



On a déjà beaucoup parlé de la *dysfonctionnalité* du modèle suburbain ; y compris dans cette revue (*Quaderns* 225, 228, 231). L'augmentation de la mobilité individuelle basée sur la voiture et sur la construction de grandes infrastructures viaires, le changement d'échelle de la production industrielle ainsi que le transfert à la périphérie d'ateliers, de magasins et d'usines, l'apparition de centres commerciaux et de loisirs associés aux réseaux pour l'essentiel routiers, la facile re-parcellarisation du terrain rural et forestier en propriétés accessibles aux individus, le développement d'un système hypothécaire conçu pour l'acquisition du logement individuel, l'éclosion du mythe de la maison avec jardin, d'une vie dans la nature avec les commodités d'un monde parfaitement connecté : tout cela a provoqué au cours de la seconde moitié du XX^e siècle une dispersion démesurée de l'urbanisation de basse densité sur le territoire, avec un énorme impact sur l'environnement et d'importantes conséquences sociales.

Pour le moment, nous avons vu comment les infrastructures viaires, destinées à résoudre les problèmes de mobilité découlant de la réalité suburbaine de faible densité et construite à grand renfort d'investissements publics, conduisaient à une augmentation du parc automobile. On a vu comment celui-ci entraînait rapidement, à son tour, un chaos de circulation. Nous avons aussi vu comment la consommation énergétique du transport privé et de la ville dispersée affectait le climat, et comment la consommation de sol modifiait et fracturait le territoire. Et nous avons vu, par-dessus tout, comment les processus de ségrégation spatiale et de disparition de l'espace de débat et de rencontre sociaux communs constituaient l'une des causes de la disparition d'une série de formes de relation, indiscutablement liées au phénomène urbain, non seulement en ce qui concerne leur origine et leur évolution historique, mais aussi dans la mesure où l'espace urbain fixe le complexe entrelacs des relations et des équilibres qui constituent une société plurielle réactualisant quotidiennement le contact, l'usage, la négociation constante des rapports dans un espace public commun.

John Urry explique que le mythe de la liberté de l'automobile se transforme en tyrannie de la fragmentation des activités et en simplification des usages du temps. Ce processus de décantation d'une réalité en espaces décomposés mais interdépendants résume un modèle suburbain dans lequel la résidence, la mobilité, les loisirs, l'information et la consommation vivent une progressive désagrégation et une certaine forme de restructuration quelque peu statique. Même comme image sublimée, comme rêve parfait, la réalité suburbaine se décompose en échelle individuelle –ou familiale– et en une séquence de lieux et de moments séparés. Il n'est donc pas difficile d'imaginer ce modèle d'urbanisation comme un artefact spatial qui enchaîne toute une série d'activités synthétiques, clairement définies et défrichées. Il s'agit, en définitive, d'un système rationalisé grâce à une organisation tayloriste du temps et des activités ; une ville comprise comme une sorte de chaîne de montage, dans laquelle les routes seraient les bandes de transport d'une usine aux dimensions extraordinaires. Il reste encore à apporter des réponses aux questions suivantes : que fabrique-t-on sur cette énorme chaîne de montage ?, quelle histoire y élabore-t-on ?, enfin, qu'est-ce qui demeure hors-jeu, n'est pas raconté, ou est inconscient.

Editorial

De la disfuncionalitat del model suburbà, se n'ha parlat molt. També en aquestes pàgines (*Quaderns* 225, 228, 231). L'augment de la mobilitat individual basada en el cotxe i en la construcció de grans infraestructures viàries, el canvi d'escala de la producció industrial i el desplaçament a la perifèria de tallers, magatzems i fàbriques, l'aparició de centres comercials i d'oci associats a les xarxes viàries, la fàcil reparcel·lació del sòl rural i forestal en propietats assequibles individualment, el desenvolupament d'un sistema hipotecari ajustat a l'adquisició de l'habitatge familiar, la florida del mite de la casa amb jardí, una vida a la natura amb les comoditats d'un món perfectament connectat: tot plegat ha provocat, a la segona meitat del segle xx, una dispersió desmesurada de la urbanització de baixa densitat arreu del territori, amb un enorme impacte sobre el medi i importants conseqüències socials.

De moment, hem vist com les infraestructures viàries destinades a resoldre els problemes de mobilitat derivats de la realitat suburbana de baixa densitat i construïdes amb un gran esforç d'inversió pública duïen a un increment del parc automobilístic que provocava el seu ràpid col·lapse. També hem vist com el consum energètic del transport privat i de la ciutat dispersa afectava el clima i el consum de sòl modificava i fracturava el territori. I, sobretot, hem vist com els processos de segregació espacial i desaparició de l'espai comú de debat i encontre social constitueixen una de les causes de la desaparició d'un seguit de formes de relació, indiscutiblement vinculades a allò que és urbà, no sols pel que fa al seu origen i evolució històrica, sinó també en la mesura que l'espai urbà localitza el complex ordit de relacions i equilibris que conformen una societat plural que es reactualitza dia a dia mitjançant la fricció, l'ús, la negociació constant de relacions en un espai públic comú.

Explica John Urry que el mite de la llibertat de l'automòbil esdevé la tirania de la fragmentació de les activitats i la simplificació dels usos del temps. Aquest procés de decantació d'una realitat en espais descompostos però interdependents resumeix un model suburbà en el qual la residència, la mobilitat, l'oci, la informació i el consum experimenten una disgregació i un encapsulament progressius. Fins i tot com a imatge sublimada, com a somni perfecte, la realitat suburbana es descompon en una escala individual (o familiar) i en una seqüència de llocs i moments separats. No és gens difícil, doncs, imaginar aquest model d'urbanització com un artefacte espacial que encadena una sèrie d'activitats sintètiques, clarament definides i escatides. En definitiva, un sistema racionalitzat mitjançant una organització taylorista del temps i de les activitats. Una ciutat entesa com una cadena de muntatge, en la qual les carreteres serien les cintes transportadores d'una fàbrica de dimensions descomunals. Ens resta demanar-nos què és finalment el que es fabrica en aquesta enorme cadena de muntatge, quina història s'hi elabora. I també, què és el que hi queda fora de camp, allò que no és relatat, que és inconscient.