

B E N V I N G U T S A C I B Ú R B I A

Ordinadors, targetes de crèdit, telèfons, faxes, i altres instruments d'adacència artificial immediata eliminen la política històrica de la propinquïtat, principal aglutinant de la ciutat. De fet, en els darrers anys s'ha observat l'emergència d'un tipus de ciutat completament nou, una ciutat a la qual no hi va associat cap lloc.

Aquesta ciutat ageogràfica està especialment avançada als Estats Units. Es pot veure en els grups de gratacels que s'eleven per sobre dels camps tancats amb filats al costat de l'autopista interestatal; en els enormes centres comercials, saturats de cadenes de botigues i envoltats d'un eixam de cotxes; en els vestíbuls d'hotel tancats hermèticament i clonats de costa a costa; en els uniformes barris «històrics» de moda ocupats per la classe mitjana i en les fires festives; en la disgregada extensió d'interminables nous barris suburbans sense ciutat, i en les antenes de cent milions de terrats des de Secaucus a Simi Valley, en la munió de parabòliques que apunten cap al mateix bip geosincrònic, totes per xuclar de l'èter l'Arsenio i l'Equipo A.

De fet, l'estructura de la ciutat s'assembla molt a la televisió. L'esdeveniment principal és el tall, l'elisió entre bits d'emissió, el lliscament imperceptible de la telenovel·la al docudrama, passant per unes paraules del nostre patrocinador. El «disseny» de la televisió consisteix simplement a esborrar les diferències entre aquests bits, a atribuir un valor equivalent a tots els elements de la xarxa, per tal que qualsevol de les combinacions infinites que produeix la programació diària pugui tenir «sentit». De la mateixa manera, la nova ciutat extirpa la particularitat genuïna a favor d'una extensió urbana contínua, una quadrícula conceptual d'abast il·limitat. S'ha parlat molt sobre aquest procés d'esborrament. Als anys cinquanta i seixanta, es va alertar sobre l'«extensió urbana» i la «Megalòpolis», la propagació d'una zona ininterrompuda d'urbanització al llarg de la costa nord-est americana, una ciutat convertida en regió. Més recentment, l'atenció s'ha centrat en l'explosió de les anomenades «ciutats suburbanes» en els límits de les metròpolis existents. En aquest terreny vast i pràcticament indiferenciat –que s'estén des de Fairfax County, Virgínia, fins a Orange County, Califòrnia– habitatges, oficines, fàbriques i centres comercials suren en una sopa indiferenciada, un «no-lloc urbà» que amb prou feines compleix les funcions mínimes d'una ciutat, i que anul·la la fonamental i no gaire disciplinada mixticitat formal i social que dona vida a les ciutats.

Tanmateix, aquesta ciutat no consisteix simplement en un fenomen d'extensió. Amb un creixement que ja no és únicament físic –una qüestió d'enormes densitats o d'extensions metastàtiques–, la nova ciutat ocupa també un vast i invisible espai conceptual. Aquesta cibúrbia invisible –que tan bé va evocar Wriston– adopta formes diferents segons la necessitat, i sorgeix com bolets sobtats en els nusos promiscus del capital. El que li falta a aquesta ciutat no està relacionat amb cap edifici o lloc concret; són els espais intermedis, les connexions que donen sentit a les formes.

La història de les ciutats està profundament inscrita en la manera com els elements que la formen es juxtaposen, en les estructures culturals i regulatives que governen el conglomerat urbà. Qüestions sobre què es relaciona amb què i què depèn de què es troben en el fonament de la producció de la forma urbana. Les ciutats tradicionals han resolt aquestes qüestions mitjançant la relació amb els llocs centrals. Sigui l'àgora, el castell, la *piazza*, o el *downtown*, la idea d'una ciutat de centres significa, com a mínim, la idea d'una ciutat espacial en la qual l'ordre és funció de la proximitat. Aquesta ciutat física ha definit històricament les relacions amb una profunda claredat, i ha imprès en les formes i en els llocs una gran quantitat d'informació sobre posició i ordre. Ja sigui «l'altre cantó de les vies» en una ciutat petita, les terres comunals de Nova Anglaterra o els gràfics de barres del valor immobiliari visibles en la silueta de Manhattan, l'ordre social ha estat sempre llegible en la forma urbana. En la nova ciutat de genètica recombinant, tanmateix, la llegibilitat d'aquestes categories ha estat extraordinàriament manipulada, sovint completament enfosquida. Aquí, sembla que tot es relacioni amb tot –les jerarquies alhora es reforcen i s'oculten, es consoliden i es deslocalitzen al mateix temps. El valor és encara funció de la ubicació, però la mà invisible ha après una nova geografia. Alhora que el telèfon i el fax fan del carrer un lloc irrellevant, unes altres dimensions es tornen preeminents. El carrer Major és ara l'espai entre aeroports, els cables de fibra òptica que connecten els faxes de les oficines remotes de les empreses multinacionals, la trama mundial invisible de les relacions econòmiques. Alliberada dels centres i els marges per avenços en comunicació i mobilitat, i per un nou ordre mundial basat en una única ciutadania de consum, la nova ciutat amenaça amb una uniformitat inimaginable alhora que multiplica les opcions il·lusòries de l'oferta televisiva.

Tres característiques defineixen fonamentalment aquesta ciutat. La primera és la dissolució de totes les relacions estables amb la geografia física i cultural pròpia del lloc, el debilitament dels vincles amb qualsevol espai físic. El capital globalitzat, els mitjans electrònics de producció i la uniforme cultura de massa abominen la diferenciació íntima i indisciplinada de les ciutats tradicionals. La nova ciutat substitueix l'anomalia i l'encant d'aquests llocs per un universal concret, un urbanisme genèric modulats tan sols per mitjà d'accessoris. Aquí el caràcter local s'aconsegueix eficaçment mitjançant la inclusió del *croque-monsieur*¹ al McDonald's del Boul' Miche² o el Martini Cajun al vestíbul de l'aeroport de Nova Orleans (i sou convidats a quedar-vos amb el got). Aquest «lloc» és completament ageogràfic: es pot inserir igualment en un camp obert o al cor de la ciutat; un mateix vestíbul d'hotel es pot situar tant enmig d'un monòton camp de gespa com en un centre urbà dens i deteriorat. Amb els components reduïts a un mínim repetitiu, l'espai es desparticularitza. Obsessionada pels punts de producció i de venda, la nova ciutat no és gaire cosa més que una munió de fragments urbans que exclou una perspectiva física de la totalitat i que sacrifica, per tant, la idea de ciutat com a espai comú i de connexió interpersonal.

Una segona característica d'aquesta nova ciutat és l'obsessió per la «seguretat», amb nivells creixents de manipulació i vigilància sobre la ciutadania i amb una proliferació de noves formes de segregació. Els mètodes són tant tecnològics com físics. Els primers consisteixen en tecnologies policiaques intrusives –versions domèstiques del «camp de batalla electrònic»– i una quantitat creixent de connexions diàries a la xarxa informàtica, que comprenen des d'encontres amb el caixer automàtic fins al context completament regulador del lloc de treball informatitzat. Els sistemes físics són igualment variats: idèntiques ciutats suburbanes de classe mitjana que creixen fora dels límits dels antics centres urbans ocupats pels pobres; comunitats aïllades per als rics; barris antics aburgesats; la bombolla global que envolta els viatgers de negocis quan troben el mateix aeroport, el mateix hotel i el mateix edifici d'oficines des de Denver a Dubai; la xarxa d'enllaços i de circulació aèria i subterrània que s'ha imposat a Minneapolis o Edmonton per a permetre que els treballadors de les oficines i els qui surten a comprar circulin amb una seguretat climatitzada a través d'un territori urbà amenaçador. Sembla que aquesta tendència envers una nova segregació urbana és omnipresent: a tot Amèrica, l'urbanisme ha renunciat en gran manera al paper que tenia històricament com a integrador de comunitats a favor de la gestió d'un desenvolupament selectiu i la imposició de la distinció.

Per últim, aquest nou territori és una ciutat de simulacions, la ciutat televisió, la ciutat com a parc temàtic. Això no és enlloc tan visible com en l'arquitectura, en edificis que basen la seva força en imatges arrencades de la història, d'un passat apropiat de manera espúria que substitueix un present més rigorós i pensat. En la majoria de ciutats americanes, allò «històric» ha esdevingut l'únic valor urbà oficial compartit. El resultat és que la preservació de les restes físiques de les ciutats històriques ha reemplaçat l'atenció a les ecologies humanes que les van produir i que hi van habitar. Actualment, la pràctica de l'urbanisme està gairebé del tot absorta en la reproducció, en la creació de disfresses fines. Sigui en la seva encarnació magistral al succedani de carrer Major de Disneyland, en les postisses festes històriques d'un mercat de la cadena Rouse,³ o en l'arquitectura aburgesada del «renascut» Lower East Side, aquest sistema tan elaborat s'esforça per afirmar els seus vincles amb el tipus de vida urbana que està en procés d'eliminar.

Aquí es dona la renovació urbana amb un gir sinistre, una arquitectura de l'engany que, amb una familiaritat de cara somrient, es distancia constantment de les realitats fonamentals. L'arquitectura d'aquesta ciutat és gairebé totalment semiòtica, juga al joc de la significació empeltada i construeix parcs temàtics. Representi aquesta ciutat una historicitat o una modernitat genèrica, la seva arquitectura es basa en les mateixes premisses que la publicitat, en la idea de la pura imatge, alhora que obvia les necessitats i tradicions reals d'aquells que hi habiten. Benvinguts a Cibúrbia.

1. Típic sandvitx francès de pernil i formatge calent. (N. del t.)

2. Boulevard Saint Michel. (N. del t.)

3. The Rouse Company és una gran empresa americana que posseeix una cadena de galeries comercials ubicades en edificis històrics. Aquestes galeries constitueixen una atracció turística i s'hi poden trobar des de locals com ara el Hard Rock Café o botigues Disney, fins a comerços de souvenirs i de pseudoartesanía local. (N. del t.)

E L T R À N S I T E N L A D E M O C R À C I A

La propinqüitat –veïnatge– és una característica fonamental i alhora problemàtica de la democràcia. Agnes Heller ha descrit la política com la concretització del valor universal de la llibertat. La ciutat –per la intensitat que la caracteritza– constitueix l'espai privilegiat d'aquesta política de la llibertat, si no de la llibertat mateixa. L'antiga màxima hanseàtica, «l'aire de la ciutat fa lliure la gent» es basava en la *liquiditat* o disponibilitat d'associacions que caracteritza la vida urbana. La política de la ciutat està profundament basada en qüestions de propinqüitat i accés, en la llegibilitat i disponibilitat de rutines de circulació i contacte: la *divisa* de la propinqüitat és l'intercanvi, l'indicador més vital de la intensitat de la ciutat.

Els espais públics de la ciutat són fonamentalment els espais de circulació i intercanvi, sobretot els carrers. Valorem la qualitat d'una ciutat segons la vida pública que posseeix i, per tant, segons l'espai públic; i, tanmateix, avui, la idea mateixa d'espai públic s'està qüestionant durament. Fins fa poc temps, al darrere d'expressions de temor del declivi de l'espai públic, s'hi ocultaven intents de limitar-lo; aquest camuflatge resulta ara innecessari. La noció d'espai públic és acusada de farsa d'una manera oberta. Les forces organitzades contra l'espai públic provenen de posicions diferents i fins i tot oposades: de les campanyes econòmiques i socials dirigides a la privatització, de les polítiques de la identitat, del comunitarisme, de l'extensió i creixement de cibúrbia, aquesta zona grisa de la connexió sense lloc. Alhora que una idea d'allò públic universal se substitueix per un desig de tenir en compte una multiplicitat en allò públic, les formulacions tradicionals de la coexistència i la proximitat es posen en tensió.

Tot i que la noció d'espai públic mai no s'ha referit exclusivament a un espai geogràficament delimitat i obert de manera indiscriminada, sembla indiscutible que tampoc no es pot prescindir d'aquest tipus d'espais. La noció d'espai públic s'ha tornat tan *abstracta* i tan escindida de qualsevol conceptualització de la ubicació física a causa del fet que l'espai públic és, amb massa freqüència, concebut com un espai basat en la descorporeïtzació de la ciutadania –una degradació i fins i tot denigració d'allò particular i allò físic. És per això que s'han venut tan fàcilment nocions com «electronic town hall», com si només la incorporeïtat ja en garantís el caràcter públic. L'espai públic mai no es pot reduir a una abstracció social des del cos individual (en una coneguda broma, Marx es burlava de la ingenuïtat d'aquesta mena de formulacions: «mai no he vist un home abstracte, només homes concrets»); es tracta, més aviat, d'una qüestió de reconfiguració de la relació de cada ciutadà amb el seu cos i amb el cos dels altres.

El que hem de provar d'entendre és l'enorme ansietat que provoca el declivi de l'espai com a medi fonamental d'intercanvi humà. Aquesta inquietud no s'ha de donar necessàriament des de la nostàlgia, com a simple lament per la pèrdua de les formes de contacte humà anteriorment familiars i ara en procés de desaparició. Es tracta d'intentar comprendre les conseqüències –i sovint d'alterar-les– de les formes en les quals les estratègies contemporànies d'allò virtual s'enfronten amb les idees històriques de la localització com a fonament de la propinqüitat. S'ha d'anar amb compte: l'epistemologia fonamental de la ciutat –la manera com aquesta construeix els seus significats– s'està transformant a mesura que la presència física deixa de ser el mitjà privilegiat de participació i gaudi de la vida urbana.

El caràcter humà de les ciutats comença amb interaccions cara a cara. Qualsevol descripció de l'economia i la política urbana deriva de les formes en les quals la ciutat intensifica aquestes relacions. El trànsit és un mitjà d'aquest comerç, constituït per la suma d'aquelles formes de moviment per mitjà de les quals es gestiona la propinqüitat, pels mecanismes que ens capaciten físicament per a trobar-nos amb diferents circumstàncies dins de la ciutat. Mentre que és indiferent el tipus de moviment si el caràcter i la varietat dels llocs entre els quals es viatja no aconsegueix reflectir un espectre de diferències suficient, la negociació de la intersecció entre allò públic i allò privat és mediatitzada i, en part, inventada, pels mecanismes disponibles de circulació entre ells.

La relació entre la propinqüitat i allò públic s'inicia amb una necessitat estadística: la deliberació democràtica solament és possible en un entorn que condueixi tant al consens com a l'accident. Aquesta capacitat contínua per al conflicte és fonamental per a la deliberació i defineix el vigor de la diferència a l'interior de la cultura.

El disseny dels sistemes urbans exigeix un equilibri perfectament negociat entre allò predicible i allò inesperat, amb la finalitat de produir el màxim nombre d'esdeveniments discursius accidentals.

Els encontres accidentals es produeixen pel caràcter de l'accessibilitat urbana. Una de les conseqüències de la densitat i l'adjacència a les ciutats és una posada a prova contínua de l'accessibilitat. La propinqüitat –la lectura continuada de les adjacències– comprèn sempre una funció de *posada a prova* i el poder de revelar els límits de les fronteres urbanes. Aquest fenomen és anàleg a la «posada a prova» de l'admissió pública que va formar part de l'estratègia del moviment per als drets civils al començament dels anys seixanta, quan grups de negres demanaven que se'ls servís en restaurants, hotels i altres llocs «públics» per tal d'establir els fets de la discriminació com a antecedents a la intervenció legal. Una forma més antiga d'aquesta posada a prova és l'ús continu i sistemàtic dels històrics «drets de pas» a través de la propietat privada (el cas dels caminants a Anglaterra), una forma precisa de lectura i avaluació de la salut i dimensions de l'entorn públic i un mitjà per a establir els algorismes de l'accessibilitat territorial.

Malgrat que els ciutadans de les metròpolis puguin escollir ignorar allò que veuen, la presència física d'aquests en les escenes d'allò urbà assegura la possibilitat d'observació directa dels llocs de la censura, el conflicte, la conversió, l'apropiació i altres negociacions. Actualment, el cens nord-americà planteja un debat sobre procediments que, de fet, és més que això: s'ha de continuar obtenint el cens nacional mitjançant un recompte porta per porta o cal basar-se en informacions estadístiques per a determinar els resultats? Se'ns ha dit moltes vegades que l'estadística fa visibles els individus que abans constituïen una massa invisible, però és evident que els còmputos estadístics estan generant noves classes d'incomptats la invisibilitat dels quals és més profunda pel fet de ser ara desconeguda. Els guetos urbans s'estan convertint no solament en els punts cecs del joc modern de l'estadística, sinó també en zones que, per veure-les com les veiem ara, tant li faria que estiguessin arrasades.

Basada en l'estat de dret, la democràcia exigeix l'aplicació constant de la legalitat així com la constant revisió del caràcter i la qualitat de la justícia que és inherent al sistema de sanció legal. El funcionament d'aquest sistema depèn, al seu torn, de la presència, de l'atracció de ciutadans envers els rituals i rutines de la decisió per tal que la pluralitat i la varietat d'observadors-ciutadans produeixi una altra garantia de justícia gràcies a la probabilitat estadística que els encontres urbans incloguin sovint, tot i que sigui solament en la perifèria, un nombre substancial de parts desinteressades.

Evidentment, aquesta idea d'encontre constant produeix d'una manera inevitable la fricció, simple resultat del contacte entre els subjectes. (No és accidental que el *frottage* sigui la perversió urbana «clàssica».) La fricció urbana és el senyal del límit i un constituent simptomàtic dels estrats de la sociabilitat urbana. Aquesta fricció, mitjançant la senyalització de la diferència, situa els límits interns de la ciutat així com les fonts potencials de conflicte d'aquesta. De fet la mateixa idea d'adaptació és produïda per aquest conflicte, reforçat pel caràcter físic de la vida urbana. No és una tautologia suggerir que l'únic entrenament per a viure junts consisteix a viure junts. La tolerància racial mai no es concreta quan l'altre és absent, motiu pel qual l'antisemitisme, i el racisme en totes les formes possibles, prospera on no hi ha jueus, on no hi ha altres en el sentit racial, a la vista.

La ciutat, per tant, produeix ciutadania a través de la confrontació repetida dels ciutadans amb un entorn que n'organitza els prejudicis i els privilegis físicament, o, en altres paraules, d'una manera mesurable. Malauradament, el trànsit mai no es pensa actualment en el context d'aquestes qüestions; es tracta com un problema purament tecnològic i per aquest motiu ha d'arrossegar els mites de la tecnologia, atrapat entre visions de disponibilitat i autonomia. Els enginyers cerquen solucions utòpiques i temen rebel·lions «frankensteïnianes», oscil·lant entre les dues úniques possibilitats de la tecnologia i els seus descontents.

L'urbanisme modern es va ensorrar com a resultat de l'esclavitud cega envers aquest científicisme, fos en la forma d'una devoció per la tecnologia i les «ciències» socials, o en la mimesi monòtona de les formes *tech*. Quan, com a conseqüència, les ciutats van deixar de planificar-se en l'antic sentit físic, les prerrogatives de l'urbanisme les va acaparar la «infraestructura», quelcom que suposadament es trobava a sota, invisible, comú, neutral.

Això, per descomptat, és simple devoció per la modernitat despüllada del vernís icònic. La planificació del trànsit va ser ràpidament subsumida sota aquesta lògica i va esdevenir la cara visible predilecta de l'urbanisme, allò que es podia tolerar de veure.

El fet de posar en primer terme els mitjans de la mobilitat en l'urbanisme ha demostrat ser desastrós. Les ciutats s'han vist històricament obligades a seguir els passos de les tecnologies existents i a recompondre's contínuament a si mateixes amb sistemes que no les afavoreixen; l'espai urbà ha estat esqueixat i fendit per vies fèrries i autopistes, obstruït i solcat per la contaminació i el metall. L'interès d'un urbanisme basat en el moviment s'assumeix com a obvi des dels discursos que substitueixen efectivament la llibertat d'associació per la llibertat de moure's sense obstacles i de manera aïllada. A la llista de llibertats hem afegit la llibertat de dissociació veloç.

La cultura del moviment actual es proveeix cada vegada més de càpsules d'intermediació, de trens, avions, automòbils i ascensors. Aquestes intermediacions donen temps avui d'asseure's davant del vídeo i de l'ordinador amb els que se les està equipant. De la mateixa manera que la vista des de la finestra del tren va alterar per sempre no solament el paisatge sinó les nostres percepcions fonamentals del temps i de l'espai, la finestra del monitor representa un canvi en la nostra relació perceptiva i física amb l'exterior. El viatge virtual implica un estalvi d'energia remarcable en tant que l'experiència del moviment és eficaçment separada de la mobilitat real.

Extret de: Joan Copjec, Michael Sorkin (ed.), *Giving Ground. The Politics of Proximity*, London - New York, Verso, 1999

Michael Sorkin (1948) és arquitecte i urbanista. Ha estat professor a les universitats de Columbia, Yale, Cooper Union i Harvard, i actualment dirigeix l'Institut d'Urbanisme de l'Acadèmia de Belles Arts de Viena i el Graduate Urban Design Program del New York's City College. És autor de *The Exquisite Corpse* (Verso, 1991) i *Local Code: The Constitution of a City at 42 N Latitude* (Princeton Architectural Press, 1994), i editor de *Variations on a Theme Park* (Noonday Press, 1992), *Giving Ground* (Verso, 1999) i *Wiggle* (una col·lecció de diversos estudis i projectes urbans realitzats per Michael Sorkin Studio).

Ordinateurs, cartes de crédit, téléphones, fax, et autres instruments d'adjacence artificielle immédiate annulent la politique historique de proximité, principal agglutinant de la ville. De fait, ces dernières années ont vu l'émergence d'un type de ville complètement nouveau : une ville à laquelle aucun lieu n'est associé.

Ce type de ville *a-géographique* est à la mode en particulier aux États-Unis. On peut la voir dans les groupes de gratte-ciel qui s'élèvent au-dessus des terrains entourés de fil de fer barbelé bordant les autoroutes inter-État ; dans les énormes centres commerciaux, saturés de grandes chaînes de magasins et entourés de multitudes de voitures ; dans les halls des hôtels hermétiquement fermés et clonés d'une côte à l'autre ; dans les zones de maisons bourgeoises uniformes et « historiques » et dans les foires ; dans l'étendue disloquée de nouvelles banlieues interminables sans ville ; et dans les antennes de cent millions de terrasses de Secaucus à Simi Valley ; dans les nuages d'antennes paraboliques pointées sur le même bip géosynchrone, et cherchant dans l'éther à obtenir le plus d'information possible sur *Arsenio et l'Équipe A*.

De fait, la structure de la ville ressemble beaucoup à la télévision. L'événement principal de la télévision est la coupure, l'élosion entre les fragments d'émissions, le glissement imperceptible du feuilleton mélo au documentaire dramatique, en passant par quelques mots de notre sponsor préféré. La « conception » de la télévision consiste simplement à effacer les différences entre ces fragments, à attribuer une valeur équivalente à tous les éléments du réseau, afin que n'importe laquelle des infinies combinaisons que produit la programmation quotidienne puisse avoir un « sens ». De la même manière, la nouvelle ville abandonne le particulier et l'authentique au profit de l'étendue urbaine continue, un quadrillage conceptuel de portée illimitée. On a beaucoup commenté ce processus de gommage. Dans les années cinquante et soixante, on a alerté l'opinion sur l'extension urbaine et l'apparition des *mégapoles*, la propagation d'une zone ininterrompue d'urbanisation le long de la côte nord-est des États-Unis, transformant une ville en région. Plus récemment, c'est l'explosion de ce que l'on a appelé les *villes suburbaines* dans les limites des métropoles existantes qui a fait l'objet des débats. Dans ce territoire vaste et pratiquement non différencié – qui s'étend de Fairfax County, en Virginie, à Orange County, en Californie – des logements, des bureaux, des usines et des centres commerciaux flottent dans une soupe indifférenciée, une sorte de *non-lieu urbain* possédant à peine les fonctions minimums d'une ville, qui annule la mixité formelle et sociale, fondamentale et peu disciplinée, qui insuffle de la vie aux centres urbains.

Toutefois, cette ville ne consiste pas simplement en un phénomène d'extension. Avec une croissance qui n'est plus uniquement physique – énormes densités ou prolongements métastatiques –, la nouvelle ville occupe aussi un vaste et invisible espace conceptuel. Cette cyberville invisible – si bien évoquée par Wriston – prend des formes différentes en fonction des besoins, poussant comme des champignons inattendus dans les nœuds proches du capital. Ce qui manque dans cette ville n'est en rapport avec aucun bâtiment ou lieu concret ; ce sont les espaces intermédiaires, les connexions qui donnent leur sens aux formes.

L'histoire des villes est profondément inscrite dans la manière dont leurs éléments se juxtaposent, dans les structures culturelles et régulatrices qui gouvernent l'union urbaine. Des questionnements aussi bien sur la nature que sur l'interdépendance des éléments de cette union sont à la base de la production de la forme urbaine. Les villes traditionnelles ont résolu ces questions grâce à la relation qui existe avec les lieux centraux. Qu'il s'agisse de l'agora, du château, de la piazza, ou du *downtown*, l'idée d'une ville de centres tient lieu, au moins, d'idée de ville spatiale dans laquelle l'ordre est fonction de la proximité. Cette ville physique a historiquement dressé avec une profonde clarté la carte des rapports sociaux, imprimant dans ses formes et ses lieux une grande quantité d'informations quant au statut et à l'ordre. Que ce soit « l'autre côté des voies » dans une petite ville, les prés banaux en Nouvelle-Angleterre ou les graphiques à barres de la valeur immobilière visibles dans la *skyline* de Manhattan, on a toujours pu lire l'ordre social dans la forme urbaine. Dans la nouvelle ville recombinante, cependant, la lisibilité de ces catégories a été extraordinairement manipulée, voire complètement obscurcie. Ici, tout semble être en rapport avec tout – les hiérarchies sont à la fois renforcées et occultées, consolidées et dé-spatialisées en même temps –. La valeur est toujours fonction de l'emplacement, mais la main invisible a appris une nouvelle géométrie. En même temps que le téléphone et le modem ont fait de la rue quelque chose de trivial, d'autres dimensions deviennent prééminentes. La grand-rue est maintenant l'espace entre les aéroports, les câbles à fibre optique reliant les fax des bureaux éloignés des sièges des multinationales, un écheveau invisible de relations économiques à échelle mondiale. Libérée de ses centres et de ses marges grâce aux avancées dans la communication et la mobilité, ainsi qu'au nouvel ordre mondial reposant sur la seule citoyenneté de consommation, la nouvelle ville menace d'une uniformité unimaginable tout en multipliant les choix illusoire des programmes de la télévision.

Trois caractéristiques saillantes marquent cette ville. La première est la dissolution de toutes les relations stables avec la géographie physique et culturelle propre du lieu, le desserrement des liens avec tout espace spécifique. Le capital mondialisé, les moyens électroniques de production et la culture de masse uniforme ont horreur de la différenciation intime et indisciplinée des villes traditionnelles. La nouvelle ville substitue à l'anomalie et au charme de ces lieux un particulier universel, un urbanisme générique seulement modulé par des accessoires. Ici, le caractère local est obtenu de manière efficace par l'inclusion du croque-monsieur dans le McDonald's du Boul'Mich ou le Martini cajun au bar de l'aéroport de la Nouvelle-Orléans – et on vous propose même de garder le verre –. Ce « lieu » est complètement *a-géographique* : on peut l'insérer de la même manière au milieu d'un champ ou au centre ville ; un hôtel avec hall est aussi apte à être situé dans un espace vert sans attrait que dans des centres ville denses et livrés à eux-mêmes. Avec des composants réduits à des minimums qui se répètent, l'espace est dé-particularisé. Obsédée par le point de production et le point de vente, la nouvelle ville n'est guère plus qu'une multitude de tronçons urbains ignorant la perception physique du tout, sacrifiant l'idée de la ville conçue comme espace de la communauté et comme site des interactions sociales.

Une deuxième caractéristique de cette nouvelle ville est son obsession de la « sécurité », qui s'accompagne de niveaux croissants de manipulation et de surveillance sur la citoyenneté, et d'une prolifération de nouveaux modes de ségrégation. Les méthodes sont aussi bien technologiques que physiques. Les premières consistent en technologies policières intrusives – versions domestiques du « champ de bataille électronique » – et en une multitude croissante de connexions quotidiennes au réseau informatique, qui vont des échanges avec la billetterie automatique au contexte complètement régulateur du lieu de travail informatisé. Les systèmes physiques sont également variés : villes suburbaines de classe moyenne identiques se développant hors des limites des vieux centres urbains abandonnés aux pauvres ; communautés enclavées destinées aux riches ; transformation de vieux quartiers en zones branchées ; cocon mondial protégeant les voyageurs de commerce lorsqu'ils trouvent le même aéroport, le même hôtel et le même immeuble de bureaux de Denver à Dubaï ; réseau de systèmes de circulation aérienne et souterraine imposés à Minneapolis ou Edmonton pour permettre aux employés de bureau et aux gens qui font leurs courses de se déplacer dans un climat de sécurité au travers d'un territoire urbain menaçant. Cette tendance vers une nouvelle ségrégation urbaine semble omniprésente : partout aux États-Unis, la planification urbaine a largement perdu son rôle historique d'intégrateur de communautés en faveur de la gestion du développement sélectif et du renforcement de la distinction.

Enfin, ce nouveau royaume est une ville de simulations, une ville télévision, la ville comme parc thématique. Ces caractéristiques sont surtout visibles dans son architecture, dans les bâtiments qui basent leur force sur des images du passé, d'un passé illégitimement approprié qui se substitue à un présent plus rigoureux et plus réfléchi. Dans la plupart des villes nord-américaines, l'« historique » est devenu la seule valeur urbaine officielle partagée. Le résultat en est que la préservation des vestiges physiques de la ville historique a complètement supplanté la prise en compte des écologies humaines qui les avaient produits et habités. De nos jours, la pratique de l'urbanisme se fonde presque totalement dans la reproduction, dans la création de déguisements raffinés. Que ce soit dans son incarnation magistrale de l'ersatz de grand-rue de Disneyland, dans les fausses festivités historiques d'un marché de la chaîne Rouse¹, ou dans l'architecture embourgeoisée de la nouvelle version du Lower East Side², cet appareil élaboré s'attache à resserrer ses liens avec le type de vie urbaine qu'il est en passe d'éliminer.

La rénovation urbaine négocie de la sorte un sinistre virage, et adopte une architecture décevante. Tout en affichant une image familière, elle ne cesse de se distancier des plus fondamentales réalités. L'architecture de cette ville est presque purement une sémiotique, jouant le jeu de la signification greffée, de la construction d'un parc thématique. Qu'elle représente une historicité ou une modernité génériques, une telle conception est basée sur les mêmes prémisses que la publicité, l'idée de l'image pure, oublieuse des traditions et des besoins réels de ceux qui l'habitent. Bienvenue à Cyberville.

1 NdT. The Rouse Company est une grande entreprise américaine qui possède une chaîne de galeries commerciales situées dans des bâtiments historiques. Ces galeries constituent une attraction touristique où l'on peut trouver des établissements tels que le Hard Rock Café ou des boutiques Disney en passant par des commerces de souvenirs ou du pseudo artisanat local.

2 NdT. Le Lower East Side est l'un des quartiers les plus abandonnés de Manhattan.

La proximité – le voisinage – est une caractéristique fondamentale, et en même temps problématique, de la démocratie. Agnes Heller a décrit la politique comme étant la concrétisation de la valeur universelle de la liberté. La ville, du fait de son intensité, constitue l'espace privilégié de cette politique de la liberté, sinon de la liberté elle-même. La vieille maxime hanséatique *L'air de la ville rend les gens libres* était basée sur la possibilité, ou la disponibilité, d'associations qui caractérise la vie urbaine. La politique de la ville est profondément basée sur des questions de proximité et d'accès, sur la lisibilité et la disponibilité de routines de circulation et de contact ; le *moyen de paiement* de la proximité est l'échange, l'indicateur le plus vital de l'intensité de la ville.

Les espaces publics de la ville sont, pour l'essentiel, les espaces de circulation et d'échange, et surtout les rues. Nous jugeons la qualité de la ville en fonction de sa vie publique et, par conséquent, de son espace public ; et, cependant, l'idée même d'espace public est de nos jours sévèrement remise en cause. Jusqu'à une période récente, la crainte du déclin de cet espace dissimulait des tentatives de le limiter, mais ce camouflage est aujourd'hui superflu. La notion d'espace public est ouvertement accusée d'être une farce. Les forces qui se sont liguées contre lui proviennent de directions différentes, voire opposées : des campagnes économiques et sociales prônant la privatisation, des politiques de l'identité, du communautarisme, de l'extension et de la croissance de la *cyber-ville*, cette zone grisâtre de connectivité sans lieu. En même temps qu'une idée du public universel est remplacée par un désir de prise en compte d'une multiplicité de publics, les formulations traditionnelles de la coexistence et de la proximité s'exacerbent.

Bien que la notion d'espace public n'ait jamais fait exclusivement référence à un espace géographiquement délimité et ouvert à tous, il semble indiscutable que la notion prise dans un sens plus large ne peut se dispenser de ce type d'espaces. En effet, c'est parce qu'il est si souvent et si facilement lié à une désincarnation de la citoyenneté, à une sorte de dégradation et même à un certain dénigrement du particulier et du physique, que la notion même d'espace public est devenue si *abstraite*, coupée de toute théorisation de lieux physiques. C'est aussi la raison pour laquelle des notions telles que l'*electronic town hall* ont été si faciles à vendre, comme si son incorporelité garantissait son caractère public. L'espace public ne se résume jamais à une abstraction sociale depuis le corps individuel – dans une fameuse réplique, Marx se moquait d'ailleurs de la naïveté de telles formulations. « Je n'ai jamais rencontré un homme abstrait, seulement des hommes concrets » disait-il –, c'est bien plutôt un problème de reconfiguration de la relation individuelle du citoyen avec son corps et avec celui des autres citoyens.

Ce qui doit être expliqué et compris est l'énorme anxiété qui marque le déclin de l'espace comme premier médium de l'échange urbain. Cette constatation ne doit pas être le fruit de la nostalgie ni prendre la forme du simple regret de la perte des formes de contact humain autrefois familières, en voie de disparition aujourd'hui. Il s'agit de tirer les conséquences de la manière dont les stratégies contemporaines du virtuel sont en contradiction avec les conceptions historiques du lieu comme base de la proximité ; il s'agit même souvent de les modifier. Mais nous devons être prudents : l'épistémologie fondamentale de la ville, la manière dont elle construit ses sens, est en cours de transformation au fur et à mesure que la présence physique cesse d'être le moyen privilégié de participation à la vie urbaine et de sa jouissance.

Le caractère humain des villes commence avec les interactions face à face. Toute description de l'économie et de la politique urbaines provient de la manière dont la ville intensifie un tel échange. La circulation est l'un des médiums de ce commerce, la somme de ces moyens de locomotion par lesquels la proximité est produite, le moyen par lequel nous sommes capables physiquement de rencontrer différentes circonstances à l'intérieur même de la ville. Alors qu'aucun mode de locomotion ne se singularisera si le caractère et la variété des lieux entre lesquels nous nous déplaçons ne parviennent pas à refléter un éventail suffisant de différences, le dialogue d'intersection entre le public et le privé est médiatisé et, en partie, inventé par les moyens disponibles de circulation entre eux.

La relation entre la proximité et le caractère public commence avec cette nécessité statistique : la délibération démocratique n'est possible que dans un environnement qui mène aussi bien au consensus qu'à l'accident. Cette capacité continue d'engendrer le conflit est vitale à la délibération et marque la vigueur de la différence au sein de la culture. La conception de systèmes urbains requiert un magnifique équilibre négocié entre ce qui est prévisible et ce qui ne l'est pas, afin de produire le plus grand nombre possible d'événements discursifs accidentels.

La rencontre accidentelle est produite par le caractère de l'accès urbain. L'un des sous-produits de la densité et de la contiguïté dans les villes est le test continu des accès. La proximité, la progressive lisibilité des contiguïtés, abrite toujours une fonction de *test* ainsi que le pouvoir de révéler les limites des frontières urbaines. Ceci est analogue au *test* de l'accommodation publique qui

faisait partie de la stratégie du Mouvement des droits civiques au début des années soixante aux États-Unis, quand un groupe de citoyens noirs cherchaient à se faire servir dans les restaurants, dans les hôtels et autres lieux « publics », afin de mettre en évidence les faits de la discrimination avant de passer à l'étape de l'intervention légale. Une forme ancienne de ce test est l'usage continu et systématique par les marcheurs, en Angleterre, des *droits de passage* historiques au travers des propriétés privées, ce qui constitue une forme de lecture et de mesure strictes de la santé et des dimensions de l'environnement public, ainsi qu'un moyen de mise en place de l'algorithme du bon usage territorial.

Même si les citoyens des métropoles peuvent choisir d'ignorer ce qu'il leur arrive de voir en ville, leur présence physique sur les scènes de l'urbanité garantit la probabilité d'une observation directe des lieux de restriction, de conflit, de négation des droits de propriété, d'appropriation et autres négociations. Aujourd'hui, le recensement américain soulève une question procédurale qui est en fait bien davantage que cela : Devons-nous continuer à réaliser ce recensement national en faisant du porte-à-porte pour compter le nombre d'habitants, ou bien ne devrions-nous pas nous en remettre à l'information statistique pour arriver à déterminer les chiffres nous concernant ? On nous a rebattu les oreilles du fait que les statistiques rendent visibles les individus qui autrefois composaient une masse féodale invisible, mais il est plus qu'évident que les calculs statistiques font naître de nouvelles classes d'individus non pris en compte dont l'invisibilité est peut-être trop marquée pour être aujourd'hui ignorée. Les ghettos urbains deviennent rapidement non seulement des points noirs sur l'échiquier moderne des statistiques, mais aussi des zones que nous souhaiterions plutôt voir réduites en cendres que réellement présentes.

Fondée sur la règle de la loi, la démocratie exige l'application continue de la légalité ainsi que la révision continue de la nature et de la qualité de la justice qui est inhérente au système de sanction légale. Le fonctionnement de ce système est, à son tour, conditionné par la présence, par l'acceptation par les citoyens des rites et des routines de décision, de telle sorte que la pluralité et la variété des observateurs-citoyens constituent une autre garantie de justice *via* la probabilité statistique garantissant que les rencontres urbaines comprennent souvent – même si ce n'est qu'à leur périphérie – un grand nombre de parties désintéressées.

Évidemment, cette idée de rencontre constante produit une friction, le simple fait de frotter des sujets entre eux – et, de ce point de vue, il n'est pas accidentel que le *frottage*¹ constitue la perversion urbaine « classique » –. La friction urbaine est le signe de la frontière et un constituant symptomatique des couches sociales urbaines. Une telle friction, en signalant la différence, délimite les frontières internes de la ville ainsi que les potentielles sources de conflit. De fait, l'idée profonde de vie en commun est produite par ce type de conflit, accentué par le caractère physique de la vie urbaine. Ce n'est pas une tautologie de suggérer que le seul entraînement à la vie commune est précisément la vie commune. La tolérance raciale n'est jamais concrétisée dans l'absence de l'autre, ce qui est la raison pour laquelle l'anti-sémitisme, et le racisme sous toutes ses formes, prospèrent là-même où il n'y a en vue ni Juifs ni « autres » du point de vue de la race.

La ville produit alors une citoyenneté au travers de la confrontation répétitive de citoyens avec un environnement qui organise ses préjugés et ses privilèges physiquement, c'est-à-dire de manière mesurable. Malheureusement, on ne pense jamais aujourd'hui à la circulation avec ces considérations en toile de fond ; on l'envisage, en effet, comme étant un simple problème technologique et elle est, par conséquent, chargée des mythes de la technologie, empêtrée entre des visions de docilité et d'autonomie. Les techniciens de la circulation recherchent des solutions utopiques et craignent les rébellions *frankensteiniennes*, hésitant entre les deux seules possibilités qu'offrent la technologie et ses insatisfaits.

L'urbanisme moderne a échoué à cause de sa soumission aveugle à un tel scientisme, soit dans la forme de sa dévotion à la technologie et aux « sciences » sociales soit dans ses tristes imitations des formes de celle-ci. Lorsque les villes, en réaction à cela, cessent d'être planifiées dans le sens physique ancien, les prérogatives de l'activité de planification ont été assumées par l'« infrastructure », par quelque chose qui est, suppose-t-on, en-dessous, invisible, commun, neutre. Ceci, évidemment, est simplement le modernisme privé de son vernis iconique. La planification de la circulation était ainsi rapidement subsumée sous cette logique, devenant la face visible privilégiée de la planification, ce qu'il était tolérable de voir.

L'accent mis sur les moyens de locomotion dans la planification des villes a eu des effets désastreux. Les villes ont été historiquement obligées de tenter de surpasser les technologies de transport existantes, adoptant continuellement des systèmes qui ne

1. NdT. Frottage signifie en anglais : « Gratification sexuelle obtenue en se frottant contre le corps d'une autre personne. »

leur convenaient pas ; l'espace urbain a été loué et tailladé par les voies ferrées et les voies rapides, entravé et déchiré par la pollution et le métal. L'attrait de l'urbanisme basé sur la locomotion est rendu « évident » par les discours qui substituent effectivement la liberté de se mouvoir sans obstacle et individuellement à la liberté d'association. À la liste des libertés, nous avons ajouté celle de dissociation rapide.

La culture du mouvement moderne se nourrit de plus en plus de capsules d'intermédiation, de trains, d'avions, d'automobiles et d'ascenseurs. Ces moyens donnent maintenant le temps de s'asseoir devant les écrans des vidéos ou des ordinateurs avec lesquels ils ont été conçus. De même que la vue depuis la fenêtre du wagon a modifié à jamais non seulement le paysage mais aussi nos perceptions fondamentales du temps et de l'espace, la fenêtre de l'écran représente elle aussi un changement dans notre rapport perceptif et psychique à l'extériorité. Le voyage virtuel implique une remarquable économie d'énergie dans la mesure où l'expérience de la locomotion est efficacement dépossédée de la mobilité réelle.

Extrait de : Joan Copjec, Michael Sorkin (éd.), *Giving Ground. The Politics of Propinquity*, Londres - New York, Verso, 1999.

Michael Sorkin (1948) est architecte et urbaniste. Il a été professeur dans les universités de Columbia, Yale, Cooper Union et Harvard, et il dirige actuellement l'Institut d'Urbanisme de l'Académie des Beaux-arts de Vienne ainsi que le Graduate Urban Design Program du New York's City College. Il est l'auteur de *The Exquisite Corpse* (Verso, 1991) et de *Local Code: The Constitution of a City at 42 N Latitude* (Princeton Architectural Press, 1994), et l'éditeur de *Variations on a Theme Park* (Noonday Press, 1992), *Giving Ground* (Verso, 1999) et *Wiggle* (une compilation de divers études et projets urbains réalisés par le Michael Sorkin Studio).