

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 60 (1973)
Heft: 9: Stadtutopie/Stadtplanung

Artikel: Die graue Stadt am Meer
Autor: Jansse, Jörn
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87618>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

1 Die Entstehung von Stadtteil-agitationsgruppen... Hausbesetzung in Frankfurt-Westend 1972.

1 La naissance de groupes d'agitation de quartiers... Occupation d'immeubles à Francfort-Westend en 1972.

1 The rise of neighbourhood action groups... House occupation in Frankfurt-Westend, 1972.



Die graue Stadt am Meer

Jörn Janssen

« Die Schatzinsel. Ein Fleckchen Erde in Ballungsgebieten. »

Mit diesem eindrucksvollen Text warb die Hessische Landesbank für ihre Immobilienfonds 1972. Wozu lädt eine solche Anzeige ein? Man soll einen Teil seines Einkommens gegen ein Stück Papier eintauschen, das einen Anteil an dem eingebildeten Wertzuwachs von Grundstücken und Gebäuden in Ballungsgebieten verspricht, in Wirklichkeit nicht mehr – meistens weniger – als den jährlichen Inflationsverlust des Geldes. Das versprochene «Fleckchen Erde» entpuppt sich bei genauem Hinsehen als nichts anderes als ein Stück Papier im Depot irgendeiner Bank: ein bodenloser Schwindel um Schätze, die niemand je zu sehen bekommt, weil sie nie wirklich existiert haben.

« L'Île au trésor. Un coin de terre dans les domaines à grandes agglomérations. »

C'est avec ce texte alléchant que la banque de Hesse lança sa campagne pour des fonds immobiliers en 1972. Que propose une telle annonce? On devrait échanger une partie de ses revenus contre un bout de papier qui promet une participation au gain de valeur escompté sur des lotissements et bâtiments dans les zones à forte concentration de population; en réalité, ce gain ne représente pas plus – souvent même moins – que la dévaluation des monnaies par suite de l'inflation. Le coin de terre promis se révèle être, à y regarder de plus près, un papier-valeur en dépôt dans n'importe quelle banque, une escroquerie sur des trésors que jamais personne n'a eu l'occasion de voir, car ils n'ont, en réalité, jamais existé.

Il y a pourtant quelque chose de vrai: la puissance économique se concentre dans les zones à grande concentration de population; il devient par conséquent de plus en plus difficile de vivre loin de ces zones. Travailler à proximité de la puissance, avoir un emploi où coule l'argent, certes, ce n'est pas la sécurité, mais c'est supportable aussi longtemps qu'on s'y trouve; cela ne représente pas l'«Île au trésor», mais du moins une garantie du minimum vital.

« Treasure Island. A spot of ground in built-up areas. »

The Hessische Landesbank used this eye-catching slogan for its real estate fund in 1972. What does such an ad offer? The idea is that a person should swap part of his income for a scrap of paper that promises the holder a share in the increase of value of plots of land and buildings in built-up areas, in point of fact nothing more – in most cases less – than the annual decrease in the value of money caused by inflation. The much touted "spot of ground" turns out on examination to be nothing more than a piece of paper deposited in some bank or other: an enormous swindle involving values, treasures, which no one ever gets to see, because they have never really existed.

One thing, however, is important to note: in the built-up urban areas the economic power of a country is concentrated, and away from these centres life is becoming increasingly difficult. A place in the vicinity of a power centre, a job where the money flows in, is not, to be sure, a certain thing, but it will do as long as one has it; it is no treasure island, but at least a provisional guarantee of a minimum basis for existence.

Eins trifft jedoch zu: In den Ballungsgebieten konzentriert sich die wirtschaftliche Macht, und fern davon wird das Leben immer schwerer. Ein Platz in der Nähe der Macht, ein Arbeitsplatz dort, wohin das Geld fließt, ist zwar nicht sicher, aber relativ auskömmlich, solange man ihn hat; er ist zwar keine Schatzinsel, aber wenigstens eine vorläufige Garantie fürs Existenzminimum.

Dies ist der Ort, in den auch die Architekten und Stadtplaner mit ihrem wachen Instinkt fürs Geschäft ihre Ideen investieren. In die Erde buddeln sie, was sie für Schätze halten mögen: Kanäle, Kabel, U-Bahn- und Autotunnels; darüber – immer noch unterirdisch – ein oder mehrere Geschosse für PKW-Abstellplätze beziehungsweise die Basements der Kaufhäuser; in ein Zwischengeschoss, das sich ungefähr auf dem Niveau der ehemaligen Erdoberfläche befinden mag, installieren sie das sogenannte Fussgängerparadies; drüber liegen drei bis vier Geschosse für Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe; auf den derartig aufbereiteten baulichen Humus pflanzen sie Türme mit variabler Nutzung für entweder Büros oder Appartements. Diesen Entwürfen für offene und geschlossene Immobilienfonds dichten sie an, was ihnen so einfällt: Urbanität, Kommunikationsdichte, ästhetische Werte, Erlebnisräume, lassen sich als Pläne einer menschenwürdigen Zukunft feiern und streichen die für derlei Erfindungen ausgesetzten Prämien und Honorare ein, die sie klug in Immobilien anlegen.

Die Kehrseite der Medaille

Hausbesetzung in Frankfurt-Westend und Amsterdam, die Entstehung von Mietergemeinschaften und Stadtteilagitationsgruppen, die neu entflammte Diskussion um ein neues Bodenrecht, wilde Streiks in den Regionen der Montanindustrie, innergewerkschaftliche Auseinandersetzungen und die Entstehung einer wachsenden revolutionären Gewerkschaftsopposition sind Anzeichen von fundamentalen Widersprüchen, die in den gegenwärtigen städtischen Konzentrationsbewegungen zutage treten. Die Widersprüche betreffen aber nicht allein die Stadtbewohner der wachsende ehemals werdenden Industrienationen,

Tel est l'endroit où les architectes et les urbanistes, eux aussi, avec leur instinct toujours en éveil pour les affaires, investissent leurs idées. Ils enfouissent dans la terre ce qui passe à leurs yeux pour des trésors: des canalisations, des câbles, des métros et des tunnels routiers; au-dessus – mais toujours sous terre – un ou deux étages de parkings, respectivement les fondations d'édifices commerciaux; dans un entresol, qui peut se situer au niveau de l'ancienne surface du sol, ils installent des prétendus paradis pour piétons; au-dessus, trois ou quatre étages pour des commerces individuels ou des entreprises de services; dans cet humus constructif ainsi bien préparé, ils plantent des tours à destinations diverses, soit pour des bureaux, soit pour des appartements. Ils affublent ces projets pour fonds immobiliers à souscription ouverte ou réservée de qualificatifs dictés par leur imagination: urbanisme, densité de communications, valeurs esthétiques, espaces dans lesquels la vie mérite d'être vécue; ils se font fêter comme les créateurs d'un avenir digne de l'homme et encaissent des honoraires pour ce genre d'inventions, honoraires qu'ils placent ensuite, sagement, en valeurs immobilières.

This is also the place where architects and town-planners, with their lively instinct for business opportunities, invest their ideas; they dig into the ground what they would like to regard as treasures: mains and sewers, electric power cables, underground railway and highway tunnels; and above these – still underground – one or more floors for car parks or the basements of department stores; on an intermediate level, which may be situated more or less at grade level, they install the so-called pedestrian paradise; above this, again, are three or four floors for retail outlets and service firms; on this prepared architectural humus they plant high-risers that can be used either for offices or flats. The planners dream up for these plans whatever qualities you like: city atmosphere, communication density, aesthetic values, experienced spatial volumes, said to be the values of a future worthy of the human being, and they collect their commissions and fees, which they shrewdly invest in real estate.

L'envers de la médaille

Occupations d'immeubles à Francfort-Westend et Amsterdam, création d'associations de locataires et de groupes d'agitation de quartiers, rebondissement de la discussion au sujet d'un nouveau droit foncier, grèves sauvages dans les régions minières et sidérurgiques, disputes inter-syndicales et nais-

The reverse of the medal

Occupations of buildings in Frankfurt-Westend and Amsterdam, the rise of tenants' associations and neighbourhood action committees, the revived discussion of the problem of land tenure reform, wild-cat strikes in the coal-mining regions, disputes within trade unions and the growth of an increasingly revolu-

2 Lieferanten billiger Arbeitskräfte. Gastarbeiter in Frankfurt, 1970.

2 Fournisseurs de main-d'œuvre à bon marché. Ouvriers étrangers à Francfort en 1970.

2 Suppliers of cheap labour. Foreign workers in Frankfurt, 1970.



das heisst derjenigen Nationen, die immer mehr von der produzierenden Industrie zur kompliziert werdenden Verwaltungs- und Steuerungsarbeit der Wirtschaftsvorgänge übergehen. Worin sich eine qualitative Veränderung des Imperialismus geltend macht, indem er nicht mehr weniger durch die politischen Herrschaftsformen des Kolonialismus als durch die ökonomischen Machtmittel der Investitions- und Kreditregelung Marktbeherrschung durchsetzt und so die alten Industrienationen, die sich im heutigen fortgeschrittenen Stadium des Imperialismus zu Organisationen der Herrschaft von Kapital und Wissenschaft herausbilden. Die Widersprüche betreffen noch viel schlimmer die Bevölkerungen in den Ländern der sogenannten Dritten Welt, deren Arbeit und Bodenschätze ausgebeutet werden müssen, um die zunehmend nicht mehr produktiven, sondern eben verwaltenden und steuernden Mittelpunkte des <neuen> Imperialismus zu produzieren und zu erhalten.

Eine Tendenz also zeigt sich kräftig an: In den Zentren, wo das Kapital von den Banken angesammelt und verwaltet wird, werden Waren im Überfluss angeboten und konsumiert, die in Afrika, Südamerika und Südostasien produziert werden müssen. Energie, die hier verbraucht wird, muss dort gefördert werden. Jede Stockung dieses Ausbeutungsprozesses aber wirkt zurück auf die imperialistischen Staaten selbst in Form von Inflation, Währungskrisen, Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie des Lohnniveaus der dort arbeitenden Bevölkerung in dem Masse, wie sie von der produktiven Arbeit anderer Länder abhängig wird; dies trifft am stärksten auf die USA mit dem höchsten Anteil von Beschäftigten im Dienstleistungssektor zu, die entsprechend brutal mit der stets, allerdings vorgegeben nur, zu Hilfe kommenden Armee nach aussen und der Polizei nach innen reagieren. In der Bundesrepublik Deutschland stellt sich mit geringer Verzögerung die gleiche Entwicklung ein.

Die geographische Arbeitsteilung zwischen Kapital und Arbeit

Arbeitsteilung meint in der klassischen Terminologie und für die früheren Phasen der industriellen Entwicklung die Zerlegung von Arbeitsprozessen in eine Reihe aufeinanderfolgender Operationen, wodurch zunächst spezielle handwerkliche Fertigkeiten besser eingesetzt werden sollten, sodann der Einsatz von Maschinen zu Serienproduktionen von Einzelteilen und zur Montage von Einzelteilen (Fließband) möglich wird. Diese Form der Arbeitsteilung diente der Entfaltung der Produktivkräfte in einer Phase, in der die Industriestädte und -reviere sowie die Industrienationen mit ihren Verwaltungsmetropolen entstanden.

Diese Form der Arbeitsteilung enthielt im Keim aber auch schon diejenige zwischen Hand- und Kopfarbeit, die heute, im Zeitalter der wachsenden wirtschaftlichen Imperien, unter beweglichen und variablen Formen des inneren wie äusseren Polizeischutzes (man kann auch vorsichtiger von einem Zeitalter zunehmender Wirtschaftsverflechtung sprechen) eine viel grössere Bedeutung hat als die alte produktions-technische Arbeitsteilung. Für die Entwicklung der extremen städtischen Ballungen ist die Konzentration der Kopfarbeit oder des sogenannten Dienstleistungsgewerbes charakteristisch.

Die Trennung von Hand- und Kopfarbeit, Industrie und Verwaltung, wirkt sich nicht mehr allein auf die bauliche Entwicklung einzelner Städte aus, sondern sie bestimmt bereits das Verhältnis zwischen Kontinenten. Die Kopfarbeit konzentriert sich in den ehemaligen Industrienationen und die Handarbeit in den sogenannten Entwicklungsländern, den ehemaligen Kolonien. Während einst die Kolonien vor allem Lieferanten von Rohstoffen und Nahrungsmitteln waren, sind sie heute in wachsendem Masse Lieferanten billiger Arbeitskraft. Während einst diese Arbeitskraft nach Bedarf in die Industrieländer geholt wurde, gehen die internationalen Konzerne heute mehr und mehr dazu über, die Bevölkerungen an Ort und Stelle, möglichst unter der wachsamen und nachdrücklichen Aufsicht eines einheimischen faschistischen Regimes (Portugal, Brasilien, Südafrikanische Republik usw.), auszubeuten. Ähnliches geschieht in kleinem Massstabe auch in den imperienbildenden Ländern selbst: lohnintensive Betriebsteile werden in landwirtschaftliche Depressionsgebiete verlegt.

Da die Hauptaufgabe der Kopfarbeit darin besteht, die Kapitalanlagenmöglichkeiten zu verbessern und Kapitalflüsse zu regulieren und in die Zentren ihrer Macht zu steuern, ergibt sich sichtbar eine geographische Teilung von Kapital und Arbeit.

sance d'une opposition syndicale révolutionnaire croissante sont des signes de contradictions fondamentales qui se font jour dans les mouvements actuels de concentration urbaine. Les contradictions ne concernent, toutefois, pas seulement les citoyens des nations qui passent du stade de l'industrie productive à celui d'un travail administratif et dirigeant sans cesse plus compliqué. Elles touchent encore plus gravement les populations des pays du tiers monde, dont le travail et les ressources naturelles doivent être exploités afin de créer et d'entretenir ces «centres du néo-impérialisme», qui justement cessent progressivement de produire pour ne plus qu'administrer et diriger.

Une tendance se fait jour: Dans les centres où le capital est drainé et géré par les banques, les biens de consommation mis à disposition du public et consommés par ce dernier doivent être produits en Afrique, en Amérique latine et dans le sud-est asiatique. L'énergie qui est utilisée ici doit être produite là-bas. Chaque ralentissement de ce processus d'exploitation provoque des réactions dans les Etats impérialistes eux-mêmes, sous la forme d'inflation, de crises monétaires, de détérioration des conditions de vie et de travail dans une mesure qui dépend du travail productif d'autres Etats.

La répartition géographique du travail entre le capital et le travail

Par division du travail on entend la répartition du processus complet en une suite d'opérations successives par lesquelles la mise en œuvre de machines pour la production en séries de pièces détachées et pour le montage de ces mêmes pièces (montage à la chaîne) est rendue possible. Cette forme de division du travail contenait en germe celle entre travail manuel et intellectuel. La concentration du travail intellectuel ou des prétendus services est caractéristique du développement extrême des agglomérations urbaines.

La séparation du travail corporel et intellectuel, de l'industrie et de l'administration n'agit plus uniquement sur le développement de quelques villes. Au contraire elle détermine les relations entre continents. Le travail intellectuel se concentre dans les anciennes nations industrielles et le travail manuel corporel dans les pays sous-développés, qui sont d'anciennes colonies. Alors que les colonies étaient jadis les fournisseurs de matières brutes et de produits alimentaires elles sont maintenant, dans une mesure de plus en plus forte, les fournisseurs de main-d'œuvre à bon marché. Alors qu'autrefois cette main-d'œuvre était importée dans les pays industriels selon les besoins, aujourd'hui, les grands trusts multi-nationaux exploitent sur place la population indigène, autant que possible sous la surveillance vigilante et énergique d'un régime fasciste (Portugal, Brésil, République sud-africaine, etc.).

Etant donné que le travail intellectuel consiste à améliorer les possibilités de placements de capitaux, à régler les courants de ces derniers et à les diriger vers les centres de leur puissance, il s'ensuit un partage géographique du capital et du travail.

tionary attitude in the trade unions are all signs of fundamental contradictions emerging in the modern growth of urban concentration. These contradictions, however, do not affect merely city dwellers in the countries which are increasingly converting from productive industry to ever more complex administrative and control functions. These contradictions bear even more heavily on the populations of the countries in the Third World, whose labour power and natural resources have to be exploited in order to produce and to maintain the decreasingly productive but administrative and controlling centres of the "new" imperialism.

A trend, then, is becoming sharply apparent: In the centres where capital is accumulated by the banks and there administered, goods are offered in superabundance and consumed which must be produced in Africa, Latin America and Southeast Asia. Power which is used here must be produced there. Every hitch in this process of exploitation, however, has repercussions on the imperialist countries themselves in the shape of inflation, monetary crises, a deterioration in the living and working conditions as well as the income level of the population working there to the extent they become dependent on the productive labour of other countries.

The geographical division of labour between capital and labour

The division of labour means the breaking up of work processes into a number of consecutive operations, and this makes possible the application of machinery to mass productions of individual parts and for the assembly of individual parts (assembly line).

This form of the division of labour, however, already contains essentially the division of labour between manual and mental work. A typical feature of extremely concentrated urban agglomerations is the trend toward concentration of mental work processes there, or the service industries as they are called.

The separation of manual and mental work, of industry and management, affects not only the architectural development of individual cities, but it is already determining the relationship between continents. Mental work is being concentrated in the former industrial countries and manual work in the so-called developing countries, the former colonies. Whereas at one time the colonies were mainly suppliers of raw materials and foodstuffs, they are now increasingly becoming suppliers of cheap labour power. While formerly this labour was brought into the industrial countries when required, international concerns are now increasingly adopting the policy of exploiting the populations of the developing countries on the spot, wherever possible under the watchful and firm control of a native fascist regime (Portugal, Brazil, Republic of South Africa, etc.).

Since the chief function of mental work consists in improving opportunities for investment and in regulating the flow of capital and directing it toward their power centres, the result is a visible geographical division of capital and labour.

Konzentration und Dezentralisation

Wir haben beschrieben, wie sich die Betriebe der Kopfarbeit immer mehr konzentrieren. Demgegenüber unterliegt die Handarbeit einem Prozess der Dezentralisation. Es entstehen die Bank-, Universitäts- und Verwaltungsstädte mit ihren signifikanten Bürobauten einerseits, während die produzierende Industrie mehr und mehr in bisher industriell unterentwickelte Regionen abwandert. Es entstehen daher einige wenige geballte Agglomerationen mit hohem Lohn- und Konsumniveau, während der Rest der Erdoberfläche der Ausbeutung von Bodenschätzen und Menschen preisgegeben wird.

In den Ballungsgebieten selbst konzentrieren sich die Arbeitsplätze des Dienstleistungsgewerbes in den alten Stadtzentren, während die Wohngebiete immer weiter an die Ballungsrandzonen hinausgedrückt werden. Hochqualifizierte Industriebetriebe, in denen Labor- und Entwicklungsarbeit für neue Verfahren vorwiegt, stark mechanisierte und automatisierte Betriebe sowie die für die Existenz der Ballungen notwendigen Versorgungsbetriebe siedeln entlang den grossen Transportbändern, die die Stadtregionen miteinander verbinden.

Da die sogenannte Lebensqualität in den städtischen Ballungsgebieten immer schlechter wird, entwickelt sich Erholung zu einem eigenen Industriezweig, der wiederum eigene Konzentrationsgebiete für Erholung produziert: Touristikstädte vornehmlich an Meeresküsten, die sich im Radius einer eintägigen Flugreise von den Weltballungsgebieten befinden.

Transport als verstärkender Faktor der Konzentration

Die geographische Arbeitsteilung hat eine in den letzten Dezennien noch einmal sprunghaft steigende Entwicklung des Transportwesens zur Folge. Die Wachstumsraten des Welthandelsvolumens zeigen weniger die Freundschaft und Kooperationsfreudigkeit der Völker, wie es gelegentlich zu hören ist, sondern sind vor allem das Produkt der geographischen Arbeitsteilung zwischen Hand- und Kopfarbeit, also eines Ausbeutungsverhältnisses zwischen diesen beiden. Das drastische Lohngefälle zwischen Kontinenten und Subkontinenten zeigt dies unmissverständlich. Um die dadurch entstehenden Transportmengen bewältigen zu können, müssen immer grössere Einheiten eingesetzt werden, am auffälligsten im interkontinentalen Schifftransport, wofür japanische Werften bereits Tanker von 800 000 t produzieren. Dies wirkt sich auch auf den kontinentalen Transport aus, für den der Wasserweg immer noch am billigsten ist: Die vierteiligen Schubeinheiten können die alten Kanäle und Schleusen nicht mehr passieren, so dass sich der Massenguttransport immer stärker auf die grossen Ströme konzentriert. Der dadurch bedingte Lagevorteil in der Nähe dieser Ströme hat weitere Siedlungskonzentrationen zur Folge.

Die Städte fließen bergab

Ein Blick auf die Weltkarte mit Einwohnerdichten zeigt die Wanderungsbewegung eindrucksvoll: als würden die Städte bergab in die Tiefebene und Flusstäler und von dort seewärts an die Mündungen der kontinentalen Ströme geschwemmt, wo gigantische Baumassen wie aufgestaut in die Höhe schiessen. Schlaue Köpfe entwerfen ins Meer gestelzte und schwimmende Städte, um dem Stau an der Meeresküste ein Ventil zu öffnen.

Die Siedlungen wandern gewissermassen den Massenguttransporten entgegen, dorthin, wo allein die riesigen Gütermengen umgeschla-

Concentration et décentralisation

Nous avons décrit comment les entreprises du travail intellectuel se concentrent toujours plus. Inversement le travail manuel est soumis à un processus de décentralisation. D'un côté se créent les villes bancaires, administratives et universitaires, avec leurs édifices caractéristiques, alors que de l'autre l'industrie de production émigre vers les régions sous-développées industriellement. Cela donne lieu à l'apparition de quelques rares agglomérations à très forte concentration avec un niveau de salaires et de consommation élevé alors que le reste de la surface terrestre reste livré à l'exploitation des trésors naturels et des hommes.

Dans les zones de concentration elles-mêmes, les emplois et les branches spécialisées dans les services sont concentrés dans les vieux centres urbains; les zones résidentielles sont repoussées de plus en plus loin à la périphérie des agglomérations. Des entreprises industrielles hautement qualifiées, spécialisées dans le travail de laboratoire et de développement de nouveaux procédés, les ateliers fortement mécanisés et automatisés ainsi que les exploitations produisant le ravitaillement nécessaire à l'existence des agglomérations s'implantent le long des grands axes de communications reliant entre elles les diverses régions des villes.

La qualité de la vie dans les zones à forte concentration se détériore sans cesse, les vacances et les loisirs sont en passe de devenir une véritable branche de l'industrie qui, à son tour, produit des zones de concentration réservées au délassément.

Les transports en tant que facteurs renforçant la concentration

La répartition du travail a eu pour conséquence un développement rapide des moyens de transports dans les dernières décennies. La croissance de volume du commerce mondial est avant tout le produit du partage géographique entre travail manuel et intellectuel. La différence frappante des salaires entre continents et sous-continentes le démontre. De ce fait les quantités croissantes de marchandises à transporter requièrent des moyens de transports toujours plus grands. L'exemple le plus frappant en est le transport maritime pour lequel les chantiers navals japonais produisent déjà des pétroliers de 800 000 t. Cela se répercute sur les transports transcontinentaux pour lesquels la voie fluviale est toujours la plus économique. Les trains de chalands ne peuvent plus passer les écluses et utiliser les anciens canaux si bien que le transport des marchandises pondéreuses est en constante augmentation sur les grands fleuves navigables. La recherche des avantages que procure une situation au voisinage de ces derniers a pour conséquences d'autres concentrations urbaines...

Les villes s'écoulent vers les plaines

Un regard sur un atlas indiquant les densités d'habitants indique de façon impressionnante le mouvement des populations. C'est comme si les villes s'écoulaient vers les vallées et les plaines basses et de là vers la mer, aux embouchures des fleuves où se situent des constructions gigantesques. Des projets de villes sur pilotis ou flottant sur la mer voient le jour afin d'ouvrir une soupape à l'amoncellement sur la côte.

Concentration and decentralisation

We have described how concerns employing mental workers are becoming increasingly concentrated. On the other hand, manual labour is subject to a process of decentralization. There are coming into existence banking, educational and administrative centres with their appropriate office buildings, while productive industry is migrating more and more into previously underdeveloped regions. Therefore there are being created a limited number of great urban agglomerations with a high level of income and consumption, while the rest of the world is delivered up to exploitation of natural resources and people.

In the great centres of concentration themselves, places of work and service industries are being concentrated in the old urban centres, while the residential areas are being pushed ever farther out toward the peripheries. Highly qualified industrial operations, in which experimental and development work for new processes predominate, heavily mechanized and automated concerns as well as the service concerns necessary for the existence of the urban agglomerations are settling along the great transportation arteries connecting the urban regions with one another.

Since the quality of living in the urban areas is becoming increasingly worse, recreation is developing into a veritable branch of industry, which, again, is producing its own agglomerations devoted to leisure.

Transportation as a factor reinforcing the trend to concentration

The geographical division of labour has in the last few decades occasioned a sharp upswing in the development of systems of transportation. The rates of growth in the volume of world trade are mainly the product of the geographical division of labour between manual work and mental work. The drastic discrepancy between incomes among continents and sub-continentes is a clear indication of this fact. Ever larger units are having to be utilized in order to be able to cope with the resultant quantities of transported goods; this is most obvious in intercontinental sea transport, for which Japanese shipyards are already producing tankers of 800 000 tons. This also has its effect on continental transportation, for which waterways are still the cheapest means: the four-part barge and tug combinations can no longer get through the old canals and locks, so that bulk transport is becoming ever more concentrated on the great rivers. This entails warehousing facilities in the proximity of these rivers as well as a further resultant concentration of built-up areas.

Cities are being washed downstream

A glance at the map of the world indicating population densities shows this migration with striking clarity; it is as if cities were being washed downstream into the low-lying valleys and plains and from there towards the estuaries of the great continental rivers, where vast agglomerations of buildings are shooting up as if jammed in the mouths of the rivers. Inspired planners are even designing cities on piling in the sea and floating



3 Japanische Werften produzieren bereits Tanker von 800 000 t. Globtik-Tokyo – grösster Tanker der Welt, 1973.

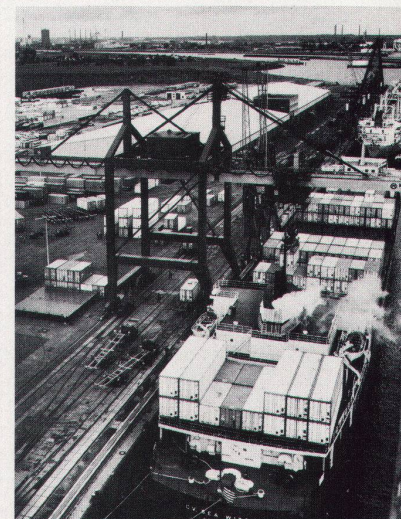
4 Konzentration auf einige wenige Zentren des Welttransports: Bremen.

3 Des chantiers de constructions navals japonais produisent déjà des pétroliers d'une capacité de 800 000 t. Globtik-Tokyo – le plus grand pétrolier du monde, 1973.

4 Concentration vers quelques centres du transport mondial: Brême.

3 Japanese shipyards are already producing tankers of 800,000 t. Globtik-Tokyo – largest tanker in the world, 1973.

4 Concentration at but a few centres of international transportation: Bremen.



3 gen werden können, in den wenigen Häfen, die von den Mammuttransportern der Weltmeere noch angelaufen werden können. Auf den folgenden Stufen des Transports in kleineren Einheiten der Binnenschifffahrt wiederholt sich das gleiche Bild, das eben gezeichnet wurde. Da der Lufttransport noch ungleich teurer ist und sich daher an die anderen Transportmedien anlehnen muss, bewirkt dieser auch nur das gleiche: Konzentration auf einige wenige Zentren des Welttransports in der Nähe der von anderen Transportmedien bestimmten Ballungen. (Frankfurt ist hierfür ein Beispiel.) Zurück bleiben mehr und mehr Ruinen ehemaliger Kulturen und Wüsten, die sich aufgrund vernachlässigter Landwirtschaft – wie in Westafrika – und daraus folgender ökologischer und klimatischer Veränderungen sowie durch massenhaften Einsatz von chemischen Kampfstoffen, die gegen die allorts aufflammenden Volkskriege eingesetzt werden, ständig ausdehnen. Zurück bleibt auch eine Bevölkerung, die unter Hunger und unerträglichen Arbeitsbedingungen zu leiden hat, vor die Alternative gestellt, an Ort und Stelle oder in den Slums und Armenghettos an den Rändern der Grossstädte ihr Elend an der Schwelle des Todes zu fristen.

Les agglomérations se du cplaut pour ainsi dire en sens inverse décourant, des transports de marchandises, là où seules les quantités gigantesques de biens de toutes sortes peuvent être transbordées: elles se développent dans les rares ports qui peuvent encore accueillir les mamouths des mers. Elles ne laissent que des ruines toujours plus nombreuses de cultures anciennes, des déserts qui s'agrandissent sans cesse par suite de l'abandon de l'agriculture – comme en Afrique occidentale – et des modifications écologiques et climatiques qui en résultent, tout comme par suite de l'emploi intensif d'armes chimiques lors des guerres tribales qui éclatent un peu partout. Il ne reste aussi qu'une population souffrant de la faim et contrainte d'accepter des conditions de travail insupportables, placée qu'elle est devant l'alternative de traîner sa misère au seuil de la mort, soit sur place, soit de s'en aller vers les bidonvilles ou les ghettos miséreux des abords des grandes villes.

4 cities to relieve the pressure on the coasts.

Human settlement tends to follow the bulk transportation routes, to places where the enormous volumes of goods can be loaded and unloaded, to the few ports which are still accessible to huge ocean-going ships. What remains behind are more and more ruins of former cultures and deserts, which are steadily expanding owing to neglected agriculture – as in West Africa – and the consequent ecological and climatic changes as well as the large-scale use of chemical agents being employed against guerrilla movements in many parts of the world. There also remains behind a population which has to suffer hunger and unbearable working conditions, and is confronted by the alternative of staying where it is or eking out a miserable existence in the slums and ghettos on the peripheries of the great cities.

Fetisch Mobilität

Mobilität ist das Schlagwort aller Planer. Nichtsdestoweniger scheinen die Planungsspielräume immer enger zu werden, in denen man sich bewegen könnte. Gerade die Preise von Grundstücken, dem immobilsten Gut, das sich denken lässt, beweisen eher das Gegenteil von Mobilität in den Städten. Mobil sind zwar die Waren, das Kapital und auch zum Teil die Arbeitskräfte. Immer höher sind dagegen die Kosten der Infrastruktur dieser Mobilität, und immer stärker werden daher die Bindungen an die Transport- und Energieflüsse. Was an Mobilität auf der einen Seite vielleicht gewonnen wird, geht auf der anderen Seite verloren. Immer aufwendiger wird die Herstellung der Transport- und Versorgungsstränge, immer grösser wird die Abhängigkeit aller Menschen von diesen Strängen, die selbst im höchsten Grade immobil sind. Mobilität ist jedenfalls nicht zu verstehen als Freiheit, diese Stränge nach Belieben nutzen zu können, sondern die Not, eine stets noch wachsende Transportmenge auf ihnen zu bewältigen. Im Kleinen wird der Widerspruch vollends offenbar: Architekten verherrlichen als neue Errungenschaft, wenn sie Wohnungen mit mobilen Trennwänden versehen, während diese Einrichtung nichts anderes ist als der Ausdruck der Not, ständige Veränderungen vornehmen zu müssen an einem Ort, den man nicht wechseln kann, oder weil damit zu rechnen ist, dass der Wohnraum in Büroraum verwandelt wird, nachdem die Bewohner durch Mietpreiserhöhungen zwangsevakuieren wurden. Der wachsende Berufspendelverkehr, der den Arbeitnehmern bis zu drei Stunden täglicher Fahrzeit zwischen Wohnung und Betrieb aufzwingt, mag zwar dem Augenschein nach Mobilität vorgaukeln, besonders wenn dazu ein eigenes Auto notwendig ist, entspringt aber lediglich der Not, dass unmöglich eine erschwingliche Wohnung in der Nähe des Arbeitsplatzes zu finden ist.

Ungefähr die Hälfte aller Menschen der BRD machen jährlich einmal eine Urlaubsreise, aber nur an Orte, die die Touristik zu diesem Zwecke

Mobilité fétichiste

Mobilité est le slogan de tous les planificateurs. Il n'en reste pas moins que la liberté de mouvement accordée à la planification est toujours plus restreinte. Ce sont précisément les prix du terrain, le bien le plus immobile qui soit, qui prouvent au contraire que la mobilité n'existe guère dans les villes. Les marchandises, le capital et aussi, en partie, la main-d'œuvre sont, il est vrai, mobiles. Cependant l'établissement de voies de transport et de ravitaillement est toujours plus coûteux, les hommes sont de plus en plus tributaires de ces voies qui sont elles-mêmes immobiles au plus haut degré. La mobilité ne saurait, en tout cas, pas être comprise dans le sens de liberté d'utilisation des voies de transport au gré de chacun, mais au contraire comme la nécessité d'augmenter continuellement leur débit en marchandises. Le trafic alterné croissant, qui impose au travailleur jusqu'à trois heures par jour de voyage entre son habitation et son lieu d'activité, peut créer l'illusion de mobilité, surtout si l'utilisation d'une voiture est nécessaire. Cette mobilité ne naît, toutefois, que de l'impossibilité de trouver un appartement à un prix abordable au voisinage du lieu de travail.

Environ la moitié, des habitants de la RFA effectue une fois par an un voyage de vacances, mais uniquement vers des endroits que le tourisme a prévus à cette fin et pour la seule raison qu'il leur est devenu insupportable de vivre là où ils habitent. Un nombre toujours croissant

The fetish of mobility

Mobility is the catch-word of all planners. Nevertheless, the planning margin appears to be growing ever narrower. The very prices of real estate, the most immobile value that can be imagined, demonstrate, rather, that there is anything but mobility in the cities. What is mobile, to be sure, are goods, capital and also, to some extent, labour. The construction of transportation routes is becoming ever more costly, and people are becoming ever more dependent on these traffic arteries, which are in themselves highly immobile. Mobility at any rate is not to be understood as freedom to use these routes whenever one likes, but as the necessity to cope with an ever growing transport volume on them. The increase in commuting, with workers being obliged to travel up to three hours a day, may on the surface look like mobility, especially when a private motorcar is available, but commuting stems from the sheer necessity of having to travel, since it is impossible to find a reasonably priced place to live near one's place of work.

Approximately one half the population of the German Federal Republic takes a holiday trip once a year, but only to places which the tourist industry has provided for this purpose, and people take this trip for the sole reason that life where they live and work has become unbearable. Ever more people travel in their own cars, but often only because the place of work cannot be reached by any other

5 Die Hälfte aller Menschen der Bundesrepublik Deutschland macht jährlich einmal eine Urlaubsreise, aber nur an den Ort, den die Touristik zu diesem Zweck vorgesehen hat: Ferienzentrum in Südfrankreich.

5 La moitié de toute la population de la RFA fait, une fois par an, un voyage de vacances, mais seulement à un endroit que le tourisme a conçu à cette fin: Centre touristique en France méridionale.

5 One half of all the people in the German Federal Republic annually take a vacation trip, but only to the place provided by the tourist industry: Holiday centre in the south of France.

5



vorgesehen hat, und aus dem einzigen Grunde, weil ihnen das Leben am Wohnort unerträglich geworden ist. Immer mehr Menschen fahren mit dem eigenen Auto, aber oft nur, weil der Arbeitsplatz mit keinem anderen Verkehrsmittel erreichbar ist. Mobilität ist also für die meisten vor allem eine technische Notwendigkeit, um unter den existierenden Verhältnissen leben zu können, nicht jedoch eine die Lebensmöglichkeiten erweiternde Qualität. Sie ist das Produkt einer Form von Arbeitsteilung, die für die meisten Menschen auf dieser Erde zur Qual geworden ist.

Westeuropa-City ?

Auf dem internationalen Kongress *Citizen and the City in the Year 2000*, zu dem sich die Internationale der Planerprominenz in Rotterdam traf, beschrieb der Geograph Jean Gottmann die Stadtentwicklung in Westeuropa: «Die Stadtregionen gruppieren sich in gewissen Teilen Europas dort, wo die Streuung im allgemeinen geringer ist als in anderen Teilen Europas; der wirtschaftliche Druck ist wesentlich stärker längs einer grosseuropäischen Achse, die diesen Kontinent von der Randstadt Holland übers Rheintal bis in die Poebene in Italien durchquert. Vielleicht könnten wir diese Regionen sogar durch ein schmales Band an der Westküste Italiens bis Pisa oder sogar bis Rom fortsetzen. Seitlich dieses axialen kontinentalen Bandes ist die Wirtschaft zersplittert, im allgemeinen rückständig und im Schlepptau der Gesamtentwicklung.» (ARCH+ 10, S. 83.) Der Protest jüngerer Kollegen, der sich im Plenum entlud, wurde in die Arbeitsgruppen verwiesen. Sie argumentierten nämlich, dass eine derartige Siedlungspolitik unter Ausschluss der sozialistischen Länder Europas geschähe und keineswegs ein naturgesetzliches Geschehen wäre, sondern ein strategischer Schachzug westeuropäischer Kapitalgruppen, nach deren Wünschen die staatliche und städtische Infrastrukturinvestitionen gelenkt würden. Tatsächlich ist die von Gottmann mit dem Pathos wissenschaftlicher Objektivität vorgebrachte Analyse weder eindeutig aus den vorliegenden Verhältnissen ablesbar noch technisch sehr zweckmässig.

Eine genauere Betrachtung der Landkarte und der ökonomischen Bedingungen würde andere kontinentale Achsen als Entwicklungsgebiete vorteilhafter erscheinen lassen. Etwa lässt sich denken an die Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Nordsee über die Rhein-Donau-Wasserwege. Eine zweite Entwicklungsachse lässt sich konstruieren ausgehend von der Unterelbe durch das Urstromtal über Oder, Warthe, Weichsel und Pripet ins Dnjepr-Becken. Diese beiden Achsen wären geeignet, Westeuropa mit dem Inneren des eurasischen Kontinents zu verbinden. Diese beiden Verbindungen könnten eine grosse Zahl von Problemen lösen helfen, besonders die schon verhängnisvolle Abhängigkeit vom Überseetransport vermindern, indem sowohl kontinentale Rohstoff- und Energiequellen erschlossen als auch zugleich Entwicklungen agrarischer Flächen befördert würden.

Oceanic City ?

Vorläufig scheint sich jedoch eine Entwicklung durchzusetzen, die weder der Gottmannschen noch derjenigen seiner Kritiker entspricht. Die Konzentration wirtschaftlicher Macht bei den imperialistischen Staaten und Konzernen an den Küsten lässt die Tendenz zu einer Art Ozeanpakt sichtbar werden, zu einem Bündnis, das bestrebt ist, die Kontinente voneinander zu trennen und je einzeln zu beherrschen. Die Besiedlung der Küsten mit entsprechenden Deich- und Hafenanlagen gegen das Meer und mit strategischen Vorkehrungen gegen den Kontinent, mit Banken-, Universitäts- und Verwaltungszentren, mit Versorgungs-, Entwicklungs- und Rüstungsindustrie würden danach die vorwiegenden Planungsprojekte der nächsten Jahrzehnte.

Gleichzeitig und in Konkurrenz mit der beschriebenen Entwicklung vollzieht sich, jedoch vorläufig noch schwächer, die Entwicklung kontinentaler Achsen. In Westeuropa dürften der sich rasch verstärkende Handel mit den Ländern des Warschauer Paktes und die damit verbundenen politischen Verträge unterstützend wirken. Die heutigen Linien des Rohstoff- und Warenhandels mit den Ostblockländern bezeichnen bereits die Trassen, an denen die Besiedlung sich verstärken wird.

Beiden Entwicklungstendenzen, der ozeanischen wie der kontinentalen, ist gemeinsam, dass nicht mehr das Ordnen einzelner Stadträume als Aufgabe vorwiegt, sondern der Ausbau der Infrastruktur, besonders der Transport- und Energielinien, deren Existenz den angrenzenden

d'humains se déplace à l'aide de leur propre voiture; souvent, la seule raison en est que leur lieu de travail n'est pas accessible par d'autres moyens de transports. La mobilité est donc, pour la plupart, une nécessité pour vivre dans les conditions existantes et non un moyen de mieux vivre.

Euroccident City ?

Lors du Congrès international «Citizen and the City in the Year 2000», auquel l'«Internationale» des grands de la planification se donna rendez-vous à Rotterdam, le géographe Jean Gottmann décrit le développement des villes en Europe. La pression économique est considérablement plus forte le long d'un axe qui traverse l'Europe depuis le grand port hollandais jusqu'à la plaine du Pô en Italie en suivant la vallée du Rhin. A l'extérieur de cette bande axiale l'économie est disparate, en général retardataire et à la remorque du développement général. Les protestations que des confrères plus jeunes élevèrent en séance plénière firent l'objet d'une étude par des groupes de travail. Ils démontrèrent qu'une telle politique de colonisation se faisant à l'exclusion des pays socialistes de l'est, n'obéissait nullement à des lois naturelles, mais résultait, au contraire, d'une tactique de groupes capitalistes occidentaux qui ne pensaient qu'à guider, selon leurs désirs, les investissements destinés aux infrastructures des Etats et des villes.

Un examen approfondi de la carte et des conditions économiques ferait apparaître d'autres axes continentaux de développements plus avantageux. On peut penser par exemple à une liaison allant de la mer Noire à la mer du Nord et suivant les voies fluviales du Rhin et du Danube. Un autre axe de développement pourrait être envisagé qui irait de la Basse Elbe en remontant le cours du fleuve et par l'Oder, la Varta, la Vistule et le Pripet et qui rejoindrait le bassin du Dniepr. Ces deux axes seraient propres à assurer la liaison de l'Europe occidentale avec l'intérieur du continent.

Océanic City ?

Pour le moment il semble que l'évolution aille dans une direction différente de celles préconisées par Gottmann ou par ses contradicteurs. La concentration de la puissance économique qui se fait sur les côtes dans les pays impérialistes permet de discerner une tendance vers une sorte de pacte océanique, vers une alliance dont les buts seraient de séparer les continents les uns des autres afin de mieux les dominer isolément. La colonisation des côtes avec la création de digues et d'installations portuaires tournées vers la mer et de bases stratégiques vers le continent, avec des centres bancaires, universitaires et administratifs, avec des industries d'alimentation, de développement et d'armement constitueraient selon eux les projets de planification primordiaux des prochaines décennies.

Parallèlement et en concurrence avec l'évolution décrite, le développement d'axes continentaux s'accomplit, mais, pour le moment, à un rythme plus faible.

Il résulte de ces deux tendances, l'océanique et la continentale, que la tâche primordiale n'est plus l'agence-

means of transportation. Mobility, then, is for most people mainly a technical necessity, in order to be able to live under existing conditions, but mobility is not a quality that enriches life.

Western Europe City ?

At the international congress "Citizen and the city in the year 2000", where leading planners from all over the world convened in Rotterdam, the geographer Jean Gottmann described the urban development taking place in Western Europe. The economic pressure is considerably stronger along an all European axis crossing the continent from Holland on the periphery, via the Rhine Valley, into the Po plain in Italy. Away from this axial continental strip the economy is disintegrated, generally backward and lagging behind general development. The protest of younger colleagues, which became evident in the open meeting, was referred to the working groups. They argued that such a population policy was being implemented to the exclusion of the socialist countries of Europe and was by no means a natural phenomenon, but rather a strategic move on the part of Western European capitalists, in whose interests infrastructural investments were being directed.

A more careful examination of the map and of the given economic conditions would make other continental axes appear even more advantageous as development zones. We could adduce in this context the connection of the Black Sea with the North Sea via the Rhine-Danube waterway. Still another development axis can be envisaged starting from the lower Elbe via the original basin through the Oder, Warthe, Vistula and Pripet into the Dnieper basin. Both these axes would ideally connect up Western Europe with the interior of the European continent.

Oceanic City ?

For the time being, nevertheless, what seems to be prevailing is a development that corresponds neither to Gottmann's ideas nor to those of his critics. The concentration of economic power, in the case of the imperialist states and big concerns, on the coasts is revealing the tendency toward a kind of oceanic pact, an alliance, which is endeavouring to separate the continents one from the other and so to control them individually. The settlement of the coasts with dike and harbour installations against the sea and strategic measures directed against the continent, along with banks, universities and administrative centres, with service, development and armaments industries would, in this view, be the main planning projects of the next few decades.

At the same time and in competition with the above-described development, there is going forward, albeit more slowly for the time being, the development of continental axes.

What is common to both development trends, the oceanic and the continental is the fact that the main task is no longer

Räumen ihre möglichen Nutzungen vorschreibt. Die chronische Finanznot der Gemeinden ist nur ein Symptom dieses Faktums und kann durch Umverteilungen von Steuermitteln nicht behoben werden. Der Ruin der städtischen Haushalte bezeichnet den Verfall städtischer Autonomie, da ein grosser Teil der Mittel immer wieder in Projekte gesteckt werden, die diese Autonomie erhalten sollen. Je mehr Geld also den Städten zugeführt würde, um so mehr würden diese wieder ausgeben, um sich vergebens gegen Entwicklungen zu stemmen, die ihnen von aussen aufgezwungen werden.

Stadtentwicklung ist längst ein obsoleter Begriff. Man spricht heute meist nur noch von Räumen unterschiedlicher Nutzung und Bebauung und von den Beziehungen, die sie untereinander haben. Die Totalität der Stadt löst sich auf. Neben die gemischten Zentren mit vielerlei kombinierten Nutzungen treten immer mehr monofunktionale Zentren: Einkaufszentren, Industriezentren, Verwaltungszentren, Forschungszentren, Schulzentren, Vergnügungszentren, Erholungszentren, Verkehrszentren usw., deren funktionale Verbindungen untereinander und zu den natürlichen Ressourcen erst lebensfähige Strukturen ergeben. Städtischer Raum und urbanes Leben, in dem alles in einem einigermaßen übersichtlichen Raum beisammen ist, wird in den Konzentrationsräumen täglich vor unseren Augen zerstört – man nennt das euphemistisch Sanierung –, während gleichzeitig relativ junge Städte so etwas wie Rothenburg ob der Tauber werden – zum Beispiel Saarbrücken, Castrop-Rauxel oder Berlin-Wedding. Die Denkmalpfleger könnten im Überfluss schwelgen, sähen sie nur die vielen jungen Altertümer, die ihnen in den Schoss fallen.

Konflikte und Widersprüche

Die in dieser Weise grob vereinfacht skizzierte Entwicklung vollzieht sich nicht ohne innere und äussere Widersprüche. Sie erlaubt nicht vollständig schlüssige Ableitungen aller Einzelphänomene. Auch lassen sich daraus keine sicheren Prognosen als Trendverlängerungen der beobachtbaren Bewegungen konstruieren. Die Entwicklungen vollziehen sich unter dem Einfluss politischer Kämpfe um den Lebensraum und die Art seiner Bewirtschaftung. Der Imperialismus stösst auf Widerstände nicht allein in den Entwicklungsländern, deren Völker sich gegen die Ausbeutung zur Wehr setzen; er begegnet wachsendem Widerstand auch in seinen Heimatländern trotz des innenpolitischen Terrors, mit dem die Regierungen dieser Länder ihre alten Ordnungen zu erhalten versuchen. Die Widerstandsorganisationen operieren international und rekrutieren sich sowohl in den klassischen imperialistischen Staaten als auch in den sogenannten Entwicklungsländern. Er äussert sich in den verschiedensten Kampfformen: im offenen Bewegungskrieg, in ländlicher und städtischer Guerilla, in Auseinandersetzungen zwischen bürgerlichen und Arbeiterparteien, im Arbeitskampf der Gewerkschaften und in Form der scheinbar unberechenbaren Einzelaktionen von Befreiungsbündeln wie den Tupamaros, verschieden je nach den verschiedenen Bedingungen von Land zu Land. Der Erfolg dieser Kämpfe, sofern sie in politische Emanzipationsbewegungen eingebunden sind und sich nicht in Alleingängen individualistischer Gruppen erschöpfen, wird für die Zukunft auch der städtischen Agglomerationen von ausschlaggebender Bedeutung sein. Ihre unlösbar miteinander zusammenhängenden Ziele sind: die Aufhebung der Widersprüche von Kapital und Arbeit, Kopfarbeit und Handarbeit, Dienstleistung und Produktion als Herrschaftsverhältnisse, die Abschaffung von entfremdeter Arbeit und der unkontrollierten Zerstörung lebenswichtiger Naturschätze. Die mit der Annäherung an diese Ziele entstehenden Siedlungsformen werden nichts mehr gemeinsam haben mit den Monokulturen von heute, deren bauliche Wüsten man wird abräumen müssen wie Müll aus einer barbarischen Epoche, deren selbstzerstörerische Bewegkräfte man kaum mehr wird greifen können.

Jörn Janssen ■

ment des diverses zones de la ville, mais bien le développement de l'infrastructure, particulièrement des voies de communication et de transport d'énergie, dont l'existence conditionne l'exploitation des espaces avoisinants. La ruine de l'économie des villes marque le déclin de leur autonomie.

Le développement urbain est, depuis longtemps, une notion périmée. Aujourd'hui, on ne parle généralement plus que d'espaces d'utilisation et d'aménagement différents et des relations qu'ils ont entre eux. La ville, dans son entité, se dissout. A côté des centres mixtes, à utilisations multiples combinées, apparaissent, de plus en plus, des centres monofonctionnels: centres d'achats, centres industriels, centres administratifs, centres de recherches, centres scolaires, centres de loisirs, centres de délassement, centres de communications, etc. dont seuls les rapports fonctionnels entre eux et avec les ressources naturelles leur permettent de devenir des structures viables. Espace citadin et vie urbaine, dans quoi tout est réuni à des dimensions humaines, meurent chaque jour devant nos yeux, détruits qu'ils sont par les concentrations. Les associations pour la protection des monuments pourraient se réjouir si elles voyaient seulement la multitude de nouvelles antiquités qui leur tombent du ciel.

Conflicts and contradictions

L'évolution esquissée ainsi grossièrement et de façon très simplifiée ne s'accomplit pas sans contradictions internes et externes. Les développements se font sous l'influence de luttes politiques pour l'espace vital et son mode d'exploitation. L'impérialisme rencontre des résistances non seulement dans les pays en voie de développement, dont les peuples se défendent contre leur exploitation. Il rencontre une résistance croissante dans ses pays d'origine, malgré la terreur policière avec laquelle les gouvernements de ces pays cherchent à maintenir les ordres anciens. Les organisations de résistance agissent à l'échelle internationale et se recrutent aussi bien dans les pays impérialistes classiques que dans les pays sous-développés. La résistance s'exprime dans des formes de combat diverses: par la guerre de mouvement ouverte, par la guérilla urbaine et campagne, par les confrontations entre partis politiques bourgeois et prolétaires, par la lutte ouvrière des syndicats et sous la forme d'actions individuelles apparemment déconcertantes d'associations de libération, comme les Tupamaros, sous des formes différentes en fonction des conditions différentes de pays à pays. Le succès de ces luttes, pour autant qu'elles restent dans le cadre de mouvements politiques d'émancipation et ne s'épuisent pas en des actions isolées de groupes individualistes, aura une importance déterminante également pour l'avenir des agglomérations urbaines. Les buts de ces luttes sont la suppression des contradictions entre le capital et le travail intellectuel et corporel, les services et la production en tant que conditions à une hiérarchie; la suppression du travail dégradant et de la destruction inconsidérée de trésors naturels essentiels. Les formes de colonisations tentant d'approcher ces buts n'auront plus rien de commun avec les monocultures actuelles dont le désert architectural devra disparaître comme les reliquats d'une époque barbare, dont on arrivera avec peine à saisir la force auto-destructrice.

Jörn Janssen, traduction: P. Moine ■

the organization of individual urban areas, but rather the erection of an infrastructure, especially transportation facilities and power lines, the existence of which prescribes how adjacent areas are to be utilized. The ruin of municipal economic structures characterizes the decay of municipal autonomy.

Town-planning has long since become an obsolete concept. Nowadays we speak usually only of areas of differential use and their interrelationships. The totality of the city is dissolving. Beside the old mixed function centres with all sorts of combined utilizations, we are witnessing the emergence increasingly of mono-functional centres: shopping centres, industrial centres, administration centres, research-centres, educational centres, entertainment centres, recreation centres, traffic centres, etc., whose functional interrelationships and relations to natural resources alone give rise to structures capable of surviving and growing. The urban space and urban living, where everything is more or less together in a compact area, are being visibly destroyed in the great new agglomerations. The protectors of historic monuments could have a wonderful time if they would just look at the many new antiquities that are falling into their laps.

Conflicts and contradictions

This roughly adumbrated development is not going forward without the presence of internal and external contradictions. Developments are proceeding under the influence of political struggles for living-space. Imperialism is not only encountering resistance in the developing countries, whose peoples are resisting being exploited; it is also meeting with growing resistance in the home countries despite the internal political terror with which the governments of these countries attempt to preserve their old systems. The resistance organizations are operating on an international basis, and they are recruited both in the classical imperialist states and in the so-called developing countries. This resistance is expressed in the most varied forms: in open wars of movement, in rural and urban guerrilla warfare, in struggles between bourgeois and working-class parties, in the struggles of the trade unions and in the shape of the seemingly inculcable individual actions by liberation groups, such as the Tupamaros, these groups differing in line with the different conditions prevailing from country to country. The success of these struggles, in so far as they are bound up with political emancipation movements and do not exhaust themselves in isolated actions of individualistic groups, will be of decisive importance for the future of the urban agglomerations. Their coherent goals are: the abolition of the contradictions between capital and labour, mental work and manual work, service and production, as defining systems of repressive authority, the ending of alienated labour and of the uncontrolled destruction of vital natural resources. The forms of human settlement approximating to these goals will no longer have anything in common with the monocultures of the present day, the architectural desolation of which will have to be cleared away like the debris of a barbarian age, the self-destructive motivations of which will hardly be comprehensible.

Jörn Janssen, translation: Dr. J. Hull ■