

La nova economia productiva del *just-in-time* es corresponia, doncs, amb un nou tipus de consumidor molt més influenciat per la moda, que comprava productes amb un cicle de vida molt més curt⁶ i una amplíssima varietat de models i més models adaptats específicament a cada segment del mercat de consum. Companyies com Toyota o Benetton foren de les primeres en posar en pràctica aquest tipus de producció. Però, sense dubte, ha estat l'empresa Nike la que millor ha representat aquesta orientació cap a un consum individual, segmentat i diversificat⁷.

Semblava clar, en aquell moment, que s'havia produït un canvi radical en el model de concentració territorial que, durant dècades, havia caracteritzat l'economia fordista. Els processos de descentralització administrativa i les dinàmiques de dispersió metropolitana no deixaven dubte sobre com els canvis econòmics esmentats anteriorment havien acabat per transformar no només els sistemes de producció i les formes de consum sinó també el tipus de territori i, per extensió, el tipus de ciutat associada al model econòmic. Als inicis de la dècada des noranta, les pautes difusores eren tan importants en el territori que la nova escala del fet metropolità s'apreciava ja a partir d'un element tan físic com la pròpia expansió de la urbanització.

Acadèmics com el geògraf Giuseppe Demateis o l'urbanista Robert Fishman plantejaven aleshores com aquesta dilatació física de l'espai construït feia cada vegada més fàcil trobar característiques pròpies de la ciutat en llocs tradicionalment al marge dels processos d'urbanització. La ciutat, històricament diferenciada del camp, no era ja l'entorn productiu per excel·lència. Ciutat i producció deixaven així de ser conceptes equivalents. Fishman (1998) fins i tot argumentava el *final de la ciutat*, més específicament, de la *gran ciutat*. Una metàfora que incidia en el fet que el tipus de territori urbà que havia estat necessari pel desenvolupament del cicle econòmic fordista al llarg del segle XX, la gran metròpolis, la gran ciutat, perfectament encarnada per centres com Londres, París o Berlín, no era ja un requeriment tan necessari des del punt de vista de l'acumulació tardo-capitalista. Un nou tipus d'economia que no necessitava concentrar ni infraestructura, ni força de treball ni capital i que, en canvi, aprofitava els avantatges de la difusió dels usos del sòl urbans. El concepte *flex-space*, plantejat alguns anys abans per Ute Angelika Lehrer (1994), es referia igualment a unes dinàmiques econòmiques que feien de la perifèria un territori molt més flexible on fins i tot es podien trobar usos del sòl i activitats econòmiques tradicionalment localitzades en els centres urbans. Un tipus de territori on les ciutats mitjanes i de grandària intermèdia, més que les grans capitals, començaven a aparèixer com centres urbans amb un lloc important en el marc de l'economia global.

De totes maneres, malgrat l'existència d'aquests fenòmens de desconcentració metropolitana i amb la perspectiva que ofereix el moment actual, es pot constatar com la dispersió territorial de les activitats econòmiques que va començar trenta anys enrera, no ha significat una ruptura absoluta amb el model concentracionista que havia caracteritzat històricament el sistema fordista. De fet, els atributs de la centralitat no només no han desaparegut sinó que més aviat s'han reforçat. Així, per exemple, si hi ha un territori diferencialment afavorit per la difusió i la millora de les xarxes de comunicació i telecomunicació, aquest correspon clarament als centres i regions urbanes que ja eren centrals durant tot el cicle fordista. En altres paraules, la mateixa localització d'infraestructures que possibilita la dispersió afavoreix igualment a la centralitat. En paraules del geògraf nord-americà Edward Soja:

"...Yet the centers hold.....the centrifuge is always spinning, but the centripetal nodality never disappears." (Soja, 1986)

fa a la localització de les plantes d'activitat en el territori, aprofitant diferents mercats de treball o diferents marcs legislatius i distribuint així la producció a escala planetària.

⁶ El cas més espectacular a principis de la dècada dels noranta venia representat pels components electrònics, la informàtica i els ordinadors. En aquest últim cas, s'havia passat en només una dècada, d'una vida mitjana d'uns 5 o 7 anys a només 8 mesos.

⁷ Així, per exemple, el 1989 Nike produïa uns 300 models de sabatilles esportives que significaven uns 900 estils distribuïts en 24 categories diferents de calçat esportiu. El 1996 es dissenyaven ja fins a 1.200 models que portaven a quasi 3.000 estils diferents. Un tipus de producció que significava, per una banda, la reducció dràstica de la vida de cada model, que va passar de ser de entre 9-12 mesos a una setmana a mitjans dels anys noranta. Per una altra banda, una rotació de models i estils tan forta exigia que les partides per marketing o publicitat i la presència en els mitjans de comunicació visual foren cada cop més importants. Així, durant els anys noranta, mentre que la part dels beneficis anuals dedicada a inversions en capital i equip relacionat amb la producció van suposar el 3% aproximadament, la despesa corresponent a promoció i campanyes publicitàries s'incrementà fins aproximadament el 10% (Goldman; Papon, 1998).

Com explicar aquesta paradoxa?

Entendre aquestes tendències aparentment contradictòries exigeix pensar en la concentració i la dispersió com a conceptes no necessàriament oposats sinó més aviat complementaris. De fet, el que es dibuixa és una *concentració difusa* que es manifesta avui en dia com un model de caràcter netament estructural. Saskia Sassen explicà fa uns anys aquest procés amb la imatge d'un moviment de *feed-back*:

- En primer lloc, la internacionalització dels fluxos econòmics i la globalització dels circuits d'informació han fet adquirir als nuclis urbans més importants condicions de *sobrecentralitat* (Sassen, 1991); és a dir, unes condicions d'extrema centralitat per ésser llocs privilegiats de connexió a unes xarxes econòmiques definitivament mundialitzades.
- En segon lloc, però, es produeix un procés paral·lel i simultani de desconcentració econòmica i territorial que, encara que pugui semblar paradoxal, és necessari per tal de garantir les condicions de sobrecentralitat urbana. Així doncs, encara que la dispersió de les activitats econòmiques ha suposat una desconcentració evident de la producció, aquells sectors que representen un major valor afegit s'han concentrat preferentment en les ciutats més centrals. Igualment, mentre que el terciari gerencial-decisional i les activitats productives que han incorporat alts nivells de tecnologia es concentren en els nuclis urbans més importants, els sectors industrials menys tecnificats i el terciari no estratègic, l'anomenat terciari *marginal*, es localitzen en les perifèries. Unes perifèries que però formen part de la ciutat real metropolitana al preu de respectar determinades i molt específiques orientacions de les activitats econòmiques i dels usos del sòl.

L'evolució de les ciutats del món occidental durant les últimes dècades es pot explicar força bé si es té en compte aquest binomi "centralitat-difusió". Dos tendències complementàries i que han actuat de forma simultània per generar grans regions metropolitanes. En alguns casos, es tracta de territoris molt integrats que sobrepassen límits administratius i fins i tot fronteres estatals. Els territoris de la "concentració difusa" mostren així un món urbà on Estat i grans ciutats coexisteixen amb noves formes d'organització del poder, representat cada cop més per conglomerats urbans no necessàriament continus en l'espai, capaços de definir polítiques, propiciar canvis econòmics i transformar el territori.

Una de les conseqüències més clares derivades d'aquesta situació ha estat la progressiva competència internacional entre ciutats. De forma creixent, la centralitat urbana s'ha vist redefinida a escala internacional de manera que, a més a més de ser capital d'un estat o d'un entorn regional més o menys extens físicament, les ciutats han cercat de participar en xarxes econòmiques globals de forma que, funcionalment, el seu hinterland s'ha estès a tot el planeta. La revolució protagonitzada per les tecnologies de la informació i la telecomunicació, per una banda, i les millores tant dels sistemes com de les xarxes de transport, per una altra, no ha fet més que accelerar aquest procés. Així, al mateix temps que les millores en l'accessibilitat i la connectivitat suposaven la pèrdua d'importància econòmica de la variable distància i de les mateixes despeses de transport, els avantatges comparatius entre ciutats deixaven de mesurar-se únicament en funció de la proximitat física i passaven a dependre de les característiques i particularitats de cada lloc en relació i en competència amb altres ciutats a escala planetària.

De la mateixa forma que les decisions de localització havien començat a prendre's de forma molt diferent que feia cinquanta anys, la veritable dimensió econòmica i territorial de la ciutat tampoc era ja la mateixa a finals del segle XX. Un segle, sense dubte consagrat a la urbanització, acabava donant-hi a llum a un tipus de ciutat que sobrepassava l'àmbit estricte del que era urbà o metropolità per assolir una escala internacional. Una dimensió que explica l'estructura, la morfologia i també les polítiques urbanes que tenen lloc a les ciutats del planeta... ciutat.

La 'ciutat multiplicada'

Durant les últimes dècades s'ha assistit a una profunda transformació de l'estructura topològica del territori a partir dels processos econòmics ja explicats. Ha aparegut així tota una galeria d'escenaris urbans intermedis, a mig camí entre la ciutat compacta i les imatges de la urbanització dispersa, reunint característiques morfològiques i funcionals dels dos models d'urbanització.

El que anomenaré com *ciutat multiplicada* és el resultat d'aquesta proliferació de formes urbanes híbrides on hi conflueixen tres processos simultanis que a continuació s'expliquen més detalladament: en primer lloc, una nova definició de la centralitat urbana i de les funcions associades a ella. En segon lloc, una multiplicació dels fluxos i les formes de mobilitat a l'espai metropolità. Finalment, la aparició de noves formes d'habitar tant la ciutat com el territori.

La concentració difusa i els nous atributs de la centralitat: la "ciutat total"

"But in its present incarnation, the old centre is just another piece on the board, a counter that has perhaps the same weight as the airport, or the medical centre, or the museum complex. They all swim in a soup of shopping malls, hypermarkets and warehouses, drive-in restaurants and anonymous industrial sheds, beltways and motorway boxes."

Deyan Sudjic, *The 100 mile city*

Com ja s'ha dit, la concentració difusa caracteritza actualment les dinàmiques de creixement en la ciutat i dóna forma al territori a partir d'una curiosa doble paradoxa ja mencionada:

- La mateixa implementació d'infraestructures i tecnologia que possibilita la dispersió de les activitats i usos urbans afavoreix, al mateix temps, la sobrecentralitat de les ciutats més importants.
- Així, el procés de desconcentració territorial és, en realitat, un procés necessari per tal d'assegurar graus de centralitat en les ciutats més importants, les quals ja havien estat clau pel desenvolupament econòmic fordista.

L'aparició de les anomenades *ciutats mundials* (Hall, 1966) o les *ciutats globals*⁸ (Sassen, 1991) s'explica doncs per la necessitat d'organització i control d'aquesta economia global sobrecentralitzada, construïda sobre mercats segmentats i mundialitzats. Mentre les ciutats globals desenvolupen aquesta nova funció urbana de jerarquia superior, la resta de nuclis urbans participen en una economia entesa ja a escala transnacional en condicions d'intensitat i d'especialització diverses.

⁸ S'utilitza aquí el concepte *ciutat global* en la seva versió més topològica, definida per Saskia Sassen (1991) com un territori on s'exerceixen una sèrie de funcions d'organització i control sobre l'economia global i els fluxos d'inversions a escala planetària. Nova York, Londres i Tokio serien els tres centres urbans que desenvolupen aquestes funcions a escala mundial. No s'utilitza, doncs, el terme en el sentit que l'atribueix Manuel Castells (1997) quan planteja que la ciutat global "no és un lloc concret, és un procés", fent referència a la internacionalització de l'economia, el territori i la pròpia vida urbana, un procés tant econòmic com social. Segons Castells, les tres ciutats abans mencionades configurarien una única ciutat deslligada del territori físic, en el sentit que són els aparells tecnològics, les infraestructures de telecomunicació i les connexions telemàtiques vinculades a aquesta funció de comandament i organització, els elements que, en realitat, configuren aquesta ciutat global desterritorialitzada i transterritorial. És a dir, l'entramat tecnològic i no el territori físic habitat. Per la seva part, el filòsof Javier Echevarria (1994; 1995) dóna una definició més qualitativa quan assimila el concepte de ciutat global o, en les seves paraules, *Telepolis*, a un model de ciutat a *distància*: un model urbà i una nova forma social caracteritzats per la interacció global i el predomini de relacions econòmiques i socials creades a distància, és a dir, independents del contacte o la proximitat física. Aquesta estructura urbana començaria en els satèl·lits de telecomunicació i acabaria, a través d'una sèrie d'estrats tecnològics, en les *tele-cases*. La ciutat global així entesa, estaria molt a prop de les nocions plantejades per Frederic Jameson quan parla d'*hiper-ciutat* o ciutat de l'*hiper-espai* per referir-se a un nou espai social – econòmic, urbà, cultural, tècnic, etc. –, caracteritzat per la seva naturalesa global.

La cartografia de la sobrecentralitat urbana és, doncs, la de la desigualtat territorial i es mostra a qualsevol escala d'anàlisi: planetària, estatal, regional o metropolitana. Un espai articulat sobre perifèries, on es produeix o transforma, i centres, on s'investiga, administra i controla (Clark, 1996). De fet, existeix una xarxa urbana planetària on aquesta assignació de funcions diferents es pot observar en tota la seva extensió. Tal com ho expliquen Manuel Castells i Pierre Veltz, no es tracta d'una única xarxa on les relacions jeràrquiques diferencien les ciutats globals que identifica Sassen de la resta, sinó que existeixen múltiples xarxes de ciutats i entorns urbans en funció del tipus d'activitat econòmica que s'analitzi: els serveis mèdics especialitzats, els diferents tipus de turisme o l'entramat econòmic que suporta el tràfic global de drogues o armes a escala planetària en serien alguns exemples. Com es pot intuir, l'especialització funcional de cada ciutat dependrà de la *xarxa de xarxes* concreta en la que aquella ciutat hi participi. Seguint un exemple citat per Castells, una ciutat com Miami es pot considerar com un centre financer especialitzat i vinculat amb el blanqueig de diners procedent del comerç il·legal de drogues que, juntament amb les zones de producció i les ciutats on la indústria química i farmacèutica desenvolupa la tasca de refinament del producte, formarien la xarxa mundial de la cocaïna. Miami, però, no és un centre financer a escala planetària com ho és la *ciutat global* de Londres. És a dir, trobem en els dos casos una mateixa activitat, una mateixa adscripció funcional però localitzada en dues xarxes diferents. La del tràfic internacional de drogues i la dels serveis financers altament especialitzats.

A tall de conclusió, el desenvolupament de l'economia global de les xarxes ha significat una nova definició de la centralitat urbana: si durant tot el cicle fordista aquesta depenia de la capacitat de la ciutat per desenvolupar una funció o funcions centrals, en el moment actual, la centralitat urbana es defineix més aviat en termes de xarxa. És a dir, molt més important que la funció realitzada ho és en quina xarxa o xarxes econòmiques i en contacte amb quins altres territoris i ciutats es desenvolupa aquesta funció. Per tant, una mateixa funció urbana pot dotar la ciutat de major o menor centralitat segons quina sigui la xarxa on aquella ciutat hi participi i en les condicions en que ho faci.

S'està parlant, doncs, d'una centralitat urbana definida en termes nous. No només no està plantejada en termes de distància física sinó que tampoc és entesa únicament a partir de les funcions econòmiques exercides. En canvi, es tracta d'una centralitat dependent dels nivells de competència i cooperació dins d'una xarxa de xarxes urbanes. Un entramat de relacions globals on nodes, llocs i ciutats amb diversa accessibilitat i prevalència poden exercir una o diverses funcions en una o diverses xarxes, adoptant així perfils diferents segons els nivells d'especialització i diversificació de l'economia urbana.

Quan aquesta nova definició de la centralitat urbana es pensa en relació al territori, apareix una conclusió molt clara: s'han multiplicat les maneres de ser central. En altres paraules, les formes urbanes tradicionalment associades a la centralitat ja no són les úniques que poden representar-la. Ans al contrari, el que es produeix és una multiplicació de les formes espacials de la centralitat.

Una diversitat de territoris mostra així com els atributs de la centralitat no són ja exclusivament urbans o, al menys, no en els termes en que s'havia entès tradicionalment. En altres paraules, l'àmbit espacial de la producció i del consum s'ha estès configurant cartografies totals en el territori. Una gran varietat tipològica d'escenaris evidencia l'existència d'un nou model territorial generat per la concentració difusa: de les anomenades *edge cities* (Garreau, 1991) fins al nou paper de corredors tecnològics o *teleports*, projeccions espacials de l'economia postfordista més que simples territoris suburbans (Keil, 1994). Una perifèria amb nous continguts que apareix ben llunyana de la imatge que tradicionalment l'hi havia assignat l'urbanisme.

Aquesta perifèria *multiplicada* caracteritza, doncs, un model de ciutat amb importants gradients de difusió. Un model d'urbanització que, si bé es mostra sobre el territori de forma dispersa, no elimina la concentració sinó que la reformula en noves versions del que s'interpreta com territori urbà. Constitueix, en aquest sentit, una *ciutat total*.

El territori dels fluxos I. Les noves formes de la mobilitat i la construcció cultural de la velocitat.

La creixent importància de les telecomunicacions i les millores tant en els sistemes com en les xarxes de transport⁹, han caracteritzat, des de l'últim terç del segle XX, l'evolució de les ciutats però sobretot han canviat la forma d'habitar-les. Les ciutats s'han convertit en un escenari clau per a l'intercanvi de béns i mercaderies però també per a la circulació de persones i d'informació sobre el territori. Els habitants metropolitans viuen majoritàriament en àrees urbanes però realitzen activitats en molts altres territoris. En el seu dia a dia, a més a més, habiten espais en més d'una ciutat segons on estigui el seu lloc de treball, la seva residència, on consumeixen o on utilitzen els serveis que les ciutats ofereixen. Els habitants d'una ciutat es desplacen per l'espai d'altres ciutats i habiten un nou tipus de metròpolis on la mobilitat i el diferent ús del territori en funció del temps expliquen, cada cop més, com és la vida urbana.

Els volums de la mobilitat metropolitana són així cada cop més importants i això es deu a diverses raons. Hi ha un major nombre de persones que es desplacen però també s'enregistra un major nombre de desplaçaments per persona que en moments anteriors. I el fet que els habitants metropolitans es desplacin més entre unes ciutats i altres es deu a que la mobilitat obeeix a raons diferents i no només és per motius de treball o estudi – l'anomenada mobilitat obligada – sinó també per oci i temps lliure, consum, visita o turisme – la mobilitat no obligada –.

En la majoria de regions metropolitanes, a més, aquesta mobilitat creixent dibuixa uns arcs territorials cada vegada més amplis. És a dir, es tracta de fluxos, moltes vegades quotidians, entre punts del territori cada cop més distants. Les relacions urbanes s'estenen així sobre espais no estrictament metropolitans a partir d'una utilització més intensiva dels mitjans de transport ja existents – com l'automòbil, amb les millores en xarxes bàsiques i orbitals; o l'avió, amb un ús molt més massiu i domèstic del transport aeri – i a partir de l'ús creixent de nous sistemes de transport, com el tren d'alta velocitat.

Aquestes noves relacions entre punts diferents del territori a partir del desplaçament regular de la població per treball i temps lliure han arribat a superar no només límits administratius, com succeeix amb les segones residències o l'oci de cap de setmana, sinó fins i tot fronteres estatals. L'ús intensiu de l'avió caracteritza ja la vida d'algunes poblacions urbanes com els anomenats *treballadors flexibles*, que reparteixen la seva vida laboral entre dos o més ciutats o els *commuters* que resideixen en un país i treballen en un altre. Els habitants de *Nylon*, que treballen a cavall entre Nova York i Londres; o els que treballen a ciutats alemanyes com Frankfurt o Hamburg però resideixen o tenen segona residència a Mallorca, són clars exemples d'aquestes noves situacions. Un escenari on la variable distància perd bona part del seu contingut estructurant de les relacions socials¹⁰.

Així, els mercats de treball i de l'habitatge, els llocs on es viu i es treballa, no es poden entendre circumscrits únicament als límits administratius de cada ciutat de manera aïllada, sinó en termes d'autèntiques ciutats metropolitanes que integren espais urbans i els territoris entre ells.

⁹ És important establir la diferència entre les dues possibilitats: una millora de la xarxa de transport es refereix a una implementació de nova infraestructura, a la modernització de la ja existent o a una ampliació de la cobertura territorial. En canvi, les millores en el sistema de transport tenen a veure més amb canvis tecnològics que signifiquen nous nivells de velocitat i seguretat. Així, ampliar l'extensió i millorar la cobertura del territori servit pel ferrocarril convencional seria un exemple de millora en la xarxa de transport, mentre que la implementació del tren d'alta velocitat seria més aviat un canvi en el sistema de transport.

¹⁰ No s'ha de confondre distància amb territori. És cert que la distància ha canviat els seus atributs i el seu significat econòmic, social i cultural, però d'aquí no es pot induir una pèrdua d'importància del territori. Algunes visions excessivament tecnologistes expliquen la ciutat actual a partir d'una suposada *aterritorialitat*, molt allunyada dels obstacles i els *filtres* que el territori imposa en la realitat. Un bon exemple d'això pot ser la xarxa transeuropea de trens d'alta velocitat, que presenta punts clau on els obstacles per desenvolupar el nou sistema de transport són de tipus diferent: administratiu, físic i tècnic. En el futur enllaç ferroviari Barcelona- Perpinyà, per exemple, coincideixen una frontera política – entre França i Espanya –, una barrera natural – els Pirineus –, i un ample de via diferent (Hourcade, 1996).

En definitiva, un escenari de mobilitat intensiva i ús extensiu del territori que s'acosta al que David Harvey definí com a *compressió espacio-temporal*:

"...processes that so revolutionize the objective qualities of space and time that we are forced to alter, sometimes in quite radical ways, how we represent the world to ourselves" (Harvey, 1989)

La compressió, o si es vol, l'*aniquilació de l'espai a través del temps*, en termes marxistes, seria la lògica conseqüència de la progressiva introducció de la tecnologia per tal de facilitar i reduir el temps necessari en les comunicacions entre persones i territoris. L'agent que possibilita aquesta nova definició de la distància és el temps, quasi simultani, de la telemàtica, l'anomenada telecomunicació o comunicació en *temps real*. Aquest és un temps caracteritzat per la immediatesa i la simultaneïtat; un temps, per tant, global; o en paraules del filòsof Paul Virilio, un temps *mundial*, un temps molt diferent del *temps històric* propi de cada territori.

Conviven així dues escales temporals ben diferents que es sobreposen però que no necessàriament estan en contacte:

"La puesta en práctica del tiempo real de las nuevas tecnologías es, se quiera o no, la puesta en práctica de un tiempo sin relación con el tiempo histórico, es decir, un tiempo mundial. El tiempo real es un tiempo mundial." (Virilio, 1997)

Els mateixos continguts socials i culturals de les variables espai i temps s'han vist afectats per aquests processos. A l'inici dels anys noranta, Jaquest Le Goff (1991) parlà de *fusió espai-temporal* per tal de referir-se a com, a diferència de la ciutat industrial que controlava el seu temps a partir de la seva mesura en parts iguals – temps de producció / temps de reproducció –, en la ciutat postindustrial el binomi espai- temps es dilueix en un continu molt més homogeni. Virilio suggereix, en aquest sentit, el pas del rellotge a la pantalla de l'ordinador com a metàfora il·lustrativa de la vida postindustrial. El rellotge es refereix, d'una banda, a la mesura del temps en fraccions o parts iguals i, per altra banda, a la nova organització temporal que el treball industrial i la fàbrica significaren. La pantalla, en canvi, és una metàfora de la continuïtat i la connexió absoluta que representa una economia basada sobre el temps real de les telecomunicacions.

Del que està parlant, en realitat, és d'un canvi qualitatiu pel que fa a la pròpia percepció de la velocitat, entesa com una construcció cultural pròpia de les societats urbanes contemporànies. Per Virilio, la velocitat seria la síntesi de com el poder polític i l'econòmic han utilitzat històricament el territori:

"... El poder es inseparable de la riqueza y la riqueza es inseparable de la velocidad... el poder es siempre el poder de controlar un territorio mediante mensajeros, medios de transporte y de transmisión.... La sociedad de la postguerra reconoce el poder aéreo con la capacidad de los aviones supersónicos que sobrepasan la barrera del sonido en los años 50. Hoy día, la sociedad mundial esta en gestación y no puede ser entendida sin la velocidad de la luz, sin las cotizaciones automáticas de las bolsas de Wall Street, Tokio o Londres." (Virilio, 1997)

Com és, aleshores, la construcció cultural de la velocitat que caracteritza les societats urbanes actuals?

És el resultat de dos factors concrets: en primer lloc, els habitants urbans tenen un tipus de percepció múltiple del seu entorn. Aquesta multiplicitat deriva, entre altres coses, d'un major temps d'ésser en *estructures dinàmiques* (Dorfles, 1966), com els diversos mitjans de transport. En segon lloc, la gestació del que Andrew Darley anomena *cultura visual digital*, una espècie de nou codi de comportament urbà de comunicació i entreteniment de caràcter visual. De la televisió a l'ordinador personal, de les pàgines web a les càmeres per gravar o transmetre imatges, dels video-jocs a la telefonia mòbil d'última generació, la cultura digital ocupa ja tant el temps productiu com el reproductiu, tant l'espai públic com el privat, i configura una nova visió del món:

"La velocidad proporciona qué ver. No permite simplemente llegar mas rápido a un destino sino que también proporciona que ver y concebir. Ver, antes con la fotografía y el cine, y concebir, hoy día, con la electrónica, la calculadora y el ordenador. La velocidad cambia la visión del mundo." (Virilio, 1997)

Tal com es veu, s'arriba a la mateixa conclusió plantejada per Harvey al parlar de la compressió espai-temporal: les qualitats del temps i de l'espai han canviat tant que també ho ha fet la manera en la qual representem el món.

I la prova d'això la trobem en l'adquisició i l'aprenentatge d'una àmplia galeria de nous *timings* o de noves percepcions del temps: la temporalitat *filmica* (Dorfles, 1966; Deleuze, 1980) derivada del consum del cinema; la pròpia del *zapping*, depenent dels *spots* i del comandament a distància de la televisió (Manieri Elia, 1988); la temporalitat vinculada a la immediatesa informativa dels mass media i al consum d'esdeveniments en directe¹¹; o l'especial percepció del temps i de l'espai que caracteritza el consum d'oci en els parcs temàtics. En paraules de Michael Sorkin (1992):

"Television and Disneyland operate similarly, by means of extraction, reduction, and recombination, to create an entirely new, antigeographical space."

Percepcions del temps i de l'espai que ja foren premonitòriament descrites per *Walter Benjamin* a *Einbahnstrasse* (Carrer de direcció única):

"... la experiencia de velocidades gracias a las cuales la humanidad se está equipando para realizar vertiginosos viajes hacia el interior del tiempo y encontrarse allí con ritmos que permitirán a los enfermos recuperarse como antes lo hacían en la alta montaña o los mares meridionales. Los parques de atracciones prefiguran los futuros sanatorios." (Benjamin, 1987)

Com veiem, la compressió espai-temporal i la nova construcció cultural de la velocitat mostren un estil de vida molt diferent del que va caracteritzar l'aparició de la modernitat associada a les grans metròpolis dels segle XIX. La vida urbana postindustrial es correspon, en canvi, amb un tipus de ciutat molt diferent, una ciutat continuament exposada a les xarxes d'informació i al món mediàtic associat a elles. Una ciutat, doncs, *sobre-exposada* (Virilio, 1986) on els llocs físics urbans, basats en edificis i carrers, conviuen amb els espais electrònics creats per les xarxes telemàtiques:

"The old agglomeration dissappears in the intense acceleration of telecommunications, in order to give rise to a new type of concentration: the concentration of a domiciliation without domiciles, in which property boundaries, walls and fences no longer signify the permanent physical obstacle" (Virilio, 1986)

Un espai urbà caracteritzat per la complementarietat entre el territori i l'entramat tecnològic que assegura la comunicació digital o, en paraules de Manuel Castells (1997), entre el tradicional *espai dels llocs* i el nou *espai dels fluxos*.¹²

Tal i com Virilio explica metafòricament, la sobre-exposició a les xarxes configura una ciutat continuament exposada a la llum i, per tant, continuament visible; una ciutat transparent, il·luminada les 24 hores al dia. En paraules de Stephen Barber:

"The contemporary cities (of Europe) are acutely overexposed: in the present city, everything can be seen, glaringly; nothing can be hidden." (Barber, 1995)

Una ciutat en la que les ombres, les fissures, les irregularitats, en una paraula, les diferències, anirien consecutivament desapareixent per donar pas a una superfície plana, brillant i neta, rasa i polida.

¹¹ El consum mediàtic d'esdeveniments en directe no es limita únicament als espectacles lúdics, culturals o esportius, sinó que també ha caracteritzat la producció de les cadenes de televisió especialitzades en notícies i actualitat, especialment des de la dècada dels noranta, amb moments especialment colpidors: la *retransmissió* de la primera guerra del Golf (1991); els atemptats de Nova York de l'11 de setembre del 2001, viscuts en temps real pels televidents; o les més recents intervencions militars dels EEUU a l'Afganistan o l'Iraq, han estat, tots ells, esdeveniments viscuts en directe a escala planetària.

¹² Els treballs de Stephen Graham y Simon Marvin (1996;2001) també incideixen sobre la mateixa idea: no es tracta d'una oposició entre la materialitat de la ciutat física i la intangibilitat dels fluxos d'informació. Ans al contrari, la implementació de les tecnologies de la informació i la telecomunicació en les ciutats planteja relacions de complementarietat i de sinergia entre llocs físics i espais electrònics els quals interactuen continuament. Un bon exemple és l'ús de les xarxes telemàtiques per la gestió de les infraestructures de transport: en l'autopista, un lloc físic, la gestió del tràfic és possible gràcies als sistemes computeritzats i als circuits de televisió, un espai electrònic, que permeten evitar o preveure embussos i congestions i millorar així l'eficàcia de la infraestructura.

El territori dels fluxos II. Les noves formes d'habitar la ciutat

Aquest continu procés d'expansió de la ciutat del qual parlem, s'ha desenvolupat des del segle XIX molt relacionat i dependent de la tecnologia. Els transports i les comunicacions, de formes diverses en cada moment històric, han propiciat la dispersió dels llocs de treball, de consum o d'oci freqüentats pels habitants de la ciutat. El ferrocarril primerament, i l'automòbil més tard, significaren moments clau en aquest procés: el ferrocarril va permetre dirigir el creixement de la ciutat de forma lineal i estendre àrees residencials i industrials fora dels primers límits d'una ciutat fins aleshores concentrada. L'automòbil significà l'extensió de la vida urbana a àrees més llunyanes i va permetre generar creixements de tipus suburbà, radials i, en major o menor mesura, caòtics en funció del traçat de les autopistes metropolitanes. L'automòbil significà també l'aparició de la ciutat suburbana i de noves formes d'habitar el territori que tenien a veure amb la mobilitat quotidiana. Nous tipus d'habitants, com el *resident* o el *commuter* – l'habitant pendular – han posat de manifest un fet molt clar: l'espai de vida dels habitants urbans ha anat sobrepassant, progressivament, els límits de la pròpia ciutat per acabar dibuixant un espai metropolità d'extensió variable, habitat de forma diferent segons l'hora del dia o segons es tracti d'un dia laborable o d'un cap de setmana. Fins i tot en funció de la setmana del més o de l'any. Una ciutat real metropolitana que fins i tot és habitada per poblacions que ni treballen ni resideixen en ella.

Guido Martinotti (1993) ha explicat aquesta multiplicació de les maneres d'habitar la ciutat des del que n'anomena "metròpoli de primera generació". Un estadi inicial en l'evolució de les ciutats en el que els habitants *de la ciutat* viuen majoritàriament *en la ciutat*. A aquests habitants "a temps complert" s'afegiran els habitants pendulars que poden treballar en ella però, en canvi, resideixen en altres ciutats. La "metròpoli de segona generació" es caracteritza pel creixement important d'aquesta població pendular i per l'aparició d'un tercer tipus d'habitant: els visitants, consumidors o usuaris de la ciutat que ni resideixen ni treballen en ella. La transició a la "metròpoli de tercera generació" es consumaria amb l'aparició d'una sèrie de poblacions flotants dedicades a un ús intensiu i continu d'àrees molt específiques de la ciutat. Aquest seria el cas de les persones que viatgen per negocis o els turistes, els itineraris urbans dels quals estan molt clarament circumscrits a espais molt específics de la ciutat.

En conclusió, les formes d'habitar l'espai pròpies i típiques de la ciutat pre-industrial, definides pel model de l'*habitant*, s'haurien multiplicat per donar lloc a tota una galeria de situacions: el *resident*, el *commuter* o els diferents tipus de visitants, intensius en el temps i extensius en l'espai, més o menys especialitzats en funció de com i per quin motiu fan servir la ciutat.

L'ús de l'espai en funció del temps. Els *Territoriants*

El moment actual mostra, doncs, la importància de l'ús del territori en funció del temps (Mendizàbal, 1993). Un ús temporal de l'espai en el que estan implicades poblacions molt diverses: des dels propis residents als visitants de cap de setmana, des dels consumidors puntuals a les poblacions *flotants* i ocasionals com poden ser els turistes, estudiants d'intercanvi o treballadors temporals¹³.

En aquest context, respondre a la pregunta *¿Quina és la població de ...?* esdevé certament difícil i fins i tot perd el seu sentit quan ens en adonem que les xifres estadístiques es refereixen únicament a la població que ha fixat en aquell lloc la seva residència principal i no a la població que realment habita el territori. Aquesta és una població variable que escapa a la idea d'*habitant* d'un lloc. En tot cas, proposo que parlem d'habitants del territori: de *territoriant*s.

¹³ Es tracta de poblacions que no són normalment considerades els treballs de l'anàlisi urbà per no habitar en la ciutat de manera permanent. Malgrat tot, la seva presència i els impactes econòmics i ecològics que generen en la ciutat i en el territori són clars. De fet, es tracta de poblacions flotants força estables en aquest sentit, ja que a un grup de turistes el substitueix un altre, a un grup d'estudiants realitzant un *stage* temporal el substitueix un altre, mentre que les seves rutines d'utilització de l'espai urbà es mantenen constants. En l'escala micro, al considerar alguns barris on aquest tipus de poblacions flotants acostumen a concentrar-se, com els centres històrics o trames urbanes del segle XIX, el seu impacte fins i tot arriba a ser molt important. Es constitueixen, de fet, en agents impulsors de dinàmiques urbanes com pot ser la *gentrificació*, afectant als preus del sòl i activitats que bé desapareixen o bé s'incorporen a l'espai urbà. N'hi ha prou amb observar la localització dels cafè-internet, els llocs de menjar-fusió o els negocis per fer la bugada, per poder trobar aquestes correspondències.

Els territoriants constitueixen diferents tipus d'habitant que trobem en els espais metropolitans, en aquella ciutat real de la que s'ha parlat anteriorment. Els territoriants són, per suposat, *habitants* o *residents* d'un lloc però no només són això. Al mateix temps, són *usuaris* d'altres llocs i *visitants* encara d'altres. En altres paraules, són habitants a *temps parcial*, que utilitzen el territori de forma diversa en funció del moment del dia o del dia de la setmana i que, gràcies a les millores en els transports i telecomunicacions, poden fer diferents activitats en punts diferents del territori d'una forma quotidiana.

El territoriant multiplica així la seva presència en l'espai metropolità fins al punt que la seva relació amb ell s'estableix més a partir d'un criteri de mobilitat – els llocs on hi fa activitats –, que a partir d'un criteri de densitat – el lloc que, estadísticament, el fixa al territori segons on es trobi la seva residència principal.

El territoriant, per tant, es defineix com territoriant *entre llocs* i no com habitant *d'un lloc* i constitueix el prototip d'habitant de la ciutat postindustrial.

És per això que els territoriants pertanyen a una ciutat nova, feta dels fragments de territori on viuen, treballen, van de compres o visiten llocs. Els territoriants habiten geografies variables en ciutats de geometria també variable.

Si el *flâneur* de Franz Hessel o Walter Benjamin representava un nou tipus de comportament urbà, vinculat al naixement de la societat de consum que caracteritzà la ciutat moderna, la ciutat industrial; el territoriant suposa també un nou tipus de comportament en el territori de la ciutat postindustrial.

El territoriant és l'habitant de la ciutat multiplicada.

La ciutat multiplicada i els estudis urbans: nous conceptes per a una nova ciutat

Al llarg de les dues últimes dècades, els estudis urbans s'han plantejat un important esforç de renovació teòrica al constatar els efectes dels canvis econòmics i socials que afectaven la ciutat. Alguns dels conceptes que millor han representat aquesta cerca es poden presentar a partir d'una mínima classificació:

* En primer lloc, trobaríem aquells conceptes orientats cap a l'explicació o la síntesi de processos territorials d'ordre general, els quals expressen la reestructuració econòmica post-fordista: la *ciutat global* (Sassen, 1991), la *ciutat sobre-exposada* (Virilio, 1986), la *ciutat informacional*, les *tecnopolis* o l'*espai dels fluxos* (Castells, 1989; 1997), *Telepolis* o la ciutat a *distància* (Echevarría, 1994 i 1995), la *ciutat virtual* o *ciutat de bits*¹⁴ (Mitchell, 1995), la *métapolis* de François Ascher (1995) o la *post-metropolis* d'Edward Soja (1997)¹⁵.

Aquestes aproximacions posen l'èmfasi en les conseqüències de la concentració de tecnologia en el territori urbà i sobre les principals característiques dels models de ciutat emergents. Alguns resultats concrets com la fragmentació i la fracturació de l'estructura social urbana i de la pròpia ciutat com espais físics habitables han estat també suggerits per conceptes com la *ciutat dual* (Castells, 1989) o la *ciutat esquarterada* (Marcuse, 1993).

* En segon lloc, cal mencionar els conceptes que s'han referit més aviat a les conseqüències concretes, tant morfològiques com funcionals, d'aquells processos territorials. En concret, han intentat explicar els nous continguts de la centralitat, la mobilitat i les noves formes d'habitar el territori.

Parlem de conceptes que, si bé no són nous, deriven directament o indirecte de definicions plantejades pel debat urbanístic en dècades anteriors al explicar les dinàmiques d'extensió i dispersió del fet urbà sobre el territori, com *periurbanització*, *rururbanització*, *contraurbanització*¹⁶ o *desurbanització*.

¹⁴ No s'entra en detall de l'àmplia galeria de conceptes derivats de diferents lectures del ciberespai: *ciburbia*, *ciberciutat*, *soft cities*, etc...

¹⁵ Edward Soja il·lustra el seu concepte de post-metropolis fent referència a sis situacions urbanes diferents que sintetitzen l'actual evolució de la metròpolis postmoderna: la *flex-city*, la *cosmopolis*, les *exopolis*, les *metropolarities*, els *carceral archipelagos* i, finalment, les *sim-cities*.

¹⁶ B. Berry (1976) *Urbanization and Counterurbanization*, Beverly Hills, Sage.

Entre els conceptes nous que han enfatitzat més els aspectes morfològics referint-se a noves tipologies de la forma i el creixement urbà caldria citar alguns d'ells com *edge city* o *exurbia* (Garreau, 1991), *techno-burb* (Fishman, 1987), *flex-space* (Lehrer, 1994) o *perifèria complexa* (Keil, 1994). Entre els conceptes que s'han centrat més sobre aspectes funcionals caldria destacar els intents d'explicar l'estructura d'un territori on la integració metropolitana de l'espai regional ha posat de manifest una realitat molt llunyana del model de ciutat concentrada o compacta¹⁷. Entre aquestes definicions de la urbanització dispersa destaca clarament per la seva influència en la literatura, el model de la *città difusa* proposada per Francesco Indovina (1990; 1998).

Valdria la pena detenir-se per un moment per clarificar alguns aspectes vinculats a la utilització, moltes vegades indiscriminada, d'aquests nous conceptes que fan referència a la difusió del fet urbà sobre el territori. Al meu entendre, caldria matisar dos punts importants: primer, acotar bé conceptualment el model de la *ciutat difusa*, actualment utilitzat amb profusió per a referir-se a realitats urbanes molt diverses i fins i tot amb característiques certament oposades al que el concepte original representa. Segon, diferenciar entre les implicacions de les veus *dispersió* i *difusió*, per una banda, i *ciutat* i *urbanització*, per una altra. És a dir, si s'admet que aquests quatre conceptes són diferents, les expressions *ciutat difusa*, *ciutat dispersa*, *urbanització difusa* i *urbanització dispersa* també tindrien significats diferents i no es podrien utilitzar de manera indistinta.

En relació a la primera qüestió, l'acotació del model de la *città difusa*, cal recordar que, més que un model general es tracta d'una teorització a partir d'un cas molt concret i específic: el territori entre les ciutats de Venècia, Pàdua i Treviso, en el Veneto italià. Un espai caracteritzat per la manca d'una ciutat central que jerarquitzi les relacions metropolitanes. Per tant, la *città difusa* seria un model certament llunyà a la majoria d'àrees metropolitanes europees i, en particular, molt poc aplicable a les regions urbanes de la conca mediterrània, modelades a partir de l'existència d'un centre fort que, en ocasions, apareix fins i tot acompanyat d'una sèrie de subcentres metropolitans d'importància¹⁸.

Pensant en aglomeracions urbanes europees que podrien presentar similituds morfològiques amb la *città difusa*, com la Randstad holandesa¹⁹ o el Ruhrgebiet alemany²⁰, es tracta, de fet, de situacions molt diferents si es tenen en compte els mecanismes de producció de l'espai difús. En efecte, tal i com explica Indovina (1998), la ciutat difusa veneta seria el resultat de processos d'acumulació post-fordista en entorns rurals, a partir de la complementarietat de noves activitats productives amb l'economia agrícola, aprofitant la dispersió en el territori de tallers i plantes d'emmagatzematge, i l'ús del treball familiar per a la producció *just-in-time* en petits lots. És a dir, un model d'urbanització paradoxalment impulsat des de l'espai no urbanitzat i no una situació producte de la desconcentració a partir d'un nucli urbà important prèviament concentrat²¹.

Si plantejem ara la comparació amb el model de la ciutat extensa americana, a la diferència anteriorment mencionada caldria afegir una altra de molt important: en el cas americà, la intensitat de les relacions metropolitanes ve definida per l'escala territorial i el volum poblacional implicat en el procés d'urbanització extensa.

¹⁷ S'ha de dir que aquesta revisió de conceptes es refereix únicament als debats directament inspirats per la realitat urbana post-industrial. Per tant, no es plantegen conceptes com *connurbació*, *aglomeració*, *metròpolis* o *megalòpolis*, propis del debat urbanístic de dècades anteriors.

¹⁸ Succeeix així en Portugal (Lisboa i Oporto), Grècia (Atenes), la mateixa Itàlia (Milà, Torí, Roma o Nàpols), o Espanya (Madrid o Barcelona). En el cas de la regió metropolitana de Barcelona, a més a més, el paper dels subcentres metropolitans és un fet molt clar quan s'aprecia el paper de ciutats com Sabadell, Terrassa, Mataró o Manresa. Ciutats la dinàmica de les quals és suficientment important com per generar àrees d'influència i relacions funcionals multipolars. Unes, en paraules del geògraf Oriol Nel·lo, *ciutats intenses* (2001).

¹⁹ El territori definit per les connurbacions d'Àmsterdam, l'Haia, Rotterdam i Utrecht.

²⁰ El territori del continu urbà de la Conca del Ruhr, que inclou ciutats com Düsseldorf, Colònia o Bonn.

²¹ En paraules de propi autor: "La ciutat difusa pertany a una família diferent de fenòmens" en el sentit que seria un tipus d'assentament amb origen en el camp. Les fases que Indovina distingeix en la gestació i evolució de la *città difusa* serien doncs: *camp*- *camp urbanitzat*- *urbanització difusa*- *ciutat difusa*. Una evolució en la que "... cada fase pressuposa a la precedent." (Indovina, 1998:23).

En canvi, en el cas de la *città difusa*, la intensitat de les relacions no és funció de cap d'aquests dos elements sinó que és producte directe de la magnitud que assoleix la mobilitat de la població resident en un territori molt més reduït. En paraules d'Indovina:

"...la residencia en el difuso es posible solo al precio de aumentar muy considerablemente la propia movilidad y no solo por razones de trabajo. Se trata, así pues, de una forma de asentamiento caracterizada por una altísima movilidad de los residentes" (Indovina, 1998)

En certa manera, si és té en compte la creixent importància de la mobilitat com un atribut de l'espai urbà, més important que la densitat en no pocs escenaris, la *città difusa* es pot plantejar com una versió post-fordista de la tradicional ciutat compacta o concentrada.

Com justificar aquesta afirmació en principi tan contradictòria?

Tal i com Indovina la defineix, la *città difusa* s'identifica com:

"...aquella forma de organización del espacio en la que son presentes elementos de la constitución física de la ciudad, pero que no presenta las características de densidad, intensidad y solución de continuidad típicos de la ciudad."

Considerant la densitat i les característiques urbanes que l'acompanyen – la intensitat i la solució de continuïtat –, com els paràmetres definidors de la ciutat, resulta clar que la ciutat compacta i la ciutat difusa serien models oposats. En canvi, si es planteja la mobilitat com la variable que caracteritza la ciutat, la ciutat difusa es podria entendre com una versió de la ciutat concentrada reformulada sobre la base de nous paràmetres territorials, com l'elevat sostre de mobilitat de la població resident o l'ús intensiu i al mateix temps extensiu del territori metropolità. Precisament els paràmetres que aquí s'han utilitzat per caracteritzar la *ciutat multiplicada* i els seus habitants, els *territoriantes*.

Les paraules del propi Indovina no fan més que confirmar l'afirmació inicial que, en un primer moment, semblava tan contradictòria:

"... residencia, servicios y producción, distribuidos sobre el territorio de forma difusa y solo con algunos elementos débiles de especialización, tienen muchas connotaciones funcionales de tipo urbano (desde los grandes y especializados equipamientos comerciales hasta las grandes infraestructuras deportivas, las oficinas públicas con áreas de influencia extensa, etc). Y es precisamente por esta presencia que todo el territorio es asimilable a una *ciudad* y el uso que los habitantes hacen de esta totalidad define las connotaciones urbanas. Y esto ocurre a pesar de que la densidad, la intensidad y la continuidad no sean de tipo urbano."

"Las arterias que enlazan los núcleos de población en este territorio [...] se presentan muy a menudo como *strada mercato* [...]. En esencia, estas calles se configuran como asimilables a calles urbanas que, si bien presentan connotaciones específicas, desarrollan en gran medida el papel de calles de la ciudad"

Per concloure, l'ús indiscriminat del terme *ciutat difusa*, empleat com a oposició al de la tradicional *ciutat compacta* planteja, com a mínim, dos problemes atenent a tot el que s'ha explicat. En primer lloc, el concepte prové d'un context molt peculiar que no es correspon amb la majoria de fenòmens de desconcentració urbana que, paradoxalment, són qualificats erròniament com *ciutat difusa*. En segon lloc, i com s'ha vist anteriorment, la ciutat difusa no està exempta de pautes de concentració encara que estiguin definides a partir de paràmetres diferents.

Per tal de salvar aquesta confusió resulta útil la diferenciació entre els parells de conceptes *ciutat/urbanització* i *difusió/dispersió*:

Primerament, cal dir que mentre la veu *ciutat* fa referència a un contingut que recull la pràctica social, cultural i política que s'engloba en la idea de *civitas*, la *urbanització* es refereix estrictament a la vessant més física o material del creixement del la *urbs* i la seva expansió sobre el territori.

En segon lloc, el concepte *difusió* planteja processos d'homogeneïtzació territorial a partir de la disseminació sobre el territori de determinades característiques de la ciutat però, sobre tot, de les relacions econòmiques i socials que constitueixen la societat urbana. Unes relacions que, actualment, es plantejarien no de forma concentrada sinó de forma difusa. En canvi, la *dispersió* faria referència més aviat a un canvi d'escala pel que fa a la dimensió física del fet urbà en quant a entorn construït. Un canvi d'escala que es refereix a la pauta de distribució de les àrees urbanitzades i la localització dels nous creixements urbans. A banda d'aquesta primera diferenciació, la idea de *difusió* afegeix també el matís de l'existència d'un agent difusor, és a dir, el mecanisme que difon les característiques urbanes sobre el territori; mentre que la noció *dispersió* plantejaria la discussió en termes estrictament morfològics, geomètrics i locacionals.

En funció de tot el que s'ha dit, una definició apropiada dels actuals processos de metropolització hauria, en primer lloc, de fer prevaldre el terme *urbanització* sobre el de *ciutat*, per no haver de valorar necessàriament el contingut d'urbanitat, cultural i polític, que defineix a la ciutat i que pot ser o no present en el nou territori construït. Així, en lloc de l'ús indiscriminat del terme *ciutat difusa*, un concepte acotat i únicament vàlid en un context territorial molt específic com s'ha explicat abans, serien més correctes les expressions *urbanització difusa* o *urbanització dispersa*.

En segon lloc, i diferenciant entre aquestes dues expressions, la utilització del terme *urbanització difusa* seria convenient quan es parli en termes generals del procés de difusió de la urbanització sobre el territori o per tal de posar èmfasis sobre la difusió de relacions funcionals més que sobre el propi fet de la dispersió de les localitzacions i els creixements. El terme *urbanització dispersa*, en canvi, seria més apropiat per fer referència, precisament, a aquesta vessant més material i física de la difusió territorial.

Així doncs, al parlar de *urbanització difusa* s'està fent referència a la desconcentració dels diversos elements que configuren l'estructura urbana: activitat, inversions, infraestructura, població, poblament o la pròpia residència. En canvi, al parlar de les traduccions d'aquestes dinàmiques de difusió en el territori i el paisatge, seria oportú utilitzar el segon terme, com per exemple, al parlar de l'expansió de l'habitatge de baixa densitat, una de les característiques morfològiques de la *urbanització dispersa*. És per això que a l'anàlisi que es presenta en aquesta tesi s'utilitza aquest terme i no el de ciutat difusa.

Escletxes conceptuals: territoris sense discurs, ciutats sense imaginari

Aquest esforç de renovació teòrica i conceptual ha intentat plantejar els nous continguts del territori però no ha pogut fer més que provocar una sèrie d'escletxes en les maneres com els estudis urbans s'han aproximat a la ciutat. Així, la cerca de nous referents teòrics ha anat en paral·lel a la constatació de la insuficiència d'algunes de les paraules clau tradicionalment recurrents en la reflexió urbanística.

Des de finals dels anys vuitanta, autors diversos centraren el seu interès sobre el problema del vocabulari, plantejant com els conceptes i paraules de l'urbanisme apareixien sobtadament com estrets corsés sense la suficient perspectiva per englobar les noves situacions metropolitanes. Un vocabulari construït a partir dels elements morfològics característics de la ciutat compacta, com el carrer, la plaça-àgora o el parc (Bru, 1992). Un vocabulari, en paraules de Bernardo Secchi...

"...formatisi in altri tempi, quando i grumi-città potevano forse essere ancora pensati entro una 'rank-size rule' come 'luoghi centrali' attorno ai quali stava una 'periferia' di residenze e tra i quali permaneva il 'vuoto' de la campagna". (Secchi, 1988)

En realitat, el que la insuficiència dels conceptes normalment utilitzats plantejava era, per una banda, la incapacitat de representació de les noves realitats territorials emergents, faltes d'un imaginari propi; per altra banda, un ancorament de la terminologia però també de les propostes conceptuals i del propi imaginari de l'urbanista en situacions urbanes passades²².

²² La crítica a aquesta dependència d'imaginari i situacions urbanes passades ha portat a qüestionar fins i tot teories molt assentades com per exemple la famosa regla del *rang-grandària* (rank-size). Segons aquesta regla, existeixen relacions de proporcionalitat entre els volums poblacionals de les ciutats integrades en una xarxa urbana regional o estatal depenent sempre de la jerarquia que la ciutat capital suposa, tant en termes d'importància econòmica com de volum poblacional. Tal i com senyalava fa una dècada Deyan Sudjic (1992), la definició de les relacions de jerarquia urbana dins de la xarxa urbana regional o estatal resulta una aproximació insuficient per a entendre les cada cop més intenses

Poc a poc, durant els anys noranta, la percepció del fet que hi havia parts del territori sense discurs i sense imaginarí urbanístic fou passant de ser una afirmació provocativa a estar plenament acceptada. Els treballs d'estudiosos francesos com Bernard Dezert (1991), actualitzant el concepte de *periurbanització* o Yves Chalas (1997), proposant el concepte de *ville emergent*, han il·lustrat el problema de forma molt clara: la persistència en explicar els nous territoris amb els conceptes tradicionals de l'urbanisme amagava una incapacitat per comprendre el que estava succeint fora dels límits reconeguts de la ciutat. Ute Angelika Lehrer i Roger Keil a mitjans dels noranta plantejaven clarament els termes de la qüestió:

"...a new urban form, a city without clear boundaries and a lack of center, emerges." (Lehrer, 1994)

"We particularly lack the terminology and the imagery to express what is going on in that no-man's land beyond the city limits: the city that we think and what we see is a city which, in reality, does not exist anymore." (Keil, 1994)

Un cas particular de terminologia en crisi la podem trobar en les associacions conceptuals utilitzades en el pensament urbanístic. En particular, en el tradicional ús de binomis conceptuals, de parells de termes de significat oposats utilitzats com un instrument per descriure els models urbans i territorials. La ruptura de binomis com *centre-perifèria* o *producció-reproducció* n'és un bon exemple. Aquests binomis mostren fins a quin punt l'anàlisi teòric s'ha centrat històricament en un dels conceptes, definint l'altre per exclusió, pel que *no és*. Així succeeix clarament amb els termes *perifèria* o *reproducció*, definits únicament per oposició als seus parells *centre* i *producció*. La llista, però, podria ser molt més llarga i plantejaria altres parells conceptuals propis de disciplines com la sociologia o la pròpia arquitectura com (espai) *interior-exterior*, *públic-privat* o *construït-lliure*.

Les situacions territorials emergents, caracteritzades pel seu caràcter intermedi i el comportament de les poblacions metropolitanes, mostren en canvi característiques suficientment híbrides i ambigües com per poder ser explicades a partir d'aquestes aproximacions simplistes i reduccionistes en igual mesura. En aquest sentit, potser sigui el binomi *ciutat-territori* el que més clarament hagi entrat en crisi, continuament qüestionat per les noves formes espacials de la centralitat urbana i les noves maneres d'habitar l'espai Metropolità.

La ciutat multiplicada i les seves traduccions en el territori

La llista de resultats territorials que han produït els processos implicats en l'aparició de la *ciutat multiplicada*, és massa llarga per tal de ser presentada aquí en detall. S'han de destacar, però, quatre conseqüències d'aquesta multiplicació de la ciutat i del fet urbà clarament interrelacionades:

- Primer, la importància de la dimensió temporal per entendre la vida en els territoris metropolitans. Quin és el temps del territori? Existeixen territoris especialment definits per l'ús temporal que se'n fa d'ells?
- Segon, l'aparició dels anomenats *no-llocs* (Auge, 1994), una clara expressió del que Manuel Castells ha anomenat l'espai dels fluxos (Castells, 1997).
- Tercer, la proliferació de *contenidors* on l'activitat urbana té lloc d'una forma autònoma (Sola-Morales, 1998). La multiplicació d'aquest tipus d'espai produeix una *geografia objectualitzada*. És a dir, l'aparició d'una geografia urbana feta d'objectes autònoms i independents i no construïda pels elements que acostumaven a definir de forma orgànica el teixit i els espais urbans com els carrers, les places, els edificis representatius, els parcs o els mercats.
- Finalment, el quart resultat es refereix a l'emergència d'una nova categoria de paisatges que es defineixen per la seva *ateritorialitat*: paisatges que no són la traducció directa de les característiques físiques, socials i culturals d'un territori concret; paisatges que, en conseqüència, poden ser produïts, repetits, simulats i clonats independentment del *lloc*.

relacions entre nuclis centrals de diferents països. Més encara, com senyala Manuel Castells (1997), en un moment de trànsit d'una economia internacional, basada en les relacions entre estats, a una global, articulada sobre vincles entre ciutats o regions urbanes, la jerarquia urbana que interessa discernir és aquella entre les ciutats que participen en una mateixa xarxa global, independentment de la seva localització i pertinença administrativa.

Inversions espai-temporals: el temps del territori, els territoris del temps

El territori de la ciutat multiplicada es configura, així doncs, com un contenidor temporal i espacial. És a dir, un suport de múltiples temporalitats en funció dels diferents usos *temporals* (Mendizàbal, 1993) que la població fa del territori. Aquesta coexistència sobre el territori de diverses temporalitats mostra, en última instància, com el temps, o més concretament, el seu ús, és un recurs distribuït de manera desigual. És a dir, la pregunta ¿quin és el temps del territori? Pot contestar-se de forma abstracta, tal i com hem vist en l'apartat anterior, parlant del temps històric dels llocs o del *temps real* de les xarxes. Però si es pensa en les persones que habiten en aquest territori, cal deixar clar que existeix un ús diferencial no només de l'espai sinó també del temps. Una accessibilitat al temps entès com a recurs que varia en funció de les característiques de la població: algunes són de tipus demogràfic, com l'edat; altres són de tipus socio-cultural, com el gènere²³; i les més importants són de tipus socio-econòmic, com el nivell d'instrucció o la categoria socio-professional de les quals depèn directament la renda i el poder adquisitiu. Una capacitat econòmica que pot permetre *comprar* més temps o utilitzar-lo de més i variades maneres. És a dir, a la segregació territorial que sempre ha acompanyat la ciutat cal afegir també una segregació temporal que determina que, depenent del moment del dia o del del dia de la setmana, el contingut humà d'un territori pot ser sensiblement diferent.

En aquest sentit, fenòmens com l'ocupació durant la nit de les zones de negocis per les poblacions sense sostre, els *homeless*, o la discriminació racial en el sector comercial i els nous serveis, palpable al constatar quins són els empleats que treballen als torns de nit, comencen ja a ser components clars del que podem anomenar com el *paisatge humà temporal* de les ciutats.

Llocs i no-llocs: de l'habitant d'un lloc al territoriant entre llocs

Les infraestructures materials necessàries per al funcionament de l'economia global de les xarxes han configurat un autèntic sistema tecnològic en el territori (Maldonado, 1998). Un sistema amb els seus propis llocs de recepció i intercanvi d'informació, com les terminals informàtiques; les xarxes telemàtiques o el cablejat de fibra òptica; i llocs específics com els edificis intel·ligents, *teleports*, centres de teletreball o els anomenats *calling-centers*.

Per una altra banda, la revolució dels transports i comunicacions i l'increment de la mobilitat de persones, béns i informació determinen un ús molt més intensiu de *llocs infraestructurals* com aeroports o estacions intermodals de tren.

Finalment, la conversió tecnològica de la vida quotidiana indueix als individus al manteniment de relacions interpersonals regides per la tecnologia i la utilització de llocs com caixers automàtics o telecentres per comunicar-se utilitzant el correu electrònic i les connexions d'internet. Els hàbits de consum són també progressivament regits per la tecnologia; l'ús de targetes de crèdit i el diner de plàstic en espais comercials o estacions de servei n'és només un exemple. Llocs i moments definits bàsicament per la tecnologia i el consum. El filòsof Jose Luis Pardo (1996) ho explica molt bé amb un exemple tan quotidià com la compra en el supermercat²⁴:

"..... dentro de estos espacios (comerciales) los productos pierden su nombre y no se pueden reconocer si no es con una máquina de abstracción contable que lee el código de barras que portan inscrito. Y lo mismo que le sucede al producto le sucede al propio consumidor, que al penetrar el umbral del hipermercado pierde enteramente su *personalidad*: la compra ya no es un ejemplo de relaciones interpersonales entre seres humanos sino de relaciones impersonales entre flujos..... que quedan registradas en un ticket".

²³ En efecte, el sexe és una variable demogràfica però és el gènere, una variable socio-cultural, el que determina un ús diferencial del temps en funció de rols socials, culturals i econòmics també diferents. La prova d'aquesta temporalitat, discriminada en funció del gènere, és l'existència de l'anomenat *temps de vida quotidiana de les dones* (García Ramón, M.D; Prats, M; Cànoves, G,1996).

²⁴ Un exemple similar és la relació entre individu i caixer automàtic quan, després d'haver fet una operació bancària, mitjançant un codi personal, la màquina torna un tiquet, un *rebut* de la breu visita al ciberespai, al espai dels fluxos.

En aquests tres àmbits – el tecnològic, el referit a les infraestructures i el del consum –, l'activitat humana es defineix pel contacte amb llocs que impliquen una espacialitat i una temporalitat peculiars. D'una banda, l'experiència temporal que s'experimenta en aquests llocs, com poden ser centres comercials o aeroports, és molt diferent si es compara amb les relacions que els individus han mantingut tradicionalment amb llocs convencionals com carrers, edificis, places o barris. Una relació diferent en termes d'identitat, de capacitat per diferenciar un lloc d'un altre, fins i tot per donar nom a un lloc. És a dir, les persones s'identifiquen amb l'espai a través de la percepció i habitant llocs que contenen símbols culturals i valors comuns compartits per una comunitat. Aquest contingut col·lectiu és el que anomenem cultura (local) i, normalment, els llocs la sintetitzen i li donen cabuda (lloc) en l'espai. En paraules d'Ignasi de Solà-Morales:

"La geografia i la història es donen la mà al lloc, que, d'aquesta manera, determina de forma precisa la idea general d'espai i temps" (Solà-Morales, 1995)

Això és el que és diferent en els *no-llocs* (Auge, 1994). En ells, l'individu no s'identifica o no espera sentir-se identificat amb símbols, valors o amb una cultura local. No són llocs on una persona pugui sentir-se reconeguda per ells i identificada amb una comunitat que comparteix una cultura, història i identitat comuns. Són, simplement, *no-llocs* perquè tenen la seva pròpia temporalitat i espacialitat, les quals tenen molt més a veure amb l'espai dels fluxos que amb l'espai dels llocs (Castells, 1997); més amb la lògica dels espais electrònics que amb la lògica dels espais físics urbans (Graham, 1998). Més encara, és l'acumulació de *no-llocs* – tecnològics, infraestructurals i de consum – el que crea l'espai de les xarxes. Els *no-llocs* són llocs requerits en l'espai dels fluxos. Els *no-llocs* són els llocs de l'economia global.

Per altra banda, això no exclou transicions de lloc a *no-lloc* i viceversa. És a dir, alguns *no-llocs* poden ser usats com llocs i poden existir llocs que evolucionen cap a un ús de *no-lloc*. En ambdues situacions, es produeix un ús diferent d'aquell dissenyat o esperat. Així succeeix, per exemple, en els centres comercials, que poden ser utilitzats com un lloc per joves o famílies que passegen, observen i utilitzen l'àrea de *shopping* com un lloc per visitar, veure i ser vistos o, simplement, com un lloc de trobada. En el mateix sentit, les poblacions *sense sostre* que utilitzen els espais dels caixers automàtics com llocs per dormir per la nit i no com un *no-lloc*, per generar fluxos econòmics en el ciberespai en són un altre bon exemple. Però un lloc també pot ser utilitzat com un *no-lloc* en alguns moments o segons el context. Així succeeix amb l'ús intensiu que els centres històrics suporten per part dels turistes globals que l'usen a temps parcial com un espai per al consum i l'oci.

Tant llocs com *no-llocs* són categories dinàmiques en la ciutat actual. En paraules del propi Auge:

"In the concrete reality of today's world, places and spaces, places and non-places intertwine and tangle together. The possibility of non-place is never absent from any place. Place becomes a refuge to the habitue of non-places (who may dream, for example, of owning a second home rooted in the depths of the countryside). Places and non-places are opposed (or attracted) like the words and notions that enable us to describe them.... Words and images in transit through non-places can take root in the – still diverse – places where people still try to construct part of their daily life. Conversely, it may happen that the non-place borrows its words from the soil, something seen on autoroutes where the 'rest areas' – the term 'area' being truly the most neutral possible, the antithesis of place – are sometimes named after some particular and mysterious attribute of the surrounding land...."

La "geografia objectualitzada" dels contenidors: de la densitat a la mobilitat

"Un refrigerador es converteix en *machine a habiter*, reducte infranquejable de la memòria, El món es concebeix en una nova glaciació on únicament es manté la xarxa d'instal·lacions elèctriques. Un paisatge de congeladors i aparells d'aire acondicionat amb vida pròpia. Una arquitectura lacada en blanc..."

Julia Guilamón, "fred" (*La fàbrica de fred*).

La multiplicació dels *no-llocs* que caracteritzen ja els paisatges urbans van de la mà del protagonisme assolit pels *contenidors* en els que es desenvolupa la vida metropolitana. És a dir, edificis singulars, conjunts d'edificis o arquitectures caracteritzades per ser relativament autònomes, amb lògiques específiques que no són necessàriament les del propi territori on es localitzen.

En ells és on, bàsicament, tenen lloc l'intercanvi i el ritual del consum (Sola-Morales, 1996). Encara més, els contenidors de consum apareixen actualment associats a d'altres arquitectures de tipus infraestructural, tecnològic o residencial, configurant espais altament especialitzats amb una entitat i jerarquia espacial nova. La lògica del contenidor desborda així les fronteres de l'intercanvi per abraçar altres esferes de la vida urbana com el desplaçament o l'habitació amb les que comparteix ja una natura híbrida.

Han aparegut així punts nodals, espais amb entitat pròpia que atrauen la mobilitat i generen dinàmiques urbanes, malgrat no estar necessàriament *dins* de la ciutat continua, ni tampoc tenir forçosament el que en termes morfològics es reconeixia tradicionalment com semblança urbana. Contenidors de ordre divers – tecnològic, comercial, intercanviadors de fluxos de persones, béns i informació – es disposen així en el territori configurant una transició de l'urbanisme dels llocs al que podríem anomenar com (*hub*)*banisme* dels fluxos.

És a dir, aquests espais autònoms i autoreferenciats – com centres comercials, museus metropolitans, parcs temàtics o estacions intermodals i aeroports, on l'àrea destinada al *shopping* és cada cop més important – es configuren com punts en el territori que organitzen els fluxos de mobilitat a escala regional i fins i tot poden ser espais habitats per poblacions flotants de forma habitual. En aquest sentit, es poden entendre com *hubs* en el territori i la seva importància és tal que l'urbanisme de carrers, places i habitatges, amb el seu conjunt de normatives, directius i imaginari sobre la forma urbana, es revela insuficient per a explicar el conjunt d'interaccions que aquestes arquitectures autistes representen sobre el territori. Un urbanisme que no genera teixits ni estableix solucions de continuïtat ni es defineix per la colmatació d'espais ni acumula espais construïts. Aquest urbanisme dels *hubs* genera, en canvi, una geografia urbana feta d'objectes. Una *geografia objectualitzada* que posa sobre la taula la importància dels fluxos de persones i informació com a element substancial del territori, tant o més que la peça urbana, i expressa la pèrdua d'importància de la densitat a l'hora de definir les noves situacions metropolitanes. De fet, podríem parlar de densitats variables en funció dels usos temporals del territori que els fluxos determinen.

Cada cop més, fragments urbans de nova creació o zones urbanes transformades es configuren com autèntics *hubs* metropolitans; és a dir, espais altament especialitzats caracteritzats per la utilització intensiva que d'ells en fan les poblacions visitants: l'*inner harbour* de Baltimore, la Postdamer Platz de Berlín o el museu Guggenheim de Bilbao en són clars exemples d'aquest urbanisme dels fluxos i de la seva escala planetària. Fins i tot la pròpia ciutat, en alguns contextos, pot esdevenir un *hub* tota ella: Venècia o Las Vegas, amb 150.000 visitants cada cap de setmana, es mostren com immenses platges de mobilitat, gegantines àrees de *duty-free* que es diferenciarien ben poc de les dels aeroports *hub* com Charles de Gaulle, Heathrow o Schiphol.

La importància i jerarquia dels contenidors és tal que és certament difícil distingir entre els projectes urbans o els projectes d'infraestructura i especialització comercial: els treballs d'arquitectura infraestructural de Santiago Calatrava, la nova terminal de Yokohama d'Alejandro Zaera i els projectes de centres comercials de Richard Stern són mostres d'una arquitectura que participa ja de la lògica dels fluxos, la lògica del *hubbanisme*. I al seu darrer, la *geografia objectualitzada* mostra la necessitat de noves cartografies que no atenguin únicament al criteri de densitat, que no estiguin fonamentades sobre com i en quina mesura s'ocupa i es construeix el territori. Nous mapes de la ciutat on el fet urbà no depengui únicament del número d'habitants o edificis per metro quadrat.

Això és especialment clar si és pren en consideració la forma en que algunes xarxes d'última generació es territorialitzen en l'espai metropolità. Així, a diferència de les xarxes que tradicionalment s'han fixat en el territori en funció de paràmetres de densitat com la residència dels habitants – cas del clavegueram, el subministrament d'aigua potable o la electricitat, per exemple –, les noves xarxes de telecomunicació són un cas ben diferent. Així succeeix amb la localització de les estacions de transmissió GSM de telefonia mòbil, una xarxa establerta físicament sobre edificacions i residències concretes però territorialitzada en funció dels fluxos de mobilitat de les persones. La seva cartografia s'explica, doncs, a partir de la mobilitat dels usuaris, dels llocs per on passen, i no en funció d'on resideixen. És a dir, les residències seleccionades per la localització de les estacions són aquelles situades a prop d'espais amb una elevada capacitat d'atracció de mobilitat: al costat dels vials de comunicació més importants; en les cruïlles urbanes que enregistren major volum de trànsit rodat; o a prop d'espais visitats i transitats per molta població, com grans superfícies comercials, districtes d'oci o intercanviadors com estacions o aeroports.

És a dir, si bé aquesta infraestructura es localitza sobre les residències, la lògica de la xarxa no està basada en les condicions de densitat que caracteritzen el lloc sinó en els fluxos de mobilitat entre llocs. Les residències i localitzacions s'escullen en funció no només de la gent que hi viu sinó, sobretot, de la gent que hi passa, considerant no únicament els habitants d'aquests llocs sinó els territoriants que els visiten.

Els paisatges aterritorials

La dispersió de la població, la producció i el consum sobre l'espai, de la que ja s'ha parlat en un capítol anterior, i la importància dels contenidors en el territori han fet que la cartografia urbana s'hagi ja fet ja quasi total. Aquesta extensió total de la ciutat i del que és urbà ha produït també un fenomen que es pot anomenar *indiferentisme espacial*. És a dir, apareixen semblances morfològiques entre espais normalment concebuts com *diferents* en moments anteriors. Així havia succeït tradicionalment amb els espais urbans i els rurals; amb els centres i les perifèries; amb les grans ciutats i aquelles de menor grandària.

Aquest fenomen s'explica en dues direccions:

En primer lloc, existeix un indiferentisme espacial entre àrees amb diferents graus d'urbanització que, paradoxalment, no apareixen tan distants en termes morfològics. En altres paraules, és possible trobar característiques urbanes en territoris normalment concebuts com espais no urbans. L'aparició de les anomenades *edge cities*, o ciutats "en el límit", o la multiplicació de parcs tecnològics, industrials i temàtics en espais regionals, són bons exemples d'aquest procés.

Aquesta dinàmica produeix la homogeneïtzació formal i funcional entre aquests territoris d'expansió metropolitana a partir de la localització d'usos característics de la urbanització dispersa: la residència unifamiliar, les infraestructures viàries o els contenidors comercials, d'oci i turístics. Un paisatge que es pot trobar de forma seqüenciada en qualsevol secció que es faci del territori metropolità. Edward Relph es refereix de forma molt gràfica a aquest paisatge compost per *discontinuitats repetides de forma estandarditzada*:

"To drive around a city in the 1980's is to encounter a limited range of different types of townscapes, indefinitely repeated. These are, in fact, so different that they seem to bear little or no relationship to one another. There are drab modernist renewal projects, gleaming towers of conspicuous administration, gaudy commercial strips, quiet residential suburbs, the blank boxes and great parking lots of shopping malls, quaint heritage districts, industrial estates; then there are more modernist housing projects, more suburbs, another commercial strip, another industrial district, another post-modern townscape, another suburb.....It seems that modern life is filled with an easy acceptance of repetitive standardised discontinuities." (Relph, 1987)

En segon lloc, pot observar-se un indiferentisme espacial comparant espais tipològics concrets en ciutats diferents. De forma més específica, les diferències morfològiques entre els espais de renovació, com poden ser *waterfronts* o centres històrics, en la majoria de ciutats són mínimes.

Aquests processos han determinat un progressiu buidament dels atributs del paisatge geogràfic en general i del paisatge urbà en particular. Per il·lustrar això, només cal recordar la progressiva especialització de territoris dedicats a la producció d'un tipus específic de paisatge, de morfologies especialment dissenyades per al consum mediàtic i visual de les poblacions metropolitanes: el paisatge natural, el paisatge urbà històric o el paisatge urbà portuari serien tres exemples molt clars.

Com es veurà més endavant, aquestes dinàmiques són tan importants que es pot parlar de l'existència d'un *sistema de producció de paisatge* que té per objecte de producció de morfologies, atmosferes i ambients urbans paradoxalment sense temporalitat ni espacialitat reals sinó simulades, replicades o, simplement, clonades. Una producció de forma urbana globalitzada que es concreta en una sèrie de *paisatges comuns* orientats no ja al consum d'un lloc sinó al consum de la seva imatge, independentment d'on es trobi físicament el visitant consumidor. En paraules d'Ignasi de Solà-Morales:

"Nos estamos enfrentando a la experiencia de una nueva cultura *mediática* en la cual las distancias son cada vez más cortas hasta el punto de hacerse instantáneas. Una cultura *mediática* caracterizada por el hecho de que la reproducción de imágenes, con toda clase de mecanismos, hace que estas dejen de estar vinculadas a un lugar específico y que fluyan, de forma errática, a lo largo y ancho del planeta" (Solà-Morales, 1995).

Emergeix així una nova categoria de paisatges definits per la seva *ateritorialitat*: paisatges independitzats del lloc, que ni el tradueixen ni són el resultat de les seves característiques físiques, socials o culturals; un paisatge reduït a només una de les capes d'informació que el configuren, la més immediata i superficial: la imatge.

Però si el consum ja no és del lloc sinó de la seva imatge, la conclusió és clara: si bé no és possible crear el lloc, la seva imatge sí que pot ser reproduïda, simulada o replicada. És a dir, la impossibilitat de crear el lloc venia donada per la dificultat per reproduir les relacions socials i culturals que el caracteritzaven. Davant la impossibilitat de crear el lloc, però s'ha tendit a recrear-lo, i això, ni més ni menys, és el que s'ha estat fent tradicionalment en els parcs temàtics i d'oci: recrear, simular llocs llunyans i, ja que es tractava d'una recreació, també temps passats; fins i tot la síntesi d'ambdós: reproduir llocs llunyans del passat, com la Xina de Marco Polo, l'Anglaterra del Rei Artur o el Far West nordamericà.

Així, entenent el paisatge com el resultat d'un lloc, com la traducció de les relacions socials i culturals que donen forma al *locus*, el paisatge no pot ser creat, únicament recreat. Però si del que es tracta és de la seva imatge, la cosa és ben diferent. Més encara, si el paisatge es redueix a la seva imatge, al seu contingut visual, llavors, repetint les paraules de Solà-Morales, el paisatge és reproductible, amb tota classe de mecanismes, fins al punt que el paisatge, els paisatges simplificats a través de la seva imatge, deixen d'estar vinculats a un lloc o llocs específics i flueixen, de forma erràtica, al llarg i ample del planeta.

Es poden així reproduir els carrers i cases típiques de la Boca o de Nova Orleans i replicar-les en qualsevol centre comercial del món. És possible simular els terrats, finestres i ventalls de les ciutats islàmiques, repetint-los en mil i una urbanitzacions d'estiu en ressorts i àrees turístiques del sud d'Europa. És fàcil així seleccionar els elements visuals més pintorescs dels centres històrics mediterranis, com els tons de color de les façanes, les portes de fusta o fins i tot els espais públics, clonar-los en altres centres històrics.

Els paisatges són així clonats independentment del lloc perquè ja no tenen cap obligació de representar-lo ni significar-lo, són paisatges desancorats del territori que, prenent la metàfora de la *vaga dels esdeveniments* que explica Jean Baudrillard, van senzillament dimitint de la seva comesa:

"Es como si los acontecimientos se transmitiesen la consigna de la huelga. Uno detrás de otro, van desertando de su tiempo, que se transforma en una actualidad vacía, dentro de la cual ya solo tiene lugar el psicodrama visual de la información". (Baudrillard, 1993).

De la mateixa forma, els paisatges també van declarant-se progressivament en vaga. Si els esdeveniments deserten del seu temps, els paisatges dimiteixen del seu lloc. Al igual que el temps es transforma en actualitat, l'espai es redueix a la seva imatge. Al govern de l'actualitat informativa li correspon així un espai simplificat, regit per les regles del consum i la visita turística, on la única possibilitat de representació passa pel *gadget* o el *souvenir*. Narració mediàtica del temps i apropiació temàtica de l'espai es donen la mà configurant una realitat en la que la cadena continua de notícies va acompanyada d'una altra cadena també d'abast global: la de les imatges sense lloc reproduïdes en règim de *take-away*.