

minuten lang richting westen te verplaatsen, dan gaat het vooral om persoonlijke destabilisatie. Als hij hiermee het terrein wil verkennen, staat de zoektocht naar een psychogeografisch urbanisme centraal.

In ieder geval hangt het ruimtelijke veld in de eerste plaats van de vertrekbasis af – voor een individu zijn woonst, en voor groepen het gekozen punt van samenkomst. Het maximale bereik van dit ruimtelijke veld is niet groter dan een grote stad en haar voorsteden. Het minimale bereik kan worden beperkt tot een kleine omgevingseenheid: een bepaalde wijk, of zelfs een huizenblok, als dat de moeite waard is (met als extreem uiterste de statische *dérive*: bijvoorbeeld een dag doorgebracht in het treinstation Lazare).

Om een vastgesteld ruimtelijk veld te gaan verkennen, moet je vertrekbasissen bepalen en richtingen berekenen. Hierbij komen zowel gewone als ecologische kaarten kijken, die je kan bestuderen, aanpassen en verbeteren. Wat hierbij vanzelfsprekend helemaal niet meespeelt, is een of andere vorm van voorliefde voor nog onbekend en nooit bezocht terrein. Dit is een onbelangrijk en totaal subjectief aspect van het probleem, dat doorgaans ook geen lang leven beschoren is en als criterium nooit gebruikt wordt. Tenzij misschien sporadisch, wanneer iemand de psychogeografische uitwegen van een zone wil vinden door systematisch van alle gebruikelijke punten af te wijken. Op dat moment kan je verdwalen in een wijk waar je al ettelijke keren door bent gelopen.

Bij een ‘mogelijke afspraak’ daarentegen speelt desoriënterend gedrag een veel grotere rol dan het verkennen van de omgeving. Het individu wordt verzocht om zich op een bepaald uur op zijn eentje naar een bepaalde plaats te begeven. Hij heeft geen last van de vervelende verplichtingen van een gewone afspraak, want hij moet op niemand wachten. Nu deze ‘mogelijke afspraak’ hem onverwacht naar een plek heeft gebracht die hij misschien kent – misschien ook niet – observeert hij zijn omgeving. Het kan zijn dat op dezelfde plaats een ‘andere mogelijke afspraak’ werd geregeld met iemand van wie hij de identiteit niet kent. Iemand die hij misschien zelfs nog nooit gezien heeft – wat hem ertoe aanzet om met verscheidene voorbijgangers een gesprek aan te knopen. Het is mogelijk dat hij niemand tegenkomt, maar ook dat hij toevallig de persoon tegen het lijf loopt die de ‘mogelijke afspraak’ heeft geregeld. In ieder geval, en vooral wanneer plaats en tijdstip goed gekozen zijn, zal de manier waarop het individu zijn tijd gebruikt een onverwachte wending nemen. Hij kan zelfs telefoneren en een ‘andere mogelijke afspraak’ vragen aan iemand, die niet weet waar de eerste afspraak hem heeft gebracht. De mogelijkheden van dit tijdverdrijf zijn haast onuitputtelijk.

Zo zijn er grappen die niet iedereen geslaagd vindt, maar die ik in mijn entourage altijd enorm apprecieer, zoals bijvoorbeeld ’s nachts binnendringen op de bovenverdiepingen van afbraakpanden, Parijs in één keer al liftend doorkruisen tijdens een staking van het openbaar vervoer en zich daarbij om het even waarnaartoe laten rijden zodat de verwarring nog groter wordt, rondlopen in de kelders van de catacomben, die verboden zijn voor het publiek. Het hoort allemaal thuis onder een universeel gevoel dat in niets verschilt van het gevoel van de *dérive*.

Dankzij de lessen die we trekken uit de *dérive*, kunnen we de psychogeografische articulaties van een moderne stad voor het eerst registreren. Niet alleen de leefunits, hun voornaamste bestanddelen en hun ruimtelijke ligging, maar ook de centrale passage-assen, de uitwegen hieruit en de manier waarop die beveiligd zijn. Dit leidt tot de centrale hypothese dat er psychogeografische draaischijven bestaan. De afstanden die effectief tussen twee zones van een stad liggen zijn niet te vergelijken met wat een plan op het eerste gezicht doet geloven. Met behulp van oude kaarten, luchtfoto’s en experimentele *dérives* kunnen we een invloedrijke cartografie opbouwen – die tot op heden nog niet bestaat. Er moet op dit vlak nog immens veel werk worden verzet: de huidige kaarten zijn dan ook nog niet helemaal betrouwbaar, maar zeker niet minder betrouwbaar dan de eerste kompaskaarten. Het enige verschil is dat het nu niet meer gaat om het precies afbakenen van continenten, maar om het wijzigen van architectuur en urbanisme. De verschillende leef- en wooneenheden van vandaag zijn niet exact gescheiden, maar worden omringd door min of meer uitgestrekte grensgebieden. De meest algemene verandering waar de ervaring van de *dérive* toe wil komen, is het constant verkleinen van die grensgebieden, tot ze uiteindelijk volledig verdwijnen.

In de architectuur zelf geeft de idee van de *dérive* aanleiding tot allerlei nieuwe labyrintische vormvoorstellen, iets wat door de moderne bouwtechnieken nog in de hand gewerkt wordt. Zo maakte de pers in maart 1955 melding van een nieuw bouwproject in New York dat de eerste tekenen vertoonde van de mogelijkheid om in een appartement te ‘*dériveren*’: ‘De woningen in dit spiraalvormige huis zullen de vorm hebben van een stuk taart. Ze kunnen naar hartelust worden vergroot of verkleind door de mobiele binnenwanden te verplaatsen. Dankzij de trapsgewijze opklimming per halve verdieping hoeft het aantal kamers niet beperkt te worden, want de huurder kan een hoger of lager gelegen stuk gebruiken. Door dit systeem kunnen drie appartementen met vier kamers in drie uur tijd worden omgetoverd tot één appartement met twaalf of meer kamers.’

Het gevoel voor *dérive* is van nature uit verbonden met een bredere levensvisie, maar het zou een ongelukkige gevolgtrekking zijn om die er automatisch uit af te leiden. Over de al dan niet terecht erkende of verguisde voorlopers van de *dérive* in vroegere literatuur wil ik hier niet uitweiden, noch over de bijzondere, passionele aspecten die de *dérive* met zich brengt. De *dérive* heeft met dezelfde moeilijkheden te kampen als vrijheid. Alles wijst erop dat het gedrag en het decor van onze samenleving in de toekomst snel zullen veranderen. Ooit zal men steden bouwen om in rond te dwalen. Mits een paar relatief kleine ingrepen kunnen we hiervoor bepaalde zones gebruiken die nu al bestaan. En bepaalde personen die er nu al zijn.

Vertaling: Taal-Ad-Visie

1 Tijdens de jaren 1920 ontwikkelden Robert E. Park (1864-1944) en Ernest W. Burgess (1886-1966) een programma voor stadsonderzoek aan het departement sociologie van de University of Chicago. In verscheidene onderzoeksprojecten gelokaliseerd in Chicago, werkten ze een theorie van stedelijke ecologie uit, waarin ze stelden dat omgevingen geregeerd worden door natuurlijke processen, en dus ook door de wetten van de Darwiniaanse evolutie die de natuurlijke ecosystemen beïnvloeden. (nvdr)