

FRANÇOISE CHOAY




URBANISMUL, UTOPII ȘI REALITĂȚI



colecția **Spații imaginate**

Redactor: Eugenia Petre
Coordonatorul colecției și coperta: Augustin Ioan
Tehnoredactor: Rodica Niță

© Editurile Paideia & SIMETRIA,  2002
701341 București, România
Str. Tudor Arghezi nr.15, sector 2
tel.: (00401) 211.58.04; 212.03.47
fax: (00401) 212.03.48
e-mail: paideia @fx.ro

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
CHOAY, FRANÇOISE

Urbanismul, utopii și realități/ Françoise Choay. -
București: Paideia, 2002
p. 112; 20 cm. (Spații imaginate)
Index
ISBN 973-596-064-8

FRANÇOISE CHOAY

**URBANISMUL,
UTOPII ȘI REALITĂȚI**

PAIDEIA SIMETRIA

CUVÂNTUL TRADUCĂTORULUI

Textul cuprins în această carte a apărut pentru întâia oară în 1965 ca studiu introductiv al unei antologii editate de Françoise Choay: *L'urbanisme, utopies et réalités*. Publicarea sa în versiune românească după mai bine de trei decenii, ca studiu de sine stătător, fără culegerea de texte propriu-zisă, poate stârni nedumerire. Sunt totuși încredințat că acest gest editorial e pe deplin justificat și iată de ce:

În pofida intervalului de timp scurs de la publicare, mesajul cuprins în text are o prospețime nealterată și aceeași importanță teoretică și azi. Aceasta se datorează întâi de toate excepționalei percutanțe și limpezimi a analizei întreprinse de autoare. Abordat din perspectiva istoriei ideilor, susținut de mărturiile autorilor implicați în ultimele două secole de amenajare urbană, discursul critic al lui Françoise Choay vizează ansamblul marilor curente de idei care au generat corpusul de lucrări ce constituie azi teoria așezărilor omenești. Pornind de la aporiile domeniului, într-un moment în care hegemonia funcționalismului ceda în fața evidentei insuficiențe a doctrinei „mașinii de locuit“, autoarea pune în evidență sursele erorii de sistem a urbanismului dominant în amenajarea urbană a perioadei postbelice. Mai mult, ea ridică glasul pentru o amenajare care, rupând cu tradiția modelelor

teoretice, să fie centrată pe existența complexă și ireductibilă a unor comunități de oameni.

Pe de altă parte, în intervalul de timp scurs de la apariția studiului, putem vedea prea puține semne că ar fi apărut o mutație benefică a atitudinilor față de amenajarea urbană. Dimpotrivă, faptele par să confirme cu asupra de măsură intuițiile lui Françoise Choay: înmulțirea benzilor de așezări de-a lungul șoselelor, coloniile de caravane racordate la rețelele de utilități sau cyber-spațiul sunt tot atâtea fenomene menite să reafirme actualitatea discuției.

Așa cum Françoise Choay o arată cu claritate, urbanismul este în același timp și mai mult și mai puțin decât se crede a fi: la polul concret al amenajării așezărilor, el nu e o știință exactă; la celălalt pol, cel al reflecției asupra orașului, urbanismul vizează nu mai puțin decât ființarea noastră ca specie edificatoare. Între aceste două componente disharmonice și azi se desfășoară existența reală a așezărilor umane cu nesfârșita lor diversitate și cu mereu noile probleme pe care le ridică.

Publicarea antologiei propriu-zise ar fi întâmpinat dificultățile considerabile pe care le comportă traducerea din original a fiecărui fragment. Textul studiului este îndeajuns de amplu și de bogat în referințe pentru a putea exista în sine. Mai mult, deși e destinat întâi de toate specialiștilor amenajării urbane – arhitecți, ingineri, dar și administratori ai orașelor –, studiul se adresează oricărei persoane preocupate de prezentul și viitorul culturii noastre edificatoare.

Iată așadar motivele pentru care, în deplin acord cu autoarea, am optat pentru publicarea studiului ca atare, urmând ca o ediție completă a lucrării să facă obiectul unui proiect editorial viitor.

Kázmér Kovács

SCRISOAREA AUTOAREI

Dragul meu Kazimir,

Vrei să publici în România introducerea antologiei mele, *Urbanismul, utopii și realități*. Această dorință mă înduioșează, văd în ea o nouă dovadă a prieteniei noastre.

Dar gândește-te că această carte de luptă a fost scrisă acum treizeci și cinci de ani, într-o vreme când, în Franța de după război, triumfau ideile lui Le Corbusier și când imaginea „Orașului luminos“ inspira construirea periferiilor noastre urbane. Atunci, pentru mine, se punea problema de a denunța imposturile ideologiei corbusiene și, pe un plan mai general, de a demistifica pretențiile urbanismului la statutul de disciplină științifică: misiunea a fost îndeplinită cu o reală eficacitate. Dar cărei bătălii i-ar mai putea servi această carte astăzi?

Am recitit-o pentru a-mi face o părere despre această chestiune și, mai puțin optimistă decât dumneata, care-i găsești o „prospețime nealterată“, mie mi se pare datată de-a binelea. Desigur, ea propune pentru urbanismul anilor 1960-1970 o genealogie dualistă valabilă și azi, dar cu condiția ca aceasta să fie gândită în orizontul monist și hegemonic al actualei amenajări a teritoriului.

Mai ales două puncte trădează contextul istoric în care a fost scris acest eseu. Pe de o parte, deși face să fie înțeleasă incapacitatea tehnoscienței de a concepe așezări umane mai umane și de a defini acele valori care, doar ele, le-ar putea constitui temeliiile, studiul încă mai mărturisește o încredere naivă în științele zise

sociale: aceste discipline la care amenajatorii anilor 1970-1980 au făcut recurs ca la un panaceu, prin intermediul noțiunii unificatoare de pluridisciplinaritate, și care și-au dezvoltat între timp lipsa de pertință a intervenției.

Pe de altă parte, atunci când, la sfârșitul textului, mă aventurez să imaginez viitorul, o fac evocând cu precauții și fără a socoti foarte probabilă eventualitatea unei „proliferări a aglomeratelor urbane indefinit extensibile pe întreaga planetă, încât conceptului de oraș să i se piardă orice semnificație“. Or, iată-ne ajunși acolo. Acesta e mediul în care suntem de acum cufundați: urbanul omniprezent a înlocuit orașele. În treizeci și cinci de ani, am intrat în era electro-telematică și am trecut în altă civilizație.

Așadar, dacă acest eseu mai trebuie citit și azi, interesul său nu se poate constitui decât într-o confruntare cu realitatea prezentă. El poate permite, într-adevăr, o conștientizare mai lucidă și mai acută a rapidității cu care civilizația noastră occidentală a parcurs mutația și viteza vertiginoasă care ne antrenează în mondializare. Mai mult decât atât, punerea în perspectivă a eseului meu de la înălțimea anului 2000 ar trebui să dea măsura sărăcirii noastre și a urgenței pe care ea o impune: ceea ce ne lipsește, nu e nici cunoașterea științifică, nici studiile tehnice, ci, în mod disperat și urgent, noi scări de concertare și noi programe sociale.

La acestea reflectez acum, dragă Kazimir. Și așa se face că mă întorc, într-alt fel, la utopie și la rolul radical pe care l-ar putea conferi ea spațiului local, devenit eu-topos. Dar aceasta e o altă poveste...

Paris, 24 februarie 2000

Françoise

CHESTIUNEA URBANISMULUI

Societatea industrială e urbană, orașul fiind orizontul său. Ea produce metropole¹, conurbații², orașe industriale, mari ansambluri de locuit. Cu toate acestea, ea eșuează în amenajarea acestor locuri. Societatea industrială posedă specialiști ai implantării urbane. Cu toate acestea, creațiile urbanismului sunt peste tot, pe măsură ce apar, controversate, puse la îndoială. De la *quadras*-urile Braziliei la patruleterele din Sarcelles, de la forumul din Chandigarh la noul forum din Boston, de la acele *highways* care dizlocă San Francisco la autostrăzile care spintecă Bruxelles, apar aceeași insatisfacție și aceeași îngrijorare. Amploarea problemei e atestată de abundența literaturii pe care o suscită de douăzeci de ani încoace³.

Această carte nu-și propune să aducă o contribuție suplimentară la critica faptelor; nu este vorba de a denunța încă o dată monotonia arhitecturală a noilor orașe sau segregarea socială care domnește în ele. Am vrut să căutăm semnificația însăși a faptelor, să punem în evidență rațiunile erorilor comise, rădăcina incertitudinilor și îndoielilor pe care le ridică astăzi orice nouă propunere de amenajare urbană. Șinta analizei și criticii noastre o constituie așadar ideile care furnizează bazele urbanismului.

Urbanismul trebuie mai întâi definit ca termen, căci e încărcat de ambiguitate. Preluat în limbajul curent, el desemnează atât lucrările de geniu civil cât și planurile de orașe sau formele urbane caracteristice fiecărei epoci. De fapt, cuvântul „urbanism“ este recent. G. Bardet plasează crearea sa la 1910⁴. Dicționarul Larousse îl definește ca „știință și teorie a așezării umane“. Acest neologism corespunde apariției unei noi realități: către sfârșitul secolului XIX, expansiunea societății industriale dă naștere unei discipline care se distinge de artele urbane anterioare prin caracterul său reflexiv și critic, ca și prin pretenția sa științifică. În paginile care urmează, „urbanism“ va fi folosit exclusiv în această accepțiune originară.

Urbanismul nu pune la îndoială necesitatea soluțiilor pe care le preconizează. El are pretenția unei universalități științifice: după formularea unuia dintre reprezentanții săi, Le Corbusier, el revendică „punctul de vedere cel adevărat“. Dar criticile adresate creațiilor urbanismului sunt făcute tot în numele adevărului. De ce ține această înfruntare de adevăruri parțiale și antagonice? Care sunt paralogisme, judecățile de valoare, pasiunile și miturile pe care le dezvăluie sau le disimulează teoriile urbaniştilor și contra-propunerile celor care-i critică?

Am încercat să degajăm sensul explicit sau latent al unora ca și al celorlalte. Pentru aceasta, în loc să pornim direct de la controversele cele mai recente, am făcut apel la istoria ideilor. Căci urbanismul vrea să rezolve o problemă (amenajarea orașului mașinist) care s-a pus cu mult timp înaintea creării sale, încă din primele decenii ale secolului XIX, în momentul în care societatea industrială începea să capete conștiință de sine și să-și pună la îndoială realizările. Studiarea primelor răspunsuri date acestei chestiuni trebuie să limpezească propunerile care au urmat și să dezvăluie, în puritatea lor, anumite motivații fundamentale disimulate mai apoi de sedimentele limbajului, raționalizările inconștientului și șiretlicurile istoriei.

Ne-am adresat, așadar, mai întâi acelor gânditori care, de-a lungul întregului secol XIX, de la Owen și Carlye la Ruskin și Morris, de la Fourier și Cabet la Proudhon, Marx și Engels, s-au aplecat asupra problemei orașului, fără ca, de altfel, să o disocieze de raportul social. Vom grupa ansamblul reflecțiilor și propunerilor lor sub conceptul de „pre-urbanism“.

Acest recurs la istorie ar trebui să permită construirea unui cadru de referință, pornind de la care să poată fi sesizat sensul real al urbanismului propriu-zis sub diversele sale formulări și formule, și să poată fi situată problema actuală a amenajării urbane. În același timp, această metodă nu trebuie să ducă la confuzie. În paginile care urmează, nu vom găsi o istorie⁵ a urbanismului sau idei referitoare la amenajarea urbană, ci o tentativă de interpretare.

I. PRE-URBANISMUL

A. GENEZA: CRITICA ORAȘULUI INDUSTRIAL

Pentru a situa condițiile în care se pun problemele amenajării urbane în secolul XIX, să reamintim pe scurt câteva fapte.

Din punctul de vedere cantitativ, revoluția industrială este urmată aproape imediat de o impresionantă presiune demografică în orașe, de o drenare a populației satelor în folosul unei dezvoltări urbane fără precedent. Apariția și amploarea acestui fenomen urmează ordinea și nivelul industrializării țărilor respective. Marea Britanie este cel dintâi teatru al acestei mișcări, simțită de la recensămintele din 1801; în Europa, îi urmează Franța și Germania începând cu anii 1830.

Cifrele sunt semnificative. Londra, de pildă, ajunge de la 864.845 locuitori în 1801 la 1.873.676 în 1841 și la 4.232.118 în 1891: în mai puțin de un secol, populația sa a crescut practic de cinci ori. În paralel, numărul orașelor engleze cu peste o sută de mii de locuitori a ajuns, între 1800 și 1895, de la două la treizeci⁶.

Din punctul de vedere structural, în vechile orașe ale Europei, transformarea mijloacelor de producție și de transport, ca și apariția noilor funcțiuni urbane contribuie la explozia vechilor cadre, adesea juxtapuse, ale orașului medieval și ale celui baroc. Se creează o nouă ordine, urmând procesul tradițional⁷ al adaptării orașului la societatea care-l locuiește. În acest sens, Haussmann, atunci când vrea să adapteze Parisul la exigențele economice și sociale ale celui de al Doilea Imperiu, are o abordare realistă. Iar lucrarea pe care o întreprinde, chiar dacă nesocotește clasele muncitoare, șochează pe esteții paseiști, deranjează pe mic-burghezii

expropriati, contrariază obiceiuri, este în schimb soluția cea mai imediat favorabilă condotierilor industriali și financiari care constituiau pe atunci unul din segmentele cele mai active ale societății. Ceea ce-l face pe Taine să spună, în legătură cu dezvoltarea orașului Marseille: „Un oraș ca acesta seamănă cu agitația unei adunări a oamenilor de afaceri“.

Putem defini schematic această nouă ordine printr-un anumit număr de trăsături. Mai întâi, raționalizarea căilor de comunicații, cu străpungerea marilor artere⁸ și crearea gărilor. Apoi, specializarea destul de puternică a sectoarelor urbane (cartierele de afaceri ale noului centru, grupate, în capitale, în jurul Bursei, un fel de nouă biserică; cartierele de locuit periferice destinate celor privilegiați). Pe de altă parte, sunt create noi organe urbane care, prin gigantismul lor, schimbă aspectul orașului: mari magazine (la Paris, La Belle Jardinière, 1824, Bon Marché, 1850), mari hoteluri, mari cafenele („cu 24 mese de biliard“), imobile de raport. În sfârșit, suburbanizarea capătă o importanță din ce în ce mai mare: industria se plantează în suburbii, clasele de mijloc și cele muncitoare se revarsă către periferii, iar orașul încetează a mai fi o entitate spațială bine delimitată (în 1861, zona periferică a Londrei reprezenta 13% din aglomerarea totală, iar cea a Parisului 24% în 1896)⁹.

Însă chiar în vremurile în care orașul secolului XIX începea să-și capete fizionomia proprie, el provoca și un nou demers de observație și reflecție. Deodată, orașul apărea ca un fenomen exterior indivizilor care-l locuiesc. Aceștia se regăsesc în fața lui ca în fața unui lucru al naturii, nefamiliar, ieșit din comun, străin. Studiul orașului îmbracă, în cursul secolului XIX, două aspecte foarte diferite.

Într-unul din cazuri, el este descriptiv; faptele sunt observate cu detașare, se încearcă ordonarea lor într-un mod cantitativ. Statistica e anexată de către sociologia pe cale de a se naște: se încearcă chiar degajarea legilor de creștere a orașelor. Lavasseur și Legoyt sunt, în Franța, precursorii care, mai târziu, vor inspira lucrările Adnei Ferrin Weber¹⁰ în Statele Unite. Asemenea minți

caută mai cu seamă să înțeleagă fenomenul urbanificării¹¹, să-l situeze într-o rețea de cauze și efecte. Ele se mai străduiesc și să risipească un număr de prejudecăți care, în ciuda eforturilor lor, vor persista totuși până în zilele noastre și care privesc mai ales incidențele vieții urbane asupra dezvoltării fizice, nivelului mental și moralității locuitorilor¹².

Acestei abordări științifice și detașate, care e apanajul câtorva savanți, i se opune atitudinea spiritelor lezate de realitatea marilor orașe industriale. Pentru acestea, informația e menită a fi integrată în cadrul unei *polemici*, observația nu poate fi decât critică și normativă; ele resimt marele oraș ca pe un proces patologic și creează, pentru a-l desemna, metaforele cancerului și negului¹³.

Unii sunt inspirați de sentimente *umanitare*: aceștia sunt funcționari municipali, oameni ai Bisericii, mai ales medici și igienisti, care denunță, bazându-se pe fapte și cifre, starea de delabrare fizică și morală în care trăiește proletariatul urban. Ei publică serii de articole în ziare și reviste, mai ales în Anglia unde situația era cea mai acută: sub influența lor au fost numite, în această țară, celebrele Comisii regale de anchetă asupra igienei, ale căror lucrări, publicate sub formă de Rapoarte către Parlament, au furnizat o sumă de neînlocuit de informații despre marile orașe ale acelei epoci și au contribuit la crearea legislației engleze a muncii și habitatului.

Celălalt grup de polemisti e constituit din gânditori *politici*. Adesea informația lor e de o remarcabilă amploare și precizie. Engels, mai ales, poate fi considerat ca unul dintre fondatorii sociologiei urbane. Dacă ne raportăm la analizele din *Situația clasei muncitoare din Anglia*¹⁴, constatăm că pe lângă propriile sale anchete, urmărite de-a lungul mai multor luni, în *slum*-uri din Londra, Edinburgh, Glasgow, Manchester, el folosește sistematic și științific toate mărturiile disponibile: raporturi ale poliției, articole de jurnal, lucrări savante, ca și rapoartele Comisiilor regale pe care Marx, la rândul său, le va utiliza douăzeci de ani mai târziu în *Capitalul*¹⁵. În acest grup de gânditori politici se întâlnesc spirite dintre cele mai diverse sau chiar opuse, Matthew Arnold și Fourier, Proudhon

și Carlyle, Engels și Ruskin, pentru a denunța igiena fizică deplorabilă a marilor orașe industriale: habitatul muncitoresc insalubru, comparat adeseori cu o vizuină, distanțele epuizante care despart locuința de locul de muncă („jumătate dintre muncitorii din *Strand* sunt obligați să facă o cursă de două mile doar pentru a ajunge la atelierele lor“, constată Marx), drumurile fetide și lipsa grădinilor publice din cartierele populare. Igiena morală este pusă în cauză și ea: contrastul între cartierele de locuit ale diferitelor clase sociale rezultând în segregarea, urâtenia și monotonia construcțiilor „pentru cei mai mulți“.

Critica acestor autori nu poate fi desprinsă nicicum de o critică globală a societății industriale, iar tarele urbane denunțate apar ca rezultat al tarelor sociale, economice și politice. Polemica împrumută concepte ale gândirii economice și filosofice de la sfârșitul secolului XVIII și începutul celui următor. Rousseau, Adam Smith, Hegel sunt exploatați pe larg. Industria și industrialismul, democrația, rivalitățile de clasă, dar și profitul, exploatarea omului de către om, alienarea prin muncă sunt pivoturi ale gândirii lui Owen, Fourier sau Carlyle¹⁶ în viziunea lor despre orașul contemporan, încă din primele decenii ale secolului XIX.

Este surprinzător să constatăm că, exceptându-i pe Marx și Engels, gânditorii care leagă cu atâta luciditate defectele orașului industrial de ansamblul condițiilor economice și politice ale momentului, nu rămân în logica analizei lor. Ei refuză să considere aceste tare ca revers al unei ordini noi, al unei noi organizări a spațiului urban, promovate de revoluția industrială și de dezvoltarea economiei capitaliste. Ei nici măcar nu întrevăd că dispariția unei ordini urbane determinate implică apariția unei alte ordini diferite. Și astfel, cu o ciudată inconsecvență, este avansat conceptul de dezordine. Matthew Arnold își intitulează cartea *Cultură și anarhie*. Fourier publică *L'anarchie industrielle et scientifique* (1847). De partea sa, Cosidérant declară că: „Marile orașe, și mai cu seamă Parisul, sunt văzute ca spectacole triste pentru oricine se gândește la anarhia socială pe care o transpune în relief, cu hidoasă fidelitate, această grămadă informă, această harababură

de case“; iar câteva rânduri mai încolo, el vorbește de „haos arhitectural“. Pe scurt, nu este făcută deosebirea între ordinea deterministă și ordinea normativă. Fără îndoială, că această confuzie pornește din tendințe profunde dacă, un secol mai târziu, o regăsim la Gropius care descrie acel „*planless chaos*“ din New York și acea „*chaotic disorganization of our towns*“¹⁷; și chiar la Lewis Mumford care evocă, vorbind despre orașele secolului XIX, un „*non-plan of the non-city*“¹⁸.

B. CELE DOUĂ MODELE

Ceea ce e resimțit ca dezordine își cheamă antiteza, adică ordinea. Astfel, vom vedea cum acestei pseudo-dezordine a orașului industrial îi vor fi opuse propuneri de ordonare urbană liber construite, printr-o reflecție ce se desfășoară în imaginar. În lipsa puterii de a da o formă practică întrebărilor pe care i le ridică societatea, reflecția se situează în dimensiunea utopiei¹⁹; ea se orientează după cele două direcții fundamentale ale timpului, trecutul și viitorul, luând chipurile *nostalgiei* sau ale *progresismului*. Astfel, dintr-o mulțime de filosofi politici și sociale (Owen, Fourier, Considérant, Proudhon, Ruskin, Morris) sau de veritabile utopii²⁰ (Cabet, Richardson, Morris), putem vedea degajându-se, cu mai mic sau mai mare lux de amănunte, două tipuri de proiecții spațiale, de imagini ale orașului viitor, pe care le vom numi, de aici înainte, „modele“. Prin acest termen înțelegem să subliniem în același timp și valoarea exemplară a constructelor propuse, și caracterul lor reproductibil. Orice rezonanță structuralistă va trebui evitată la folosirea acestui cuvânt: modelele „pre-urbanismului“ nu sunt structuri abstracte, ci dimpotrivă, imagini monolitice, de nedisociat de totalitatea detaliilor lor.

1. Modelul progresist²¹

Putem defini acest model pornind de la lucrări atât de diferite ca cele ale lui Owen, Fourier, Richardson, Cabet, Proudhon²².

Toți acești autori au în comun o aceeași concepție despre om și despre rațiune, care le subîntinde și determină propunerile privitoare la oraș. Atunci când își întemeiază critica marelui oraș industrial pe scandalul individului „alienat“ și când își propun ca obiectiv un om împlinit, ei o fac în numele unei concepții a *individului* uman ca *tip*, independent de toate contingențele și diferențele de loc și de timp, și care poate fi definit prin nevoi-tip deductibile în mod științific. Un anumit raționalism, știința și tehnica trebuie să permită rezolvarea problemelor puse de relația oamenilor cu lumea și de relația dintre ei. Această gândire optimistă este orientată către viitor, dominată de ideea de progres. Revoluția industrială e evenimentul istoric cheie care va antrena devenirea omenească și bunăstarea. Aceste premise ideologice permit ca modelul pe care l-au inspirat să fie numit progresist.

Modelul poate fi dedus aprioric numai din „proprietățile“ omului-tip. Considérant pune fără ambiguitate problema: „Dat fiind omul cu nevoile, gusturile și aplecările sale înnăscute, să se determine condițiile sistemului de construcție cel mai potrivit naturii sale.“ Astfel se ajunge la „soluția frumoasei și marii chestiuni a arhitectonicii umane, calculată pentru exigențele organizării omului, răspunzând integralității nevoilor și dorințelor omului, deduse din nevoile, dorințele sale și ajustate matematic la marile utilități primordiale ale constituției sale fizice²³“. Altfel spus, analiza rațională va permite determinarea rațională a unei ordini-tip, susceptibile a putea fi aplicată oricărui grup uman, în orice timp, în oricare loc. Putem identifica un anumit număr de caractere ale acestei ordini.

Mai întâi, spațiul modelului progresist este larg deschis, perforat de goluri și de verdeață. Aceasta e exigența igienei. Cum ar putea fi spus mai limpede decât o face Richardson, al cărui proiect explicit în *Hygeia*²⁴ este „un oraș având cel mai slab coeficient posibil de mortalitate“? Verdeața oferă mai ales un cadru pentru timpul de recreere, consacrat grădinăritului și culturii sistematice a corpului. „Trebuie să transformăm Franța într-o vastă grădină, plină de boschete“, scrie, de partea lui, Proudhon²⁵.

Aerul, lumina și apa trebuie să fie egal împărțite la toți. Acesta este, spune Godin, „simbolul progresului“.

În al doilea rând, spațiul urban este decupat conform unei analize a funcțiunilor omenești. O *clasare* riguroasă instalează în locuri distincte locuirea, munca, cultura și recreerea. Fourier ajunge chiar să localizeze separat diversele forme de muncă (industrială, liberală, agricolă).

Această logică funcțională trebuie să se traducă într-o dispunere *simplă*, care să se impună imediat vederii și să o satisfacă. În sistemul și terminologia lui Fourier, orașele celei de a șasea perioade, zisă a „garantismului“, sunt ordonate după vizuism (garanții acordate pasiunii senzitive a vederii), de unde „vom vedea apărând principiul oricărui progres social²⁶“.

Această importanță acordată impresiei vizuale indică îndeajuns rolul esteticii în concepția ordinii progresiste. Trebuie totuși subliniată austeritatea acestei estetici, în care *logica* și *frumusețea* coincid. Orașul progresist recuză orice moștenire artistică a trecutului, pentru a se supune exclusiv legilor geometriei „naturale“. Ordonări noi, simple și raționale înlocuiesc dispunerile și ornamentele tradiționale. Considérant nu va găsi termeni îndeajuns de condescendenți pentru a califica sterilele regrete ale lui Victor Hugo în fața dispariției pitorescului Paris medieval.

În anumite cazuri, ordinea specifică a orașului progresist e exprimată cu o precizie a detaliilor și o rigiditate care elimină posibilitatea variantelor sau adaptărilor pornind de la același model. Acesta e de exemplu cazul desenelor în care Fourier reprezintă orașul ideal cu cele patru incinte ale sale „depărtate o mie de stânjeni fiecare“, cu drumurile de circulație minuțios calibrate, cu casele ale căror aliniamente, gabarite și chiar tipuri de îngrădire sunt dimensionate odată pentru totdeauna.

Edificiile sunt și ele prototipuri definite odată pentru totdeauna, exact ca ansamblurile urbane, îndată ce au făcut obiectul unei analize funcționale exhaustive. Astfel, Proudhon scrie: „Trebuie să descoperim *modelele* locuirii.“ Iar Fourier își asortează „falansterul“, model de locuire colectivă, cu ateliere model și construcții

rurale tip, exact cum Owen preconizează un tip de spital sau de spălătorie municipală.

Printre diversele edificii tip, *locuința standard* ocupă în viziunea progresistă un loc important și privilegiat. Formulele sunt frapante: „Cunoașterea organizării unei comune... se compune din cunoașterea modului de muncă (etc.) și, înainte de toate, a modului de construire a locuinței unde omul va fi CAZAT“, căci, sarcina arhitectului „nu mai este de a construi cocioaba proletarului, casa burghezului, reședința speculantului de bursă sau a marchizului. Ci palatul unde omul trebuie să locuiască.“ Astfel vorbește Considérant²⁷. Iar Proudhon afirmă că: „Primul lucru de care trebuie să ne preocupăm este locuința.“²⁸ Dintr-o dată se degajă două formule diferite: soluția colectivă preconizată de Fourier și adepții diverselor forme de asociere și cooperare și soluția individuală cu o „căsuță făcută după placul meu pe care s-o ocup singur, în mijlocul unei mici îngrădituri de o zecime de hectar unde să am apă, umbră, pajiște și liniște“, preconizată de Proudhon. Dar faptul esențial este locul central al locuinței și conceperea acesteia pornind de la un prototip: casa individuală a lui Richardson, cu acoperișul în terasă destinat helioterapiei, bucătăria-laborator de la etajul de sus și cu sălile sale cu apă, primește aceeași valoare universală ca falansterul.

Dacă, în loc să-i analizăm elementele, considerăm modelul progresist în ansamblul său, observăm că, contrar orașului occidental tradițional, el nu mai constituie o soluție densă, masivă și mai mult sau mai puțin organică, ci propune o așezare *spartă*, atomizată: în cele mai multe cazuri, cartierele, comunele sau falangele, auto-suficiente, sunt juxtapozabile nedefinit, fără ca din însumarea lor să rezulte o entitate de natură diferită. Unitățile sunt diseminate într-un spațiu liber pre-existent, cu un belșug de verdeață și de goluri care exclude atmosfera propriu-zis urbană. Conceptul clasic de oraș se dezagregă în timp ce este amorsat cel de oraș-sat al cărui destin îl vom vedea mai încolo.

În pofida acestor dispuneri, menite să elibereze existența zilnică de o parte din tarele și servituțile marelui oraș industrial, diferitele forme ale modelului progresist se prezintă ca sisteme

constrângătoare și represive. Constrângerea se exercită, la un prim nivel, prin rigiditatea unui cadru spațial predeterminat. Fourier reglementează până și modul de înfrumusețare a orașului, aceste „ornamente inevitabile“ care, sub egida „comitetelor de aparat“, vor împodobi diferitele incinte, contrar „licențelor anarhice actuale“. La un nivel secund, ordinea spațială se dovedește a trebui asigurată de o constrângere în sens mai propriu politică. Această constrângere ia când forma paternalismului (la Owen sau la Godin), când forma socialismului de stat (la Cabet, de pildă²⁹); câteodată, în fine, ca la Fourier, constrângerea e un sistem de valori comunitare, ascetice și represive, care se ascunde în spatele formulelor amabile prin care vrea să opună tehnocratismului despotice al Saint-Simonienilor apărarea consumatorilor și grija față de ei.

Autoritarismul politic de fapt, disimulat de o terminologie democratică în toate aceste propuneri, este legat de obiectivul comun, mai bine sau mai prost asumat, al *randamentului* maxim. El se poate vedea la Owen, care nu ezită să compare, pentru rentabilitatea scontată, buna tratare a instrumentelor mecanice cu „buna tratare a instrumentelor vii“. Aceasta e și obsesia lui Fourier, care traduce avantajele „garantismului“ și ale „armoniei“ față de stadiile istorice precedente în termeni de randament³⁰.

2. Modelul culturalist

Cel de al doilea model se degajă din operele lui Ruskin și ale lui William Morris; îl mai regăsim spre sfârșitul secolului la Ebenezer Howard, părintele orașului-grădină³¹. Fapt remarcabil, acest model nu numără nici un reprezentant francez. Punctul lui de pornire critic nu mai este situația individului, ci aceea a *grupării* umane, a orașului. În interiorul acestuia, individul nu mai e o unitate interșanjabilă ca în modelul progresist; prin particularitățile și originalitatea sa, fiecare membru al comunității constituie, dimpotrivă, un element de neînlocuit al acesteia. Scandalul istoric de la care pornesc partizanii modelului culturalist este dispariția vechii unități *organice* a orașului sub presiunea dezintegratoare a industrializării.

Imaginea nostalgică a ceea ce, în termeni hegelieni, am putea numi „frumoasa totalitate“ pierdută, a fost furnizată în cea mai mare parte de dezvoltarea studiilor istorice și de arheologie născută o dată cu romantismul. În Franța, găsim acest tip de evocare în operele lui Victor Hugo și Michelet³². Mai târziu, *La cité antique* de Fustel de Coulanges e construită în parte pe această temă. Și totuși, descrierile literare ale orașelor medievale sau antice nu au suscitât la francezi nici una din propunerile pre-urbanismului. În Anglia, cele ale lui Ruskin și Morris găsesc sprijin într-o tradiție a gândirii care, de la începutul secolului, a analizat și criticat realizările civilizației industriale prin comparație cu trecutul. Serii de concepte au fost astfel opuse două câte două: organic și mecanic, calitativ și cantitativ, participare și indiferență. Găsim deja aici germeii faimoasei deosebiri dintre *cultură* și *civilizație* care va juca în continuare un rol atât de mare în Germania, în filosofia istoriei și în sociologia culturii.

Esurile lui Ruskin și Morris au ca antecedente cartea lui Pugin: *Contrasts or a parallel between the Noble Edifices on the Middle Ages and Contrasting Buildings of the present Days showing the decay of Taste*, ca și cartea *Essays* a lui Th. Carlyle. Încă din 1829, acesta opusese, în articolul *Signs of the Time*, mecanicismul modern și organicismul trecutului. Aceiași termeni vor fi reluați puțin mai târziu de Matthew Arnold pentru care „în lumea noastră modernă întreaga civilizație este mecanică și exterioară într-o măsură mult mai considerabilă decât în civilizația Greciei și Romei, și tinde să devină și mai mult astfel³³“.

Așadar, critica pe care se fundamentează acest model este de la început *nostalgică*. Printr-un demers căruia preraphaelismul i-a dat, în cazul particular al artelor plastice, prima formulare și cea dintâi ilustrare³⁴, ea postulează posibilitatea de a face să re trăiască un stadiu ideal al trecutului, văzându-i realizarea printr-o reîntoarcere la formele acestui trecut. Cheia de boltă ideologică a acestui model nu mai este conceptul de progres ci acela de cultură.

„Falansterele lui Fourier și toate lucrurile de acest gen nu implicau nimic altceva decât un refugiu împotriva celei mai lucii

sărăcii“ scrie William Morris în *News from Nowhere*. Nu poate fi exprimată cu mai multă brutalitate diferența ideologică ce opune cele două modele; în modelul culturalist, preeminența nevoilor materiale pălește în fața celor *spirituale*. Este deci ușor de prevăzut că amenajarea spațiului urban se va face după modalități mai puțin riguros determinate. Totuși, pentru a putea realiza frumoasa totalitate culturală, concepută ca un organism în care fiecare își are rolul său original, orașul modelului culturalist trebuie să prezinte, și el, un anumit număr de determinări spațiale și de caractere materiale.

Mai întâi, spre deosebire de aglomerarea modelului progresist, acest oraș este bine *circumscriș* în interiorul unor limite precise. Ca fenomen cultural, el trebuie să formeze un contrast fără ambiguități cu natura, căreia se tinde să i se păstreze starea cea mai sălbatică: în *News*, William Morris propune chiar veritabile „rezerve“ peisagiste. Dimensiunile orașului sunt modeste, inspirate din orașele medievale care, ca și Oxford, Rouen, Beauvais sau Veneția, i-au sedus pe Ruskin și pe Morris. Acesta din urmă înlătură din utopia sa marile orașe tentaculare. Londra este redusă la ceea ce a fost centrul ei, iar toate aglomerările industriale își pierd periferiile. Astfel, populația este în același timp descentralizată, dispersată într-o mulțime de puncte și, în fiecare dintre acestea, regrupată într-un mod mai dens.

În interiorul orașului, nici urmă de geometrism. „Faceți înconjurul monumentelor voastre din Edinburgh... table de șah, iar table de șah, mereu table de șah, un deșert de table de șah... Aceste table de șah nu sunt închisori pentru corp, ci morminte pentru suflet“, exclamă Ruskin într-una din conferințele sale³⁵. Morris și el proslăvesc neregularitatea și *asimetria* care sunt marca unei ordini organice, adică inspirate de puterea creatoare a vieții a cărei cea mai înaltă expresie e dată de inteligența omenească. Numai o ordine organică are puterea de a integra aporturile succesive ale istoriei și de a ține seama de particularitățile sitului.

La Ruskin și la Morris, *estetica* joacă rolul pe care îl juca igiena la Owen, Fourier și Richardson. „O parte considerabilă a

caracterelor esențiale ale frumuseții e subordonată expresiei energiei vitale din obiectele organice sau supunerii obiectelor în mod natural pasive și neputincioase la această energie.³⁶ Urâtenia răspândită de societatea industrială rezultă dintr-un proces letal, dintr-o dezintegrare prin carență culturală. Aceasta nu poate fi combătută decât printr-o serie de măsuri colective, printre care se impune, mai ales, întoarcerea la o concepție a artei inspirate din studiul Evului Mediu. „Dacă arta care acum e bolnavă trebuie să trăiască și nu să moară, ea va trebui, pe viitor, să vină de la popor, să fie destinată poporului și să fie făcută de el.³⁷” Această artă, mijloc prin excelență de afirmare a unei culturi, e legată de tradiție și nu se poate dezvolta decât prin mijlocirea unui artizanat.

În ceea ce privește construcțiile, nici prototipuri, nici standarde. Fiecare clădire trebuie să fie diferită de celelalte, exprimându-și prin asta specificitatea. Accentul e pus pe edificiile *comunitare* și culturale, pe spezele locuinței individuale. Somptuozitatea și căutările arhitecturale ale unora contrastează cu simplitatea celorlalte. Cu toate acestea, nu vor exista două case de locuit la fel: „Ele își pot semăna ca stil și manieră, dar aș vrea să le văd cel puțin având diferențe în stare să convină caracterului și ocupației locuitorilor“, precizează Ruskin³⁸.

Orașului modelului culturalist i se opune orașul modelului progresist prin climatul său propriu-zis urban. Pe planul politic, ideea de comunitate și de suflet colectiv se împlinește în formule *democratice*. Pe planul economic, *anti-industrialismul* e manifest, iar producția nu e văzută în termeni de randament, ci din punct de vedere al raportului său cu armonioasa dezvoltare a indivizilor, care „se bucură de o viață fericită și plină de agrement“. Totuși, pentru a asigura funcționarea modelului culturalist după normele pre-industriale pe care le-am definit, constrângerea se reintroduce în mod insidios. Integrarea trecutului în prezent nu are loc decât cu condiția eliminării neprevăzutului. Pentru asta stau mărturie *malthusianismul* căruia îi sunt supuse orașele, și ostracismul care lovește transformările tehnice introduse de revoluția industrială în modurile de producție. Temporalitatea creatoare nu are curs în

acest model. Întemeiat pe mărturia istoriei, el se încheie în fața istoricității.

*
* *
*

Bineînțeles, cele două modele, progresist și culturalist, nu se prezintă sub o formă atât de riguroasă și de contrastantă la toți autorii și în toate textele. Cu toate că Proudhon face pe campionul funcționalismului și raționează în termeni de individ mediu, individualismul său îl împiedică să determine cu rigoare planul orașului ideal. Fourier, promotorul orașelor-standard, vrea, paradoxal, să asigure plăcerea și divertismentul celor care le locuiesc; el critică ordinea „monotonă”, imperfectă, a „orașelor civilizate pe care le știi pe dinafară după ce ai văzut două-trei străzi”³⁹. Ruskin are, el însuși, tresăriri împotriva propriei tendințe paseiste și i se întâmplă să pună la îndoială sistemul gotic.

Totuși, și acesta e punctul important, toate aceste spirite gândesc orașul viitorului în termeni de modele. În toate cazurile, orașul, în loc să fie gândit ca proces sau problemă, este mereu discutat ca lucru, ca obiect reproductibil. El e smuls temporalității concrete și devine, în sens etimologic, utopic, adică de niciunde⁴⁰.

În practică, de altminteri, modelele pre-urbanismului nu au rezultat decât într-un număr ne semnificativ de realizări concrete, întreprinderi la o scară redusă. Acestea sunt mai ales, în Europa, așezămintele lui Owen la New Lanark și Godin la falansterul Guise; în Statele Unite, coloniile întemeiate de discipolii lui Owen, Fourier și Cabet. Se știe că toate acestea au dat greș destul de repede. Eșecul acestora se explică prin caracterul constrângător și represiv al organizării lor, dar mai cu seamă prin tăierea legăturilor cu realitatea socio-economică contemporană.

Aceste experiențe aparțin, pentru noi, domeniului curiozităților sociologice. Pe de altă parte, modelele pre-urbanismului prezintă astăzi un interes epistemologic considerabil. Într-adevăr, prin originea lor critică și credința lor naivă în imaginar, ele anunță

însăși metoda urbanismului, ale cărei propuneri vor urma, în secolul XX, un demers analog. Ele sunt modele ale unor modele⁴¹.

C. CRITICA FĂRĂ MODEL A LUI ENGELS ȘI MARX

În opoziție cu alți gânditori politici ai secolului XIX, și cu toate împrumuturile luate de la socialiștii utopici, Marx și, mai explicit, Engels critică marile orașe industriale contemporane fără să recurgă la mitul dezordinii, și fără să propună, în contrapartidă, modele pentru orașul viitorului.

Orașul are, pentru ei, privilegiul de a fi un *loc al istoriei*. Aici s-a dezvoltat burghezia, într-o primă fază, și și-a jucat rolul revoluționar⁴². Aici s-a născut proletariatul industrial, căruia îi va reveni cel mai mult sarcina de a împlini revoluția socialistă și de a realiza omul universal. Această concepție a rolului istoric al orașului exclude conceptul de dezordine; dimpotrivă, pentru Engels și Marx, orașul capitalist al secolului XIX este expresia unei ordini care a fost creatoare la vremea ei și care trebuie distrusă pentru a fi depășită.

Ei nu opun acestei ordini imaginea abstractă a unei ordini noi. Orașul nu e pentru ei decât aspectul particular al unei probleme generale, iar forma sa viitoare e legată de apariția societății fără clase. Este imposibil și inutil a căuta să-i prevedem viitoarea amenajare înaintea vreunei preluări revoluționare a puterii. Perspectiva unei acțiuni transformatoare înlocuiește pentru ei modelul – liniștitor, dar ireal – al socialiștilor utopici. Acțiunea revoluționară trebuie să realizeze, în dezvoltarea sa istorică, așezarea socialistă, apoi comunistă: viitorul rămâne deschis.

Iată de ce, în afară de contribuția lor la sociologia urbană semnalată mai sus, atitudinea lui Engels și Marx în fața problemei urbane se caracterizează esențialmente prin *pragmatism*. Certitudinile și precizia unui model sunt refuzate în folosul unui viitor nedeterminat, ale cărui contururi nu vor apărea decât progresiv, pe măsură ce se va dezvolta acțiunea colectivă. Astfel,

în *Chestiunea locuirii*⁴³, Engels nu va aduce nici un panaceu, nici o soluție teoretică la o problemă crunt trăită de proletariat. El caută numai să asigure proletarilor, prin orice fel de mijloace, un fel de minimum existențial; de unde problema locuinței, la care reduce pentru moment chestiunea urbană. „Pentru prezent, singura sarcină care ne incumbă este o simplă cârpăcire socială, și putem chiar simpatiza cu tentativele reacționare“, scrie el fără ambiguitate. „Casele muncitorești“ preconizate de anumiți socialiști i se par demne de dispreț pentru că își disimulează inspirația paternalistă sub aparența unei soluții revoluționare. Decât să definească prematur tipuri și standarde care vor fi negreșit neadaptate și anacronice în raport cu structurile economice și sociale ale viitorului, e mai bine, pur și simplu, să-i instalezi pe muncitori în reședințele burgheze și în frumoasele cartiere.

Demersul lui Marx și Engels se vrea radical în voința sa de nedeterminare. Totuși găsim la ei o imagine celebră care privește viitorul urban: aceea a *orașului-sat* rezultând din „eliminarea diferenței dintre sat și oraș“⁴⁴. Fără îndoială, acest oraș-sat poate evoca modelul orașelor verzi ale lui Fourier sau chiar ale lui Proudhon. Engels observă el însuși că „în construcțiile model (ale primilor socialiști utopici Owen și Fourier), opoziția dintre oraș și sat nu mai există“. Dar noțiunea de „eliminarea diferenței“ nu poate fi redusă la o proiecție spațială, la Engels și Marx. Ea trebuie să fie înțeleasă în esență din punctul de vedere al dezechilibrului demografic și al inegalităților economice sau culturale care separă oamenii de la oraș de cei de la țară: „eliminarea diferenței“ corespunde momentului realizării omului total și posedă mai ales valoare simbolică.

După Engels și Marx, refuzul unui model nu va mai fi asumat decât în rare ocazii. Îl vom regăsi la anarhistul Kropotkin pentru care „a reglementa totul, a căuta să prevezi și să ordonezi totul ar fi pur și simplu criminal“⁴⁵. De-a lungul secolului – cu excepția unui scurt moment următor revoluției din octombrie când, în *ABC-ul comunismului*⁴⁶, Buharin și Preobrajenski vor relua riguros poziția adoptată de Engels în *Chestiunea locuirii* – conducătorii Uniunii Sovietice, ca și cei ai Chinei Populare, vor avea de-a face

cu modele și vor fi preocupați de tipologie atunci când va fi vorba de construit orașe noi⁴⁷.

D. ANTI-URBANISMUL AMERICAN

Majoritatea autorilor care, în Europa secolului, au criticat marele oraș industrial, nu erau mai puțin marcați de o lungă tradiție urbană; de-a lungul istoriei, orașele europene le-au apărut ca leagănul forțelor care transformă societatea. Inversul are loc în Statele Unite, unde epoca eroică a pionierilor este legată de imaginea unei naturi virgine. De asemenea, chiar înainte de a fi percepute primele contralovituri ale revoluției industriale, nostalgia *naturii* inspiră în această țară un violent curent anti-urban.

Atacul este nemilos, dar el nu debușează în nici un model înlocuitor. O tradiție anti-urbană începe astfel cu Thomas A. Jefferson, pentru a continua cu R. Waldo Emerson, Thoreau, Henry Adam, Henry James, și a se sfârși, paradoxal, cu cel mai mare arhitect al Școlii de la Chicago, Louis Sullivan. Lucrările lui M. și L. White⁴⁸ au analizat în mod remarcabil etapele acestui curent, față de care barzii orașului american, de la Walt Whitman la William James, nu reprezintă decât câteva voci pierdute în „deșertul orașului“, complet acoperite de „zarva anti-urbană a panteonului literar național“.

Marele oraș e astfel criticat în mod succesiv dintr-o serie de unghiuri diferite; în numele democrației și al unui empirism politic la Jefferson; în numele unei metafizici a naturii la Emerson și, mai ales, Thoreau⁴⁹; în funcție, în fine, de o simplă analiză a raporturilor umane, la marii romancieri. Toți acești autori, la unison, își pun în mod naiv speranțele în restaurarea unui soi de *stare rurală* pe care, cu câteva rezerve, o cred compatibilă cu dezvoltarea economică a societății industriale și care, singură, permite asigurarea libertății, a împlinirii personalității, adică a adevăratei sociabilități.

Anti-urbanismul american nu are anvergura curentelor de gândire examinate mai înainte; nici un moment, el nu s-a erijat în metodă. Totuși, el trebuia menționat aici din motivul influenței exercitate asupra urbanismului american din secolul XX.

II. URBANISMUL

Urbanismul diferă de pre-urbanism în două puncte importante. În loc să fie opera unor generaliști (istorici, economiști sau politicieni), el este, în cele două forme ale sale, teoretică și practică, apanajul unor *specialiști*, în cazul cel mai general, al unor arhitecți.

„Urbanistul nu e altceva decât un arhitect“, afirmă Le Corbusier. De asemenea, urbanismul încetează a mai fi integrat unei viziuni globale a societății. În timp ce pre-urbanismul fusese legat, de-a lungul întregii sale istorii⁵⁰, de opțiuni politice, urbanismul este *depolitizat*. Această transformare a urbanismului se poate explica prin evoluția societății industriale în țările capitaliste. După faza militantă, eroică din secolul XIX, societățile capitaliste se liberalizează, iar clasele lor diriguitoare reiau, tăindu-le rădăcinile, anumite idei și propuneri ale gândirii socialiste a secolului XIX.

În plus, aceste idei vor fi puse în aplicare. În loc să fie cantonat în utopie, urbanismul le va fixa tehnicienilor săi o sarcină *practică*.

Cu toate acestea, urbanismul nu scapă complet de dimensiunea imaginarului. Primii urbaniști au o priză redusă la realitate: ei sau trebuie să înfrunte condiții economice defavorabile sau se ciocnesc de atotputernicia structurilor economice și administrative moștenite de la secolul XIX. Atunci, sarcina lor polemică și formatoare se afirmă la rândul ei într-o mișcare utopică.

Iată de ce, în ciuda diferențelor semnalate mai sus și cu toate că nu se poate vorbi de o continuitate ideologică conștient asumată între pre-urbanism și urbanism, acesta din urmă conferă și el un rol imaginarului în metoda sa. Vom regăsi în urbanism, într-o formă modernizată, cele două modele ale pre-urbanismului.

A. O NOUĂ VERSIUNE A MODELULUI PROGRESIST

Versiunea cea nouă a modelului progresist își găsește o primă expresie în cartea *La cité industrielle* a arhitectului Tony Garnier. Această lucrare, editată doar în 1917, se compune dintr-o scurtă introducere însoțită de o serie de planșe ilustrate care, fuseseră expuse în 1904 și cunoscuseră o mare notorietate. Descoperim în lucrare, după părerea lui Le Corbusier, „o tentativă de punere în ordine și o conjugare a soluțiilor utilitare și a soluțiilor plastice. O regulă unitară distribuie în toate cartierele orașului același sortiment de volume esențiale și fixează spațiile urmărind necesități de ordin practic și injoncțiile unui simț poetic propriu arhitectului⁵¹“.

Influența exercitată de *La cité industrielle* asupra primei generații de arhitecți „raționaliști“ a fost considerabilă⁵². Dar a trebuit ca aceștia să aștepte sfârșitul războiului din 1914 și dublul îndemn al progresului tehnic și al anumitor căutări plastice de avangardă, pentru a-i da modelului progresist al urbanismului expresia împlinită. În pofida situațiilor politice și economice foarte diferite, se degajă o imagine analoagă a orașului viitorului din căutările întreprinse, aproape simultan, în țările de Jos în jurul lui J. P. Oud, G. Rietveld și C. Van Eesteren, în Germania în preajma *Bauhaus*-ului lui Gropius⁵³, în Rusia în jurul constructiviștilor, în Franța al lui Ozenfant și Le Corbusier.

Începând cu 1928, modelul progresist își găsește organul de difuzare într-o mișcare internațională, grupul C.I.A.M.⁵⁴; În 1933, grupul propune o formulare doctrinară sub numele de *Carta de la Atena*. Aceasta este deci un bun comun al urbanistilor progresiști; conținutul ei e reluat în numeroasele lor scrieri. Totuși, cea mai parte a citatelor care urmează, le-am împrumutat de la Le Corbusier: un excepțional talent de jurnalist (întreținut de nevoia de a polemiza fără încetare împotriva paseismului publicului francez) i-a inspirat acestuia, timp de patruzeci și cinci de ani, cele mai frapante formulări⁵⁵.

Ideea-cheie care subîntinde urbanismul progresist este ideea de *modernitate*. „O mare epocă a început, există un spirit nou“, proclamă Le Corbusier în revista *L'esprit nouveau*, pe care a fondat-o în 1919 cu A. Ozenfant. În esență, el vede această modernitate operând în două domenii: industria și arta de avangardă (în acea împrejurare cubismul și mișcările care derivă din el).

Ca și în pre-urbanism, găsim la baza urbanismului progresist o concepție a erei industriale ca ruptură istorică radicală. Dar interesul urbaniştilor s-a deplasat de la structurile economice și sociale către structurile *tehnice* și *estetice*. Marele oraș al secolului XX este anacronic deoarece nu e adevăratul contemporan nici al automobilului, nici al pânzelor lui Mondrian: iată scandalul istoric pe care ei îl vor denunța și vor încerca să-l suprime.

Trebuie ca orașul secolului XX să-și împlinească la rândul lui revoluția industrială: și nu ajunge să fie sistematic puse în operă noile materiale, oțelul și betonul, care vor permite o schimbare de scară și de tipologie, trebuie, pentru a obține „eficacitate“ modernă, să fie anexate metodele industriei de standardizare și mecanizare. Raționalizarea formelor și prototipurilor verifică de altminteri căutările artelor plastice. Într-adevăr, membri ai *Bauhaus*-ului ca urbanişții olandezi au fost strâns legați de P. Mondrian, Van Doesburg și promotorii lui *Stijl*; arhitecții urbanişti sovietici au gravitat în grupul constructivist, în jurul lui Malevici și Tatlin; Le Corbusier a fost împreună cu A. Ozenfant, în 1920, întemeietorul „purism“-ului. Aceste diverse mișcări propun, toate, un nou raport cu obiectul, un raport bazat pe o concepție austeră și rațională a frumuseții. Ei caută să degaje forme universale, continuând intenția cubiştilor despre care D. H. Kahnweiler notează, sugestiv, că voiau să dea despre obiect „o imagine completă și în același timp despuiată de tot ce e momentan, accidental, reținând numai ceea ce e esențial, durabil⁵⁶“.

Astfel, industria și arta se întâlnesc în năzuința lor către *universal*, iar dubla lor desfășurare la scară mondială îi confirmă pe urbanişții progresiști în concepția omului-tip al pre-urbanismului: identic sub toate latitudinile și în sânul tuturor culturilor, omul

este definit, pentru Le Corbusier, „prin suma constantelor psihofiziologice recunoscute, inventariate de persoane competente (biologi, medici, fizicieni și chimiști, sociologi și poeți)⁵⁷“.

Această imagine a omului-tip inspiră *Carta de la Atena* care analizează nevoile umane universale în cadrul a patru mari funcțiuni: locuire, muncă, circulație, cultivarea corpului și a spiritului. Iată baza care trebuie să permită determinarea a priori, cu toată certitudinea, a ceea ce Gropius numește „tipul ideal de așezare umană“.

Tipul acesta va fi aplicat, identic, pe tot întinsul unui spațiu planetar omogen, ale cărui determinări topografice sunt negate. Independența în raport cu situl nu mai rezultă numai din certitudinea deținerii adevărului unei forme bune, ca în secolul XIX, ci și din noile posibilități tehnice: s-a născut arhitectura buldozerului care nivelează munții și umple văile. Urbaniștii vor adopta același plan de oraș pentru Franța, Japonia, Statele Unite și Africa de Nord, cu condiția să-și îndeplinească funcțiunile și să fie eficace. Le Corbusier ajunge să propună practic aceeași schemă pentru Rio și pentru Alger, iar planul său pentru reconstruirea orașului Saint-Dié reproduce la scară mică planul Voisin pentru Paris din anii 1920.

Planul orașului progresist nu este legat mai mult de tradiția culturală decât de sit; el nu vrea să fie decât expresia unei libertăți demiurgice a rațiunii, pusă în serviciul eficienței și al esteticii. Acestea sunt cele două imperative care conferă spațiului modelului progresist caracterelor sale particulare.

Preocuparea pentru eficacitate se manifestă mai întâi în importanța acordată problemei sănătății și igienei. Obsesia igienei se polarizează în jurul noțiunilor de soare și de verdeață. Ea este legată de progresele contemporane ale medicinei și psihologiei, de aplicațiile practice care rezultă din ele⁵⁸, ca și de noul rol cuvenit, după primul război mondial, culturii corpului și helioterapiei. Aceste obiective îi vor împinge pe urbaniștii progresiști să spargă vechiul spațiu închis pentru a-l *dedensifica*, pentru a izola în soare și verdeață edificiile care astfel încetează a mai fi legate unele de

altele pentru a deveni „unități” autonome. Consecința majoră e abolirea străzii, stigmatizată ca un vestigiu al barbariei, ca anacronism revoltător. În paralel, cea mai mare parte a urbaniştilor vor preconiza construirea pe înălțime, pentru a înlocui continuitatea vechilor imobile joase cu un număr redus de unități sau pseudo-orașe verticale. În termeni de *Gestalt Psychologie*, constatăm o inversare a termenilor formă și fond; în loc ca bucăți de spațiu liber să joace rolul figurilor pe fondul construit al orașului, spațiul devine fond, mediu în care se dezvoltă aglomerarea cea nouă. Acest nou fond e în mare parte împresurat cu verdeață. „Orașul se va transforma puțin câte puțin într-un parc”, anticipează Le Corbusier; iar Gropius adaugă: „Scopul urbanistului trebuie să fie de a crea între oraș și sat un contact din ce în ce mai strâns⁵⁹”. Astfel, suntem conduși către conceptul de „oraș-grădină vertical” al lui Le Corbusier și de *urbs in horta* al lui Hilbersheimer.

Acest spațiu explodat nu e totuși mai puțin guvernat de o ordine riguroasă care răspunde unui nou nivel de eficacitate, acela al activității productive. Într-adevăr, orașul industrializat este și industrial, adică, pentru urbanismul progresist, „unealtă de muncă”. Pentru ca orașul să poată îndeplini această funcțiune de ustensil, el rebuie să fie clasat, analizat; fiecare funcțiune trebuie să ocupe o arie specializată. Urmându-l pe Tony Garnier, urbanişti progresiști separă cu grijă zonele de muncă de zonele de locuit, iar pe acestea de centrele civice sau de locurile de recreere. Fiecare din aceste categorii este la rândul ei divizată în sub-categorii clasate și ordonate la fel. Fiecare tip de muncă, birocratic, industrial, comercial, își primește locul desemnat. Se merge până la „cafenele, restaurante, prăvălii... vestigii rămase ale străzii de acum” care trebuie, și ele, „să fie puse în formă și în ordine, aduse în stare de totală eficacitate. Locuri concertate de petrecere a timpului și de sociabilitate⁶⁰”. Circulația, la rândul ei, este concepută ca o funcțiune separată care, paradoxal, e tratată făcându-se abstracție de ansamblul construit unde se inserează; există o „independență reciprocă între volumele construite și căile de circulație”, spune Le Corbusier, adăugând că „drumurile pentru automobile vor

traversa în tranzit urmând rețeaua cea mai directă și simplificată, legată de sol... dar perfect independentă de edificii sau imobile care se pot afla mai mult sau mai puțin aproape⁶¹“. Strada nu este așadar abolită numai în numele igienei, ci și în măsura în care ea „simbolizează în epoca noastră dezordinea circulației“. Ordinea circulației riscă de altminteri să sfârșească în supunere necondiționată față de puterea automobilului despre care s-a putut spune, nu fără o parte de dreptate, că ea singură decidea până la urmă partiul unui mare număr de proiecte.

Oraș-unealtă, modelul progresist este și oraș-spectacol. Estetica e un imperativ tot atât de important ca eficacitatea pentru acești urbanști-arhitecți cărora tradiția europeană le-a dat, în primul rând, o formație de artiști. Dar conform cu modernismul lor, ei resping orice sentimentalism cu privire la aportul estetic al trecutului. Din vechile orașe care trebuie reamenajate, ei nu păstrează decât aliniamentele, practicând acest urbanism al cuțitului care satisface și exigențele randamentului. „Cu cât Haussmann tăia mai mult, cu atât câștiga mai mulți bani“, observă Le Corbusier⁶². Același autor, în planul său pentru Paris, rade fără ezitare totalitatea vechilor cartiere „pitorești“ (atribut paseist, proscris de aglomerarea progresistă) pentru a nu păstra decât câteva edificii majore (Notre Dame, Sainte Chapelle, Invalides) promovate la demnitatea de simbol și la funcțiunea muzeologică.

Urbanistul „compune“ viitorul său oraș pe planșeta de desen, ca pe un tablou. Conform cu principiile cubismului, și încă și mai mult cu cele ale purismului și ale lui *De Stijl*, el elimină orice detaliu anecdotic în folosul formelor simple, despuiate, unde ochiul nu se poate împiedica de nici o particularitate; este vorba oarecum de a construi cadrul a priori al oricărui comportament social posibil⁶³.

Compoziția reia tema spargerii; se organizează în jurul punctelor de vedere multiple, într-un demers care evocă pe cel al cubismului sintetic. Fiecare din aceste cămine disociate e ordonat după principiile unei geometrii simple, care caracterizează și compozițiile școlilor înrudite cu cubismul. „Geometria, spunea Apollinaire, e pentru artele plastice ceea ce e gramatica pentru arta scriitorului.“

Totuși – D. H. Kahnweiler și M. Raynal au arătat-o limpede – la cubiști era vorba de un geometrism instinctiv, în care matematica avea puțin amestec. Dimpotrivă, pentru cea mai mare parte a urbanistilor progresiști, asemenea lui Le Corbusier și discipolilor săi, geometria devine punctul de întâlnire dintre frumos și adevărat: arta e condusă de o logică matematică. „Geometria e baza... Întreaga epocă contemporană e deci eminentemente geometrică; visul ei se orientează înspre bucuriile geometriei. Artele gândirii moderne, după un secol de analiză, caută dincolo de faptele accidentale, iar geometria le conduce către o ordine matematică.”⁶⁴ Iarăși nu trebuie să ne lăsăm prinși de mirajul cuvintelor. Geometria care ordonează modelul progresist e foarte elementară. Ea consistă în fond din dispunerea de elemente care se întretaie în unghi drept: ortogonismul este regula de aur care determină raporturile edificiilor între ele și cu căile de circulație. Le Corbusier afirmă: „Cultura este o stare de spirit ortogonală”⁶⁵. În fine, spațiului explodat, dar ordonat al orașului-obiect îi corespunde riguros spațiul disociat, dar compus geometric al orașului-spectacol.

Același funcționalism și aceleași principii estetice inspirate de un raționalism identic domină concepția elementelor compoziției, adică a *edificiilor* repartizate în spațiu. Fiecărei destinații îi corespunde un prototip; acesta exprimă adevărul unei funcțiuni. *Bauhaus* își asumă tocmai sarcina de a determina aceste „forme-tip”; de altfel, ele țin de logica unei producții industriale bine înțelese. „O prudentă limitare a varietății la câteva tipuri de edificii standard le mărește calitatea și le scade prețul de cost”, scrie Gropius⁶⁶. El nu a încetat de-a lungul întregii sale vieți să fie preocupat de producția industrială a clădirilor sub formă de elemente ușoare. La Le Corbusier, industrializarea clădirilor e mai curând un vis, exprimat mai cu seamă în cursul anilor 1920. În practică, grelele sale clădiri de beton, în care doar suprastructurile sunt industrializate, lasă industriei un loc foarte mic. Totuși, nici el nu propovăduiește mai puțin necesitatea definirii prototipurilor: unități de locuit, unități de muncă, unități de cultură a spritului și a corpului, unități agrare, unități de circulație orizontală

și verticală. El coboară în acest fel până la detaliul celui mai umil echipament.

În măsura în care modelul progresist, opus modelului culturalist, privilegiază mai curând individul-tip decât comunitatea-tip, este normal ca aceste căutări ale sale, cele mai intense, să se adreseze problemei locuinței. Primele lucrări ale C.I.A.M. au fost axate în jurul acesteia. *Carta de la Atena* stă mărturie. J. L. Sert, în lucrarea în care o rezumă, intitulează un capitol; *Dwelling, the first urban „function“*.

Într-un mod general, două tipuri de locuință sunt considerate în paralel, la fel ca în epoca lui Fourier și Proudhon. De o parte, regăsim casa joasă, individuală sau rezervată unui număr mic de familii: această soluție e studiată mai ales de anglo-saxoni, olandezi și anumiți membri ai *Bauhaus*-ului. De cealaltă parte, vedem propunerea imobilului colectiv uriaș, care corespunde și mai mult idealului unei societăți modernizate. Prototipuri remarcabile au fost puse la punct la *Bauhaus* și de către anumiți arhitecți sovietici de avangardă, ca Ol și Ginsburg, în cursul anilor 1920. Le Corbusier a fost cel care a conceput mai târziu modelul cel mai elaborat: *unitatea de locuit* sau *orașul luminos* [*la cité radieuse*], realizată pentru prima dată la Marseille⁶⁷, înainte de a fi reluată la Nantes, Briey, Berlin.

Cité radieuse reia în mod explicit concepția fourieristă a falansterului. Construită pentru a adăposti același număr de familii (1500-2000 de persoane), oferind aceleași servicii colective și aceleași organe, în particular „strada-galerie“, „unitatea“ este o versiune a falansterului, modernizată și marcată de progresul tehnic: inventarea betonului armat și a ascensorului au permis înlocuirea orizontalității cu verticalitatea într-un imobil de șaptesprezece niveluri. Dar celula sau locuința familială, pe care sistemul lui Fourier o lăsa în mod deliberat nedeterminată („fiecare își găsește locuința după averea și gustul său“), devine la Le Corbusier, dimpotrivă, un apartament-tip, cu funcțiuni clasate într-un spațiu minimal, netransformabil. Ocupantul nu are încotro decât să se supună schemei de circulație și modului de viață pe

care această locuință le implică, și despre care arhitectul a dedus că erau cele mai bune posibile.

Ordinea materială pe care am definit-o prin proiecția sa în spațiu contribuie și la crearea unui anumit *climat mental*. În măsura în care a fost concepută ca o expresie plastică a modernității, ea suscită dintr-o dată o atmosferă de manifest. Ruptura cu trecutul e asumată într-un mod agresiv, provocator, noile valori (mecanizare, standardizare, rigoare, geometrism), afirmate într-un stil de avangardă, expuse publicului pentru a-i cuceri oarecum adeziunea printr-o expresie de futurism. Ambiția proiectului, dimensiunea sa istorică creează un sentiment de exaltare. Dar non-conformismul urbanștilor progresiști e amenințat de un nou conformism. Intransigența lor, refuzul polemic de fi deschiși către negativitatea experienței umane, prin eliminarea tuturor elementelor susceptibile a aduce atingere ordonării teoretice a unui proiect, riscă să încremenească în academism.

De altminteri, în aglomerarea progresistă nu domnește un climat cu adevărat urban. Această afirmație poate părea paradoxală dacă evocăm orașele cu mai multe milioane de locuitori propuse de Hilbersheimer sau Le Corbusier. Totuși e semnificativ că unul din cuvintele cel mai frecvent utilizate de acesta din urmă este „unitate“. El precizează chiar că „uneltele urbanismului vor lua forma unor unități“ (de locuit, de circulație etc.). Această terminologie trădează tocmai *atomizarea*, dizlocarea așezării care grupează în verdeață serii de zgârie-nori sau mici orașe verticale.

În sfârșit, aglomerările urbanismului progresist sunt locuri ale constrângerii⁶⁸. Și aici, un cuvânt-cheie: *eficacitate*. Această valoare justifică rigida determinare a cadrului de viață. Înscrierea, fixată iremediabil, a fiecărei activități umane în termeni spațiali, simbolizează rolul reificator al acestui urbanism despre care nu poate fi dată o imagine mai sugestivă decât o face Le Corbusier însuși: „Nimic nu mai e contradictoriu... fiecare își ocupă locul, bine aliniat în ordine și în ierarhie.⁶⁹“ Și, de fapt, odată definit individul uman în termeni de dezvoltare fizică, de funcționare, de productivitate, de nevoi-tip universale, ce loc mai e lăsat câmpului

nesfârșit și nedeterminat al valorilor de creat și al dorințelor posibile? Nici chiar unitatea ultimă a sistemului, apartamentul familiei (reproducătoare) nu scapă de constrângere; în jargonul specialiștilor, el poartă numele expresiv de celulă. Astfel, noua viață devine în același timp locul producției celei mai eficiente și un fel de crescătorie umană, la orizontul căreia se profilează, amenințătoare, imaginea analitică a tatălui⁷⁰ castrator al copiilor săi. Rolul este deținut (în orice caz, la nivelul primelor modele ale urbanismului progresist) de urbanist, deținător al adevărului. „Așa va fi condusă turma“, mărturisește Le Corbusier, pentru care, de altfel, „lumea are nevoie de armonie și de a se lăsa condusă de armonizatori⁷¹“. După caz, urbanistul-tată va fi asimilat unui demiurg-artist sau se va voi întruparea tehnologiei.

B. O NOUĂ VERSIUNE A MODELULUI CULTURALIST

Modelul culturalist ia formă propriu-zis urbanistică foarte devreme, înaintea modelului progresist, înainte chiar de crearea termenului de „urbanism“. Îl putem recunoaște, în plan teoretic și practic, în Germania și Austria anilor 1880 și 1890. Conform unei legi puse în evidență de Marx, întârzierea industrială a unei țări constituie adesea un factor pozitiv în măsura în care această țară poate, prin asta chiar, să beneficieze de un echipament mai modern și mai rentabil decât țările mai demult industrializate, al căror echipament încă nu e amortizat. În momentul în care Germania, ilustrând această lege, tinde să ocupe primul loc în economia europeană, ea beneficiază de avantaje asemănătoare în materie de amenajare urbană. Experiența primelor orașe industriale engleze nu se va repeta; expansiunea industrială va fi completată cu propuneri care vor constitui, în prima decadă a secolului XX, chiar un exemplu și un obiect de studiu pentru urbaniiști culturaliști englezi.

În epoca urbanismului, ca și în timpul pre-urbanismului, modelul culturalist nu numără nici un reprezentant în Franța.

Dintre întemeietorii îi vom reține pe: Camilo Sitte, marele urbanist austriac care, în 1889, a publicat *Der Städtebau*⁷², și a cărui influență va fi considerabilă în Germania și în Marea Britanie; Ebenezer Howard, autorul socialist al lucrării *Tomorrow* (1898), pe care l-am clasa cu plăcere între pre-urbaniști, dacă nu ar fi părintele spiritual al orașelor-grădină și dacă n-ar fi jucat un rol la primele Congrese de urbanism; în sfârșit, Raymond Unwin, arhitectul urbanist care a realizat împreună cu B. Parker primul *garden-city* englez la Letchworth.

Principiile ideologice ale acestui model sunt comparabile cu cele ale precursorului său. *Totalitatea* (aglomerarea urbană) primează în fața părților (indivizii), iar conceptul *cultural* de oraș-cetate în fața noțiunii materiale de oraș-construcție. Dar în timp ce socialistul Ebenezer Howard era, ca toți pre-urbaniștii, motivat în primul rând de considerații politice și sociale, viziunea lui Unwin și cea a lui Sitte sunt depolitizate – în beneficiul (mai ales la Sitte) unei abordări estetice, pe care vin să o sprijine toate resursele arheologiei și ale muzeului imaginar al amenajării urbane. „Numai studiind operele predecesorilor noștri vom putea reforma ordonarea banală a marilor noastre orașe“, scrie Sitte⁷³.

Spațiul modelului culturalist se opune punct cu punct celui al modelului progresist. Orașului îi sunt desemnate limite precise. Metropola erei industriale stârnește groaza lui Howard care fixează la treizeci de mii sau la cincizeci și opt mii numărul locuitorilor din orașul său⁷⁴. Acesta e circumscris într-un mod precis, mărginit de o centură verde destinată să împiedice orice contopire cu alte aglomerări. Un *garden-city* nu se poate extinde în spațiu; el nu poate decât să se dedubleze după modelul celulelor vii, populația supranumerică plecând să întemeieze un nou centru, la distanță suficientă, care va fi la rândul lui înconjurat de verdeață.

Fiecare oraș ocupă spațiul într-un mod particular și *diferențiat*; aceasta e consecința rolului pe care culturaliștii îl acordă individualității. În căutarea diferențierii, Howard pune accentul mai ales pe factorii sociologici; populația va trebui să facă o parte echilibrată diferitelor clase de vârstă și tuturor sectoarelor de muncă. Sitte,

la rândul lui (urmat fidel de Unwin, în ceea ce privește organizarea nucleului central al orașelor-grădină), se preocupă exclusiv de mijloacele de asigurare a varietății spațiului interior al orașului. El recurge la analiza orașelor din trecut (din antichitate până în secolul XV): aici, el studiază neostenit traseele căilor de circulație, dispunerea și măsura piețelor în raportul lor cu străzile care acced la ele, edificiile care le delimitează, monumentele care le împodobesc. Profesorul vienez mai reperează, în cel mai mare număr cu putință, situația și dimensiunile deschiderilor prin care scapă privirea. Dacă studiul se oprește la Renașterea italiană, este pentru că atunci amenajarea orașelor face deja (din nefericire, după Sitte) să intervină planșeta de desen în vederea efectelor de perspectivă.

Din mulțimea releveelor și analizelor, Sitte extrage definiția unei ordini spațiale model. În locul spațiului abstract, explodat, pe care se decupează formele-unități ale construcțiilor în modelul progresist, Sitte preconizează un spațiu concret, decupat în continuitatea unui fond de edificii. Chiar în materie de monumente, este necesar să reacționăm „împotriva maladiei moderne a izolării”⁷⁵. Sitte substituie analizei tipologice analiza relațională; strada e un organ fundamental, formele directe nu mai sunt cele ale edificiilor, ci cele ale locurilor de trecere și de întâlnire, adică străzile și piețele; iar verdeța însăși, eliminată practic de Sitte din centrul urban, este controlată cu grijă atunci când, întâmplător, apare în vreun cartier rezidențial.

Acest spațiu e închis și intim; căci „caracterul fundamental al orașelor vechi consistă în limitarea spațiilor și a impresiilor... Strada ideală trebuie să formeze un tot închis. Cu cât impresiile sunt mai limitate, cu atât tabloul va fi mai perfect. Ne simțim în largul nostru dacă privirea nu se poate pierde în infinit”⁷⁶. Acest spațiu mai trebuie, în plus, să fie imprezibil și divers, iar pentru aceasta el trebuie să refuze orice subordonare la vreun principiu de simetrie, să urmărească sinuozitățile naturale ale terenului, bătaia soarelui, să se plieze vânturilor dominante sau celui mai mare confort existențial al celui ce-l locuiește.

Climatul mental al acestui model este liniștitor, în același timp confortabil și stimulator; el e favorabil intensității și multiplicării relațiilor interpersonale, chiar dacă, în cazul lui Sitte, se fac fără șovăire sacrificii esteticii pure, înțelese în același sens vitalist ca la Ruskin și Morris.

Însă promotorii acestui model, deși legați esențialmente de istorie, nu recunosc originalitatea istorică a prezentului și specificitatea problemelor sale. S. Giedeon nu se sfiește să-l acuze pe Sitte de a voi, în plin secol XX, să se întoarcă la „orașul medieval“ și-l consideră un „trubadur“; Le Corbusier, mai usturător, constată că: „A fost creată religia drumului de măgari. Mișcarea a pornit din Germania, consecință a unei lucrări a lui Camillo Sitte.⁷⁷“ De fapt, urbanistul vienez e atât de obsedat de problemele estetice și de formele trecutului, încât ajunge să nu recunoască de loc evoluția condițiilor de muncă, nici problemele de circulație. Unwin vede contradicția și, ca un bun empirist, încearcă să concilieze modelul culturalist cu exigențele prezentului. În ciuda eforturilor sale, mai ales în ceea ce privește transporturile în comun, el nu reușește întotdeauna. În cazul *garden-cities*, pretenția controlului expansiunii urbane și stricta sa limitare nu sunt ușor compatibile cu necesitățile dezvoltării economice moderne.

În definitiv, modelul acesta este nostalgic. Pentru a sesiza din plin natura acestei nostalgii, ne vom raporta la operele unei serii de autori germani aproximativ contemporani cu primii urbanisti; la ei, viziunea istoricilor din secolul XIX este aprofundată, completată de anumite achiziții ulterioare, și limpezită câteodată cu ajutorul conceptelor hegeliano-marxiste. Astfel, în pofida divergențelor pozițiilor și preocupărilor lor, (între care filosofia, istoria culturii și economia politică joacă rolul principal), spirite atât de diverse ca Max Weber, Sombart⁷⁸ sau Spengler ne prezintă o imagine destul de asemănătoare a orașului european pre-industrial; el este, pentru toți trei, un loc și un moment excepțional în care, mulțumită climatului particular al comunității urbane, individul uman a putut să se realizeze, iar cultura să se dezvolte. În ultima pagină a Observațiilor sale introductive la culegerea *The City* a

lui Weber, D. Martindale rezumă bine această viziune și ecourile nostalgice pe care le trezește încă și azi: „Teoria orașului la Max Weber ne conduce astfel la o concluzie destul de interesantă. Orașul modern este pe cale de a-și pierde structura exterioară și formală. Privit din interior, el e în curs de degenerare, în timp ce comunitatea reprezentată de națiune se dezvoltă peste tot pe spezele lui. Vremea orașului pare să fi ajuns la sfârșit.”⁷⁹

Din această voință de a recrea un tre cut mort, care este în final motorul ideologic al urbanismului culturalist, trebuie să extragem două consecințe critice. La un prim nivel – metodologic și speculativ – valorizarea nesocotită a trecutului conduce la o reificare a timpului, care e tratat așa cum ar fi tratat un spațiu, ca și cum ar fi reversibil. Se ajunge astfel, pe căi diferite, la același rezultat ca în urbanismul progresist. Utopismului progresist i se opune utopismul nostalgic, iar religiei funcționalismului cultul valorilor ancestrale, al căror mod de funcționare a fost dezvăluit de istorie și arheologie.

Dacă ne plasăm la un al doilea nivel critic, acela al inconștiențului, urbanismul culturalist traduce și el anumite tendințe nevrotice. În locul recursului progresist la imaginea paternă, avem de această dată o veritabilă regresie. Iar repetiția aproape rituală a conduitelor vechi traduce neadaptarea, fuga din fața unui prezent de neasumat. La limită, această atitudine s-ar împlini în pierderea sensului realității, compensată printr-un comportament de tip magic, cu caracter maniacal.

C. UN NOU MODEL: CEL NATURALIST

Ideile curentului anti-urban american se cristalizează, în secolul XX, într-un nou model. Prea radical utopic pentru a se preta la realizare, dar chemat totuși să marcheze gândirea unei părți a sociologilor și *town-planner*-ilor americani, acest model a fost elaborat sub numele de *Broadacre-City* de marele arhitect american F. L. Wright. Acesta lucrează fără întrerupere între 1931

și 1935 la acest proiect de așezare ideală, a cărei machetă uriașă o expune în 1935; concepțiile directoare fuseseră dezvăluite în 1932 în *The Disappearing City*, carte ale cărei teme Wright nu a încetat să le reia până la moartea sa, în 1959⁸⁰.

Principiile ideologice pe care Wright întemeiază *Broadacre* sunt cele ale unui fidel discipol al lui Emerson. Marele oraș industrial e acuzat că alienează individul în artificiu. Singur contactul cu natura îl poate reda pe om sie însuși și permite o dezvoltare armonioasă a persoanei ca întreg. F. L. Wright descrie acest raport original și fundamental cu pământul în termeni care, pentru cititorul european, evocă paginile în care Spengler reconstituie începuturile culturii occidentale. Dar pentru F. L. Wright, – ca pentru maștri săi, Jefferson și Emerson – nu te poți smulge servituților din megalopolis și regăsi natura decât prin realizarea „democrației“. Acest termen nu trebuie de altminteri să ne inducă în eroare și să ne lase să credem într-o reintroducere a politicului în urbanism: el implică în esență libertatea fiecăruia de a acționa după voie. „Idealul nostru de stare socială, democrația... a fost inițial concepută ca libera creștere a numeroși indivizi ca indivizi“, scrie Wright. Pentru el, „democrația“ desemnează un individualism intransigent, legat de o depolitizare a societății în folosul tehnicii: căci până la urmă tot industrializarea este aceea care va permite eliminarea tarelor consecutive industrializării.

Pornind de la aceste premise, F. L. Wright propune o soluție căreia i-a păstrat numele de *City*, cu toate că ea elimină nu doar megalopolis-ul, ci și ideea de oraș în general. În ea, natura redevine un mediu continuu, unde toate funcțiunile urbane sunt *dispersate* și izolate sub formă de *unități reduse*. Locuința e individuală; nu apartamente, ci case particulare, dintre care fiecare dispune de patru acri⁸¹ de teren, pe care ocupanții îl consacră agriculturii (activitate privilegiată a civilizației de agrement, la F. L. Wright) și recreerilor diverse. Locul de muncă este când lângă locuință (ateliere, laboratoare și birouri individuale) se integrează mici centre specializate: unitățile industriale sau comerciale fiind de fiecare dată reduse la cel mai mic volum viabil, destinate unui minimum

de persoane. La fel se întâmplă cu centrele spitalicești și cu așezările culturale, al căror număr compensează dispersarea și scara lor în general redusă. Toate aceste celule (individuale și sociale) sunt legate și *întrețesute* printr-o abundentă rețea de drumuri terestre și aeriene: izolarea nu are sens decât dacă poate fi ruptă în orice moment. Așadar, arhitectul american a imaginat un sistem acentric, compus din elemente punctuale inserate într-o bogată rețea de circulație. *Broadacre* este modelul unei porțiuni oarecare dintr-un țesut uniform care se poate întinde și poate acoperi întreaga planetă cu o mai mare continuitate decât modelul progresist. F. L. Wright propunea ca acesta să fie încercat mai întâi într-o regiune limitată a Statelor Unite, dar pentru el era vorba de o soluție universală, destinată unei aplicări mondiale.

Spațiul acestui model naturalist este complex; unele din caracterele sale îl înrudesesc cu modelul progresist, altele cu modelul culturalist. Este în același timp închis, universal și particular. Este un spațiu modern care se oferă generos libertății omului. Marile lucrări de geniu civil (autostrăzi, poduri, piste de aterizare) care îi constituie rețeaua de circulație conferă lui *Broadacre* o dimensiune cosmică: fiecare este legat de totalitatea spațiului, toate direcțiile acestuia sunt deschise investigației. Raportul lui *Broadacre* cu tehnica modernă e încă și mai decisiv decât în modelul progresist: automobilul, avionul, *parkway*, televiziunea, tehnicile cele mai avansate de transport și de comunicații sunt cele care-i dau sensul acestui mod dispersat de așezare.

Cu toate acestea, spațiul din *Broadacre* nu e mai puțin particularizat. Diversitatea topografică nu e negată: dimpotrivă, natura trebuie păstrată cu grijă în toate accidentele sale, iar arhitectura încetează a mai fi, la Wright, un sistem de forme independente, scufundate într-un spațiu abstract. „Ea rezultă în mod autentic din topografie... Sub o infinită varietate de forme, edificiile exprimă natura și caracterele solului [pe care se ridică], îi devin o parte integrantă.“ Arhitectura e subordonată naturii, căreia trebuie să-i constituie un fel de introducere. În plus, intimitatea, organicitatea⁸² și închiderea spațiului, dragi urbanistilor culturaliști, se regăsesc la nivelul edificiilor particulare.

Am fi tentați, la o primă abordare, să definim climatul din *Broadacre* prin caracterul său rural. Dar analiza trebuie împinsă mai departe. Atunci constatăm că, în timp ce acordă un rol major progresului tehnic⁸³, marele arhitect american nu pronunță niciodată cuvintele de randament și eficacitate; *Broadacre* devine astfel, după cunoștința noastră, *singura propunere urbanistică ce refuză completamente constrângerea*⁸⁴. Obsesia randamentului și a productivității care se impunea la modelul progresist nu mai are curs, cu nimic mai mult decât constrângerile malthusianiste ale modelului culturalist. În mod curios, acest model naturalist constituie un răspuns posibil dorințelor formulate de H. Marcuse în *Éros et civilisation*⁸⁵. Folosind terminologia și ideologia lui Marcuse putem spune că instinctele (supra-reprimare) de plăcere și de viață au în sfârșit curs în modelul naturalist.

Dar trebuie să observăm și că o formă de constrângere se reintroduce insidios, chiar dacă nu ar fi decât prin natura însăși a modelului care a luat, în situația dată, forma unei *machete*. Mai mult, ne vom întreba dacă, la nivelul inconștientului, o tentativă ca aceasta nu satisface de loc, la urma urmei, tendințele de autodistrugere ale societății și dacă, în bună ortodoxie freudiană, nu ar fi aici convenabil să asimilăm eliberarea principiului plăcerii cu cea a instinctelor morții.

*

* *

Ca și în cazul pre-urbanismului, clasificarea propunerilor urbanismului în trei modele necesită nuanțări și rezerve. Astfel, urbanismul progresist comportă multe variante. Le Corbusier a propus imaginea cea mai radicală și cea mai elaborată, rămasă identică de-a lungul a patruzeci de ani de bătlăii. L. Hilbersheimer, foarte aproape de el la început, a evoluat către o concepție mai „grădinărească”. Mai mult, Alvar Aalto, care fusese semntar al *Cartei de la Atena* și membru influent al C.I.A.M., a practicat întotdeauna un urbanism destul de apropiat de cel al lui Wright;

chiar dacă preconizează un habitat grupat și o anumită disociere a funcțiilor, el respinge totuși orice ordine geometrică pentru a adera strâns la topografie⁸⁶.

În viziunea culturalistă, este la fel de clar și că *garden-cities* prezintă un anumit număr de puncte comune cu modelele progresiste. Nu e întâmplător că, pentru un mare număr de critici americani, *garden-city* și *ville radieuse* sunt asimilate. Ebenezer Howard nu a încetat să acorde un loc important igienei⁸⁷. Iar schema sa de oraș, cu cele șase bulevarde concentrice și cartierele bine delimitate evocă precizia ilustrațiilor lui Fourier. Totuși, orașul-grădină al lui Howard aparține de-a binelea modelului culturalist prin preeminența acordată valorilor comunitare și relațiilor umane, ca și prin malthusianismul urban care rezultă din aceasta.

Trebuie, în schimb, să ne ferim de a asimila culturalismului orașelor-grădină franceze care nu sunt, în ciuda denumirii, decât o sub-categorie a modelului progresist. Din exemplele engleze, francezii au reținut esențialmente rolul acordat spațiilor verzi. Orașul-grădină, așa cum îl descrie G. Benoit-Lévy în cartea sa *Cités-jardins*⁸⁸, apare dominat de principiul randamentului și eficacității. Sunt alungate din ele promiscuitatea mulțimilor, trotuarul, tezgheaua de zinc, cafeneaua cu program muzical, în folosul unei raționalizări a funcțiilor care se face sub egida paternalistă a industriei. Am crede că-l citim pe Le Corbusier cu douăzeci de ani mai devreme, când Benoit-Lévy declară că „trebuie modificată ordinea plăcerilor“, că „orașul fericit, orașul bucuriei ar fi deci acela în care s-ar realiza o producție industrială rațională și prosperă“ sau că noul oraș „trebuie să fie orașul industriei“. De fapt, orașele-grădină franceze sunt forma anticipată a ceea ce mai târziu se va numi „marile ansambluri“.

Am putea, în sfârșit, să fim tentați a apropia de modelul naturalist anumite propuneri ale lui B. Fuller sau Henry Ford⁸⁹; acestea sunt la fel de acentrice ca *Broadacre* și pun același accent pe rolul căilor de circulație. Dar ele sunt reglate de imperativele productivității; se caracterizează prin standardizarea și industrializarea

integrale ale habitatului; iar locuința, în loc să se particularizeze și să se înrădăcească în pământ ca la Wright, e concepută de acești doi autori ca un obiect pur, mobil și transportabil.

Pe ansamblu și cu nuanțele pe care le-am semnalat, urbanismul preia de la imaginar un demers metodologic asemănător cu cel din pre-urbanism. La rândul lui, el creează modele, iar studiul prealabil al celor care le-au precedat ne-a permis să clarificăm mai bine implicațiile ideologice ale acestora.

Cele trei modele (progresist, culturalist, naturalist) nu au avut același răsunset în practică. Studiul realizărilor concrete ale urbanismului face să apară, după cum ne putem da seama, marea superioritate numerică a aglomerărilor progresiste. Modelul naturalist nu s-a putut exprima decât foarte parțial, și mai ales în Statele Unite, în forme suburbane. Modelul culturalist continuă să inspire construcția orașelor noi în Anglia; în alte părți, el nu a prilejuit decât unele experiențe limitate (anumite reconstrucții și câteva stațiuni turistice).

Dacă modelul progresist s-a impus sub toate regimurile economice și politice cele mai diverse, el a îmbrăcat în același timp forme diferite după voia particularităților culturale persistente, după cum postura tatălui era asumată de capitalismul privat, capitalismul de stat sau de statul producător, în funcție și de forța opoziției pe care o întâlnea. În Rusia stalinistă ca și în Germania nazistă, urbanismului progresist i-a fost amputată dimensiunea estetică și tăiată legătura cu avangarda. Dimpotrivă, aceasta a fost exaltată în Statele Unite, unde se refugiase cea mai mare parte a protagoniștilor de la *Bauhaus*: după cum pe drept cuvânt a subliniat G. C. Argan⁹⁰, urbanismul progresist a devenit acolo un mijloc de propagandă în favoarea ideilor liberale. În Franța, tradiționalismul societății în ansamblul ei i-a conservat urbanismului virulența polemică și a contribuit la falsificarea frecventă a sensului său.

Acest caracter proteic nu trebuie să ne inducă în eroare: variațiile pe care le constatăm de la o țară la alta nu privesc natura însăși a modelului, ci reprezintă adaptări ale sale⁹¹. Modelul

progresist este cel care inspiră noua dezvoltare a suburbiilor și remodelarea majorității orașelor în interiorul capitalismului american: *La Fayette Park Development* din Philadelphia și *Lincoln Center* din New York îi sunt două ilustrări spectaculoase⁹². Modelul progresist se regăsește în țările în curs de dezvoltare: el a prezidat într-un mod exemplar edificarea orașelor-manifest ca Brasilia⁹³ sau Chandigarh. Un sistem trunchiat și degenerat⁹⁴, rezultat al aceluiași model, este cel care a dirijat și continuă să inspire cea mai mare parte a marilor ansambluri franceze, cum e prea faimosul Sarcelles. Acesta este și cazul orașelor noi, născute din expansiunea industrială, ca Mourenx sau noul Bagnols-sur-Cèze. În fine, e și cazul recentelor proiecte de amenajare a coastei din Languedoc și cazul unei părți a măsurilor luate pentru reamenajările din Paris, între care centrul Maine-Montparnasse constituie una din primele realizări.

**III. O CRITICĂ DE GRAD
SECUND: URBANISMUL
PUS LA ÎNDOIALĂ**

Răspunsul la problemele puse de societatea industrială nu se sfârșește nici în modelele urbanismului, nici în realizările concrete pe care le-au inspirat ele. Aceste modele (născute dintr-o critică) și aceste realizări au provocat la rândul lor o nouă critică, o critică de grad secund. Mișcarea a fost amorsată în cursul anilor 1910, dar a cunoscut un veritabil avânt după cel de al doilea război mondial, legat de activitatea practică crescândă a urbanismului⁹⁵. Această critică, încă teoretică, rămâne difuză. Cu toate acestea, ea se orientează după cele două mari direcții, corespunzător dihotomiei (progresism-culturalism) pe care am pus-o în evidență încă din epoca pre-urbanismului.

A. TECHNOPOIA

Am văzut că urbanii progresiști, în timp ce concepeau spațiul global al orașului într-un fel nou, nu au știut să asume în plenitudinea lor posibilitățile pe care le oferea tehnica și au trecut pe lângă revoluția tehnologică ce constituia una din temeliiile teoriei lor. Logica însăși a urbanismului progresist impunea deci o critică a acestui raport defectuos. De câțiva ani, o serie de tehnicieni, arhitecți și ingineri au încercat să gândească într-un mod radical orașul secolului XX, în funcție, *în același timp*, de noile *tehnici* de construcție și de *stilul de viață* sau de nevoile proprii omului secolului XX.

Din punctul de vedere constructiv, căutările se îndreaptă, mai ales, spre structuri fizice complexe (structuri suspendate sau

triangulate, suprafețe curbe autoportante) și spre materialele pe care punerea lor în operă le implică: rețele și plase metalice, membrane elastice și plastice, pânze din beton. Geometriei elementare îi succede o dinamică mai complexă. Tehnicile de condiționare climatică joacă și ele un rol în elaborarea noilor proiecte.

Noile funcțiuni ale orașului sunt definite, conform cu tradiția urbanismului progresist, printr-o serie de nevoi exprimabile în numere. Accentul e pus esențialmente pe două aspecte: problemele ridicate de creșterea populației globului și dezvoltarea unei serii de nevoi specifice rezultând din „progresul tehnic“, adică din automatizare, mecanizarea muncii și a transporturilor, schimbările de ritm în viața cotidiană care decurg din ele.

Această polarizare tehnologică zămislește propuneri surprinzătoare care, dacă ar fi realizate, ar marca efectiv o mutație a așezării umane. *Orașele verticale* ale lui P. Maymont se ridică spre cer eliberând complet solul, suspendate de un catarg central (prin care trec toate canalizările) prin intermediul unor cabluri pretenșionate⁹⁶. *Orașul-pod* al lui J. J. Fitzgibbon e compus din gigantice fusuri ancorate cu cabluri de o platformă mediană, sol artificial, loc de circulație orizontală, unde pietonul își va putea trage sufletul după circulațiile verticale și de unde va putea contempla pământul în chip alpestru. *Așezarea tridimensională* a lui Y. Friedman⁹⁷ se compune dintr-o osatură uniformă și continuă, asemănătoare unei grile tridimensionale cu multiple etaje, situată la 15 metri deasupra solului pe un sistem de piloni (aflați la intervale de 40–60 metri): osatura, care poate fi prelungită nedefinit, deasupra oricărui fel de teren, inclusiv a orașelor deja existente, este umplută de elemente standard modulate, a căror inserție este mobilă și totalmente suplă. *Marina City*⁹⁸ a japonezului K. Kikutake, dimpotrivă, pune platforme de beton pe mare, habitatul fiind singurul care iese la suprafață.

Am putea continua îndelung cu enumerarea acestor orașe futuriste, însă ne va fi de ajuns să notăm câteva dintre caracterele lor comune: toate propun foarte puternice concentrări umane, eliberând suprafața terestră prin investirea sub-solului, a mării, a atmosferei; iată de ce se vorbește, în legătură cu ele, de *urbanism*

spațial sau *tridimensional*. Această spațializare are drept corelativ o *denaturalizare* a condițiilor de existență, acestea desfășurându-se în cea mai mare parte a lor pe soluri artificiale și în mediu climatizat. Vom nota, în sfârșit, rolul acordat imaginii vizuale, aparenței plastice a acestor orașe.

Acest din urmă aspect este cel prin care, de câțiva ani încoace, ele s-au introdus cu un succes crescând în marea presă și în literatura de vulgarizare științifică. Expoziția „Arhitectura vizionară“, organizată în 1960 la Muzeul de Artă Modernă din New York, care cuprindea un număr de exemple de „urbanism vizionar“, a fost semnalul premergător al interesului pe care publicul urma să-l capete față de „orașul viitorului“. Astăzi, cititorul ne-specialist a ajuns să asimileze în întregime termenul de urbanism cu aceste imagini futuriste cărora autorii le dau, ei înșiși, numele de „urbanism de *science-fiction*”⁹⁹. De fapt, machetele și proiectele publicate în reviste satisfac cititorului, mai ales, nevoia de a visa, de mister, câteodată de poezie; ele îi oferă un mijloc de evaziune din cotidianul locuirii care e o permanentă frustrare. Mai mult, aceste viziuni îl liniștesc în privința viitorului: în fața tehnicității, cititorul se simte supus, asigurat, justificat în demisia sa de la grijile civice, despre care se poate crede că constituie, totuși, o altă față a urbanismului.

Dar care e semnificația reală a acestui urbanism, cu atât mai just apropiat de *science-fiction* cu cât el nu a văzut – în ceea ce privește formele sale radicale – nici măcar un început de actualizare¹⁰⁰? În măsura în care este vorba de a găsi soluții la probleme precise, el constituie, incontestabil, un teren de cercetări plin de interes și un mijloc de luptă împotriva atitudinilor mentale paseiste care oferă, în domeniul construcțiilor, o rezistență foarte specială. Urbanismul subteran, de pildă, prezintă soluții remarcabile pentru amenajarea urbană¹⁰¹. Exploatat la scară redusă de I. M. Pei pentru piața Ville-Marie din Montréal, el a inspirat în mare măsură proiectul lui Buchanan pentru circulația londoneză. El este pus în operă într-un mod încă și mai sistematic în proiectul lui V. Gruen pentru Welfare Island sau în cel al lui P. Maymont pentru un „Paris sub Sena”¹⁰².

Dar această contribuție tehnică nu se face fără pericole ideologice: dacă urbanisții „vizionari“ au meritul de a întreține un raport realist cu concretul și cu tehnologia, atitudinea lor se termină cel mai adesea în *tehnolatrie*. Ei ajung astfel să propună două tipuri de așezare umană care reprezintă două negări ale orașului.

Într-un caz ne găsim în fața unui loc *nediferențiat* și *nedefinit*, un receptacol oarecare (pe care-l ilustrează exemplul lui Y. Friedman). În celălalt caz, precizia tehnică conduce, dimpotrivă, printr-o atitudine mai radicală, la înlocuirea modelelor încă abstracte și cam neclare ale urbanismului progresist cu adevărate prototipuri. Orașul devine un frumos obiect tehnic, *în întregime determinat și finit*. El se transformă chiar în frumos obiect estetic: eventualitate seducătoare și grandioasă, despre care ne putem închipui că le deschide artelor plastice un orizont nou și dimensiuni prometeice. Dar orașul nu devine mai puțin un obiect, conform unui proces care atinge deja astăzi anumite edificii. Nimic nu e mai semnificativ în această privință decât a vedea cum în Statele Unite imobilele primesc premii pentru *good design industrial*¹⁰³, în aceeași calitate ca un fier de călcat sau un automobil.

Or, în mod tradițional, raportul dintre locuitor și așezare (și cu atât mai mult dintre el și locuința sa) nu este numai un raport de ustensilitate. Heidegger ne-a reamintit acest lucru, a locui este și „trăsătura fundamentală a condiției umane¹⁰⁴“. Locuirea e ocupația prin care omul accede la ființare, lăsând să apară lucrurile în jurul lui, înrădăcinându-se.

Putem transpune aceste observații în cazul orașului. El este, prin esență, și terenul unei întemeieri. Din momentul când devine obiect, instrument sau mașină, orașul suferă o transformare atât de radicală în raport cu semnificația sa originară, încât i-ar trebui găsită o nouă denumire. Iată de ce am intitulat această secțiune *technotopia* și nu *technopolis*: loc, dar nu și oraș al tehnicii.

B. ANTHROPOPOLIS: PENTRU O AMENAJARE UMANISTĂ

Urbanismul progresist a suscitât o critică radicală ce vizează atât caracterul arbitrar al principiilor sale, cât și disprețul său pentru realitățile concrete, la nivelul execuției. Această critică dorește să reintegreze problema urbană în contextul ei global, plecând de la informații furnizate de antropologia descriptivă.

Putem califica această critică drept umanistă. Ea s-a dezvoltat în afara mediilor specializate ale urbaniștilor și constructorilor. Este opera unui număr de sociologi, istorici, economiști, juriști, psihologi aparținând în principal țărilor anglo-saxone.

Caracterul empiric și varietatea unghiurilor sub care a fost întreprinsă această critică, lasă să i se ghicească complexitatea. Am putut totuși degaja din ea, între altele, trei tendințe deosebit de semnificative corespunzând la trei abordări metodologice.

1. Așezarea umană ca înrădăcinare spațio-temporală: un urbanism al continuității

Cea mai veche dintre aceste tendințe caută să definească contextul concret al așezării umane cu ajutorul numărului cel mai mare posibil de sectoare ale realității; aceste sectoare sunt și ele privite în dimensiunea lor istorică, legate între ele printr-o temporalitate concretă și creatoare care, prin rolul ei, se înrudește cu durata de timp bergsoniană.

Promotorul acestui demers a fost scoțianul Patrick Geddes¹⁰⁵. Biolog prin formație, el a ajuns ulterior la istorie, sociologie și studiul orașelor. Însă gândirea sa trebuia să fie marcată de ideea darwiniană a evoluției și de imaginea organismului viu, în dubla corelație a funcțiilor sale între ele și cu totalitatea mediului.

În fața dezvoltării dezechilibrate a marilor orașe industriale, în fața caracterului utopic și aprioric al propunerilor reformiste ale pre-urbanismului, cu vreo zece ani înainte ca urbanismul progresist să înceapă a-și concepe și realiza orașele teoretice pentru un om teoretic, Geddes afirmă necesitatea absolută de a reintegra

omul concret și complet în demersul planificării urbane. Prin chiar aceasta sunt reintegrate și spațiul și timpul concrete. Pentru Geddes, un proiect de creație urbană (remodelare a cartierelor deja existente sau creație *ex nihilo*) nu poate scăpa de abstracție decât dacă e precedat de o vastă anchetă adresându-se ansamblului complex de factori pe care îi pune în joc. „E momentul când geograful trebuie să colaboreze cu igienistul și amândoi cu sociologul concretului.¹⁰⁶” Iată metoda *social surveys*, care mai face apel și la economie, demografie și estetică, evitând să privilegieze vreunul din sectoarele realității. Căci, după Geddes, „urbaniștii sunt obișnuiți să gândească urbanismul în termeni de riglă și compas, ca pe o materie care trebuie elaborată doar de ingineri și arhitecți, pentru consiliile municipale. Dar adevăratul plan... este rezultatul și floare a întregii civilizații a unei comunități și a unei epoci¹⁰⁷”.

Istoria joacă la Geddes un rol capital. Simțul său acut pentru prezent are drept corelativ un simț nu mai puțin ascuțit pentru trecut. Vitalismul său este dublat de evoluționism. Dacă crearea noilor aglomerări presupune cunoașterea fiecărui sector al realității prezente, aceste sectoare, la rândul lor, nu pot fi înțelese decât în lumina trecutului ale cărui urme le poartă. Integrarea trecutului în proiectul urbanistic este, deci, indispensabilă, sub formă de istorie a ideilor, a instituțiilor, a artelor. Nu trebuie, totuși, să confundăm poziția lui Geddes cu aceea a urbaniștilor culturaliști. Desigur, Geddes valorizează trecutul ca și ei, considerându-l asemenea unui patrimoniu, temelie însăși din care prezentul se hrănește și în care își adâncește rădăcinile; dar de aceea el nu recunoaște mai puțin ireductibila originalitate a situației contemporane, specificitatea sa: prezentul este dezvoltarea și transformarea trecutului, nu repetarea lui. Pe scurt, în locul timpului spațializat și abstract al culturaliștilor, găsim aici o temporalitate concretă și creatoare.

Prin definiție, această temporalitate scapă previziunii. De asemenea, când *town planner*-ul¹⁰⁸ va fi reunit toate informațiile prealabile necesare, caracterele aglomerării care trebuie proiectată

nu i se vor impune implicit. El nu le va descoperi decât printr-un efort de *intuiție*, de „simpatie activă pentru viața esențială și caracteristică a locului în cauză¹⁰⁹“, ceea ce echivalează tocmai cu o surprindere a temporalității concrete. Un asemenea demers metodologic *suprimă recursul la model*. Nu există un oraș-tip al viitorului, ci tot atâtea orașe câte cazuri particulare.

Gândirea lui P. Geddes a fost extinsă și dezvoltată considerabil de cel mai ilustru dintre discipolii săi, Lewis Mumford. Acesta este exact contemporanul primilor urbaniști progresiști. A putut asista la realizarea integrală a operei lor. În posesia unei informații culese în toată lumea și având o cultură de istoric și de sociolog¹¹⁰, el este un critic nemilos.

Astfel, L. Mumford a ilustrat îndelung rolul mutilant și alienant al ceea ce am numit urbanism progresist. El a pus în evidență diversele aspecte pe care le ia tehnolatria; să cităm în particular: ruptura continuităților culturale, denaturalizarea zonelor rurale, aservirea omului de către mașină prin intermediul planurilor concepute pentru o folosință maximă a automobilului. Critica sa nu e inspirată de paseism, ea se sprijină pe o cunoaștere solidă a economiei și tehnologiei contemporane. El apără pe cetățean împotriva mașinii în numele unei concepții a circulației apropiate de cea a lui Wright și inspirată de ultimele progrese ale geniului civil; rigidității habitatului corbusian el îi opune suplețea, adaptabilitatea și flexibilitatea soluțiilor pe care, azi, tehnicile de construcții le fac să fie cu putință.

În căutările sale pentru formule noi, L. Mumford a făcut apel în mod constant la lecțiile istoriei. Orașul bine circumscris al epocii pre-industriale i-a apărut ca o formă mai bine adaptată unei dezvoltări armonioase a aptitudinilor individuale și colective decât megalopolisul. După părerea lui Mumford, astăzi efortul ar trebui dirijat către un fel de amenajare, de adaptare la prezent a acestei unități de viață socială care era orașul pre-industrial, și care, în mod tradițional, a fost un loc al culturii. În consecință, el a precizat un *polinucleism* urban, împreună cu corelativul său, *regionalismul*. Afirmând că „regionalismul aparține viitorului¹¹¹“,

el a ieșit în întâmpinarea unei tendințe a geografiei economice actuale. La fel, istoria amenajării orașelor medievale¹¹² a inspirat în mare măsură concepția sa despre *integrarea mediului urban în natură*. Pentru el, grădinile nu sunt chemate să joace, prin întinderea lor, un rol mult mai mare decât în urbanismul culturalist; ele diferă și de mediul amorf pe care-l constituie spațiile verzi ale orașului progresist; sunt structurate, legate de clădiri și de locuințe într-un mod semnificativ și nu unul oarecare. Pe scurt, Mumford dorește un oraș în același timp mai urban și mai rural decât propun modelele progresiste.

Acest rezumat schematic arată aportul nou al tuturor acestor lucrări care situează amenajarea urbană sub semnul *continuității* istorice, sociale, psihologice, geografice. Întâi de toate este o ruptură cu o formă de gândire, metoda apriorică a modelelor, în care realitatea concretă este redusă, conform tendințelor respective, fie la aspectul său tehnologic, fie la tradiția culturală. Nu am putea sublinia îndeajuns importanța revoluționară a unor spirite ca P. Geddes sau L. Mumford, mulțumită cărora complexitatea problemelor puse în joc de crearea și dezvoltarea noilor aglomerări s-a impus conștiinței contemporane. Influența lor a contribuit în mare măsură, în țările anglo-saxone și, mai ales în Statele Unite, la apariția unui imens corpus de informații sociologice referitoare la oraș, constituit de *urban studies*¹¹³. În Franța, aceste studii sunt încă la început, în afară de sectoarele privilegiate ale geografiei umane și demografiei¹¹⁴, unde lucrările franceze constituie o autoritate și stârniseră deja, admirația lui Geddes.

În practică, metoda acestor *sociological surveys*, după ce a fost utilizată deja în cursul primelor experiențe ale orașelor-grădină engleze, apoi de Geddes însuși în cadrul anumitor principate indiene, începe să se impună urbanistilor de toate tendințele. Ea constituie un fel de asigurare elementară împotriva tuturor pericolelor modelelor.

Dar, dacă recursul la ansamblul științelor (de la topologie algebrică la analiza sociologică și psihiatrică) tinde să devină condiția prealabilă a oricărei propuneri de amenajare, această sumă de

informații nu ajunge pentru a fundamenta o soluție: datele aceleiași anchete vor putea inspira la doi *town-planners* două proiecte de amenajare complet diferite. Putem atunci argumenta că, în gândirea lui P. Geddes, o intuiție profundă a situației concrete trebuie să conducă fără greș la soluția cea bună. Cutare oraș de mâine, care azi e total imprezvizibil, odată realizat, ni se va părea necesar, deoarece e veriga unei evoluții creatoare. Dar folosirea acestei intuiții atât de apropiate de cea definită de Bergson¹¹⁵ și recursul la un demers creator de acest tip nu se inserează oare într-o ideologie și într-un sistem de valori prealabile?

Metoda geddesiană a intuiției este, în mod efectiv, *solidară cu o concepție a timpului și a istoriei ca creație permanentă și continuitate*. Prin asta, ea constituie antiteza poziției urbanistilor progresiști, pentru care modernitatea pune în joc un proces de ruptură și de discontinuitate. Mai mult, în ciuda valorii și interesului pe care le acordă actualității, P. Geddes și L. Mumford sunt esențialmente opuși ideologiei urbanistilor progresiști și apropiați de urbanistii culturaliști. Ca și aceștia, într-adevăr, ei pun în prima linie a obiectivelor lor menținerea unei tradiții culturale (nu e o întâmplare că una din cele mai importante lucrări ale lui Mumford se intitulează *The Culture of Cities*). Geddes, ca și Mumford, detestă ceea ce ei numesc megalopolis, marele oraș modern unde „nu se trăiește decât prin delegare“. Și când, în 1914, Geddes profetizează, pe bună dreptate, dar cu spaimă, vremurile urbanificării generalizate în care, de pildă, „peste o generație, Riviera va fi un oraș practic continuu, de tipul cel mai monoton, care se întinde pe mai multe sute de kilometri¹¹⁶“, o face pentru a preconiza, ca reacție, un malthusianism urban la care Mumford va reveni adeseori căci, spune el, „principiul limitei rămâne imperativ“, iar „limitările de gabarit, densitate, suprafață sunt absolut necesare pentru raporturi sociale reale¹¹⁷“.

Punctul de vedere al continuității a introdus o mutație în reflecția despre orașul erei industriale. El a transformat într-un mod ireversibil metoda amenajării urbane, dar rămâne legat de o ideologie apropiată de culturalism – ale cărui soluții le-a prelucrat în funcție de un contact global și mai realist cu actualitatea.

2. Punctul de vedere al igienei mentale: apărarea și ilustrarea asfaltului

O altă tendință a criticii umaniste studiază aglomerarea urbană din punctul de vedere al răsunsetului ei asupra comportamentului uman. Conceptul central este aici cel al *igienei mentale*.

Vom înțelege mai bine orientarea acestei mișcări dacă ne raportăm la anumite cercetări de psihologie socială, și în particular la lucrările de psihologia copilului publicate imediat după războiul din 1940. Autori precum J. Bowlby și Anna Freud arătau atunci că igiena mentală nu coincide cu igiena fizică, a cărei condiție adeseori este, în timp ce afirmația inversă e falsă; de neînlocuit, pentru dezvoltarea armonioasă a personalității și a sociabilității, este doar un anumit climat afectiv. Paradoxal, un cămin mizerabil, dezbinat, alcoolic sau delincvent se poate dovedi un mediu mai favorabil pentru viitorul copilului decât mediul elaborat rațional și teoretic satisfăcător al instituției specializate¹¹⁸.

În mod analog, a reieșit că integrarea comportamentului uman în mediul urban era legată esențialmente de prezența unui anumit *climat existențial*, de care urbaniștii progresiști nu ținuseră seama; o amenajare igienică și un decupaj rațional al spațiului urban sunt prin ele însele incapabile să asigure locuitorilor sentimentul de siguranță sau de libertate, bogăția alegerii activităților, impresia de viață și elementul de distracție care sunt necesare pentru sănătatea mentală și care se răsfrâng asupra sănătății psihice.

Insula urbană insalubră se poate dovedi mai salubră decât cartierul remodelat de urbaniști conform principiilor de igienă: statisticile psihiatrice și juridice privitoare la dezvoltarea maladiilor mentale, alcoolismului, delincvenței și criminalității stau mărturie în abundență. Un caz revelator, între altele, este cel al cartierului de nord din Boston, în Statele Unite. Acest *North End* era considerat de autoritățile municipale și de urbaniști drept un cartier insalubru și o dezonoare pentru oraș, din cauza foarte marii sale densități, a străzilor strâmte și a caracterului dezordonat (amestecarea tuturor funcțiunilor urbane). Cu toate acestea, el este cel care oferă cea

mai scăzută rată a mortalității infantile, a indicelui de delincvență și a tuberculozei. Asemenea constatări (prezentate deja sporadic în secolul XIX¹¹⁹), au fost începutul unei critici sistematice a urbanismului progresist și a realizărilor sale. Această critică a cunoscut, de vreo zece ani încoace, o dezvoltare considerabilă în Statele Unite, mulțumită lucrărilor unui număr de sociologi și psihiatri¹²⁰. În Franța, ea a debutat, la inițiativa lui R. H. Hazemann, pornind de la marile ansambluri¹²¹.

Astfel, analiza a arătat că aplicarea principiilor urbanismului C.I.A.M. putea avea rezultate foarte diferite în funcție de populațiile în cauză; urbanismul progresist se dovedea deosebit de neviabil în cazul locuitorilor cu puternice legături comunitare¹²². Concepția spațiului, proprie urbanismului progresist, și concepțiile-cheie care derivă din ea (standardizare, *zoning*, înmulțirea spațiilor verzi, suprimarea străzii) au făcut și obiectul unei analize aprofundate din punctul de vedere al repercusiunilor asupra comportamentului uman.

Nediferențierea și omogenitatea asigurate de standardizare și *zoning* au apărut ca factori de monotonie, de plictis, și prin aceasta de de-diferențiere psihică și astenie. Împotriva lor, a fost descoperit principiul heterogenității (arhitecturale, funcționale și demografice) a mediului urban¹²³. Spațiilor goale și spațiilor verzi, care sunt spații moarte și adesea mortale¹²⁴, le-au fost opuse spații care funcționează și pe care le-am numi cu plăcere spații active. Golul gratuit este sursă de angoasă, iar verdeața cere să fie compusă în forme și localizată în puncte „strategice”¹²⁵.

Principiului dedensificării demografice i-a fost opus cel de *încevănare* a persoanelor: „Oricât ar fi de complexă și de avansată lumea noastră, relația de proximitate continuă să joace un rol important în dezvoltarea valorilor, a carierelor și a modurilor de comportament.”¹²⁶ În sfârșit, spațiul spart, care abolește *strada*¹²⁷ s-a arătat a fi sursă de disociere și de dezintegrare mentală; unei puternice structurări a orașului îi corespunde o puternică structurare psihică a locuitorilor.

La o serie de psihiatri ca L. Duhl, sociologi ca D. Riesman, polemisti ca J. Jacobs, această critică a regulilor urbanismului progresist e întregită de o critică a metodei și a procesului de constrângere pe care acest urbanism le implică. Toți subliniază caracterul traumatizant și reductiv al unei planificări care-l pune pe locuitor în fața faptului împlinit¹²⁸ și conduce la tratarea acestuia ca un veritabil obiect. A-i face pe cei interesați să participe la modelarea orașului lor li se pare una din sarcinile cele mai urgente ale urbanismului. „Societatea noastră a suferit schimbări profunde care-l situează pe individ la o distanță tot mai mare de deciziile care-l afectează și-l lasă într-o situație de relativă neputință, subiect, în consecință, al unei mari inerții. Trebuie găsite mijloacele care să le permită tuturor participarea mai deplină la deciziile care-i privesc într-un mod atât de vital¹²⁹”.

Punctul de vedere al igienei mentale s-a dezvoltat cu ocazia anumitor probleme sociale deosebit de acute astăzi: delincvența juvenilă, recrudescența maladiilor mentale la adulți, folosirea instituțiilor de agrement, evoluția celulei familiale. L. Duhl notează cu acuitate: „arhitectura și urbanismul (*city planning*) sunt un element al soluției problemei alcoolismului¹³⁰”.

După lucrările pe care le-am evocat, este de acum imposibil să ignorăm rolul anumitor constelații urbane în modelarea și formarea mentală a grupurilor și a indivizilor. După sistemele și formele adoptate, mediul construit poate acționa asupra psihismului uman cu o putere de agresiune sau, dimpotrivă, de integrare, care încă nu au fost îndeajuns măsurate. Mulțumită unor cărți de mare răspândire ca *The Death and Life of Great American Cities* de Jane Jacobs, punctul de vedere al igienei mentale a avut un răsunset practic în Statele Unite, unde a inspirat în zilele noastre remodelarea mai multor centre de mari orașe. Pe lângă aceasta, asocierea populației la procesul de proiectare a făcut deja obiectul unor tentative interesante, ca cea a lui *Regional Plan Association* din New York¹³¹. În Franța, punctul de vedere al igienei mentale s-a manifestat mai ales în articole care alertau opinia publică, după construirea unor ansambluri ca Sarcelles. Dar aici încă nu au

avut loc cercetări sistematice sau aplicări practice; în plan concret, influența sa se manifestă numai în câteva realizări izolate și la scară redusă, ca cele ale lui Émile Aillaud¹³².

În pofida aporturilor sale prețioase, se constată că această tendință, din neîncredere față de soluțiile progresiste, sfârșește adeseori în apologia necondiționată a asfaltului și a marelui oraș metropolitan. Sublinierea rolului social al străzii a putut să conducă la a prefera trotuarul ca loc de joacă pentru copii, în locul grădinilor publice; teama de intimitatea dintre vecini care domnește în *suburbs* a putut face să nu fie văzut caracterul angoasant al anonimatului în marile orașe. În sfârșit, anumiți autori ca J. Jacobs ajung să opună „orașelor-grădină“ și „orașelor luminoase“ imaginea ideală a unui soi de casbah modernizat și extins cu atâtea cartiere cât ar fi necesar.

Acest exemplu extrem ilustrează tendința nostalgică a unei critici care, cel mai adesea, caută să regăsească anumite forme (mentale sau arhitecturale) proprii marelui oraș al erei *industriale*, de această dată, atribuindu-le totodată aceleași calități care, pentru urbanistii culturaliști, erau proprii societăților pre-industriale. În rest, igiena mentală nu poate ea singură să constituie un obiectiv esențial sau un fundament pentru amenajarea urbană. Se poate spune chiar că viața și istoria sunt făcute din traumatisme și din *stress*-uri învinse și depășite: nivelul de creativitate se măsoară prin puterea de a înfrunta situații noi¹³³. Punctul de vedere al igienei mentale aduce în orice caz o contribuție capitală la nivelul metodei: el dezvăluie o dimensiune a realului, un dat suplimentar de integrat în planificarea orașelor sub forma unor norme și praguri.

3. Pentru o analiză structurală a percepției urbane

Punctul de vedere al igienei mentale este legat de o psihologie a comportamentului; se ia în considerare răsunetul morfologiei urbane în comportamentul uman. De exemplu ele pun în evidență o legătură de cauză și efect între spațiile libere amorfe (verzi sau nu) și delincvența populațiilor de copii pe care le primesc. Dar

critica poate abandona această exterioritate, se poate plasa în perspectiva conștiinței, poate studia cum este perceput orașul de conștiințele care-l locuiesc, ca entitate materială. Această abordare metodologică se situează oarecum în opoziție cu construcția de modele. Propunerea de amenajare făcută *a priori*, obiectivată, tratată ca un lucru (model-machetă), este înlocuită aici de o propunere *a posteriori* care decurge din cunoașterea punctului de vedere al locuitorului: proiectul încetează a mai fi *obiect* în măsura în care, prin medierea psihologiei experimentale și a chestionarului, locuitorul devine, în fața proiectantului, un fel de *interlocutor*.

Această abordare a fost dezvoltată până acum mai ales în Statele Unite¹³⁴. Limitată la percepția vizuală (în măsura în care aceasta poate fi izolată de contextul cultural), ea se află încă în stadiul de elaborare; totuși, ea a făcut deja obiectul unor aplicări practice, mai ales în anumite sectoare ale proiectului de remodelare a orașului Boston, sub direcția lui K. Lynch.

Cercetările privitoare la *percepția orașului* au avut ca prim rezultat punerea în evidență a *specificității* sale. Un oraș nu e perceput de cei ce-l locuiesc în felul unui tablou; perceperea sa este organizată, pentru aceștia, într-un mod radical diferit, în funcție de seriile de legături existențiale, practice și afective prin care sunt atașați de oraș. (Într-un asemenea mare ansamblu, sunt oarbă la geometria mai mult sau mai puțin subtilă care a inspirat macheta; percepția mea se structurează pe necesitatea de a-mi regăsi casa, cel mai bun drum dintr-un loc la altul, cutare element de amuzament.)

Această analiză face să apară, ca niciodată, eroarea urbaniştilor progresiști atunci când compun proiectele lor în maniera unor tablouri sau a unor opere de artă. Urbaniştili culturaliști presimțiseră această înțelegere greșită; dar ei rămâneau încă în interiorul unei estetici. Conștiința unei ireductibile diferențe de natură între percepția estetică și percepția orașului ar trebui să fie una din cheile amenajării urbane viitoare.

O fenomenologie comparativă a percepției *spațiului urban* și a percepției *spațiului estetic* ne apare, din poziția noastră, o întreprindere

de dorit, care ar fi plină de învățăminte. Nu putem oare considera spațiul estetic ca un mijloc de catharsis și de defulare, ce poate fi asumat de om numai în măsura în care rămâne simbolic? Acesta e cazul spațiului explodat al lui Picasso sau, încă și mai mult, spațiul lui L. Wols, care a suferit o dezintegrare mai completă. Sursă de delectare în picturile lui Picasso sau Braque, spațiul cubist devine, dimpotrivă, sursă de angoasă în ansamblurile urbane care nu propun, totuși, decât o eboșă a sa. Și cât de mare ar fi intensitatea neplăcerii dacă, într-o bună zi, s-ar crea un oraș wolsian?

De specificitatea percepției „urbane” este legată o serie de noțiuni complementare. Mai întâi, așa cum o spune și corolarul său nominativ, conceptul de *lizibilitate*. Organizarea unei aglomerări e satisfăcătoare atunci când se citește cu ușurință; este exact ceea ce nu se întâmplă în cazul Ansamblurilor progresiste, dificil de structurat (în ciuda aparentei lor simplități), în mare măsură datorită gratuității modului lor de implantare.

Cum se organizează această lizibilitate? Experiența dovedește că nu trebuie să gândim în termeni de elemente, ci de formă și fond, iar rolul formei, departe de a fi jucat de obiecte plastice, este jucat de timpii activi (în opoziție cu timpii de repaus): puncte de reper, limite, căi, noduri de direcție. Un oraș trebuie deci să fie structurat pe fond neutru de dinamismul unui anumit număr de reprezentări semnificante care diferă după topografie, populație, compunerea și interesele acesteia. Bogăția imaginii va fi funcție de bogăția și varietatea semnificanților care o compun.

Se vede că această metodă nu e exclusivă față de cele două abordări descrise mai sus: dimpotrivă, datele acestora sunt indispensabile pentru ca să se poată manifesta aportul ei propriu, constând în *punerea problemei morfologiei urbane în termeni de semnificații*. Horizontul randamentului, nostalgia trecutului, hegemonia estetismului au făcut, în mod ciudat, să nu fie înțeles faptul că însăși calitatea specifică a mediului construit unde trăiește individul uman este aceea de a fi semnificativ. Or, oricare ar fi obiectivele constructorilor orașului, fie că sunt dominați de o

ideologie progresistă sau de una culturalistă, trebuie ca intențiile lor să apară, să fie descifrabile pentru locuitori. Nici o practică a artelor plastice, nici o cunoaștere a geometriei nu poate conduce la conceperea unui proiect lizibil; numai experiența orașului poate.

Lucrările lui K. Lynch se limitează în mod voit la semnificațiile cele mai imediate, cele mai elementare. Dar ni se pare că acest câmp ar trebui lărgit pe viitor, astfel încât să integreze sisteme de semnificații mai mediatizate și mai complexe.

CONCLUZIE

Ce semnificație să dăm crizei urbanismului? De ce ridică azi amenajarea urbană atâtea îndoieli și dificultăți? Acum suntem în măsură să-i aducem întrebării noastre inițiale câteva elemente de răspuns.

1. Un contrasens a fost și continuă să fie comis asupra naturii și dimensiunii veritabile a urbanismului. În pofida pretențiilor teoreticienilor, amenajarea orașelor nu este obiectul unei științe riguroase. Mai mult: ideea însăși de urbanism științific este unul din miturile societății industriale.

La rădăcina oricărei propuneri de amenajare, în spatele raționalizărilor și cunoașterii care pretind că se întemeiază pe adevăr, se ascund tendințe și sisteme de valori. Aceste motivații directe au apărut încă de la începutul erei industriale; de fapt, ele se leagă de problematica generală a societății mașiniste. Le putem reduce, în mod schematic, la câteva sisteme antagonice, pe care le-am numit: progresism, culturalism, naturalism. Credință în progres și în atotputernicia tehnicilor; aversiune pentru societatea mecanizată și nostalgie a vechilor comunități culturale; aversiune pentru o lume „denaturalizată” și nostalgie a unei relații formatoare cu natura; acestea au fost fundamentele efective – câteodată inconștiente – ale pre-urbanismului și urbanismului.

2. Aceste două motivații s-au obiectivat în modele sau tipuri ideale de aglomerări urbane și la începutul erei industriale. Orașul, fapt cultural dar naturalizat pe jumătate prin obișnuință, a fost pentru prima dată obiectul unei critici radicale. O asemenea punere la îndoială nu putea să nu ajungă la problema temeliiilor. Atunci, prezenței orașului i se substituise ideea despre el. Și, după ce ordinea urbană existentă a fost calificată ca dezordine, s-a încercat

să i se opună ordini ideale, modele, care, de fapt, sunt proiecțiile raționalizate ale imaginarului colectiv și individual.

Prin caracterul lor în același timp rațional și utopic, aceste modele s-au dezvoltat a fi puternice instrumente de acțiune: ele au exercitat o influență corozivă asupra structurilor urbane stabilite, au contribuit la definirea și la instituirea anumitor norme urbane de bază, mai ales, în domeniul igienei.

Numai că, fiind construit în imaginar, modelul se deschide prin forța lucrurilor spre arbitrar. Un arbitrar care amuză la nivelul descriptiv, la pre-urbanști, dar care devine scandalos la nivelul realizării, în cazul urbanștilor. Falangele lui Fourier ne fac să zâmbim, dar când Le Corbusier propune înlocuirea orașului Saint-Dié, distrus, cu opt unități de locuit și un centru civic, locuitorii se simt nemijlocit amenințați de absurd. La fel, Brasilia, edificată după regulile cele mai stricte ale urbanismului progresist, este grandiosul manifest al unei anumite avangarde, dar nu e în nici un fel răspunsul la probleme sociale și economice precise. Arbitrarul acestui tip de metode și soluții va fi pe deplin perceput în fața spectacolului – cât de banal – al arhitectului urbanist jucându-se cu mutarea, pe machete, după placul toanelor sau fanteziei sale, a cubulețelor care reprezintă locuințe, locuri de adunare, elementele unui oraș.

3. Este așadar logic, ca o critică de grad secund să fi contestat un urbanism dominat de imaginar, și ca ea să fi căutat în realitate temeiul amenajării urbane, înlocuind modelul cu o cantitate de informație. Conform acestei critici, orice proiect de amenajare trebuie să fie subordonat unei anchete prealabile – definită de altfel în două feluri, după dimensiunea de timp pe care o privilegiază. Dacă, într-un spirit progresist, se dă prioritate viitorului, vor fi integrate în anchetă tehnicile previzionale: previziunile demografice și economice vor apărea atunci ca bază a oricărei planificări urbane. Dacă se urmează tradiția culturalistă, trecutul va fi cel care va reuni o informație antropologică culminând într-o fenomenologie a conștiinței percepute.

Punerea în operă a acestor tehnici de informare va permite elaborarea unor planuri de amenajare care în loc să răspundă

funcțiilor elementare ale unui om teoretic, vor integra în bogăția și diversitatea lor nevoile unor oameni reali, situați *hic et nunc*. Aici este într-adevăr vorba de o adevărată răsturnare metodologică.

Dar această amenajare bazată pe informații nu s-a putut încă generaliza. În practică, ea se lovește în același timp de obiceiurile mentale și de urgența acțiunii. De fapt, cea mai mare parte a realizărilor urbanistice actuale țin de ceea ce neuropsihiatri ar denumi un „comportament redus¹³⁵”: necesitatea de a remedia în imediat afluxul demografic și drama celor fără cămin împiedică o planificare globală și concertată cu grijă. Se acționează în mare grabă, după scheme prestabilite. În Franța, urgența pare a fi singura justificare pentru Sarcelles.

Mai este ceva. Să ni-l imaginăm o clipă pe urbanistul eliberat de constrângerile de timp și dotat cu tehnici de anchetă mult mai fine decât cele de care dispune în prezent. Să-i cerem atunci să construiască un oraș de o sută de mii de locuitori. La rândul ei, totalitatea informațiilor obținute nu va fi utilizabilă decât în interiorul unei opțiuni prealabile, pe care nici o cantitate de informații nu o poate fundamenta: oraș sau non-oraș, oraș-asfalt sau oraș verde, oraș *casbah* sau oraș explodat, aceste opțiuni de bază nu țin în final decât de o decizie umană. În materie de amenajare urbană, cunoașterea realului nu e decât o pripoană a imaginației; ea constituie un fundament care să permită eliminarea arbitrarului.

Iată motivul pentru care, în lipsa unui model, o ideologie se reintroduce până și la criticii urbanismului: ideologie progresistă la adepții tehnicilor previzionale, culturalistă la antropologii ca Mumford, naturalistă la anumiți sociologi americani ca D. Riesman.

Aceasta ilustrează cele câteva proiecte sau realizări inspirate de metoda critică. „Orașul nou” englez Stevenage și proiectul francez de la Toulouse-le-Mirail sunt, și unul și celălalt, bazate explicit pe studii demografice, economice și ecologice: primul trebuie asociat culturalismului, în timp ce al doilea aparține progresismului.

4. Așadar, în miezul crizei urbanismului se află o falsă problemă de temelie. Sistemele de valori pe care se sprijină în ultimă instanță

urbanismul au fost mascate de iluzia naivă și persistentă a unei baze științifice.

Consecințele acestei iluzii vor ieși la lumină dintr-o comparație cu obiectul industrializat. Pare că o cunoaștere exhaustivă a contextului (servicii cerute și gesturi implicate, din partea utilizatorului; condiții de fabricație, din partea producătorului) trebuie să permită determinarea formei optime a unui fier de călcat, telefon sau fotoliu: aceasta a fost cu adevărat baza teoriei funcționaliste a școlii de la *Bauhaus*. Pentru ei, fiecare obiect era reducibil la o formă bună absolută, care coincidea cu un prototip industrializabil. Dar precaritatea acestui platonism¹³⁶ apare astăzi, o dată cu criza obiectului de serie și a *industrial design*-ului. Creatorii de *industrial design* se lăsaseră într-adevăr obnubiți de funcția de folosință a obiectelor, de „ustensilitatea” lor, neglijându-le valoarea semiologică. Ei au vizat exclusiv realizarea universală a bunăstării, nerecunoscând statutul real al obiectului socializat, care e simultan utilizabil în mod practic și purtător de semnificații. Or, sensul nu apare în mod natural din buna formă industrializată; dimpotrivă, aceasta vrea să ignore încărcătura de sens a obiectului. Iată de ce (mai ales în mediile social favorizate și printre conștiințele „saturate” de bunăstare), asistăm azi la o criză a funcționalismului. Jocul și derâderea încep să pătrundă în anumite sectoare ale producției industriale tocmai pentru a-i ascunde carența semantică.

Aceste observații se pot transpune în planul orașului. Prin model, orașul a suferit traumatismul bunei forme. Era, desigur, mijlocul de a satisface în mod rațional marile funcțiuni urbane de bază: cele de care sunt lipsiți cei fără un cămin, înfometajii de bunăstare pentru care, vremelnice, Sarcelles reprezintă salvarea. Dar, dincolo de acest funcționalism, dincolo de cazare, rămâne locuirea. Orașul nu este numai un obiect sau un instrument, mijlocul de a îndeplini anumite funcțiuni vitale; el este în aceeași măsură un cadru al relațiilor inter-conștiințe, locul unei activități care utilizează sisteme de semne complexe într-alt fel decât cele evocate mai sus.

5. Urbanismul nu a înțeles această realitate, neînțelegând natura însăși a orașului. Aportul esențial al criticii urbanismului

a fost tocmai de a face să apară semnificațiile multiple ale așezării urbane. Putem totuși estima că ea nu a știut încă să le *lege* destul de explicit într-un *sistem semiologic global*, deschis și totodată unificator.

Ideea unui asemenea sistem nu e nouă. Victor Hugo, într-un celebru capitol al romanului *Notre Dame de Paris*¹³⁷, nu a ezitat să compare arhitectura cu o scriitură și orașele cu niște cărți.

Metafora lui Hugo e coerentă. Dezvoltând-o la lumina cercetărilor contemporane¹³⁸, observăm că ea clarifică faptele trecute și prezente. Fiecare oraș vechi, cu fizionomia și formele sale proprii, poate fi comparat cu o carte având scriitura sa particulară, limbajul său „închis¹³⁹“, pe scurt: stilul ei. Iar scriitura, în fiecare caz trimite în mod necesar la o limbă, la structurile ei: un sistem mai general, apanaj comun al anumitor oameni, cărturari, arhitecți sau regi care, prin cuvintele lor, au făcut ca această limbă să evolueze în timp.

Vechiul mod de amenajare a orașelor a devenit o limbă moartă. O serie de evenimente sociale – transformarea tehnicilor de producție, creșterea demografică, evoluția transporturilor, dezvoltarea agrementului, între altele – au făcut ca vechile structuri de proximitate, de diferențiere, de străzi, de grădini să-și piardă sensul. Acestea nu se mai referă decât la un sistem arheologic. În contextul actual, ele nu mai au semnificație.

Dar, au înlocuit oare urbanismul această limbă moartă, conservată de tradiție, cu o limbă vie? Noile structuri urbane sunt de fapt creația acestor micro-grupuri de decizie care caracterizează societatea de directivitate. Cine elaborează astăzi orașele noi și ansamblurile de locuit? Organisme de finanțare (de stat, parțial de stat sau private), dirijate de tehnicienii ai construcțiilor, inginerii și arhitecții. Împreună, ei creează în mod arbitrar limbajul lor propriu, „logotehnica“ lor.

Grupurile de decizie fiind îngust specializate, limbajul lor are un conținut, un câmp de semnificare restrâns. La nivelul expresiei – al semnificanțelor –, el se caracterizează prin sărăcia lexicografică (unități interșanjabile trebuind să asume diverse semnificații) și sintaxa sa rudimentară, care procedează prin juxtapunere de

substantive, fără a dispune de elemente de legătură; de exemplu, spațiul verde este substantivizat el însuși, când ar trebui să aibă o funcție de coordonare.

În aceste condiții, nu e surprinzător că mesajele transmise de logotehnică sunt atât de subțiri. Ce semnifică barele¹⁴⁰ de birouri care, precum complexul Maine-Montparnasse, năpădesc centrele marilor noastre orașe, îi *bareză* orizontul și-i dizlocă trama? Nimic altceva, decât puterea directivității. Și la fel, monotonia din Poissy exprimă în esență ideologia simplistă a unui grup de politehnicieni. În anumite cazuri, cărdășia economiei și esteticii, date fiind cele două extreme semantice (infrastructură și suprastructură) poate sfârși într-un mesaj totalmente de neînțeles și, de fapt, incoerent.

În toate cazurile, micro-limbajul urbanismului este imperativ și constrângător. Nu numai că locuitorul nu a participat la elaborarea sa: în societatea noastră, aceasta e situația utilizatorilor față de majoritatea sistemelor semiologice constituite. Dar și mai mult decât atât, el e lipsit de libertatea răspunsului. Urbanistul monologhează sau ține discursuri; locuitorul este forțat să asculte, fără a înțelege întotdeauna. Pe scurt, el e frustrat de orice activitate dialectică pe care așezarea urbană ar trebui să i-o ofere.

6. Vom estima, pe bună dreptate, că a trecut epoca în care amenajarea urbană era un limbaj în care locuitorul putea avea un cuvânt de spus. Aceste vremuri ideale au fost teoretic, și pentru câteva decenii, cele ale *polis*-ului grecesc, ale democrației¹⁴¹. Azi, complexitatea mașinărilor economice, tehnologice și administrative cere ca cetățeanul să-și delege puterea unui corp de specialiști – urbanistului – pentru tot ce ține de amenajarea urbană. Confruntând timpul cuvântului cu cel al logotehnicii, suntem trimiși înapoi la legătura esențială a orașului cu politica: comparând democrația cu directivitatea constatăm, încă o dată, că cea dintâi nu e azi decât un cuvânt¹⁴².

Dar dispariția cuvântului nu implică de la sine dispariția limbajului însuși. Și trebuie să deplângem că logotehnica urbanismului nu este, până-n prezent, decât un fragment și un simulacru de limbaj, un cod practic pentru specialiști, fără referință, în

general, la totalitatea celorlalte sisteme semiologice care constituie universul social.

În prezent, urbanişti nu au la dispoziţia lor acel sistem coerent de semnificaţii care, numai el, arătând apartenenţa acestora la structura globală a unei societăţi, le-ar permite să-şi justifice efectiv creaţiile.

E adevărat că existenţa însăşi a unui limbaj urbanistic coerent a devenit azi problematică din cauza mutaţiei neîncheiate a anumitor sisteme de referinţă, precum sectoarele de muncă şi de recreere. Regăsim aici pe alte căi intuiţia lui Engels care condamna ca iluzorii modelele pre-urbanismului, şi nu vedea în criza oraşului decât un aspect particular al crizei globale a societăţii capitaliste. Dar nu ne apare necesar să-l urmăm pe Engels până la concluziile sale. Dimpotrivă, faţă de ceea ce gândea Engels pentru epoca sa, ni se pare că în societatea de directivitate cheştiunea particulară a amenajării urbane trebuie să figureze printre problemele fundamentale: departe de a trebui amânată, ea poate exercita, prin evoluţia sa, o acţiune transformatoare şi creatoare asupra celorlalte structuri sociale.

Analiza de mai înainte poate conduce la câteva concluzii practice.

Urbanistul trebuie să înceteze a mai concepe aglomerarea urbană exclusiv în termeni de modele şi de funcţionalism. Trebuie să înceteze repetarea formulelor încremenite care transformă discursul în obiect, pentru a defini în schimb sisteme de raporturi, pentru a crea structuri suplă, o presintaxă deschisă la semnificaţii încă neconstituite.

Deja de acum e important să fie pregătită elaborarea acestui limbaj urbanistic care azi lipseşte. În această întreprindere recursul la analiza structurală va permite punerea în evidenţă a tramelor comune ale diferitelor sisteme semiologice legate de aglomerarea urbană. Începând de aici, economistul, inginerul şi mai ales plasticianul vor înceta a mai juca rolul demiurgic care le aparţine la ora actuală. Limbajul urbanistic îşi va pierde specificitatea pentru a cuceri un plan de generalitate superior; el va antrena

contribuția întregii societăți, implicând-o în mod indirect prin referirea la ansamblul celorlalte sisteme semnificante.

Cât privește pe locuitor, prima sa sarcină este luciditatea. El nu trebuie nici să se lase momit de pretențiile științifice ale urbanismului actual, nici să-și alieneze libertățile în spațiul acestuia. Trebuie să se păzească atât de iluzia progresistă cât și de nostalgia culturalistă.

7. Nimeni nu știe azi, cum va fi orașul de mâine. Poate că acesta își va pierde o parte a bogăției semantice din trecut. Poate că rolul său creator și formator va fi asumat de alte sisteme de comunicații (televiziune sau radio, de pildă). Poate că vom asista la proliferarea aglomeratelor urbane indefinit extensibile pe întreaga planetă, încât conceptului de oraș să i se piardă orice semnificație.

Să admitem totuși că supraviețuiește o realitate comparabilă cu ceea ce numim astăzi oraș; asemănarea va fi cu puțință doar în planul folosinței. Faptul că noul limbaj – vocabular și sintaxă – va fi fost construit în mod conștient și deliberat, se va repercuta asupra semnificației sale: el riscă să risipească iluzia tradițională care făcea ca structurile urbane să ne apară ca date de natură. Iar artificialitatea sistemului îl va obliga pe locuitor să întrețină cu acesta un raport de grad secund¹⁴³. Chiar dacă orașul viitorului va funcționa perfect, chiar dacă va fi adaptat noilor condiții de viață așa cum orașele medievale erau potrivite cu cerințele epocii lor, el nu-și va păstra valoarea semiologică decât prin complicitatea, jocul sau șiretenia locuitorilor săi.

Funcționalismul însuși ar putea deveni, pornind de aici, o supremă bătaie de joc, o sursă de încântare pentru conștiința ludică – dacă nu cumva a construi de acum, nu în cele două dimensiuni ale unui tablou, ci în beton, plastic sau metal orașe-capcană și orașe-miraj, este destinul ultim al supraréalismului.

NOTE

- ¹ Metropola există din antichitate; chiar dacă Ninive sau Babilonul încă nu, dar cel puțin Roma și Alexandria le puneau deja locuitorilor problemele pe care le trăim noi astăzi (cf. J. Carcopino, *La vie quotidienne à Rome*, Hachette, Paris, 1939). Dar pe atunci metropola era o excepție, un caz extraordinar; dimpotrivă, am putea desemna secolul XX ca eră a metropolelor. Populația acestora atinge numere în fața cărora dăduse înapoi imaginația celor mai îndrăznețe spirite. David Hume a fost unul dintre cei mai aventuroși care, într-un eseu intitulat *On the Populousness of Ancient Nations*, estima că „[juducând] după experiența timpurilor trecute și prezente, există un fel de imposibilitate ca populația unui oraș să poată vreodată depăși 700.000 de locuitori“. Singur în epoca sa, William Petty se apropia de realitate când, în 1686, fixa la cinci milioane numărul limită al viitoarei populații a Londrei. În 1889, Jules Verne prevedea orașe de zece milioane de locuitori, dar numai pentru 2889.
- ² Termenul a fost creat de Patrick Geddes pentru a desemna acele aglomerări urbane care invadează o întreagă regiune, ca urmare a influenței de atracție a unui mare oraș. În *Cities in Evolution* (1915), el arată (p. 34) că „este necesar un nume pentru desemnarea acestor regiuni urbane, acestor agregate cu alură de oraș“ adăugând: „Pentru ce să nu folosim conurbația ca expresie a acestui nou mod de grupare a populației?“ El va folosi acest neologism pentru a desemna marea Londră și regiunile care o înconjoară, mai precis Manchester și Birmingham.
- ³ Ne putem face o idee despre această abundență, dacă ne raportăm la cele două culegeri bibliografice: *Villes nouvelles, éléments d'une bibliographie annotée* reunite de J. Viet (*Rapports et documents des sciences sociales*, nr. 12, UNESCO, Paris, 1960), care adună peste șase sute de titluri, între care țările socialiste furnizează o contribuție importantă; și *Urban Sociology: a Bibliography*, publicată la sfârșitul anului 1963 de R. Gutman, profesor la *Urban Studies Center* de la

Universitatea de Stat din Rutgers. În această bibliografie, autorul își propune să arate că „un număr în creștere de urbanişti profesionişti (*planners*), în loc să se concentreze asupra transformării și controlului mediului fizic, se preocupă acum să modeleze structurile sociale și culturale ale orașelor”.

- 4 Conform lui G. Bardet (*L'urbanisme*, P.U.F., Paris, 1959), cuvântul urbanism pare să fi apărut pentru prima dată în 1910 în *Bulletin de la Société géographique de Neufchatel*, sub pana lui P. Clerget. *Société française des architectes-urbanistes* a fost fondată în 1914 sub președinția lui Eugène Hénard. *Institut d'urbanisme* de la Universitatea din Paris a fost creat în 1924. Urbanismul nu a fost predat la École des Beaux-Arts din Paris decât începând din 1953 de A Gutton și numai în „cadrul teoriei arhitecturii”. Cursul profesat de A. Gutton a devenit volumul VI al lucrării sale *Conversations sur l'architecture*, sub titlul *L'urbanisme au service de l'homme*, Vincent Fréal, Paris, 1962.
- 5 Istoriile urbanismului sunt de altfel puțin numeroase. Noi facem trimitere la cea a lui Pierre Lavedan care este o autoritate în materie (*Histoire de l'urbanisme*, H. Laurens, 1926-1952).
- 6 Pentru aceeași perioadă, numărul orașelor cu mai mult de o sută de mii de locuitori ajunge de la două la douăzeci și opt în Germania și de la trei la douăsprezece în Franța. În 1800, Statele Unite nu au nici un oraș mai mare de 100.000 locuitori; dar în 1850, ele numără deja șase, care totalizează 1.393.338 locuitori; iar în 1890, douăzeci și opt, cu o populație totală de 9.697.960 de locuitori.
- 7 Acest proces de spulberare a structurilor vechi se regăsește de-a lungul întregii istorii, pe măsura schimbărilor economice ale societăților.
- 8 Mai puțin din rațiuni polițienești, cât pentru intensificarea contactelor și accelerarea transporturilor devenite necesitate zilnică.
- 9 Aceste cifre sunt date de P. Meuriot: *Des agglomerations de l'Europe contemporaine*, Paris, 1897, care arată „creșterea din ce în ce mai mare a regiunilor suburbane”, fără a preciza limitele teritoriale alese pentru definirea zonei de periferie ale Londrei și Parisului. Cifrele trebuie deci acceptate cu rezerve; dar mișcarea demografică în chestiune nu e de contestat; ea nu a încetat, de atunci, să se accentueze. Azi, Parisul numără patru milioane de locuitori, iar periferiile sale cinci milioane, dacă le definim după *Plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne* (limite care coincid practic cu cele adoptate de Institutul Național de Statistică).
- 10 Cf. Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century* (prima ediție 1899; reeditată apoi de Cornell reprints in *Urban Studies*, Cornell University Press, 1963).
- 11 Termen propus de G. Bardet pentru desemnarea fenomenului spontan al dezvoltării urbane, în opoziție cu expresia *organizată* care se dorește a fi urbanismul.

- ¹² Sunt studiate mai ales alcoolismul și prostituția. Legoyt, înaintea altora, arată cu ajutorul statisticilor că prostituatele se recrutează în principal din mediile rurale și că alcoolismul este, și el, mai dezvoltat în anumite zone sătești decât în orașe. De asemenea el refutează teoriile germane privitoare la deteriorarea facultăților intelectuale sub influența marilor orașe.
- ¹³ Acestea sunt destinate a avea o lungă carieră. Încă pentru Le Corbusier, Parisul este „un cancer care se simte bine“.
- ¹⁴ Prima ediție germană: *Die Lage der arbeitenden Klassen in England*, Leipzig, 1845. În această lucrare, condiția proletarului englez e luată ca „tip ideal“, datorită faptului că Marea Britanie a fost cel dintâi teatru al revoluției industriale și locul nașterii proletariatului urban. Între sursele lui Engels, vom cita în particular *Journal of the Statistical Society in London* și *Report to the Home Secretary from the Poor Law Commissioners on an Enquiry into the Sanitary Condition of the Labouring Classes of Great Britain*, prezentat Parlamentului în 1842.
- ¹⁵ *Capitalul*, anexa 10.
- ¹⁶ Cf. de exemplu *Observations on the Effects of the Manufacturing System*, unde Owen denunță rolul alienant al muncii industriale. Ne vom aminti și de analizele făcute de Fourier, ca și de propria-i obsesie a „muncii plăcute“.
- ¹⁷ *The New Architecture and the Bauhaus*, Faber & Faber, London, 1935, pp. 108 și 110 ale ediției a 3-a.
- ¹⁸ L. Mumford, *The Culture of Cities*, Harcourt, Brace & Co., New York, 1932, titlul unui subcapitol, p. 183.
- ¹⁹ Acest concept nu mai poate fi utilizat fără a ne referi la lucrarea capitală a lui K. Mannheim, *Idéologie et utopie*, (traducerea franceză de Marcel Riviére, Paris, 1956). Contrar lui Marx, Mannheim a insistat asupra caracterului activ al utopiei în opoziția sa față de *status quo*-ul social și asupra rolului său dezintegrator. „Noi considerăm ca utopice toate ideile situațional transcendente (și nu doar proiecțiile dorințelor) care au, în vreun fel, un efect de transformare a ordinii istorico-sociale existente (p. 145).“ Nu am putut relua aici clasificarea lui Mannheim a formelor de mentalitate utopică: modelul nostru progresist înglobează atât „ideea umanitar-liberală“, cât și o parte a „ideii socialist-comuniste“. Pe de altă parte, modelul nostru culturalist nu este în întregime asimilabil „ideii conservatoare“ (W. Morris era socialist).
- ²⁰ Secolul XIX a fost vârsta de aur a utopiilor. Dintre cele mai interesante, nu vom cita *Looking Backward* de Edward Bellamy

(1888), nici *Un voyage à Terre Libre* de Theodor Hertzka (Viena, 1893): amândouă sunt prea exclusiv centrate pe chestiunea juridică și economică pentru a avea loc aici. Asupra problemei utopiei, cf. J. O. Hertzeller, *The History of Utopian Thought*, 1926; R. Ruyer, *L'utopie des utopies*; O. Riesman, „Some Observations on Community Plans & Utopia”, in *Yale Law Journal*, decembrie 1947.

21 Cadrul acestei lucrări nu ne va permite să analizăm raporturile pre-urbanismului progresist cu raționalismul filosofiei luminilor.

22 O ultimă versiune este dată de H. G. Wells, *A Modern Utopia*, traducerea franceză: *Une utopie moderne*, Beijing, 1907.

23 V. Considérant, *Description du phalanstère*, ediția a 2-a, Paris, 1848.

24 Londra, 1876.

25 J. Proudhon, *Du principe de l'art et de sa destination sociale*, Paris, 1865, p. 374.

26 Ch. Fourier, *Des modifications à introduire dans l'architecture des villes*, Paris, 1845. În sistemul lui Fourier, „civilizația” corespunde societății contemporane. Fourier caută să promoveze pentru viitor „garanțismul” (societatea garanțiilor), care trebuie să precedă la rândul lui perioadele superioare ale „sociantismului” (perioada a 7-a) și armonismului (perioada a 8-a).

27 *Loc. cit.*, p. 29.

28 *Loc. cit.*, p. 351.

29 *Icaria* lui Cabet are un regim deosebit de autoritar. El a fost pus la punct de Icar, dictator pe care Cabet l-a modelat după Napoleon, cum bine au arătat mai întâi Kropotkin, apoi L. Mumford, într-o lucrare de tinerețe ale cărei analize, câteodată rapide, sunt foarte sugestive: *The Story of Utopia*, 1922 (reeditată de The Viking Press, New York, 1962).

30 „Se vede că științele noastre nu știu nicicum să ne ducă spre progresul real, spre societatea garanțiilor care ar remedia mizeriile civilizate și ar ridica producția medie, după acest tabel de produs aplicat Franței:

în	PATRIARHAT	a 3-a perioadă	2 miliarde
în	BARBARIE	a 4-a perioadă	4 miliarde
în	CIVILIZAȚIE	a 5-a perioadă	6 miliarde
în	GARANTISM	a 6-a perioadă	9 miliarde
în	SOCIANTISM	a 7-a perioadă	15 miliarde
în	ARMONISM	a 8-a perioadă	24 miliarde

(*L'anarchie industrielle et scientifique*, p. 48).

31 E. Howard publică în 1898 *Tomorrow*, a cărei a doua ediție va purta titlul *Garden Cities of Tomorrow* și va fi tradusă în franceză încă din 1902 sub titlul *Villes-Jardins de demain*. Prin apartenențele socialiste și caracterul său utopic pe de o parte, prin răsunetul practic imediat

- în creația primelor *garden-cities* engleze pe de alta, această lucrare constituie o veritabilă coticură între pre-urbanism și urbanism. Noi am optat pentru tratarea sa în cadrul urbanismului.
- 32 Acesta va scrie în a sa *Histoire de France* (vol. 3, 1837): „Forma Parisului este nu doar frumoasă, ci cu adevărat *organică*“ (p. 375; sublinierea noastră), anticipând astfel terminologia lui Sitte și mai ales pe cea a lui Wright.
- 33 Matthew Arnold, *Culture and Anarchy* (1869), ed. Murray, p. 10.
- 34 Ruskin și Morris sunt legați de mișcarea prerafaelită. Cel dintâi i-a influențat la început pe viitorii prerafaeliți prin lucrarea sa *Modern Painters* (1843), apoi i-a apărat public în mai multe rânduri înainte de a scrie *Pre-Raphaelitism* în 1853. Cel de al doilea a fost puternic influențat de D. G. Rossetti pe care l-a cunoscut în 1856, după dizolvarea societății *Preraphaelite Brotherhood* (1851). Prerafaelitismul este legat el însuși de deșeptarea religioasă de la Oxford și de renașterea engleză a goticului.
- 35 J. Ruskin, *Éloge du gothique*, traducerea franceză 1910, a 2-a conferință, p. 38.
- 36 *Idem*, p. 278.
- 37 W. Morris, *Collected Works*, vol. 22, p. 133 (*The Prospects of Architecture in Civilization*).
- 38 J. Ruskin, *Les sept lampes de l'architecture*, traducerea franceză, p. 320.
- 39 *Loc. cit.*, p. 18.
- 40 După cum reamintește L. Mumford, Th. More, inventatorul termenului „utopia“, a dezvăluit el însuși jocul de cuvinte și dubla etimologie pe care se construiește acest neologism: eutopia (loc plăcut) și outopia (fără loc, de nicăieri).
- 41 Continuitatea ideologică între urbanism și pre-urbanism este reală în cazul orașelor-grădină engleze. Dimpotrivă, de partea progresistă, coincidența ideologică între urbanism și pre-urbanism e cel mai adesea întâmplătoare. Le Corbusier se revendică de la Fourier numai în ceea ce privește unitatea de locuit.
- 42 Cf. F. Engels, *Principiile comunismului* (*Grundsätze des Kommunismus*, 1847); K. Marx, *Manifestul partidului comunist* (*Manifest der kommunistischen Partei*, 1848).
- 43 *Zur Wohnungsfrage*, ediția germană, 1887, traducerea franceză, Éditions Sociales, Paris, 1957. Această lucrare e o culegere de articole în esență polemice, scrise în 1872: este vorba de răspunsuri la „publicitatea socială deșănțată“ publicată de un medic proudhonian, sub forma unor articole, în *Volksstaat*.
- 44 Eliminarea diferenței dintre sat și oraș nu este un obiectiv propriu numai lui Marx și Engels. Îl găsim mai ales, dezvoltat în termeni

- analogi, la socialistul creștin Ch. Kingsley. Într-un eseu, *Great Cities*, acesta prezice „o completă întrepătrundere a orașului și satului, o completă fuziune a diferitelor moduri de viață și o combinare a avantajelor fiecăruia, cum nu s-a văzut încă în nici o țară din lume”. Nu pare îndoielnic că această perspectivă este rezultatul observării modului cum se dezvoltă suburbiile, în care multe spirite bune ale sfârșitului secolului XIX își puseseră speranțele. Cf. A. F. Weber, „Dezvoltarea acestor *suburbs* ne oferă temeiul solid al unei speranțe pentru ca relele vieții urbane, în măsura în care sunt rezultatul unei supra-îndesiri, să fie în mare parte eliminate”, *loc. cit.*, p. 475.
- ⁴⁵ *Les temps nouveaux*, 1894, p. 51.
- ⁴⁶ N. Buharin și E. E. Preobrajenski, *L'A.B.C. du Communisme*, ediție nouă integrală, traducere franceză François Mospéro, Paris, 1963, cap. 17, „La question du logement”.
- ⁴⁷ Cf. P. George, *La ville*, P.U.F., Paris, 1952.
- ⁴⁸ M. și L. White, „The American Intellectual versus the American Cities”, în *The Future Metropolis*, Braziller, New York, 1961.
- ⁴⁹ Cf. R. W. Emerson, *Nature*, 1836, și H. Thoreau, *Walden*, 1854.
- ⁵⁰ Nu suntem de acord cu N. Benevolo care, în *Le origini dell'urbanistica moderna* (Laterza, 1963), pune la 1848 data depolitizării gândirii referitoare la amenajarea urbană. Într-un mod general, abordarea pre-urbanistilor e mai preocupată de o teorie a raporturilor sociale decât de o politică propriu-zisă. Dar această viziune globală a orașului subzistă până la începutul secolului XX. William Morris este un admirabil exemplu. Proiectele tehnice care atrag atenția lui Benevolo începând cu 1848 nu constituie decât un caz – deosebit de spectaculos (ținând de revoluția industrială) – al unei practici care a existat întotdeauna; el tinde să confunde urbanismul cu geniul civil.
- ⁵¹ Le Corbusier, *Vers une architecture*, p. 38, reeditarea lui Vincent Féral, 1958.
- ⁵² Conceptul de arhitectură raționalistă a fost utilizat de istoricii arhitecturii (B. Zevi, mai ales) pentru a desemna mișcarea care s-a afirmat după războiul din 1914 în favoarea formelor pure (împotriva stilului *Art nouveau* și sub influența cubismului); el proscribe orice decorație și ornamentare a edificiilor și preconizează exploatarea radicală a resurselor tehnicii și ale industriei. Principalii săi partizani au fost Gropius, Le Corbusier, Mies Van der Rohe, Oud și Mendelsohn. Arhitectura raționalistă s-a răspândit într-un al doilea val în Statele Unite imediat înaintea celui de al doilea război mondial, dar mai cu seamă după acesta. Arhitecții raționaliști au creat „stilul internațional” (expresie consacrată de H. R. Hitchcock și Ph. Johnson în *The International Style, Architecture since 1922*, Norton, New York, 1932).

- 53 Continuând opera săvârșită de *Deutsches Werkbund* a lui H. Van de Velde și dezvoltând idei pe care el însuși le rezumase deja în 1910, Gropius fondează în 1919 *Bauhaus*-ul de la Weimar. Această celebră școală își fixează ca obiectiv sinteza artelor și industriei, elaborarea, printr-o muncă de echipă, a unor norme și standarde destinate, în cazul artelor aplicate și arhitecturii, producției de serie. În acest spirit va încerca *Bauhaus* să-și definească un stil. Între profesorii chemați de Gropius vor ține conferințe: P. Klee, V. Kandinsky, Moholy-Nagy, Malevitch și Van Doesburg. Urbanistul grupului este L. Hilbersheimer. În 1926, *Bauhaus* se mută la Dessau. Mies Van der Rohe preia conducerea în 1930. Naziștii închid școala în 1932. Cum bine a observat B. Zevi, în Germania, națiune industrială tânără, urbanismul e predat în mod oficial: Gropius e, în esență, profesor. Situația e inversă în Franța: Le Corbusier va rămâne un polemist și un *outsider*.
- 54 Grupul C.I.A.M. (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) reunește nu numai europeni ca V. Bourgeois, Gropius, Hilbersheimer, Le Corbusier, Rietveld, Sert, Van Eesteren, dar și reprezentanți din Statele Unite (Neutra, Wiener), Brazilia (Costa), Japonia (Sakkakura) etc. Absorbiți la început de problema locuinței, C.I.A.M. au pus urbanismul în linia întâi a preocupărilor lor începând cu 1930, dată la care președinția lor i-a revenit lui Van Eesteren, care pe atunci era șeful departamentului de *Town Planning* al orașului Amsterdam. Arhitecții de la C.I.A.M. au elaborat, în 1933, *Carta de la Atena* sau *Town Planning Chart* în cursul celui de al 4-lea congres, care a luat forma unei croaziere pe Mediterană spre Grecia și Atena. Principiile degajate atunci au fost reunite mai târziu sub două forme destinate publicului nespecializat: *La charte d'Athènes; l'urbanisme des C.I.A.M.*, de Le Corbusier; Plon, Paris, 1943; și *Can our Cities Survive*, de J. L. Sert (vicepreședinte al C.I.A.M.), Harvard University Press, 1944.
- 55 Nu se observă nici o evoluție sau transformare în gândirea urbanistică a lui Le Corbusier de-a lungul a patruzeci și cinci de ani. Astăzi, ideile sale par depășite în anumite țări, dar nu și în Franța unde, efectiv, situația construcțiilor și mentalitatea publicului nu s-au schimbat de loc din 1918 până în anii 1950.
- 56 D. H. Kahnweiler, *Juan Gris*, Gallimard, Paris, 1946.
- 57 Le Corbusier, „Manière pour penser l'urbanisme“, *L'architecture d'aujourd'hui*, Paris, 1946, reeditat de Ed. Gonthier, 1963, pagina 38. Cf. „Toți oamenii au același organism, aceleași funcțiuni. Toți oamenii au aceleași nevoi“ în *Vers une architecture*, p. 108.
- 58 Cf. Rey și Pidoux, *Une révolution dans l'art de bâtir: l'orientation solaire des habitations* (Comunicare la Congresul de igienă al Institutului

- Pasteur, 1921). Acești autori exaltă „lumina solară, suprem factor al vieții” și propun o „soluție riguroasă a problemei iluminatului solar al locuințelor”, pe care o vor relua mai târziu în *La science du plan des villes*, 1928.
- 59 Le Corbusier, „Manière de penser l’urbanisme”, p. 86. Gropius, *loc. cit.*, p. 100.
- 60 Le Corbusier, *loc. cit.*, p. 74.
- 61 *Loc. cit.*, p. 27 și 77. Cf. teza inversă în *Raportul Buchanan*, Londra, 1963.
- 62 *Urbanisme*, Crès, Paris, 1923, p. 255.
- 63 D. H. Kahnweiler a apropiat cu foarte mare justete demersul cubist de filosofia husserliană (de altfel ignorată de cubiști). Cf. *loc. cit.*, p. 267.
- 64 Le Corbusier, *Urbanisme*, p. 35.
- 65 *Idem*.
- 66 *Loc. cit.*, p. 38.
- 67 Piatra de temelie a fost pusă în 1947, iar clădirea a fost terminată în 1952.
- 68 Caracterul constrângător al orașelor corbusiene a fost deosebit de bine pus în evidență de L. Mumford. Cf. mai cu seamă *The Highway & the City*, Londra, 1964, eseu intitulat „The Marseille Folly”: „Pe scurt, acest plan, cu dimensiunile sale arbitrare, modul în care îi frustrează pe ocupanți de orice posibilitate de izolare, eșecul în utilizarea luminii naturale, oferă o demonstrație perfectă a condițiilor procusiene care încep să domnească în arhitectura modernă. *Aidoma anticului hangiu grec, arhitectul orașului luminos face apel la violență pentru a-i supune pe oameni la dimensiunile inflexibile ale edificiului său monumental.*” (p. 77). Ultima frază e sublinierea noastră.
- 69 *Manière de penser l’urbanisme*, p. 11.
- 70 O confirmare a analizei noastre e oferită de cuvintele lui André Gutton în „Introducerea” la al său *Cours d’urbanisme* de la École des Beaux-Arts. Arătând viitorilor urbaniști ce vor avea de făcut, el conchide: „*Aici, voi nu veți mai fi un medic, ci un părinte* (eliberat de paternalism, firește), veți căuta pentru oameni ambianța liniștii care le e trebuincioasă.” *Loc. cit.*, p. 32 (sublinierea noastră).
- 71 *Manière de penser l’urbanisme*, p. 92 și anexa I.
- 72 Tradus în franceză în 1902 sub titlul *L’Art de bâtir les villes*. Sitte a fost arhitect și director al Școlii Imperiale și Regale a Artelor Industriale de la Viena.
- 73 *Loc. cit.*, ed. 1918, p. 118.
- 74 Numărul maxim al populației prevăzute pentru orașele lui Howard este de 30.000 de locuitori, plus 2.000 de proprietari agricoli. Aceste orașe (izolate prin definiție unele de altele prin centuri verzi) pot fi eventual grupate la periferia unui oraș central (aflat la o distanță

între 5 până la 32 kilometri), a cărui populație nu va trebui să depășească 58.000 de locuitori.

⁷⁵ *Loc. cit.*, p. 39.

⁷⁶ *Loc. cit.*, p. 137.

⁷⁷ *Urbanisme*, p. 9.

⁷⁸ Cf. mai ales W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus, 1902-1927*, München, vol. II, p. 2; și „Der Begriff der Stadt und das Wesen der Städtebildung“, în *Brauns Archiv*, vol. 4, 1907.

⁷⁹ Max Weber, *The City*, tradus și editat de D. Martindale și G. Neuwirth, Collier Books, New York, 1962.

⁸⁰ În continuarea acestui studiu, toate citatele noastre vor fi împrumutate din cartea *When Democracy Builds*, Chicago, 1945, care constituie o reeditare, ușor modificată, a lui *The Disappearing City*.

⁸¹ Un *acre* reprezintă patruzeci de ari și jumătate.

⁸² „Organic“ este, pentru Wright, un cuvânt-cheie, cel în care se exprimă spiritul arhitecturii sale. Libertatea planului se confundă pentru el cu organicitatea.

⁸³ Automobilul, de exemplu, este la *Broadacre* un instrument mult mai indispensabil, dar și mai rațional, decât în aglomerarea progresistă: rețeaua rutieră este locul său natural, el nu pune nici o problemă de înghesuială sau de garaj; e totalmente eficace.

⁸⁴ Putem apropia aceste teze, în perioada pre-urbanismului, de P. Kropotkin: el nu doar stigmatiza represiunea și constrângerea în folosul unei vieți libere și armonioase, care singură permite deplina realizare a omului, dar îl și anunța pe Wright prin importanța acordată legăturii naturale cu pământul.

⁸⁵ Traducerea franceză, Éditions du Minuit, Paris, 1963.

⁸⁶ Realizările sale din Finlanda sunt printre cele mai umane pe care i-a fost dat urbanismului să le producă. Ele servesc astăzi ca exemplu pentru acei arhitecți care vor să scape de influența modelului progresist. În același timp, Aalto nu a abordat problemele puse de marele oraș. Amenajările sale de la Sunila (1936-1939), Seinatsälo, Rovaniemi, Otaniemi, se adresează unor mici comunități industriale al căror climat e mai curând cel al unor sate decât al unui oraș.

⁸⁷ Cf. intervenția sa, menționată mai sus, la Congresul din 1910. „Care sunt exigențele fundamentale ale unei locuințe? Mai ales spațiu suficient, lumină și aer. Am demonstrat că este posibil, în mod științific și sistematic, să atragem industriile din centrele suprapopulate în locuri precise dispunând, conform unui maximum de eficacitate, de apă, lumină și energie, și unde populația poate fi cazată în case adecvate, ieftine, înconjurate de grădini, aproape de locurile de muncă și de distracție, în așa fel încât cotele de mortalitate infantilă să nu depășească 31,7 la mie față de 107 la mie pentru Londra.“

88 Paris, 1904.

89 Cf. Henry Ford, *My Life & Work*, și Buckminster Fuller, *Nine Chains to the Moon*, Southern Illinois University Press, 1963.

90 Cf. G. C. Argan, „La crisi dei valori“, in *Quadrum* 4, 1957.

91 Păstrarea particularităților locale și naționale din rațiunile doctrinare cunoscute și menținerea organelor tradiționale, precum largile bulevarde moștenite de la amenajarea monumentală a secolului XVIII, nu trebuie să ascundă rolul important pe care-l joacă, în cea mai mare parte a noilor orașe industriale sovietice, principiile progresiste de igienă (cf. importanța acordată spațiilor verzi și modul în care sunt organizate), de clasare a funcțiilor și de standardizare. Cf. pentru toate aceste probleme: Pierre George, *La ville*, capitolul consacrat orașului sovietic, „La ville type“, p. 336 și următoarele.

92 Construit pe amplasamentul unui vechi cartier de cocioabe, ansamblul rezidențial *La Fayette* (terminat în 1960) este datorat colaborării dintre L. Hilbersheimer și L. Mies Van der Rohe, care a stabilit cele două prototipuri de imobile: turnuri și case cu două etaje. *Lincoln Center* (încă neterminat) cuprinde două teatre, o operă, o sală de concert, o bibliotecă-muzeu și o școală de artă dramatică. De la terminarea lui *Metropolitan Opera House*, *Lincoln Center* a fost violent criticat. Obiectivul principal este că el separă în mod prea radical, și artificial, viața de spectacol de viața orașului.

93 Brasilia, concepută de L. Costa și O. Niemeyer, oferă un exemplu pur de disociere a funcțiilor urbane. Centrul administrativ al orașului constituie o piesă de bravură unde sentimentul poetic al lui O. Niemeyer s-a exprimat liber (folosirea formelor baroce pentru diferitele edificii nu trebuie să ne facă să nu recunoaștem domnia absolută a principiilor estetice progresiste în dispunerea volumelor și în organizarea raporturilor dintre ele). *Quadras*-urile sau unitățile de cartiere, destinate claselor muncitoare, sunt în schimb riguros comparabile cu ansamblurile noastre de locuit.

94 El este practicat de epigoni care au pierdut spiritul urbanismului progresist și nu-i păstrează întotdeauna nici măcar litera: spațiul lor e geometric, dar în general închis și nu spart. Cf., la o scară redusă, planul Facultății de Științe de la *Halles aux vins*, deosebit de reprezentativ.

95 De fapt, critica de grad secund s-a dezvoltat paralel și proporțional cu creșterea importanței realizărilor urbanismului. De aceea ea a și fost mai precoce în Statele Unite și în Anglia decât în Franța.

96 Orașul vertical al lui P. Maymont este conceput pentru 15–20 mii de locuitori. Soluția constructivă adoptată, ca și cea a mai multor altor proiecte de acest tip, e inspirată de cercetări întreprinse de Buckminster Fuller pe tema imobilelor de locuințe.

- 97 Proiecte comparabile au fost propuse de E. Schultze-Fielitz, O. Hansen, E. Albert.
- 98 Proiect puternic inspirat de *Orașul plutitor* al lui P. Maymont.
- 99 Cf. articolul lui E. Schultze-Fielitz *Une théorie pour l'occupation de l'espace*, din care un paragraf se intitulează „La cité spatiale, science fiction réalisable de l'urbanisme“. Acest articol a apărut în numărul 102 (iunie-iulie 1962) al revistei *L'Architecture d'aujourd'hui*, consacrat unor „Arhitecturi fantastice“ și la care îl trimitem pe cititor pentru o apreciere rapidă și sugestivă a chestiunii. Cf. și *L'avenir des villes*, în colecția „Construire le monde“ condusă de A. Parinaud, Laffont, Paris, 1964.
- 100 Regretatul P. Herbé îi ceruse totuși lui Y. Friedman să studieze modul concret de a acoperi parțial o parte a unui arondisment parizian prin rețeaua sa spațială.
- 101 Posibilitățile urbanismului subteran erau puse în lumină deja în 1910, la primul Congres internațional de urbanism, de francezul Eugène Hénard care propunea soluții încă valabile și astăzi.
- 102 Nu e vorba de a locui sub pământ în mod permanent, ci de a circula în subteran, a instala acolo anumite activități intermitente și a construi parcări sau antrepozite care ocupă în aer liber suprafețe vitale.
- 103 Această expresie desemnează calitatea estetică a produselor industriale ca prototipuri standardizabile și industrializabile. (Pentru edificii, cf. de exemplu palmaresul lui *Iron and Steel Institute*.) Această asimilare, pură și simplă, a edificiilor cu alte obiecte ale civilizației mașiniste datează de la Gropius și Le Corbusier. E sensul însuși al faimoasei formule corbusiene a „mașinii de locuit“.
- 104 M. Heidegger, *Essais et conférences*, Gallimard, Paris, 1958, p. 192.
- 105 Suntem constrânși să evocăm aici mult prea schematic o figură a cărei importanță pentru istoria ideilor privitoare la oraș și la urbanism a fost considerabilă și al cărei nume este totuși abia cunoscut în Franța. Ne-am mărginit să indicăm marile linii ale metodei lui Geddes, fără a putea insista nici pe critica marelui oraș industrial, nici pe acelea dintre ideile constructive care i-au fost cele mai dragi.
- 106 *Cities in Evolution*, Edinburgh, 1915, p. 44.
- 107 *Loc. cit.*, p. 211.
- 108 Acest cuvânt englez, pentru care limba franceză nu are echivalent, ne va servi câteodată să-l desemnăm pe cel care amenajează noile aglomerări urmând principii diferite de cele ale urbanismului propriu-zis.
- 109 *Loc. cit.*, cap. 19, intitulat *The Spirit of Cities*.
- 110 Pe lângă preocupările sale ca profesor și scriitor, L. Mumford este de mai mulți ani criticul de arhitectură și urbanism al revistei *The New*

- Yorker. Această activitate jurnalistică a favorizat și mai mult întinderea și precizia informațiilor sale în domeniul actualității.
- ¹¹¹ *The Culture of Cities*, p. 306. Despre mișcarea regionalistă ca necesitate pentru economia modernă, cf. în particular seria de articole publicate în *Le Monde* de H. Lavenir, sub titlul „De l'Europe des états à l'Europe des régions“ (25 august 1964 și următoarele).
- ¹¹² Pe urmele lui Geddes, Mumford a contribuit la a ne da o nouă viziune a spațiului urban din Evul Mediu. El a arătat că spațiile verzi, sub forma unor grădini publice și private, prezentau în orașul medieval o întindere mai considerabilă decât în oricare alt tip urban înaintea suburbiilor romantice. „Cu excepția câtorva centre congestionate, orașul Evului Mediu nu era doar la țară, ci era chiar „la țară“, *loc. cit.*, p. 24. Mumford a reabilitat și igiena medievală arătând activitatea unei serii de instituții publice: băi, spitale etc.
- ¹¹³ Aceste „studii urbane“ s-au dezvoltat mai ales în mediul universitar și para-universitar, în particular în ultimii cinci ani. Printre altele, ele au dat un loc considerabil abordărilor economice și administrative, ca și sociologiei claselor și a muncii. Au consacrat distincția dintre *physical* și *social planning*. Pentru mai multă informație, trimitem la numărul din februarie 1963 (volumul 6, nr. 6) al revistei *The American Behavioral Scientist*, intitulat *Urban Studies*. Vom regăsi aici, între altele, o listă a principalelor centre de studii. Autorii articolului „Centers for Urban Studies: a Review“, citează 25, printre care:
- Joint Center for Urban Studies, de la M.I.T.
 - The Center for Metropolitan Studies, de la Northwestern University din Chicago.
 - The Institute for Urban Studies, de la Universitatea Pennsylvania.
 - Bureau of Urban Research, de la Universitatea Princeton.
 - Institute of Governmental Studies, de la Universitatea Berkeley din California.
- ¹¹⁴ Cf. în particular, dintre lucrările relativ recente:
- A) ÎN GEOGRAFIE:
- R. Blanchard, „Une mythologie de géographie urbaine“, in *La vie urbaine*, 1922.
 - M. Sorre, „Les conditions géographiques générales du développement urbain“, *Bulletin de la Société de géographie de Lille*, 1931.
 - P. Lavedan, *Géographie des villes*, Gallimard, Paris, 1936.
 - J. Tricart, „Contribution à l'étude des structures urbaines“, *Revue géographique de Lyon*, XXV, Lyon, 1950.
 - P. George, *La ville, le fait urbain à travers le monde*, P.U.F. Paris, 1952.
 - M. Sorre, *Les fondements techniques de la géographie humaine*, A. Colin, Paris, 1952.

– P. George, *Précis de géographie urbaine*, Paris, 1961.

– J. Beaujeu-Garnier și G. Chabot, *Traité de Géographie urbaine*, A. Colin, Paris, 1963.

B) ÎN DEMOGRAFIE: lucrările lui P. Chombart de Lauwe și ale echipei sale.

115 Geddes este primul autor care îl citează pe Bergson într-o lucrare consacrată problemelor urbane. În Franța, Marcel Poète a avut o poziție învecinată în ceea ce privește timpul și istoria: „Trecutul este școala prin excelență a urbanistului“ (*Introduction à l'urbanisme*, Paris, 1929, p. 95); apoi: orașul „e o ființă mereu vie pe care trebuie s-o studiem în trecutul ei, astfel încât să-i putem discerne gradul de evoluție“ (*ibid.*, p. 95). Dar marele istoric din Paris nu a exercitat nici o influență reală asupra urbanismului. El a rămas în afara actualității practice. Articolul său despre „Les idées bergsoniennes et l'urbanisme“ (în *Mélanges Paul Negulesco*, 1935) lasă cititorul în așteptare. De fapt, Gaston Bardet este singurul în Franța care a încercat în mod explicit să integreze lucrărilor sale aportul bergsonismului; el este și aproape singurul, începând din anii 1930, care ia poziție împotriva teoriilor reificatoare ale lui Le Corbusier și a preconizat (conform cu ideile bergsoniene) un contact veritabil cu realitatea, „o stare permanentă de alertă“ (*Problèmes d'urbanisme*, Dunod, Paris, 1941) în fața problemelor concrete. Dar ideile lui G. Bardet au rămas, și ele, fără răsunet practic.

116 *Loc. cit.*, p. 47.

117 *Loc. cit.*, p. 407 și 438. Acest punct de vedere rămâne astăzi unul din principiile de bază ale amenajării urbane în Marea Britanie.

118 Aceste lucrări au fost întreprinse ca urmare a evacuărilor masive de copii englezi în afara orașelor bombardate în timpul războiului. S-a adeverit, în marea majoritate a cazurilor, că restricțiile alimentare și condițiile de viață precare din cauza bombardamentelor aveau mai puține consecințe pentru copiii mici, decât privarea de mediul familial sau afectiv în care fuseseră crescuți. Statisticile privitoare la condițiile de trai ale delincvenților, prostituatelor și diversilor neadaptați, în cursul primilor ani de viață, coroborează aceste rezultate. Cf. J. Bowlby, *Maternal Care & Mental Health*, O.M.S., seria monografică 2, 1951.

119 Cf. de exemplu articolul lui Kingsbury, publicat în 1895 în *Journal of Social Sciences* (vol. 33/8) sub titlul „The Tendency of Men to live in Cities“; autorul citează cazul unei văduve nevoiașe și împovărate de familie pe care o doamnă filantropă o smulge din cocioaba ei citadină. Familia e instalată într-o casă confortabilă la țară, unde i se asigură o viață decentă. Șase luni mai târziu mama și copiii ei au

- dispărut. Sunt regăsiți în vechea lor locuință; nu suportaseră pierderea contactului zilnic cu cartierul.
- 120 Pentru o abordare propriu-zis psihiatrică și psihanalitică, cf. în particular culegerea publicată sub conducerea lui Leonard Duhl, *The Urban Condition*, Basic Books, New York, 1963; cf. și R. Dubois, *Mirage of Health*, Harpers, New York, 1958. Dintr-un punct de vedere mai puțin specializat și mai sociologic, cf. culegerea *The Exploding Metropolis*, Doubleday, New York, 1961; lucrările lui H. J. Gans, dintre care *The Urban Villagers*, Glencoe F.N.E. Press, New York, 1963; lucrările lui F. Crane, M. Fried, O. Lewis, H. D. Mac Kay, G. B. Nesbitt, G. B. Taylor, H. S. Perloff etc.
- 121 Dintre articolele lui R. H. Hazemann, cf. „La liberté concrète, condition de la santé psychique et mentale (quelques notions de psychologie de l'habitation, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire)“ in *Revue d'hygiène et de médecine sociale*, 1 ianuarie 1959; „Aspects psychologiques de l'hygiène de l'habitation“, in *Cycle d'études européen sur les aspects sociaux de l'habitat*, Sèvres, octombrie 1957; „Les implications psychologiques de l'habitation populaire“, in *Semaine des hopitaux*, nr. 18, 1959; Responsabilités en matière de santé, in *Présences*, nr. 66, trim. I, 1959. Cu excepția acestor articole și a altor câtorva, critica cea mai ascuțită a urbanismului progresist și a marilor ansambluri franceze a fost făcută de Christiane Rochefort în romanul său *Les petits enfants du siècle*, B. Grasset, Paris, 1961.
- 122 În afara cazului populațiilor imigrante, origine din comunități cu structurare socială puternică, este cazul minorităților etnice sau economice împinse de solidaritate să se structureze puternic. Cf. H. Gans, „The Human Implications of Current Redevelopment and Relocation Planning“, in *Journal of American Institute of Town Planners*, nr. 25, 1959; R. Hoggart, *The Uses of Literacy: Changing Patterns in English Mass Culture*, New York, Oxford University Press, 1957; J. M. Mosly, *Family and Neighborhood*, New York University Press, 1956.
- 123 Zonarea aplicată cu strictețe sfârșește cu moartea parțială a cartierelor, a căror ocupare nu are loc decât între ore fixe. Iată de ce un autor ca J. Jacobs a găsit nimerit să insiste asupra necesității de a conferi unui cartier o pluralitate de meniri, inclusiv aceea de locuire, asigurându-i-se animația și diurnă și nocturnă.
- 124 Cf. J. Jacobs, *loc. cit.* Studiul statisticilor arată folosința pe care o dau parcurilor bandele de copii delincvenți și pericolul pe care-l reprezintă spațiile verzi prea mari și părăsite. J. Jacobs face o serie de sugestii privind atât localizarea lor (ca legături între două cartiere

- animate, de exemplu), cât și calificarea lor funcțională (nevoia de a amenaja instalații sportive și elemente de atracție deosebite).
- 125 L. Duhl, „The Human Measure“, eseu apărut în *Cities and Space, the Future Use of Urban Land*, The Johnson Hopkins Press, Baltimore, 1963, p. 145.
- 126 *Ibidem*.
- 127 Într-o limbă în care cuvântul trotuar nu are aceeași rezonanță ca într-a noastră, Jane Jacobs a făcut o veritabilă „apologie a trotuarului“ care îi pare locul, prin excelență, unde încercăm un sentiment de siguranță propriu orașelor; după același autor, trotuarul face și obiectul unei supravegheri spontane și tacite din partea locuitorilor (trecători sau mici negustori).
- 128 Cf. Duhl (în particular „Urbanization in Human Needs“, publicat în 1963 de *The American Journal of Mental Health*) și J. Jacobs. Deja înaintea lor, Patrick Geddes subliniase necesitatea, pentru locuitori, de a se interesa activ de modelarea orașului lor. El numea această formă de participare *civics*.
- 129 În „The Changing Face of Mental Health“, p. 47, publicat în *The Urban Condition* citată mai sus.
- 130 „Elimination of Poverty“, publicat în *The Social Welfare Forum*, 1961, p. 105.
- 131 În 1985, un organism numit *Regional Plan Association* a chemat pe toți cetățenii aglomerării să participe direct la planul de dezvoltare al regiunii. Televiziunea a fost utilizată pe larg. Noi cităm mai jos câteva extrase din broșura care dădea celor interesați o informație prealabilă și le explica cum să-și comunice părerea. Titlul: *Goals for the Region Project* [Obiectivele planului regional].
- „În 1985, [...] vor fi cu 6 milioane mai mulți locuitori în regiunea metropolitană a New York-ului. *Unde vor trăi aceștia?* – 2 milioane de locuri de muncă suplimentare. *Unde vor fi localizate?* – Răspunsurile date acestor întrebări se vor răsfrânge asupra modului de viață a 16 milioane de persoane care trăiesc actualmente în regiunea metropolitană. – Puteți contribui la decizii. – *Regional Plan Association*, organism civil în vârstă azi de 33 ani a consacrat cinci ani și un milion de dolari pentru a încerca să determine viitorul cel mai probabil, pentru următoarea generație, al regiunii metropolitane care înconjoară portul New York, și care ține de trei state diferite, admitând că tendințele și politica actuale nu se schimbă.
- Dar astăzi, punctul în cauză este următorul: – *Dacă locuitorii regiunii nu sunt mulțumiți cu situația actuală, ei o pot transforma. Dacă sunt mulțumiți cu ea, o pot ameliora.* – Pentru aceasta, este necesar ca *Regional Plan Association* să fie informată de preferințele și aspirațiile cetățenilor regiunii New York-ului.

Modalități de informare: Grupuri de la cinci la cincisprezece persoane se vor aduna săptămânal timp de cinci săptămâni. Fiecare reuniune va dura două ore și se va desfășura în felul următor:

De la ora 8 la 9: vizionarea programului special de televiziune; de la ora 9 la 10.15: discuție a problemelor ridicate în cursul acestui program de *Regional Plan Association*; de la ora 10.15 la 10.30: completarea chestionarelor relativ la discuție. Înaintea ședințelor, fiecare participant va citi un raport schematic ilustrat cu hărți, statistici și fotografii, și va aduce informația necesară pentru discutarea problemelor în cauză.“

¹³² Totuși, în realizările sale de la Courtilières à Pantin sau de la Forbach, É. Aillaud n-a adoptat pur și simplu punctul de vedere strict al igienei mentale, după cum se poate vedea din atmosfera ușor kafkiană a acestor orașe; el a jucat rolul urbanistului artist, făcând din aceste ansambluri expresia propriului său temperament.

¹³³ Cf. sub acest aspect, celebrele analize ale lui K. Goldstein în *The Organism*, American Book Company, 1939, arătând semnificația pozitivă a angoasei (p. 306 și urm.). O parte a conceptelor goldsteiniene (reacție catastrofică, comportament redus etc.) ar putea fi utilizate ca mult folos de *town planners*, la fel ca și analizele sale ale normalului și patologicului. Cf., referitor la acest punct, și teza lui G. Canguilhem: *Essai sur quelques problèmes concernant le normal et le pathologique*, Clermont-Ferrand, 1943.

¹³⁴ Cf. lucrările lui G. Kepecs: *The Language of Vision*, Theobald, Chicago, 1961 și „Notes on Expression and Communication in the Cityscape“ în *The Future Metropolis*, New York, G. Braziller, 1961. Și mai cu seamă cărțile lui Kevin Lynch: *Patterns of the Metropolis*, *ibid.*; *The Image of the City*, M.I.T. Press, 1960; și *Site Planning*, M.I.T. Press, 1963. Cf. și H. Blumenfeld, „A Theory of City Form“, în *Society of Architectural Historians Journal*, iulie 1943.

¹³⁵ Cf. K. Goldstein, *loc. cit.*

¹³⁶ Exprimat într-un mod deosebit de limpede de Henry Van de Velde, care a fost precursorul lui Gropius la Deutsches Werkbund și unul din creatorii lui industrial design: „Forma pură se plasează dintr-o dată în categoria formelor eterne. Nevoia care i-a provocat apariția poate fi nouă, proprie epocii noastre, dar ea e rezultatul precis și spontan al unei conceperii strict raționale a obiectului, al celei mai logice adaptări la ceea ce el trebuie să fie pentru a răspunde folosinței celei mai practice pe care o așteptăm de la el; rezultă de aici că această formă adună dintr-o dată trăsăturile cele mai frapante ale marii familii care se perpetuează din zorii umanității până în zilele noastre, cea a formelor pure și radicale. Timpul nu contează de fel.“

(*Le style moderne, contribution de la France*, Librairie des Arts décoratifs, Paris, 1925).

¹³⁷ „Ceci tuera cela“, capitol adăugat în ediția din 1932.

¹³⁸ Cf. pentru tot ce urmează, A. J. Greimas, *Cours de sémantique*, fascicule roneotipizate, École Normale Supérieure de Saint Cloud, 1964; R. Jakobson, *Essais de linguistique générale*, Éditions de Minuit, Paris, 1963; A. Martinet, *Éléments de linguistique générale*, A. Colin, Paris, 1960; ca și totalitatea articolelor lui R. Barthes și în particular „Éléments de sémiologie“, in *Communications*, Éditions du Seuil, Paris, 1964.

¹³⁹ Cf. R. Barthes, *Le degré zéro de l'écriture*, Éditions du Seuil, Paris, 1953.

¹⁴⁰ Ar fi de făcut un studiu semantic al diferenței aparente dintre marile construcții americane și marile construcții franceze. Cele dintâi iau arareori forma unor bare, fiind mai curând turnuri. Poate că această verticalitate exprimă individualismul și un întreg romantism al aventurii capitaliste în Statele Unite.

¹⁴¹ F. Châtelet, *La naissance de l'histoire*, Éditions de Minuit, Paris, 1962.

¹⁴² P. Lavedan rezumă lapidar situația: „Curentul de dirijism este astfel, structurat încât geografia urbană va deveni în curând un capitol al administrației.“ *La géographie des villes*, Paris, 1959. Cf. și R. A. Dahl, *Who governs? Democracy and Power in an American City*, New Haven Press, 1961; și dintr-un punct de vedere mai general și teoretic, F. Châtelet, „De la politique populaire à la politique de pure pratique“, in *Arguments* nr. 27-28, 1962.

¹⁴³ Estetica contemporană se axează tocmai în jurul acestui raport. Ne referim aici atât la exemplul scrierii, cât și la cel al picturii (cf. în particular opera picturală a lui J. Dubuffet).

LAUDATIO

LAUDATIO¹

Senatul Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu“ s-a reunit pentru a-i conferi titlul de „Doctor Honoris Causa“ doamnei Françoise Choay.

Recunoscută ca cea mai marcantă personalitate a lumii patrimoniului istoric al formelor și ideilor urbane, critic de artă și arhitectură, membru în numeroase comisii franceze și internaționale de specialitate, membru al Academiei de Arte Frumoase din Berlin, Françoise Choay este, înainte de toate, Profesor.

Doctor ès-lettres al Statului Francez, profesor emerit al universităților Paris VIII și Cornell, fost director al Institutului Francez de Urbanism (Paris VIII), profesor asociat al universităților MIT, Princeton, Louvain la Neuve, Leuven, Veneția, profesor asociat al Centrului internațional de studii superioare de istorie și conservare a monumentelor vechi de la Chaillot, al Centrului internațional de studii pentru conservarea patrimoniului din Leuven, al Politehnicii din Milano, parcursul său formator urmărește îndeaproape parcursul său creator.

Autor al unor texte devenite fundamentale pentru „urbanul“ în toate formele sale de manifestare, Françoise Choay operează în lucrările sale o primă sinteză a teoriilor și curentelor de idei ce-i se asociază, abordându-le pluridisciplinar, cu o privire filosofică și istorică. Contribuția sa la istoria teoriilor și practicilor urbane este întregită de redescoperirea unor personalități neglijate ale culturii europene, dintre care Gustavo Giovannoni constituie un exemplu².

Dincolo de această primă lectură, chestiunile fundamentale cărora și-a dedicat cercetările – autenticitate, cult, model – se regăsesc în teze ce concentrează originalitatea și pertința unei priviri noi asupra spațiului construit, asupra orașului: spațiu citit, spațiu scris. De o extremă erudiție, întemeindu-și reflecția pe un corpus impresionant, Françoise Choay folosește ca referință privilegiată textul: studiază textele, dar și „arhitecturile discursive“ asociate acestora. Concluziile sale depășesc acest mediu abstract pentru a regăsi concretul urban. O îndrăgostită a scrisului, ea re-crează cuvintele, le re-trasează istoria; cu textele sale, limba specializată a urbanului se transformă, noțiunile își regăsesc sensul, reintegrează conceptele.

Fără a număra articolele publicate în numeroase reviste franceze și internaționale, prezența ei în literatura de specialitate a debutat în 1960, o dată cu publicarea, în Statele Unite, a unui studiu despre Le Corbusier³.

Scrise în limbă franceză, dar și în engleză sau italiană, cărțile sale au fost traduse în italiană, spaniolă, portugheză, engleză, germană, sârbo-croată, japoneză, arabă, devenind astfel accesibile mediului profesional mondial. În 1998, *Alegoria patrimoniului*⁴ a fost tradusă în limba română.

În 1981, Françoise Choay devine primul laureat al Marelui Premiu (francez) pentru Cartea de arhitectură. În 1995, ea primește Marele Premiu național al patrimoniului.

Lucrări individuale, contribuții la lucrări colective, acte de colocvii, cataloage de mari expoziții, articole pentru dicționare și enciclopedii (între care *Dicționarul urbanismului și al amenajării*⁵, editat de Françoise Choay și Pierre Merlin, nu mai are nevoie de prezentare) – nu putem cita aici decât o mică parte a operei sale.

*Urbanismul, utopii și realități*⁶ (1965) a devenit textul de referință pentru ideile și curente de idei care fundamentează urbanismul. *Regula și modelul*⁷ (1980) parcurge teoriile edificării, dezvăluind textele „instauratoare“, „proiectele fondatoare ale spațiului“ și rezistența în timp a „figurilor discursive“. *Alegoria patrimoniului* (1992) constituie o istorie a percepției patrimoniului

construit și o istorie a noțiunilor patrimoniale, marcând – etapele semnificative – în procesul de constituire a acestora. Dincolo de această primă privire, autoarea încearcă să evalueze rațiunile „revendicate, mărturisite, tacite sau ignorate“ ale conduitelor patrimoniale. Oglinind permițând, printr-o percepere narcisistică, identificarea unui trecut glorios, moștenirea arhitecturală și urbană ar putea fi citită și ca un parcurs inițiativ pentru regăsirea cunoașterii. În această perspectivă, patrimoniul ar fi el însuși un „monument“ care nu mai evocă ceea ce am construit, ci competența noastră, știința de a fi și știința de a face în relație cu spațiul: „competența de a edifica“.

Cărțile sale despre spațiu nu sunt cărți despre spațiu; cărțile sale de istorie nu sunt cărți de istorie. Punerea în perspectivă istorică și critică îi permite să situeze momentele esențiale ale constituirii cadrului conceptual și spațial pe care îl moștenim. Materie de reflecție asupra identității culturale a Occidentului, tezele sale nu pot fi disociate de întrebările legate de viitorul societăților actuale.

Françoise Choay abordează urbanismul încercând să-i descopere discursurile multiple și să-i analizeze manifestările; îi studiază limbajul și abuzurile de limbaj; studiază abordările, comportamentele și mentalitățile având ca obiect, suport și miză orașul. Opera sa ilustrează un demers științific singular și novator în vastul câmp al reflecției asupra a ceea ce reprezintă urbanul.

Activitatea universitară a lui Françoise Choay, a cărei anvergură am prezentat-o, se constituie în complementaritate cu direcțiile sale de cercetare. Cursurile, conferințele și intervențiile sale sunt după chipul personalității sale: fascinante, deschise către diverse domenii ale culturii, bazate pe istorie și atente la prezent, demonstrând mode și dezvăluind valori. Profesor prin vocație, Françoise Choay își propune să întipărească în mintea studenților spiritul critic și metodele științifice, să le faciliteze accesul la cunoaștere, să-i urmărească și să-i sfătuiască în drumul lor universitar și profesional. Darul de a incita la căutări, la perfecționare și la

instruire permanentă face ca fiecare dintre studenții ei să o considere un reper cultural, dar și moral.

Françoise Choay nu a predat încă în universitatea noastră. Cu toate acestea, ea a participat la formarea studenților noștri prin intermediul scrierilor sale prezente în bibliografiile cursurilor de urbanism și restaurare; anumiți studenți au avut șansa de a-i urma cursurile și conferințele la Praga, Louvain sau Paris. Profesori și studenți, ne considerăm discipoli.

Pentru toate aceste motive, Senatul este onorat de a conferi titlul de „Doctor Honoris Causa“ al Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu“ doamnei Françoise Choay. Sperăm ca această ceremonie să fie considerată o continuare a prezenței doamnei Françoise Choay în procesul de învățământ al universității noastre, în beneficiul formării studenților într-un spirit de deschidere interdisciplinară și interculturală, indispensabil cunoașterii.

București, 1 noiembrie 1999

Sanda Voiculescu

¹ Discursul a fost conceput și rostit în limba franceză de prof. dr. arh. Sanda Voiculescu la ceremonia de conferire a titlului de „Doctor Honoris Causa“ al Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu“ din București. Traducerea în limba română: Kázmér Kovács, aprilie 2002.

² Traducerea cărții lui Gustavo Giovannoni: *Vecchie città ed edilizia nuova* a apărut la Editions du Seuil sub îngrijirea lui Françoise Choay în anul 1998, cu titlul *L'urbanisme face aux villes anciennes*.

³ *Le Corbusier*, Braziller, New York, 1960.

⁴ *L'Allégorie du patrimoine*, Editions du Seuil, Paris, 1992 și 1996.

⁵ *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 1988, 1996 și 1999.

⁶ *L'urbanisme, utopies et réalités*, Editions du Seuil, Paris, 1965.

⁷ *La règle et le modèle*, Editions du Seuil, Paris, 1980.

INDICE DE PERSOANE

A

Aalto, Alvar 49, 89
Adam, Henry 30
Aillaud, Émile 67, 96
Apollinaire, Guillaume 38
Argan, Giulio Carlo 51, 90
Arnold, Matthew
17, 18, 24, 85

B

Bardet, Gaston 11, 82, 93
Benoit-Lévy, Georges 50
Bowlby, John 64, 93
Braque, Georges 69
Buharin, Nikolai 29, 86

C

Cabet, Étienne
12, 19, 23, 27, 84
Carlyle, Thomas 18, 24
Considérant, Victor
19, 20, 21, 22, 84

D

Duhl, Leonard 66, 94, 95

E

Eesteren, Cornelis van 34, 87
Emerson, R. Waldo 30, 47, 86
Engels, Friedrich 12, 17, 18,
28, 29, 79, 83, 85

F

Fitzgibbon, J. 56
Ford, Henry 50, 90
Fourier, Charles 18, 19, 21, 22,
23, 24, 25, 27, 29, 40, 50,
74, 83, 84, 85
Freud, Anna 64
Friedman, Yona 56, 58, 91
Fuller, Buckminster 50, 90, 91
Fustel de Coulanges, Numa Denis
24

G

Garnier, Tony 34, 37
Geddes, Patrick 59, 81, 95
Godin, Jean-Baptiste 21, 23, 27
Gropius, Walter 19, 34, 36,
37, 39, 86, 87, 88, 91, 96

Gruen, Victor 57

H

Haussmann, baronul
Georges-Eugène 15, 38
Hazemann, Robert Henri
65, 94
Hegel, Georg Wilhelm
Friedrich 18
Heidegger, Martin 58, 91
Hilbersheimer, Ludwig
37, 41, 49, 87, 90
Howard, Ebenezer
23, 43, 50
Hugo, Victor 21, 24, 77

J

Jacobs, Jane 66, 67, 94, 95
James, Henry 30
Jefferson, Thomas A. 30, 47

K

Kahnweiler, D. H. 35, 39,
87, 88
Kikutake, Klyonort 56
Kropotkin, prințul Piotr
Alexeievici 29, 84, 96

L

Le Corbusier (Charles-
Édouard Jeanneret, zis)
7, 12, 33, 34, 35, 36, 37, 38,
39, 40, 41, 42, 45, 49,
50, 83, 85, 86, 87, 88,
91, 93
Lynch, Kevin 68, 70, 96

M

Malevici, Kazimir 35
Marcuse, Herbert 49
Martindale, Don 46, 89
Marx, Karl 12, 17, 18, 28,
29, 42, 45, 83, 85
Maymont, Paul
56, 57, 90, 91
Michelet, Jules 24
Mondrian, Piet 35
Morris, William 12, 19,
23, 25, 86
Mumford, Lewis 19, 61,
62, 63, 75,
83, 84, 85, 88, 91, 92

O

Oud, Jacobus Johannes
Pieter 34, 86
Owen, Robert 12, 18, 19,
22, 23, 25, 27, 29, 83
Ozenfant, Amédée 34, 35

P

Parker, Barry 43
Pei, Ieoh Ming 57
Picasso, Pablo 69
Preobrajenski, G. 26, 29, 86
Proudhon, Pierre-Joseph 12,
17, 19, 20, 21, 22,
27, 29, 40, 84
Pugin, August-Charles 24

R

Raynal, Maurice 39
Richardson, Benjamin Ward
19, 20, 22, 25

Riesman, David 66, 75
Rietveld, Gerrit T. 34, 87,
Rousseau, Jean-Jacques 18
Ruskin, John 12, 18, 19,
23, 24, 25, 26, 27,
45, 85

S

Sitte, Camilo 43, 44, 45,
85, 88
Smith, Adam 18
Sombart, Werner 45
Sombart, Werner 89
Spengler, Oswald 45, 47
Sullivan, Louis 30

T

Taine, Hyppolyte 16

Tatlin, Vladimir 35
Thoreau, Henry David 30, 86

U

Unwin, Raymond 43, 44, 45

V

Van Doesburg, Theo 35, 87

W

Weber, Adna Ferrin 16, 82,
86
White, M. & L. 30, 86
Wols, (Wolfgang Schultze, zis)
69
Wright, Frank Lloyd 46, 47,
49, 51, 61, 85, 89

CUPRINS

CUVÂNTUL TRADUCĂTORULUI	5
SCRISOAREA AUTOAREI	7
CHESTIUNEA URBANISMULUI	9
I. PRE-URBANISMUL	13
A. Geneza: Critica orașului industrial	15
B. Cele două modele	19
1. Modelul progresist	19
2. Modelul culturalist	23
C. Critica fără model a lui Engels și Marx	28
D. Anti-urbanismul american	30
II. URBANISMUL	31
A. O nouă versiune a modelului progresist	34
B. O nouă versiune a modelului culturalist	42
C. Un nou model: cel naturalist	46
III. O critică de grad secund: urbanismul pus la îndoială	53
A. Technotopia	55
B. Anthropopolis: pentru o amenajare umanistă	59
1. Așezarea umană ca înrădăcinare spațio-temporală: un urbanism al continuității	59

2. <i>Punctul de vedere al igienei mentale: apărarea</i>	
și ilustrarea asfaltului	64
3. <i>Pentru o analiză structurală a percepției urbane</i>	67
CONCLUZIE	71
NOTE	81
LAUDATIO	101
INDICE DE PERSOANE	105

