

2 Berthe Morisot
Kritiek en complimenten
5 Christophe Van Gerrewey
buren. Kijken kijken kijken
7 Laura Herman
Ingel Vaikla. Op de grens
tussen twee werelden
8 Daniël Rovers
Neo Matloga. Verknijpt geluk

10 Kim Gorus
Ariane Loze. Les mots font mal
11 Stefaan Vervoort
Elias Cafmeyer. Slim naar
Antwerpen
13 Koen Sels
Daan Gielis. Tears, stupid tears
17 Enis Maci
Over het biechten

18 Pascal Gielen
Laten we proberen onze
fundamentele ambigüiteit te
aanvaarden. Over de kwestie
'identiteitspolitiek'
21 Marc Kregting
Snuisterstijl

www.dewitteraaf.be

redactie & administratie: DWR/TWR vzw
Postbus 1428 – 1000 Brussel 1
t.: 32(0)2 223.14.50 – email info@dewitteraaf.be
vierendertigste jaargang – ISSN 0774-8523
verschijnt tweemaandelijks – 14.000 ex.
afgiftekantoor Brussel X
toegelaten gesloten verpakking Brussel X 3/187

& 27–48

Jonge kunstenaars (2)

Hoe zullen toekomstige generaties op onze tijd terugkijken? In de roman *Agency*, begin dit jaar verschenen, schrijft William Gibson over de tweeëntwintigste eeuw: bijna alle organische leven is uitgestorven, en de lucht moet onophoudelijk schoon worden geschraapt. Dankzij een mysterieuze server in China is het mogelijk om elektronisch contact te leggen met het verleden. 'Moeilijk te geloven dat ze niet onophoudelijk gelukkig waren, als je ziet wat ze nog allemaal hadden,' zo zegt iemand uit de toekomst over mensen in het verleden – over ons. 'Tijgers, bijvoorbeeld.' In het licht van wat nu nog voorhanden is, maar zal of kan verdwijnen, leven we vandaag in het paradijs. Misschien zijn ook kunstenaars, en jonge kunstenaars in het bijzonder, zoals tijgers, die wij als vanzelfsprekend beschouwen, maar waar de toekomst ons om zal benijden.

In die optiek bevat dit nummer van *De Witte Raaf* korte dosissen geluk, in de vorm van zes teksten over het werk van jonge kunstenaars, geboren rond 1990, en werkend in de Lage Landen sinds ongeveer 2008. Het nummer opent met brieven van een jonge kunstenaar uit de negentiende eeuw: Berthe Morisot, die in 1865 door haar zus Edma werd geportretteerd, staand voor het schilderdoek. In 1869 trouwt Edma, en met pijn in het hart zegt ze haar kunstenaarsbestaan vaarwel. Berthe zet door, ook wanneer ze in 1874 trouwt met de broer van Édouard Manet. Jong zijn en kunstenaar zijn, zo tonen deze brieffragmenten, is niet veel anders dan jong zijn tout court – alleen krijgt de jeugd, en de maatschappelijke druk die ze ervaart, op een andere, blijvende en publieke manier vorm.

Het nummer besluit met drie essays. Enis Maci, geboren in Duitsland in 1993, schrijft over biechten – een opluchtend privilege waar we vorige eeuwen om kunnen benijden. Marc Kregting gaat na hoe jonge schrijvers vandaag in het Nederlandse taalgebied essayeren, en met elkaar en hun lezers communiceren. En Pascal Gielen schrijft over identiteitspolitiek, en geeft voorbeelden over hoe kunst ertoe kan aanzetten om – in de woorden van Simone de Beauvoir – 'onze fundamentele ambigüiteit te aanvaarden'. Ambigüiteit en onvoorspelbaarheid: het zijn sleuteltermen voor jonge kunst, net als voor de tijger die in een nagelaten fragment van Kafka bij een beroemde dierenemmer wordt gebracht – om dan, superieur en onaangedaan, te geeuwen, en onmiddellijk op eigen kracht in slaap te vallen.

Christophe Van Gerrewey



Ariane Loze, *L'archipel du moi*, 2018Ariane Loze, *L'archipel du moi*, 2019Ariane Loze, *L'archipel du moi*, 2020Ariane Loze, *Profitability*, 2017

lijk' En ook Lozes eigen werk wordt niet gespaard. Wanneer de gids een zoveelste model toont aan de bezoeker, geeft ze toe dat 'de basis van onze modellen niet heel veel variaties kent'. Een gelijkaardige meta-commentaar klinkt in *Profitability* (2017), een film die draait om Ariane Loze International, een productiebureau dat in het slop zit en potentiële investeerders moet overtuigen van de economische return van het 'product'. De investeerders zijn evenwel kritisch over het strategisch plan van het bureau: 'Het product veroudert, onvermijdelijk, en we moeten ons voorbereiden op haar recyclage.' De ironische commentaar op het eigen werk voegt een extra laag toe aan de reeds naar binnen gekeerde narratieve structuur van MOWN.

In een van Ariane Lozes recentste films, *Inner landscape* (2018) stelt een personage: 'We gaan alles herbeginnen. Niet één woord zal dezelfde betekenis hebben als voordien. Liefde... Werk... Vriendschap... Vertrouwen...' De zin doet opnieuw denken aan Godards *Alphaville* en is tekenend voor het hele oeuvre van Loze, waarin alle personages vast lijken te zitten, en dan vooral in een in zichzelf besloten taal. Net als in een woordenboek – een metafoer die veelvuldig wordt ingezet in Lozes films – leidt het ene woord naar het

andere, maar ontsnapt de ultieme kern of betekenis telkens weer aan zowel acteurs als publiek. Spreken gebeurt dan ook vaak via citaten die ontleend worden aan verschillende 'gezaghebbende' denkers als Arthur Danto, Walter Benjamin, Mao Zedong en Machiavelli. In *Profitability* goochelen de personages met bedrijfstermen als *turnover*, *out-sourcing* en *cost-killing*, en spreken daarvoor in een volstrekt holle taal. In *Anaphora* (2015) zet Loze de literaire stijlfiguur van de anafoor om naar een filmische structuur, een film die meermaals herbegint in steeds andere variaties op hetzelfde, slecht eindigende liefdesverhaal – een knipoog naar Michel Gondry's *Eternal Sunshine of the Spotless Mind*. In de filmzaal bekijken de personages een parallelle film van MOWN Productions, gemaakt door Ariane Loze, tot een van de toeschouwers opstaat en haar spiegelpersonage uit de (fictie)film neerschiet.

Deze circulaire structuur is niet beperkt tot afzonderlijke werken. De Loze-personages keren terug in verschillende films, soms zelfs in precies dezelfde outfit: een zilverkleurig mantelpak of K-Way regenjas, een opvallende legging met lui-paardprint, een zwart kanten kledje. De belofte van een nieuw begin – 'We gaan

alles herbeginnen' – wordt herhaaldelijk gesuggereerd en vervolgens onderuitgehaald. Zoals een van de personages uit *Inner landscape* schamper opmerkt: 'Ik ben hier al eens geweest... Ik herken het.' In *L'archipel du moi* wordt het talig geheugen van een verward personage gewist in de hoop haar te genezen, want woorden richten schade aan – 'car les mots font mal', en ook hier heeft haar spiegelbeeld een déjà-vu: 'Ben ik hier al eerder geweest?'. Haar verschillende gedaantes functioneren in die zin op dezelfde manier als de uitgeholde taal: hoe meer MOWN-films je bekijkt, hoe meer Loze-versies je ziet, hoe minder betekenis (of identiteit) je er nog aan kunt toekennen.

De talige onthechting van de personages wordt verdubbeld door de architecturale setting waar ze zich ophouden. Ze ontmoeten elkaar in de arena's van de menselijke (non-)communicatie, dat wil zeggen in een concert- of filmzaal, in een kapel, op de treden van een amfiteater of gewoon aan de eettafel. De ruimtes bevinden zich vaak in gebouwen en omgevingen die een zekere rijkdom uitstralen en ontzag oproepen, die het individu daardoor onderwerpen of kleiner maken. Dat kunnen plekken zijn die we associëren met economisch en cultureel kapitaal, zoals de traphal van een heren-

huis (*Les colombes*), de opera (*Like a hand on my wrist*), de Koninklijke Gaanderijen in Oostende (*Passage to the sea*), de Sint-Hubertusgalerij (*Anaphora*) en de Villa Empain (*Décor*) in Brussel. Maar Loze kiest soms ook voor een functioneel en strak modernistisch decor, zoals het Haus der Kulturen der Welt in Berlijn of het Kanal Centre Pompidou. De personages verliezen zichzelf of de ander in de doolhof aan gangen en trappen, en in de wirwar van de taal. In *L'ordre intérieur*, een film die gemaakt werd in een brutalistisch gebouw van het Maison de la Culture in Clermont-Ferrand, versmelten beide labyrinten tot één gebald knooppunt. Wanneer een van de personages ontredder vraagt aan de infobalie wie de figuren zijn die door het gebouw rennen – 'Wat was dat...? Wie was dat...?', antwoordt de vrouw met bureaucratische finesse: 'Het spijt me, maar die informatie ontbreekt helaas.'

Die fundamentele onbestemdheid is tegelijk de kracht en de zwakte van het werk van Ariane Loze, dat eerder algemeen verwijst naar de ons structurerende systemen van macht en taal, dan naar een concrete sociopolitieke werkelijkheid. Dat lijkt een bewuste strategie. Zo zegt de CEO van Ariane Loze International in *Profitability*: 'Maatschappelijke onderwerpen worden erg gewaardeerd, maar je moet ze kunnen behandelen zonder te vervelen. En wij, wij weten hoe. (...) Het is door herhaling en zelfs overlapping dat kwaliteit naar boven komt.' Loze toont deze principes niet alleen, ze gebruikt ze als basisstructuur voor haar hele oeuvre. Haar films ironiseren de taal van de bureaucratie, van het economisch of cultureel kapitaal, van de politieke macht, door steeds weer te variëren op hetzelfde gespreksformat, zonder daar veel inhoud aan te geven. Het zijn de woorden zelf die schade aanrichten, die werkelijkheden en ficties in het leven roepen, die ons dirigeren, maar die zelf moeilijk te dirigeren of te redigeren zijn. Zoveel talige leegte en verveling gaan op den duur onherroepelijk zelf vervelen. De 'maatschappelijke onderwerpen' die aangehaald worden zijn bovendien soms zo algemeen (klimaatverandering, kapitalisme) dat vrijblijvendheid dreigt. Het samen-zweerderige lachje van de personages is dan alleen nog maar irritant. Tegelijkertijd is die vaagheid natuurlijk juist representatief voor de permanente uitholling van betekenis, die als een rode draad door de films loopt. Dat komt het best tot zijn recht in recent werk, waarin het onbestemde overtuigend gekoppeld wordt aan een concreet uitgewerkt concept, zoals de neoliberale maatschappij als een zinkend schip in *NEIN WEIL WIR*, of – sterker nog – de instrumentalisering van de mens in industriële werkplaatsen, in *L'archipel du moi*. Benieuwd hoe Loze zichzelf in de toekomst verder zal 'recycleren'.

Elias Cafmeyer. Slim naar Antwerpen

STEFAN VERVOORT

Mobiliteit wordt vaak geassocieerd met stedelijke, nationale of internationale infrastructuur, met een netwerk van wegen, en met manieren om lichamen en goederen zo snel en efficiënt mogelijk te verplaatsen. Mobiliteit valt dan samen met de organisatie van verkeersstromen volgens een vooropgestelde hiërarchie. In Vlaanderen is dat het STOP-principe, dat prioriteit toekent aan (in deze volgorde) stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens. Personen- en goederenverkeer technocratisch en plantechisch regelen is de bevoegdheid van ministers, staatssecretarissen en schepenen, die visies op het mobiliteitsvraagstuk formuleren om problemen 'op te lossen'.

Mobiliteit kan ook anders of breder gezien worden, namelijk als een onontkoombaar maatschappelijke kwestie, die raakt aan de belangen van sociale klassen en die hun verhoudingen – vaak impliciet – vormgeeft. In *Mobiliteit. Landschap van macht en onmacht* uit 1997 definiëren Guy Baeten, André Spithoven

en Louis Albrechts mobiliteit als een socio-economisch en politiek middel, en als een product van klassenstrijd. 'Mobiliteit', zo schrijven ze, 'is macht en onmacht. Mobiliteit gaat over controle, overheersing, onderschikking, insluiting en uitsluiting van mensen. Ons mobiliteitssysteem is gemaakt voor en door welbepaalde bevolkingsgroepen die de machtsposities in onze samenleving bezetten.' Een airbag, bijvoorbeeld, dient eerder dan de samenleving als geheel de belangen van specifieke groepen in de samenleving: tijdens een aanrijding wordt de autobestuurder erdoor beschermd, maar niet de fietser die aangereiden wordt. Mobiliteit heeft ook te maken met stedelijke toegankelijkheid, veiligheid en ontwikkeling. Treinstations, bushaltes, water- en spoorwegen geven de stad vorm en dragen bij tot de stedelijke ervaring. Meer dan een kwestie van organisatie – hoe geraak ik van punt A naar B – is mobiliteit een kwestie van identiteit, kwaliteit en betekenis; mobiliteit tekent letterlijk mee aan de gemeenschap, net als architectuur. En tot slot is er de culturele, antropologische of filosofische lading van mobiliteit – als beweeglijkheid,

ongebondenheid en individuele vrijheid, in de vorm van verplaatsingen die de centrifugale kracht van het sedentaire opheffen en tegelijkertijd definiëren. Mobiliteit gaat om beweging en orde, de verstrooiing van het netwerk en het 'binnen' van de kring, het nomadische en alles wat het nomadische reguleert.

Het werk van Elias Cafmeyer (1990) verkennt op intuïtieve en speelse wijze deze andere aspecten van mobiliteit. Zijn bezigheden thematiseren – impliciet – de starre en vaak paradoxale logica van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en Antwerpen. Voor *Unipark* (2019) transformeerde Cafmeyer een weidse ruimte op de tweede verdieping van Kunsthal Extra City in Antwerpen tot een parkeergarage. De installatie voorzag in rol-luiken en rood-witte barrières, een betaalautomaat en een blusinstallatie, robuuste kolommen (met de typische, kinderlijke iconen: 'we staan op -1, aan de vlinder'), één bescheiden personenwagen en één motorfiets. Een affiche met tarieven werd opge-maakt in de huisstijl van parkingketen Q-Park, maar met een eigen naam en logo: EC/EliasCafmeyer Parkings. De gesimuleer-

de parking was contradictoerisch: een ondergrondse ruimte op +2, met een wagen – de kleinste auto die Cafmeyer kon vinden, een gestripte en weer in elkaar gezette Subaru Vivio – die de parking niet in of uit leek te kunnen. Ook de herwerking van de Q-Parkaffiche 'op persoonlijke titel' was licht humoristisch maar vooral bevreedend. *Unipark* creëerde een 'situatie' die niet klopt, als een herkenbare, alledaagse en zelfs banale omgeving – parkeergarages zijn vaak de nulgraad van de architectuur – waarvan de vertrouwdheid subtiel in vraag gesteld wordt. Tegelijk is het werk politiek. Favoritisme voor de wagen in Antwerpen en Vlaanderen zal leiden tot nieuwe stadsparkings: Koen Kennis (N-VA), de Antwerpse schepen van mobiliteit, lanceerde in 2014 een mak en zwaar gehokeld mobiliteitsplan, dat de automobilist 'niet culpabiliseert'; Vlaams Minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) stelde in 2018 dat voetgangers en fietsers niet langer prioriteit zullen krijgen bij nieuwe investeringen en verzaakte de facto het STOP-principe. Het werk van Cafmeyer impliceert echter ook dat toenemende verkeersellende en strenge lage-emissiezones de



Elias Cafmeyer, Unipark Extra City, Kunsthal Extra City, Antwerpen, 2019, foto Tomas Uyttendaele



Elias Cafmeyer, Unconventional Surroundings, Next door by Keteleer Gallery, Antwerpen, 2017



Elias Cafmeyer, Grande Inauguration du nouveau Métropolitain Anversois (exterieur) Front Studio, Antwerpen, 2018



Elias Cafmeyer, Grande Inauguration du nouveau Métropolitain Anversois (interieur) Front Studio, Antwerpen, 2018



Elias Cafmeyer, R37, Ringweg rond Bekegem, Plan B, Bekegem, 2018



Elias Cafmeyer, Havenuitbreiding Brugge, Konvooi, Brugse haven, 2019



Elias Cafmeyer, The world is in fact one big zoological garden / Always straight ahead, the sun will never set, Mariondecannièrre, Antwerpen, 2019, foto Tomas Uyttendaele



Elias Cafmeyer, Untitled (Waving Street Signs), Mariondecannièrre, Antwerpen, 2018 foto Tomas Uyttendaele

wagen ondanks alles uit de stad weren, waardoor parkings nagenoeg leeg en 'stil' zullen blijven. De herwerkte affiche maakte daarnaast de toenemende privatisering van de publieke ruimte tastbaar: ooit was parkeren een publieke aangelegenheid gefaciliteerd door de overheid, die vandaag veelal wordt uitbesteed aan private concerns als Q-Park. Het resultaat is een tamelijk absurde installatie met niettemin een sterke maatschappelijke weerklank.

Unconventional Surroundings (2017) in de Antwerpse Keteleer Gallery omvatte een gelijkaardige transformatie. Cafmeyer herschiep de galerieruimte tot een metrostation met kitscherige tegelwanden, een gesimuleerde lift, een blusinstallatie, twee schermen die haltes aangeven (door de

kunstenaar bij vervoersmaatschappij De Lijn aangekocht), en twee posters ter promotie van kunst en cultuur én van het openbaar vervoer, met publiciteit voor het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten (met een Brueghel op de achtergrond) en voor het Rubenshuis (met Willem van Haechts *De kunstkamer van Cornelis van der Geest* uit 1628), en met een slogan die zinspeelt op de langdurige werken aan de Antwerpse Leien, de noord-zuidas van de stad: 'Sta tijdens de werken niet in de file, neem de tram!' Cafmeyer signaleert een verknoping van mobiliteit en cultuurpolitiek, maar stelt ook de vraag wat er precies gepromoot wordt: kunst als toeristische trekpleister, publiek transport als louter een 'oplossing' voor de Leienknip, of een combi-

natie van beide? Cafmeyer heeft in elk geval oog voor de absurditeit van de situatie: het KMSKA – 'dicht maar dichtbij', is de slogan op de poster – is gesloten voor renovatie, maar kan natuurlijk wel 'bereikt' worden. Opnieuw is het werk bevreemdend en humoristisch, en wordt het Antwerpse mobiliteitsbeleid erdoor bekritiseerd: de metrohalte is verlaten, de tram is buiten werking gesteld, of rijdt enkel naar een museum dat al jaren gesloten is.

Ander werk van Cafmeyer thematiseert wat Baeten, Spithoven en Albrechts in hun studie uit 1997 'transportongelijkheid' noemen. *Grande Inauguration du Nouveau Métropolitain Anversois* (2018) is een metro-wagen waarvan het met witte verf bekladderde exterieur contrasteert met het pompeuze

interieur, gevuld met draperieën, klassieke lampen, fauteuils, tafels en zelfs een valse haard. Exterieur en interieur, stedelijkheid en huiselijkheid, de gekleurde buurten van Borgerhout en de witte, Franstalige bourgeoisie in Antwerpen: het zijn spanningen die ook het Antwerpse mobiliteitsbeleid mee bepalen. De installatie zet de dualiteit van Borgerhout in de verf: een diverse en ruig uitzijnde wijk, die vandaag niettemin het doelwit blijkt van projectontwikkelaars die de buurt gentrificeren en 'verwitten'. Evenmin is het toeval dat Cafmeyer het werk maakte bij Front Studio, de residentieruimte van Studio Start vlak bij de 'spookstations' Carnot en Drink van de Antwerpse premetro – ze bestaan, en tram 10 rijdt erlangs, maar ze zijn nooit in gebruik genomen. Waar het tram- en premetronetwerk in Antwerpen de laatste jaren significante uitbreidingen zag, is de verbinding van Borgerhout met de historische binnenstad blijkbaar geen prioriteit.

Voor *R37, Ringweg rond Bekegem* (2018) en *Havenuitbreiding Brugge 2023* (2019) simuleerde Cafmeyer de bouw van een ringweg rond een dorpje in West-Vlaanderen en de uitbreiding en herinrichting van de Brugse haven tot een cruisterminal. Affiches, een website en een enquête dienden deze infrastructuurwerken aan te kondigen, terwijl het hele verhaal natuurlijk verzonnen was. Ook het buurtprotest was fake: spandoeken op straat en slogans affiches achter huiskamerramen – 'Wij gaan niet weg!', 'Red het park/Geen haven in Brugge', '20000 auto's meer per dag???' – zetten de geloofwaardigheid van de illusie kracht bij. Cafmeyer lijkt het debat over de vervolmaking van de Antwerpse ring en de uitbreiding van de haven naar een andere stad te exporteren. Het is vooral omdat de schaal niet klopt – Bekegem telt 1082 inwoners, een ringweg rond zo'n dorp zou belachelijk zijn; het dok bestemd voor de cruisterminal is vele keren te klein – dat dit debat absurdistisch wordt, en op voorhand uitgehold raakt. Enerzijds heeft dat iets cynisch: Cafmeyer thematiseert niet alleen de top-downbeslissingen en de socio-economische logica's achter het mobiliteitsbeleid, maar hij reduceert ook de protestactie of de tegenstem tot een simulatie. Anderzijds pleit hij voor een bewustmaking en een democratisering van het beleid, zonder zich naïef te betonen over vormen van onmacht, die veroorzaakt worden door de exclusie van bepaalde stemmen uit het debat, door de structurele link tussen mobiliteitsbeleid en economische en toeristische belangen, of door de onbereikbaarheid van bepaalde vormen van transport: niet elke Bruggeling kan zich een cruise permitteren.

Met zijn sculpturen legt Cafmeyer de klemtoon op identitaire en sociopolitieke aspecten van mobiliteit. Een digitale lijntekening, *Ring Roads Around Belgian Cities* (2018), toont de omtrek van ringwegen in België, vergezeld van verkeerstechnische codes (de Brusselse R0, de Gentse R4 enzovoorts). Natuurlijk valt geen enkele van deze figuren samen met een zuivere cirkel. Eerder lijken de lijntekeningen op profielen van gezichten, en op die manier op vormen die bijdragen tot de identiteit van de stad. *Untitled (Waving Street Signs)* (2019) is een groep antropomorfe sculpturen gemaakt in metaal: twee figuren opgebouwd als verkeerspalen en -borden, met wuivende 'armen' en een bord-plus-knipperlamp als 'kop'. Eén figuur is grotendeels geel-zwart geschilderd, de voornaamste kleuren van de Vlaamse vlag; de andere is rood-wit met gele accenten. In zijn portfolio verduidelijkt Cafmeyer de knipsoog naar identitaire kwesties: tot 1990 waren alle verkeerspalen in België rood-wit geschilderd; nadien liet Johan Sauwens, lid van de Volksunie en destijds Vlaams Minister van Verkeer en Mobiliteit, de palen overschilderen in geel en zwart – volgens Cafmeyer 'de kleuren van de fascistische vlag van de Vlaamse regio, want de eigenlijke vlag heeft belangrijke rode details'. (Het was Sauwens zelf die in een radio-interview uit 2015 toegaf dat deze herschildering 'ook een vorm van territoriumafbakening' was.) Dit thema wordt nog duidelijker – en daardoor ook leesbaarder, zelfs op beleerende wijze – in *Blacks, Yellows, Reds and Whites* (2019). Twee plaatsen sculpturen suggereren verkeerslichten die tot monsters zijn getransformeerd: één beeld is erg groot en oogt nogal agressief, geschilderd in geel-zwart; de andere sculptuur, in rood-wit, is kleiner en schichtig.



Elias Cafmeyer, Untitled (Project Proposal II), 2016



Elias Cafmeyer, Solid Leftovers, CC252, Ekeren, 2017



Elias Cafmeyer, Untitled (Viaduct), Capital M, UA Campus Rodestraat, Antwerpen, 2017

Cafmeyer realiseerde de sculpturen in juni 2019, een maand nadat meer dan veertig procent van de Vlamingen nationalistisch of extreemrechts stemden bij federale en gewestelijke verkiezingen.

Cafmeyer woont en werkt vandaag in Brussel, maar hij studeerde aan Sint Lucas Antwerpen. Hij realiseerde het gros van zijn werk in (of in de omgeving van) Antwerpen en thematiseert de Antwerpse mobiliteit. Deze context is ook belangrijk omdat zijn werk aansluiting vindt bij dat van een oudere generatie Antwerpse kunstenaars. Cafmeyers fascinatie voor mobiliteit doet denken aan het werk van Luc Deleu–T.O.P. office, waarin mobiliteit en infrastructuur in al hun complexiteit belicht worden. Deleu deed onder meer voorstellen voor het afschaffen van het verkeersreglement, voor verkeersvrije namiddagen, voor het doven van verkeerslichten of voor het klasseren van het openbaar vervoer als monument (*Voorstellen*, 1972-1980); hij voerde campagne voor mobiel wonen (*Mobile Medium Architecture Promotion*, 1973, of *Antwerpen Woonwagenstad*, 1977); hij onderzocht de relatie en de discrepantie tussen de schaal van (verkeers)infrastructuur en die van de mens (*Installatie met 2 lichtmasten*, 1985/1991, of *Demonstratie van Schaal en Perspectief met 2 liggende hoogspanningsmasten*, 1986); en hij maakte ontwerpen voor minder abstracte signalisatie (*Signposting Amsterdam*, 1988, of *Signposting Geneva*, 1992) en voor zichtbare stedelijke mobiliteit (*Station Europa Centraal (TGV-luchtlijn Brussel)*, 1986-1989, of *Antwerp, Your Next Cruise Stop!*, 1990). Uiteraard zijn er verschillen: de theatrale, eerder scenografische aanpak van Cafmeyer is (vaak) suggestiever en meer beeldend dan de directe, ontwerpmatige praktijk van Deleu. En toch zijn er gelijkenissen. Cafmeyers project *Untitled (Project Proposal II)* (2016) is duidelijk schatplichtig aan Deleus *Schaal en Perspectief*-reeks: twee 'Vlaamse' lantaarnpalen worden ontdaan van hun lichten en in het atrium van Sint Lucas Antwerpen

gepresenteerd, één paal horizontaal op de grond, de andere hangend aan de balustrade van de eerste verdieping. Ook de grafiek van Belgische ringwegen herinnert aan Deleus morfologische *mapping* van stedelijke, nationale en internationale vormen van infrastructuur, onder meer, sinds 2006, in *Urban Space: Analysis*. Het is een verlicht begrip van mobiliteit dat het werk van Cafmeyer en Deleu verbindt: mobiliteit is geen zuiver plantechische zaak, maar een vorm en een verschijning die op verschillende manieren raakt aan de stad en het leven van mensen.

Een tweede en zeker zo pertinente vergelijking kan gemaakt worden met het werk van Guillaume Bijl. Sinds de late jaren zeventig heeft Bijl galerie- en museumruimtes getransformeerd tot 'functionele' en banaal aandoende omgevingen, zoals een frituur (1983), een waterette (1985), een decor van een TV-quiz (1993) of een hondenkapsalon (2016). Deze *Transformatie-Installaties* zijn herkenbaar omdat ze nauwgezet gemaakt en geloofwaardig zijn. Bijls omgevingen zijn echter ook verlaten, en ze doen – ook omdat ze naar het museum 'verplaatst' zijn – vreemd en vaak onzinnig aan. De maatschappijkritische aard van Bijls werk wordt al te vaak over het hoofd gezien. Vooral de vroege transformaties maken deel uit van een 'kunstliquidatieproject', een fictief overheidsdecreet dat de kunst als overbodig en sociaal irrelevant bestempelt, en waarin wordt geponeerd dat publieke en private ruimtes gereserveerd voor de kunst herbestemd moeten worden voor 'functionele' doeleinden. Bijls oeuvre is een wrang commentaar op hoe functionalistisch denken, veelal ingegeven door commerciële logica's, de kunst onder druk zet. Zoals John C. Welchman terecht heeft aangeduid, was Bijls keuze voor een rijkschool als allereerste *Transformatie-Installatie* niet toevallig. *Autorijschool Z* (Ruimte Z, Antwerpen, 1979) presenteerde de rijkschool als een instituut dat een brede laag van de bevolking disciplineert, van bakkers en advoca-

ten tot kunstenaars. Gold de auto in de jaren zeventig nog als ideaal van vrijheid – bijvoorbeeld in Deleus *Mobile Medium Architecture Promotion* en in het latere werk van John Körmeling – dan thematiseert *Autorijschool Z* hoe instituten, regelgevingen en systemen de strijd aangaan met zulke vrijheid, die ook als metafoor voor de vrijheid van de kunst gezien kan worden. Mobiliteit als aspect van een kapitalistische infrastructuur is een belangrijk thema in Bijls werk: van de auto in *TV Quiz Decor* (1993) tot *Travel Agency* (1986/2008), *Caravan Show* (1989), *Central Airport Basel* (1996) en *Der Mensch überwindet Distanzen* (1993), een fictief museum met auto's, motors, treinen en vliegtuigen.

Het simuleren van 'functionele' omgevingen in galleries of musea, en het tongue-in-cheek presenteren van banale ruimtes als 'hoge' kunst staan centraal in het werk van zowel Cafmeyer als Bijl. Die laatste vertrekt echter vanuit de traditie van de readymade en gebruikt de simulatie als decor of interieur, als een 'gesloten' ruimte die haaks staat op de 'openheid' van de kunst. Cafmeyer daarentegen werkt meer als beeldhouwer en lijkt vooral geïnteresseerd in fragmentaire objecten, ruimtes en processen. *Untitled (Viaduct)* (2017), zijn afstudeerwerk, is een verkleind en versmald fragment van een viaduct, handgemaakt uit hout en geschilderd in grijs tinten. De brug werd tussen twee gebouwen geïnstalleerd, steunend op één pilaar; ontoegankelijk en daardoor misschien ook imaginair, werd dit werk een *beeld* waarvan de verdichting en de gemaaktheid manifesteren en operatiever is dan bij Bijl. De karakteristieke verwijzen subtiel naar de ontoegankelijkheid van de stad en de verkeerscongestie tijdens de Leienknip, en misschien ook naar de nog te bouwen, en in die zin imaginaire bruggen van het Oosterweelproject. Iets gelijkaardigs geldt voor *Solid Leftovers* (2017). Drie gebouwde 'stukken' publieke ruimte worden geïnstalleerd in een park nabij het Cultureel Centrum van Ekeren: een geasfal-

teerde achthoek met groene pilaartjes en een lantaarn; een driehoek met kasseien en een geel lichtpaaltje, als signalisatie bij de splitsing van een rijweg; en een rechthoek met straattegels, een (bestaande) vuilnisbak en een advertentiebord. Deze stenen, 'solide' fragmenten, die ook dienstdoen als lichtbakens, doen denken aan Bijls *Sculptures Trouvées* (1987-1994), buitensculpturen waarin lantaarns, bloemenperken, bankjes en een occasioneel decoratief element als ensembles en in zekere zin als 'interieur' getoond worden. Maar waar Bijl weinig of geen uitspraken doet over de publieke ruimte, die hij niettemin simuleert, daar is Cafmeyers werk maatschappijkritisch: *Solid Leftovers* toont de zeldzame stukjes stad die onbezet zijn door het kapitaal – de waarde-loze en disfunctionele ruimtes die ontsnappen aan regulatie en controle. Cafmeyer liet zich inspireren door de *leftover spaces* gekocht en gefotografeerd door Gordon Matta-Clark in New York in de jaren zeventig, maar ook het concept van de publieke ruimte zoals onderzocht en omschreven door Wim Cuyvers (als tegendeel van de private ruimte), of de *non-lieux* getheoretiseerd door Marc Augé (als tegendeel van de antropologische 'plaats'), spelen hier een rol.

Cafmeyers praktijk lijkt uiteindelijk de navelstaarderij van de Antwerpse en Vlaamse mobiliteits- en cultuurpolitiek een kritische spiegel voor te houden: Antwerpen en Vlaanderen zijn vooral met zichzelf bezig, terwijl de wereld blijft draaien. Zoals stilstand zich verhoudt tot mobiliteit, zo staan de Antwerpse en Vlaamse besognes tot de wereld. Het is echter ook mogelijk dat Cafmeyer die bovenlokale vragen simpelweg nog dient te stellen. Zijn jonge oeuvre is geworteld in Antwerpen, en dat is prima. Toch stelt zich de vraag hoe de maatschappelijke kwesties aan de basis van zijn werk zich verhouden tot de bredere problematiek en dynamiek van mobiliteit, zowel in historische als sociale en geopolitieke zin. Hoe kan kunst omgaan met de complexiteit van het mobiliteitsvraagstuk *vandaag*? Hoe is de blik op de auto, als ideaal van vrijheid, getransformeerd? Hoe kan er worden omgegaan met drastisch gewijzigde concepten van stedelijkheid en lokaliteit? Of anders gesteld: hoe verhouden kwesties in Antwerpen zich tot de geschiedenis en de wereld, waarin de stad en de Vlaamse regio zich onvermijdelijk inschrijven, onder meer op het vlak van mobiliteit? In zijn expositie in de Antwerpse galerie Marion De Cannière in 2019 tastte Cafmeyer zulke kwesties voor het eerst af. Naast *Untitled (Waving Street Signs)* toonde hij een wereldbol met geaccentueerde snelwegen (*Always Straight Ahead, The Sun Will Never Set*) en een collage van wereldkaarten waarvan de snelwegen abstracte dierenfiguren uitbeelden (*The World is In Fact One Big Zoological Garden*). Deze werken zijn slim, consequent en poëtisch, en opnieuw vallen er echo's met de praktijk van Cafmeyers voorgangers te traceren. Het zijn voorafspiegelingen van toekomstig werk waarin de voorgaande vragen gesteld en misschien zelfs beantwoord worden.

Deze tekst maakt deel uit van een bredere reflectie over stad en mobiliteit in het werk van jonge kunstenaars (in België), in opdracht van Kunsthal Extra City Antwerpen.

Daan Gielis. Tears, stupid tears

KOEN SELS

Beelden uit de tentoonstelling *You won't get what you want* van Daan Gielis (1988) hadden ons al online bereikt voor we in september De Garage in Mechelen bezochten. Ik was er samen met een vriendin, en vooral het neonwerk *Happy Sad*, een kruising van een smiley en een zogeheten frownie (een droevige smiley), was ons bijgebleven, het was al te zien geweest op de papieren uitnodiging. De glimlach werd doorsneden door een droevige mond. Ik dacht onwillekeurig aan de herschikte smiley die in 2016 op de cover van een nummer van nY stond, toen

ik nog redacteur was van dat tijdschrift: de smile stond daar boven de ogen, maar als je het beeld omkeerde was het een droevig gezicht. Dat nummer ging over de studie *Cruel optimism* van Lauren Berlant, die beschrijft hoe allerlei ontmantelde fantasieën over het goede leven ons vandaag lijken te verstrikken in double binds en paradoxen. Een relatie van wreed optimisme, zo schrijft Berlant, ontstaat wanneer iets wat je verlangt eigenlijk een obstakel is om te floren. Het beeld op die cover was een betere grafische verwerking van het idee (of was het een gevoel?) dat ook dit kunstwerk leek te willen verbeelden.

Het doel in Mechelen was werk te bekij-

ken van een jonge kunstenaar van wie ik vermoedde dat hij relevant, hedendaags of zelfs representatief voor zijn generatie zou kunnen zijn. Tegelijk hoopte ik ook te ontdekken hoe hij dat juist *niet* was. Misschien had ik liever iets willen schrijven over het werk van degene met wie ik de tentoonstelling bezocht, Sophie Anson, maar dat kon ik niet zo gemakkelijk plaatsen in het heden, omdat het gebaseerd is op een tekenmethode – ze maakt potloodtekeningen waarvoor ze, met behulp van sjablonen en andere hulpstukken, fragmenten van zowel cartoons als oude meesters kopieert. En bovendien: bijna niemand kent haar werk, en ikzelf ken haar te goed, al zou dat net ook

een reden geweest kunnen zijn om het wel te doen.

Met Gielis' werk had ik in ieder geval affiniteit. Om te beginnen deelden we tienerjaren waarin subculturen een belangrijke rol speelden, en dan met name hardcore, een uit de punk gegroeide, sinds de jaren tachtig vaak gemuteerde en vandaag wellicht uitstervende of al uitgestorven way of life – geen lifestyle! – voor voornamelijk jongens. Ik herkende me ook in zijn blijkbaar moeilijk te overwinnen teleurstelling in wat ons beiden ooit verkocht moet zijn geweest als 'echt'; de tekst op de website van De Garage had het over 'het samenvallen van geluk en teleurstelling, gefrustreerde verlangens die