

nl.anarchistlibraries.net



# Urbanisme en orde

Miguel Amorós

Miguel Amorós  
Urbanisme en orde  
2011

anarchisme.nl

**a-bieb.nl**

2011

*“De opsluiting van enkele leden van het libertaire atheneum van El Cabanyal, in de loop van de dynamiek van het buurtverzet tegen de vernietiging van deze woonwijk (opgedrongen met het excuus van culturalistische ontwikkelingsprojecten die het nieuwe ‘stadspatriottisme’ ventileren), zet opnieuw de kritiek op het urbanisme op de militante kalender, kritiek die zo belangrijk was in de strijdcyclus van ’92. De heerschappij van de speculatieve tertiaire sector is, na de nederlaag van de werkzeker arbeider van de secundaire sector, in twijfel getrokken door de exemplarische verzetsdaden zoals die ontplooid werden in diverse zones van de stad Valencia.”*

Conferentie op 20 december 2003 in het Ateneu Llibertari van El Cabanyal, Valencia

*“Het ideale urbanisme is de conflictloze projectie van de sociale hiërarchie in de ruimte”*

Commentaren tegen het urbanisme, I.S. n°6.

Het urbanisme is het geheel van technieken met als doel de transformatie van de steden tot centra voor kapitaalaccumulatie. Het maakt de eigendom van de sociale ruimte door de bourgeoisie mogelijk; een ruimte die hervormd wordt naar de normen gedictieerd door haar heerschappij. Vanuit dit gezichtspunt is urbanisme gewoon geaccumuleerde vernietiging van gemeenschapsleven. Als we ons beperken tot het geval Spanje, dan kunnen we het fenomeen van de urbanisering onderverdelen in drie periodes naargelang van de graad van vernietiging van het stedelijke milieu: dat van het burgerlijke urbanisme (1830-1950), dat van het overontwikkelingsurbanisme (1950-1985) en dat van het totalitaire urbanisme (vanaf de jaren tachtig). In de eerste twee periodes, diende het urbanisme, als techniek van de afzondering, om de atomisering en verspreiding te bevorderen van de arbeiders die door het productiesysteem verplicht samengebracht waren. De derde periode vertrekt van het algemene isolement van de bevolking, dat in de hand gewerkt werd door de verdwijning van het fabriekssysteem en door de veralgemening van een consumptivistische levensstijl. Het automatisme van de machine gaat voor op de andere factoren en modelleert het menselijke bestaan tegelijk met het ganse functioneren van de stad, en onthult aldus de totalitaire essentie van het hedendaagse urbanisme.

De lange duur van de eerste periode, die van de stedelijke contrarevolu- tie, toont aan dat de conversie van de ruimte in kapitaal en de daarop vol- gende verschijning van de grond- en woningmarkt een langzaam proces was, waarvan de destructieve effecten verzacht werden door de late verschijning van de fabrieken, gezien het overheersend agrarische karakter van de Spaanse bourgeoisie en het boerenverzet tegen de proletarisering. Tot 1848 werden de

steden beschouwd als versterkte nucleï. Van dan af werden verordeningen uitgevaardigd over de rechte trekkingen van de straten. De territoriale verdeling in provincies en de aanleg van steenwegen reactiveerden vele tot hoofdstad gemaakte steden, en de secularisering van de kerkelijke onroerende goederen maakte voldoende grond vrij zodat de stad onbegrensd kon groeien, behalve in meer dynamische gevallen zoals Barcelona en Madrid. Daar verschenen voor de eerste maal de stadsuitbreidingen [los ensanches], de verdeling van de grond in ruitjes, zonder limieten of centrum. Het ruitje is de vorm die het best is aangepast aan het kapitaal; met het vierkante of octagonale perceel bereikte men het maximale profijt, onafhankelijk van de sociale gebruiken of behoeften, en tegelijkertijd werd van de urbanisatie een oneindig proces gemaakt dat aanzette tot de onbeperkte vergroting van de stad. De stadsuitbreiding, verbonden met de stad door grote banen en ringwegen, weerspiegelt de alliantie tussen de geometrie en het geld, wat overeenkomt met de stad als het beeld van het stedelijke kapitalisme. De stadsuitbreidingen waren de eerste specifiek burgerlijke woonwijken die de eerste effecten van de urbanistische contrarevolutie illustreerden, namelijk, ten eerste, de omvorming van een sector van de stad in een ruimte waar de menselijke relaties gereduceerd worden tot het minimum; ten tweede, de verdeling van de stad in verschillende wijken naargelang de activiteiten of het economische niveau van de bewoners, de *indeling in zones*. Het nabuurschap is geen deugd voor het klassieke gebruik van de ruimte. De klassen scheidden zich vaak door brede boulevards of rechte straten die tegelijkertijd dienden als grens en als invalsweg voor de ordestrejdkrachten in het geval van opstanden. De eerste pogingen tot stadsplanning werden ondernomen om de volksoproer te controleren. Het urbanisme werd dus geboren als controle-instrument dat de burgerlijke orde verzekerde, net zoals de modelgevangenissen en het strafwetboek, en vooral, net zoals de politie, korps dat in dezelfde tijd verscheen en zich per *district* organiseerde, dat wil zeggen, zich in zones indeelde.

De stadsuitbreiding heeft zijn tegengewicht in de *krottenwijk*, de extreme devaluatie van de buurt en van de huisvesting. In een eerste fase noopte de aanwezigheid van de stadsmuren tot een verticale groei van de stad en tot een verdeling van de huizen in zo klein mogelijke ruimtes, slecht voorzien van water en zonder riolering. De *huurhuizen* waar de arme dagloners, die toestroomden in de stad op zoek naar werk, zich opeenvoerden, zijn een andere burgerlijke uitvinding. De stadsmuren, wier defensieve functie door de ontwikkeling van de artillerie was weggevalen, kregen de functie van indamming en instandhouding van de armoede door de ontwikkeling van de economische uitbuiting

van de ruimte. Daarom werd de sloop ervan beschouwd als een daad van bevrijding. Het urbanisme had door de creatie van burgerlijke wijken tegelijkertijd ook arbeiderswijken gecreëerd; door ze af te scheiden had ze de ellende ook weer zichtbaar gemaakt; door ze te concentreren, had ze ze opnieuw gevaarlijk gemaakt en de noodzaak geopperd van een macht om ze binnen de perken te houden, om ze van de straat te vegen. Dat was de functie van het verkeer. Het verkeer van de rijtuigen breidde zich uit om de beweging van de gescheiden klassen te bemoeilijken, om de straat als ontmoetingsplaats, als ruimte voor communicatie en tijdverdrijf, te elimineren.

Als de segregatie één van de karakteristieken van het in wording zijnde urbanisme is, dan is het overwicht van het verkeer, van het private vervoer, als symbool van het overwicht van het individuele belang, er een ander. Dankzij de mobiliteit werd de stadsruimte ontnomen aan het individu. De stad offerde zich op aan het verkeer. Het verkeer veranderde het stadsleven en verdrong de bewoner van de straat. De ringwegen, de avenues, de boulevards verbonden de stad met de buitenwereld, waren tegelijkertijd een uitweg voor de handelswaar en een directe invalsweg voor de ordekrachten. Zoals de eerste theoretische urbanist, ILDEFONSO CERDÁ, zei: *“de straten zullen, als verkeers-elementen, grote kanalen voor de zuiverende winden en strategische middelen om de publieke orde te bewaren, recht zijn en zo lang mogelijk”* (*Juicio Crítico del Informe del Jurado*). De ringweg, of de grote boulevards, ter vervanging van de oude straten, leidden naar de voorstad, de voorhoede van de urbanisatie, de vrucht van de mateloze economische dynamiek van de stad. De stad splitste zich in centrum en periferie. Men zou kunnen zeggen dat de voorstad het concept van de stadskern creëerde, dat wil zeggen van het centrum. Het proces werd nog versneld door de komst van de trein. De spoorweg was de eerste oorzaak van de territoriale wanorde: hij plaatste en schrapte talloze kleine steden en dorpen op en van de kaart, stond aan de enen een vredig verval toe en veroordeelde de anderen tot een schandelijke expansie. Het treinstation was de poort waardoor het kapitalisme werkelijk de steden binnen kwam. En het nieuwe proletariaat: tussen 1900 en 1940 verlieten drie miljoen personen het platteland om *interne emigranten* te worden.

De onderbreking van de burgeroorlog markeerde een keerpunt in het urbanistische programma. De barricades van 19 Juli waren de enige stadsrevolutie die dit land gekend heeft. De libertaire kritiek kon een aantal revolutionaire voorstellen doorduwen, zoals de opheffing van de stedelijke eigendom en de municipalisering van de huisvesting en de grond, maar de nederlaag veroordeelde elke emancipatorische maatregel. Van dan af werd het urbanisme, in

werkelijkheid laat het urbanisme zich beter beschrijven door de ziekten die het heeft veroorzaakt in de loop van haar geschiedenis. Als tuberculose de kenmerkende ziekte is van het burgerlijke urbanisme en kanker van het overontwikkelingsurbanisme, dan is de waanzin de ziekte die het best het totalitaire urbanisme definieert. De stedelijke contrarevolutie creëerde in haar twee eerste periodes steeds ongestuurde condities voor de lichamen. In de derde vermoordde het de ziel. De stedelijke verschrikking die deze dood vertegenwoordigt is zodanig dat, om de stad als project voor een gemeenschapsleven te herwinnen, we ze tot de laatste steen zullen moeten afbreken.

handen van de Staat, terroristisch en het vermenigvuldigde de vernielingen. Het urbanisme werd een wapen van de Staat. De stedelijke wanorde werd het meest 'verheffende' aspect van de repressieve orde in de ontwikkelingsfase (1950-1985). Het Franquisme, de politieke vorm die een groot deel van die fase besloeg, was een industrialiserende en bouwende dictatuur, een urbanistische dictatuur.

De huidige morfologie van de Spaanse steden was het werk van het ontwikkelingsbeleid van de dictatuur en van de zogenaamde democratische transitie. Het huidige stadsontwikkelingsplot werd ingezet vanaf de jaren vijftig, met de naoorlogse heropbouw, de kaalslag van de traditionele stad, de industriële groei en de massale emigratie van landbouwers en dagloners. Zo'n 70% van de gebouwen werd gebouwd vanaf deze jaren. De grote bouwondernemingen kwamen van de grond in de jaren zestig als gevolg van de grote vraag naar goedkope woningen. Tussen 1962 en 1972 slorpte de bouw van flats 50,2 % op van het bruto vast kapitaal, een zaakje waarin de banken ruim participeerden (het financieringskapitaal maakte een spectaculaire sprong in die jaren en veroverde de hegemonie). De beginnende mechanisering van het platteland, de uitbreiding van het fabriekssysteem en de komst van het toerisme deden duizenden mensen uitwijken naar de stad, waardoor de sociale structuur van de arbeidersklasse diepgaand veranderde. Zij werd ondergebracht in de buitenwijken, eerst in krotten, dan in sociale woningen, eerst gebouwd op geïsoleerde stukken grond langs de grote wegen of nabij de industrieën, en daarna in *woonblokken* en *satellietsteden*. Dit was de negatie van de stad als haard van het sociale leven, de totale ontworteling, de vernietiging zelf van de ruimte waar het individu zijn historische positie nog herkent.

De oppositie centrum-periferie en de indeling in zones werden tot de limiet doorgevoerd. Rondom een administratief centrum, vol met kantoorgebouwen en officiële zetels opgesteld volgens het canon van de fascistische architectuur, verspreidden zich residentiële wijken, slaapwijken, sociale woonblokken, winkelstraten, industriegebieden, woonwijken voor militairen, etc. De bouw van woningen en straten gingen voor op de planning zoals verplicht werd gesteld in een wet die nooit werd toegepast. De speculatie bepaalde het uitzicht van de stad. Het resultaat was een stad die in het wilde weg geurbaniseerd was, chaotisch, gefragmenteerd, discontinu, waar de immobiliëbelangen regeerden. Met het voorbehoud dat al onder de dictatuur van Primo de Rivera en tijdens de Republiek goedkope arbeidershuizen werden gebouwd, is voor deze periode het volgende citaat van DEBORD nog steeds pertinent: *"Voor de eerste keer is een nieuwe architectuur, die in ieder vroeger tijdvak uitsluitend diende ter*

*bevrediging van de heersende klassen, direct voor de armen bestemd. De ellendige vormgeving en de reusachtige uitgestrektheid van deze nieuwe woonwijze komen beide voort uit het massakarakter ervan, dat zowel in haar bestemming als in de condities van het moderne bouwen besloten ligt*” (De spektakelmaatschappij). De appartementsblokken hadden als richtsnoer een maximum aan personen op een minimum aan ruimte. De groepen van industriële blokken of hallen in het midden van het niets worden het belangrijkste element van het stedelijke landschap. Koude vormen zonder identiteit, zonder referenties, zonder enige mogelijkheid tot gemeenschapsleven, geklemd tussen autostrades en uitritten, waarin een proletariaat zonder geschiedenis versteent, tot massa wordt, met een epiteel klassenbewustzijn, te vatbaar voor de invloed van “priesterarbeiders” en verticale “leiders”, als ze al niet verslaafd zijn aan het voetbal en de auto, evenzeer te pakken door het consumentisme als door de demagogische praat van het integrerende syndicalisme. De televisie en het katholieke en stalinistische militantisme kwamen uit hetzelfde nest.

De *buurtbeweging* werd geboren op het eind van de jaren zestig als antwoord op de opeenhoping en de verwaarlozing van de kant van de “autoriteiten”. Het was een gematigde beweging, gecentreerd op de eis voor basisdiensten en groene ruimtes, die nooit het overontwikkelingsmodel in vraag stelde en nog minder een alternatief uitwerkte. Alle kwalen leken genezen te kunnen worden met scholen, riolering, verlichting, kindercrèches, asfalt, autobussen, ambulante ziekenzorg, etc., reële dagelijkse problemen die, omdat ze niet opgelost raakten, politiek werden en de meer fundamentele kritieken tijdens de regimeverandering ondergeschikt maakten, een seponeren waaraan de leiders van de buurtverenigingen niet vreemd waren. Het woningvraagstuk werd gescheiden van het sociale vraagstuk en zocht oplossingen in de politieke marketing. Zodoende mondde de strijd voor huisvesting (voor de levenskwaliteit) niet uit in een project van herovering van de stad. Deze zelfbeperking was fataal voor de beweging, die de mogelijkheid verloor een historische rol te spelen op een moment dat de buurtvergaderingen massaal waren, en zich vanaf 1976 omvormde tot louter aanhangsel van de gemeentebesturen.

Een gevolg van het openbarsten van de steden, van de radicale scheiding tussen arbeidsplaats en woonplaats, tussen administratief-commercieel centrum en bewoonde periferie, was een razend verkeer tussen de stadscentra en de buitenwijken, dat door het openbare vervoer niet kon opgevangen worden. De oplossing vertaalde zich in een grote artificialisering van het menselijke leven: vanaf de jaren zestig verscheen de auto en transformeerde de steden in een kanker. Het lawaai, de luchtvervuiling en de afvalstoffen maakten het nog

in de taal van de Urbanisme en Ordeheersers de woorden gewoonlijk het tegendeel betekenen van dat wat ze benoemen, zoals het geval is met “urbane ecologie”, “territoriaal evenwicht” of “structurele ondersteuning”, etiketten om een vuil urbanisme, de vernietiging van het territorium of de totale ontwrichting aan de man te brengen en te verkopen. En zo noemt Clos dus cultuur wat in werkelijkheid niet meer dan afvalresten zijn.

Als door te consumeren en geconsumeerd te worden de stad heeft opgehouden te bestaan, dan heeft ook de stadsburger opgehouden te bestaan. Net zoals de wijken en de buurtbewegingen. In een absolute ruimtelijke anomie bestaat niets dat deze naam verdient. Het leven van individuen wordt gereduceerd tot door technische middelen geconditioneerde reflexen. Met de verdwijning van alle publieke ruimtes, plooit het leven zich terug op het private en graaft het zich in in de flats. Een bevolking zonder autonomie, volledig afhankelijk van haar mechanische protheses, communiceert niet onderling en rebelleert niet. De lege plaatsen zoals pleinen, straten, gaanderijen, traphallen, tuinen, parkeerplaatsen, etc., zijn veranderd in niemandsplaatsen. Gegeven deze *cocooning* dringt het veiligheidsdiscours zich op. Een deel van de bevolking voelt zich onveilig tegenover het andere deel en eist politiecontrole van die tussenzone. Het nieuwe urbanisme heeft als pervers effect de bevolking die eronder lijdt te verzuren. Het schijnt dat het sociale probleem enkel maar bestaat in de vorm van een veiligheidsprobleem. Het heersende systeem weet zich kwetsbaar en vreest de mensen die het heeft gemarginaliseerd en uitgedreven. En dit om twee simpele redenen: ten eerste, omdat heel de stedelijke agglomeratie kan lamgelegd worden door een electriciteitspanne en serie of door een simpele verkeersopstopping. Ten tweede, omdat de hele stad een maanlandschap van etalages is, overgeleverd aan de projectielen. Een supermarkt vol met koopwaren in beweging die moeten beschermd worden tegen eventuele invasies van degenen die deze koopwaar verlangen maar ze zich niet kunnen veroorloven. Dit is de sleutel om het totalitaire urbanisme te begrijpen: het is de vorm om snel een totale controle over de vijand te verzekeren, die op een bepaald moment, door de schuld van een stedelijke averij het machtsevenwicht in zijn voordeel doet omslaan, en hoewel hij er niet toekomst ruimte te bevrijden, haar op zijn minst met de grond gelijk maakt. Dit laat ons veronderstellen dat alle toekomstige opstanden in deze ruimtes van vervreemding eerder toevallig zullen beginnen met indrukwekkende plunderingen en niet minder indrukwekkende vernietigingen. De ene chaos zal afrekenen met de andere chaos.

Om te eindigen halen we de oude vergelijking boven van het urbanisme als medicijn van de steden, medicijn van de soort die haar patiënten doodt. In

dige totalitaire urbanisme, dat op grote schaal plant, de identiteit van de steden zoals men van vest verandert. Bijvoorbeeld, er waren maar enkele jaren voor nodig voordat Bilbao heel zijn industrieel landschap, verbonden met de scheepswerven en de metaalnijverheid en scène van grote sociale strijden, verloor, terwijl op die plaats een heel circus rond het thema van de internationale “top”architectuur werd opgezet, weerspiegeling van de slavernij van de solitaire massa’s tegenover de techniek. De verheffing van het Guggenheimmuseum vlakbij het terrein van de Euskalduna fabriek symboliseert de overgang van de industriële en proletarische stad naar de competitieve herberg van het spektakel. De nieuwe gebouwen brengen bij de stadsbewoners het gevoel over van extreme eenzaamheid. Door overal non-plaatsen te creëren, bevestigt men de identiteit van de globale macht, die haar technologisch uitgedoste barbarij aantoonde. Het is de enige identiteit die de niet-stad kon bezitten, exclusief landschap van de historische afwezigheid.

De opkomende elites consolideren zich dubbel met de ‘logistieke’ reurbanisatie. De bouw, de financiering, het beheer en de exploitatie van de grote infrastructuren nemen bij wet de private sector op, waarbij een einde wordt gemaakt aan de notie zelf van openbare dienst. Het geval van Barcelona verdient bijzondere aandacht. Haar bestuurders formuleerden het spectaculaire urbaniseringsprogramma “Barcelona 92” en voelden zich de erfgenamen van de bourgeoisie van de wereldtentoonstellingen. De formule kent geen geheimen: als tweederde van de financiële inbreng privé is dan bevinden we ons voor “*een stedelijk transformatiemodel dat typisch Barcelonees is*”, aldus de burgemeester Clos. Dit exclusieve model heeft bijgedragen tot een waanzinnige speculatie die duizenden inwoners uit de stad heeft gedreven (Barcelona-stad heeft een oppervlakte van 100km<sup>2</sup> waarop anderhalf miljoen inwoners leven, 300.000 minder dan 15 jaar geleden; de metropool strekt zich uit over 3000km<sup>2</sup> waarop 4,5 miljoen inwoners, inclusief die van de stad). Barcelona is een reservaat voor ruimte-te-koop en haar bestuurders doen er alles voor opdat het dat nog meer zou zijn: dat is de missie van het “Foro de las culturas 2004”. En als teken van cultuur, een knoop: mooi als de ontmoeting tussen een riool en een zee van auto’s in een cultureel spektakel, het is de definitie gegeven door Clos voor de constructie van een groot plein op een zuiveringsinstallatie: “*een teken van de culturele paradigma’s van de 21ste eeuw*”. We weten dat een burgemeester geen burgemeester is zolang hij geen monumenten heeft geproduceerd, maar tot Clos werd de originaliteit van de culturele revolutie van de gemeenteraden tenminste beperkt tot onnodige congrespaleizen en onbruikbare auditoria. Goed, het is nu eenmaal zo dat

erger. De straten werden gevuld met voertuigen en werden in korte tijd gigantische parkeerplaatsen (Barcelona ging van 25.000 voertuigen in 1960 naar een half miljoen tien jaar later). De snelwegen werden aldus de belangrijkste lijnen in de ordening van het territorium. De woorden waarmee de avantgarde urbanist LE CORBUSIER in 1925 de komst van het tijdperk van de “woonmachines” aankondigde klinken sinister: “*de stad van de snelheid is de stad van het succes*” (*Principes van het urbanisme*). De stad verloor haar grenzen en ging door met het leegmaken van haar historische wijken (in de jaren tachtig leeft slechts 10 tot 18% van de stedelijke bevolking in de oude stadskom). Het “*Charter van Athene*”, een kapitalistisch programma voor stadsontwikkeling, stelde “*de grens van de agglomeratie zal in functie zijn van haar economische actieradius*”. In dertig jaar zullen de steden omgevormd worden tot vulgaire agglomeraties. De arme bevolking werd verder verdreven naar de buitenwijken door de omleidingen, wisselwegen, ringwegen en autostrades. Het eeuwenoude evenwicht tussen stad en platteland werd definitief verbroken. De plaag van de private motorisering was het instrument dat niet alleen de proletarisering van de arbeider beëindigde; zijn levenswijze werd geconfigureerd in functie van de auto, maar het was ook de belangrijkste oorzaak van de vernietiging van de natuur- en plattelandsomgeving rondom de steden, door bij te dragen aan de vervuiling, de massale uitstappen naar het platteland te vergemakkelijken en de steeds onverdraaglijkere metropolis te verbinden met de tweede residenties en appartementen aan de kust. Helaas herdefinieerde de stad zich als een aanslag op de natuur. De auto was de oorzaak van de verkwisting van de ruimte en van de totale vernietiging van de stad als een plaats op mensmaat, zij was één van de factoren die de massamaatschappij ter wereld bracht, de massa zijnde die omvangrijke neutrale bevolkingslagen gekenmerkt door hun onbekwaamheid om ook maar enig bewustzijn van gemeenschappelijke belangen te ontwikkelen.

Het concentratie-urbanisme dat de zaak overnam van het overontwikkelingsurbanisme duidde op de nieuwe machtsstructuren en een nieuw maatschappijtype dat opkwam. De heersende klasse, een nationale ondernemersbourgeoisie onder voorgedij van een militaire dictatuur, was geëvolueerd naar een politiek-financieel conglomeraat verbonden met de internationale economische wereld. Al de destructieve kenmerken van het ontwikkelingsmodel werden tot het extreme doorgevoerd: segregatie, motorisering, verticalisering, sociale controle, vormloosheid, verdwijnen van de stadsgrenzen, etc.; de stad was meer dan ooit machtsconcentratie en instrument voor kapitaal-accumulatie. Het totalitaire karakter van de nieuwe klassenmacht

liet zich voelen in haar wil om niets in bescherming te nemen tegen de standaardisering en de speculatie, oftewel tegen de autonome economie, niet het kleinste deel van het grondgebied, niet het minste aspect van het leven van de bevolking, een leven zonder relaties, dat zich voor het grootste deel afspeelt in een auto of voor een scherm: *“het dagelijkse leven zal zich aanpassen aan de eisen van de machine”* (LEWIS MUMFORD, *De stad doorheen de geschiedenis*). Wat dit urbanisme doet verschillen van het overontwikkelingsurbanisme, meer dan het beroep doen op het spektakel, is de wil tot orde; de chaos ontmenselijkt lukraak, maar niemand ontsnapt aan de planning. Opdat de stad een economische ruimte zonder belemmeringen zou blijven, moest het recht op urbanisering voorgaan op het recht op eigendom (zie de wet over Régimen del Suelo y Valoraciones van 1998) en moesten de bewakings- en controletechnieken voorheen ondenkbare niveaus bereiken, onder voorwendsels als de Olympische Spelen of de Expo. Deze evenementen waren grootse politieke operaties. Voortaan kon geen enkele buurt aanvoeren een apart “stadsdeel” te zijn, dat buiten de belangensfeer stond die de rest van de stad vernietigde, noch kon enige betoging zich veilig weten door de rechtvaardigheid van haar zaak. Dat weten de bewoners van de Valenciaanse deelgemeente La Punta, slachtoffer van de ‘logistiek’ van de haven, ondertussen heel goed, net zoals zij van de buurt El Cabanyal, waarboven een zwaard van Damokles hangt in de vorm van een autosnelweg. De politiek van de tabula rasa over het grondgebied en van *nultolerantie* tegenover het protest versieren de nieuwe kunst van het regeren. De stadsomgeving consumeert haar vernietiging en ruimt tegelijkertijd de tegenstelling stad-platteland op, laat de buitenwijken desintegreren en lost de rurale wereld op in een willekeurig mengsel van stedelijke en agrarische elementen in ontbinding. Als de ontwikkelingsstad een abces was, dan is haar opvolger een gevangenis.

De ultieme fase van het ontwikkelingsurbanisme verliep “democratisch” tussen 1975-85 met de ‘boom’ van de voorsteden en de industriële crisis. Dit was de finale periode van de klassenstrijd en van de vereniging van de politieke belangen en die van de bouwondernemingen, de corruptie die partijen financierde en bestuurders verrijkte. Vanaf 1979, jaar waarin er gemeenteverkiezingen plaatsvonden, probeerden de politieke partijen de buurtbeweging te ontbinden en sindsdien blijft er van die beweging niet eens de schaduw over van wat ze voordien was. De lokale en autonome administraties hadden de grondmarkt ontdekt en maakten er gebruik van om zich te financieren, in akkoord met de speculanten; op die manier completeerden ze het werk van de ontwikkelingsfase. Daarom kwamen de Algemene Plannen voor Stedelijke Orde-

ning van de zogenaamde democratische gemeentebesturen laat, en beperkten ze zich tot een verzachten van de gebreken, het verbeteren van de toegangswegen en het creëren van parkeerplaatsen (dat wat indertijd ‘urbanismo de zurcidora’ [een “stoplap-urbanisme”] werd genoemd). De nieuwe heersende klasse consolideerde zich in Spanje meer met de immobiliënspeculatie en de politieke corruptie dan met beurspeculaties. In 1989 steeg de woningprijs bruis met 25,7%. Sindsdien zijn de prijzen met zes vermenigvuldigd, de grootste stijging aan de kust en in de hoofdsteden. Het is dan ook niet vreemd dat, bijvoorbeeld, de verkavelde gronden in de streek van Valencia gestegen zijn met 60%, vooral die van de bouwgronden, de golfterreinen, de autosnelwegen, de jachthavens, de grote terreinen en stortplaatsen. Dit alles maakt de *duurzaamheid* van de levensstijl die de heersers promoten duidelijk.

De nieuwe technologieën maakten de mondialisering en de ontbinding van de oude arbeidersklasse mogelijk; de vorming van nieuwe elites vond plaats na haar nederlaag. Wat hen kenmerkt zijn de laptop, de gsm en de haast. Geboren uit de fusie van de administratie, de politiek en de financiële wereld, sommeerden ze een nieuw stadsmodel, leeg, mechanisch, uniform, terend op de metropoolomgeving. Een parasitaire stad; een *tiranopolis* met een tot museum gemaakt centrum en publieke feesten, met ‘opening naar de zee’, technologische fetisjen, hoge snelheidstreinen, gigantische torens, megahavens en vlieghavens. Een stad met gewillige inwoners, waar de politiek-financiële top verborgen blijft achter *nieuwe centrale gebieden*, dat wil zeggen, achter grote commerciële centra, consumptiekathedralen die het leven van de wijken herordenen. Een stad van automobilisten, van zakenmensen, van kopers en gepensioneerden, waar iedere bewoner zich bezoeker, klant of passagier moet voelen. Een stad van beelden die zich aanbiedt als koopwaar, die toeristen tracht aan te trekken, kapitaal te strikken en yuppies te verleiden (Barcelona ging van 2,5 miljoen hotelkamers in 1990 tot 8 miljoen in 2000). Kortom, een stad zoals we die vandaag kennen. Een stad van leidinggevend personeel in constante beweging, want een karakteristiek van de leden van de nieuwe klasse is dat zij enkel op hun plaats zijn wanneer ze circuleren. Een stad dus, waarin de grote infrastructuren het laatste woord hebben: de M-30’s, de invalswegen en de boulevards aan de ene kant; de HST, de megahavens en de transcontinentale luchthavens aan de andere kant.

De nieuwe urbanistische methoden trachten historische sporen weg te vegen, het vergeten te organiseren. Als het ontwikkelingsurbanisme talmde met het elimineren van de laatste tekenen van de gevechten gevoerd door de vroegere bewoners tegen de klasse die hen onderdrukte, dan verandert het hui-