

Bibliothèque Anarchiste

Anti-copyright



Urbanisme et ordre

en Espagne

Miguel Amorós

Miguel Amorós

Urbanisme et ordre

en Espagne

décembre 2003

Consulté le 9 août 2026 de

<https://sniadecky.wordpress.com/2024/05/11/amoros-urbanisme-fr/>

Conférence donnée le 20 décembre 2003 à l'Ateneu Llibertari de El Cabanyal,
Valence, Espagne. Traduction française par Jacques Hardeau, novembre 2022.

Texte original en espagnol : "Urbanismo y orden"

fr.anarchistlibraries.net

décembre 2003

« L'urbanisme idéal
est la projection dans l'espace
de la hiérarchie sociale sans conflit. »
“Commentaires contre l'urbanisme”,
Internationale Situationniste n°6, août 1971.

L'urbanisme est l'ensemble des techniques qui ont pour objet la transformation des villes en centres d'accumulation du capital. Il rend possible l'appropriation par le capitalisme de l'espace social, qu'il recompose d'après les normes que dicte sa domination. En conséquence, l'urbanisme consiste en une simple destruction cumulative de sociabilité. En nous en tenant à la situation espagnole, nous diviserons le phénomène de l'urbanisation en trois périodes selon le degré atteint par la destruction du milieu urbain : celle de l'urbanisme bourgeois (1830-1950), celle de l'urbanisme à outrance (1950-1985) et celle de l'urbanisme totalitaire (à partir des années 1980). Dans les deux premières, l'urbanisme, en tant que technique de la séparation, devait promouvoir l'atomisation et la dispersion des travailleurs que le système productif obligeait à concentrer. La troisième période part de l'isolement général de la population, favorisé par la disparition du système manufacturier et la généralisation d'un mode de vie consumériste. L'automatisme de la machine prévaut sur les autres facteurs et modèle l'existence humaine en même temps que tout le fonctionnement du milieu urbain, révélant ainsi l'essence totalitaire de l'urbanisme contemporain.

La longue durée de la première période, celle de la contre-révolution urbaine, indique que la conversion de l'espace en capital et l'apparition subséquente du marché du sol et du logement fut un processus lent. Ses effets destructeurs furent palliés par l'apparition tardive des usines, étant donné le caractère essentiellement agraire de la bourgeoisie espagnole et la résistance paysanne à la prolétarianisation. Jusqu'en 1848 les villes étaient conçues comme des noyaux fortifiés. À partir de cette date, des arrêtés furent publiés sur l'alignement des rues. La division territoriale en provinces et la construction de routes réactiverent les villes qui devinrent capitales, et la confiscation des biens de l'Église libéra suffisamment de terrain pour que la ville puisse croître sans dépasser ses limites, sauf dans les cas plus dynamiques de Barcelone et Madrid. C'est là qu'apparurent pour la première fois les *quartiers neufs*, division du sol en quadrillages, sans limites ni centre. Le quadrillage était la forme la mieux adaptée au capital ; on obtenait de la parcelle carrée ou octogonale le bénéfice maximal indépendamment des usages ou des besoins sociaux, et en même temps on faisait de l'urbanisation un processus interminable, incitant à l'extension

illimitée de la ville. Le quartier neuf, connecté à la ville par des *grandes voies* et des *chemins de ronde*, reflétait l'alliance entre la géométrie et l'argent, faisant de la ville l'image urbaine du capitalisme. Les quartiers neufs furent les premiers quartiers résidentiels spécifiquement bourgeois, illustrant les premiers effets de la contre-révolution urbanistique, c'est-à-dire, d'abord, la conversion d'un secteur de la ville en espace où les rapports humains se réduisent au minimum ; ensuite, la division de la ville en différents quartiers selon les activités ou le niveau économique de leurs habitants, la *zonification*. Le voisinage n'est pas une vertu pour l'usage classiste de l'espace. Souvent, les classes étaient séparées par de larges avenues ou des rues droites qui servaient à la fois de frontière et de voie de pénétration des forces de l'ordre en cas de mutinerie. Les premières tentatives de planification urbanistique furent entreprises pour contrôler les révoltes populaires. Par conséquent, l'urbanisme naquit comme instrument de contrôle qui assurait l'ordre bourgeois, tout comme les prisons modèles le code civil, et surtout, comme la police, un corps qui apparaît au même moment et s'organise par *districts*, c'est-à-dire, se zonifie.

Le quartier neuf trouva sa contrepartie dans le *taudis*, dévaluation extrême du quartier et du logement. Dans une première phase, la présence de murailles obligea à une croissance verticale de la ville et à une division des maisons en espaces le plus réduit possible, mal approvisionnés en eau et sans égouts. Les *maisons de rapport* où s'entassaient les journaliers pauvres qui venaient à la ville en quête de travail sont encore une invention bourgeoise. Les murailles, dont la fonction défensive avait été rendue caduque par le développement de l'artillerie, acquéraient une fonction de contention et de maintien de la pauvreté par la surexploitation économique de l'espace. C'est pour cela que leur démolition fut considérée comme un acte de libération. L'urbanisme, en créant les quartiers bourgeois, avait créé en même temps des quartiers ouvriers ; en reléguant la misère, il l'avait rendue visible ; en la concentrant, il l'avait rendue dangereuse et préconisé la nécessité d'un pouvoir capable de la tenir en respect, capable de la chasser de la rue. Ce fut la fonction de la circulation. Le mouvement des voitures s'étendit pour rendre difficile le mouvement des classes reléguées, pour éliminer la rue comme lieu de rencontre, comme espace de communication et comme endroit où passer le temps.

Si la ségrégation est une des caractéristiques de l'urbanisme naissant, l'autre est la prédominance de la circulation, du véhicule privé, image de la prédominance de l'intérêt individuel. Grâce à la mobilité, l'individu fut exproprié de l'espace citadin. La ville se sacrifiait à la circulation. En altérant la vie urbaine, le mouvement supprimait la rue pour l'habitant. Les périphériques, les avenues

les gens qu'il a marginalisés et expulsés. Et ce pour deux simples raisons : premièrement, parce que toute l'agglomération urbaine peut être paralysée par une panne de courant ou par un simple embouteillage. Deuxièmement, parce que la ville entière est une vitrine à la merci d'un *casse à la voiture bélier* général. Un hypermarché rempli de marchandises qu'il faut protéger d'envahisseurs potentiels, qui ne peuvent être autres que ceux qui les désirent sans les avoir à leur portée. Voici la clef pour comprendre l'urbanisme totalitaire : c'est le moyen d'assurer avec rapidité un contrôle total de l'ennemi qui, à un moment donné, à cause d'une avarie urbaine, incline le rapport de forces en sa faveur, et quoiqu'il ne parvienne pas à libérer d'espaces, tout au moins les dévaste. Ce qui nous porte à supposer que toutes les révoltes futures dans ces espaces de l'aliénation commenceront au hasard moyennant d'imposants pillages et de non moins imposantes destructions. Un chaos viendra résoudre un autre chaos.

Pour conclure, nous mentionnerons l'ancienne dénomination de l'urbanisme comme médecine des villes, une médecine de celles qui tuent les patients. À vrai dire, l'urbanisme se reflète plutôt dans les maladies qu'il a provoquées au long de son histoire. Si la tuberculose fut la maladie emblématique de l'urbanisme bourgeois et le cancer celle de l'urbanisme à outrance, celle qui définit le mieux l'urbanisme totalitaire est la folie. La contre-révolution urbaine, dans ses deux premières étapes, a créé des conditions de plus en plus inhospitalières pour les corps. Dans la troisième elle a tué l'âme. L'horreur urbaine qui représente cette mort est telle que, pour reprendre la ville en tant que projet de vie communautaire, il faudra démolir jusqu'à ses propres ruines.

Miguel Amorós.

et les boulevards connectaient la ville à l'extérieur, ils étaient à la fois un moyen de sortie de la marchandise et de pénétration des forces de l'ordre le plus direct possible. Comme le dit le premier urbaniste théorique, Idefonso Cerda, « les rues, en tant qu'éléments de la circulation, vastes canaux pour les vents purificateurs et moyens stratégiques pour maintenir l'ordre public, seront droites et aussi longues que possible » (*Juicio Critico del informe del jurado*).

Le périphérique, ou la grande avenue, se superposant aux anciens chemins, conduisit à la *banlieue*, l'avant-poste de l'urbanisation, le fruit de l'excès de dynamisme économique de la ville. Celle-ci se scinda en centre et périphérie. On peut dire que le faubourg créa le concept de *noyau urbain*, c'est-à-dire, de centre. Le processus fut accéléré par l'arrivée du train. Le chemin de fer fut la cause principale du désordre territorial : il mit sur la carte ou en effaça d'innombrables petites villes et villages, accordant aux uns une décadence tranquille et condamnant les autres à une expansion infâme. La gare fut la porte par où l'industrie entra réellement dans les villes. Ainsi que le nouveau prolétariat : entre 1900 et 1940, trois millions de personnes abandonnèrent la campagne pour devenir des émigrants *intérieurs*.

La parenthèse de la guerre civile marqua un point d'inflexion dans le programme urbanistique. Les barricades du 19 juillet 1936 furent l'unique révolution urbaine à avoir lieu dans ce pays. La critique libertaire put avancer quelques propositions révolutionnaires comme la suppression de la propriété urbaine et la municipalisation du logement et du sol, mais la défaite condamna toute mesure émancipatrice. Dès lors l'urbanisme, aux mains de l'État, se fit terroriste et multiplia les destructions. L'urbanisme devint une arme de l'État. Le désordre urbain fut l'aspect le plus édifiant de l'ordre répressif de l'étape du développement à outrance (1950-85). Le franquisme, la forme politique qui domina une grande partie de cette période, fut une dictature industrialiste et edificatrice, une dictature urbanistique.

La morphologie actuelle des villes espagnoles est le fruit de la politique de développement à outrance de la dictature, puis de la transition dite démocratique. La trame urbaine actuelle s'est établie peu à peu à partir des années 1950, avec les reconstructions de l'après-guerre, l'évacuation de la ville traditionnelle, la croissance industrielle et l'émigration massive de paysans et journaliers. 70% des édifices furent construits à partir de ces années. Les grandes entreprises de construction décollèrent durant les années 1960 grâce à la forte demande d'habitations bon marché. Entre 1962 et 1972 la construction d'appartements absorba 50,2% de la formation brute de capital fixe, une affaire à laquelle les banques participèrent amplement (le capital financier fit un bond spectaculaire et devint

hégémonique dans ces années-là). La mécanisation naissante de l'agriculture, l'expansion du système manufacturier et l'apparition du tourisme envoyèrent des millions de personnes à la ville, la structure sociale de la classe ouvrière s'en trouvant profondément altérée. Celle-ci fut logée dans la périphérie, d'abord dans des baraques, puis dans des habitations à loyer modéré, construites tout d'abord sur des parcelles isolées le long des routes ou près des industries, et ensuite dans des *zones industrielles* et des *villes satellites*. C'était la négation de la ville comme foyer de la vie sociale, le déracinement total, l'annihilation même de l'espace dans lequel l'individu comprenait sa condition historique.

L'opposition centre-périphérie et la zonification furent poussées à l'extrême. Autour d'un centre administratif, rempli de bureaux et de sièges officiels érigés selon les canons de l'architecture fasciste, se distribuaient zones résidentielles, *quartiers dortoirs*, maisons de coopératives, rues commerçantes, zones industrielles, logements pour fonctionnaires ou militaires, etc. La construction d'appartements et de routes prit le pas sur la planification à laquelle elle était tenue par une *Loi du Sol* qui ne fut jamais appliquée. La spéculation détermina le tracé de la ville. Le résultat fut une ville urbanisée par à-coups, chaotique, fragmentée, discontinue, où régnaient les intérêts immobiliers. Mis à part le fait que l'on construisait déjà des *habitations à bon marché* pour les ouvriers durant la Dictature de Primo de Rivera et durant la République, cette citation de Debord est tout à fait pertinente pour l'époque :

« Pour la première fois une architecture nouvelle, qui à chaque époque antérieure était réservée à la satisfaction des classes dominantes, se trouve directement destinée *aux pauvres*. La misère formelle et l'extension gigantesque de cette nouvelle expérience d'habitat proviennent ensemble de son caractère *de masse*, qui est impliqué à la fois par sa destination et par les conditions modernes de construction. » (*La Société du Spectacle*, 1967).

Les blocs d'appartements obéissent à la règle d'un maximum de personnes dans un minimum d'espace. Les groupes de blocs ou d'entrepôts au milieu de nulle part devinrent l'élément principal du paysage urbain. Des formes froides sans identités, sans références, sans aucune possibilité de vie communautaire, prises au piège des routes à quatre voies et des périphériques, dans lesquelles se forgea un prolétariat sans histoire, massifié, avec une conscience de classe épithéliale, trop perméable à l'influence de « prêtres ouvriers » et de « leaders » verticaux, quand il n'était pas accro au foot et aux voitures, vulnérable aussi bien à la consommation qu'au discours démagogique du syndicalisme intégrateur. La télévision et le militantisme catholique et stalinien naquirent dans le même creuset. Les *mouvements de quartiers* apparurent à la fin des années 1960 en

tion particulière. Ses dirigeants, se sentant les héritiers de la bourgeoisie des Expositions Universelles, ont élaboré le programme d'urbanisation de masse spectaculaire « Barcelone 92 ». La formule n'est pas secrète : si les deux tiers de l'investissement sont privés, d'après le maire Joan Clos (1997-2006), nous serons devant « un modèle de transformation typiquement barcelonais ». Ce modèle exclusif a contribué à la folle spéculation qui a expulsé de la ville des milliers d'habitants (la ville de Barcelone occupe une surface de 100 km² dans laquelle habitent un million et demi d'habitants, 300 000 en moins qu'il y a quinze ans ; le district urbain comprend 3 000 km² et 4,5 millions d'habitants y vivent, y compris ceux de la ville). Barcelone est une réserve d'espace-marchandise et ses dirigeants misent sur le fait qu'elle le soit encore beaucoup plus : voilà la mission du « Forum des Cultures 2004 ». Et à titre d'exemple de culture : belle comme la rencontre entre un cloaque et une mer de voitures dans un spectacle culturel, voici la définition que donne Clos de la construction d'une grande place au-dessus d'une station d'épuration : « un échantillon des paradigmes culturels du XXI^e siècle ». Nous savions déjà qu'un maire n'est pas maire tant qu'il ne produit pas de monuments, mais jusqu'à Clos, l'originalité de la révolution culturelle des conseils municipaux s'était limitée à des palais des congrès superflus et à des auditoriums inutiles. Il arrive souvent que dans le langage des dirigeants, les mots ont un sens contraire de ce qu'ils signifient, comme c'est le cas pour « écologie urbaine », « équilibre territorial » ou « vertébration », des étiquettes pour vendre l'urbanisme poubelle, la destruction du territoire ou la désarticulation. De cette façon, Clos appelle culture ce qui n'est rien d'autre que des détrit.

Si à force de consumer et de se consumer la ville a cessé d'exister, le citoyen lui aussi. Ainsi que les quartiers et les mouvements de quartier. Dans une anomie spatiale absolue, il n'existe rien qui soit digne de ce nom. La vie des individus se réduit aux mouvements réflexes conditionnés par les moyens techniques qui la colonisent. Avec la disparition de tous les espaces publics, la vie se replie sur le privé et se retranche dans les appartements. Une population sans autonomie, complètement dépendante de ses prothèses mécaniques, ne se rebelle, ni ne communique. Les lieux ouverts comme les places, les rues, les halls, les escaliers, les jardins, les parkings, etc., sont devenus un *no man's land*. Dans ce *cocooning* populaire, le discours sécuritaire s'impose. Une partie de la population se sent à découvert face à l'autre partie et réclame le contrôle policier de cette zone intermédiaire. Le nouvel urbanisme a l'effet pervers d'avilir la population qui le subit. Il semble que la question sociale existe, mais seulement sous forme d'un problème de sécurité. Le système dominant se sait vulnérable et craint

avec un centre muséifié et des lieux publics festivalisés, avec des « ouvertures sur la mer », des fétiches technologiques, des trains à grande vitesse, des tours géantes, des méga ports et des aéroports. Une ville avec quelques habitants dociles, dont le sommet politico-financier est dissimulé derrière de *nouvelles zones de centralité*, c'est-à-dire derrière de grands centres commerciaux, les cathédrales de la consommation qui réordonnent la vie des quartiers. Une ville d'automobilistes, d'hommes d'affaires, d'acheteurs et de retraités, où chaque citoyen devait se sentir visiteur, client ou passager. Une ville image qui s'offre comme une marchandise, qui tâche d'attirer les touristes, de décrocher les capitaux et de séduire les cadres supérieurs (Barcelone est passée de 2,5 millions de nuitées dans des hôtels en 1990 à 8 millions en 2000).

En résumé, une ville comme celles d'aujourd'hui. Une ville de dirigeants en mouvement perpétuel, puisqu'une caractéristique des membres de la nouvelle classe est que ceux-ci ne sont à leur place que quand ils circulent. Une ville dont le dernier mot revient aux grandes infrastructures : les M-30, les *rondas* du « haut » ou du « bas » [Rocades de Madrid et de Barcelone ; NdT] et les boulevards périphériques d'un côté ; le TGV, les méga-ports et les aéroports transcontinentaux de l'autre.

Les nouvelles méthodes urbanistiques tentent d'effacer les traces historiques, d'organiser l'oubli. Si l'urbanisme outrancier mit du temps à éliminer les derniers signes des combats livrés par les anciens habitants contre les classes qui les opprimaient, l'urbanisme totalitaire actuel, qui planifie en grand, change l'identité de villes comme de veste. Par exemple, quelques années ont suffi à ce que Bilbao perde tout son paysage industriel lié aux chantiers navals et à la sidérurgie, théâtre de grandes batailles sociales, et qu'à sa place s'installe tout un cirque thématique d'architecture internationale « de marque », reflet de l'asservissement des masses esseulées à la technologie. L'élévation du musée Guggenheim près du terrain vague de l'usine Euskalduna symbolise la transition de la ville industrielle et prolétaire vers l'auberge compétitive du spectacle. Les nouvelles constructions inculquent aux habitants l'expérience d'une solitude extrême. Bien qu'ils soient partout, constituant des non-lieux, elles définissent l'identité du pouvoir global, affichant sa barbarie technologiquement équipée sur toute la planète. C'est la seule identité que la non-ville, paysage exclusif de l'absence historique, peut posséder.

Les élites montantes sont doublement consolidées avec la réurbanisation « logistique ». La construction, le financement, la gestion et l'exploitation des grandes infrastructures incorporent de par la loi *le secteur privé*, en finissant avec la notion même de service public. Le cas de Barcelone mérite une atten-

réponse à l'entassement et à l'abandon de la part des « autorités ». Ce fut un mouvement revendicatif modéré, centré sur la demande de services de base et d'espaces verts, qui ne remit jamais en question le modèle du développement à outrance et élaborait encore moins une alternative. Des écoles, des égouts, de l'éclairage, des garderies, de l'asphaltage, des autobus, des hôpitaux, etc. semblaient pouvoir être le remède à tous les maux. Et quand ces problèmes quotidiens réels, n'étant pas résolus devenaient politiques, on subordonnait les critiques plus profondes à un changement de régime. Les dirigeants des associations de quartier n'étaient pas étrangers à cette mise en suspens. La question du logement se sépara de la question sociale et chercha des solutions dans le marchandage politique. Par conséquent, la lutte pour l'habitabilité (pour la *qualité de vie*) ne déboucha pas sur un projet de reconquête de la ville. Cette autolimitation fut fatale au mouvement, qui perdit l'occasion de jouer son rôle historique au moment où les assemblées de quartier étaient nombreuses, et il se convertit à partir de 1976 en simple appendice des conseils municipaux.

Une des conséquences de l'éclatement des villes, de la séparation radicale entre lieu de travail et logement, entre centre administrativo-commercial et périphérie habitée, fut un trafic frénétique entre le noyau urbain et la zone suburbaine, que les transports publics furent incapables d'assurer. La solution se traduisit par une plus grande artificialisation de la vie humaine : à partir des années 1960, l'automobile fit son apparition et transforma les villes en un cancer. Le bruit, la pollution atmosphérique et les déchets aggravèrent le mal. Les rues se remplirent peu à peu de véhicules et devinrent bientôt de gigantesques parkings (Barcelone passa de 25 000 véhicules en 1960 à un demi-million dix ans plus tard).

Les voies rapides furent alors le principal agent de l'aménagement du territoire. Les mots avec lesquels l'urbaniste d'avant-garde Le Corbusier annonçait en 1925 l'avènement de l'époque des « machines à habiter » semblaient sinistres : « la ville de la vitesse est la ville du succès » (*Urbanisme*). La ville perdit ses limites et continua à vider ses quartiers historiques (dans les années 1980 seulement 10 à 18% de la population citadine vivait dans la vieille ville). La « *Charte d'Athènes* », programme de la rationalisation urbaine capitaliste, établissait que « la limite de l'agglomération sera fonction de son rayon d'action économique ». En trente ans, les villes furent transformées en vulgaires agglomérations. La population pauvre continua à être centrifugée moyennant des déviations, des voies de dégagement, des boulevards périphériques et des autoroutes. L'équilibre séculaire entre ville et paysage fut définitivement ruiné. La plaie de la motorisation privée fut l'instrument qui finit non seulement de prolétarianiser le

travailleur, dont le mode d'existence se configurait en fonction de la voiture, mais fut aussi la cause principale de la destruction de l'environnement rural et naturel des villes, contribuant à la contamination, facilitant la fréquentation massive de la *métropole* – qui devenait de plus en plus insupportable – et la reliant aux résidences secondaires et aux appartements balnéaires. Malheureusement, la ville a été redéfinie comme une agression contre la nature. La voiture entraîna le gaspillage de l'espace et la destruction totale de la ville comme lieu à dimension humaine. Ce fut un de facteurs à l'origine de l'apparition de la société de masses, c'est-à-dire à ces vastes couches de population neutre incapables d'accéder à la conscience d'intérêts communs.

L'urbanisme concentrationnaire qui prit la relève indiquait l'avènement de nouvelles structures de pouvoir et d'un nouveau type de société. La classe dominante, une bourgeoisie nationale patronale sous la tutelle d'une dictature militaire, avait évolué vers un conglomérat politico-financier connecté aux flux économiques internationaux. Toutes les caractéristiques destructives de la politique de développement à outrance furent poussées à l'extrême : ségrégation, motorisation, verticalisation, contrôle social, perte de forme, disparition de la limite urbaine, etc. ; la ville était plus que jamais concentration de pouvoir et instrument d'accumulation du capital. Le caractère totalitaire du nouveau pouvoir de classe se fit sentir dans sa volonté de ne rien laisser échapper à la standardisation et à la spéculation, c'est-à-dire, à l'économie autonomisée, pas la moindre portion de territoire, pas le moindre aspect de la vie de ses habitants, une vie sans relation, qui s'écoule principalement à l'intérieur d'une voiture ou devant un écran : « l'existence quotidienne se conformera aux exigences de la machine » (Lewis Mumford, *La cité à travers l'Histoire*, 1964).

Ce qui différencie cet urbanisme du développementalisme précédent, plus que le recours au spectacle, c'est la volonté ordonnatrice ; le chaos déshumanise au hasard, mais personne n'échappe à la planification. Pour que la ville devienne l'espace de l'économie sans entraves, le droit à urbaniser dut dépasser le droit de propriété (voir la loi de 1998 concernant le régime du sol et les évaluations) et les techniques de surveillance durent atteindre des niveaux impensables sous prétexte de Jeux Olympiques ou d'Expo [comme par exemple à Séville et à Barcelone en 1992 ; NdT]. Ces événements furent de grandes opérations policières. Désormais aucun quartier, ni village, ne pourra se prévaloir d'être un *fait urbain* à part, en marge des intérêts qui détruiraient le reste de la ville, pas plus qu'aucune manifestation ne pourra se sentir protégée par le caractère juste de sa cause. Les habitants du district valencien de La Punta, victime de la logistique du port, et ceux du quartier El Cabanyal, au-dessus duquel

est suspendue une épée de Damoclès en forme d'autoroute, le savent bien à présent. Les politiques de table rase avec le territoire et de *tolérance zéro* avec la protestation préparèrent le nouvel art de gouverner. Le milieu urbain consumma sa destruction et supprima une fois pour toutes l'opposition campagne-ville, désintégrant les quartiers des faubourgs et dissolvant le monde rural en un mélange aléatoire d'éléments urbains et agraires en décomposition. Si la ville au temps de la politique de développement à outrance fut un abcès, celle qui lui a succédé est une prison.

La dernière phase de la politique de développement s'est déroulée « démocratiquement » entre 1975 et 1985 avec le boom de la suburbanisation et la crise industrielle. Ce fut la dernière période de la lutte des classes et celle de l'association entre les intérêts politiques et ceux du secteur de la construction, celle de la corruption qui finança les partis et enrichit les dirigeants. À partir de 1979, année d'élections municipales, les partis s'étaient efforcés de dissoudre les mouvements de quartier et ce qu'il restait n'en était évidemment pas même l'ombre. Les administrations locales et celles des provinces autonomes avaient découvert le marché foncier et l'utilisaient pour se financer, en accord avec les spéculateurs, complétant de cette manière l'œuvre de la politique de développement à outrance. C'est pour cela que les Plans Généraux d'Aménagement Urbain [*Planes Generales de Ordenación Urbana*] des conseils municipaux soi-disant démocratiques n'arrivèrent que tardivement et se limitèrent à pallier les imperfections, améliorer les accès et créer des places de stationnement (ce qui en son temps fut appelé « urbanisme de ravaudage »). En Espagne, la nouvelle classe dirigeante se consolida plus avec la spéculation immobilière et la corruption politique qu'avec la spéculation boursière. En 1989, le prix du logement augmenta brusquement de 25,7%. Depuis lors les prix ont été multipliés par six, la hausse étant plus élevée sur la côte et dans les capitales. Il n'est pas étonnant que, par exemple, le sol urbanisé du Pays Valencien se soit agrandi de 60% durant les dix dernières années, particulièrement celui des maisons jumelles, des terrains de golf, des nationales et autoroutes, des ports de plaisance, des grandes surfaces et des décharges, révélant la *durabilité* du style de vie promu par la domination.

Les nouvelles technologies rendirent possible la mondialisation et la dissolution de la vieille classe ouvrière ; la formation de nouvelles élites fut réalisée après sa défaite. Elles se caractérisent par l'ordinateur et le téléphone portables, par la hâte. Nées de la fusion de l'administration, de la politique et des finances, elles requéraient un nouveau modèle de ville, creux, mécanique, uniformisé, s'alimentant du district urbain. Une ville parasite, sans ouvriers ; une *tiranopolis*