenaar voor haar bijdrage aan *Portscapes*

**JAN DIBBETS
'6 HOURS TIDE OBJECT WITH CORRECTION OF
PERSPECTIVE' (2009)**



Foto: Freek van Arkel

Het werk van Jan Dibbets wordt al sinds de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw geassocieerd met land art en de Europese conceptuele kunst. In zijn oeuvre voeren licht, waarneming en perspectief de boventoon. In een van zijn eerste series, 'Perspective Corrections', speelde hij al met optische misleiding bij het op foto vastleggen van ruimte. In 1969 leverde hij met zijn zeven minuten durende, 16mm zwart-wit film *12 Hours Tide Object with Correction of Perspective* een bijdrage aan Gerry Schums filmcompilatie 'Land Art', die van grote betekenis zou zijn voor de ontwikkeling van de landschapskunst. Naast Dibbets brachten ook Richard Long, Barry Flanagan, Dennis Oppenheim, Robert Smithson, Marinus Boezem en Walter de Maria films in. De compilatie werd vertoond in Schums *Fernsehgalerie* (televisiegalerie). Schum wilde met zijn galerie een ruimte creëren waar kunst op film werd geproduceerd. De films waren niet slechts documentaties van opvoeringen, maar werden verheven tot op zichzelf staande kunstwerken. De filmcompilatie werd in april

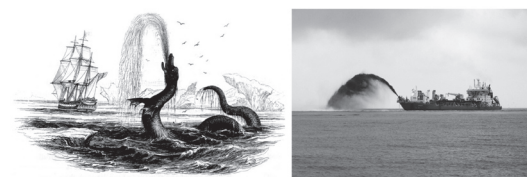
van datzelfde jaar landelijk uitgezonden via de Duitse zender Freies Berlin (SFB).

De lancering van *Portscapes* vond plaats op zondag 8 februari. Op diezelfde dag werden de opnames gemaakt voor een nieuwe versie van *12 Hours Tide Object with Correction of Perspective*, die *6 Hours Tide Object with Correction of Perspective* is gaan heten. De originele versie van dit inmiddels klassiek geworden werk maakte Dibbets in februari 1969 op het strand nabij Zandvoort. Precies veertig jaar later, in februari 2009, maakte hij de opnames voor de 'tweede uitvoering' (de kunstenaar ziet het niet als een 'remake') op een strand dat zal verdwijnen door de aanleg van Maasvlakte 2. De acht minuten durende film werd voor het eerst vertoond in het bezoekerscentrum van Futureland waar hij in juni 2009 elke zondag te zien was.

6 Hours Tide Object... laat zien hoe een trapeziumvorm gedurende het laagste getijde in het zand wordt getekend met een bulldozer die heen en weer over het strand rijdt. Omdat de opnames werden gemaakt vanaf een verhoogd plateau, treedt perspectiefvervalsing op en wordt deze trapeziumvorm in de film een rechthoek. De opkomende vloed wist de tekening weer uit. Met het project laat Dibbets zien dat deze formalistische benadering van geometrie, illusie en het 'oog' van de camera nog steeds actueel is. In het kader van de aanleg van Maasvlakte 2 laat de film ons met een frisse blik kijken naar, bijvoorbeeld, de fysieke verandering van de Nederlandse kustlijn.

> Jan Dibbets (Weert, 1941) woont en werkt in Amsterdam. Soloprojecten: Centro Arte Moderna e Contemporanea della Spezia, La Spezia, Italië (2007); *Neue Arbeiten*, Konrad Fischer Galerie, Düsseldorf (2006); Bawag Foundation, Wenen (2000) en Witte de With, Rotterdam (1996). Groepsprojecten: *In & Out of Amsterdam: Travels in Conceptual Art, 1960-1976*, Museum of Modern Art, New York (2009); *Mapping the Studio*, Stedelijk Museum CS, Amsterdam (2006); *Beyond Geometry: Experiments in Form 1940s to 1970s*, Los Angeles County Museum of Art, Los Angeles (2004); *The Last Picture Show: Artists using Photography 1960-1982*, Walker Art Center, Minneapolis (2003).

MARJOLIJN DIJKMAN 'HERE BE DRAGONS' (2009) 'SURVIVING NEW LAND' (2009-2010)



Courtesy: de kunstenaar

In haar zeer gevarieerde werk neemt Marjolijn Dijkman vaak de manieren waarop we onze omgeving waarnemen en ervaren onder de loep. Ze richt zich op de conventies en categorieën die ten grondslag liggen aan ons begrip (of onbegrip) van de wereld om ons heen. Ze werkt met fotoarchieven, films, landschapsinterventies, tentoonstellingen en uitwisselingsprogramma's voor kunstenaars. In haar werk richt Dijkman zich op onderwerpen als: futurologie, publieke ruimte,

kennisorganisatie, kartografie, utopische architectuur en ecologisme. Daarbinnen heeft ze veel aandacht voor interdisciplinaire samenwerkingsverbanden. Dijkman is medeorganisator van Corrillos, een serie presentaties door en voor Rotterdamse kunstenaars, ontwerpers, theoretici en architecten.

Het eerste deel van Dijkmans project voor *Portscapes* bestond uit een billboardafbeelding op de Maasvlakte, waarvoor ze haar inspiratie haalde uit de niet-ingetekende plekken op oude kaarten die uit angst voor de aanwezigheid van draken en zeemonsters werden voorzien van de tekst 'Here Be Dragons'. Deze plekken vertegenwoordigen de hiaten in onze kennis van de wereld.

Dijkman was getuige van de eerste fase van de aanleg van Maasvlakte 2, toen deze net zichtbaar werd boven het water en omgeven was door zandspuwende dregmonsters. Het beeld van de draak vormt ook het bruggetje naar de handelsbetrekkingen tussen Europa en Azië en naar de culturele tradities waarin de draak voorkomt, als afschrikker of als bewaker.

Het tweede deel van Dijkmans project bestaat uit de film *Surviving New Land* (2009-2010), die werd opgenomen vanaf een schip dat rondjes voer rond het eiland dat Maasvlakte 2 op dat moment was. Met deze film verwijst ze naar Nederlandse ontdekkingsreizigers, die waterverfschilderijen maakten van de nieuwe kustlijnen en die men kon gebruiken als navigatiehulpmiddel voor latere reizen. Het 'onbekende eiland' – de nieuwe aanwinst voor Nederland – wordt in Dijkmans werk overgoten met nieuwe mythologische en fictieve mogelijkheden. Dijkman doet dit door soundtracks van verschillende speelfilms met de beelden mee te laten lopen. Ze stelt zich voor hoe het nieuwe land vorm krijgt in het rijk van de verbeelding, waarin het zowel een object van hoop als van angst is, en ze associeert het met de verhalen over heldhaftige ontdekkingen en eenzame wanhoop.

Het derde deel van het project, een gedrukte poster, vormt de connectie met de andere twee delen. Tezamen kunnen ze worden geïnterpreteerd als een impliciete kritiek op het expansionisme.

> Marjolijn Dijkman (Groningen, 1978) woont en werkt in Rotterdam. Ze heeft meegewerkt aan de volgende tentoonstellingen: *Screaming and Hearing*, 7^e Biënnale van Mercosul, Porto Alegre, Brazilië (2009); *Source Material*, Tent, Rotterdam (2009); *Comma 02*, Bloomberg SPACE, Londen (2009); *Decollecting*, FRAC Nord Pas-de-Calais, Duinkerken (2008); *The Order of Things*, MuHKA, Antwerpen (2008); *Localisms*, Museum de Paviljoens, Almere (2008); *Wandering through the Future*, IKON Gallery, Birmingham (2007); *The Go-Between*, De Appel, Amsterdam (2007) en *Still life, Art, Ecology and the Politics of Change*, 8^e Biënnale van Sharjah (2007).

**FUCKING GOOD ART
'PORTSCAPES ON_AIR / STATION MAASVLAKTE'
(2009-2010)**



Courtesy: de kunstenaars

Fucking Good Art is een tijdschrift voor en door hedendaagse kunstenaars dat zowel op papier als online verschijnt volgens de principes van zelforganisatie en zelfempowerment. Sommige afleveringen hebben het formaat van een boek, terwijl andere meer weg hebben van een bescheiden pamflet. Vaak was de aandacht van de redacteurs gericht op buitenlandse kunstgemeenschappen, zoals die in München, Berlijn, Dresden, Kopenhagen, Riga, Zürich, Bazel en São Paulo, en op kunstbeoefening die tegelijkertijd mobiel is en plaatsgebonden.

Voor hun project voor *Portscapes* hebben Rob Hamelijncx en Nienke Terpsma, de in Rotterdam gestationeerde kunstenaars-redacteurs van *Fucking Good Art*, in augustus en september 2009 vier weken lang op de Maasvlakte gebivakkeerd. Ze woonden en werkten in een verbouwde scheepscontainer in de duinen met uitzicht op Maasvlakte 2. De elektriciteit werd rechtstreeks door een windturbine geleverd. Vanuit de container heeft het duo filmmateriaal opgenomen, gesprekken gevoerd en soundscapes gemaakt waarin ze een beeld schetsen van hoe hun omgeving wordt ervaren en gebruikt. Een aantal gesprekken is gepubliceerd op de website van *Portscapes*. Ze zijn ook te beluisteren tijdens de tentoonstelling. Daar is hun 'onderzoekstation' op de Maasvlakte opgebouwd. Tot de geïnterviewde gasten behoren ontwerper en kunstenaar Frank Bruggeman en de fotograaf en schrijver Hans Aarsman.¹

Hamelijncx en Terpsma, die gefascineerd raakten door de pijpleiding die zand vanaf de Yangtzehaven naar de toekomstige Maasvlakte 2 voert, hebben zich voor het project enerzijds opgesteld als inwoners van een industrieel en door mensen geschapen terrein en anderzijds als kennisoverdragers. Naast andere grootscheepse handels- en transportbewegingen die plaatsvinden in de haven hebben ze in hun filmopnames aandacht besteed aan de rol die kunst en kunstenaars hebben op andere uitwisselingsterreinen. De kunstenaars waren geïnteresseerd in het perspectief van de bewoners en in de vraag hoe je een plek als Maasvlakte 2, die nog niet volledig bestaat, kunt weergeven. Daarnaast wilden ze een discussie aanwakken over de voorstelling van het Nederlandse landschap. Tijdens hun verblijf, zo schreven ze, kwamen ze tot de volgende ontdekking: "Het enorme contrast tussen de intimiteit van ons onderkomen en de schaal van het landschap overheerste onze ervaring ervan. Het werd ons gaandeweg duidelijk dat we de kennis, ervaring en achtergrondinformatie van anderen nodig hadden om te kunnen lezen wat we zagen."²

Fucking Good Art hoopt dat hun project de aanleiding vormt voor "een permanent Maasvlaktestation, een onderzoekslocatie waar onafhankelijke onderzoekers, kunstenaars, journalisten en mensen uit de haven tijdelijk kunnen verblijven. Of ten minste tot 2013, wanneer de eerste containerschepen aanleggen op Maasvlakte 2".

>

Fucking Good Art werd in 2003 opgericht door Rob Hamelijncx en Nienke Terpsma. Uitgaven/projecten: *Shifting Identities – (Swiss) Art Today* (FGA#20 – The Swiss Issue), Kunsthaus Zürich (2008); *How do you Belong* (FGA#16 – Free Copenhagen Edition), Publik, Kopenhagen (2007); *Project Rotterdam* (FGA#10 – The Interviews), Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam (2005); *Teasing Minds* (FGA#6 – München Edition), Kunstverein München (2004).

1. Te gast in *Portscapes ON AIR* waren: Frank Bruggeman, ontwerper, kunstenaar en redacteur van *Club Donny*; Hans Aarsman, columnist van *de Volkskrant* en schrijver; Remko Andeweg, botanisch analist; Lino Hellings, Errorist en redacteur van *P.A.P.A.*; Rob van Maanen; Gijsbert Korevaar, industrieel ecooloog; Aurélie Barbier (planoloog), Martin Blum, kunstenaar en boer; Marjolijn de Kok, theoretisch archeoloog; Line Kramer, kunstenaar; John Lonsdale, architect; Maarten Jansen, hydraulisch ingenieur en morfoloog; Achillea Komguem, kunstenaar; en Lionel Mange, schrijver.
2. Uit correspondentie met de kunstenaars, 14 december 2009.

**ILANA HALPERIN
'A BRIEF HISTORY OF MOBILE LANDMASS' (2009)**



Foto: Chantal Karnaat

In haar kunst houdt Ilana Halperin zich bezig met geologie, vulkanologie, landvorming en aanverwante aardwetenschappelijke onderwerpen, die zij relateert aan haar persoonlijke levensgeschiedenis. Haar oeuvre, dat bestaat uit teksten en kleine uitgaven, verzamelingen van relikwieachtig aandoende voorwerpen, tekeningen, diavoorstellingen, foto's en films, is opgebouwd rond verhalen met een historische en persoonlijke ondertoon en maakt op nederigstemmende wijze de verhouding tussen ons en onze levende planeet zichtbaar. In haar werk probeert ze de duur van een mensenleven een plek te geven in een geologische tijdschaal. Recentelijk onderzocht ze het proces van het maken van medaillons met gesmolten lava die in een mal werd gegoten. Deze reliëfsculpturen kunnen worden gemaakt via hetzelfde proces dat ten grondslag ligt aan de vorming van stalactieten in een grot.

Halperins bijdrage aan *Portscapes* bestaat uit een vijfenveertig minuten durende, gesproken vertelling, die door bezoekers van het bezoekerscentrum kan worden beluisterd op MP3-spelers tot de aanleg van Maasvlakte

2 in 2013 voltooid is. De vertelling kan ook op de website van *Portscapes* worden beluisterd of gedownload.

Halperin heeft voor de tentoonstelling een installatieversie en een bijbehorende diavoorstelling gemaakt. *A Brief History of Mobile Landmass* (2009) is een audiogids die het industriële landschap van de haven, met zijn uitstootgassen, verdedigingswerken van asfalt en bergen kolen en erts, opzettelijk verkeerd interpreteert als een natuurlijk verschijnsel. Zo probeert zij de aanleg van Maasvlakte 2 te verklaren als een geofysische gebeurtenis. Wat kan een 'van de ene op de andere dag' aangelegde landmassa betekenen als je ernaar kijkt vanuit het Pleistoceen? Haar fascinerende vertelling is gebaseerd op feiten, fictie en veldonderzoek.

Vulkanoloog Dr. Hugh Tuffen inspecteerde de locatie en deed laboratoriumonderzoek. Daarnaast heeft Halperin gesprekken gevoerd met archeologen en mensen die betrokken zijn bij het ontwerp van Maasvlakte 2. Aan de wetenschappelijke informatie die ze heeft verzameld, heeft Halperin een verwonderende blik en een levendige verteltrant toegevoegd. Ze leidt bezoekers door het landschap met verhalen over buitenaards Hawaïaans magma en de vuurgod Pele, een Rotterdamse 'lavastroom' en de 'industriële vulkanen' van de haven. Ze vertelt over Ferdinandea, een vulkaaneiland voor de kust van Sicilië dat in 1831 werd 'geboren'. Echo's uit het verleden worden moeiteloos afgewisseld met allerhande speculaties. Het is een mooie vertelling, die zowel kenmerken heeft van een spannend geschreven boek als van een documentaire waarin het bewijsmateriaal en de informatie langzaam worden opgebouwd. Om met Mark Twain te spreken, die naar aanleiding van de uitbarsting van de Kilauea in 1866 verbaasd uitriep: "Hier kan de verbeeldingskracht aan het werk!".

>

Ilana Halperin (1973 New York, VS) woont en werkt in Glasgow, Schotland. Recente tentoonstellingen: Artists Space, New York (2009); *Physical Geology*, Manchester Museum, Manchester (2008); *Estratos*, Proyecto Arte Contemporaneo, Murcia (2008); *Towards Heilprin Land*, doggerfisher, Edinburgh (2007); *It Starts From Here*, De la Warr Pavilion, Bexhill-on-Sea (2007); 8^e Biënnale van Sharjah (2007) *Enlightenment. Collecting for the Future*, Hunterian Art Museum, Glasgow (2007); *Where the Wild Things Are*, Dundee Contemporary Arts, Dundee (2006); *Drawing Links*, The Drawing Room, Londen (2006).

CHRISTINA HEMAUER & ROMAN KELLER 'THE POSTPETROLISTIC INTERNATIONALE' (2009)



Foto: Paloma Polo/SKOR

In het werk van Christina Hemauer en Roman Keller staat de productie van energie centraal. Met hun

projecten, die vaak een mengeling zijn van historisch onderzoek, herinneringen, uitbeelding en film, richten ze zich in het bijzonder op de politieke aspecten van olie als energiebron, de energiecrisis en de ontwikkeling van zonnetechnologie. *A Road Not Taken* is een documentaire-productie over de zonnepanelen die president Jimmy Carter in 1979 op het Witte Huis liet aanbrengen (en die vervolgens onder Reagan weer werden verwijderd). In een toespraak riep Carter destijds op tot maatregelen die ertoe moesten leiden dat in het jaar 2000 20% van de in Amerika gebruikte elektriciteit afkomstig zou zijn uit zonne-energie. In de documentaire, waarin een interview met Carter zelf te zien is, onderzoeken de makers wat zijn beroemd geworden voorspelling heeft opgeleverd en hoe er na zijn visionaire toespraak door zijn opvolgers gereageerd werd.

Met het project dat Hemauer and Keller voor *Portscapes* hebben ontwikkeld, werken ze verder aan een performance die in april 2006 plaatsvond in Zürich. Ze presenteerden toen een nieuw manifest waarin ze de hoop op nieuwe energie voor de toekomst uitspraken en plaatsten een gedenkplaat ter herinnering aan de overgang van het ene energietijdperk ('Peak Oil' werd volgens veel deskundigen eind 2005 bereikt) naar een andere, waarin aardolie niet langer de belangrijkste energiebron is.¹

Al sinds de jaren zestig van de vorige eeuw wordt er olie verwerkt in de haven van Rotterdam. In deze haven staat de grootste raffinaderij van Europa, die in handen is van Shell. Rond de raffinaderij staan chemische fabrieken van vier andere bedrijven. De locatie van deze enorme krachtcentrale en het feit dat tussen Zwitserland en Rotterdam een rechtstreekse verbinding bestaat doordat er via de Rijn olie wordt geïmporteerd naar Bazel, waren voor Hemauer en Keller aanleiding voor het maken van *The Postpetrolistic Internationale* (2009). Ze begonnen met een tegenbeweging door een olietanker in te zetten voor het vervoeren van een houten podium van Bazel naar Rotterdam. Dit podium vormde de basis voor de apotheose van het project op 7 en 8 november 2009. Op die dagen brachten twee professionele koren op twee plekken een meerstemmig lied ten gehore. Beide optredens werden gefilmd. Het eerste optreden vond plaats op de kade in het maritieme hart van Rotterdam, vlakbij het Havenmuseum. Het tweede optreden was te zien op de Maasvlakte met de kolengestookte krachtcentrale van EON op de achtergrond. In het lied, dat net als de Internationale een strijdlid is, vragen de makers zich af of wij wel bereid zijn om bij het nadenken over oplossingen voor de energievraagstukken rekening te houden met de uitputting van energiebronnen en de onbegrensde consumptiebehoefte. "Geluk is gelijk aan verspilling", luidt de sarcastische toespeling in het refrein van het lied. Voor de tentoonstelling hebben Hemauer en Keller naast het podium videobeelden en geluidsmateriaal van de optredens geplaatst. Bezoekers worden uitgenodigd om het lied van hoop en daadkracht zelf ten gehore te brengen.

>

Christina Hemauer (Zürich, Zwitserland 1973) en Roman Keller (Liestal, Zwitserland, 1969) wonen en werken in Zürich. Tentoonstellingen en projecten: 11^e Internationale Biënnale in Cairo (2009), *Nettoyage énergétique*, Contemporary Art Center Fribourg (2007), *A Manifestation, a Dedication and a Place to get the Word out*, Swiss Art Awards, Bazel (2007); *At this place, Postpetrolism was heralded on 27 April 2006*, Kunsthof, Zürich (2006).

1. Zie bijvoorbeeld *Crude Oil: The Supply Outlook* van de Energy Watch Group, EWG-reeks nr. 3, 2007.

PAULIEN OLTHETEN
'MOOI ALS TWEE PAAR BENEN EVEN GELIJK LOPEN'
(2009)



Foto: Ben Wind

De openbare ruimte is bij uitstek het werkkterrein van Paulien Oltheten (1982, Nijmegen). Schijnbaar terloops zoekt zij met haar foto- en videocamera naar momenten waarop mensen, objecten en de openbare ruimte op een bijzondere manier samenkomen. Als Oltheten iets ziet wat haar aandacht trekt wil ze dat moment het liefst vastleggen. Vaak is ze dan te laat want het zijn dingen die gebeuren in een fractie van een seconde. Omdat ze dit zonde vindt probeert ze dat verloren moment weer tot leven te brengen door het te ensceneren en vast te leggen op foto of video.

In het algemeen gaan deze werken over hoe mensen zich in het publieke domein bewegen en hoe het persoonlijke in relatie staat tot het openbare. Haar boek *Theorie van de straat* (met Hans Aarsman en Tijs Goldschmidt, NAi Publishers, 2008) brengt zo'n honderd foto's, videostills en tekeningen van Oltheten bij elkaar, die allemaal getuigen hoe we de openbare ruimte gebruiken, erdoorheen bewegen, erin zitten, loungen en ons gedragen, en bovenal hoe we ons verhouden tot andere mensen en objecten. Oltheten voorziet haar opvallende beelden van intrigerende situaties vaak van handgeschreven aantekeningen die onderdeel van het geheel worden en waarmee een nieuwe, narratieve laag wordt toegevoegd.

Voor *Portscapes* bezocht Oltheten meerdere malen de Rotterdamse Maasvlakte. Vanwege de enorme schaal en het ontbreken van een vertrouwd referentiekader komen mensen hier in een heel andere verhouding te staan met hun omgeving. In de werken die ze maakte voor dit project heeft ze vooral de relatie van de mensen onderling in het hun omringende landschap willen benadrukken. Als tijdens een van haar bezoeken haar aandacht door een gebeurtenis of een tafereel werd getrokken, vroeg ze de passanten om bepaalde handelingen nog eens te herhalen. Deze handelingen legde ze vast op foto. De ambivalentie 'gaat het goed of juist niet' is vooral in de filmpjes mooi waar te nemen. Tijdens het bekijken ervan krijg je de neiging in te willen grijpen en er persoonlijk voor te zorgen dat het moment suprême inderdaad zal plaatsvinden.

Met de fotografische beelden heeft Oltheten vijf kleine en één groot billboard en twee video's gemaakt. De kleine billboards zijn collages van allerlei situaties en activiteiten die typisch zijn voor de Maasvlakte, zoals motorcrossen, spotten van vogels en boten, kiten, en wandelen. Deze beeldverhalen laten zien hoe mens en omgeving samen een geheel vormen. Soms is er sprake van een verdubbeling: 1 wordt 2. Net zoals er eerst één Maasvlakte was en er straks twee zullen zijn.

>

Paulien Oltheten, (1982 Nijmegen) woont en werkt in Amsterdam. Recente tentoonstellingen en projecten zijn: *One moment it's really beautiful*, Fons Welters, Amsterdam (2009); *Radical Autonomy*, Centre D'art Contemporaine, Saint Nazaire, France (2009); *Off the record*, Stedelijk Museum in de Stad, Art Amsterdam, Amsterdam (2009); *Estafette*, FOAM, Amsterdam (2008); *...ze stonden namelijk recht*, De Bewaerscholen, Burg Heemstede (2005); *Capricious*, SMBA, Amsterdam (2007); *Findings*, Carl Berg Projects, Amsterdam (2006-2007).

BIK VAN DER POL
'FACTS ON THE GROUND' (2009)



Courtesy: de kunstenaars

Sinds 1995 hebben Liesbeth Bik en Jos van der Pol tientallen projecten uitgevoerd in Nederland en in het buitenland. Ze onderzoeken de verschuiving in de artistieke productie van afzonderlijke objecten naar die van de gedeelde ervaring. Hierbij omarmen ze diverse praktijken zoals workshops, filmprogramma's, picknicks, en andere situaties, waarbij de bezoeker deelnemer wordt van een kunstzinnige manifestatie. Bik Van der Pol zijn geïnteresseerd in utopische denkbeelden en verbinden radicale ideeën uit het verleden met het hedendaagse denken.

Voor *Portscapes* startten Bik Van der Pol een onderzoek waarbij de vraag centraal stond hoe het ontwerp tot stand kwam die het nieuwe land van de Maasvlakte 2, dat als vormeloos zand van zorgvuldig gekozen locaties opgespoten wordt, zijn vorm geeft. Zij vroegen zich af of poëtische of esthetische overwegingen een rol hebben gespeeld bij de aanvang van deze typisch Nederlandse onderneming.

De kunstenaars ontwikkelden hun project als een soort 'guided tour' aan de hand van gesprekken met mensen die betrokken waren bij het project. In gesprekken met ingenieurs, beleidsmakers, planners en milieuorganisaties doorliepen Bik Van der Pol de verschillende fases van het proces. Welke beslissingen waren bepalend voor hoe Maasvlakte 2 eruit zou gaan zien en voor de precieze locatie? Van welke kennis werd gebruik gemaakt en hoe werd er samengewerkt?

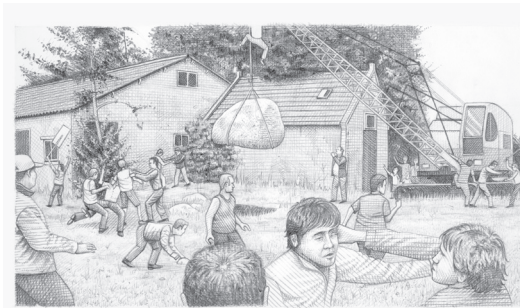
Door met een helikopter over het gebied waar de Maasvlakte 2 zal verrijzen te cirkelen en de omtrek ervan te filmen, verbeelden de kunstenaars het onderzoeksproces als een tekening in de lucht, met de helikopter als potlood en de film als papier. Dit zal bij de kijker die tekening in gedachten mogelijk maken en als een poëtische vertaling van de kennis fungeren. In de tentoonstelling is een videowerk te zien met de spectaculaire vanuit de helikopter gefilmde beelden.

Facts on the Ground is een soort fait accompli, en wordt ook gebruikt om in bedekte termen te zeggen dat de discussie over de zeggenschap van een bepaald territorium niet meer relevant is.

>

Liesbeth Bik en Jos van der Pol werken sinds 1995 samen. Ze wonen en werken in Rotterdam. Recente tentoonstellingen en projecten zijn: Xth Biennale de Lyon (2009); *One Day Sculpture*, Auckland Nieuw Zeeland (2009); *Plug-In 28, Pay Attention*, Van Abbemuseum, Eindhoven (2008); *A Format for Nightcomers*, Istanbul Biennial, (2007); *Fly Me To The Moon*, Rijksmuseum, Amsterdam (2007); *On Mobility*, De Appel, Amsterdam (2005); *Beyond Leidsche Rijn Utrecht, Nomads in Residence*, Utrecht (2003); *Loompanics*, White Box, New York (2001); *Trailer*, Green Naftali, New York (2000); *The Bookshop Piece*, Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam (1996).

JORGE SATORRE 'THE ERRATIC. MEASURING COMPENSATION' (2009)



Courtesy: de kunstenaar

Jorge Satorre keert vaak terug naar historische gebeurtenissen en vergeten verhalen, die hij filtert door zijn eigen ervaring. Tekeningen zijn voor hem het middel om te graven in het verleden en de gebeurtenissen en verhalen opnieuw te vertellen. In zijn project *Piaxtla Indicaria. La verdad divina* (2009–heden), bijvoorbeeld, staat het Mexicaanse dorp Piaxtla centraal. Voor het project legt hij de weg af die de eerste emigranten vanuit Mexico naar de Verenigde Staten in 1953 hebben afgelegd. Tegelijkertijd gaat hij op zoek naar de 'Amerikaanse droom' en naar mogelijke locaties voor een denkbeeldige remake van de existentiële roadmovie *Two Lane Blacktop* uit 1971. Samen met de schrijver Elmer Mendoza herschrijft Satorre het script van de film en verwerkt hij daarin wat hij op zijn reis heeft meegemaakt. Een groep illustratoren zal de geschreven scènes interpreteren.

Voor *Portscapes* verbleef Satorre drie maanden in Rotterdam. Hij zocht, en vond, in het oosten van Nederland een grote zwerfkei die tijdens de laatste ijstijd door gletsjers vanuit Scandinavië naar Nederland werd gevoerd. Deze gneisachtige granieten steen met een gewicht van rond de drieduizend kilo dateert uit de Svecofennische tijd en is ongeveer 1,9 miljard jaar oud. De kunstenaar raakte gefascineerd door de milieucompenserende maatregelen die bij de aanleg van Maasvlakte 2 worden genomen, zoals de aanleg van een natuureservaat in zee. Dit bracht hem op het idee om de steen in het kader van zijn project terug te brengen naar waar hij vandaag kwam: Zweden. Deze beweging kan worden gekwalificeerd als kunstmatige restitutie en transnationale compensatie¹. Het werk refereert

aan het beroemde kunstwerk *Broken Circle* (1971) van Robert Smithson, dat zich bevindt in een steengroeve in de buurt van Emmen en ook zo'n ogenschijnlijk onverplaatsbare zwerfkei bevat.

In de omgekeerde geologische beweging van Satorre wordt de monumentale aanleg van Maasvlakte 2 voorgesteld als het bootsen van een landvorm dat, net als het ijs maar dan in een veel korter tijdsbestek, de morfologie van Nederland fundamenteel verandert. Overigens zal een groot deel van de bestaande en toekomstige zeeweringen in het havengebied worden gemaakt van basaltblokken die afkomstig zijn uit Scandinavië.

De kunstenaar beschrijft het proces van het terugbrengen van de zwerfkei door middel van tekeningen, foto's en collages die zowel waargebeurde als verzonnen feiten bevatten en die zijn gerangschikt in de vorm van een storyboard. In een van deze onderdelen wordt bijvoorbeeld een verzonnen protest tegen de terugreis van de zwerfkei afgebeeld.

>

Jorge Satorre (Mexico Stad, 1979) woont en werkt afwisselend in Mexico Stad en Barcelona. Solovoorstellingen: *The Happy Failure*, Galerie Xippas, Parijs (2008); *The Barry's Van Tour*, West Cork Arts Centre, Skibbereen (2007); *Ejercicios*, La Casa Encendida, Madrid (2006). Groepstentoonstellingen: *Juntos acordaron adelantar el oscurecer*, Fundación Sa Nostra, Palma de Mallorca (2009); *Re-Construction. 3th Young Artists' Biennial*, Boekarest (2008); *Hacia/Desde México DF*, Cervantes Institute, Stockholm (2008); *Old News 4 CGAC*, Santiago de Compostela, Spanje (2008); *Por favor, gracias, de nada. Reenactments*, Casa del Lago, Mexico Stad (2007); *La noche en blanco*, Espacio Cultural Conde Duque, Madrid (2007) en *Barcelona Producción*, La Capella, Barcelona (2006).

1. De zwerfkei heeft een permanent onderkomen gekregen bij de Wanas Foundation nabij Knislinge in Zuid Zweden. Het bezit van deze stichting omvat een middeleeuws Kasteel een biologische boerderij en sinds 1987 ook een beeldenspark met werken van internationale kunstenaars.

HANS SCHABUS 'EUROPAHAVEN, PORT OF ROTTERDAM 17 JUNI 2009' (2009)



Courtesy: de kunstenaar

Hans Schabus houdt zich bezig met ruimten en plaatsen, met ruimtelijk denken en de fysieke beleving van plekken. Zijn benadering heeft een kenmerkend verloop.

Hij begint met het onderzoeken van een locatie; meestal de locatie van een kunstinstelling zelf. Het onderzoek levert hem geannoteerde kaarten, foto's, tekeningen en talloze aantekeningen op die betrekking hebben op de geschiedenis en ligging van de onderzochte locatie. Met deze semi-wetenschappelijke methode brengt de kunstenaar een web van verbindingen tot stand. Historische gebeurtenissen en anekdotes worden door hem gekoppeld aan persoonlijke ontdekkingen, waarbij hij verbanden legt tussen reizen en transport, het graven van tunnels en uitwisselingen, architectuur en antropologie. Deze praktijk heeft geleid tot enkele zeer intensieve sculptuurprojecten. Zo maakte hij een 'berg' die het Oostenrijkse paviljoen tijdens de Biënnale in Venetië in 2005 inkapselde, en ondertunnelde hij zijn eigen atelier en zette galerieën onder water.

Voor *Portscapes* heeft Schabus één foto gemaakt, een aanvulling op zijn doorlopende serie aankomstfoto's. Hij kreeg het idee voor de serie tijdens de opnames van zijn film *Western* (2002), waarin hij in een zelfgemaakt zeilbootje, klasse optimist, die de naam *Forlorn* draagt, door het riool van Venetië vaart. Op de foto *Europahaven, Port of Rotterdam, 17 juni 2009* (2009) is een nieuwe aankomst te zien van *Forlorn*. De foto was te zien op een billboard langs de weg naar de Maasvlakte en is ook als Ansichtkaart verspreid.

De *Forlorn* (die in de tentoonstelling naast de foto staat) lijkt een onverklaarbare en eenzame reis rond de wereld te maken. Op elke foto in de serie zien we het bootje met zijn eenkoppige bemanning aankomen op verschillende locaties. Naast de aankomst in de haven van Rotterdam zijn er aankomsten te zien op de in mist gehulde East River in New York, in het Duitse Frankfurt am Main, op het meer van Constance in Bregenz, Oostenrijk, en in Venetië. De reis lijkt een eindeloze zoektocht of een ontsnapping uit het dagelijkse bestaan, waarvan je alleen de hoopvolle momenten ziet waarop de eenzame reiziger veilig de vaste wal lijkt te bereiken. Wacht hem een warme of een vijandige ontvangst? Schabus' foto's doen denken aan Bas Jan Ader, de vermaarde conceptuele kunstenaar van Nederlandse origine, die in 1975 op mysterieuze wijze verdween toen hij met een klein zeilbootje de Atlantische Oceaan wilde oversteken.

Op de foto van de aankomst in Rotterdam is te zien dat het bootje koers zet naar een reusachtig vrachtschip en de enorme containerterminals die de haven rijk is. Het kleine bootje staat in schril contrast tot de imposante schepen van de hedendaagse zeevaart. Schabus merkt op dat de uitgestrektheid van de maritieme ruimte, ondanks de snelheid en de efficiëntie waarmee wordt gewerkt, vanuit menselijk oogpunt een kwetsbaar en mythologisch terrein is.

>

Hans Schabus (Watschig, Oostenrijk, 1970) woont en werkt in Wenen. Soloprojecten: *Next Time I'm Here I'll Be There*, The Curve, Barbican Gallery, Londen (2008); *Deserted Conquest*, SITE Santa Fe, New Mexico (2007); *Internal Security*, Kasseler Kunstverein, Kassel (2006); *The Last Land*, Oostenrijks paviljoen, Biënnale van Wenen (2005); *The Rendezvous Problem*, Kunsthau Bregenz, Bregenz (2004); *Astronaut [Be Right Back]*, Secession, Wenen (2003). Groepsprojecten: *Revolutions – Forms That Turn*, Biënnale van Sydney (2008); *International 06*, Biënnale van Liverpool (2006), *The Pantagruel Syndrome*, Triënnale van Turijn (2005); Manifesta 4, Europese Biënnale van Hedendaagse Kunst, Frankfurt (2002).

MIJD DE ALGEMENE OPINIE, KOSTE WAT KOST

MARKUS MIESSEN IN GESPREK MET SHUMON BASAR

Shumon Basar is onderzoeker, curator en schrijver geïnteresseerd in cultuurpolitiek. Hij is onder meer verbonden aan het Centre for Research Architecture van Goldsmiths Institute in Londen. Reden voor *Portscapes* om hem te vragen naar de betekenis van een kunst- en cultuurprogramma in de nieuw te ontwikkelen uitbreiding van de haven van Rotterdam. Een gesprek over de voor- en nadelen van door de overheid betaalde initiatieven voor kunst en cultuur in relatie tot de ontwikkeling van de stad.

MM *Portscapes* ontwikkelde een inleidend artistiek programma bestaande uit tijdelijke evenementen en manifestaties naar aanleiding van de aanleg van een nieuwe haven en een nieuw industriegebied in Rotterdam. Is het cliché dat je 'alleen maar kunstenaars of homo's naar een stadsdeel hoeft te halen en de investeringen volgen vanzelf' nog steeds geldig?

SB Ik ben een groot liefhebber van intelligente clichés, maar dit is wel erg kort door de bocht. Hoewel de 'culturele' of de 'roze euro' in veel Europese steden-in-verval tot successen heeft geleid, is dat succes niet vanzelfsprekend en is het middel niet zaligmakend. Ik ben in respectabele Europese steden geweest waar men ineens bedacht dat cultuur iets is wat je nodig hebt wanneer al het andere er al is: de SUV, de Gucci-boetiek, de met Michelin-sterren gelauwerde restaurants en de onder architectuur gebouwde huizen voor succesvolle inwoners. Maar het is echt niet nodig en zelfs niet gewenst om elke stad tot een cultureel knooppunt te maken. Rotterdam is wellicht anders, omdat die stad een eerbiedwaardige traditie van creativiteit heeft, plus een bepaalde weerbarstigheid die zijn schilderachtige tegenhanger, Amsterdam, volledig ontbeert.

MM Wat zijn in grote trekken jouw gedachten over industriegebieden die tot knooppunten van creativiteit worden gemaakt?

SB In het algemeen is 'groot' de enige schaal waarop ik kan denken. Ik verzet me er tegen generaliserend te reageren op wat altijd specifieke situaties zouden moeten zijn. Op

een bepaald niveau gaat er van de omvorming van industriegebied tot culturele of creatieve zone een esthetisch of empirisch soort genoeglijkheid uit. Misschien is dat ook wel zo eerlijk, in die zin dat als de aarde een palimpsest van verleden en tegenwoordige tijden is, het alleen maar goed is als achterhaalde commerciële en economische modi worden vervangen door die van nu. Maar om op mijn aanvankelijke antwoord terug te komen: ik ben huiverig omdat dit een algemeen typologisch antwoord is op een specifiek sociaal-cultureel vraagstuk.

MM Goed. Kun je dan in specifieke termen uitleggen wat je vindt van Rotterdam als nieuwe attractie op de jaarlijkse kunstcarroussel?

SB Rotterdam kent een aantal zeer gerespecteerde kunst- en architectuurinstellingen met een lange staat van dienst. Witte de With, Museum Boijmans Van Beuningen, de Kunsthal en het NAI, om er maar enkele te noemen, en er zijn er beslist nog veel meer die ik niet eens ken. Dat voorspelt veel goeds. Niet dat nieuwe initiatieven door deze instellingen gedomineerd zouden moeten worden. Dat zou juist zonde zijn. Maar Rotterdam heeft ook een goed ingevoerde gemeenschap van kunstenaars en kunstminnaars. Deze kan de doelgroep vormen voor iets nieuws, dat kan werken op de schaal van de stad en plaatsvindt in de haven. Hopelijk ben ik nu niet te rigide, maar ik heb niet het idee dat de internationale jaarlijkse kunsttournee wéér een nieuwe pleisterplaats op zijn uitputtende

tracé nodig heeft. Tenzij de stad iets heel anders en vindingrijks doet, wat deze toevoeging aan de toch al overdadige kunst-voetafdruk zou rechtvaardigen.

MM Wat zijn jouw ervaringen met het misbruik en/of de misduiding van cultureel kapitaal?

SB Ik weet niet of ik daar persoonlijk ervaring mee heb. Er schiet me zo niets te binnen, hooguit reacties achteraf. Als je met cultureel kapitaal doelt op het geld dat wordt gereserveerd om cultuur te ontwikkelen als een uiting van de schepping en herschepping van de grote stad, dan moet het officiële antwoord, dat van de optimist dus, luiden: 'Tuurlijk, prima zaak!' Misschien is het de behoudende Brit in mij, maar mijn maag draait zich om als cultureel kapitaal slechts een codewoord is om bedrijven te lokken. Er is te veel jargon van het soort dat wordt gesanctioneerd door met overheidsgeld ondersteunde initiatieven voor architectuur en design evenals fora die allemaal kunst en cultuur onderhorig maken aan managementtheorieën. Ik huldig zeker geen standpunt dat kunst en cultuur in een etherische wolk plaatst die hoog boven de meer prozaïsche instrumenten voor evaluatie en waardering zweeft. Volgens mij is de wisselwerking van cultuur en commercie, waarvan de gevolgen lijken op die van het *new age*-kapitalisme, omgeven door enorme rookgordijnen – wierookstokjes verplicht.

MM Is 'cultuur' een medicijn, en zo ja: voor wie?

SB Cultuur kan zeker fungeren als medicijn tegen teleurstelling, troosteloosheid, criminaliteit, wanhoop, slechte voeding, werkloosheid, nostalgie naar echtere tijden, tegen verveling en overvloed en het schuldgevoel dat bij tevredenheid hoort.

MM Waarom zijn politici tegenwoordig zo dol op het financieren van cultuur?

SB Zijn ze dat? In het huidige economische klimaat zien we waarschijnlijk het einde van een overspannen periode van politiek-culturele uitbundigheid. De zogeheten 'reële economie' vraagt om meer banen en ik weet zo net nog niet of de cultuursector die in groten getale zal voortbrengen. Misschien zit ik eraan, maar ik denk dat er een correctieslag aankomt. Dat is niet per se slecht voor de cultuursector als geheel, maar wel voor 'creativiteit' met overheidssubsidie en voor de bedrijfstak die deze merkwaardige geestdrift de wereld in heeft geholpen.

MM Ontwerpers en architecten in Nederland worden geconfronteerd met een ongelooflijk spectrum van financieringsmogelijkheden. Wat zijn volgens jou de voordelen en wat de nadelen van zo'n systeem?

SB Voordeel: comfort, rust en risicoloosheid. Nadeel: comfort, rust en risicoloosheid.

MM De Nederlanders hebben een langdurige relatie met de zee en de overzeese handel. Ze aanbidden haar schoonheid en hun eigen kustlijn, maar worden door diezelfde zee ook voortdurend bedreigd omdat het grootste deel van het land onder zeeniveau ligt. Er zijn relatief weinig Europese volken met zo'n haat-liefdeverhouding met het water als de Nederlanders. Landaanwinning, oorspronkelijk een Nederlandse vinding en later gekaapt door de emiraten, keert nu weer terug op de agenda van Nederland. Het Dubaiaanse model van bouwen in een vacuüm heeft een nieuwe en met krachtige hand gevestigde cultuur gebracht die is gerijpt in een reageerbuis. Hoe schat je, in vergelijking met dat model, de mogelijkheden in voor een vergelijkbaar project in de context van een stad met een lange maritieme traditie?

SB Verhalen over het verleden kunnen worden uitgevonden maar ook overgeërfd, dus er is aan de maritieme traditie van Nederland niet per se iets authentieks en daardoor superieurs dat die traditie boven die van Dubai stelt (die overigens verder teruggaat dan je wellicht denkt). Een traditie kan alleen productief zijn als je je daardoor niet laat inperken, maar haar kunt gebruiken als drijfveer, haar verder kunt uitbouwen en kritisch – zelfs liefdevol – kunt koesteren zonder erdoor te worden verstikt. Bij elk toekomstgericht idee moet je er stilzwijgend van uitgaan dat ook dat idee op een dag tot de geschiedenis behoort, en daarom is het deze wederzijdse verstandhouding met de tijd die er in mijn ogen echt toe doet.

MM Vind je dat globalisering als bedrijfsvoorwaarde wordt overschat?

SB Volgens mij bestaat die globalisering niet eens in de vorm zoals we ooit hebben gedacht dat ze zou bestaan. En als zodanig moet zij tegelijkertijd worden overschat en onderschat, voor het geval ze wél bestaat en voor het geval we een spookbeeld najagen. Op tv hoorde ik vanavond het begrip 'deglobalisering' langskomen. Hoewel ik niet geloof dat zoiets überhaupt mogelijk is (dat is zoiets als de tijd terugdraaien), suggereert het feit dat een dergelijk concept wordt bedacht en een naam krijgt dat we een precare periode

tegemoet gaan waarin we grondig moeten analyseren wat we tot op heden hebben aangenomen als de fundamenteën van de werkelijkheid waarin wij allen leven.

MM Wat is in jouw ogen het fundamentele verschil tussen een stad als Rotterdam en uw eigen woonplaats, Londen?

SB Londen is uniek omdat het de agglomeratie is van de koloniale nawerkingen van het Britse Rijk. De Nederlanders hebben natuurlijk ook koloniën gehad, maar die waren veel kleiner dan de Britse. Ondanks al mijn bedenkingen bij Londen (en dat zijn er nogal wat), sta ik altijd weer te kijken van de enorme complexiteit en rijkdom van de etnische bevolkingsopbouw waarin de grotere beweging van de wereldgeschiedenis nagalmt. Merkwaardig genoeg geldt: hoe minder Groot-Brittannië er in de nieuwe wereldorde toe lijkt te doen, hoe sterker Londen wordt. Ik vind dat een behoorlijke prestatie.

MM Londen kreeg uiteindelijk zijn Terminal 5, Berlijn bouwt een nieuwe mega-luchthaven en Frankfurt is net begonnen aan een nieuwe start- en landingsbaan. Hoe belangrijk is het idee van een havenstad, een vervoersknooppunt, niet zozeer voor de economie maar voor de stad zelf?

SB In mijn ogen vinden talloze vormen van uitwisseling plaats die symbolisch beginnen, maar langzaam maar zeker concrete gevolgen krijgen. U zult mij niet horen beweren dat alles in verbinding met alles moet staan. Maar als een stad een geschiedenis van wereldconnecties heeft, zou ik dat uitbuiten en klaarmaken voor de toekomst. Daar kunnen alleen maar goede dingen uit voortkomen.

Markus Miessen is architect, onderzoeker, docent en schrijver met als thuisbases Londen en Berlijn. Miessen schreef en redigeerde diverse internationale artikelen en publicaties van academische, wetenschappelijke en populair-culturele aard. In 2009 werkte hij aan zijn PhD aan het Centre for Research Architecture van Goldsmiths in Londen, waar hij onderzoek deed naar conflicten en niet op consensus gebaseerde vormen van participatie als vorm van alternatief ruimtelijk gebruik. Hij was dat jaar ook gastprofessor aan het Berlage Instituut in Rotterdam.

HET NIEUWE WEERSPIEGELEN

MARKUS MIESSEN IN GESPREK MET CRIMSON

Crimson is gevestigd in Rotterdam en bestaat uit een zestal architectuurhistorici die onderzoek doen naar de hedendaagse stad. Een van haar onderzoeken richt zich op New Towns. Markus Miessen vraagt Crimson in opdracht van *Portscapes* naar hun opvattingen over de uitbreiding van de Rotterdamse haven en de betekenis van deze schaalessprong voor de stad Rotterdam. Welke beleidsmatige strategie zou de gemeente Rotterdam kunnen voeren om de haven weer bij de stad te betrekken?

MM Jullie praktijk kan gerust hybride worden genoemd: jullie afficheren je als architectuurhistorici en stellen bestaande denkbeelden over de hedendaagse stedenbouw ter discussie, en tegelijkertijd bestuderen jullie die denkbeelden in een mondiaal onderzoeksproject. Kunnen jullie iets vertellen over het New Town Institute?

Crimson Het International New Town Institute is een kennisinstituut in Almere dat onderzoek doet naar verleden, heden en toekomst van nieuwe steden over de hele wereld. Daartoe werken we op internationale schaal samen met universiteiten, wetenschappers en ontwerpers. Wij concentreren ons op de reconstructie van 'oude' New Towns, met name die van na de Tweede Wereldoorlog, en de conceptualisering van 'nieuwe' New Towns, voornamelijk buiten Europa, in China, India en het Midden-Oosten.

MM Wat is een New Town eigenlijk?

Crimson Er zijn veel definities van wat een New Town in feite is. Onze definitie is eenvoudig: een New Town is een stad die vanuit het niets is gepland aan de hand van een masterplan en zowel economisch als politiek een zekere autonomie geniet.

MM Hoe kan het denkbeeld of de idee van de New Town historisch worden geduid? Wat vinden jullie in het algemeen van universalistische planningsmodellen?

Crimson In de geschiedenis wemelt het van de universalistisch geplande steden. Het is verleidelijk om vanuit modellen te denken, vanwege de geweldige ambities die dit met zich meebrengt en tegelijk ook vanwege de enorme risico's die ermee gepaard gaan. We voelen ons aangetrokken

door het kloeki statement en dito manifest zoals dat het geval was bij generaties modernistische architecten en planologen, en tegelijkertijd zijn we tot de slotsom gekomen dat universele modellen – niet alleen de modernistische – gedoemd zijn te mislukken. In ons werk hebben we altijd gekozen voor een contextuele en uiterst specifieke aanpak, zoals bij WiMBY!, ons reconstructieproject voor de nieuwe stad Hoogvliet. Als onderdeel van het Rotterdamse havencomplex, dat ontwikkeld werd tot de grootste haven ter wereld, werd dit in de jaren vijftig en zestig opgetrokken.

MM Jullie zeggen dat 'in een New Town alles mogelijk is'. Wie door steden als Almere loopt, kijkt nogal op van zulke uitspraken. Wat kan de Rotterdamse havenautoriteit van zulke voorbeelden leren?

Crimson Uiteraard is ook in een New Town niet alles mogelijk, maar wat deze voor zowel ontwerpers als bewoners zo aantrekkelijk maakt, is de inherente belofte dat het zou kunnen.

MM Sinds de jaren negentig hebben de Nederlanders geprobeerd een bepaald imago van de moderne Nederlandse architectuur te exporteren, in elk geval tot voor kort met groot succes. Hoe lang blijft die strategie nog werken?

Crimson De overheid heeft geen geld meer en veel subsidies zijn verstrekt zonder dat er kritisch werd gekeken naar wat er nu eigenlijk tot stand werd gebracht.

MM In mijn vorige vraaggesprek voor *Portscapes* pleit schrijver Shumon Basar ervoor de algemene opinie koste wat kost te mijden. Bestaat er zoiets als de Rotterdammer?

Crimson De zes leden van Crimson vormen in onze ogen een goede afspiegeling van de doorsnee Rotterdammer in al zijn vormen.

MM Hebben jullie een visie over het verbeteren van de kwaliteit van het landschap in de haven van Rotterdam?

Crimson Wij pleiten ervoor zoveel mogelijk af te zien van een 'visie'.

MM Moet de haven van Rotterdam worden beschouwd als méér dan alleen een haven?

Crimson Absoluut. De haven vormt de bestaansgrond voor 90% van de essentie van de stad Rotterdam. Helaas is echter nog geen 10% van de bewoners van dit materiaal in dienst van of zelfs maar economisch gebonden aan de haven. Rotterdam heeft de hardware van een havenstad, maar de soft- en orgware van een postindustriële stad.

MM Luchthavens worden vaak beschouwd als de toegangspoort van een land of politiek grondgebied, zoals de EU. Hoe moeten we een zeehaven in dit verband zien?

Crimson Uiteraard vormen havens eveneens een toegangspoort tot politiek grondgebied. En ja, de EU lijkt de juiste schaal te zijn om de haven van Rotterdam in dit verband te definiëren. Maar havens zijn om diverse redenen fascinerend. Ze zorgen niet voor het vervoer van mensen, maar van spullen. Ze zijn in toenemende mate posthumaan en daarom onzichtbaar voor de rest van het gebied. Daardoor zorgen ze ook voor het vervoer van onzichtbare mensen, zoals illegale immigranten. Er wordt weleens nostalgisch gedaan over de ouderwetse 'menselijke' haven als een toevluchtsoord van illegaliteit en informaliteit. Dat is nogal voorbarig, want de havens van bijvoorbeeld Rotterdam, Napels, Shanghai en Los Angeles vormen nog altijd de hoofdadere voor de verplaatsing van enorme hoeveelheden, vervalsingen en smokkelwaar. Zo is het altijd geweest en zo zal het ook altijd wel blijven.

MM Wat zijn de gevolgen van de financiële crisis op het mondiale vrachtvervoer voor de planning van nieuwe infrastructuur die met deze transporten te maken hebben?

Crimson Het zichtbaarste resultaat is het schitterende tafereel van boten, flonkerend in het duister voor de kust van badplaatsen als Scheveningen en Hoek van Holland, die wekenlang liggen te wachten op opdrachten. Op de lange duur kan het gevolg zijn dat de zwakkere bedrijven in groten getale uit de markt worden weggezuiverd. Dit biedt de grootste havens de kans

om de concurrentie de nek om te draaien, omdat zij grotere verliezen gedurende langere tijd kunnen opvangen dan hun wat kleinere burens. Deze crisis kan dus leiden tot een verdere schaalvergroting en centralisering. Dit heeft echter weinig gevolgen voor de regionale economie, omdat de crisis ook leidt tot verdere optimalisering van de efficiency.

MM Hoe kan er op een plaats als deze voor worden gezorgd dat inhoud en productie in harmonie naast elkaar bestaan?

Crimson Productie is de inhoud.

MM Als we aan een hedendaags monument voor de Rotterdamse haven denken en daarbij even voorbijgaan aan het fysieke en zelfverwijzende aspect, wat is er dan nodig?

Crimson Het vraagstuk van het hedendaagse monument is irrelevant omdat de haven een omgeving is zonder mensen om naar het monument te kijken. Die omgeving is bovendien zó grootschalig dat een monumentaal gebaar waarschijnlijk veel te groot en kostbaar zou zijn. Bijvoorbeeld: langs de kustlijn van de nieuwe uitbreiding van de haven van Rotterdam komen 200 meter hoge windmolens te staan en zullen containerschepen van meer dan 500 meter lengte worden verwelkomd. Wie een baken of monument wil maken, zal het moeten zoeken in het creëren van sublieme momenten van intimiteit en specificiteit voor neoromantische zwervelingen.

MM Wat is de rol van de hedendaagse architect in een dergelijke grootschalige infrastructuurproject?

Crimson Enorm veel geld, ruimte en mogelijkheden gaan verloren doordat de huidige haven te vaak het resultaat is van een opeenstapeling van de oplossingen die specialisten hebben bedacht voor allerlei afzonderlijke problemen. Architecten zijn generalisten, of zouden dat moeten zijn, en moeten verder gaan dan het beantwoorden van de vraag. Als zij eerder bij het proces worden betrokken, in teams met alle specialisten, kunnen ze de haven voorzien van ideeën, ruimtes en structuren die in het huidige technocratische klimaat nooit een kans zullen krijgen. Zelfs het ogenschijnlijk oppervlakkige vraagstuk van het imago of de esthetiek van de haven kan voor architecten een startpunt zijn om een voet tussen de deur te krijgen en te laten zien dat ze in staat zijn tot combineren, heroverwegen, aansluiting zoeken en conceptualiseren. Als ze echter

vasthouden aan hun rol als esthetisch specialist of als opportunist die er alleen maar op uit is om opdrachten te krijgen en te blijven krijgen, zetten ze zichzelf op achterstand.

MM Jullie geven vaak strategisch advies en stellen ook beleidsvoorstellen op. Als jullie zouden worden gevraagd één beleid voor de ontwikkeling van de haven te formuleren, wat zou dat dan zijn?

Crimson Er bestaat momenteel een stilzwijgende overeenkomst tussen de stad en de haven dat de stad de haven met rust laat, en de haven zich niet bemoeit met de discussies en besluitvorming van de stad. Dit is geen houdbare relatie: de enige hoop voor de stad Rotterdam en de regio is een hernieuwde relatie tussen de bewoners en de directe en indirecte economieën van de haven. De stad kan deze relatie niet definiëren, laat staan tot stand brengen. Het is de haven die voor de gemeenschappelijke grond moet zorgen waarop deze relatie zal worden gecreëerd. Dat betekent onderwijs, een nieuwe ruimtelijke structuur om de geïsoleerde zones van haven en stad te vervlechten en een nieuwe zone-indeling voor de haven, zodat de arbeids- of kennisintensieve bedrijven verstrengeld raken met de netwerken van de stad.

CULTURELE DIVERSITEIT ONDER DRUK

MARKUS MIESSEN IN GESPREK MET FRANK VAN DER SALM

Frank van der Salm is fotograaf en gevestigd in Rotterdam. Zijn interesse gaat uit naar de ontwikkeling van megasteden. Volgens hem is de uitbreiding van de Rotterdamse haven van groot strategisch en economisch belang voor Nederland.

Hij pleit er dan ook voor dat de gesprekken hierover niet op regionaal niveau gevoerd worden maar op nationaal niveau, vanuit een internationaal perspectief.

Een internationaal team van onderzoekers uit diverse disciplines zou nieuwe mogelijkheden kunnen bieden voor een sociale, economische, maar ook culturele *make-over* van de Rotterdamse haven.

MM Frank, jouw thuisbasis is Rotterdam. Kun je iets zeggen over hoe de stad jou en je werk beïnvloedt?

FvdS Een stad geeft me energie, dat is de voornaamste invloed die een stad op mij heeft. Het is een vat vol tegenstrijdigheden met plaatsen waar je je niet prettig voelt, waar je je verloren kunt voelen, een plaats met non-plaatsen. En aan de andere kant zijn er de levendige nachten en inspirerende ontmoetingen met vrienden en collega's. In een stad ben ik altijd klaarwakker, alert zelfs. Op zoek naar verandering en de mogelijkheden die dat met zich mee brengt. Omdat mijn werk vooral over stedelijke onderwerpen gaat, is die energie voor mij essentieel. Als die energie er niet is, voel ik me niet thuis. Misschien is die energie onbewust het lijntje dat me verbindt met plekken op de wereld waar ik ooit heb gewerkt, met fotomateriaal dat ik op de gekste plaatsen heb geproduceerd, als je begrijpt wat ik bedoel. Hoewel het niet altijd aangenaam is – gelukkig meestal wel –, kan ik slecht zonder die energie. Dus om terug te komen op je vraag: het is niet zozeer de stad Rotterdam die letterlijk en herkenbaar invloed uitoefent op mijn werk, maar meer het vermogen van de stad om mij te verbinden met steden elders ter wereld en met alles wat die steden weer met elkaar verbindt.

MM *Portscapes* is bezig een artistiek inhoudelijk kader op te zetten voor de uitbreiding van de haven van Rotterdam. In Nederland vind je de uitersten stad-platteland en industrie-natuur vaak dicht bij elkaar. Dat is bijzonder. Heb jij

FvdS In Rotterdam moet dat iets met de rivier zijn. Als je vanuit het zuiden met de auto Rotterdam binnenrijdt, ga je over de Van Brienenoordbrug. Opeens is de stad daar zomaar, meestal onder een nevel van grijze Hollandse luchten, een stad die zo afhankelijk is van water – je ziet de enorme hijskranen in de haven, de zware transportvrachten en de uitgestrekte gebouwen op een plateau net boven zeeniveau. Daar kijk je vanuit de auto op neer, en omdat je snel rijdt, heb je maar een paar seconden om dat beeld in je op te nemen. En het blijft je voor altijd bij. Ik verheug me altijd op dat moment, voel een soort opluchting als ik dichterbij de brug kom, op elk uur van de dag, in welke stemming ik ook ben. Ik vind het spannend, ben altijd weer vol verwachting. Wat vreemd is, natuurlijk, want ik weet precies wat ik te zien krijg. Misschien is het de confrontatie. Je ziet die grote stad, je weet wat die stad betekent, en dan vang je in een flits een glimp op van de kwetsbaarheid van die stad. Op dat moment lijkt de stad bijna beheersbaar, alsof je er grip op hebt – schaal telt even niet mee. Natuurlijk is het essentieel dat je dat moment vanuit een beweging ervaart. Als ik een plek zou moeten kiezen, zou het dat moment zijn, dat moment op die brug. Of het zicht vanaf die brug. Dat zou je ook een soort plek kunnen noemen.

MM Als je kijkt naar de architectuur, de politieke en de sociale aspecten van de haven, hoe zie jij dan de toekomst voor de haven?

FvdS De haven zal moeten veranderen. Niet met de tijd meegaan, is geen optie. Als je ziet welke enorme veranderingen zich voltrekken in de wereldeconomie, de snelheid waarmee landen in Azië zich kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden bijvoorbeeld, dan heeft Rotterdam geen keus. Je kunt niet alleen blijven teren op prestaties uit het verleden. De vraag zou moeten zijn: 'Wat wil Rotterdam in de toekomst zijn?' Wil de stad blijven concurreren met Singapore, Busan, Hongkong etc., of zal de focus liggen op behoeften die wereldwijd aan het veranderen zijn? Productielanden zijn veranderd, financiële markten zijn in beweging, nieuwe landen zijn in de 'echte consumptiefase' beland. Internationale handel blijft natuurlijk bestaan, en hoogstwaarschijnlijk blijft er ook behoefte aan een regionale functie. Maar op wereldschaal gaan de dingen zich waarschijnlijk anders ontwikkelen dan in ons nationale scenario. En het zou goed kunnen dat er veel ruimte beschikbaar komt. In die zin denk ik dat verandering veel nieuwe functies voor deze gebieden zou kunnen opleveren. Het is van nationaal belang om dit internationaal aan te kaarten.

MM Hoe kunnen we consensuspolitiek bij besluitvorming op regionale schaal omzeilen? Met name in een economisch en strategisch zo belangrijk centrum als Rotterdam?

FvdS De vraagstelling impliceert dat consensus niet de juiste manier is. Of dat wel of niet zo is, zal altijd onderwerp van discussie blijven, vrees ik. Ook over het onderwerp zelf bestaat geen consensus, dus het blijft op de agenda staan. Rotterdam is economisch en strategisch van groot belang, vooral tegenwoordig. Gesprekken over Rotterdam Haven zouden echter minstens op nationaal niveau moeten plaatsvinden, in plaats van op regionaal niveau. Regionale behoeften zijn ondergeschikt aan het nationale belang. Bereidheid tot verandering vraagt om consensus over de noodzaak tot verandering. En dat gaat soms heel langzaam. Té langzaam. Voor wat betreft de besluitvorming over dergelijk grote zaken, heb ik niet voldoende inzicht in de politieke structuren. Omdat ik niet weet of zoiets al bestaat, houd ik het algemeen. Ik denk dat het goed is om een soort curator aan te stellen, of een team van curatoren met politieke credits en volmachten, die in samenwerking met de havenautoriteiten kunnen onderzoeken hoe het vergelijkbare 'oude' industrieën in het verleden op

internationale schaal is vergaan. Het lijkt me interessant om te weten hoe zij omgingen met de veranderende tijd en of ze zich hebben kunnen aanpassen aan de veranderde behoeften op wereldschaal. De inspanningen van deze curatoren zouden kunnen leiden tot een netwerk van verjongende 'buurten' en veranderende industrieën, er zouden multifunctionele gebouwen kunnen komen, ook voor tijdelijke activiteiten, of gebouwen waarin werk en ontspanning worden gecombineerd enzovoort. Alles is mogelijk. Het team zou kunnen bestaan uit architecten, stedenbouwkundigen, kunstenaars, havenautoriteiten etcetera. De haven is een stad die veel meer internationale connecties heeft dan veel 'echte' steden. Laten we de haven zien als stad, als een krachtige metropool die aandacht nodig heeft. De ruimtelijke kwaliteiten van de Rotterdamse haven bieden veel meer gebruiksmogelijkheden dan alleen zware industrie. Besef goed dat het niet voor het eerst zou zijn dat dingen opnieuw moeten worden uitgevonden, afgebroken en anders opgebouwd. Dat er functies worden toegevoegd. Of anders gezegd: dat de huidige wereld wordt geherstructureerd. Als we internationaal mee willen blijven tellen, dan moeten we een internationale taal gaan spreken. De ruimtelijke gevolgen zouden enorm zijn. Maar regionaal denken is niet groot genoeg voor een haven die zo groot is als de Rotterdamse haven.

MM Als je premier Balkenende iets zou mogen vragen, wat zou dat dan zijn?

FvdS Met betrekking tot het vorige onderwerp zou ik hem vragen een internationaal onderzoeksteam samen te stellen van politici, wetenschappers, havenautoriteiten, architecten, kunstenaars en stedenbouwkundigen. Dit team kan de functies van de haven in kaart brengen en krijgt vervolgens carte blanche bij het schetsen van een mogelijke (!) economische, sociale en culturele makeover. Ze krijgen helemaal de vrije hand.

MM Jij bent fotograaf en kunstenaar. Wat is jouw fascinatie met de ontwikkeling van steden?

FvdS In steden zie je verandering het eerst. Wereldwijd staan grote steden met elkaar in verbinding door middel van handel, financiën en massamedia – en daarin speelt fotografie een grote rol. Meer dan 50% van de wereldbevolking woont in steden. Dat is uniek in de geschiedenis. Stel je eens voor welke consequenties dat

zou kunnen hebben voor de manier waarop wij de komende vijftig jaar de werkelijkheid zien. We leven in het zaptijdperk, in een zapcultuur. Als fotograaf moet je dat gegeven meenemen in je werk. Je kunt niet maar meer beeld blijven toevoegen en van mensen verwachten dat ze dit 'lezen' zonder over context na te denken. Steden zijn geen duidelijk identificeerbare objecten meer, maar een landschap van interacties. Ik bevind me in een paradox: enerzijds een snel veranderende 'echte' wereld, gebaseerd op beeldmateriaal, en anderzijds mijn werk als fotograaf waarmee ik verwijs naar die werkelijkheid. Dit is een van de uitgangspunten in mijn fotowerk. Het is een fascinerende positie, midden in alle verandering. En vanuit dat centrum, vanuit die ruimte, ga ik op ontdekking. Tijd en ruimte gebruik ik daarbij als 'morphing bodies'.

MM Iets wat je vaak terugziet in jouw werk, is beheersing van landschappen. In hoeverre mag de mens ingrijpen?

FvdS De mens is overal. Herinner je je die luchtfoto's van 'nieuwe indianenstammen' in de jungle van Zuid-Amerika? Van die indianen die in oorlogstenuue met pijl en boog stonden te schieten op die ijzeren vogels? We zijn overal, en bijna geen 'Nature Sublime' overleeft als wij er ons oog op laten vallen. Dat feit alleen al maakt dat alles voor altijd anders wordt. Kijken, ergens naar kijken, is een werkwoord. Het is iets actiefs. Je laat dingen toe in je hersenen, en dat is niet neutraal of ongevaarlijk. Romantische idealen van een ongeschonden natuur zijn naïef. Ook het feit dat beeld overal aanwezig is, in alle facetten van ons leven, is niet neutraal. Wij denken in beelden. Is dat erg? Ik denk het niet. De realiteit is dat de mens, hoe dan ook, altijd ingrijpt. In mijn werk reflecteer ik op dat feit en ik verwerk het door gebruik te maken van beelden, te spelen met verwachtingen, een spanningsveld te creëren bij aannamen over de werkelijkheid etcetera. Je kijkt altijd naar beelden waarin het landschap als het ware wordt gebruikt, en niet naar het landschap zelf. Tegenwoordig betekent controle over beelden controle over het landschap – als je beelden toevoegt, voeg je ruimte toe. Een hedendaagse stad zonder beelden is nauwelijks voor te stellen. Het lijkt mij ondraaglijk. Dus laat ons vooral ingrijpen!

MM Wat spreekt jou meer aan: urban density of wildgroei op regionale of zelfs nationale schaal?

FvdS Beide situaties zijn voor mij

even aantrekkelijk – om dezelfde reden: ze zijn het resultaat van menselijk handelen en ingrijpen in de leefomgeving. Beide situaties zijn het resultaat van de moeite die de mens zich heeft getroost om zijn dromen te verwezenlijken en van de fouten die het gevolg zijn van zijn handelen. En van de impact die dat heeft gehad op natuurlijke hulpmiddelen. Voor mij heeft stijl niets te maken met de vorm van dingen. Ik zou tientallen series kunnen maken van gedeeltelijk onscherpe foto's van Zwitserland, zoals de serie die ik in 1995 heb gemaakt. Waarschijnlijk zou ik ze ook nog verkopen, maar hetzelfde kunstje twee keer doen, is te gemakkelijk. Als fotograaf zou ik niet meer serieus genomen worden. Voor mij is stijl een geïnternaliseerde, persoonlijke werkmethode, een conceptueel ding. Dat betekent dat in verschillende situaties verschillende handelingen nodig zijn om ze in mijn ruimte te trekken. Urban density vraagt om een andere aanpak dan wildgroei. Je zou wel kunnen zeggen dat ze uiteindelijk in dezelfde stad terechtkomen – in 'mijn' stad. Maar dan praat ik fotografisch. Als ik zou moeten kiezen waar ik wil wonen, kies ik de stad. Ik houd van de afwisseling, het gebrek aan controle, de anonimiteit, de viezigheid, de culturele interactie en de non-plaatsen. En wat Nederland betreft: ik zou het prima vinden om geconcentreerde megasteden te bouwen, zo groot als New York. Liever dat dan die slaperige Vinex-locaties die allemaal op elkaar lijken. Ze slokken net zoveel ruimte op, en er gebeurt niets.

MM Hoe kijk jij vanuit het perspectief van Nederland, een land dat kampt met een serieus ruimtegebrek, naar andere landen, regio's en steden voor wat betreft infrastructurele kwesties en hun visuele kenmerken?

FvdS Ik kijk mijn ogen uit en ben ontzettend benieuwd. Het is fascinerend om te zien hoe snel de groei doorzet, en de enorme input die die groei genereert, maakt mij gretig. Hoe meer hoe beter! Er zijn mensen die vinden dat megasteden ten koste gaan van de natuur. Als je naar Nederland kijkt, zie je dat alles horizontaal wordt gepland en gebouwd. Bijgevolg is er minder ruimte voor andere functies, bijvoorbeeld recreatie of 'nieuwe natuur'. Een van de redenen waarom mensen kiezen voor deze manier van wonen, is dat ze een tuin willen. Dat heeft denk ik te maken met feit dat er in Nederlandse steden te weinig mooie groenplekken zijn. En dat

terwijl steden de afgelopen jaren zijn volgebouwd. Ook voelen mensen zich prettig als ze zich omringd weten door mensen aan wie ze in sociaal opzicht gelijk zijn, en dat moet steeds bevestigd worden. Grote delen van een stad als Hongkong, bijvoorbeeld, zijn anders gestructureerd en wel zo, dat genieten in de natuur ook in de stad altijd dichtbij is. En het openbaar vervoer is fantastisch. Bijna alle nieuwe hoogbouw heeft een dubbelfunctie en is opgenomen in een transportnetwerk. Er zijn winkels, verschillende verdiepingen met buitenzwembaden en speeltuinen, restaurants, scholen en bioscopen en soms is er zelfs een ziekenhuis. Alles zit in hetzelfde gebouw, dus een auto is niet meer nodig. En omdat de stad zo groot is, doet het minder gestructureerd aan dan Nederland. Fricie zal er altijd blijven, net als improvisatie en verjonging.

MM Ja, die frictie zou eens zichtbaar moeten worden.

FvdS Volgens mij kan Nederland het zich niet permitteren om achterover te leunen en hopen dat alle stadscentra 'geUNESCOed worden'. Als dat gebeurt, wonen we in 2100 in een museum en is 'verandering' een vies woord. We zouden moeten leren van steden als Hongkong en het landschap opnieuw uitvinden. Persoonlijk denk ik dat alles afhangt van wat je wilt dat een grote stad is. Ik zie megasteden als gigantische harde schijven – het is de kunst om te leren hoe je moet navigeren om de informatie die je zoekt, te vinden. Als je dat eenmaal doorhebt, kun je doen wat je wilt en je heel natuurlijk gedragen. Mijn verwachting is dat dergelijke grote stadscentra zich zullen ontwikkelen tot onze nieuwe natuurlijke omgeving.

MM Is het drama van de stad dat een stad muteert?

FvdS Metamorfose is essentieel voor alle levende wezens.

MM Helemaal waar. Waarin schuilt de specifieke schoonheid van de infrastructuur van een stedelijke en/of een industriële omgeving?

FvdS Schoonheid zit hem niet in het feit dat iets leuk of aardig is. Schoonheid heeft te maken met de intrinsieke referenties aan onze 'staat van zijn' in het vlakke beeld van de foto. Leuk en aardig betekent niets. Het is leeg en oppervlakkig. Leuk om naar te kijken, maar eigenlijk vrij nietszeggend, omdat het niet aanzet tot nadenken. Stedelijke en industriële infrastructuur spreken een internationale taal van economie en financiën, van macht en invloed, van corporaties en handel. Iedereen

weet hoe dat er uitziet, omdat het overeenkomt met beelden van authenticiteit die wij allemaal in onze hoofden hebben gecompileerd. Pas als de beelden matchen, beschouwen we ze als waar. Rosalind Krauss heeft hier geweldige dingen over geschreven. Ja, het is waar en ook niet waar. Dingen die we niet helemaal begrijpen, hebben iets moois: je blijft zoeken naar bevestiging, dat is typisch menselijk. Op die manier voelen we ons verbonden, en dat is een proces dat eigenlijk altijd speelt. Dat ik bepaalde elementen kies, is eigenlijk dus een soort archetypische herkenning. In mijn fascinatie voor het proces en de zoektocht naar schoonheid schuilt volgens mij echte schoonheid. Dat raakt zeer aan wat we denken te weten.

MM Is er volgens jou in zekere zin sprake van inwisselbaarheid van megasteden?

FvdS Absoluut. De culturele diversiteit staat onder grote druk: door de globalisering staat de economie in grote delen van de wereld meer dan ooit op de eerste plaats. De verschillen zijn afgevlakt, want verschillen zijn duur. Ze bemoeilijken de connectie en kunnen leiden tot misverstanden in de communicatie. En die kosten tijd en energie – en dus geld. Vergelijk de financiële districten van een paar belangrijke steden maar eens met elkaar, dan begrijp je wat ik bedoel. Internationale confirmatie was duidelijk de belangrijkste ontwerptool. Het resultaat van dit ontwerp is een soort non-plaatsen, een toneel waarop mensen kunnen spelen en een detail worden in het overall ontwerp, dat beheerst wordt door de functie van – meestal openbare of gemeenschappelijke – gebouwen. Zulke steden zijn er veel en artistiek gezien is dat geweldig om mee te werken. De steden geven me de mogelijkheid toe te voegen en te creëren. Marc Augé verwoordde het als volgt: "Non-plaatsen zijn plaatsen die niet gedefinieerd kunnen worden in de zin van relationele en historische elementen die iets te maken hebben met identiteit." En als je delen van de buitenkant ziet als non-plaatsen, zijn beelden onderdeel van die non-plaatsen. Dat biedt mij de mogelijkheid om mijn eigen identiteit toe te voegen en iets te doen met dat gegeven.

PUBLICATION:

Port of Rotterdam Authority and SKOR (Foundation Art and Public Space, Amsterdam)

February 2010

800 copies, of which 100 are special editions

Project texts: Latitudes and Theo Tegelaers

Graphic design Portscapes: Ben Laloua / Didier Pascal, with Marius Hofstede, Rotterdam

Design various artist contributions: Edauw Design, Koudekerk aan den Rijn

Production Portscapes box: Kilsdonk, Nijmegen

Print: Anker Media, Lelystad

Translation: Business Translation Services B.V., Rotterdam

UITGAVE:

Havenbedrijf Rotterdam N.V. en SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte, Amsterdam)

Februari 2010

Oplage 800, waarvan 100 als speciale editie

Projectteksten: Latitudes en Theo Tegelaers

Grafisch ontwerp Portscapes: Ben Laloua / Didier Pascal, ism Marius Hofstede, Rotterdam

Ontwerp diverse kunstenaarsbijdragen: Edauw Design, Koudekerk aan den Rijn

Productie Portscapes doos: Kilsdonk, Nijmegen

Druk: Anker Media, Lelystad

Vertaling: Business Translation Services B.V., Rotterdam



ABOUT / OVER PORTSCAPES

Portscapes is a Port of Rotterdam Authority initiative developed with advice and support from SKOR (Foundation Art and Public Space) and curated by Latitudes.

Latitudes is an independent Barcelona-based [41°23'N, 2°11'E] curatorial office founded in April 2005 by Max Andrews and Mariana Cánepa Luna. Latitudes collaborates with artists and institutions in the conception, organisation and production of exhibitions, public commissions, conferences, editorial and research initiatives across local, pan-European and international situations. Latitudes is on the Editorial Board of Archive Books, Turin/Berlin, and is a curatorial advisor for APT Intelligence. www.lftds.org

The Port of Rotterdam Authority initiated Portscapes in response to the start of construction of the port expansion: Maasvlakte 2. This land reclamation in the North Sea will have a surface area of some 2,000 ha. This will enlarge the Rotterdam port, already the largest port in Europe, by 20%. The new territory of the Netherlands is primarily intended for container transshipment, the chemical industry and distribution activities. The Port of Rotterdam Authority is the manager, operator and developer of the Rotterdam port and industrial area. The ambition is to make Maasvlakte 2 the most sustainable port area in the world. www.portofrotterdam.com and www.maasvlakte2.com.

SKOR (Foundation Art and Public Space) is a nationally-operating organisation that develops remarkable art projects in relation to public space. SKOR supervises and advises organisations wishing to implement art projects in a public location, and wherever necessary provides financial support. SKOR concentrates on the interaction between art, client, location and public. Projects by SKOR offer a response to socio-political changes in society and developments in contemporary art, new media, architecture, urban planning and landscape architecture. Via its projects and an active public programme, SKOR aims to deliver a vital contribution to the meaning and use of public space. www.skor.nl

Portscapes is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam NV (Projectorganisatie Maasvlakte 2) en wordt ondersteund en geadviseerd door SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte). Het programma is ontwikkeld door het curatorenduo Latitudes.

Het onafhankelijke in Barcelona gevestigde Latitudes [41°23'N, 2°11'E] is een curatorenduo bestaand uit Max Andrews en Mariana Cánepa Luna. Latitudes werkt in samenwerking met kunstenaars en instellingen aan het initiëren, organiseren en produceren van tentoonstellingen, conferenties, publicaties en onderzoek in lokale, Europese en internationale situaties. Latitudes maakt deel uit van de redactieraad van Archive Books, Turin/Berlijn en is curatorial adviseur van APT Intelligence. www.lftds.org

Het Havenbedrijf Rotterdam NV initieerde Portscapes naar aanleiding van de start van de werkzaamheden voor de uitbreiding van de haven: Maasvlakte 2. Deze landaanwinning in de Noordzee krijgt een oppervlakte van 2.000 ha. De Rotterdamse haven, nu al verreweg de grootste van Europa, wordt daarmee 20% groter. Het nieuwe stuk Nederland is vooral bedoeld voor de overslag van containers, voor chemische industrie en distributieactiviteiten. Het Havenbedrijf Rotterdam NV is beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Het is de ambitie om Maasvlakte 2 het meest duurzame havengebied ter wereld te maken. www.portofrotterdam.com en www.maasvlakte2.com.

SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte) is een landelijk opererende organisatie die bijzondere kunstprojecten ontwikkelt in relatie tot de openbare ruimte. SKOR begeleidt en adviseert organisaties die kunst op een publieke locatie willen realiseren en levert waar nodig financiële ondersteuning. SKOR richt zich op de wisselwerking tussen kunst, opdrachtgever, locatie en publiek. De projecten van SKOR reageren op sociaal politieke veranderingen in de maatschappij en ontwikkelingen in hedendaagse kunst, nieuwe media, architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur. Via de projecten en een actief publieksprogramma wil SKOR een levendige bijdrage leveren aan de betekenis en het gebruik van de openbare ruimte. www.skor.nl