

*En transit* traite d'une manière concrète de l'espace public contemporain : l'espace des structures de transport, des terminaux, des systèmes de correspondance, des gares ; tous traversés par des escaliers mécaniques, des *fingers*, des tunnels, de vastes salles des pas perdus où des individus faisant escale, inévitablement de passage entre un lieu et un autre, se croisent, très occupés, et se déplacent sans arrêt. Cet espace « interlude » se définit par le mouvement et non par la permanence. Il s'agit donc d'une sorte d'espace insaisissable et glissant, qui suscite des interrogations quant à la possibilité d'être *localisé*. Ses limites ne répondent pas à une distribution conventionnelle explicable en termes de proximité ; elles sont plutôt définies par les concepts de possibilité d'accès et de rapidité, qui n'impliquent pas, nécessairement, de grandes distances. C'est pour cela que des continuités temporelles intéressantes sont mises en place entre des *parcelles* hermétiques distantes, des liens qui posent les bases du dessin de cartes répondant à des critères a-géographiques, super-géographiques, ou, mieux encore, de géographie temporisée, rythmée par un mouvement sélectif. C'est une mappemonde couverte de flèches multiples renvoyant d'une capitale à une autre, d'un continent à un autre ; c'est une carte routière touristique, un plan de métro, réduction naïve d'une métropole à son rythme syncopé souterrain. Ces exercices d'abstraction, ainsi que d'autres, redessinent des territoires bidimensionnels au dos desquels sont annoncées, invariablement, les principales propositions et attractions locales.

Il existe par ailleurs, comme l'affirme Marc Augé, une parenté entre divers lieux de circulation, de communication et de consommation : des gares ressemblant à des galeries commerciales, des hôtels ne se différenciant guère d'immeubles de bureaux, des aéroports devenant des centres de congrès. L'uniformisation habituelle de ce type d'espaces, l'élimination des références immédiates et leur prolifération répétitive indépendamment de leur situation, construit un continuum spatial qui s'étend sur toute la planète. Augé a développé la notion de *non-lieu* pour définir ce type d'espaces privés des caractéristiques propres du *lieu* (identité, relation, histoire), et dans lesquels l'espace public ne peut exister qu'au prix de son adulation. Ces espaces de transit sont aussi par excellence les espaces dans lesquels apparaissent plus souvent le désir différé, la fuite et la réclame, sous forme d'affiches lumineuses, d'images publicitaires, qui nous transportent toujours idéalement ailleurs, un ailleurs présenté comme un paradis lointain non contaminé. Références à d'autres lieux, d'une part, et références réduites à des indicateurs stricts et des icônes abstraits, de l'autre ; espaces tatoués d'images incitant à partir. L'architecture comme épisode, comme lieu de passage, associée à une condition fugace de l'espace peut être, cependant, conteneur d'expériences, cadre pour la détention, pour la fixation, pour la greffe de subjectivités qui modifient l'espace en le traversant, pour le récit ou la protestation, pour une écriture lente, pour la production de lieu au moyen d'une pratique spécifique. Le phénomène de substitution de l'espace public par l'espace abstrait des gares et des aéroports est ainsi interrompu de manière intermittente par l'expérience subjective et par le projet, qui peuvent produire du *lieu* dans le contexte de ce cadre conceptuel ou physique, à la fois fluide et diffus, qui trouble les distances.

*En trànsit* parla d'una forma concreta de l'espai públic contemporani: l'espai dels sistemes de transport, les terminals, els centres d'intercanvi modal, les estacions; espais travessats per escales mecàniques, *fingers* o passarel·les, túnels, extenses sales de passos perduts en les quals es produeix un desplaçament incessant i un entrecreuament agitat d'individus que fan escala, que es troben de pas, inevitablement, entre un lloc i un altre. Aquesta mena d'espai interludi es defineix pel moviment i no pas per la permanència. Es tracta, doncs, d'una forma d'espai esmunyedissa i difícil de fixar, que suscita incògnites entorn de la possibilitat de ser *localitzat*. Els límits d'aquests espais no responen a una distribució convencional explicable en termes de proximitat. Més aviat es defineixen a partir dels conceptes d'accés i de rapidesa, que es poden donar en realitat salvant grans distàncies. S'estableixen, amb aquesta finalitat, continuïtats temporals i d'interès entre *parcel·les* hermètiques distants, lligams que estableixen les bases per al dibuix de mapes que responen a uns criteris ageogràfics, supergeogràfics, o millor de geografia temporalitzada, pautaada per un moviment selectiu. Un mapamundi amb fletxes múltiples que remetien d'una capital a una altra, d'un continent a un altre; un mapa turístic de carreteres, un plànol del metro com a reducció naïf d'una metròpolis al seu ritme subterrani sincopat; aquests i altres exercicis d'abstracció redibuixen uns territoris bidimensionals en el revers dels quals invariablement s'anuncien les principals ofertes i atraccions locals.

Hi ha per altra banda, com afirma Marc Augé, un parentiu entre determinats llocs de circulació, comunicació i consum: estacions que semblen galeries comercials, hotels que no es distingeixen d'edificis d'oficines, aeroports que són centres de congressos. La uniformització habitual d'aquesta mena d'espais, l'eliminació de les referències immediates i la proliferació repetitiva que obvia la ubicació, construeixen un *continuum* espacial que s'estén per tot el planeta. Augé ha desenvolupat la noció de *no-lloc* per definir aquests espais en els quals no es donen les característiques pròpies del lloc (identitat, relació, història), i en els quals solament es pot donar l'espai públic a costa d'adulterar-lo. Aquests espais de trànsit són també per excel·lència els espais en els quals la presència del desig diferit és més abundant, espais de la fugida i del reclam, en forma de cartells lluminosos, imatges publicitàries, que sempre transporten idealment a un altre lloc, presentat com un paradís llunyà no contaminat. Referències a altres llocs, per una banda, i referències reduïdes a indicadors escarits i icones abstractes per l'altra: espais tatuats d'imatges que inciten a anar-se'n. L'arquitectura com a episodi, com a lloc de pas, lligada a una condició fugaç de l'espai pot ser, tanmateix, contenidor d'experiències, marc per a la detenció, per a la fixació, per a l'empelt de subjectivitats que modifiquen l'espai en travessar-lo, per al relat o la denúncia, per a una escriptura lenta, per a la producció del lloc mitjançant una pràctica específica. El fenomen de la substitució de l'espai públic per l'espai abstracte de les estacions i els aeroports és, d'aquesta manera, interromput intermitentment per l'experiència subjectiva i pel projecte, que poden produir *lloc* en el context d'aquest marc fluid i imprecís, sigui conceptual o físic, que enterboleix les distàncies.