

# Tijd en de stad

Leslie Kavanaugh

Architectuur en stedenbouw maken gebruik van ruimte. Als wij architecten iets bouwen, dan blijft dat er staan. Punt. Wanneer het over de architectonische ruimte gaat, zijn wij echter niet gewend te denken in *tijd*. Wij hebben te maken met objecten, of beter, met gebouwen in de ruimte. Ik zou dit essay willen beginnen met mij aan te sluiten bij de oproepen uit verschillende domeinen - sociale geografie, filosofie, stedenbouwkunde en stadsontwikkeling en sommige architectuurtheorieën - tot verder onderzoek van de ruimte in combinatie met, of naast, of vervlochten met de tijd. Zoals Jon May en Nigel Thrift in het door hen samengestelde boek, *Timespace: Geographies of Temporality* schrijven,<sup>1</sup> is er een groeiende ontevredenheid vast te stellen met de dichotomische benadering van de categorieën ruimte en tijd. Architecten en andere beroepsbeoefenaren die met steden van doen hebben, hebben de neiging het probleem voornamelijk te zien als een probleem van de ruimte: ruimtelijke planning, zonerings, bouwlocaties. Historici, sociologen en stedenbouwkundigen stellen daarentegen de tijd boven de ruimte, dat wil zeggen huldigen in de eerste plaats een lineaire opvatting van de tijd.<sup>2</sup>

Door zo'n hard en blijvend onderscheid te maken tussen ruimte en tijd, worden de complexiteiten - en zeker de rijkdom - van beide zelden aangesproken. Niettemin willen wij hier niet pretenderen een afdoende theoretische analyse te geven van de laatste stand van het vraagstuk van tijd en ruimte. Wat de laatste jaren steeds duidelijker is geworden, is eerder dat er veel ruimtelijkheden en veelvoudige temporaliteiten bestaan, elk verschillend van de andere maar toch met elkaar verbonden. Omdat deze beschouwing zich specifiek met het thema 'tijd en de stad' bezighoudt, wil ik kort enkele van de tijd-ruimtelijke lagen verklaren die mogelijk van belang zouden kunnen zijn voor de analyse van de dynamische ontwikkeling van de stedelijke omgeving. Zoals wij allemaal weten, veranderen en muteren steden met de tijd. Eén manier om een begin te maken met ze op een

meer dynamische wijze te begrijpen, is door onderzoek te doen naar verschillende theoretische kaders om greep te krijgen op het constant stromende, organische karakter van de stad.

## Gemengde temporaliteiten

Wij hebben de neiging om tijd als vanzelfsprekend te beschouwen. Wij kijken op ons horloge en zeggen dan tegen onszelf: 'het is zeven over half tien'. Eigenlijk zeggen wij vaak: 'het is 9.37', omdat wij gewend zijn met de tijd om te gaan aan de hand van zulke kleine digitale tijdsegmenten, alsof dit normaal is, alsof dit de manier is zoals het altijd is geweest. Feitelijk is het meten van de tijd, synchroon en per minuut, iets uit de recente geschiedenis. Wij vergeten dat de tijd werd bepaald door het ronddraaien van de planeten, de seizoenen en het voortkabbelen van iedere dag. Wij vergeten dat er vandaag de dag verschillende kalenders naast elkaar bestaan: de Juliaanse, Gregoriaanse, Perzische, Islamitische, Joodse, Hindoeïstische, enzovoort. Vergeet niet dat de mens de tijd ervoer als 'levenstijd' en het 'einde der tijden' religieus werd geduid. Wij vergeten dat de tijd van enkele decennia geleden totaal verschilde van die van nu - een tijd voordat computers de wereld domineerden, voordat tijd met 'instant messaging' en 'streaming video' werd geassocieerd. Wij beleven de wereld vandaag totaal anders. Wij kunnen in feite het 'nu' nooit ervaren omdat de tijd in onze wereld reist met de snelheid van het licht, zodat er altijd een kloof is, een vertraging, een ontknoping ten opzichte van alles wat wij meemaken.

## Spoortijd - de snelle en de langzame

Millennia lang gold voor de technologie van de tijdmeetkunde dat alles korter dan een uur niet meetbaar was. Dit was destijds volkomen acceptabel. Tijd was toen ruimer. Je zou destijds zeggen: 'Ik kom bij je langs na de markt op zaterdag',

1. J. May, & N. Thrift, *Timespace: Geographies of Temporality*, 2001.

2. Het probleem om in ruimte en tijd te denken is uitzonderlijk complex. Vgl. F. Claessens, *De stad als architectonische constructie: het architectonisch discours van de stad (Duitsland 1871-1914)*. Niet-gepubliceerde dissertatie, TU Delft, 2005.

of ‘dat bouwproject is klaar met de herfst’. Aan tijdperioden langer dan dagdelen was eenvoudigweg geen behoefte. De mechanische klok werd uitgevonden in de dertiende eeuw, maar het dagelijkse leven bleef bepaald worden door het ritme van de zon en de wisseling van de seizoenen. Pas met de komst van klokken die klein genoeg waren om bij je te dragen, begonnen de mensen zich te interesseren voor de kleinere tijdsegmenten. In 1780 werd de ‘zeechronometer’, of draagbare klok voor de scheepvaart geïntroduceerd. Bovendien was tijd plaatselijk, afgestemd op de lokale behoeften en de specifieke geografische omstandigheden: tijd was eenvoudigweg langer in een Zuid-Europees land dan in Scandinavië.<sup>3</sup> Verschillende gemeenschappen hadden uiteenlopende tijden die vaak aan de hand van de plaatselijke kerkklok of de klok van het stadhuis werden bepaald. Dit was nooit een probleem totdat verkeers- en communicatiesystemen in de negentiende eeuw al deze verschillende tijden met elkaar verbonden. Voor de invoering van de standaardtijd zette iedere gemeente haar eigen klok (als er al één was) gelijk op de plaatselijke stand van de zon. Deze situatie voldeed uitstekend tot aan de invoering van de stoommachine, de telegraaf en de spoorwegen. De spoorwegen maakten het mogelijk om snel lange afstanden af te leggen. Omdat de trein dagelijks verschillende steden aandeed, moesten de uurwerken constant worden bijgesteld. De standaardtijd, waar alle klokken in een groot gebied op werden afgesteld, werd ingevoerd om dit probleem op te lossen.

Om al deze lokale tijden aan elkaar te koppelen, stelden de private spoorwegbedrijven één norm vast langs de spoorlijn met het doel om een dienstregeling vast te stellen. Dergelijke tijdsbepalingen, niet alleen de industriële revolutie, maar ook de tijdtechnologieën zouden onze beleving van de tijd voorgoed veranderen. In feite zouden deze nieuwe temporaliteiten evenzeer onze ervaring van de ruimte veranderen,<sup>4</sup> want tijd deelt de ruimte in in afstanden. Ook al is de tijd niet afhankelijk van beweging, toch is alleen haar beweging over een afstand meetbaar.<sup>5</sup> Het reizen over steeds langere afstanden en de communicatie tussen steeds verder van elkaar gelegen plaatsen maakten uiteindelijk een kwantificeerbaar systeem noodzakelijk, dat in staat was de hele planeet te omvatten. In 1884 werd de Greenwich Mean Time ingesteld, tegelijk met de verdeling van de aarde in 24 segmenten voor de toepassing van tijdzones in een wereldwijde universele standaard. Tijd werd ‘uitgemeten’, verruimtlijkt met de aardbol als referent.

Als gevolg van de vastlegging van de hele aarde en de standaardisering van de tijd, veranderde de aarde van ‘lokaal’ in ‘globaal’. Het ver-

reldomspannend worden van de tijd standaardiseerde evenzeer de ruimte. Opeens was het mogelijk om elke locatie vast te leggen ten opzichte van haar lengte- en breedtegraad. Het moge duidelijk zijn dat de ontwikkelingen in de technologieën van de tijd, de tijdmeting, alsook in de communicatie en het vervoer en verkeer enorme implicaties hadden voor hoe wij tijd ervaren. Tijd werd niet alleen sneller, waardoor het mogelijk werd voor de eerste keer grotere afstanden te overbruggen – maar de ruimte kwam dichterbij vanwege het feit dat de toegankelijkheid groter werd. Tijd werd sneller terwijl de ruimte kleiner werd.

## De standaardisering van de tijd in Nederland

Hoewel in Nederland de trekvaart het eerste systematische netwerk was dat verschillende steden met elkaar verbond, vormden de spoorwegen en de telegraaf de netwerken die uiteindelijk de verschillende plaatsen niet alleen in de ruimte, maar ook in de tijd samenbrachten. Aanvankelijk had de komst van de trein weinig invloed op de al lang bestaande reispatronen van het ‘trekvaartnetwerk’.<sup>6</sup> Toch begon de standaardisering van de tijd tot één regionale standaard rond het midden van de negentiende eeuw werkelijkheid te worden met de komst van de spoorwegen. Zoals Jan de Vries uitlegt in *Barges and Capitalism: Passenger Transportation in the Dutch Economy (1639-1839)*:

‘De organisatie van de ruimte die door het netwerk van de trekvaart mogelijk was gemaakt, stimuleerde de consolidatie van een stedelijk systeem. Bovendien helpen de structurele eigenschappen van het netwerk, die al bijna 200 jaar bestonden, verschillende unieke kenmerken van de Nederlandse samenleving te verklaren. Er werd een “tijdkader” geschapen dat door zijn stabiliteit de ontwikkeling van “moderne” begrippen als tijd en afstand, en de rol van deze twee begrippen in het economische leven mogelijk maakte. De relatieve lage kosten van vervoer en verkeer tussen de steden verleenden de gebieden die deel uitmaakten van het trekvaartnetwerk een fysieke mobiliteit die voor de invoering van de spoorweg hoogstwaarschijnlijk nergens anders bestond. Deze mobiliteit strekte zich bovendien langs de maatschappelijke ladder naar beneden toe uit zelfs tot de armen.’<sup>7</sup>

De binnenlandse kanalen en vaarten waren als vervoersnetwerk voor goederen, diensten en passagiers jaren lang veruit superieur aan de opkomende spoorweg. Niet alleen bestond deze organisatie al lang, maar Nederland zelf was ook, gezien zijn geografie en topografie, veel beter toegerust voor een stelsel van kanalen dan voor een spoorweg.

3-

Vgl. David S. Landes; *Revolution in Time: Clocks and the Making of the Modern World*, 2000), en I.R. Bar-  
tky, ‘The Adoption of  
Standard Time’, in *Technology and Culture* 30 (1989),  
pp. 25-56.

4-

Vgl. H. Lefebvre, *Rhythm-  
analysis: Space, Time and  
Everyday Life*, 2004.

5-

Vgl. Aristoteles, *Physica IV*.

6-

J. de Vries, *Barges and Capitalism: Passenger Transportation in the Dutch Economy (1639-1839)*, 1981, p. 331.

7-

*Ibidem*, pp. 326-327.

Desondanks gaven de spoorwegen de eerste aanzet tot veralgemening van de tijd. Bovendien systematiseerde de trein de tijd nog in een ander belangrijk opzicht. Langs de zich uitrollende spoorlijnen werden telegraaflijnen aangelegd. vervolgens werd elk spoorwegstation een communicatiecentrum waar ook de synchronisatie van de tijd praktisch mogelijk was. Conducteurs konden de plaatselijke tijd en de tijd op hun zakhorloge binnen enkele seconden vergelijken met de tijden verder langs het traject door berichten te verzenden over de telegraaf.<sup>8</sup> De mogelijkheid tot veralgemening van de tijd was alleen mogelijk met een standaard die universeel gemeten kon worden en met een technologie van tijdsynchronisatie.

Een gevolg was dat de afstanden korter werden, niet alleen in de zin van kortere reistijden, maar door de verbeterde de communicatiemogelijkheden tussen mensen werden ook de sociale afstanden kleiner. Gemeenschappen en personen werden met elkaar verbonden op een manier die daarvoor ondenkbaar was. Tegelijk met het spoorwegnetwerk (1839) en de telegraaf (voor het eerst commercieel geëxploiteerd in 1845), volgde de systematische bestelling van post (1850), tijdschriften en kranten. Ondanks dat de trekvaart al in de achttiende eeuw in Nederland een vaste plaats had veroverd, hadden de verbinding tussen de binnenlandse waterwegen en het in 1876 geopende Noordzeekanaal, samen met de introductie van stoomschepen, tot doel Nederland zoals nooit tevoren te verbinden met de rest van de wereld.<sup>7</sup> Bijgevolg ging een verhoogde mobiliteit van personen en goederen hand in hand met een toegenomen circulatie van informatie en een grotere uitwisseling met andere culturen en denkwijzen. In het midden van de negentiende eeuw werd de ruimte, vanwege de grotere afstanden afgelegd in minder tijd, niet alleen kleiner,<sup>10</sup> maar de ruimte werd tevens wijder. De ruimte werd een knooppunt in een infrastructuur die het locale, het nationale en het internationale omvatte. Zoals Auke van der Woud duidelijk maakt, het werd onvermijdelijk dat Nederland, bij de nieuwe vormen van mechanisatie, organisatie en infrastructuur, opgenomen werd in een wereldwijd systeem van alternatieve manieren om naar de wereld te kijken.<sup>11</sup>

Nederland kende, zelfs na de opkomst van de spoorwegen, nog altijd drie tijdsystemen<sup>12</sup>: de Greenwich Mean Time, de 'gemiddelde Amsterdamse tijd', die oorspronkelijk was ingesteld als norm voor de dienstregelingen op de eerste spoorlijnen, en verschillende 'lokale' tijden van gemeenten die zich om verschillende redenen weigerden te conformeren aan of een nationale of internationale tijdstandaard. In 1892, dat is zestig jaar na de instelling van een standaardtijd voor de spoorwegen, raakte Europa het uiteindelijk eens

over een algemene tijd gebaseerd op de Greenwich Mean Time, die in 1884 was ingesteld. In Nederland werd een overeenkomst over een tijdstandaard voor het hele land pas in 1908 doorgevoerd.<sup>13</sup> Dit was de zogenaamde 'gemiddelde zonetijd van Amsterdam'. Toch betekende deze bij wet van 23 juli 1908 ingevoerde tijdstandaard niet dat alle steden en plaatsen in Nederland met een dergelijke norm instemden. Knippenberg en De Pater beschrijven uitvoerig de geschiedenis van de chronologische tijd in Nederland vanaf 1830 tot de uiteindelijke aanvaarding van een wereldstandaard.<sup>14</sup> Dat is opmerkelijk, want pas in 1940, tijdens de Duitse bezetting in de Tweede Wereldoorlog, conformeerde Nederland als geheel zich aan de universele Europese tijdstandaard die gebaseerd was op de wereldtijdstandaard.<sup>15</sup> Het spoorwegnet en de noodzakelijke dienstregelingen in 1839 waren de aanzet tot een tijdstandaard, maar het zou nog honderd jaar duren voordat deze aanzet ook daadwerkelijk in praktijk was gebracht. Geleidelijk aan werd de realiteit, dat een individu in zijn woonplaats in Nederland zou leven met verschillende 'niet-eigentijdse temporaliteiten'<sup>16</sup> een geaccepteerd feit; ze werd zo 'normaal' dat ze nauwelijks nog opviel.

## Snel voorwaarts: hybride chronologieën

'De spoorweg reorganiseert de ruimte opnieuw', aldus Schivelbusch.<sup>17</sup> Net zoals de trein ervoor heeft gezorgd dat de afstanden kleiner zijn geworden door kortere reistijden, is de spoorweg verantwoordelijk voor de *uitbreiding van de ruimte in de stad*. De infrastructuur van de spoorweg eist steeds meer ruimte, net zoals er steeds grotere gebieden nodig zijn voor de aanleg van spoorlijnen die uiteindelijk samenkomen in stationsgebouwen. Het gebouw wordt een 'doorstroomek' in plaats van een plaats om te blijven. *De ruimte wordt 'snel'*. De spoorwegen reguleerden niet alleen de tijd, maar standaardiseerden evenoged de stationsgebouwen.<sup>18</sup> '... net als de opgevoerde snelheid van de trein desoriënterend werkt op de traditionele waarneming van de ruimte, wordt de uniforme en rechtlijnige beweging van het spoor ervaren als *abstracte, pure beweging, los van de ruimte waarin ze plaatsvindt*'.<sup>19</sup> De snelheid wist uit en de verplaatsing wordt gesynchroniseerd tot beweging.

De spoorwegen verbonden niet alleen lokale en regionale ruimten met de bredere wereld, of wijzigden de manier waarop wij tijdsegmenten meten, maar zij veranderden in feite voorgoed de structuur van onze ervaring van de wereld. De hele structuur van onze verhouding met de rest

8. Vgl. A. van der Woud, *Een nieuwe wereld: het ontstaan van het moderne Nederland*, 2006, p. 157.

9. Voor een lezing over het proces van industrialisatie in Nederland, zie H.W. Lintens, (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890, 1992-1995*; en J.A. de Jonge, *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914*, 1976.

10. Vgl. W. Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, 1988, p. 41. Zoals Schivelbusch verklaart: 'De vernietiging van ruimte en tijd' is in het begin van de negentiende eeuw karakteriserend voor het effect van het reizen per trein. Het concept is gebaseerd op de snelheid die het nieuwe transportmiddel wist te bereiken. Men heeft plotse-ling de mogelijkheid om een bepaalde ruimtelijke afstand, traditioneel bepaald binnen een gegeven reistijd, te overbruggen in een fractie van die tijd.; om het anders te zeggen, dezelfde tijdsduur geeft iemand nu de mogelijkheid om de oude ruimtelijke afstand meerdere malen te overbruggen. In transport-economische termen betekent dit een inkrimping van de ruimte...'. Daarbij komt dat de ruimte niet alleen inkrimpt, maar zich ook uitbreid, als de economische ontwikkeling wordt bevorderd in gebieden die daarvoor ontoegankelijk waren. De ruimte vermenigvuldigt zich.

11. Vgl. Van der Woud, *Een nieuwe wereld* (noot 8), p. 80. Uiteindelijk zou een stap in de richting van een internationale infrastructuur een verandering van het individuele naar het 'massale' kunnen betekenen; van transport naar massamobiliteit; van de vrije verspreiding van informatie naar massacomuni-

catie; van de representatie via kaarten, geologische onderzoeken en historische verslagen naar 'massamedia'.

12. Ibidem, p. 159; en Knippenberg en De Pater, *De eenwording van Nederland. Schaafvergroting en integratie sinds 1800*, 1988, p. 81.

13. Knippenberg en De Pater, *De eenwording van Nederland* (noot 12), p. 77.

14. Ibidem, pp. 77-82; zie p. 79, figuur 3.11.

15. Van der Woud, *Een nieuwe wereld* (noot 8), p.161; en Knippenberg en de Pater (noot 12), p. 82.

16. Er bestaan inderdaad verschillende temporaliteiten naast elkaar in dezelfde ruimte. Tijd was ook een zaak van in het reine te komen met dit fenomeen van gemengde tijdelijke werkelijkheden, een fenomeen dat Ernst Bloch betitelde als een 'niet-eigentijdse eigentijdse tijd' (a non-contemporaneous contemporality). Vgl. Ernst Bloch, *Heritage of Our Times*. Vert. Neville en Stephen Plaice, Berkeley (University of California Press) 1991.

17. Schivelbusch, *The Railway Journey* (noot 10), p. 50.

18. Vgl. H. Romers, *Spoorweg-architectuur in Nederland*, 2000.

19. Schivelbusch, *The Railway Journey* (noot 10), p. 53. Schivelbusch gaat verder met het beschrijven van de gevoelens van vervreemding die het resultaat zijn van de snelheidstechnologieën in de negentiende eeuw. Het leidt geen twijfel dat de industriële revolutie in Engeland een enorme social-economische impact had op de gebeurtenissen; de ervaringen om 'uit de tijd' te zijn of 'niet meer in de pas te lopen', zijn slechts een paar van de vele consequenties.

van de wereld werd, naar het schijnt, anders. Elke plek met haar eigen geografie, haar eigen seizoenen en topografie verloor haar uniciteit en werd louter een knoop- of verbindingspunt in een grotere structuur. Men werd zich plotseling bewust van een veelheid van tijden en een overvloed aan ruimtes. De wereld werd kleiner dan ooit tevoren, of zoals David Harvey laat zien in zijn bespreking van de betekenis van hoe wij ruimte en tijd voor onszelf voorstellen: ‘... de objectieve eigenschappen van tijd en ruimte [zijn zodanig] dat wij gedwongen zijn de wijze te veranderen ... waarop wij de wereld voor onszelf voorstellen ... [naarmate] de ruimte lijkt ineen te schrompelen tot een “wereldorp” van telecommunicatie en tot een ruimteschip aarde van economische en ecologische onderlinge afhankelijkheden ... en naarmate tijdhorizonten samentrekken tot het punt waar het heden alles is wat er is ... zo moeten wij [of moeten wij] leren om te gaan met een *overweldigend gevoel van verdichting* van onze ruimtelijke en temporele wereld.’<sup>20</sup> Opeens werd het wereldorp ook ons dorp, onze zaak, zelfs al stond het een wereld van ons af.

Paradoxaal genoeg is de wereld, sinds wij in korte tijd naar alle uithoeken van onze planeet kunnen reizen, ruimtelijk gezien groter geworden, maar naarmate de buitenwereld voorbij raast met een snelheid die wij niet kunnen bevatten, wordt de ruimte samengeperst tot het kleine compartiment dat wij bezetten, tot onze stoel, onze telefoongesprekken en onze computer. Onze wereld wordt enger. Met de komst van de spoorweg wordt de ruimte lineair, ze doorsnijdt het landschap, egaliseert hoogtes en maakt het onmogelijk om de wereld anders te ervaren dan als met de snelheid van een film voorbijschietende, steeds veranderende landschappen. In het vliegtuig is onze beleving van beweging door de ruimte in feite niet waar te nemen, snel als een filmbeeldje, wordt ze gereduceerd tot waar ons lichaam zich bevindt. *Ook de tijd trekt zich samen.* Harvey suggereert dat de wereld met de komst van de wereldwijde communicatiesystemen kleiner is geworden, waardoor de tijd is gekrompen tot de interval die nodig is voor een elektronisch signaal dat wordt uitgezonden. Tijd wordt niet langer gemeten in dagen of de duur van een leven, zelfs niet in historische tijdvakken, maar in microseconden op een digitale klok.

Toegegeven, de industriële revolutie heeft veel verreichende sociaal-economische veranderingen teweeggebracht. De tijd werd sneller. Tijd werd een economisch goed. Tijd werd ruimtelijk gericht. Tijd was ‘vooruitgang’. Personen die de tijd en de stad in die periode meemaakten – de overgang van toen de tijd gewoon ‘stroomde’, naar toen de tijd ‘voortschreed’ – ervoeren haar als

‘ontwricht’. Tijd werd de wiskundig vastgestelde opeenvolging van gebeurtenissen in plaats van de temporele stroom van ervaringen. De tijd werd geordend in segmenten van uren en minuten, losgekoppeld van het alledaagse ritme van de seizoenen en de zon. Hoe dan ook, er bestonden verschillende temporaliteiten naast elkaar in dezelfde ruimte.

Bijgevolg bestond er een ongelijk, non-lineair, losgekoppeld, en niet noodzakelijk gelukkig, ‘naast-elkaar-bestaan van verschillende temporaliteiten’.<sup>21</sup> Eigenlijk waren deze ‘gemengde temporaliteiten’<sup>22</sup> vaak ‘concurrerende temporaliteiten’<sup>23</sup> – soms ‘versneld’ en soms kunstmatig vertraagd, wat resulteerde in een niet-uniforme chronologie. Zo spoeden wij ons voorwaarts, voorwaarts naar het ‘nu’, dat wil zeggen, het ‘nu’ dat ons elk moment steeds door de vingers glipt. De tijd loopt niet in de pas. Aan de ene kant ben ik hier: ‘Ik zit in de trein’, maar aan de andere kant is mijn tijd een hybride chronologie geworden, ondanks dat mijn lichaam fysiek aanwezig is in de ruimte. Ik besta hier op één locatie in de ruimte, maar ervaar iedere seconde een veelheid aan temporaliteiten.

## Spatio-temporele matrix

‘Gemengde temporaliteiten’ coëxisteren niet alleen naast, maar ook met elkaar in een heterogene, complexe en dynamische relatie. De technologieën van beweging en snelheid, met inbegrip van het spoorwegnet, speelden een belangrijke rol, niet alleen in de standaardisering van de tijd, maar ook in de veranderende morfologieën van de stedelijke omgeving. Door de stad op te vatten als een dynamisch samenspel van ruimte en tijd, kan zij niet langer afzonderlijk op zich worden beschouwd, maar moet zij worden gezien als een onderdeel van de ‘spatio-temporele matrix’,<sup>24</sup> een matrix die zowel economisch/politiek, epistemologisch als cultureel is. Steden leven en gaan ten onder in relatie met andere steden, in een complex web dat zich door de tijd heen ontvouwt, in een samenhang die niet alleen historisch is, maar tegelijk ook een persoonlijke ervaring van tijd en ruimte is. Zoals Manuel Castells heeft gesteld: ‘Steden zijn sociaal bepaald in hun vorm en hun ontwikkeling ... Een sociologische analyse van de ontwikkeling van een stad moet beginnen bij het theoretische standpunt dat er rekening moet worden gehouden met de complexiteit van deze op elkaar inwerkende trends binnen een gegeven context van tijd en ruimte.’<sup>25</sup> Wat betreft de tijd en de stad, wordt de ruimte ‘snel’ en de tijd wordt niet alleen afgemeten en gestandaardiseerd, maar in een hybride chrono-topografie ook in lagen verdeeld.

Dus als wij vragen naar de tijd en de stad,

20.

D. Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, 1989, p. 240.

21.

Harootunian, ‘Remembering the Historical Present’, 2005, p. 5

22.

Een term van Kosellek, *Futures Past*, 1985.

23.

Harootunian, ‘Remembering the Historical Present’, p. 33.

24.

N. Poulantzas, *State, Power, Socialism*, 2000, met name pp. 93-120.

25.

M. Castells, *European Cities, The Informal Society, and the Global Economy*, 1992, p. 11.

dan moeten wij ook de vraag stellen, wat de mogelijke gevolgen zijn voor de architectuur, die hoofdzakelijk wordt gezien als een statisch object, als 'iets dat daar staat', als iets dat daar altijd zal zijn. Deze vragen zijn onmiskenbaar complex, maar op verschillende fronten is er niettemin een begin gemaakt met het denken over *tijd* in relatie tot *ruimte*. Uiteindelijk zal ongetwijfeld het 'heden' de enige vruchtbare plek zijn om architectuur te scheppen, de enige tijd voor toekomstige mogelijkheden.

## Bibliografie

- Bartky, I.R., 'The Adoption of Standard Time', in: *Technology and Culture*, nr. 30, 1989, pp. 25-56.
- Bender, J. en D.E. Wellberry, *Chronotypes: The Construction of Time*. Palo Alto, Cal. (Stanford UP) 1991.
- Borja, J., en M. Castells, *Local and Global: the Management of Cities in the Information Age*. London (Earthscan) 1997.
- Castells, M., *European Cities, the Informational Society, and the Global Economy*. Amsterdam (CGO) 1992.
- Castells, M., *High Technology, Space, and Society. Beverly Hills*, Californië. (Sage) 1985.
- Castells, M., *The Information Age: Economy, Society and Culture*. Cambridge (Blackwell) 1996.
- Castells, M., *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process*. Oxford (Basil Blackwell) 1989.
- Castells, M., *The Rise of the Network Society*. Cambridge (Basil Blackwell) 1996.
- Castells, M., *Technopoles of the World: the Making of Twenty-first-century Industrial Complexes*. Londen (Routledge) 1994.
- Corfield, P. J., *Time and the Shape of History*. New Haven, Conn. (Yale UP) 2007.
- Cox, K. R.(ed.), *Spaces of Globalization*. Londen (Guilford Press) 2007.
- Graham, S., en S. Marvin, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Londen (Routledge) 2001.
- Gurvitch, G., *The Spectrum of Social Time*. Dordrecht (Reidel) 1964.
- Hall, P., *Cities in Civilization: Culture, Innovation and Urban Order*. Londen (Phoenix) 1999.
- Harootunian, H., 'Some Thoughts on Comparability and the Space-Time Problem', *Boundary 2* (Duke University Press), 2 (2005), nr. 32, pp. 23-52.
- Harootunian, H., 'Remembering the Historical Present', niet gepubliceerd manuscript; artikel ter gelegenheid van de Alexander Humboldt Lectures in Human Geography, Radboud Universiteit, Nijmegen, Nederland, op 21-23 November 2005. Ik wil prof. Harootunian bedanken voor het sturen van een kopie van het voorlopige manuscript, dat in de lente van 2007 zal worden gepubliceerd in *Critical Inquiry*.
- Harvey, D., *The Condition of Post-modernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford (Blackwell) 1989.
- Harvey, D., *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Cambridge (Blackwell) 1996.
- Harvey, D., *The New Imperialism*. Oxford (Oxford UP) 2005.
- Harvey, D., *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh (Edinburgh UP) 2001.
- Hongladarom, S., 'The Web of Time and the Dilemma of Globalization', *The Information Society*, vol.18 (2002), nr. 4, pp. 241-249.
- Hongladarom, S., en M.R. Kelly, 'Time, Technology and Globalization', *Journal of Philosophy in the Contemporary World*, 11 (2004), nr. 2, pp. 55-62.
- Jameson, F., *Postmodernism, or the Cultural Logic of*