

Traffic in Democracy

Michael Sorkin
Columbia University New York

How can we tell if the city still exists?

The gold standard of urbanity is propinquity, the fact of being together in space –and the currency of propinquity– the measure of the city’s intensity –is exchange. City politics is inscribed in strategies of propinquity, in the legibility and tractability of routines of circulation and contact. We confront a crisis today because the dimensions of these routines are changing dramatically as virtual systems increasingly supplant physical ones as the sites of human interactivity.

It can be pretty scary: great anxiety marks the clear threat of the decline of space as the primary medium of urban exchange. What will happen when neither wealth nor information nor happiness is exchanged face to face? More quantitatively, how many layers of human mediation can be stripped away before a sense of connection collapses? Clearly, contemporary strategies of the virtual compete with historic ideas of location as the basis of propinquity: the fundamental epistemology of the city will be transformed if the body ceases to be the privileged means of participation and enjoyment of urban life.

Let’s not be too apocalyptic: my own disquiet is less over the way in which virtuality reconfigures urban space in traditionally constituted cities than with the accelerating metastasis of the intersitial city, the predominant new form of urbanism at the millenium and, to my mind, a fundamental blight. Although cybertechnology offers only a fractional account of the rise of this “edge city”, it’s clear that cities are changing from a deeply place-based construct to one in which alternative modes of motility and contact supplant face to face or body to body relations. Whatever else it represents, the edge city is cyburbia made form.

I do not worry about cyber-technology as a supplementary means of communication and exchange. And, in a certain sense, I do not worry about traditional urban centers where the answers seem clear. The traditional city is less at risk from virtual space than from its own extent: apraxic places like Mexico City or Cairo have been crushed by a sheer weight of numbers that no amount of prosperity can ever redress in place. The only answer here is dedensification. If cyber-technology can contribute to the contraction and aeration of such dysfunctional centers, so much the better. And, there is considerable evidence –visible a variety of community preservation and environmental struggles– that strategies for reclaiming the spatial logics of traditional cities are being reacquired.

Real estate development, migration, and cyburbanization are too much seen as simple growth models which only picture cities in terms of their territorial expansion and contraction. We need to de-link the increase in urbanization from the necessary expansion of all cities. As the world population continues to burgeon and as the strangulation of existing cities intensifies, the need for numerous new cities is unmistakable. There’s

Tráfico en democracia

¿Cómo podemos asegurar que la ciudad aún existe? El patrón oro de la urbanidad es la propincuidad, el hecho de estar juntos en el espacio, y la moneda de cambio de la propincuidad, la medida de la intensidad de la ciudad, es el intercambio. La política de la ciudad está inmersa en estrategias de propincuidad, en la legibilidad y tractabilidad de las rutinas de circulación y contacto. Actualmente nos enfrentamos a una crisis ya que las dimensiones de estas rutinas están cambiando de forma dramática a medida que los sistemas virtuales suplantán cada vez más a los físicos como lugares de la interactividad humana.

Esto puede ser bastante terrorífico: una gran angustia marca la clara amenaza sobre el declive del espacio como el principal medio de intercambio urbano. ¿Qué ocurrirá cuando ni la riqueza, ni la información, ni la felicidad se intercambian cara a cara? Desde una perspectiva más cuantitativa, ¿cuántas capas de la mediación humana podemos eliminar antes de que sufra un colapso el sentido de la intercomunicación? Claramente, las estrategias contemporáneas de lo virtual compiten con las ideas históricas de la situación física como las bases de la propincuidad: la epistemología fundamental

de la ciudad se transformará si el cuerpo deja de ser el medio privilegiado de participación y disfrute de la vida urbana.

Pero no seamos tan apocalípticos, mi propia inquietud versa menos sobre la manera en que la virtualidad reconfigura el espacio urbano en las ciudades tradicionalmente constituidas que con la metástasis cada día más acelerada de la ciudad intersticial, la nueva manera de urbanizar del milenio y, en mi opinión, una de las principales plagas actuales. Aunque la cibertecnología ofrece sólo un relato fragmentado del auge de esta «ciudad límite», resulta evidente que las ciudades están cambiando de una construcción profundamente basada en una ubicación física a una en la que los modos alternativos de movilidad y contacto suplantán las relaciones física cara a cara o cuerpo a cuerpo. Independientemente de lo que representa, la ciudad límite es ciburbia hecha forma.

Yo no me preocupo por la cibertecnología como un medio complementario de comunicación e intercambio; y, en cierto sentido, no me preocupo por los centros urbanos tradicionales donde las respuestas parecen evidentes. La ciudad tradicional está menos amenazada por el espacio virtual que por su propia extensión: lugares apráxicos como la Ciudad de México o El Cairo han sido aplastados por su peso bruto y ningún tipo de prosperidad podrá nunca reequilibrar esta

a funny myopia here. Because the building of new cities is so radically absent from our agenda, we somehow believe that we're not already engaged in the largest project of urban construction ever undertaken. All over the planet, the outcome is sprawl as we never imagined it, the expansion of urban peripheries to elide in a continuous globe-girdling fabric, a monropolis. And this is how the city will finally disappear, into a tangle of non-coinciding pathways, like a nest of snakes. Or simply into an infinity of cells, each stuffed with a monad watching a Sony TV or with a driver looking out the windshield at the field of heads look out the windshield at ... Although I don't believe in a universal urbanism, I think we've got one on our hands.

For fear of such totality, we hesitate to think at necessary scales, taking refuge in the idea that traditional structures of understanding are too limited to comprehend the urban. Scarred by the failure of modernist urbanism and its own emaciated universalism, we ignore the real scale of the problem, disdain the idea of the masterplan as too riddled with the fraught history of mastery, take refuge in flights of formalism. Architects embrace an implicit politics of disengagement, abandoning the field to those ready to produce general answers, the avatars of bigness and smallness who have in common the production of sameness. Indeed, we've become phobic about thinking of cities as physical as well as social constructions. And we suffer from tremendous poverty of both vision and will in the making of cities. Dominant models for innovation are unsatisfactory, consisting of go-with-the-flow neo-suburbanism, fingers-crossed laissez-faire, tepid riffs on the garden city, retreaded modernism and Disneyland.

While the genius of the city is its resistance to the simultaneous description of all its processes and components, this is no excuse not to think comprehensively. It's not just that things are growing out of control or that the almost purely economic models that produce urban character nowadays are deadening, the crisis is even more fundamental. By failing to produce an urbanism of our best hopes, we are sacrificing our own pleasures and possibilities. And we are missing a chance to improve and preserve the conditions of our democracy. As the world is increasingly governed by the supranational circuit of capital, cities are ever more critical bulwarks of a sense of locality and participation and –as logical units of production and democracy– sites of resistance to the locationless behavior of the world economy.

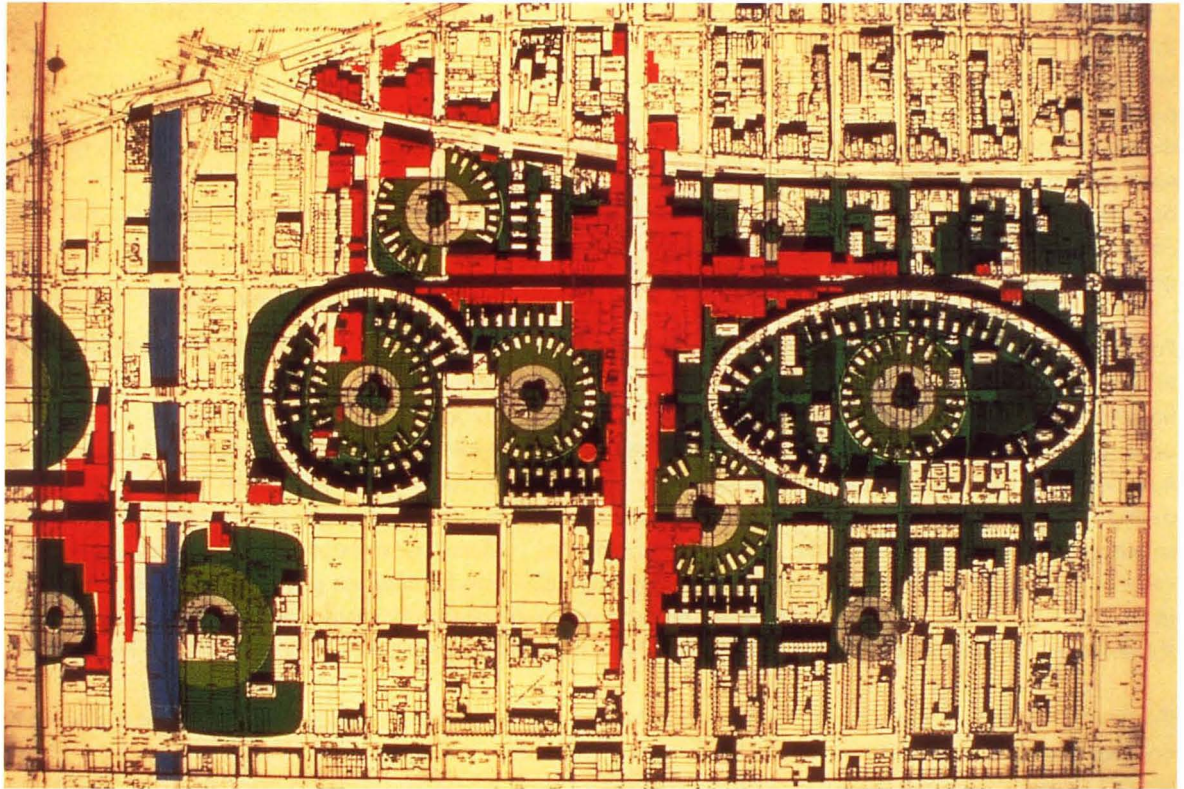
Any theory of the human character of cities begins with the face to face. From the city's styles of intensifying such intercourse descends any description of the urban economy and its politics. I'd like to talk today about traffic as the medium of this commerce. Traffic is the sum of those instrumentalities of motion by which propinquity is effected, the means by which humans are physically enabled to enjoy different encounters and circumstances within the city. Of course, no theory of movement will make a difference if the character and

There's a funny myopia here. Because the building of new cities is so radically absent from our agenda, we somehow believe that we're not already engaged in the largest project of urban construction ever undertaken.

situación. La única respuesta aquí es la desdensificación. Si la cibertecnología puede contribuir a la contracción y aireación de tales centros disfuncionales, muchísimo mejor. Se han realizado una serie de estrategias orientadas a recuperar la lógica espacial de la ciudad, tales como la conservación de las comunidades o la lucha por el medio ambiente. La promovilidad inmobiliaria, la migración y la ciburbanización se han visto en exceso como modelos simples de crecimiento que sólo muestran las ciudades en su faceta de expansión y contracción territorial. Necesitamos desvincular el incremento de urbanización de la necesaria expansión de todas las ciudades. A medida que la población mundial sigue floreciendo y se intensifica el estrangulamiento de las ciudades existentes, la necesidad de una ingente cantidad de nuevas ciudades es inequívoca. Demostramos una divertida miopía al respecto. Ya que la construcción de nuevas ciudades está tan radicalmente ausente de nuestras agendas, de alguna manera creemos que aún no estamos inmersos en el proyecto de construcción urbana más gigantesco jamás emprendido. En todo el planeta, el resultado es una extensión urbana desmesurada como nunca imaginamos, la expansión de las periferias urbanas pasa de que alguna manera coincida en un tejido continuo que rodea al mundo, es decir, una mundópolis. Y así es

como la ciudad desaparecerá finalmente y se convertirá en un maraña de caminos no coincidentes a semejanza de un nido de víboras, o, simplemente, en una infinidad de células, cada una repleta en una mónada, contemplando su televisor Sony o con un conductor observando a través de su parabrisas todo un mar de cabezas que miran fuera del parabrisas a ... Aunque no creo en un urbanismo universal, creo que ésta es la realidad que tenemos en este momento.

Por miedo a semejante totalidad, dudamos en considerar las cosas en las escalas necesarias, refugiándonos en la idea de que las estructuras tradicionales de comprensión son demasiado limitadas para comprender el fenómeno urbano. Lesionados aún por el fracaso del urbanismo modernista y su propio universalismo diluido, ignoramos el alcance real del problema, desdeñamos la idea del plan maestro como demasiado contaminado por la historia intensamente infeliz de la maestría y nos refugiamos en momentos fugaces de formalismo. Los arquitectos abrazan una política implícita de desvinculación, abandonando el campo a aquellos preparados para producir una respuesta general, los avatares de la grandeza y la pequeñez que tienen en común la producción de similitud. De hecho, nos hemos vuelto fóbicos a pensar en las ciudades como construcciones tanto físicas como sociales. Y sufrimos



ENY.

variety of places between which such circulation occurs is inadequate. Still, the dialogue of intersection between public and private is mediated and—in part— invented by the available means of circulating between them.

Traffic today is thought of as mere technology, saddled with its myths, pinioned between visions of tractability and autonomy. In such fantasies, technology becomes a second nature, a system with its own rules and animation, like Frankenstein's monster, growing and operating beyond our control. For many, this view has displaced the predecessor myth, of technology's universal panacea which, in America at any rate, is now viewed with skepticism, part of a more general rejection of scientific modernism. Modernist urbanism crashed, after all, in its stoned thrall of the scientific, whether in the form of technology, of social "science",

de una tremenda pobreza de visión y voluntad a la hora de confeccionar ciudades. Los métodos dominantes de la innovación no son satisfactorios, consistentes en un neo-suburbanismo al estilo de hoy, laissez-faire con los dedos cruzados, unas incursiones tímidas en la ciudad jardín, el modernismo recauchutado y Disneylandia.

Aunque el genio de la ciudad es su resistencia a la descripción simultánea de todos sus procesos y componentes, esto no es excusa para no contemplarlo de una manera comprensiva. No es sólo cuestión de que las cosas están creciendo fuera de todo control o que los modelos casi puramente económicos que producen el carácter urbano hoy en día sean mortíferos; es que la crisis es algo mucho más fundamental. Al fracasar en producir un urbanismo de nuestras mejores esperanzas, estamos sacrificando nuestros propios placeres y posibilidades, y estamos perdiendo la oportunidad de mejorar y preservar las condiciones de nuestra democracia. A medida que el mundo está cada vez más gobernado por el circuito supranacional del capital, las ciudades se convierten cada vez más en unas fortalezas críticas en un sentido de localidad y participación y, como unidades lógicas de producción de la democracia, últimos reductos de resistencia al comportamiento errante de la economía mundial.

Cualquier teoría sobre el carácter humano en las ciudades comienza con la confrontación cara a cara. De los estilos de la ciudad para intensificar tales intercambios se desprende cualquier descripción de la economía urbana y su política. Me gustaría hablar sobre el tráfico como medio de este comercio. El tráfico es la suma de las instrumentalidades de movimiento por las cuales se efectúa la propinuidad, los medios por los cuales los humanos están preparados para disfrutar diferentes encuentros y circunstancias dentro de la ciudad. Por supuesto, ninguna teoría del movimiento supondrá alguna diferencia si el carácter y la variedad de lugares entre las cuales tal circulación ocurre llega a ser inadecuada. No obstante, el diálogo de intersección entre público y privado se mediatiza y en parte se inventa a través de medios de circulación disponibles entre ellos.

Se piensa hoy en el tráfico como mera tecnología, cargada con sus propios mitos, atrapado entre visiones de tractabilidad y autonomía. En tales fantasías, la tecnología se convierte en una segunda naturaleza, un sistema con sus propias normas y movilidad como el monstruo de Frankenstein, creciendo y actuando más allá de nuestro control. Para muchos, este punto de vista ha desplazado al anterior mito, el de la tecnología como la panacea universal, la cual, en Norteamérica, se



ENY.

or merely in its dreary mimesis of tech-forms. When –in reaction to this– cities ceased to be planned in the old physical sense, the space of such activity was taken over by what is called “infrastructure”, by something underneath, invisible, in common, agreeable. Planning for traffic was simply subsumed in this one-dimensional view, becoming the favored visibility of planning, the thing which could tolerably be seen.

The foregrounding of the means of motion in the building of cities has been a disaster. Part of the difficulty is the relative autonomy of technology. Science is neither the revealed truth nor pure social construction: we do not always get the technology we either deserve or desire. As a result, cities have too long been obliged to play catch-up with existing technologies of transportation, successively refitting themselves with systems

ve ahora con escepticismo, formando parte de un rechazo más general hacia el modernismo científico. El urbanismo modernista ha fracasado, después de todo, en su monumentalización en piedra de todo lo científico, bien sea en forma de tecnología, de «ciencia social», o como en su mimética patética de tecno-formas. Cuando, como reacción a todo esto, las ciudades dejaron de planearse en el viejo sentido físico, el espacio de tal actividad se ocupó por lo que se llama «infraestructura», por algo subyacente, invisible, algo común, agradable. La planificación del tráfico simplemente se asumió en esta visión unidimensional, convirtiéndose la parte visible favorecida de la planificación, la parte que se tolera ver. Este protagonismo de los medios de movilidad en la construcción de ciudades ha sido un desastre. Parte de la dificultad ha sido la «relativa» autonomía de la tecnología. La ciencia no es ni la verdad revelada ni una invención puramente social: no siempre recibimos la tecnología que nos merecemos, o deseamos. Como resultado de esto, las ciudades han sido obligadas durante demasiado tiempo a ir a la zaga de las tecnologías existentes de transporte, unas sucesivas remodelaciones con sistemas incompatibles literalmente heridos por líneas de ferrocarril y autopistas, y con sus venas coaguladas de contaminación y metales pesados. La facilidad de movi-

miento en sí mismo ha desplazado la lógica de la ciudad diseñada para crear encuentros.

La atracción del urbanismo basado en la movilidad, sin embargo, es obvia. El tráfico representa a la vez un tipo de libertad, libertad de movimiento que en lenguaje de la ingeniería significa una perversa reducción de libertades más fundamentales como la de asociación, y también configura las relaciones económicas del tráfico de la circulación del capital. Estas correspondencias, no obstante, son más metafóricas que reales, nunca capaces de incorporar sucintamente las fluctuantes interacciones del tiempo, espacio y el capital. Es, sin embargo, también cierto que el movimiento urbano es el modo con el que definimos la conexión urbana. Y es precisamente por razones de su importancia que debemos dejar simplemente de moldear la ciudad en paradigmas establecidos de movimiento y tratar de reimaginar todo lo respecto a la circulación a partir de sus principios más básicos.

El tráfico es la relación entre velocidad y circulación. En un punto de vista reformado, la movilidad humana se convierte no en el único, sino en el modo privilegiado de locomovilidad, la cumbre de la jerarquía y el rasero en el que se mide la velocidad y la dimensión. Sean cuales sean los placeres del viaje (algo que no considero en absoluto trivial) debe tener

that do not love them, rent by railway cuttings and freeways, clogged with pollution and lethal metal. The facilitation of motion itself has displaced the reasons to get together.

The appeal of motion-based urbanism, however, is obvious. Traffic at once represents a sort of freedom –the freedom of movement that in engineering language amounts to a perverse reduction of more fundamental freedoms like that of association– and also models the economic relations of the circuit of capital. These correspondences, though, are more metaphorical than real, never quite able succinctly to embody the shifting interactions of time, space, and treasure. It is, however, also true that urban motion is the defining mode of urban connection. And it is precisely for reasons of its consequentiality that we must cease simply to fit the city to existing paradigms of movement and try to reimagine questions of circulation from first principles.

Traffic is the relationship between speed and flow. In a reformed view, human locomotion becomes not the sole but the privileged mode, the top of the hierarchy and the crucial measure of speed and of dimension. Whatever the pleasures of the ride (not something I consider trivial) it must have a teleology, a sense that the means serve the end of a decent and desired propinquity. Mere multiplication of motion (to paraphrase Marinetti) is not enough, particularly if the rationalization of such means reduces the possibility of accident. In our culture of flow, the possibilities for literal mobility are greatly enhanced: there is no place on the planet we cannot go by the end of the day. On the other hand, neither urban mobility nor the fundamental formats of face to face encounter have been effectively increased since Catal Huyuk.

Modern culture is increasingly characterized by capsules of intermediacy, by trains, planes, automobiles, and elevators. These instrumentalities are now joined by time spent in front of the screen, by electronic styles of mobility. Just as the view from the railway car window forever altered not simply the landscape but fundamental perceptions of time and space, so the window of the monitor represents a shift in our perceptual and psychical relationship to exteriority. Such virtual travel also embodies a remarkable economy of energy as the experience of motion is efficiently stripped from actual mobility, efficiently making all of us unmoved movers.

Again, I'm not crying apocalypse: as an architect and urbanist I am trying to figure out what to do about a new spatial reality to which the city must respond, an encapsulization that characterizes the experience of both literal and virtual travel, an ineffable space where we sit suspended like Trekkies in the Transporter Beam. I've long had a fascination for the late Walter Hudson, record holder as the world's fattest man, seemingly a hero of space, the person who holds the distinction of having taken up more of it than anyone in history. Ironically, though, Hudson is also the avatar of spacelessness. So huge that he could not move, Hudson remained confined to his specially reinforced bed, contact with the world limited to electronic media.

una teleología, una idea de que los medios sirven para alcanzar una propinuidad decente y deseada. La mera multiplicación de movimiento (parafreando a Marinetti) no es suficiente, particularmente si la racionalización de tales medios reduce la posibilidad de accidente. En nuestra cultura de circulación, las posibilidades para una movilidad literal se ven incrementadas enormemente: no hay lugar en el planeta al que no podamos llegar al finalizar el día. Por otro lado, ni la movilidad urbana ni los formatos fundamentales del encuentro cara a cara han aumentado desde Catal Huyuk.

La cultura moderna se caracteriza cada vez más por cápsulas de transporte de un punto a otro, por trenes, aviones, automóviles y ascensores. A estos medios mecánicos se les une ahora el tiempo que pasamos ante la pantalla, con estilos electrónicos de movilidad. De la misma manera que la perspectiva desde la ventana del vagón del tren está siempre alterada, no solamente el paisaje, sino las percepciones fundamentales del tiempo y el espacio; la ventana del monitor representa un cambio en nuestras relaciones físicas y de percepción con el exterior. Este viaje virtual también representa una economía enorme de energía a medida que la experiencia de movimiento se desliga eficientemente de la movilidad real, convirtiéndonos en viajeros inmóviles.

De nuevo, no predico el Apocalipsis: como arquitecto y urbanista estoy tratando de averiguar qué hacer con respecto a una realidad espacial ante la que debe responder la ciudad, un encapsulamiento que caracteriza la experiencia de tanto el viaje literal como el virtual, un inefable espacio donde nos sentamos suspendidos como «Treekies» en el rayo transportador. Siempre me he sentido fascinado por el difunto Walter Hudson, que ostentaba el récord al hombre más gordo del mundo, aparentemente un héroe del espacio, la persona que posee la distinción de haber ocupado más de él mismo que nadie en la historia. Sin embargo, irónicamente, Hudson también es el avatar de la inmovilidad. Tan inmenso que no se podía mover, Hudson permanecía confinado en una cama especialmente reforzada, su contacto con el mundo limitado por los medios de comunicación electrónicos. No obstante, Hudson consiguió sin siquiera estar presente ser increíblemente visible, y se hizo figura de culto por los medios de comunicación que le convirtieron en un anuncio emblemático para una Norteamérica obsesionada con respecto al consumo del espacio. Hudson era el otro lado de la anorexia, la neurosis espacial emblemática de la época. Se sentó en el cruce de los deseos construidos de una nación: comparemos el «lujoso» consumo del espacio de Hudson, por ejemplo,



Westside Left.

Westside Right.



Nevertheless, Hudson managed without ever being present to be incredibly *visible*, lavishly attended to by the media who made him a poster child for America's prurient obsession with the consumption of space. Hudson was the flip side of anorexia, the emblematic spatial neurosis of the age. He sat at the nexus of the constructed desires of a nation: compare Hudson's "luxurious" consumption of space, for example, with those ubiquitous airline ads for business class travel seats, images of the immobilized traveller, strapped and wired in, stuffed like a Strasbourg goose, cruising through never-never land on the way to a distant place which he or she will be increasingly at pains to distinguish from the place left twelve hours ago and half a world away, his or her status and comfort reduced to a consideration of inches.

The risk is that the problems of urban circulation will be solved by eliminating the reasons to move, whether through Walter Hudson style immobility or through the suppression of evocative qualities of difference in the environment. Location today is under intense competition from position, that is from location emptied of locality, proximity defined through virtual relations with other entities disposed around the globe and with others who live their real lives entirely within the net. Location still rules but more and more at the expense of place. A tremendous re-scaling is under way and with it an accelerating culture of post-adjacent propinquity, configured at global scale.

The idea of pleasure in mobility, however, is ancillary to the principal ideology of traffic planning, the idea of "flow", a quality that has by now obtained a quasi-metaphysical status. Flow, for the planners, is instituted in terms of the flow of the apparatus, only secondarily in terms of the flow of people. Like the circulation of

capital, the circulation of traffic is most perfectly efficient when it is ceaseless, when it attains the status of a constant - perpetual motion. But, while stasis is the enemy of a flowing system of perfect efficiency, it is also indispensable to its functioning. The node, after all, is the creature of flow, implying not simply centrality (and therefore directionality) but cease, that place where motion stops, enabling transfer (to foot, to another means, to another purpose...). Although there is an interesting sub-history of fantasies of on-the-fly transfer,

which is another story, the notion of flow imposes its own idea of efficiency, always calibrated to keeping going, not stopping, overcoming impedence and resisting inertia. The consequences are dramatic: nodal architectures subsumed by strategies of flow are predominant in the American landscape, the strip, the shopping mall, the suburbs, the edge city, everything.

The example of the car is instructive. In America in particular, the car occupies a powerful psychical and functional position. Cars are surrogates for our own identities and our sense of rights has become identified

The consequences are dramatic: nodal architectures subsumed by strategies of flow are predominant in the American landscape, the strip, the shopping mall, the suburbs, the edge city, everything.

con aquellos ubíquitos anuncios de asientos en bussiness class, imágenes del viajero inmovilizado, atrapado y engordado a presión como una oca de Estrasburgo, cruzando tierra de nunca jamás camino a un lejano lugar en el que él o ella tendrán más dificultades de distinguir del lugar que dejaron 12 horas y un mundo de distancia atrás, su estatus y comodidades reducidos a una cuestión de centímetros.

El riesgo es que los problemas de circulación urbana se resolverán eliminando las razones para moverse, bien mediante la inmovilidad estilo Walter Hudson o mediante la supresión de cualidades evocadoras de diferencia en el medioambiente. El sentido del lugar hoy está bajo intensa competición desde el punto de vista de ubicación geográfica, que es, desde el sentido del lugar vaciado de toda localidad, proximidad definida a través de relaciones virtuales con otras entidades distribuidas alrededor del globo, y con otros que viven sus vidas enteramente dentro de la red. El sentido del lugar aún impera, pero cada vez más a expensas de la ubicación geográfica. Estamos en un proceso enorme de recalificación que produce una cultura cada vez más acelerada de proximidad postadyacente, configurada a una escala global.

La idea de placer como parte en la movilidad, es, sin embargo, un complemento a la ideología principal de la planifica-

ción de tráfico, la idea de la «circulación», cualidad que tiene por ahora un estatus casi metafísico. La circulación, para los planificadores, se configura en términos de circulación de los aparatos, sólo de manera secundaria en términos de circulación de personas. Como la circulación de capital, la circulación de tráfico es casi perfectamente eficiente cuando es incesante, cuando adquiere el estatus de un movimiento constante, perpetuo. Pero, mientras el estaticismo es el enemigo de un sistema de circulación de eficacia perfecta, es también indispensable para su correcto funcionamiento. El nodo, después de todo, es la criatura de la circulación que implica no simplemente un punto central (y por lo tanto, una orientación) sino un punto final, ese lugar donde el movimiento se detiene, que permite el traslado (a pie, por otro medio, con otro propósito ...). Aunque hay una interesante subhistoria de fantasías con el traslado a pleno vuelo, ese no es el propósito de este discurso, la noción de circulación impone su propia idea de eficiencia, siempre calibrada para seguir adelante, no parar, superar obstáculos y resistir la inercia. Las consecuencias son dramáticas: arquitecturas nodales reducidas a estrategias de circulación son predominantes en el paisaje norteamericano, la calle principal, el centro comercial, la periferia, la ciudad límite, todo.

with the rights of the car. Indeed, the potential lethality of the car coincides with America's machismo of private interests which is also reflected in a hysterical resistance to the control of guns. The mentality of increased capacity which has driven the prodigious enlargement of America's pavement resonates with the frontier imperative of continuous territorial expansion, the culture of conquest that lies at the root of our fascination with guns. Indeed, no longer content to ply the confines of the pavement, the largest growth sector in the American automobile market is for off-the-road vehicles and for space-aggrandizing, home-surrogate, minivans.

Because the car seeks to optimize both speed and flow it looks for a conflict free environment. In a mixed system, this means that either traffic must be separated strictly or that hierarchy must arise, that the flows should either not mix or find systems of giving ground. The traffic light is such a means for sorting out conflict. Traffic lights, which are meant to increase the efficient utility of the street, are designed from the position of the car, directed primarily at resolving potential conflicts among vehicles. By any qualitative or quantitative measure, pedestrians are inevitably disadvantaged: the space of the car, which predominates, is always a danger to them, except at those moments when the car's use of its own space is briefly suspended. The ideal for traffic should be an easy mingling but we only produce technologies predicated on separation. The automobile system seeks invariably to exclude other modes that might come into conflict, with pedestrians and collective means always on the losing end.



Neurasia.

El ejemplo del coche es instructivo. En los Estados Unidos en particular, el coche ocupa una poderosa posición física y funcional. Los coches son el reflejo de nuestras propias identidades y nuestro sentido de los derechos ha llegado a identificarse con los derechos del coche. De hecho, la letalidad potencial del coche coincide con el machismo norteamericano de los intereses privados, lo que también se refleja en una resistencia histórica hacia el control de las armas. La mentalidad de capacidad incrementada que ha llevado a que se incremente de una manera prodigiosa las carreteras en los Estados Unidos es reminiscente del imperativo fronterizo de una continua expansión territorial, la cultura de conquista que descansa a los pies de nuestra fascinación por las armas. De hecho, ya que no nos contentamos sólo con ampliar los confines de nuestras autopistas, el mayor sector en crecimiento en el mercado automovilístico norteamericano es el de los vehículos todo terreno y las minifurgonetas que ofrecen más espacio y sustituyen a la casa.

Debido a que el coche busca optimizar velocidad y circulación, también busca un entorno libre de conflictos. En un sistema mixto, esto significa o bien que el tráfico debe separarse de forma estricta o que debe haber una jerarquía, que la circulación debería mezclarse o bien encontrar un sistema

para cada terreno. El semáforo es uno de esos medios para resolver conflictos. Los semáforos, que están pensados para aumentar la utilidad eficaz de la calle, están diseñados desde la perspectiva del coche, dirigidos principalmente hacia la resolución de conflictos potenciales entre vehículos. En cualquier medida cualitativa o cuantitativa, los peatones están siempre en desventaja: el espacio del coche, predominante, representa siempre un peligro para los peatones, excepto en aquellos momentos en el que el uso del propio espacio del coche es brevemente suspendido. El ideal para el tráfico debería ser una fácil interrelación, pero sólo producimos tecnología con base en la separación. El sistema automovilístico busca invariablemente excluir otros modos que podrían entrar en conflicto con ellos, de modo que los peatones y medios colectivos siempre se llevan la peor parte.

Consideremos Los Ángeles, el omega (y el final de la carretera) de la serie norteamericana de ciudades espaciales y el prototipo de la ciudad límite. Los Ángeles, y las ciudades como ella, buscan crear una cultura consistente en la partícula, en la cual una franja de relaciones de la propiedad ostensiblemente igualitarias se emparejan en una estrategia de circulación similarmente concebida. El experimento llevado a cabo con el uso de coches, no sólo el dominante sino el virtualmente exclusi-

Consider Los Angeles, the omega (and the end of the road) of the American line of the spatial city and the prototype of the city of the edge. Los Angeles –and cities like it– seek to create a consistent culture of the particle, in which an ostensibly egalitarian set of relationships of property are matched to a similarly conceived strategy of circulation. The experiment conducted with the use of cars –not just the dominant but the virtually exclusive mode of motion– in Los Angeles offers a succinct recapitulation of Thomas Jefferson’s Cartesian fantasy of the organization of American space. The grid –the instrument of an equality achieved by the surrender of difference in space or rather by the reduction of the arena of difference to a rigidly circumscribed territory– functions only if there is an even distribution of use, or if it runs like “clock work” –no caesura, no surcease– and if there are no intersections. This was Jefferson’s fundamental error: he saw the grid as constituted purely of the aggregated surfaces of infinite squares, their boundaries immaterial, pure edge.

The Los Angeles grid, however, is a compound of both territories and interstices, each square producing not simply its own surface but also four extra-territorial intersections which it is obliged to share and which become the motive basis for the active relations of the implied democracy. The conundrum arises because an intersection is both a deterrent to flow and a necessity for contact. Democracy implies the need continuously to give ground to the other. As a practical matter, the system only works at very low loadings where the possibilities of conflict are extremely reduced. As anyone who has driven the LA grid late at night knows, this kind of geometrical freedom in which one encounters public space as almost purely private can be exhilarating. At higher rates of utilization, though, contact becomes impediment.

Zoning by class and by function, as well as the extremely uneven distribution of energy and motion over the diurnal cycle, distorts the stable, static, relationships that are at the core of the Cartesian fantasy: Thomas Jefferson never imagined the rush hour.

In cities like Los Angeles, the loadings on the grid are thrown into profound disequilibrium by the inequalities of use that culture imposes on the systems. Zoning by class and by function, as well as the extremely uneven distribution of energy and motion over the diurnal

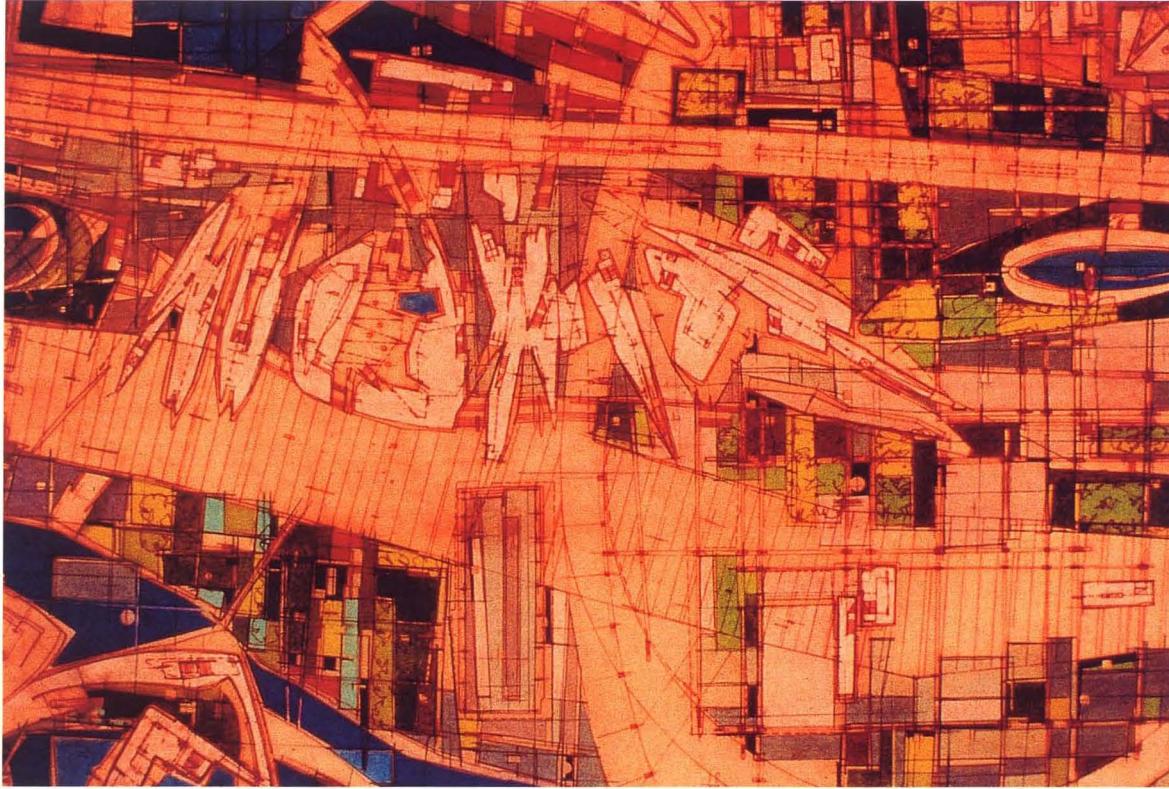
cycle, distorts the stable, static, relationships that are at the core of the Cartesian fantasy: Thomas Jefferson never imagined the rush hour. The history of the planning of Los Angeles is a history of successive failed panaceas for this problem. Coordinated traffic signals are one strategy for introducing hierarchy, great blocks of traffic shifted around the gridded zones, like trains of space. Urban expansion is another, but such growth –that old hankering after infinity– reaches its limits in LA, the edge of the continent. The emblematic solution was to introduce the next order of physical gridding: the freeway.

Freeways are a symptom of both the spatial and temporal disequilibrium of real life, an attempt to impose a technological fix on a conceptual difficulty. Again, they try to solve the difficulty from the position of the car.

vo sistema de movilidad, en Los Ángeles ofrece una sucinta recapitulación de la fantasía cartesiana de Thomas Jefferson de la organización del espacio norteamericano. La red, el instrumento para una igualdad lograda por la rendición de la diferencia de espacio, o más bien por la reducción de la arena de la diferencia a un territorio estrictamente circunscrito, funciona solamente si existe una distribución equitativa de su uso, o si funciona como un reloj, sin pausa ni término. Y si no hay intersecciones. Este fue el error fundamental de Jefferson: veía la red como constituida puramente por las superficies agregadas de infinitos cuadrados, sus fronteras inmateriales, puro límite. No obstante, la red de Los Ángeles es un compuesto de territorios e intersecciones, donde cada cuadrado produce no sólo su propia superficie sino también cuatro intersecciones extra-territoriales que está obligado a compartir y que se convierte en el motivo base para las relaciones activas de la democracia implicada en el sistema. El enigma surge debido a que una intersección es tanto un impedimento para la circulación como una necesidad para el encuentro. Democracia implica la necesidad de ceder terreno al otro continuamente. De una forma práctica, el sistema sólo funciona a cargas muy bajas donde las posibilidades de conflicto son extremadamente reducidas. Como sabe cualquiera que haya conducido por

la red de Los Ángeles por la noche, este tipo de libertad geométrica en la cual cada uno encuentra el espacio público como algo casi puramente privado, puede ser emocionante. A niveles elevados de uso, sin embargo, el contacto se convierte en impedimento.

En ciudades como Los Ángeles, las cargas en la red autoviaría caen en un profundo desequilibrio por las desigualdades de uso que la cultura impone al sistema. La zonificación por clases y función, así como la extrema desigualdad en la distribución de la energía y el movimiento en el ciclo diurno, distorsiona las relaciones estables y estáticas que son el núcleo de la fantasía cartesiana: Thomas Jefferson nunca imaginó algo como la hora punta. La historia del planeamiento de Los Ángeles es una historia de panaceas fracasadas de forma sucesiva a este problema. Las señales de tráfico coordinadas son una estrategia para introducir una jerarquía, grandes bloques de tráfico se movilizan alrededor de las zonas de la red, como trenes de espacio. La expansión urbana es otro método, pero tal crecimiento que es ese anhelo antiguo de la infinitud llega a su límite en Los Ángeles, el límite del continente. La solución emblemática ha sido la introducción de una nueva distribución física: la autopista.



Weed.

Freeways –like other concentrating means of motion– attempt to reconcile the actual nodality of the system with the fantasy of a continuous fabric of equalized relationships. In this sense, Los Angeles traffic very effectively models the condition of American democracy in which dynamism flows from the conflict between an egalitarian model of social relations and a rapidly expanding system of privileges ultimately at odds with it.

Because the undergirding model of LA does not work at the scale the city has now achieved, LA must be viewed as a transitional form, lying between the traditional city of centrality and the burgeoning condition of pure interstice. Electronic technologies –with their suppression of literal motion– are crucial enablers of this form of order. Los Angeles is seminal in the invention of the city of the interstice, with its primitive dream

Las autopistas son un síntoma del desequilibrio real y temporal de la vida real, un intento de imponer una solución tecnológica a una dificultad conceptual. De nuevo, tratamos de resolver el problema desde la perspectiva del coche. Las autopistas, como otros medios de concentración de movimiento, intenta reconciliar la nodalidad presente del sistema con la fantasía de una fabricación continua de relaciones igualitarias. En este sentido, el tráfico en Los Ángeles representa de una manera eficaz la condición de la democracia norteamericana en la que el dinamismo surge del conflicto entre un modelo igualitario de relaciones sociales y un sistema de privilegios de rápida expansión en total desacuerdo con el primero.

Debido a que el modelo que subyace en Los Ángeles no funciona a la escala que la ciudad ha alcanzado, Los Ángeles debe verse como un modelo de transición, descansando entre la tradicional ciudad de la centralidad y la condición creciente de puro intersticio. Las tecnologías electrónicas, con su supresión del movimiento literal, son capacitadores cruciales de esta forma de orden. Los Ángeles es fundamental en la invención de la ciudad del intersticio, con su sueño primitivo de la anonimidad y su asociación de esta anonimidad con el paraíso, con dejarse llevar en un verano interminable. Los

Ángeles es también una moraleja sobre como puede desaparecer la ciudad: no con su aniquilación física sino con su transformación en el continuo tejido de la anti-ciudad que, realizando lo que queda de la función de la ciudad, finalmente cubrirá la tierra.

El libro nacional de las virtudes de Estados Unidos celebra las fronteras y sitúa nuestra autonomía en la propiedad, la posesión literal del espacio. En la frontera, la calidad del espacio reside en su carácter ilimitado y nuestra parte debe por tanto compartir esta infinidad. En un sistema de dimensiones generosas, del cuadrado de una milla, por ejemplo, nuestra intimidad puede ser electiva y absoluta. Después de todo, si nuestro vecino es siempre invisible, nuestro territorio puede parecer infinito. Esto es crucial. La política norteamericana de la ciudad no está fundada en la fantasía de la colectividad, sino en el derecho a estar aislado. La lucha actual sobre la inmigración es sintomática, reflejando de nuevo la angustia sobre la pérdida de espacio y la excesiva visibilidad del otro. Donde Alberti concebía la ciudad familiarmente como una casa ampliada, la casa norteamericana sumariza la nación, la familia aislada en su pequeño territorio. Tal visión se refleja en el cuerpo de la propia ciudad, bien sea en la conversión matemática del territorio en valores (cuánto se puede obtener

of placelessness and its association of the placeless with paradise, with going with the flow in an endless, limitless, summer. Los Angeles is also a cautionary tale about how the city will disappear: not with its physical obliteration but with its transformation into the continuous texture of the not-city which –performing what remains of the function of the city– finally covers the earth.

America's national book of virtues celebrates the frontier and situates our autonomy in property, the literal possession of space. On the frontier, the quality of space lies in its boundlessness and our share must thus also share in this infinitude. In a system of generous dimensions –the mile square grid, for example– our privacy can be both elective and absolute. After all, if our neighbor is always invisible, our domain will appear infinite. This is crucial: American polity is not founded on the fantasy of collectivity but on the right to be left alone. The current fight over immigration is symptomatic, again reflecting anxiety over the loss of space and the excess visibility of the other. Where Albert' familiarly conceived the city as a magnified house, the American house summarizes the nation, the family isolated in its dominion of space. Such a vision is re-read back onto the body of the city itself whether in the mathematical conversion of territory to value (how much can be extracted from a fixed area) or, more darkly, in the strategies of enclaving and exclusion that dominate so much of our contemporary place-making.

Disneyland forsakes the grid in favor of the node, located at a place which exists only at the conjunction of freeways.

It's no coincidence that Disneyland first occurred in –or rather near– Los Angeles and there is no question that Disneyland represents a model “solution” to the problem of Los Angeles. Disneyland forsakes the grid in favor of the node, located at a place which exists only at the conjunction

of freeways. It might be argued that this simply raises the idea of the grid to a higher level. And this is surely true. But again, the system has a quality of intermediacy. After all, the freeway grid is predicated on the prior existence of nodes and lacks the geometric rigor of the Jeffersonian counterpart, reversing its priority of dispersal by searching out the intersection, seeking concentrations. Disneyland also invokes the next order of grid making (or rather intersection making) by its conceptual understanding of geographical and cultural space. In its juxtapositions of simulated versions of different historical and cultural moments, Disneyland signals the possibility of departure from traditional strategies of time and space –of location– and therefore harbingers in the territory of the physical the sorts of possibilities now everywhere actualized by strategies of the virtual.

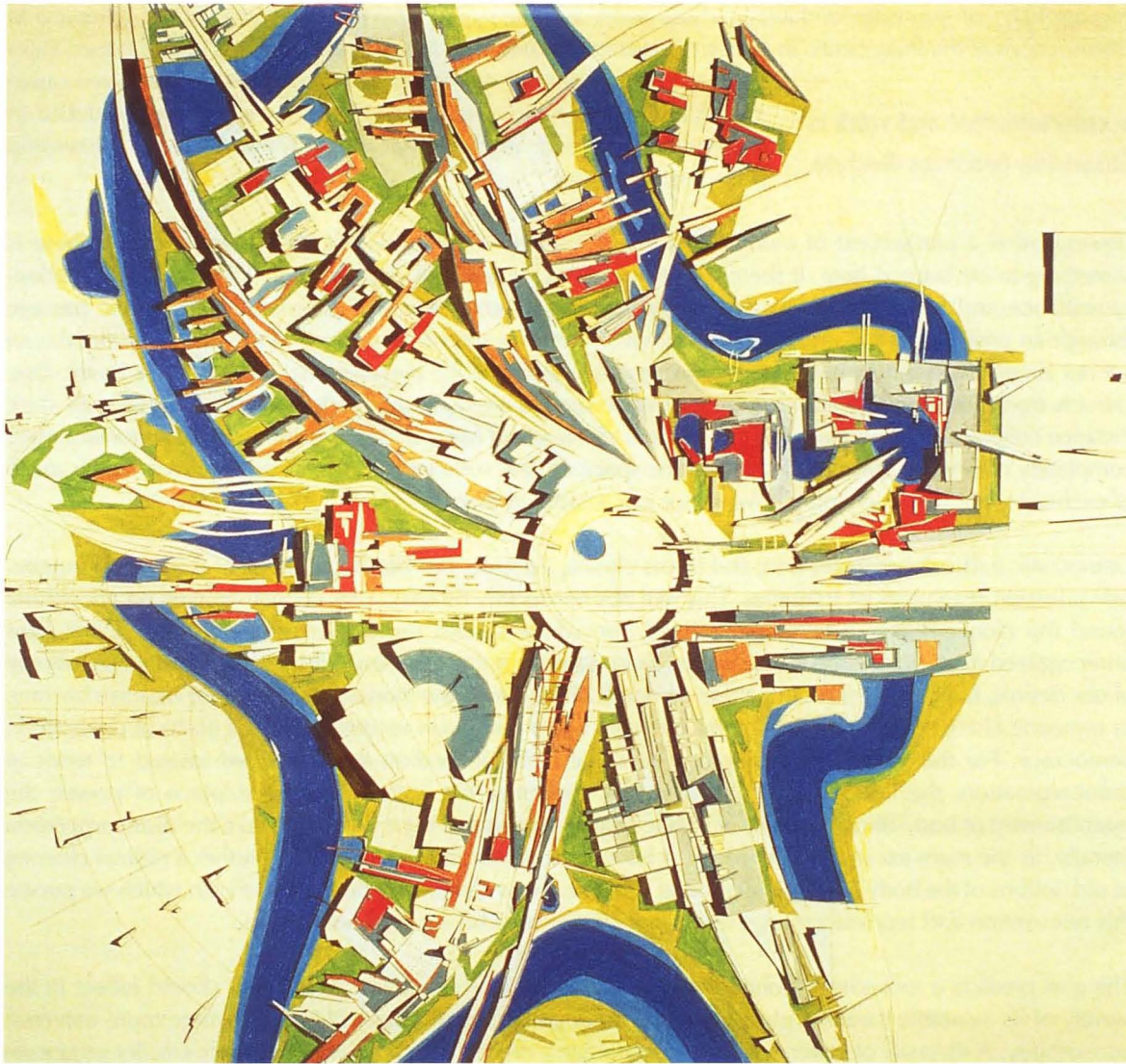
One hears that history has ended. The worst fear now is that after history comes Disneyland. Here we return to one of the lessons Disneyland absorbs from LA. As an expressive system, LA offers a strategy of hemmed latitude. The image of an infinity of tiny lots each with its homes-of-the-stars fantasy of predigested self-expression remakes the city in the image of television and its endless striving to achieve the parity of bits, a rump democracy of meaning. Here's an image of real post-modern Jeffersonianism, emulated at Disney with

por un área determinada), o, de forma más siniestra, en las estrategias de enclave y exclusión que tanto domina nuestro planeamiento urbano contemporáneo.

No es una coincidencia que Disneylandia se construyera por vez primera en, o bastante cerca de Los Ángeles, y no hay duda de que Disneylandia representa una «solución» modélica al problema de Los Ángeles. Disneylandia se olvida de la red en favor del nodo, localizada en un lugar que existe *sólo* en la conjunción de autopistas. Podría argumentarse que esto simplemente eleva la idea de la red autoviaria a un nivel superior. Y esto es rigurosamente cierto. Pero de nuevo, el sistema tiene una calidad de punto intermedio. Después de todo, la red autoviaria se basa en la existencia *anterior* de nodos y adolece del rigor geométrico de su contrapartida jeffersoniana, dejando atrás la prioridad de distribución a través de la intersección, en búsqueda de concentraciones. Disneylandia también proclama el próximo orden de planeamiento de redes autoviaras (o más bien, planeamiento de intersecciones) por su comprensión conceptual del espacio geográfico y cultural. En las yuxtaposiciones de versiones simuladas de diferentes momentos históricos y culturales, Disneylandia señala la posibilidad de dejar atrás las estrategias tradicionales del tiempo y el espacio, por ende, ofrece, en el territorio de lo físico, el tipo

de posibilidades hoy en día actualizadas en todas partes por las estrategias de lo virtual.

Hemos oído que la historia ya no existe. Lo peor que puede pasar ahora es, muerta la historia, viva Disneylandia. Aquí regresamos a uno de las lecciones que Disneylandia absorbió de Los Ángeles. Como sistema expresivo, Los Ángeles ofrece una estrategia de latitud restringida. La imagen de una infinidad de diminutas parcelas, cada una con su fantasía de hogar de las estrellas de autoexpresión predigerida rehace la ciudad en la imagen de la televisión que intenta infinitamente lograr la paridad de retales, una democracia bruta de significado. Aquí hay una imagen del auténtico jeffersonismo post-moderno real, emulado en Disney con el patrocinio de arquitectos superestrellas en cuyo trabajo se mezclaron las anónimas, pero comparable, construcciones de los imaginarios. En un sistema de tantas recombinaciones, no estamos más sorprendidos de encontrar a Robert Stern al lado de Frank Gehry al lado de la Space Mountain al igual que lo estamos al encontrar a Lassie al lado del General Mladic al lado de O.J. en la televisión. A medida que la cultura se reduce a entretenimiento y el trabajo se transforma en ocio, la ciudadanía se convierte en un estilo de vida. Disneylandia es un patio de recreo de movilidad, sus diversiones están en gran parte basadas en un movimiento placen-



Tokaj.

tero. Hay algo que aprender aquí. Parece innegable que para todas sus deprivaciones, toda su reglamentación, vigilancia y control, parte de lo que experimentamos como divertido en Disneylandia en realidad es el viaje a través de un entorno de densidad urbana en la que la textura física y los medios de comunicación no son simplemente entretenidos, sino que contrastan enervantemente con las disfuncionales versiones a las que estamos acostumbrados. Uno extrae esperanza de Disneylandia, el ejemplo persuasivo de que la peatonalidad en conjunción con medios de transporte colectivos de corto recorrido puede ser a la vez eficiente y divertida, puede vivir en el entorno completamente constituido de otra manera, y que el espacio de circulación suficientemente desacelerado puede convertirse en el espacio de intercambio de encuentros. Pero, definitivamente, sólo si no estamos simplemente de paso.

El tráfico democrático desfavorece la circulación y favorece la elección. Para promover esta desaceleración, las ciudades deben adoptar una serie de estrategias de gestión de transporte donde se favorece la parte del suministro. Esto no es necesariamente sencillo. Nuestra cultura que favorece la publicidad 24 horas al día, hace un fetiche de la demanda, el sistema entero se alimenta de una necesidad creada innecesariamente.

Lo que pasa desapercibido en todo esto es que la vociferante insistencia en estas demandas es el signo no de la autonomía de nuestros anhelos, sino de su silencio; estas demandas sólo revelan cómo nos hemos atrapado en el sueño empresarial de otro. Comenzar de nuevo significaría reconsiderar el lugar del cuerpo en la democracia. En su mayor parte, la democracia no trafica en cuerpos; en vez de eso su teoría se basa en términos de incorporeidad: la decapitación del monarca, el vacío del lugar central de poder, el establecimiento de imparciales tribunales intangibles de justicia pública y demás. Ciertamente es una locura tomar la incorporeidad de forma literal, como la mera escisión del cuerpo físico del espacio democrático, porque es una limpieza radical de viejas nociones del cuerpo y una invitación a reinventarlo. Dependiendo de la energía con la que perseguimos esta reinención y reprivatización, las consecuencias pueden ser tremendas.

La red predice un movimiento de monocultura, y monocultura es tiranía. El movimiento debería reflejar en la variedad de sus medios disponibles un pluralismo de estilos de participación en la vida urbana y promover una accesibilidad más universal. Una diversidad de sistemas también produciría una diversidad de suministradores y permitiría a pequeños productores, especialmente locales, disfrutar de una posición

As culture is reduced to entertainment and work is transformed into leisure, citizenship becomes lifestyle.

its patronage of superstar architects whose work is interleaved with the anonymous but comparable constructions of the Imagineers. In such a recombinant system, we are no more surprised to find Robert Stern next to Frank Gehry next to Space Mountain than we are to find Lassie next to General Mladic next to O.J. on TV. As culture is reduced to entertainment and work is transformed into leisure, citizenship becomes lifestyle.

Disneyland is a playground of mobility, its entertainments largely those of pleasured motion. There is something to be learned here. It seems undeniable that for all of its deprivations, all of its regimentation, surveillance and control, part of what we experience as enjoyable at Disneyland really is the passage through an environment of urban density in which both the physical texture and the means of circulation are not simply entertaining but stand in invigorating contrast to the dysfunctional versions back home. One extracts from Disneyland a shred of hope, the persuasive example that pedestrianism coupled with short distance collective transport systems can be both efficient and fun, can thrive in the midst of an environment completely otherwise constituted, and that the space of flow sufficiently decelerated can become the space of exchange. But ultimately only if we're not just passing through.

Democratic traffic deprivileges flow and favors choice. To foster this deceleration, cities must adopt supply-side transport management strategies. This will not necessarily be easy. Our culture –nursed on advertising round the clock– makes a fetish of demand, the whole system thriving on spurious need. What goes unrecognized in all of this is that the vociferous insistence on these demands is the sign not of the autonomy of our desires, but of their silencing; these demands only reveal how thoroughly entrapped we have become in someone else's entrepreneurial dream. To begin again will mean reconsidering the place of the body in democracy. For the most part, democracy does not traffic in bodies; it is theorized instead in terms of disincorporation: the beheading of the monarch, the emptying out of the central place of power, the establishment of body-blind tribunals of public justice, and so on. Yet it is crazy to take the disincorporation literally, as the mere excision of the physical body from democratic space, for it is rather a radical clearing of old notions of the body and an invitation to invent it anew. Depending on the nerve with which we pursue this reinvention and reprivatization, the consequences could be tremendous.

The gird predicts a movement monoculture, and monoculture is tyranny. Movement should reflect in the variety of its available means a pluralism in styles of participation in city life and promote more universal accessibility. A diversity of systems will also encourage a diversity of suppliers and enable smaller producers –especially those locally based– to enjoy a more competitive position in the market for motion. But the issue is not technological in the gee-whiz sense: what is needed is not a technical fix. Rather, the task is rationally

más competitiva en el mercado de la movilidad. Pero la cuestión no es tecnológica en el sentido ultramoderno: lo que se necesita no es una solución técnica. La tarea es remezclar racionalmente las posibilidades disponibles y producir una cuantas posibilidades nuevas de transporte, todo en concordancia con la primacía del tráfico a pie.

Si la ciudad es el incremento lógico de producción, sostenibilidad, democracia y resistencia dentro del sistema global, la vecindad, medida por la gente a pie, es el ladrillo con el que construimos la ciudad. Como la ciudad en el contexto mundial, la habilidad de las vecindades para actuar de forma anónima debe incrementarse. De hecho, la solución al problema del tráfico no es modelar continuamente sus operaciones a cada vez mayores escalas, sino desconectar radicalmente la localidad de sistemas más grandes que, en igualdad de condiciones, van a perjudicarlo. De hecho, para muchos lugares, el único modo de lidiar con la hegemonía del sistema automovilístico es romper con ello. En áreas del interior de la ciudad, hambrientas de espacio público útil, y coaguladas con tráfico, el paso más lógico y eficaz es reducir el área actualmente disponible para los coches. Las carreteras constituyen la mayor porción del mantenido reino público en las ciudades: en algunos centros de ciudades norteamericanas el área

cedida al tráfico a motor, en cualquiera de sus formas, alcanza el 70% y más aún. Se ha concedido una franquicia gigantesca a los coches sobre el uso de este espacio tanto para la circulación como para su almacenaje.

Recientemente, trabajando en un plan para una urbanización de Nueva York, nos preguntábamos sobre qué mínima intervención podría ser la que pudiera recapturar el orden de la urbanización de las garras del tráfico a motor para promover un reverdecimiento radical y reforzar nuevos patrones de relativa autosuficiencia. La respuesta, decidimos, era plantar un árbol en medio de una intersección. Anticipamos diversas consecuencias. El espacio dedicado al automóvil se reduciría y la creación instantánea de cuatro calles sin salida tendría ciertamente un efecto balsámico en el tráfico. El árbol en la calle obligaría al tráfico a encontrar un método colateral de circulación. Finalmente, anticipamos que la vida en la calle, con su comercio poco atenuado hasta la inutilidad, sería densificado en una serie de centros sociales y comerciales a escala local que restaurarían la legítima, conveniencia y la convivencia a un lugar que había llegado a ser destaralado, inasequible, inaccesible por su desubicación.

Si insisto en problemas de movilidad, es porque la cultura de encapsulamiento, el neo-monadismo del hogar y el corazón

to remix available possibilities and to produce select additions to the possibilities for getting around, all in suitable deference to the primacy of traffic on foot.

If the city is the logical increment of production, sustainability, democracy, and resistance within the global system, the neighborhood –measured by people on foot– is the building block of the city. Like the city in the world context, the ability of neighborhoods to act autonomously must be enhanced. Indeed, the solution to the traffic problem is not continuously to model its operations at larger and larger scales but to radically disconnect locality from larger systems which, on balance, ill serve it. Indeed, for many places, the only way to come to terms with the hegemony of the automotive system is to secede from it. In inner city areas, starved for useful public space and clogged with traffic, the most logical and effective step is to reduce the area actually available to the car. Roadways constitute the major portion of the commonly maintained public realm in cities: in some American downtowns the area given over to motor traffic in one form or another reaches as much as 70 percent and more. Cars have been given a gigantic franchise on the use of this space for both circulation and storage.

Recently, working on a plan for a New York neighborhood, we wondered what a minimum intervention might be which would begin to recapture the order of the neighborhood from motor traffic, to promote a radical greening, and reinforce new patterns of relative self-sufficiency. The answer, we decided, was to plant a tree in an intersection. We anticipated several consequences. The space devoted to the automobile would be reduced and the instant creation of four dead-end streets would certainly have a calming effect on traffic. The tree in the street would oblige traffic to find collateral means of circulation. Finally, we anticipated that street-life, with its sparse commerce attenuated into useless, center-crushing linearity, would be densified in a series of locally scaled commercial and social centers that would restore legibility, convenience, and conviviality to a place ragged and over-large, inaccessible for its failures of “where”.

If I dwell on questions of mobility, it's because the culture of encapsulation –the neo-monadism of the electronic hearth and home– couple with consumer strategies of individuation to shape expectations of domicile, of public space, and of the character of connection between and among them. Likewise, the dramatic revision of expectations in the realm of work powerfully reconfigures the possibilities of the city. As America ships increasing amounts of its industrial production to low wage countries abroad and focuses its energies on technology and services, the paradigm of employment –though not yet the fact– devolves more and more on the idea of the home as workplace. Of course, this idea will not exactly be fresh to the billions of women who have, over the years, been obliged to work uncompensated in such environments. Now, though such a notion has become the ultimate post-Fordist fantasy for all of us.

eléctrico se juntan en estrategias consumistas de la autonomía del individuo para configurar las expectativas de espacio público y del carácter de conexión entre ellos, la revisión dramática de las expectativas en el trabajo reconfigura de forma poderosa las posibilidades de la ciudad. A medida que los barcos norteamericanos aumentan su producción industrial a países extranjeros con sueldos bajos y enfoca sus energías en tecnología y servicios, el paradigma del empleo, aunque no el hecho, devoluciona más y más la idea del hogar como lugar de trabajo. Por supuesto, esta idea no será exactamente novedosa para los miles de millones de mujeres que han sido, con el paso de los años, obligadas a trabajar sin sueldo en tales ambientes. Ahora, sin embargo, tal idea se ha convertido en la definitiva fantasía post-Fordista para todos nosotros.

Pero, contenida dentro de esta posibilidad hay una mejor perspectiva. Si el ambiente de trabajo llega a ser mejor y si la producción bruta en masa da lugar a un desarrollo más flexible, habilidades y modos de información intensivos; y si la tecnología del transporte se diversifica para proporcionar más atractivos de movilidad humana y movimiento más eficaz de objetos; y si una mejor versión autosuficiente de la sostenibilidad está instituida que busca contener el tráfico comercial dentro de una localidad, los contornos de una nueva relación a la

ciudad comienzan a emerger. De hecho, un transporte mejorado para servir al movimiento de objetos podría de forma concebible estabilizar y mejorar las relaciones entre personas. Mientras que es verdad que el movimiento actual para dispersar la producción al hogar es todavía más publicidad que un hecho, el movimiento de descentralización actualmente refleja otra localización radical: la concentración de poder en las salas de dirección de las multinacionales.

La ciudad es un distribuidor, un medio para distribuir cuerpos, energía, espacio, movimiento y orden. Aunque, todo esto necesita un segundo pensamiento de los principios básicos, la ciudad histórica es el depósito de muchas de las buenas respuestas que tenemos que buscar. Por ejemplo, la ur-ciudad anteriormente mencionado, Catal Huyuk, no tiene calles, un sistema radicalmente alternativo que ha demostrado su viabilidad a través de los siglos. La cuestión es simplemente esta: hay otros medios de organizar el tráfico, la distribución de lo urbano y el regulador de extensión, que una red de circulación de flujo creado por una serie de territorios con fronteras.

¿Qué tipo de ciudad acomodaría elaboración y cambio, ampliando las posibilidades de interacción y encuentro, sin los imperativos de un crecimiento continuo y con un carácter radicalmente sostenible? Y ¿cómo sería el ejemplo democrá-

But, contained within this possibility is a better prospect. If the working environment becomes discretionary and if brute mass production gives way to more flexible craft, skills, and information intensive modes; and if transport technology is diversified to provide both more bespoke and attractive means of human mobility and more efficient movement of things; and if a far more self-sufficient version of sustainability is instituted which seeks to contain commercial traffic within localities, the contours of a new relationship to the city begin to emerge. Indeed, enhanced connectivity to serve the movement of things might conceivably stabilize and enhance the relations of people. While it is true that the current move to disperse production to the home is still more hype than fact, the move to decentralize actually reflects another radical localization: the concentration of power in the boardrooms of the multinationals.

The city is a distributor, a medium for deploying bodies, energy, space, movement, and order. Although, all of this needs to be rethought from first principles, the historic city is the repository of many of the good answers we require. For example, the ur-town itself, the aforementioned Catal Huyuk had no streets at all,

In America this has yielded the dual system of poor inner cities surrounded with wealthy, fiscally autonomous, suburbs. We need a more ecological growth model, based not on expansion but on elaboration and, ultimately, on limits.

a radically alternative system that has demonstrated its viability through the millenia. The point is simply this: there are other means of organizing traffic –the urban binder and the regulator of extent– than a grid of flow created by a series of bounded territories.

What kind of a city would accommodate elaboration and change, magnify the possibilities of interaction and accident, without the imperatives of continuous growth and with a radically sustainable character? And, what

would the democratic instance of such a city be like? Growth has too long been understood –in the urban context– as equivalent to expansion, to the occupation of increased territory. In America this has yielded the dual system of poor inner cities surrounded with wealthy, fiscally autonomous, suburbs. We need a more ecological growth model, based not on expansion but on elaboration and, ultimately, on limits.

The city I have in mind is structured like a loft. As you may know, lofts are urban industrial buildings with open floor plates awaiting un-specified use by any function that fits. The rediscovery of the loft evoked for many artists and yuppies the spatial crisis of modernism and the *raumplan* as many discovered they actually preferred the room plan. The problem was, lofts really were poorly configured for that kind of privacy and not everyone wanted to be the complete downtown “new man” ... or woman. Part of the early fascination with lofts was that their unconfigured condition suggested the modernist grail of “equipotentiality” which was itself understood to be maximal in circumstances of the greatest undifferentiation. But, I would suggest, the successful loft –like the successful city– is one which offers a certain amount of difficulty and resistance. God save us from cities in which it is impossible to get lost.

tico de una ciudad así? El crecimiento se ha entendido desde hace mucho tiempo, en el contexto urbano, como equivalente a la expansión, a la ocupación de más territorio. En Norteamérica esto nos ha dado el sistema dual de ciudades interiores pobres rodeadas de suburbios ricos, autónomos fiscalmente. Necesitamos un modelo de crecimiento más ecológico, basado no en la expansión, sino en la elaboración y, de forma definitiva, en los límites.

La ciudad que tengo en mente está estructurada como una galería. Como saben, las galerías son edificios urbanos industriales con plantas abiertas esperando un uso no especificado para cualquier función que sirva. El redescubrimiento de la galería fue evocado por muchos artistas y yuppies, la crisis espacial del modernismo y el *raumplan* ya que muchos realmente preferían el *room plan*. El problema era, las galerías realmente estaban pobremente configuradas para este tipo de intimidad y no todo el mundo quería ser el perfecto «nuevo hombre» moderno ... o mujer. Parte de la temprana fascinación con la galería era que su condición no configurada sugería un modernismo grail de «equipotencialidad» que era en sí misma entendida para ser máxima en circunstancias de la mayor falta de diferenciación. Pero, en mi opinión, la galería con éxito, como la ciudad con éxito, es la que ofrece un

cierta cantidad de dificultad y resistencia. Dios nos libre de ciudades en las que es imposible perderse.

Imagine en cambio una ciudad de pluralidad rampante en la que el estilo de vida sea genuinamente electivo y susceptible de invención no simplemente «escogido» de una lista comercializada de fantasías sancionadas y de marca, la vida en un logotipo. En la ciudad del futuro, el estilo de vida dejará cualquier relación directa con la clase, perdiéndose en una profusión de elecciones cuyos significados definitivamente tendrá que ver preferencias de intimidad arcana (quiero ser la joven Roseanne esta semana, quiero cambiar al estilo provenzal, vamos a hacer mermeladas con las recetas de papá, vivamos entre los árboles ...). El problema (más allá del espacio limitado de roperos) será la compatibilidad de significativa ciudadanía espacial con tal extrema heterogeneidad. El peligro definitivo es Disneylandia, la producción de *mendaciudades*, ciudades que engañan a sus ciudadanos enmascarando la falta de auténtica elección en una profusión vacía de estilo.

La estructura de la ciudad será obligada a traer un sentido a toda esta diferencia de manera no irónica, a proporcionar un armazón formal para la creación de saludables fantasías cívicas y privadas. El grail es elección sin ironía: se imagina si cada analizado pensara que es Napoleón ... o Manson. Des-

Imagine instead a city of rampant plurality in which lifestyle is genuinely elective and susceptible to invention, not simply “chosen” from a commercialized list of sanctioned, brand-name, fantasies - life in a logo. In the city of the future lifestyle will cease any direct relationship to class, becoming lost in a profusion of choices whose meanings will ultimately devolve on preferences of arcane privacy (I want to be the young Roseanne this week, I’m in the mood for Provence, let’s produce jams from dad’s recipe, let’s live among the trees ...). The problem (beyond limited closet space) will be the compatibility of meaningful, spatial, citizenship with such extreme heterogeneity. The ultimate danger is Disneyland, the production of mendacities, cities which lie to their citizens by masking lack of real choice in an empty welter of style.

The structure of the city will be obliged to make sense of all this difference in a non-ironical way, to provide a formal armature for the creation of healthy civic and private fantasies. The grail is choice without irony: imagine if every analysis and thought he or she were Napoleon ... or Manson. Unfortunately, irony is post-modernity’s best solution to the problem of difference. Irony is the humor of anxiety and anxiety is an insufficient basis for architecture. Although we believe that everything has an origin, consumer culture seeks to hide it in its haze of Homes of the Stars and in its promiscuous televisual juxtaposability. But life is more than etiology and citizens need more than the possibility of pursuing their own private pleasures. The ultimate expression of this fantasy is the “as of right city” in which collective action completely disappears and the city becomes the product of pure accident, reinventing the grid as the Exquisite Corpse. The frequency and quality of accidental encounters in the city are one of the crucial measures of its metabolism. But who determines the limits of those rights? As an administrative fantasy, it’s understandable. Yet it tells us nothing of the boundaries of rights.

Unfortunately, irony is post-modernity’s best solution to the problem of difference.

If not by abstraction, how should the city be divided? In the age of identity politics, what is the meaning of the ghetto? Is it possible to produce elective, non-exclusionary differences within cities? While we think of the ghetto as carceral, we know it can also have great dynamism, an energy bred of common experience, tempered by mutual adversity and festivity. The Ghetto begs the question of the boundary, of the morphology of difference. In a city dedicated to free circulation, how is it possible to construct the boundaries that will make variety both legible and accessible.

The antidote to the ghetto is the neighborhood.

Neighborhoods, as I’ve suggested, are the centers of urban life, the logical increment of both local democracy and of urban environmental accountability. Neighborhoods must be bound to the body, both by increasing “human scale” and human possibility and by acknowledging the body’s constraints. They must

graciadamente, la ironía es la mejor solución postmoderna al problema de la diferencia. La ironía es el humor de la angustia, y la angustia es una base insuficiente para la arquitectura. Aunque creemos que todo tiene un origen, la cultura del consumismo busca esconderlo en su fantasía de hogares de las estrellas y en su yuxtaposibilidad promiscua televisual. Pero la vida es más que etología y los ciudadanos necesitan más que la posibilidad de perseguir sus propios placeres privados. La expresión definitiva de esta fantasía es la «la ciudad de derechos», en la cual la acción colectiva desaparece por completo y la ciudad se convierte en el producto de puro accidente, reinventando la red como el cadáver exquisito. La frecuencia y la calidad de encuentros accidentales en la ciudad son una de las medidas cruciales de su metabolismo. Pero ¿quién determina los límites de tales derechos? Como fantasía administrativa se entiende. A pesar que no nos dice nada sobre las fronteras de los derechos.

¿Cómo se podría dividir la ciudad si no es por abstracción? En la era de políticas de identidad, ¿cuál es el sentido del ghetto? ¿es posible producir diferencias selectivas, no exclusivas dentro de las ciudades? Aunque pensamos en el ghetto como una cárcel sabemos que también puede tener un gran dinamismo, una energía alimentada de la experiencia común, templada

por la mutua adversidad y festividad. El ghetto requiere que la cuestión de las fronteras se solucione, de la morfología de la diferencia. En una ciudad dedicada a la libre circulación, cómo es posible construir las fronteras que harán a la variedad ser a la vez interpretable y accesible.

El antídoto al ghetto son las vecindades. Las vecindades, como he sugerido, son los centros de la vida urbana, la suma lógica de la democracia local y de la responsabilidad medioambiental urbana. Las vecindades deben estar atadas al cuerpo, tanto por el incremento de la «escala urbana» y la posibilidad humana, como por reconocer las restricciones del cuerpo. Deben tener significado físico, configurando la mezcla de lo social y lo dimensional. Mientras que la idea de la vecindad necesariamente se resiste a una descripción precisa, las vecindades deben ser a la vez legibles y flexibles produciendo diferencias sin carga, basados en fantasías no exclusivas. El arte del urbanista está en buscar una mezcla dentro y entre vecindades proporcionando diferencias físicas capacitadoras e interpretaciones adecuadas.

La lógica de la vecindad no es excluir, sino proporcionar un conjunto significativo y una distintiva gama de relaciones internas que pueden ser los objetos de tractabilidad y elección. Las vecindades deben aprovisionarse y ordenarse para

be meaningfully physical, configuring the blend of the social and the dimensional. While the idea of neighborhood necessarily resists precise description, neighborhoods must be both legible and tractable, producing difference without onus, based on non-exclusionary fantasies. The art of the urbanist is in finessing the mix both within and among neighborhoods by providing enabling physical differences and apt legibilities.

The logic of the neighborhood is not to exclude but to provide a meaningful and distinct set of internal relations that can become the objects of tractability and choice. Neighborhoods must be provisioned and ordered to have a weight that carries through in the competition with both local and global forms of organization, giving their individual “publics” satisfying and meaningful roles in creating the mosaic of urban public life. Strong neighborhoods make strong cities and strong citizens.

The edges of neighborhoods will be crucial as will the edges of the city. As zones of mutation, they will become the laboratories of fresh possibilities of both form and gradient, constantly reexamining. The nature of urban permeability and transition. These spaces of mutation will be bulwarks against the argument for a single form of the city and against the idea that invention and memory are on a course of mutual annihilation. Their resistance will be to a choice restricted to nostalgia or the tabula rasa, Disneyland or urban renewal.

**The nature of urban permeability and transition.
These spaces of mutation will be bulwarks
against the argument for a single form of the
city and against the idea that invention and memory
are on a course of mutual annihilation.**

But we need also to look very closely at large scale processes -a purely inductive model does not automatically become the leader when deduction is overthrown. Traffic and ecology are the relevant models, traffic (and other forms of distributive infrastructure) because it

attempts to comprehend urban form in a spirit of both tractability and perfectibility (however benighted its agendas) and ecology for its complexity, its vision of the dialectic of homeostasis and change, and its identification of the urban as the extension and not the antithesis of nature.

Recognizing the vast web of global and environmental relationships the ecology of the city represents, it is nevertheless logical that strategies of account be extremely local. “Think globally, act locally” is no empty bromide but the necessary mantra of global interdependence. The loft city will strive for a condition of self-sufficiency, recognizing that the paradigm (if not the fact) is the most ultimately desirable economic, environmental and political condition for urbanity. Fortunately, pollution simply isn’t an issue any longer, at least conceptually. The physical inventory of such local production should - at a minimum include food, oxygen, waste disposal, water, thermal regulation, education, recreation and

tener un peso que les hagan ganar en la competición con ambas formas de organización locales y globales, dando a sus públicos unos roles significativos y satisfactorios en la creación del mosaico de la vida urbana pública. Vecindades fuertes hacen ciudades fuertes y ciudadanos fuertes.

Los límites de las vecindades serán cruciales tanto como los límites de la ciudad. Como zonas de mutación, se convertirán en laboratorios de nuevas posibilidades de forma y gradiente, constantemente reexaminando posibilidades. La naturaleza de la permeabilidad urbana y la transición. Estos espacios de mutación serán baluartes contra el argumento de una única forma de la ciudad y contra la idea de que la invención y la memoria se van a aniquilar mutuamente. Su resistencia será de una elección restringida a la nostalgia o a la «tabla rasa», Disneylandia o la renovación urbana. Pero necesitamos también mirar de cerca a los procesos a gran escala, un modelo puramente inductivo no se convierte automáticamente en líder cuando la deducción es negado. El tráfico y la ecología son los modelos relevantes, el tráfico (y otras formas de infraestructura distributiva) porque trata de comprender la forma urbana en un espíritu de tractabilidad y perfectibilidad (por muy atareado que sean nuestros programas) y la ecología por su complejidad, su visión de la dialéctica de homeostasis y

cambio, y su identificación de lo urbano como la extensión y no la antítesis de la naturaleza.

Al reconocer la vasta red de relaciones globales y medioambientales que representa la ecología de la ciudad, es lógico que las estrategias importantes sean extremadamente locales. «Piensa globalmente, actúa localmente» no es ninguna panacea vacía sino el mantra necesario para la independencia global. La ciudad se guarda de las luchas por una condición de autosuficiencia, reconociendo que el paradigma (si no el hecho) es la condición económica, medioambiental y política más definitivamente deseable para la urbanidad. Afortunadamente, la contaminación ya no es simplemente un problema, al menos conceptualmente. El inventario físico de tal producción local debería, como mínimo, incluir alimento, oxígeno, residuos, agua, regulación termal, ocio y el continuo proceso de sustitución de importación que descansa en el núcleo del dinamismo económico y autonomía urbanas.

Aún han de resolverse muchas contradicciones. Para mí, uno de los placeres en un viaje reciente a Japón fue la sorprendente visión de campos agrícolas en el corazón de la ciudad. La anomalía de estos jardines interpolados, «inapropiados», se sostiene por lo que podría ser como un medio económico completamente artificial, «antinatural»: según cualquier crite-

the continuous process of import replacement that lies at the core of urban economic dynamism and autonomy.

Many contradictions will have to be resolved. For me, one of the pleasures of a recent trip to Japan was the surprising sight of agricultural fields in the heart of the city. The anomaly of these interpolated, “inappropriate” gardens is sustained by what might strike us as a completely artificial, “unnatural”, economic means: by any normal criterion of urban development, such fields have no right to exist. Yet such activity at the heart of the city is both wonderful and useful and only points up the foolish hegemony of a model in which city land is valorized by a too limited set of criteria.

Such dominant economic models of the city are predicated on endless growth (growth understood as expansion rather than change), on that old fantasy of infinity based here on the endless capacity of land to absorb value (like the right of all Americans to grow infinitely rich on their particles) and on the ephemerality of that value when the city moves speculatively on. Whatever one thinks of the dynamism and the aesthetic of cities so produced –and this comes from someone who adores New York– the sheer waste of energy is idiotic. GAIA does not believe in a 30 year depreciation cycle.

Cities do evolve and, like all species, they also reach a form of completion. For its own sustainability and for its own art, it is not simply possible but necessary to conceive of a city as more or less finished formally. This hedge against the terrors of anti-social instability will itself be saved from the static oppressions of universalism by the variety of forms it might take. New cities based on the intimate particulars of culture, history, bio-regional circumstances, site, choice, and a million accidents will find their differences. Sustainability and taste –and democratic urbanity requires a consensual standard of taste– will signal conclusion. It’s time for a social model to replace fashionable models of perpetual flux.

Architecture both begins and ends with the social. If a metaphor is wanted, let’s take in from the foresters. When they speak of a forest at climax, they refer to a form which has achieved a condition of homeostatis, a steady state. Climax forests –like the great vanished stands of American redwoods out west– are identifiable not simply via the measure of their internal dynamics but in their form. Cities, neighborhoods, and architectures at climax –think of Venice, Prague, Fez, Osaka, Las Palmas– are much the same. Their dynamic shifts from one of large-scale invention to one of internal adjustment and renewal, signalling the possibility of a steady state –should that be our choice. The great and creative tasks of designing more fundamental formal solutions will be found at the edge and in the freshly imagined, entirely new cities that will contain the circumstances of our future.

rio normal de desarrollo urbano, tales campos no tienen derecho a existir. Aún así, tal actividad en el corazón de la ciudad es maravillosa y útil a la vez y sólo señala la hegemonía estúpida de un modelo en el que el terreno de la ciudad se valora mediante unos criterios demasiado limitados.

Tales modelos económicos dominantes de la ciudad están basados en un crecimiento ilimitado (crecimiento entendido como expansión más que como cambio), en esa vieja fantasía de infinidad basada aquí en la ilimitada capacidad de la tierra para absorber valor (como el derecho de todos los norteamericanos de enriquecerse infinitamente en sus partículas) y en la efemeridad de tal valor cuando la ciudad progresa de forma especulativa. Sin tener en cuenta lo que uno piensa sobre el dinamismo y la estética de ciudades así producidas, y esto viene de alguien que adora Nueva York, el desperdicio total de energía es estúpido. Gaia no cree en un ciclo de amortización de 30 años.

Las ciudades evolucionan y, como todas las especies, también alcanzan una forma completa. Por su propia sostenibilidad y por su propio arte, no es simplemente posible, sino necesario concebir una ciudad como más o menos terminada formalmente. Este proviso contra los terrores de la inestabilidad anti social se salvará a sí misma de las opresiones estáticas de universalismo por la variedad de formas que

pueda adoptar. Ciudades nuevas basadas en los particulares privados de cultura, historia, circunstancias bio-regionales, lugar geográfico, elección y un millón de accidentes encontrarán sus diferencias. La sostenibilidad y la estética, y la urbanidad democrática requiere un estándar consensual de estética, señalarán su conclusión. Es hora de que un modelo social reemplace los modelos de moda de flujo perpetuo.

La arquitectura comienza y acaba con lo social. Si se quiere una metáfora, tomemos la de los bosques. Cuando hablan de un bosque en clímax, se refieren a una forma que ha logrado una condición de homeostasis, un estado constante. Bosque de clímax, como los grandes bosques desaparecidos de cedros norteamericanos en el oeste, se identifican no simplemente vía la medida de su dinámica interna, sino por su forma.

Ciudades, vecindades y arquitectura en clímax, piense en Venecia, Praga, Fez, Osaka, Las Palmas de Gran Canaria, participen de lo mismo. Su dinámica pasa de una invención a gran escala a una de ajuste interno y renovación, señalando la posibilidad de un estado constante, y eso es nuestra elección de futuro. La gran tarea creativa de diseñar soluciones formales más fundamentales se encontrarán en el límite y en las ciudades completamente reimaginadas que contendrán las circunstancias de nuestro futuro.