

Daniela Calciu

Oana Druță

Ioana Florea

Celia Ghyka

Vera Marin

Miruna Tîrcă

Ioana Tudora



teme • resurse • orientări

volum coordonat de Miruna Tîrcă | cu ilustrații de Ana Lemnaru

București 2011

Daniela Calciu
Oana Druță
Ioana Florea
Celia Ghyka
Vera Marin
Miruna Tîrcă
Ioana Tudora

ghid de

Educație Urbană

Coordonatorul proiectului: Miruna Tîrcă

Editori: Daniela Calciu, Celia Ghyka

Corectură: Zina Macri

Colaboratori: Doina Vella

Mulțumiri: Vlad Cătună, Franek Strzeszewski, Cătălin Berescu, Ioana Maria Rusu, Cristi Neagoe, Oana Oprea și Balazs Kiss, HeHe (Paris), Kongjian Yu / Turenscape, www.traceurs.ro, www.urbanspaceinitiative.com, Florentijn Hofman, Noni Mos, Arno Piroud, Cedric Bernadotte, Anca Tîrcă, Mihnea Simiraș, Eugen Pănescu

De asemenea, mulțumim în mod special profesorilor care s-au implicat în procesul de elaborare a ghidului și în atelierelor care au avut loc în licee de-a lungul unui an întreg.

Cornelia Andone
Andrei Andone
Mihaela, Cosma
Cristina Ghiță
Mihaela, Ghitiu
Claudia Iluți
Valentina Matei
Daniela Popa
Raluca Șortan
Cristina Vasile

București, 2011

ISBN 978-973-0-11862-9

Toate drepturile rezervate autorilor. Nicio parte din această publicație nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanică, de copiere, sau alte forme, fără permisiunea autorilor.

Asociația pentru Tranziția Urbană

Komunitas

NOTĂ INTRODUCȚIVĂ	5
ORAȘUL ÎNTRE REALITATE ȘI REPREZENTARE Celia Ghyka	7
PEISAJUL URBAN Ioana Tudora	21
ISTORIE ȘI PATRIMONIU URBAN Daniela Calciu	35
SĂ ÎNȚELEGEM ORAȘUL DE ASTĂZI Oana Druță	51
CEI CARE FAC ORAȘUL Vera Marin	79
SPAȚIUL PUBLIC Miruna Tîrcă	107
VIAȚA SOCIALĂ A ORAȘULUI Miruna Tîrcă, Ioana Florea	137

Autorii

Daniela Calciu membru și director de resurse umane ATU, cadru didactic la Departamentul Bazele Proiectării din cadrul UAUIM, doctorand cu stagiul doctoral cofinanțat de CNCIS prin programul de burse Bd pentru tineri doctoranzi, recent admisă pentru bursa Fulbright pentru finalizarea lucrării de disertație. Experiența de cercetare include participarea ca membru al UAUIM în cadrul proiectului CNCIS Consorțiu nr. 23/2006 intitulat ACUM-Artă, Comunități Urbane, Mobilizare; un stagiul de cercetare individuală în cadrul laboratorului GERPHAU, UMR CNRS 7145LOUEST, Paris, Franța; dezvoltarea de proiecte de cercetare aplicată și acțiuni de promovare a dezvoltării locale participative.

Oana Druță este antropolog și urbanist (de tip american). În 2004 a obținut o bursă de studii de cinci ani pentru a studia în Japonia. Acolo s-a specializat în antropologie socială în cadrul Universității din Tsukuba, unde pentru teza de licență s-a ocupat de problemele imigrantelor dependente. După absolvirea facultății, Oana s-a decis să urmeze o variantă mai aplicată de studii sociale, și a optat pentru masterul de planificare urbană al Universității din Michigan, specializarea fiind una axată pe urbanism participativ și dezvoltare economică și comunitară. Oana s-a întors în România în 2011, fiind implicată activ în proiecte cu tematică urbană a mai multor ONG-uri bucureștene, ATU - Asociația pentru Tranziție Urbană, Asociația Komunitas, Grupul pentru Dezvoltare Locală.

Ioana Florea este cercetător social în domeniul studiilor urbane. Are diplomă de master în antropologie și dezvoltare comunitară (SNSPA) și doctorat în sociologie (Universitatea București). A studiat despre cartiere defavorizate, minorități etnice în orașe; a cercetat diferite tipuri de interacțiuni sociale în mijloacele de transport public urban și în spațiile publice în aer liber; este interesată de viața adolescenților în orașe și de comportamente ecologice. Ca membru fondator al Asociației Komunitas, Ioana a contribuit la dezvoltarea proiectelor de educație urbană inițiate de asociație, lucrând împreună cu copii, liceeni și studenți, în experimente de urbanism participativ și exerciții de antropologie urbană.

Celia Ghyka este arhitect, are un doctorat în arhitectură pe tema spațiului public și a artei publice și predă teoria arhitecturii la Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu". A participat la numeroase proiecte de cercetare, independent sau ca bursier Getty -NEC (2002-2003, 2011-2012). Pentru câțiva ani (2006-2009) s-a implicat în diplomatie culturală, fiind consilierul cultural al Ambasadei României la Luxemburg. Curator de expoziții, organizare de workshopuri (Luxemburg, Sibiu, București) și participare la conferințe internaționale (Technische Universität Viena, Humboldt Universität Berlin), cadru didactic invitat la École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris la Villette. Articole și capitole despre spațiu public, artă publică, arhitectură, oraș.

Vera Marin a absolvit Facultatea de Arhitectură (UAUIM) în 1999, când nu exista încă facultate de urbanism. S-a specializat în urbanism printr-un program de master intitulat Dezvoltare Urbană Integrată care se derula în parteneriat cu INSA Lyon. După o bursă de doctorat la Institutul de Urbanism din Lyon, și-a susținut în 2009 teza pe o temă care face legătura între politicile de locuire și planificarea urbană, cu aplicație pe marile ansambluri de locuințe colective. Predă teoria locuirii și politici de locuire la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”. Din 2001, este membru fondator și președinte al ATU- Asociația pentru Tranziție Urbană, o organizație non-guvernamentală care promovează abordarea interdisciplinară în urbanism și dialogul între actorii urbani.

Miruna Țircă este antropolog social, licențiată în filologie și etnologie (Facultatea de Litere, Universitatea București), cu diplomă de master în antropologie și dezvoltare comunitară (SNSPA). Totodată, este membru fondator și președintă a Asociației Komunitas, un ONG care și-a propus să identifice cât mai multe modalități de a practica științele sociale aplicate. Miruna a inițiat și a coordonat unele dintre primele proiecte de educație urbană din România, adresate elevilor de școală generală și de liceu. A realizat studii și cercetări antropologice cu tematici diverse: cartiere marginalizate, locuire și comunități alternative, istoria orală a satului 2 Mai. Lucrează de asemenea cu mijloace multimedia (video) și este pasionată de antropologie vizuală, video-activism și VJing.

Ioana Tudora este arhitect și urbanist, și-a susținut doctoratul în socio-antropologie urbană și predă la specialitatea Peisagistică din cadrul USAMV București din 1998. A fost profesor titular al cursului de Urbanism la Facultatea de Peisagistică din Gembloux-Belgia. A fost profesor invitat la Școala Națională Superioară de Arhitectură și Peisaj din Lille- Franța, la Universitatea Tehnică din Viena, la facultățile de Arhitectură din Ghent și Leuven-Belgia. Este autoarea a multor articole despre oraș și peisaj și a participat la numeroase congrese europene și mondiale. Este membru al mai multor asociații profesionale europene și naționale în cadrul cărora a realizat o serie de proiecte de cercetare.

Notă introductivă

Miruna Tîrcă

Prezentul ghid a fost elaborat în cadrul proiectului educativ *Ia-ți orașul înapoi!*, derulat de Asociația Komunitas în perioada noiembrie 2010 – ianuarie 2012 cu sprijinul financiar al CEE Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe și în cadrul proiectului cultural „Manual de educație urbană” coordonat de Asociația pentru Tranziție Urbană și finanțat de Uniunea Arhitecților din România.

Ia-ți orașul înapoi! a fost un proiect pilot amplu care a avut ca scop promovarea educației urbane ca activitate extra-curriculară în 7 licee și 8 școli generale din București. Acest proiect s-a dezvoltat pe baza unor proiecte mai restrânse de educație urbană, pe care Asociația Komunitas le-a derulat timp de 3 ani în diverse școli și licee bucureștene; experiențele anterioare au fost integrate în proiectul *Ia-ți orașul înapoi!*, contribuind astfel la îmbunătățirea metodelor și conceptelor de educație urbană.

După ce au lucrat cu elevi în școli și licee încă din anul 2006, după ce au pilotat și coordonat câteva proiecte de educație urbană, după ce au constatat că adolescenții sunt excluși de la procesele de luare a deciziilor urbane și că au mare nevoie de libertate de exprimare în legătură cu orașul lor, Ioana Florea și Miruna Tîrcă, membre fondatoare ale Asociației Komunitas, au propus ideea unui manual de educație urbană care să sintetizeze principalele concepte ale acestei noi discipline adresate elevilor de liceu. Ulterior, s-au alăturat demersului Oana Druță și membre ale Asociației pentru Tranziție Urbană (Daniela Calciu, Celia Ghyka, Vera Marin); astfel, echipa s-a lărgit, iar drumul educației urbane a continuat.

Ghidul de educație urbană, care adună la un loc concepte, noțiuni și teorii specifice acestei noi discipline, este o publicație în premieră în România și va sta la baza unui *Manual de educație urbană*, care va fi elaborat în viitorul apropiat de către cele două asociații implicate în proiect.

Ghidul, respectiv manualul, își propun să devină suportul unui posibil program educațional care urmărește să îi familiarizeze pe tineri atât cu noțiuni de bază legate de mediul construit, planificare și proiectare urbană, protecția patrimoniului, antropologie și studii urbane, cât și cu aspecte referitoare la utilizarea spațiului public, artă publică, democrație participativă în ceea ce privește dezvoltarea urbană locală, activism civic, implicare și responsabilitate. Programul este gândit așa încât să dezvolte capacitatea tinerilor de a înțelege principiile și valorile dezvoltării urbane durabile, prin intermediul unui set de activități educaționale specifice.

Prin conținutul său și prin tematica abordată, ghidul se adresează unor **categorii diverse de cititori** și utilizatori: profesorii de liceu și din școli generale (de stat și particulare) care doresc să introducă teme de educație urbană la orele de dirigenție, ca activități extra-curriculare sau ca un curs opțional din curricula școlară la decizia școlii; tinerilor interesați de cultura urbană și de participarea activă la viața orașelor în care locuiesc; activiștilor și ONG-urilor cu preocupări în domeniu, oricărui cetățean care nu vrea să fie doar un simplu spectator la viața orașului în care locuiește, ci dorește să se implice și să-l transforme într-un loc în care se poate trăi mai bine și mai frumos.

Ghidul a fost elaborat de către o echipă interdisciplinară (Daniela Calciu, Oana Druță, Ioana Florea, Celia Ghyka, Vera Marin, Miruna Tîrcă), cu expertiză în diverse domenii precum: antropologie urbană, urbanism, educație și cultură vizuală, participare publică, arhitectură. De asemenea, au contribuit cu idei, sfaturi, feedback, fotografii și chiar mici secțiuni următorii: Doina Vella, Zina Macri, Vlad Cătună, Oana Oprea, Mihnea Simiraș, Cristian Neagoe, Franek Strzeszewski, Cătălin Berescu, Ioana Maria Rusu, Mircea Nicolae, Balazs Kiss, Florentijn Hofman, Noni Mos, Arno

Piroud, Cedric Bernadotte, Anca Tîrcă, HeHe (Paris), Kongjian Yu / Turenscape, John Perren (www.urbanspaceinitiative.com), comunitatea de traceurs din București (www.traceurs.ro).

Mulțumirile se adresează și următorilor profesori care, în cadrul unor întâlniri de lucru organizate de cele două asociații, au avut răbdarea să parcurgă și să evalueze informațiile cuprinse în prezentul *Ghid*: Mihaela Cosma, Claudia Iluți, Daniela Popa, Șortan Raluca (Colegiul Național „Mihai Eminescu”), Cristina Ghiță, Matei Valentina (Liceul Teoretic „Ștefan Odobleja”), Ghițiu Mihaela (Colegiul Național „Ion Neculce”), Vasile Cristina (Colegiul Economic „Viilor”), Cornelia Andone (Colegiul Național „Gheorghe Șincai”).

Conținutul ghidului a fost structurat în 7 capitole, pornind de la *reprezentarea și locul orașului în imaginar*, constituirea *peisajului urban* ca mod de privire asupra orașului, introducerea în câteva noțiuni legate de *istorie și patrimoniu urban*, o prezentare generală a *orașului contemporan*, a formelor, fluxurilor, rețelelor urbane și problematicilor specifice; rolurile și pozițiile *actorilor urbani* și locul publicului în procesul de decizie, introducerea în problematica *spațiului public* și, în fine, o perspectivă asupra *vieții sociale* a orașului prin filtrul studiilor urbane. Demersul pornește de la ideea de reprezentare (ce ne imaginăm despre oraș), introduce informații legate de evoluția urbană de-a lungul timpului, la partea fizică a orașului contemporan, pentru a se referi apoi la componenta socială și politică. Sunt elemente care apar în mai multe capitole, analizate din perspective diferite. O gamă variată de *aplicații și teme de reflecție* completează conținuturile prezentate și oferă celor interesați idei concrete și fezabile pentru dezvoltarea unor proiecte, programe și activități de educație urbană.

Ghidul de educație urbană reprezintă un volum colectiv, rezultat al unui compromis între moduri diferite de a vedea și înțelege orașul, deoarece și experții care lucrează împreună pot avea viziuni diferite asupra abordării acestuia. Ghidul cuprinde lucruri din viața de zi cu zi, care ne sunt familiare, dar și explicații despre cum acestea se leagă de aspecte mai puțin cunoscute sau aflate la distanță în timp și spațiu.

Trăim într-o lume care se schimbă din ce în ce mai rapid, de multe ori fără acordul, fără participarea și chiar fără informarea noastră. A privi mai atent la orașul în care locuim – pentru a încerca să-l descoperim și să ne punem amprenta asupra felului în care se dezvoltă – devine aproape o datorie a fiecăruia dintre noi. Îndrăznim, prin urmare, să sperăm că ghidul nostru vă va sprijini în acest demers. Lectură plăcută!

Orașul între realitate și reprezentare

Celia Ghyka



Imagine din filmul *Metropolis*, Fritz Lang, 1927

*orașul slușise , paralic strângînd în brațe o stea.
stelele grase ca porcii tăiau cicatrice
pe mucoasa linguală a străzilor
stelele mișunau ca fluturii de mătase , teșînd fire
între copacii de la televiziune
molfăiau bicicletele din vitrine
rodeau depourile ca pe napolitane. stelele se
prăjeau
sticloase în lumina halelor de pește, în bazarul
lipscanilor
tone și tone de stele.*

Mircea Cărtărescu, *Războiul stelelor*¹

Obiective :

- Înțelegerea faptului că orașul este un produs cultural, producător la rîndul său de cultură
- Înțelegerea locului important pe care îl ocupă orașul în reprezentările artistice, literatură, film, fotografie
- Introducerea unor grile de lectură (literară, cinematografică)
- Construirea unei culturi vizuale legate de tematica urbană.

1. Orașul ca subiect al privirii estetice

Privirile altora ne-au modelat propria privire asupra orașului și au modelat la rîndul lor forma acestuia. Imaginile orașului ne asigură în permanență de faptul că ne aflăm în lume undeva, că locul căruia îi aparținem este intim legat în imaginație de istoriile noastre personale, de amintiri, prietenii, povești de dragoste și despărțiri, bucurii și melancolii.

Premodernitate

Reprezentările orașelor în literatură și pictură sunt, firește, foarte vechi. Am putea spune că ele există de când există orașul. În istoria culturii și orașului occidental, acestea se leagă dintru început de ideea unui oraș ideal, ilustrate prin două modele: **Republica** lui Platon și **Noul Ierusalim**, reflexie a Ierusalimului ceresc (*Cartea lui Isaia*, Vechiul Testament). Acestea se raportează întotdeauna la **viziunea unei societăți ideale**, simbolice, imagine a comunității politice în cazul lui Platon sau a unei restabiliri a Paradisului în cazul Noului Ierusalim. Cele două modele vor alterna în cultura europeană, reprezentările cetăților ideale preluând elemente din ambele viziuni - cea pămîntească, politică și proiecția ideală a Paradisului - care reprezintă în același timp începutul și sfîrșitul (întoarcerea la un timp zero al întemeierii lumii). Cele două modele vor fi combinate în proiectele și descrierile de orașe ideale în perioada Renașterii, în încercarea de a reconcilia cele două puteri - cea terestră / politică și cea supra-terestră / religioasă. Cele mai celebre viziuni se datorează lui Thomas Morus (*Utopia*, 1516 - care va

¹ Cărtărescu, M., *Dragostea*. Humanitas, 1994.

consacra termenul de **utopie** - a se vedea nota explicativă) și Tomasso Campanella (*Cetatea Soarelui*, 1602).

Astfel, încă dintru început, orașul este asimilat societății, este reflexia și modelul acesteia, alternând între o imagine ideală și contrarul acesteia, întruchipat de modelul negativ sau **distopic** (Atlantida - oraș malefic pentru Platon sau Babilonul ca metaforă pentru proiectul eșuat al cetății ideale).

De reținut

- ☀️ Reprezentările orașelor apar foarte timpuriu (antichitate).
- ☀️ Imaginea orașului este o reflectare a societății.
- ☀️ Aceasta pendulează de-a lungul istoriei între imaginea unui oraș și al unei societăți ideale și aceea a unui model negativ.
- ☀️ Utopia (modelul pozitiv) este de fie un model de organizare politică (terestră) fie o reflexie a unei ordini supraterestre (divine), pe care societățile încearcă să o restabilească.

Aplicație

Selectați din reviste sau de pe internet două reprezentări ale orașului care să se refere la orașul sau societatea ideală și la inversul său. Comparațiile cu cele alese de colegii voștri. În ce măsură imaginarul promovat de mass-media se mai referă la orașul ideal ?

Concepte introduse

Utopie :

1. Operă literară, filozofică sau politică în care se imaginează o lume ideală.
2. Proiect irealizabil; dorință irealizabilă; fantezie, himeră, vis.
3. Concepție politică sau socială generoasă, progresistă, dar irealizabilă pentru că nu ține seama de condițiile istorice-concrete date și de legile obiective ale dezvoltării societății. *Utopia* – titlul operei principale a lui Thomas Morus < gr. *ou topos* – loc care nu există. (cf. DEX)

Distopie (anti-utopie, contra-utopie):

Termen modern construit prin opoziție cu *utopie* și care se aplică unei lumi imaginate și negative. Printre creațiile distopice sunt mai renumite „Mașina timpului” a lui G. H. Wells, „1984” de G. Orwell sau reprezentările urbane din filme precum „Brazil” de Terry Gilliam (1985), „Blade Runner” de Ridley Scott (1982), sau „The Matrix” de Larry Wachowski (1999).

Reprezentare <din latinescul *representatio*>

representare: a face (ceva) prezent. Reprezentarea implică capacitatea de a substitui absenței unui lucru o nouă formă de prezență. Reprezentarea este pe de o parte actul de a face ceva prezent și pe de altă parte obiectul, starea sau proprietatea care au rolul de a trimite sau de a face referință la un lucru absent. De asemenea, reprezentarea este ceea ce ține locul a ceva și desemnează procesul prin care o operă devine imaginea sau semnul unei realități. (cf. *Dictionnaire des concepts philosophiques*, Larousse, 2007)



Oraș ideal, Anonim italian (atribuit lui Piero della Francesca, sec. XV), Galleria Nazionale, Urbino

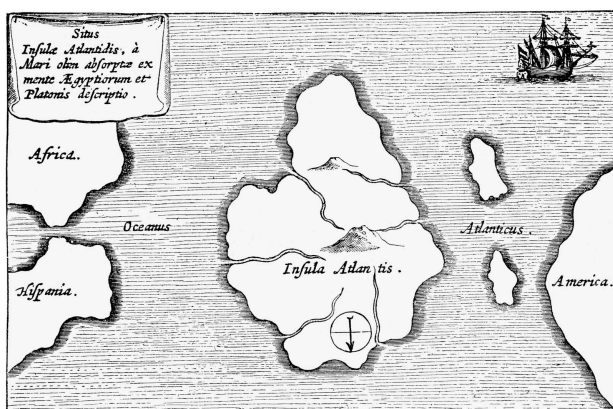


Turnul lui Babel, Peter Brueghel cel Bătrîn, 1563 (Kunsthistorisches Museum, Viena)

Turnul lui Babel

Referință biblică (*Geneza*, XI).

Episodul referitor la Babel îl înfățișează pe regele Nemrod și poporul său, care au dorit să construiască un oraș și un turn care trebuia să ajungă pînă la cer. Unitatea oamenilor care vorbeau cu toții aceeași limbă trebuia să facă proiectul posibil. Dar în timpul construcției turnului, Dumnezeu i-a pedepsit pentru acest orgoliu nemăsurat și le-a încurcat limbile astfel încît să nu se mai înțeleagă între ei, de unde și numele de Babel care vine din ebraicul *bālal*, care înseamnă a confunda. În lipsa posibilității de a se înțelege, oamenii au abandonat proiectul și s-au risipit în lume. Referința la Turnul lui Babel în același timp ca aspirație urbană și ca proiect eşuat apare de-a lungul istoriei pînă în epoca contemporană.



Insula Atlantida, așa cum este zugrăvită de Atanasius Kirchner în lucrarea sa *Mundus Subterraneus* (1664). Harta este orientată cu sudul în partea de sus, astfel America și Oceanul Atlantic apar în dreapta Africii și Spaniei. Textul spune: "Locul Atlantidei, acum sub mări, potrivit credințelor egiptenilor și descrierii lui Platon."

Atlantida

Insulă - oraș care ar fi fost înghițită de ape, descrisă de filosoful grec Platon (423-348 î.Hr.), a cărei existență este pusă la îndoială de majoritatea cercetătorilor și istoricilor actuali. Pentru Platon, soarta Atlantidei se datorează corupției și decadenței sale. Atlantida este văzută ca o amenințare pentru cetatea Atenei și pentru lumea greacă, iar Platon folosește acest exemplu pentru a îi încuraja pe atenieni să cultive virtuțile și să fie în permanență vigilenți. Dar căutările unui oraș pierdut sub ape au continuat să preocupe oamenii de-a lungul istoriei. Mitul Atlantidei apare în literatură și cinema, de la romanele lui Jules Verne (*20000 de Leghe sub măr*) pînă la filmele de animație și romanul grafic contemporan.

2. Modernitatea: literatură, cinema, fotografie

Dacă orașul apare ca fundal al unei narațiuni, scenografia unui tablou sau este asociat imaginii glorioase în care se petrec fapte eroice descrise de poeții, filosofii sau scriitorii premoderni, momentul modernității introduce o nouă relație cu orașul. Secolul al XIX-lea reprezintă un moment de schimbări profunde pentru societatea urbană occidentală, un moment în care orașele încep să devină tot mai mari, nevoite să adăpostească și să hrănească un număr din ce în ce mai mare de populație. Putem spune că avem de-a face cu o explozie a orașelor în sensul unei creșteri fără precedent. Acesta este momentul conturării caracteristicilor orașului modern, a marii metropole.

Firește, aceste schimbări la nivelul societății urbane, a dimensiunii și populației care locuiește orașele secolului al XIX-lea nu aveau să rămână neobservate de artiști, scriitori, poeți. Dimpotrivă, ei sunt printre primii care vor înregistra, cu multă finețe, aceste mutații.

Unul dintre primii poeți moderni și observatori ai modernității este **Charles Baudelaire**, care descrie cu multă acuratețe noile condiții ale vieții moderne, pentru care asocierea cu orașul este una din caracteristicile principale. Pentru el, artistul ca observator al vieții moderne este dotat în primul rând cu experiența perceptivă a omului din mulțime, un "caleidoscop echipat cu conștiință." Baudelaire este considerat unul din autorii - cheie ai modernității. În opera sa, Parisul devine un protagonist, iar poetul își caută refugiul în mulțime, în peregrinările sale prin oraș.

Dacă eroul literaturii clasice are calități mitice și excepționale, în modernitate eroul este din ce în ce mai des un anonim, locuitor oarecare al marelui oraș.

Această dualitate a eroului anonim/excepțional va fi exploatată de modelul supraeroului din tradiția benzilor desenate (comics-romanul grafic) - ca formă a romanului popular - și mai târziu a filmelor din seria *Superman* sau *Batman*. Aceștia sunt oameni obișnuiți în viața reală, cărora li se revelează forțe supranaturale care îi ajută să se lupte cu răul. Ei sunt eroi urbani prin excelență.

Concepte introduse:

Modernitate < din latinescul *modernus* - *modo*, care înseamnă nou, recent. Termenul este folosit de-a lungul epocilor mai ales cu înțelesul de nou, având conștiința prezentului, sinonim cu contemporan, identificat cu o perioadă de timp pe care o poate acoperi memoria generațiilor simultane, adică aproximativ un secol.

Începând cu secolul al XIX-lea, apare substantivul "modernitate": acesta nu va mai fi identificat, în domeniul artelor și literelor, cu o perioadă limitată de timp, ci cu un ideal estetic, definit printr-o nouă sensibilitate legată de progresul tehnologic și științific. (cf. *Dictionnaire des concepts philosophiques*, Larousse, 2007)

Metropolă - oraș-mamă, în grecește. Se referă inițial la orașele care colonizează și polarizează regiuni pentru care devin centre (oraș-mamă). Termenul este folosit la început pentru a desemna centrele colonizatoare ale Imperiului britanic, pentru ca mai apoi, prin extensie, să se refere la Londra - capitală a Imperiului.

Termenul este asociat ideii de oraș mare în lucrarea lui Georg Simmel *Metropola și viața mentală* (1903), în care acesta descrie caracteristicile vieții moderne în relație cu orașul.

Numele va fi consacrat și prin celebrul film al lui Fritz Lang din 1927, *Metropolis*, în care orașul are rolul un protagonist care influențează dramele personajelor.

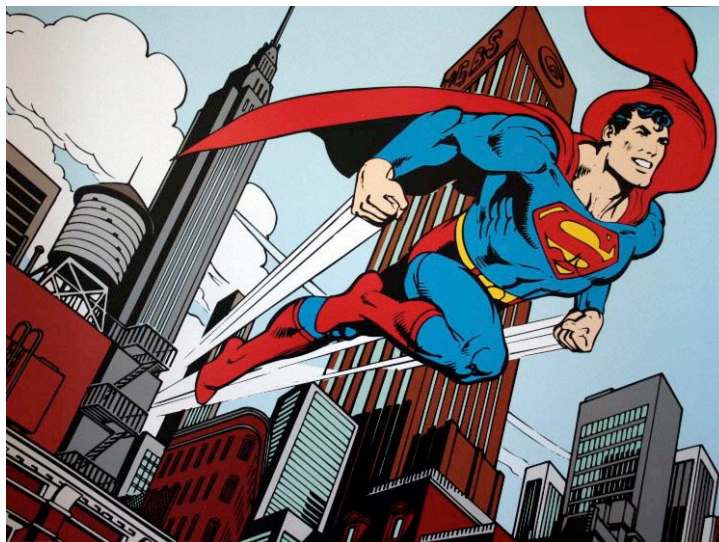
Acesta este o imagine futuristă a unui oraș dezvoltat pe verticală, revelând contradicțiile e dintre o societate perfectă (orașul de deasupra) și societatea exploatată a cărei imagine este sumbră, înfricoșătoare (orașul subteran).

Modernitatea este tranzitoriul, fugitivul, contingentul, jumătatea artei pentru care cealaltă jumătate este eternul și imuabilul. (Charles Baudelaire, *Pictorul vieții moderne*, 1863)

Baudelaire va introduce în literatură termenul de *flâneur* - care presupune o peregrinare sau o plimbare distrată, fără scop, în care observatorul înregistrează ca pe momente fotografice aspecte ale vieții urbane. *Flâneurul* se plimbă în mijlocul mulțimii anonime, se confundă cu aceasta și caută refugiu în mijlocul ei.

De reținut

- ☀ Creșterea orașelor devine foarte importantă în secolul al XIX-lea, ceea ce duce la schimbări în forma și dimensiunea orașului și a populației
- ☀ Schimbările urbane sunt înregistrate cu multă acuratețe de către artiștii moderni
- ☀ Tema orașului modern este ilustrată de Metropolă.
- ☀ Charles Baudelaire descrie condiția modernității și introduce tema noului erou urban, care este eroul anonim
- ☀ Eroul urban are o lungă carieră, de la omul din mulțime la super-eroul contemporan, care aliază pe omul obișnuit cu puterile excepționale care i se cer pentru a trăi în metropolă.



Superman - roman grafic publicat în Statele Unite de DC Comics începând cu 1938, inspirat de o povestire scrisă de Jerry Siegel în 1933 și ecranizat în celebrul film din 1978 cu același nume, realizat de Richard Donner și avându-l în rolul principal pe Christopher Reeve (Clark Kent/Superman).

Aplicații

1. Identificați un super-erou care v-a atras atenția în mod special. Descrieți în ce fel este acest erou urban și care este rolul și locul orașului în acțiune.
2. În echipe de câte doi elevi, încercați să creați un roman grafic care să aibă o poveste legată de viața în oraș.

3. O nouă sensibilitate artistică

Avem așadar de-a face cu un nou tip de sensibilitate artistică și colectivă, care se naște odată cu marea metropolă modernă. Această sensibilitate va oscila între un mit al progresului tehnologic și științific care este în același timp văzut ca un motor al societății, și pe de altă parte un mit anti-urban, care deplânge aglomerația și mulțimea orașului modern și care va pleda pentru întoarcerea la rural și la recuperarea relației mitice cu natura.

Oricare ar fi atitudinea pe care o adoptă (de critică sau de promovare), pentru artiștii moderni orașul va fi în permanență un subiect de fascinație și de inspirație. Putem spune că odată cu modernitatea **orașul devine principalul protagonist** al operelor artistice, literare sau cinematografice. El devine condiția vieții moderne pe care o modelează. În același timp, imaginile orașului definesc și modifică în permanență viața cotidiană a locuitorilor săi: "orașul pe care îl visăm cu toții și care se schimbă fără încetare chiar în timp ce îl visăm" așa cum vorbește despre acesta poetul mexican

Vorbesc despre oraș

noutate de azi și ruină de ieri, îngropată și înviată în fiecare zi

împărțită în străzi, piețe, autobuze, taxiuri, cinematografe, teatre, baruri, hoteluri, columbare, catacombe

... orașul pe care îl visăm cu toții, schimbându-se fără încetare chiar în timp ce îl visăm

... suntem în oraș, nu putem ieși dintr-însul decât pentru a cădea în alt oraș, identic deși diferit

*vorbesc despre orașul imens, realitate cotidiană făurită dintr-un singur cuvânt : **ceilalți***

... vorbesc despre oraș, păstor al secolelor, mamă care ne naște și ne devorează, ne inventează și ne uită.

(Octavio Paz, *Vorbesc despre oraș*, 1986)

Octavio Paz (1914-1998, premiul Nobel pentru Literatură), într-un poem din care am extras câteva fragmente semnificative.

Orașul este un obiect cu care artiștii se identifică de multe ori, el reprezintă un simbol al societății în general dar și o imagine a vieții individului, intim legată de marea metropolă:

*Străzile din Buenos Aires
Sunt deja parte din carnea mea
(Jorge Luis Borges, Străzile)*

De asemenea, orașul reflectă starea de spirit și este solidar - el este reflexia stărilor interioare pe care la rândul său le declanșează:

*Traveling în orașul pustiu, înecat în amurg.
Cu tramvaie răsturnate, cu chioșcuri de staniol, cu zgîrie-nori ruinați
Cu centrale telefonice mîncate de licheni
Cu fabrici păienjenite, cu stâlpi căzuți și ferestre în țândări
Cu monștrii de odinioară uscați, colbăși...
(Mircea Cărtărescu, După cincizeci de ani)*

Pentru romanul modern, de asemenea, orașul are în același timp rolul de **scenografie și de protagonist**. O mare parte din literatura anglo-saxonă a secolului XX se referă la orașul în criză, un loc în care se acutizează presiunea anonimatului urban asupra locuitorului marii metropole. Aceasta va declanșa o serie de descrieri care se referă la o viziune apocaliptică asupra orașului și societății, mai ales în preajma celor două Războaie Mondiale. Temele evocate se referă la erodarea memoriei urbane colective, anonimatul crescând al mediului urban, aglomerația, austeritatea și chiar sărăcia arhitecturii moderne, asociate traumelor postbelice și celor datorate perioadelor totalitare (lagărul comunist, național - socialismul).

Una din temele cele mai frecvente pe care le întâlnim în literatura inspirată de oraș este **tema memoriei**. Astfel, orașul este **depozitarul unei lungi memorii stratificate**, care se găsește în stare latentă într-însul. Uniformizarea formelor orașelor în modernitate (ca urmare a producției standardizate și a unei estetici unificatoare) este deplânsă ca una din alienările pe care le suferă orașul modern și locuitorii lui. Recuperarea dimensiunii memoriei este considerată o posibilă soluție pentru această alienare. Această temă este exploatată în filme precum *Blade Runner* (Ridley Scott, 1982), în care eroul principal este însărcinat cu eliminarea unor androizi a căror singură diferență față de ființele umane este lipsa memoriei, iar misiunea acestuia este să detecteze felul în care emoțiile androizilor sunt o funcție directă a memoriei.

Dar tema memoriei individuale și a construcției identitare este și ea legată de orașul și topografia sa. Mai ales în literatura contemporană, orașul este asociat creșterii, devenirii individului și evocă nostalgii chiar dacă imaginea sa este dezolantă.

Orașul ca sursă a imaginarului devine o temă centrală pentru mulți scriitori, precum **Italo Calvino** (1923-1985), care dedică o carte acestei teme, intitulată *Orașe invizibile*². Pentru autorul italian, portretele orașelor imaginare se leagă totdeauna de orașul cunoscut. Acestea sunt prelungiri și reflecții ale omului, sunt alegorii ale vieții ca proiect și construcție.

Asemenea declarații de dragoste pentru orașele de origine - precum Veneția pentru Calvino sunt teme recurente atât în literatură (Lisabona lui Fernando Pessoa, Dublinul lui James Joyce, Bucureștii lui Mateiu Caragiale sau Strada Mântuleasa pentru Mircea Eliade etc.) cât și în cinema. Un asemenea exemplu este filmul lui Woody Allen, *Manhattan* (1979), în care acesta începe printr-o declarație de dragoste directă pentru orașul New York, în timp ce imaginile fac ecou textului pe care el îl citește.

² Calvino, I., *Orașe invizibile*. Editura ALL, 2011.

Exemplul 1

Mircea Cărtărescu (n.1956) este un important poet, romancier și eseist român. În scrierile sale (atât proză, cât și poezie) figura orașului apare adeseori - mai ales aceea a Bucureștiului, orașul său natal, și deși viziunile pe care le evocă sunt uneori triste, dezolante, ele sunt încărcate de o anumită duioșie și melancolie pentru orașul în care a crescut și în care locuiește în continuare. De asemenea, în aceste descrieri, urâtul sau dezolantul sunt transformate într-o sursă de inspirație și expresivitate. Astfel, nu numai locurile consacrate (centrul orașelor, zonele cu monumente istorice) pot fi surse de inspirație și de emoție artistică, ci și locurile aparent lipsite de calitate estetică, precum cartierele de blocuri sau zonele dărăpănate ale orașului.

În romanele și eseurile sale, apar adesea descrieri ale unor fragmente din cartierul Colentina (unde a locuit) asociate epocii comuniste. Extragem câteva fragmente din eseul "Colea, -n tină":

De vreo cincisprezece ani locuiesc în Colentina, pe strada Nada Florilor. E o stradă în formă de "L" care străbate un soi de ghetou muncitoresc : blocuri identice, zugrăvite în verde închis, cenușiu și ocru, așezate doar la o palmă unele de altele, atât cât să lase loc, între ele, unor înguste zone de parcare. O mișună de pisici de toate culorile se strecoară printre mașini, bățătoare și pubele revărsate, ducând în gură câte-o gheară palidă de găină sau distrîndu-se sadic cu câte-un șobolan încă viu. (...) Clădirile cele mai importante de pe strada mea sînt centrala termică și dispensarul. (...)

Strada Maica Domnului. Știu acolo câteva case cu totul fantastice: pare că doar pereții lor exteriori au rămas în picioare, ornamentați cu gorgone de ipsos și îngeri de stuc fărîmițat, dar de fapt ruinele sunt locuite, cum o arată vreau bec aprins la etaj sau vreau hăinuță întinsă la uscat pe un balcon strîmb. Una dintre ruinele astea spectrale are o scară în spirală, exterioară, înconjurînd un turnuleț cu luminatoare rotunde ca niște lentile. În rest, barurile și cîrciumile se țin lanț pînă la Bulevardul Lacul Tei unde, dacă ai ajuns, poți considera că ai ieșit la liman. Urmează locuri civilizate: Circul de Stat, Ștefan cel Mare și, mai departe, Centrul.

Șoseaua Colentina a fost demult un loc de hoinăreală pentru mine. Pe la treisprezece -paisprezece ani coboram la Obor din tramvaiul 4 și-o luam în sus, fără țință, impregnîndu-mă de praf și de melancolia străzii. Mă atrăgea ceva către casa nașterii și copilăriei mele? Oricum, nu eram conștient de asta. Treceam pe lângă fabrica de săpun "Stela", cu ochiurile ei de geam necrezut de murdare, cu putoarea de grăsime rîncedă care-o făcea să semene cu o bucată mare de săpun de rufe, din acelea verzulii, apoi mă opream vreme îndelungată în fața țesătoriilor "Donca-Simo", privind clădirea de cărămidă de la intrare cu un fel de leșin, un fel de surpare interioară : parcă stăteam în fața unui edificiu văzut în altă viață, cu sute sau mii de ani în urmă. Mai tîrziu aveam să aflu că mai fusesem acolo. ...

(Mircea Cărtărescu, Pururi tînăr, înfășurat în pixeli, Humanitas, 2003)



Imagine din Cartierul Colentina

Exemplul 2

Orhan Pamuk (n.1952), important autor turc contemporan, laureat al Premiului Nobel pentru Literatură în 2006. Cartea sa "Istanbul. Amintirile și orașul" (2005) este o declarație de dragoste pentru orașul său natal, Istanbul, a cărui imagine și istorie se împletesc cu amintirile autorului, începând cu vârsta cea mai fragedă. El prezintă o descriere destul de detaliată a istoriei orașului, a celor au reprezentat Istanbulul în pictură, fotografie, literatură, iar aceste descrieri sunt intim legate de propria sa memorie. Un studiu despre relațiile directe dintre loc și propria devenire. Cunoașterea și atașamentul față de oraș se formează prin dese peregrinări fără scop precis, prin flanerie (a se revedea definiția *flâneur*-ului), încercând să treacă peste dezamăgirea unei prime iubiri.

"vechile și straniile străzi din Kocamustafaapaşa, ruinate de blocurile sinistre de beton construite în grabă, frumoasa curte a moscheii Fatih, care nu înceta să mă încînte, zona din jurul Balikli, cartierele Kurtus și Ferikoi, care pe cît deveneau mai sărace păreau mai vechi, dînd impresia că familiile mic-burgheze erau acolo de mii de ani, schimbînd limba, rasa, religia dacă un stat opresiv o cerea (de fapt nu fuseseră decît cincizeci de ani); cartierele mai sărăcăcioase întinse de-a lungul pantelor - îmi făceam drum prin mijlocul acestor locuri fără să am vreun scop. La început scopul era tocmai să nu am un scop, să evadez din lumea în care toți aveau o slujbă, un birou, o masă de lucru. Dar în timp de exploram orașul zid cu zid, stradă cu stradă, îmi vărsam propria supărare și melancolie într-însul. Chiar și acum, dacă mi se întîmplă să trec pe aceleași străzi și să văd o fîntînă de cartier în ruină, sau un zid în ruină de la vreo biserică bizantină care arată mai vechi decît îmi pot eu aminti, sau cînd mă uit în lungul vreunei străzi și văd Cornul de Aur strălucind printre zidul unei moschei și un bloc urît acoperit cu plăci urîte de mozaic, îmi amintesc cît de tulburat fusesem prima oară cînd m-am uitat la aceași priveliște din același unghi, și îmi dau seama cît de diferit arată acum. Și nu amintirile mele sunt false ci priveliștea părea tulburătoare fiindcă eram eu însumi astfel. Mi-am turnat sufletul în străzile orașului și se află încă acolo.

Dacă am trăit suficient de mult timp într-un oraș ca să încredințăm imaginilor sale sentimentele noastre cele mai adevărate și mai adînci, vine o vreme cînd - la fel cum o melodie ne amintește o dragoste pierdută - anumite străzi, imagini și priveliști vor face la fel. Poate pentru că în timpul acestor peregrinări făcute după ce pierdusem prima mea iubire am văzut atîtea cartiere și străzi lăturalnice, atîtea priveliști plonjante, că Istanbulul mi se pare așa un loc melancolic. "

Orhan Pamuk , Istanbul. Amintirile și orașul (Istanbul. Memories and the city. Faber and Faber, Londra, 2005, trad. din engleză Celia Ghyka).



Istanbulul văzut de la fereastra lui Pamuk (sursa *El País*)

Aplicație

Imaginați propria voastră declarație de dragoste pentru orașul natal! Care sunt elementele la care vă gândiți mai întâi? Cu ce asociază ele în memoria voastră?

Cinema

De altfel, soarta cinematografului este intim legată de cea a marelui oraș modern. Primele imagini filmate ale fraților Lumière sunt legate de o experiență urbană tipică orașului modern: intrarea trenului în gară. Astfel, istoria cinematografului debutează în 1895 cu secvența intitulată *Sosirea trenului în gara La Ciotat* și se pare că aceasta a produs o emoție foarte puternică asupra spectatorilor, aproape de panică. Asocierea dintre imaginile tipice ale modernității: urbanitate, viteză, cinema și oraș face ca mitul fondator al cinema-ului să fie unul eminent urban.

Figura marelui oraș modern este exploatată în cinema de la începuturile sale, în filme precum *Metropolis* (1927), sau *Berlin, simfonia unui oraș* (1926) și îl va însoți permanent de-a lungul întregii sale istorii de mai bine de un secol.

Dar relația dintre oraș și cinema este una cu dublu sens, căci la rândul său cinema-ul a avut o influență semnificativă asupra felului în care



Imagini din primul film realizat vreodată: Sosirea trenului în gara La Ciotat, Frații Lumière, 1896

sunt gândite orașele secolului XX și asupra felului în care se construiesc orașele în imaginarul colectiv.

Aplicație

Descrieți cum este prezentat cadrul urban în ultimul film pe care l-ați urmărit. Identificați care sunt elementele reale și cele imaginare în acesta și cum a afectat filmul propria voastră reprezentare a orașului.



WOODY ALLEN
DIANE KEATON
MICHAEL MURPHY
MERYL HEMINGWAY
MERYL STREEP
ANNE BYRNE

MANHATTAN

"MANHATTAN" GEORGE GERSHWIN
A JACK ROLLINS-CHARLES H. JOFFE
Produced by
WOODY ALLEN...MARSHALL BRICKMAN WOODY ALLEN
Directed by
CHARLES H. JOFFE ROBERT GREENHUT GORDON WILLIS

Afișul filmului Manhattan de Woody Allen, 1979

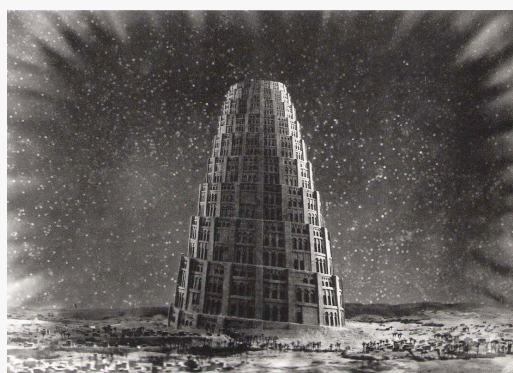
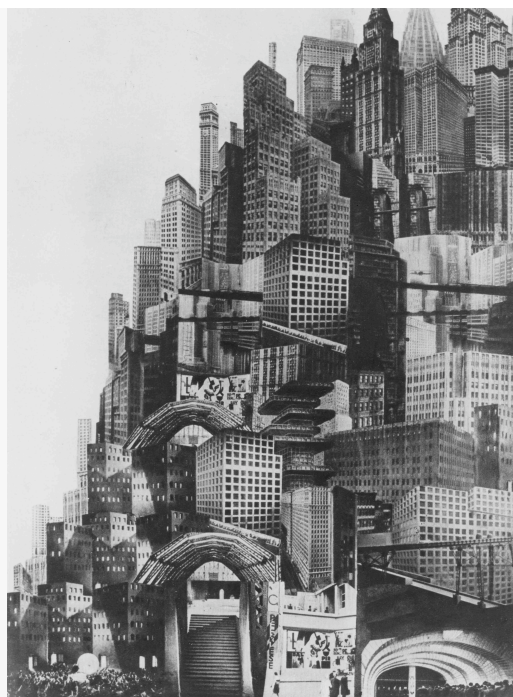
Exemplul 3

Metropolis este un film realizat de regizorul german Fritz Lang în 1927. Acțiunea filmului este plasată cândva în anul 2000 și se petrece într-un oraș al viitorului care este organizat ierarhic pe verticală: deasupra se găsește un fel de Grădină a Edenului pentru copiii patronului orașului, Frederson, și prietenii lor, iar sub pământ se găsesc mașinile care fac posibilă funcționarea orașului și cartierele în care locuiesc muncitorii care întrețin și lucrează cu mașinile. Această dualitate - imagine a in justiției sociale - este sursa conflictelor care au loc în film, dar care se vor încheia în mod fericit prin împăcarea dintre Frederson și muncitorii pe care îi exploatează.

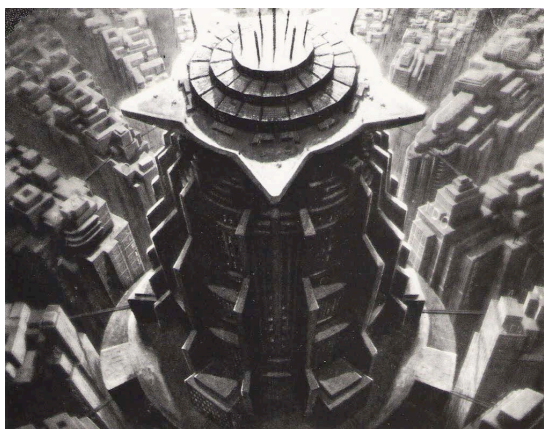
Scenografia este aceea a unui oraș imaginar, dar ale cărui forme își au originea în orașul modern (mai ales american) și arhitectura modernă de la începutul secolului XX. Titlul și prezența permanentă a referinței la oraș sugerează că povestea propriu-zisă este mai puțin importantă decât tema principală a filmului, care este orașul viitorului, *Metropolis*.

Acesta apare lipsit de oameni, cu autostrăzi suspendate și suprapuse, zgârie-nori uriași și mașini și avioane care se deplasează printre acestea - o imagine a orașului viitorului care va fi reluată în multe filme de-a lungul secolului XX. Referința principală este la Turnul lui Babel, care a eșuat datorită ambițiilor necugetate ale oamenilor de a construi un oraș care să ajungă pînă la cer.

În *Metropolis* orașul și societatea apar în două ipostaze - aceea de utopie (orașul de deasupra, suspendat, aerian, la lumina soarelui) și distopie (orașul subteran, sumbru, unde lumina soarelui nu ajunge niciodată iar muncitorii duc o viață chinuitoare și fără speranță). Aceste două posibilități - utopică și distopică sunt negociate prin intermediul orașului.



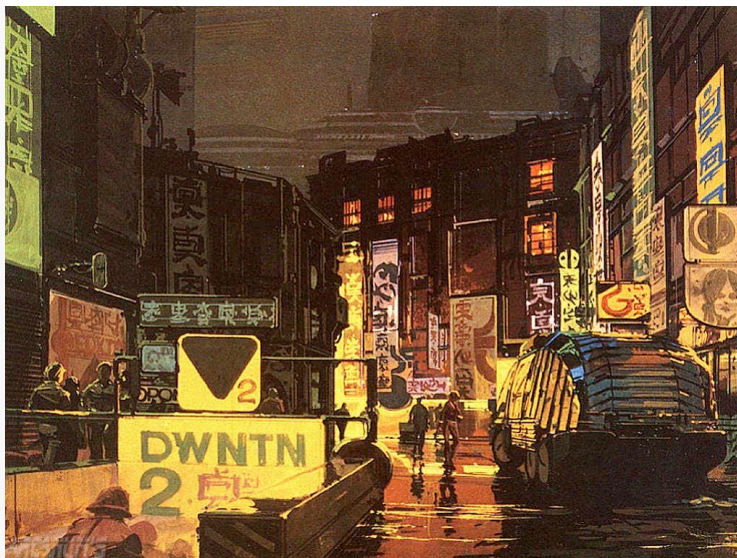
Horst von Harbou, fotografiile de la turnajul filmului *Metropolis*, 1926.



Horst von Harbou, fotografiile de la turnajul filmului *Metropolis*, 1926.

Exemplul 2

Blade Runner este un film science-fiction realizat de Ridley Scott în 1982 care face referiri directe la *Metropolis* prin scenografie, temă și narațiune. Acțiunea este plasată în 2019 în Los Angeles, deși orașul din film este un hibrid de imagini urbane ale altor orașe (mai ales New York, dar și Tokyo, Londra, Honk Kong). Este de fapt o proiecție a trăsăturilor marelui orașului contemporan în viitor. Ceea ce diferă față de *Metropolis* este că acest oraș viitor pornește de la orașul contemporan existent, real, care este prezentat ca fiind

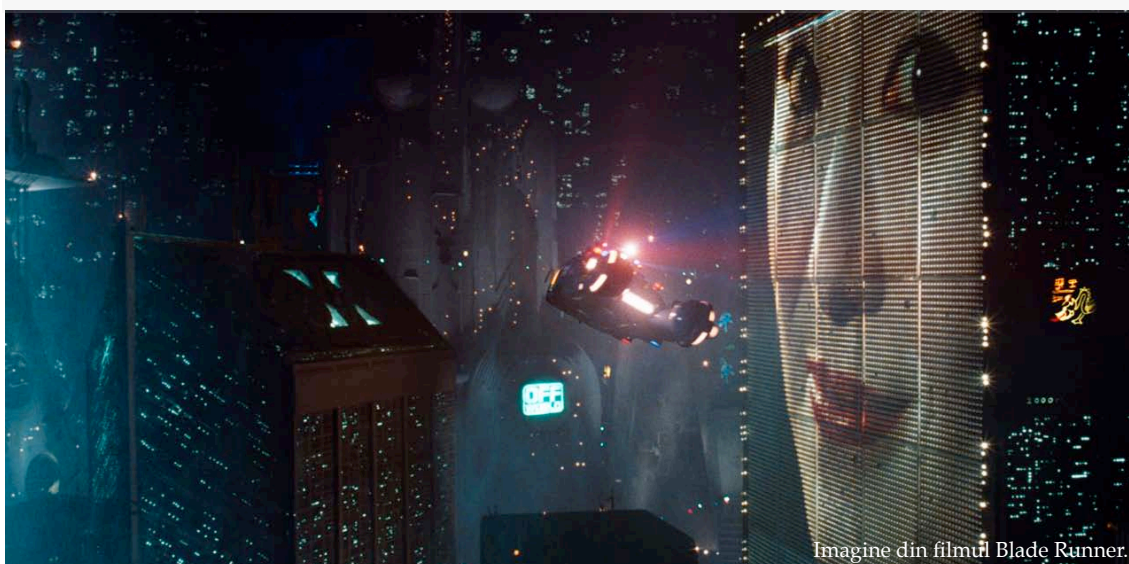


Afiș pentru filmul *Blade Runner*.

fragmentar, întunecat (nu e niciodată soare, e mereu noapte și ploaie), foarte pestriț și multicultural (se vorbesc mai multe limbi, locuitorii provin din culturi foarte diferite). Corporația Tyrell conduce orașul și fabrică niște oameni-mașini (replicanți) care sunt trimiși în spațiu să lucreze. Ei nu au dreptul să se întoarcă pe Pământ, iar dacă o fac, sunt lichidați de forțele de ordine - *Blade Runners*. Acțiunea urmărește această vânătoare a unor replicanți rebeli și ucigași, pe care eroul principal trebuie să îi prindă și distrugă. Replicanții nu au amintiri și nici emoții, și testarea amintirilor lor este singurul mod de a-i detecta.

Blade Runner continuă și adaptează temele și scenografia introduse de *Metropolis*. Filmul celebrează imaginea urbană, care însă în *Blade Runner* este în același timp un oraș existent pe care să se degradeze și în care sunt introduse elemente de design al viitorului (mașini zburătoare, tehnologizarea vieții cotidiene, arhitectura corporației Tyrell care reia tema turnului lui Babel combinată cu cea a arhitecturii moderne). Acest oraș se referă așadar în același timp la trecut și la viitor. Imaginile sunt întunecate iar singurele surse de lumină sunt artificiale, precum marile panouri publicitare care împânzesc orașul și fac o aluzie critică la rolul și locul publicității în orașul și societatea contemporană.

Los Angeles-ul din *Blade Runner* este o distopie (a se revedea definiția), și spre deosebire de *Metropolis*, dualitatea cu lumea utopică - perfectă - de deasupra - e inexistentă. Aceasta pentru că momentul în care apare filmul (anii 80) este un moment al crizei orașului contemporan și în care în general reprezentarea orașului în film are rolul de a critica starea acestuia de decădere. Filmele anilor 1990 - 2000 continuă cele două linii - de a arăta violența decadenței urbane și sociale dar și de a imagina o ieșire - în spațiu sau printr-o salvare a planetei (ca de pildă în filmul-parodie lui Luc Besson din 1997, *The 5th Element* - "Al 5-lea element") -



Imagine din filmul *Blade Runner*.

Fotografie

Charles Baudelaire este primul care acordă o atenție deosebită fotografiei, căreia însă nu îi acordă încă statutul de artă, ci îi atribuie rolul de a fi un servitor al științelor și artelor. El este de altfel prieten cu **Nadar**, primul experimentator al fotografiei aeriene, în 1858. Imaginea aeriană va fi apoi intens folosită pe de o parte ca metodă de reprezentare a realității urbane (considerată, dacă e privită de sus, ca "obiectivă") și ca un mijloc de proiectare a orașelor moderne, în care vederea de sus introduce o nouă scară și un nou tip de abordare.

Pe de altă parte, fotografia este și o cronică a vieții cotidiene sau a reprezentării spațiilor urbane, care devin în timp un subiect pentru această nouă artă.

Primele fotografii care acordă un interes obiectelor de arhitectură - în raport cu portretul, care este subiectul predilect - apar devreme, încă din secolul al XIX-lea, cu imaginile realizate de William Henry Fox Talbot (1844), și mai apoi în opera lui **Eugene Atget** (1857-1927). Atget este fotograf al decorului urban văzut ca scenografie, introducând în acesta și decorul minor, nu doar monumentele și spațiile majore ale orașului. Interesul pentru aceste spații atestă un anumit tip de sensibilitate și o reverență față de obiectul fotografiat.

Dezvoltarea fără precedent a comunicațiilor face ca imaginea orașelor fotografiate sau filmate să devină familiară tuturor oamenilor de pe glob. Într-un fel, suntem cu toții cetățeni ai tuturor orașelor tocmai prin intermediul reprezentărilor acestora și atunci acestea fac parte din imaginarul nostru colectiv, chiar dacă nu le-am experimentat în mod direct. Fără îndoială fotografia a avut o contribuție esențială la această răspândire a cunoașterii despre orașe și la formarea unei anumite priviri estetice asupra acestora. Fără să vrem purtăm în memoria noastră latentă fragmente ale imaginilor urbane devenite celebre, și care configurează la rândul lor privirea noastră asupra propriilor locuri. Astfel, ne putem imagina cu greu Parisul fără privirea unor artiști precum **Andre Kertesz** (1894-1985) - a cărui descriere a treptelor cartierului Montmartre a făcut de multe ori înconjurul lumii- sau **Robert Doisneau** (1912-1994). Doisneau introduce ca subiect fotografic viața urbană și sociabilitatea în oraș: orașul devine o imensă scenă în care se desfășoară la tot pasul evenimente ale cotidianului, o scenă unde eroii sunt anonimi, sunt oamenii de lângă noi, surprinși în ipostaze tandre sau amuzante sau dramatice.

De asemenea, imaginea New York-ului este





Berenice Abbott, Canyon, *Broadway and Exchange Place*, 1936, National Gallery of Art, New York

asociată cu fotografiile artistei americane **Berenice Abbott** (1898-1991), care explorează ideea de oraș ca peisaj (pentru ea intersecția de zgârie-nori devine, simbolic, un canion - mit al peisajului natural nord-american).

Pentru majoritatea acestor artiști, orașul este subiectul unei priviri estetice, poetice, din care se desprinde o anumită duioșie pentru acesta : în același timp înfricoșător și tandru, tentacular, copleșitor și inevitabil.

Gările, tramvaiul, cinematografele, noile spații cinematice ale orașului modern sunt și ele subiecte predilecte pentru reprezentarea fotografică.

Un subiect care începe să devină tot mai prezent în relația dintre fotografie și oraș este acela al cronicii instantanee a vieții urbane. Acesta este introdus de fotograful francez **Henri Cartier Bresson** (1908-2004), prin ceea ce va fi numit fotojurnalismul, și al cărui părinte este considerat. Acesta este preocupat de fotografia de stradă și al reportajului live, prin captarea peisajului străzii și a orașului în mișcare.



Robert Doisneau, *Les Jardins de Champ de Mars*, 1944

Concluzii

Schimbările la nivelul societății secolului al XIX-lea se reflectă în creșterea fără precedent a orașelor.

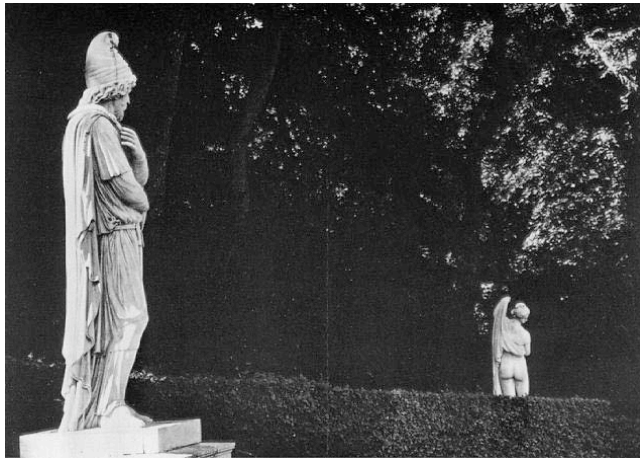
Eroul orașului (și romanului) modern pendulează între anonim și excepțional

Orașul este principalul subiect de inspirație pentru artiștii moderni. El este de multe ori protagonistul operelor, nu doar decorul pentru acestea.

Noile arte ale modernității - fotografia și apoi cinema-ul - sunt intim legate de oraș și de reprezentarea acestuia. Urbanitatea modernă este sursa principală a inspirației pentru aceste noi arte și la rândul lor, prin locul pe care îl acordă orașului, ele au o influență majoră asupra felului în care orașul se construiește în imaginarul colectiv. Răspândirea la scară planetară a reproducerilor și a filmelor face ca orașele lumii să devină familiare tuturor oamenilor, fără să fie nevoie aceștia să le experimenteze. Aceasta va duce și la o mai largă conștientizare a ideii de patrimoniu mondial, în același timp cu o dezvoltare fără precedent a turismului mondial.



André Kertész, *Montmartre, Paris*, 1930



Robert Doisneau, Versailles, 1966 © Estate of Robert Doisneau

Peisajul urban

Ioana Tudora

Obiective :

- Înțelegerea conceptului de peisaj cultural și de peisaj urban
- Introducerea unei grile de lectură a peisajului urban

1. Peisajul

Peisajul este definit în mod uzual ca tablou sau ca un colț din natură ce poate fi subiectul unui tablou. Din punct de vedere geografic, peisajul este un mediu specific ce se diferențiază de celelalte prin modul de asamblare a elementelor sale componente (relief, climă, sol, vegetație etc). Tot dicționarele ne definesc peisajul ca pe o imagine de ansamblu a unui gen artistic: muzică, literatură, dans. Astfel, putem vorbi despre peisajul muzical sau despre peisajul literar.

Așadar peisajul pare un termen confuz, greu de definit. El este în primul rând un spațiu, de obicei natural, dar și reprezentarea lui. Două idei se leagă inerent de conceptul de peisaj: **calitatea estetică și imaginea de ansamblu.**



Foto Celia Ghyska



Exemple de peisaje naturale: peisaj de podiș, peisaj deluros, peisaj de munte

Aplicație

Dați câteva exemple de peisaje și de picturi de peisaje pe care le cunoașteți.

Peisajul este deci un loc frumos, care ne inspiră să îl contemplăm, care crează emoție artistică. Dar cum devine un spațiu peisaj?

Pictura de peisaj și aprecierea frumosului

La începutul picturii peisagere teritoriile reprezentate erau mai ales cele rurale: dealurile cu vii sau pășunile mănoase. Deci primele peisaje nu erau nici pe departe naturale, ci antropice – create de om. Mult mai târziu muntele sau marea, ca spații naturale, aproape sălbatice au devenit peisaje și oamenii au învățat să le perceapă frumusețea.

Frumosul

Frumosul este explicat de filosoful Immanuel Kant (1724-1804) ca un rezultat al judecării noastre. El este legat de sentimentul de plăcere produs de obiectul admirației sau contemplației, dar de fapt noi învățăm să apreciem ceea ce este frumos. Pentru a percepe frumusețea sunt necesare imaginația, intelectul, spiritul și gustul, ceea ce presupune o educație a percepției frumosului. Pentru înțelegerea peisajelor Kant mai propune, dincolo de frumos, un alt termen: cel de sublim. Astfel Kant ne explică faptul că, pentru a aprecia imaginea unui lanț muntos ce se ridică deasupra norilor avem nevoie de sentimentul de sublim în timp ce pentru a ne bucura de vederea unui câmp de flori străbătut de pâraie apelăm la sentimentul de frumos.

Dar nici un peisaj nu este natural. Munții sunt străbătuți de drumuri, pădurile sunt plantate deseori de oameni, câmpurile sunt plantate de agricultori.

Toate peisajele sunt transformate, dacă nu create, de oameni. Astfel vorbim astăzi de **prima natură și de a doua natură, de primul, al doilea și al treilea peisaj.**

John Dixon Hunt, urmându-l pe Cicero, considera natura sălbatică, neatinsă de om, ca fiind **prima natură**. El identifica cea de-a **doua natură** ca fiind cea a agriculturii, a spațiului rural. El reia apoi termenul de **a treia natură** de la Bartolomeo Taegio pentru a numi grădinile și parcurile făcute pentru plăcerea estetică.

Aplicație:

Numiți trei locuri pe care le-ați văzut sau de care ați auzit și care corespund cu prima, a doua și a treia natură.

Cele trei peisaje

John Binckerhoff Jackson descria la rândul său trei peisaje.

Primul peisaj este cel rural, al comunităților de oameni care se adaptează la natură și o modelează pentru a putea supraviețui, acest prim peisaj presupune o adaptare a oamenilor la natură și a naturii la oameni. Acest peisaj mai este cunoscut și sub numele de peisaj vernacular.

Al doilea peisaj este un peisaj politic, în care modelarea spațiului nu mai are ca scop doar simpla supraviețuire a unei comunități ci afirmarea unei culturi comune, a unei puteri economice sau militare. Este un peisaj care presupune dominarea naturii de către om. Jackson consideră că ecologia și modul în care oamenii reconsideră astăzi relația lor



Thomas Gainsborough, *Peisaj cu vite*, 1773, Yale Centre for British Art, New Haven, Connecticut



Camille Pissarro, *Peisaj lângă Louvenciennes*, 1870



Claude Monet, *Răsărit*, 1873



Natura sălbatică; malul mării și prezența morții. A doua natură : vii în Franța. A treia natură: grădinile de la Versailles.

cu natura este pe cale de a genera un al treilea peisaj, unul în care oamenii conlucrează cu natura.

Al treilea peisaj presupune pe de o parte respectarea naturii de către om iar pe de altă parte o vernacularizare a celui de-al doilea peisaj, devenit astăzi dominant.

Tot Jackson definea peisajul ca fiind o compoziție de spații create sau modificate de om pentru a servi drept infrastructură vieții lor colective.

Atât definirea celor trei naturi cât și cea a celor trei peisaje trimit la un nou concept: cel de peisaj cultural. Astfel peisajul nu mai apare ca un colț de natură ce devine un subiect al unui tablou ci chiar cadrul în care trăim zi de zi. Din acest peisaj cultural , așa cum este el definit de Convenția Europeană a Peisajului, semnată la Florența în 2000 și ratificată de România în 2002, face parte și peisajul urban, adică orașele.

Concepte introduse

Ecologie

Ecologia studiază relația dintre fiecare specie și mediul său, organic sau nu, precum și structura, funcționarea și evoluția sistemelor vii. Ea s-a dezvoltat în jurul conceptului de ecologie, inventat de biologul german Erns Haeckel în 1866 (oekologie – provenind din greacă : okios – casă și logos – studiu/ știință), termen care pleacă de la ideea de "economie a naturii" exprimată de Darwin. În cadrul ecologiei un câmp de studiu care s-a dezvoltat relativ rapid este cel al ecologiei peisajului – *landschaftoekologie* – termen introdus în 1939 de bio-geograful C. Troll plecând de la o serie de studii ecologice realizate pe baza analizei de fotografii aeriene.



Primul peisaj: localitate pueblo și casă dobrogeană. Al doilea peisaj: industria

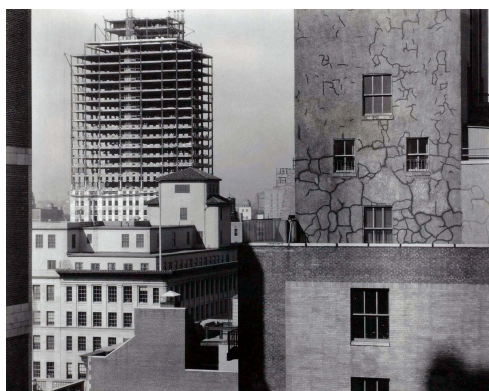
Convenția Europeană a peisajului pleacă de la premiza că peisajul participă într-o manieră importantă la interesul general în ceea ce privește domeniile: cultural, ecologic, de mediu și social și că el constituie o resursă favorabilă pentru activitatea economică. Este subliniată importanța peisajelor ca parte importantă a calității vieții pentru oamenii de pretutindeni: în areale urbane sau rurale, în areale degradate sau în cele care se prezintă într-o stare perfectă, în spații recunoscute ca fiind de o frumusețe deosebită, precum și în cele obișnuite. Convenția dorește să răspundă voinței publice de a se bucura de o calitate crescută a peisajelor și să joace un rol activ în transformarea lor. Peisajul este considerat a fi o parte de teritoriu perceput ca atare de către populație, al cărui caracter este rezultatul acțiunii și interacțiunii factorilor naturali și/sau umani; iar politica peisajului este o expresie prin care autoritățile publice competente desemnează principiile generale, strategii și linii directoare care permit adoptarea de măsuri specifice care au ca scop protecția, managementul și amenajarea peisajului.

În vederea managementului și amenajării peisajelor țările semnatare trebuie să mărească gradul de conștientizare a societății civile, organizațiilor private și autorităților publice în ceea ce privește valoarea peisajelor și rolul transformării lor și să formeze specialiști în domeniu peisajului, capabili să imagineze și să urmărească politicile și proiectele de peisaj sau privind valorile legate de peisaj și protecția, managementul și amenajarea acestuia.

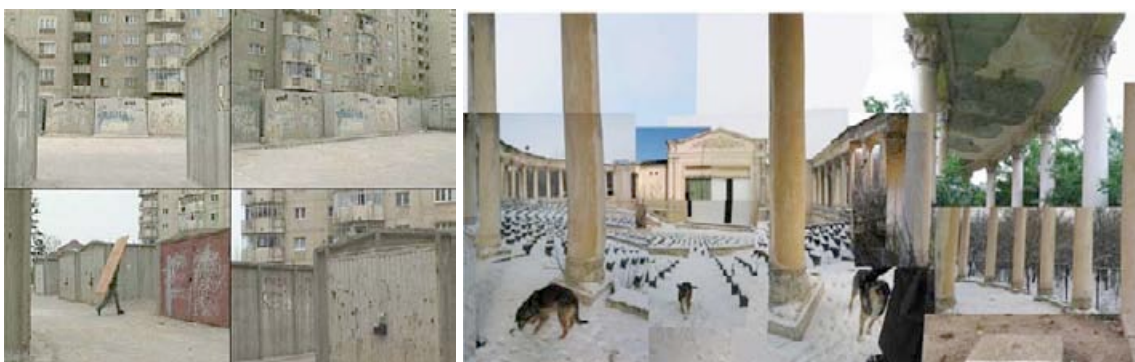
2. Peisajul urban

Dacă pentru a descoperi peisajul natural sau rural am avut nevoie de ajutorul pictorilor, frumusețea peisajelor urbane a fost descoperită mai ales cu ajutorul fotografiei. Astfel primii fotografi au surprins frumusețea orașelor și ne-au făcut să înțelegem că spațiile în care trăim zi de zi au calități scenice și caractere puternice. Așa cum se va discuta și în capitolul legat de reprezentările orașului, fotografiile ne-au făcut să înțelegem individualitatea, personalitatea și originalitatea fiecărui oraș în parte.

Pentru a înțelege peisajul urban trebuie să înțelegem mai mult decât arhitectura clădirilor. Orașul este o structură complexă, poate cea mai complexă structură creată de om, dar pe care suntem obișnuiți să o ignorăm pentru că aici ne petrecem aici viața de zi cu zi. Frumusețea orașelor este ascunsă de frecvențele inconveniențe pe care le trăim în mod cotidian. Traficul, agitația orașului, aparenta dezordine, murdăria străzilor, senzația de haos ne împiedică să percepem valoarea estetică a oricărui oraș. Pe de altă parte tot orașul este cel care ne-a învățat să avem o privire estetică asupra peisajelor cele mai stranie și mai neobișnuite, mai lipsite de banalitate în ciuda aparentei lor insignifiante.



Descoperitori ai peisajelor urbane Eugène Atget - Parisul, Alfred Stieglitz - America, Nae Ionescu -Bucureștiul



Artiștii Călin Dan (stânga, lucrarea *Sample City*, 2003) și Iosif Kiraly (dreapta) descoperind Bucureștiul

Cine construiește orașele?

Vechile orașe sunt opere anonime, sau mai bine zis sunt opere colective, cea mai mare parte a autorilor lor fiind necunoscuți. Abia în perioada Renașterii o parte din edificiile publice sau palatele importante aveau un autor clar și recunoscut. Chiar și catedralele medievale care par să fie opera unui arhitect cunoscut sunt de fapt creația mai multor constructori ce au modificat în

mod repetat proiectul inițial. Dar ansamblul urban este unul colectiv, înglobând clădiri construite de arhitecți cunoscuți și case construite de oameni obișnuiți sau de meșteri anonimi.

În timp orașul a devenit un proiect politic important. Astfel cârmuitorii imaginau, cu ajutorul arhitecților, capitale magnifice, care să le reprezinte puterea.

Exemple

Christopher Wren a fost numit, de către Charles II, supraveghetor al lucrărilor regale. El a realizat noul plan de reconstrucție a Londrei după incendiul din 1666. Londra de astăzi nu îi datorează numai structura centrului său ci și mare număr mare număr de clădiri importante printre care și catedrala Sfântul Paul.

Ildefonso Cerda a conceput, între 1855 și 1869 planul de extindere a Barcelonei, a cărei imagine este generată până astăzi de viziunea lui. Grila ortogonală care acoperă astăzi întreg orașul a fost concepută de Cerda.

Napoleon an III-lea l-a însărcinat pe baronul **Georges-Eugene Haussmann** să modernizeze Parisul. Viziunea lui Napoleon III era influențată de imaginea Londrei, oraș unde și-a petrecut copilăria. Modernizarea Parisului a presupus reconstrucția sa aproape totală, vechile cartiere medievale fiind tăiate de bulevarde largi articulate de piețe uriașe în formă de stea.



Planul Lui Christopher Wren pentru Londra, planul Barcelonei și planul Parisului cu trasarea noilor bulevarde

Aplicație

Numiți alte capitale sau orașe importante (decât cele menționate mai sus) și găsiți imagini cu spații sau clădiri reprezentative ale acestora (în cărți, pe internet, în reviste...)

Orașul ca palimpsest

Dar nu toate orașele au fost create de un planificator la un moment dat. Cele mai multe orașe sunt formate din fragmente ce reprezintă, fiecare în parte, epoca în care au fost concepute. Astfel în jurul centrului medieval sau renesanțist se înalță cartierele burgheze, apoi zonele industriale și cartierele moderne. Orașul se prezintă ca un **palimpsest**, combinând imagini și fragmente care aparțin mai multor epoci.

Concepte introduse

Palimpsest

Palimpsest: un pergament sau papirus care a fost scris, șters și rescris din nou, păstrând urmele ce aparțin tuturor inscripțiilor ca niște straturi suprapuse.

Astfel, pentru a înțelege peisajul urban trebuie deci să cunoaștem întâi istoria orașelor în care trăim sau pe care le vizităm. Felul în care înțelegem peisajul urban este legat de modul nostru de viață și de modul în care folosim orașul. Deseori viața cotidiană ne împiedică să mai observăm orașul în care locuim. Avem impresia că îl cunoaștem. Și într-un anumit sens cunoaștem foarte bine orașul în care trăim zi de zi sau pe care îl vizităm deseori. Dar pe de altă parte nu mai suntem atenți la felul în care el se transformă.

Suntem mai atenți la detalii, la arhitectură, la atmosfera orașului atunci când călătorim, când mergem să vizităm un oraș nou. Iar atunci când călătorim vizităm centrele istorice dar aproape niciodată nu mergem să vizităm cartierele noi ale marilor orașe. Fiecare cartier reprezintă un peisaj urban distinct ce exprimă modul în care orașele au fost construite într-o anumită perioadă. Cu toate acestea nu toate ni se par la fel de interesante sau de frumoase.

Aplicație

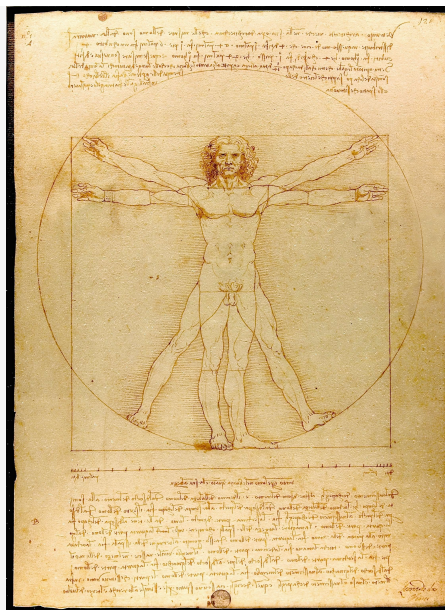
Numiți trei cartiere diferite din localitatea în care locuiți. Încercați să descrieți prin ce diferă unele de celălalte. Care dintre ele vi se par frumoase sau urâte și de ce le percepeți așa?

Istoricul ideii de peisaj urban

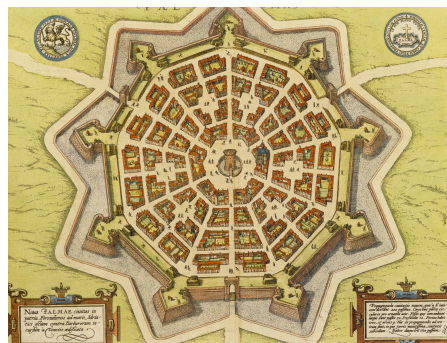
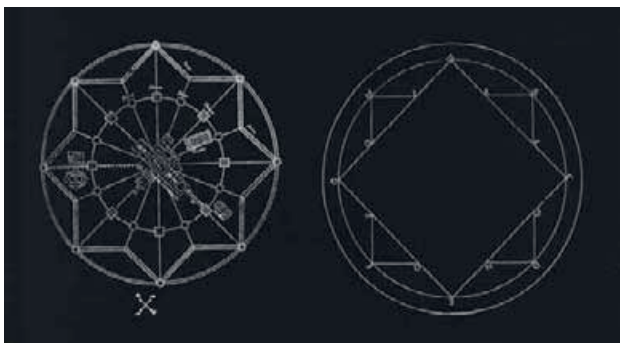
De multe ori legăm ideea de frumusețe de cea de ordine. Începând cu preioada Renașterii înfrumusețarea orașelor se făcea prin intervenții ce urmăreau crearea unei geometrii clare. Astfel au fost create piețe și spații simetrice, care aduceau ordine și monumetalitate orașului.

Renașterea

Renașterea a fost o mișcare culturală ce a început în Italia, la Florența, în secolul al XIV-lea și s-a răspândit, în mod diferit, în toată Europa durând până în secolul al XVII-lea. Renașterea a provocat schimbări majore, față de perioada medievală căreia îi succede, în literatură, pictură, științe, religie, politică și educație dar și în arta construirii orașelor. Este considerată ca fiind perioada în care s-a născut modernitatea, reprezentând o revoluție în gândire în general. Apare și noțiunea omului renescentist, modelul cel mai ilustru fiind Leonardo da Vinci, artist și om de știință și intelectual complex, preocupat de toate aspectele cunoșterii. În privința modului în care sunt concepute orașele în perioada Renașterii un rol important îl joacă inventarea perspectivei, și prin aceasta inventarea peisajului. Un alt aspect important în joacă apariția utopiilor și a modelelor de orașe ideale precum cele concepute de Filarete sau Scamozzi. Un rol important l-au jucat în perioada Renașterii marile familii aristocratice, conducătorii politici precum Cosimo de Medici, conducător al Florenței. Acești conducători și oameni bogați au finanțat artele și au susținut științele.



Leonardo da Vinci, *Omul vitruvian*, 1452



Stânga: Antonio di Pietro Averlino, zis Filarete - model conceput pentru Sforzinda, un oraș ideal numit după Francesco Sforza, condotier și Duce de Milano, om politic modern și protector al artelor. Filarete compară orașul ideal cu un organism uman, și ar trebui să funcționeze la fel, apelând astfel - ca mai toți autorii Renașterii - la metafora omului ca măsură a lucrurilor (1465).

Dreapta : Vicente Scamozzi: planul cetății Palma Nuova, construită pentru protejarea din punct de vedere militar a Veneției (1593).

Exemple de piețe renașcentiste

Piazza Santissima Annunziata din Florența este delimitată de Ospedale degli Innocenti, construit în 1419 de Filippo Brunelleschi și de prezența Bazilicii Santissima Annunziata începută de Michelozzo, continuată de Alberti și terminată (prin adăugarea noii fațade) de Giovanni Battista Caccini. Statuia lui Ferdinand I de Toscana a fost realizată de Giambologna (pseudonim pentru Jean de Boulogne) în 1608.



Campidoglio din Roma (Piața Capitoliului) a fost construită de Michelangelo Buonarroti în 1536-1546 la comanda Papei Paul III, fapt ce a determinat orientarea spațiului existent deja înainte către bazilica St. Pietro, centrul papalității (piața preexistentă era orientată către forumul roman). În geometria complexă a pieței se simte deja influența barocului, bazat pe dinamism și efecte optice ce controlează perspectiva.



Plaza Mayor din Madrid a fost construită, începând cu 1617 în timpul domniei lui Felipe III, pe locul fostei piețe del Arrabal. Lucrarea a fost demarată de arhitectul Juan Gomez de Mora după proiectul lui Juan de Herrera realizat în 1576 la comanda lui Felipe I. Piața a fost refăcută de Juan de Villanueva în 1790, după ce fusese distrusă de un incendiu. Statuia lui Felipe III îi aparține tot lui Giambologna.



Ca urmare a dorinței de ordine și a importanței jucate de perspectivă în planificarea orașelor au fost create noi spații publice bazate pe simetrie și geometrie. Acestea dau o nouă imagine orașelor și reprezintă până astăzi exemple de referință pentru calitatea spațiilor publice.

Dar atunci când ne plimbăm prin orașe deseori apreciem cartierele vechi și ne displac cele noi. Dar cele mai multe cartiere vechi sunt aparent dezordonate, cu stăzi șerpuite, cu case nealinate, cu stiluri de arhitectură diferite. Cele mai multe cartiere noi sunt ordonate, cu clădiri alinate și cu o arhitectură unitară. Și atunci cum putem explica preferința multora dintre oameni pentru centrele istorice și orașele medievale? Una dintre explicațiile cele mai simple a fost dată încă de la sfârșitul secolului XIX de către Camillo Sitte în cartea sa despre Arta construirii orașelor. Argumentele pe care Sitte le aduce în favoarea frumuseții și echilibrului spațiilor urbane medievale în raport cu cele contemporane lui este cel al scării umane. Nu numai că vechile spații erau gândite la scară umană, ele erau gândite pentru oameni. Pietonii se aflau în centrul atenției din moment ce mașinile mai aveau mult până să apară. Astfel încât confortul persoanelor era principala preocupare a celor ce amenajau aceste spații. Piețele vechilor orașe erau gândite mai ales ca locuri de întâlnire și schimburi între oameni, ca spațiu pentru



Piețe urbane medievale în Tallinn (Estonia), Leuven (Belgia) și La Rochelle (Franța)

festivitățile urbane și mai puțin ca spații de tranzit sau dedicate traficului, chiar dacă erau și atunci traversate de trăsurile sau căruțe.

Majoritatea piețelor medievale sunt și astăzi spații urbane dedicate pietonilor, în mare parte și datorită faptului că modul lor de construcție și îngustimea străzilor laterale le fac greu accesibile mașinilor. Dar în cazul majorității acestor piețe re-transformarea lor în spații pietonale s-a bazat pe o decizie politică ce urmărea îmbunătățirea calității vieții locuitorilor dar și punerea în valoare a **patrimoniului urban**. În privința calității spațiului urban, majoritatea specialiștilor

Exemplu

Piazza del Campo din Siena, un spațiu în care fiecare se poate opri, odihni, citi, petrece timpul sau participa la sărbătorile orașului precum Palio di Siena, o cursă ecvestră ce se ține de două ori pe an. Piața a fost pavată cu cărămidă și travertin, așa cum este și astăzi, încă din 1349. Conformarea pavajului are un rol funcțional, asigurând scurgerea apelor către rigola principală, dar are și un important rol simbolic, cele nouă sectoare amintind de Noveschi (cei nouă) – membrii unei oligarhii bancare ce au condus orașul-stat Siena între 1287 și 1355, care au construit piața, palatele seniorale ce o înconjoară și au dat splendoarea Sienei în perioada medievală, moment de mare stabilitate și prosperitate a orașului.



sunt de acord cu faptul că una din cele mai frumoase și mai bine locuite piețe urbane rămâne și astăzi **Piazza del Campo din Siena** (Italia). Spațiul său liber permite o multitudine de utilizări, pavajul în pantă funcționând ca un amfiteatru. Terasesele orientate spre centrul pieței, fântâna dar și spațiul deschis în sine sunt atracții atât pentru turiști cât și pentru locuitorii orașului.

Dacă piața din Siena este cel mai frumos spațiu urban atunci frumusețea ei nu poate fi dată nici de simetrie nici de perfecțiunea geometriei. Astfel atingem din nou problema scării umane, cea care asigură succesul permanent, indiferent de perioadă sau modă, a acestui spațiu. Iar dincolo de scara umană, care permite orientarea și utilizarea facilă a spațiului, perceperea peisajului urban este profund legată de confort și de stimularea simțurilor. Jane Jacobs spunea că un oraș este interesant dacă străzile sale, spațiile sale publice arată interesant.

Dar ce face un spațiu urban interesant? Oamenii sunt în general atrași de prezența altor oameni așa cum ne explică și Jan Gehl în multitudinea de studii pe care le-a dedicat spațiului public în general. Iar oamenii se mișcă prin oraș având o țintă mai mult sau mai puțin precisă, căutând un loc anume sau un lucru anume. Centrele urbane sunt mai animate decât periferiile în mare



Malul Canal Grande la Veneția, portic la Padova ș.a.m.d. locuri care invită oamenii să se oprească.

măsură datorită comerțului și a serviciilor ce se aglomerează în centru. Dar pe de altă parte comerțul se instalează acolo unde deja există oameni, vad. Astfel arhitectura orașului și funcțiunile sale se determină reciproc. Modul în care sunt gândite spațiile urbane ale orașelor vechi le face să fie la îndemâna oamenilor și să le folosească. Arhitectura participă activ la viața spațiului public. Fațadele permit oamenilor să se oprească, fântânile sunt folosite ca bănci, devenind locuri de întâlnire. Locurile de întâlnire determină apariția comerțului și a teraselor.

Aplicație

Dați exemple de locuri în care se strâng oamenii în spațiul public în localitatea în care locuiți și încercați să le descrieți și să înțelegeți ce le face atractive

Spațiul public în orașul modern

Orașul modern tinde să separe zonele în care oamenii locuiesc – zonele rezidențiale de zonele centrale, unde se aglomerează doar comerțul, serviciile și birouri și de zonele industriale. Acest mod de a concepe orașele se numește **zoning**.

Zoningul a fost generat de dezvoltarea industriei începând cu secolul XIX. Acesta generează largi teritorii urbane monofuncționale: locuire, industrie. Această împărțire a orașului ilustrează noua concepție a societății industriale care împarte timpul în trei părți. Astfel o zi este formată, teoretic din opt ore de lucru, opt ore de loisir și opt ore de odihnă. Această împărțire a timpului este reflectată în ordinea spațială: zone de activități (industrie sau birouri), zonele centrale cu comerț, muzee, cinematografe, etc. și zonele rezidențiale. Deși zoningul a fost în secolul XIX și la începutul secolului XX o idee revoluționară, ce încerca să rezolve probleme legate de



Zone urbane monofuncționale: cartier de locuințe la periferia Parisului, zonă industrială din Sheffield, Canary Wharf - cartier de birouri din Londra – lumea se grăbește seara să intre la metrou și să părăsească zona cât mai repede.

poluarea industrială, el s-a dovedit o formulă mai degrabă nocivă vieții urbane, generând ceea ce se numesc astăzi cartiere-dormitor sau mari zone de birouri sau industrie ce sunt mai degrabă orașe întregi lipsite de viață.



Infrastructurile rutiere fracturează orașul, izolând cartiere sau ansambluri urbane ale căror locuitori sau utilizatori devin dependenți de mașină sau de transportul în comun, neputându-se deplasa pe jos sau cu bicicleta: cartierul de birouri La Defense și suburbia Courneuve la Paris, blocuri din Sheffield amplasate lângă autostrada de centură

Aceste zone erau separate nu numai funcțional dar și fizic. Autostrăzile suspendate ce traversau orașul pentru a asigura accesul auto facil creau fracturi majore în țesutul urban provocând în siaj izolarea unor zone ce s-au transformat în adevărate **ghettouri** de-a lungul timpului.

O altă separare visată de urbanității și arhitecturii perioadei moderne (sec. XIX-XX) a fost și separarea fluxurilor de tranzit ale orașului. Astfel ei imaginau căi pietonale separate total de străzile carosabile care erau la rândul lor separate pe mai multe niveluri: străzi locale, mari străzi urbane, șosele expres... Dar această soluție s-a demonstrat a fi una greșită. Oamenii nu au preferat noile dale urbane, exclusiv pietonale, deoarece acestea păreau lipsite de viață. Aparentul confort și siguranță s-au demonstrat a fi false, majoritatea dalelor urbane devenind zone nesigure, evitate de populația urbană. Așa cum Jane Jacobs explica în 1960 siguranța urbană nu este determinată de absența traficului ci de coprezența cu acesta în condiții de securitate pietonală. Agitația traficului induce impresia unui spațiu activ, al prezenței altor persoane, ceea ce reprezintă cel mai important factor ce determină sentimentul de confort psihic și siguranță în spațiul public.

Ghetto

Termenul provine de la numele unui cartier al Veneției în care evreii erau obligați să locuiască și revine pe agenda politică în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, pentru a desemna izolarea comunităților evreiești de restul orașului.

Termenul este folosit actualmente în sens larg, pentru a descrie zone urbane (de obicei locuite de imigranți și suprapopulate) asociate unor comunități etnice sau rasiale sau unor situații economice și sociale precare (sărăcie delincvență etc.).

De aceea astăzi politicile de zoning au fost înlocuite prin cele de **mixitate urbană**. Acest fapt este facilitat și de dispariția marilor industrii poluante din marile orașe ale Europei. Un alt principiu este cel al rețeserii cartierelor separate de infrastructura rutieră. În majoritatea orașelor europene vechile autostrăzi suspendate sunt fie demolate fie reconfigurate, îngustate, plantate și transformate în bulevarde clasice. Un astfel de exemplu îl reprezintă cartierul european din Luxembourg, a cărui autostradă de deservire a fost transformată de peisagistul german Peter



Dale urbane pietonale, separate de traficul auto la Lyon, Paris și Bordeaux – spații lipsite de viață în ciuda eforturilor de a le anima prin sculpturi, fântâni sau vegetație. Oamenii nu vin în locuri în care nu se întâmplă nimic și nu au cum contempla viața urbană.

Latz, una dintre cele mai importante figuri ale arhitecturii peisajului pe plan mondial, într-un bulevard urban relaxant, dublat de parcuri și esplanade publice, astfel revitalizând și refuncționalizând întreaga zonă ce se demonstrase neatractivă în ciuda importantelor clădiri amplasate.



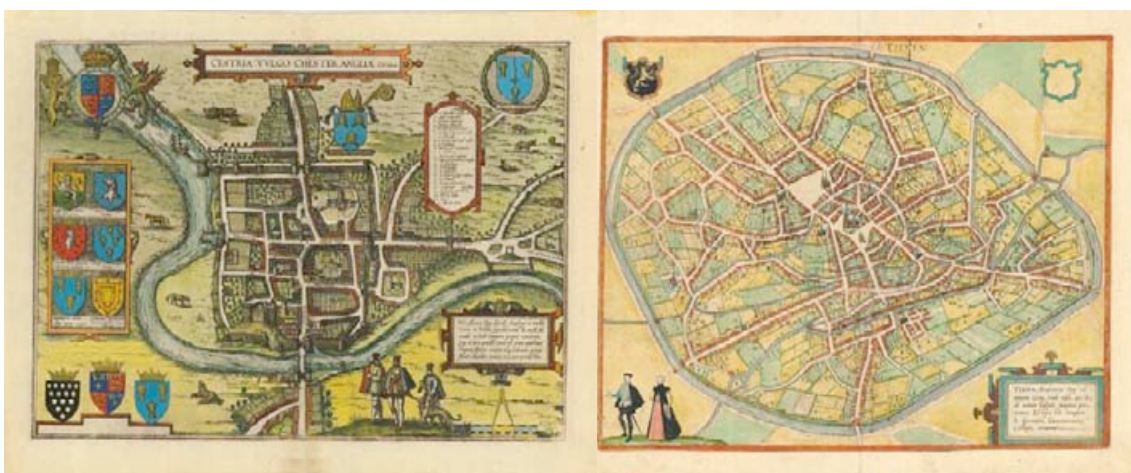
Imaginea aeriană a cartierului de birouri și activități din Luxembourg în 2002 și în 2009, perspectivă de-a lungul bulevardului după realizarea primelor plantări și a fragmentării autostrăzii

3. Spațiile verzi

Vegetația a fost mereu prezentă în cadrul orașelor. Chiar și centrele medievale ce astăzi ne par extrem de dense erau inițial majoritar spații libere. Aceste spații neconstruite nu erau spații verzi, în accepțiunea actuală a termenului, ci zone agricole: vii, livezi sau grădini de legume.

Acest fapt se datorează pe de o parte unei diferențieri mult mai mici între viața urbană și cea rurală, iar pe de altă parte necesității supraviețuirii cetăților fortificate medievale în timpul asediilor relativ frecvente în perioada tulbură a Evului Mediu.

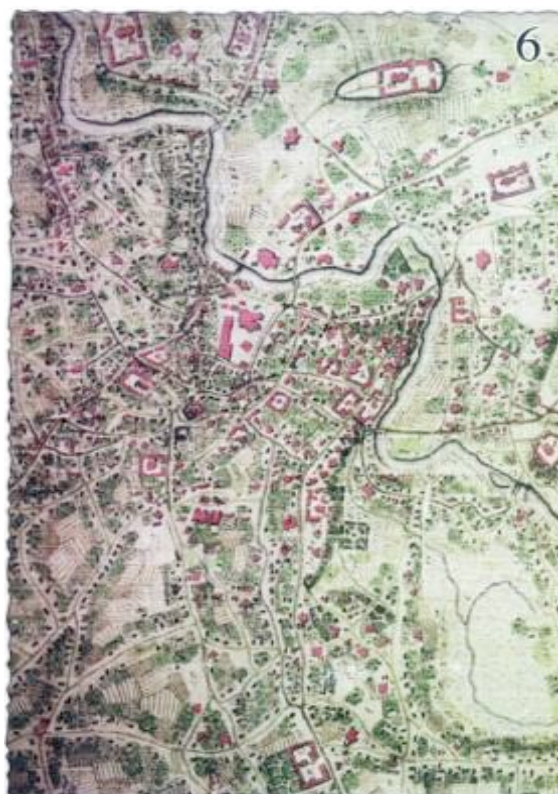
De-a lungul timpului orașele s-au densificat, oamenii preferând să locuiască în interiorul zidurilor, unde se simțeau protejați, una dintre consecințele acestei densificări fiind dispariția terenurilor agricole din orașele occidentale.



Planul orașului Chester (Anglia) în 1588 și planul orașului Tienen (Belgia) în 1580 - planuri din atlasul realizat de Georg Braun (*Civitates Orbis Terrarum*) format din șase volume publicate între 1572 și 1617 la Köln

România

În zona Balcanică, aflată sub influența sau ocupația Imperiului Otoman, ce interzisese construcția de fortificații, această constrângere teritorială nu a existat niciodată. Drept urmare zonele agricole urbane s-au menținut în multe orașe până foarte târziu, chiar până în secolul al XIX-lea.



Planul Bucureștiului realizat de Frantz Purcel în 1789 și detaliul centrului orașului și o gravură realizată de Preziosi în 1868: Bucureștiul văzut de pe dealul Filaretului

Exemplu

Planurile și imaginile din epocă a Bucureștiului, de exemplu, ne arată un oraș dominat de vegetație. La fel este descris orașul și de majoritatea călătorilor străini pentru care un astfel de oraș-grădină le părea neobișnuit. Enciclopedia lui Jannescu, redactată la sfârșitul secolului XIX, menționează despre București faptul că suprafața ocupată de case era de 423 hectare, aceea a piețelor publice și străzilor de 251 hectare, a livezilor și grădinilor de legume de 717 hectare. Ceea ce înseamnă că mai mult de jumătate din oraș era acoperită de vegetație, sub formă de vii, livezi și grădini. O proporție firească trei secole mai devreme dar atipică pentru o perioadă în care orașele occidentale erau dominate de industrie, nu de agricultură. Pe de altă parte această menținere a spațiilor libere a fost posibilă datorită posibilității de extindere a orașului în teritoriu, fapt ce face ca suprafața orașului să fie foarte mare până astăzi. „Clădiri risipite, aș putea spune, într-o pădure, ce mi se părea că ocupă o suprafață de teren destul de considerabilă; aflînd că acolo e Bucureștiul... un oraș imens împestrîțat de copaci și flori... Cea mai mare parte a Bucureștiului s-ar putea compara mai degrabă cu o grădină decît cu unul din orașele noastre din Europa.” (François Recordon, citat în Toma, 2001, p. 25)



Gravură realizată de Preziosi în 1868: Bucureștiul văzut de pe dealul Filaretului

Grădina publică

Odată cu industrializarea orașelor și cu modernizarea lor, spațiile ocupate de livezi și grădini dispar. Dar apar noi probleme legate de poluarea urbană și mai ales de condițiile precare în care locuiau muncitorii fabricilor secolului al XIX-lea. Mizeria urbană și sărăcia clasei muncitoare au fost ilustrate în romanele lui Charles Dickens de exemplu dar și în studiile lui Engels. În acest context își fac apariția primele grădini urbane publice, grădini ce au ca scop pe de o parte aerisirea țesutului urban supra-aglomerat, iar pe de altă parte educarea estetică și asigurarea contactului cu natura a unei populații considerate de către elitele vremii ca fiind la limita sălbăticiei. Într-un anumit sens, grădina publică urbană, indiferent de forma ei, a avut de la bun început un dublu rol: ecologic și socio-cultural.

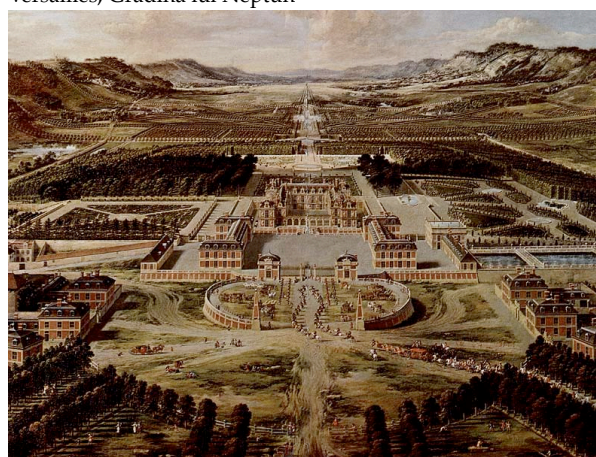
Dar primele grădini urbane sunt departe de a asigura contactul cu natura. Stilul *Gardenesque*, impus de Marea Britanie victoriană, se bazează pe un amestec al celor două stiluri majore din arta grădinilor aparținând marilor castele, ce marcase secolele anterioare: grădina clasică franceză (ex: Versailles, Vaux le Vicomte) și parcul peisager englez (ex: Stourhead, Stowe).

Dacă în prima variantă, cea a grădinii franceze, perspectivele propuse de peisagiști precum Andre Le Notre se opun în sine ideii de natură, exprimând dominația omului și a rațiunii asupra naturii și sălbăticiei, această opoziție este mai puțin evidentă în grădina engleză, numită deseori și peisageră. Dar și în grădinile create de William Kent dar mai ales de Lancelot "Capability" Brown dominant este discursul estetic, echilibrul compozițional și mai ales discursul imperial – pavilioanele și foliile grădinilor engleze trimitând fie la arhitectura clasică de inspirație antică fie la arhitectura specifică a teritoriilor ce făceau parte din imperiul britanic.

Nici noul stil, *gardenesque*, ce le combină, nu se apropie de ideea naturii. Rolul social și educativ rămâne preponderent.



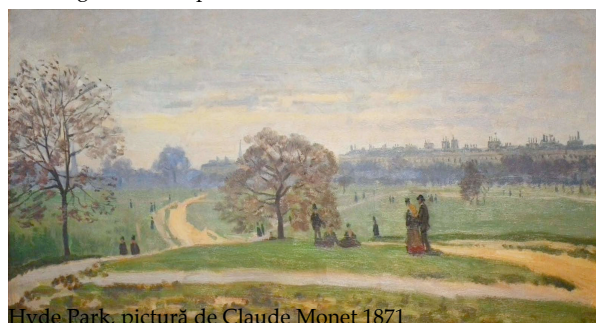
Versailles, Grădina lui Neptun



Versailles, pictură de Pierre Patel din 1668



Stowe, gravură de epocă



Hyde Park, pictură de Claude Monet 1871

Grădinile din Versailles (Andre le Notre), grădinile peisagere din Stowe (William Kent), Hyde Park - Londra (Charles Bridgeman) – ultimul a fost transformat în stilul *gardenesque* după deschiderea lui către public în sec. XIX.

Compromisul estetic realizat de stilul gardenesque merge mai degrabă spre un nou tip de exotic. Primele grădini publice, bazându-se și pe prezența serelor a căror construcție a fost posibilă datorită revoluției industriale, ce a permis utilizarea de mari suprafețe vitrate și a structurilor ușoare de metal, fac exces de specii de plante și, mai ales, exces de aranjamente florale. Astfel grădinile victoriene combină parterul francez cu parterele florale, aleile întortochiate cu motivele chinezești, sentimentul general fiind acela al colecției de elemente și plante exotice, sugerând imensitatea imperiului și multiculturalitatea lui.



John Claudius Loudon, recomanda aranjarea plantelor (atenția fiind acordată plantei ca individ și nu compoziției vegetale în general) astfel încât grădina să arate ca un muzeu. Tot el afirma că *Natura trebuie să înțeleagă supremația Artei*. Noul stil de grădină era considerat ca o recreație domestică a celor bogați și ca un beneficiu fizic, mental și spiritual pentru cei săraci.

Pentru încă un secol parcul a rămas un teritoriu urban bine delimitat, deseori închis pe timpul nopții (și astăzi parcurile franceze se închid peste noapte), dominat de vegetație, dedicat plimbărilor călare sau promenadelor, recreerii în general. Dar vegetația rămânea decorativă, oamenii neputând să se așeze pe iarbă sau să culeagă flori. Acest drept a fost câștigat cu ocazia revoluției din mai 1968 de la Paris.

Către sfârșitul secolului XX arhitectura peisajului a cunoscut o evoluție rapidă, mai ales sub influența curentului ecologist. Estetica parcurilor s-a modificat radical, aceasta adaptându-se la gustul epocii și la noile moduri de folosire a parcurilor.

Parcul La Villette din Paris, proiectat în 1983 de Bernard Tschumi, a fost realizat în 1987 și a provocat o adevărată revoluție în arhitectura peisajului. Parcul nu mai este delimitat cu garduri față de oraș și îmbină arhitectura și designul high-tech cu peisaje de inspirație naturală: păduri, dealuri.

În secolul XXI ecologia joacă un rol din ce în ce mai important în arhitectura peisajului. Parcurile sunt proiectate acum astfel încât să funcționeze ca ecosisteme reale, plantele nu mai sunt alese doar pe criterii estetice ci astfel încât să fie cât mai adaptate la climă, să reziste la poluare, să ajute fauna locală să se dezvolte. Ariile naturale urbane nu mai sunt transformate prin design ci sunt lăsate într-o stare de relativă sălbăticie, fiind vizitabile de oameni dar respectând reguli ce țin de ecologie. Iarba nu mai este tunsă ci păscută de oi sau capre, apa de ploaie este recuperată, epurată cu ajutorul plantelor hidrofile și reutilizată pentru udare sau pentru fântâni.



Parc ecologic în Sheffield, parc ecologic în Porto și transformarea maidanelor prin intervenții minimale (alei, mobilier...) în parcuri ecologice la Berlin.

Istorie și patrimoniu urban

Daniela Calciu



Obiective :

- Înțelegerea orașului contemporan în perspectivă cultural-istorică
- Înțelegerea câtorva caracteristici foarte simple ale spațiilor urbane în funcție de epoca istorică în care au fost construite
- Construirea unei culturi vizuale legate de forma urbană
- Introducerea unor noțiuni de patrimoniu urban

1.Unde ne aflăm acum? Orașul socialist și postsocialist

Interpretată adesea ca o colecție haotică de obiecte construite, de oameni și practici sociale sau economice, figura orașului contemporan rezultă dintr-un colaj de forme spațiale rămase din diferitele perioade ale trecutului – case și clădiri industriale, birouri, comerț și instituții publice etc. – printre care se amestecă forme, materiale și tehnologii noi, figuri sociale, culturale și economice. Prezentul urban este sedimentarea practicilor de construire, modificare, distrugere sau conservare a cartierelor, străzilor, clădirilor, a activităților sau modurilor de viață.

Orașele românești de astăzi sunt dominate de imaginea ansamblurilor de locuințe construite după război, dar mai ales din a doua jumătate a anilor 1960, dar și de mari construcții industriale dezafectate. Locuințele și industria au fost de altfel, marile teme ale orașului socialist, împreună cu centrele civice, locuri de coagulare a vieții colective în care se întâlneau puterea centrală (prin prezența

Concepte introduse:

Țesutul urban se definește prin suprapunerea a trei tipuri de structuri, fiecare cu o logică anume:

- rețeaua de străzi
- decupaje parcelare
- clădirile care adăpostesc diferitele activități.

Morfologia urbană se referă la studierea țesutului urban, pornind de la forma și configurația spațială a fiecărui tip de structură (străzi, parcele, clădiri) și a relațiilor dintre ele. Morfologia urbană ne oferă o primă cheie de înțelegere a mediului construit, a fragmentelor spațiale și a posibilităților acestora de a găzdui anumite activități; o abordare complexă a morfologiei include elementele de memorie și identitate socială și culturală asociate cadrului construit.

Prefecturii) cu loisirul (Palatul culturii, magazinul central etc).

„Ideea programatică a orașului socialist este pusă în opoziție cu orașul capitalist, prezentat ca rezultatul respingător al dezvoltării haotice a unei societăți bazate pe exploatare, cu diferențe scandaloase între centru și periferie – expresia cea mai evidentă a inegalității sociale. În consecință, se spune clar că forma urbană moștenită este *învechită*, iar arhitecților le revine sarcina de a da o nouă formă orașului, o formă adaptabilă stilului de viață socialist, capabilă să *șteargă treptat urmele vechii societăți*; orașul socialist este astfel menit să glorifice colectivismul noii vieți în care nu există loc de segregare socială.”¹

În primii ani după război, locuințele se înscriau încă în tradiția interbelică (locuințe individuale și plurifamiliale cu puține niveluri), dar la finalul anilor 1950 blocul de locuințe va deveni subiectul dominant de studiu și edificare. Acesta trebuia să fie economic, standardizat, construit cu elemente prefabricate industrial, și să răspundă standardelor minime de locuire (lumină, aer, salubritate etc.).

După 1977, demolările cauzate de cutremur vor fi continuate pentru înlocuirea treptată a țesutului vechi cu aceleași blocuri de locuințe, și pentru construcția noilor centre civice (principalul și de multe ori singurul spațiu urban clar definit).

Totuși, gândirea formei urbane pornind de la dimensionarea locuinței, dinspre interior spre exterior și de la mic la mare, s-a dovedit a fi un eșec în termeni de calitate a locuirii. Critica acestui fel de fabricare a orașului, ca o colecție de obiecte care stau alături unele de altele dar nu participă la definirea unui spațiu urban, a adus în prim planul discursului contemporan discuția despre morfologie și țesut urban. Ce anume din din structura formală face ca un spațiu să fie mai predispus la anumite activități decât altul?

Blocul de locuințe este un obiect urban a cărui formă rezultă în primul rând din dimensiunile minime ale apartamentului, din nevoile de orientare a spațiilor după punctele cardinale, și din caracterul repetitiv al elementelor. Cartierele rezultă din compoziții de blocuri (turnuri și bare) care se așează indiferent la teren, dar orientate după soare și cu o distanță minimă între ele, care să permită pătrunderea luminii directe la toate apartamentele.



Oraș din Siberia. englishrussia.com/2010/11/03/cosy-siberian-towns/

¹ Ana Maria Zahariade, *Arhitectura în proiectul comunist. România 1944-1989*, Simetria, București, 2011, pp. 50-51.

Exemplu: Galați (probabil cea mai reușită construcție a proiectului socialist)

Proiectul *orașului socialist* se așează pe necesitatea reconstrucției unui oraș care ocupa un rol important în economia țării: refacerea și reabilitarea industrială este prioritară în perioada 1944-1947, urmată de noi construcții industriale, dintre care cea mai importantă platforma combinatului siderurgic, între 1950 și 1965.

Construcția industrială nu numai că se găsește în miezul ideologiei economice comuniste, dar, în anumite circumstanțe, poate primi conotații politice suplimentare. De exemplu, Uriașul combinat siderurgic de la Galați sau centrala hidroelectrică de la Porțile de Fier sunt menite să dea vizibilitate

„disidenței” economice a lui Gheorghiu-Dej față de Moscova și CAER, imagine foarte importantă politic.²

Între platforma siderurgică (la vest) și șantierul naval (la est), orașul se dezvoltă ca un dormitor pentru muncitori³, construcția de locuințe fiind în centrul preocupărilor începând cu 1956, dar mai ales în următoarele cincinale după 1960 împreună cu dotările socio-culturale. Visul comunist descrie reafirmarea orașului în următorii 30 de ani ca centru multi-industrial, simbol al socialismului, extins dincolo de Dunăre, spre Tulcea, și paralel cu fluviul, unit cu Brăila.⁴

Țiglina- scria ziarul Viața nouă – e simbolul unui oraș și al unei epoci. Fiecare din miile sale de apartamente date în folosință în ultimii ani, reprezintă o filă din istoria contemporană a Galațiului, o mărturie dăltuită în fier, beton și sticlă a uluitoarelor transformări prin care socialismul a modificat fundamental peisajul de ieri al acestui vechi port dunărean, conferindu-i atributele unui centru urbanistic modern.⁵

Orașul premodern, singurul port al Moldovei (din 1484), s-a dezvoltat în relație intimă cu Dunărea, întreaga viață fiind acaparată de activitățile comerciale care au animat malul fluviului și care i-au definit dezvoltarea și statutul¹. Dezvoltarea industrială¹ și feroviară¹ din perioada modernizării generează o extindere puternică spre nord, în lungul axului social și cultural – care a rezistat până în prezent – constituit de Strada Domnească. Pe lângă cucerirea teritoriului până la lacul Brateș (noua limită de nord), *orașul modern* (sec. Al XIX-lea) își construiește o limită și la est, prin șantierul naval. Cutremurul din 1940 și bombardamentele din al doilea război mondial au distrus aproape integral zona centrală, aflată în proximitatea portului¹, și au produs pagube considerabile multor întreprinderi și șantierului naval.



Complex Țiglina, revista arhitectura nr 6/63



www.panoramio.com/photo/3263739

² Ana Maria Zahariade, *Arhitectura în proiectul comunist. România 1944-1989*, Simetria, București, 2011, p. 43.

³ 73 000 angajați în industria siderurgică din totalul de 156 000 de locuitori, în 1967.

⁴ *Județele patriei: Galați*, Editura Sport-Turism, 1980, ultima pagină.

⁵ *Județul Galați pe scara timpului*, 1972, Comitetul județean Galați al PGR, p. 232.

1989 a întrerupt brusc acest proces de urbanizare, și toate intervențiile ulterioare au fost indiferente, sau chiar împotriva intențiilor inițiale. Peste structuri urbane încă nefinalizate și fără un mod de locuire definit, s-au suprapus treptat efectele post-comunismului. Pe de o parte, statul s-a retras total din gestionarea nu doar a problemei locuințelor, ci a întregului mecanism de reglare a dezvoltării urbane. Pe de altă parte, reducerea activității industriale și trecerea către o economie a serviciilor a favorizat dezvoltarea periferiilor și suburbiilor, construite exclusiv după logica profitului. Decalajele dintre piața imobiliară și investițiile publice pentru infrastructuri, clădiri publice etc. au avut ca efect accentuarea dispersiei în teritoriu, fără căutarea unei forme spațiale coerente.

Aplicație:

1. Descrieți centrul civic din orașul vostru, referindu-va la: forma și dimensiunile spațiului liber; clădirile din jurul acestui spațiu (formă, funcțiune); activitățile pe care le fac oamenii în acest spațiu.
2. Descrieți cartierul în care locuiți, referindu-vă la forma și dimensiunile spațiilor libere (străzi, alei, grădini etc); tipul de locuințe (blocuri înalte, blocuri cu puține niveluri, vile etc).
3. Povestiți despre spațiile copilăriei voastre.

2. Scurtă istorie a orașului occidental

Grecia Antică

Polis-ul democratic este un oraș-stat clar delimitat ca suprafață și număr de locuitori (maximum 40000 în vremea lui Pericle), care funcționează ca o singură comunitate urbană. Spațiul orașului este divizat în trei tipuri de zone: sacru (acropola, orașul de sus), publice (reuniuni politice, comerț, teatru, stadion etc) și private (locuințele).

Organizarea spațială este ierarhizată (agora – străzi – clădiri publice – locuințe), caută ordinea dar se și adaptează la neregularitățile terenului. Astfel, forma urbană rezultă din negocierea dintre rigoarea geometrică a edificiilor publice și neregularitățile topografiei și a liniilor de relief. Imaginea străzilor este unificată prin colonade și portice, în spatele cărora se ascund eventualele variații geometrice dictate de teren.

Hippodamus din Milet inventează orașul de 10 000 de locuitori, divizat în 3 clase sociale– artizani, agricultori, războinici – teritoriul de asemenea divizat în 3– zei, politică, proprietate privată– urmând o geometrie regulată (Pireus, Milet, Rhodos) – dar conturul exterior neregulat, determinat de liniile peisajului. (Aristotel, Politica, II, 1267 b)
Modelul va fi preluat în mai multe momente ale istoriei urbane.



<http://pythacli.chez-alice.fr/civilisations/persiquesgrecolatin.htm>

Roma Antică

Roma, orașul prin excelență, capitala Imperiului, este „orașul mondial”, locul spre care se îndreaptă oameni și lucruri din toate teritoriile cucerite. Orașul este deschis atât fizic (nu are fortificații), cât și politic (primește și oferă cetățenie tuturor): populația variază între 700 000 și un milion, lucru care provoacă o serie de probleme (locuințe, circulații, alimentare cu apă, evacuarea deșeurilor etc.). Spațiul urban este



dominat de edificii mărețe (circ, teatru, amfiteatru etc., care să ateste puterea autorității publice), concepute ca spații axiale, închise și independente, care bulverează forma naturală a teritoriului. Noile orașe vor urma modelul etrusc de divizare ortogonală a teritoriului, după axele *cardo* și *decumanus*. Același model va fi folosit pentru colonizarea terenurilor agricole și pentru intervențiile din teritoriu (drumuri și poduri, viaducte, apeducte etc.) spre deosebire de *polis*, care se distingea ca accident în teritoriu, orașul roman urmărește aceeași logică, până la identificare (cazul fericit când axele orașului coincideau cu axele teritoriului).

Evul Mediu

Fie că se așează pe ruinele orașelor antice sau aiurea în teritoriu (pe o colină sau la confluența unor ape), cultura medievală nu urmărește un model formal, ca în Antichitate. Noile așezări (între 50000 și 150000 locuitori) se adaptează liber la circumstanțele istorice și geografice, deopotrivă la rigoarea geometrică a fostelor castre galo-romane, și la neregularitățile topografice. Țesutul urban este dens și neregulat, federat de un spațiu public central, care se ramifică în tot orașul, și către care se



deschid toate edificiile publice și private. Parcelele sunt mici, înguste, iar construcțiile predominante sunt locuințele înșiruite (lipite unele de altele), care de regulă aveau ateliere la parter. Structura medievală este puternic centralizată: centrul este rezervat claselor dominante și puterilor religioase (v. catedralele gotice), administrative și economice.

Renașterea

Dezvoltarea noilor metode de reprezentare a obiectelor – proiecția ortogonală, axonometria, perspectiva și proiecțiile cotate – reprezintă o sursă de realism în pictură și sculptură. Acest lucru este dublat de interesul pentru formele antichității clasice, pentru natură și pentru individ. Sistemul feudal este înlocuit de noul sistem seniorial și de monarhiile naționale - nu se bucură nici de stabilitate politică, nici de forță economică suficiente pentru punerea în operă a programelor mari și costisitoare. Artiștii se desprind de bresle și devin independenți, ceea ce va face și mai grea păstrarea unității și continuității arhitecturale și urbane medievale.

Așadar, idealurile de proporție și regularitate ale arhitecturii renascentiste se vor îndeplini în proiecte punctuale, inserate în orașul medieval, fără a produce transformări radicale.

Totuși, intervențiile care se fac ilustrează căutarea unor canoane estetice cu caracter universal, îndreptate către perspectiva monumentală și unitate arhitecturală.

- Trasee rectilinii ale străzilor
- Axialitate în compoziția urbană și a fațadelor
- Marcarea intersecțiilor cu un edificiu major sau piață
- Spații urbane de tip central: forme poligonale, circulare

Noile idei de oraș (v. Capitolul 2) rămân doar construcții teoretice, scheme de orașe ideale (amintite în capitolul precedent), dar vor servi ca model orașelor coloniale (spaniole) din secolul al XVI-lea. Fondarea orașului se face după un plan predeterminat, prin trasarea spațiilor publice (străzi, piețe) și alocarea terenurilor diferitelor funcțiuni, permițând construcția în timp a edificiilor. Orașul este lăsat liber să se dezvolte pe orice direcție, beneficiu major al planului regulat. Limita exterioară a orașului este întotdeauna provizorie, distincția dintre oraș și zonele rurale este foarte puțin evidentă, trecerea făcându-se prin spații libere (fără ziduri de incintă). Uniformitatea planului rectangular nu permite conformarea la topografia terenului, fapt care determină uniformizarea peisajului urban.

În 1785, Jefferson va orienta grila după meridiane și paralele (NS și EV). Aceasta va fi folosită la împărțirea continentului nord-american și la colonizarea noilor teritorii din Vest.

Revoluția industrială. Secolul al XIX-lea

Sfârșitul secolului al XIX-lea a scimbat definitiv cursul istoriei în general, și organizarea orașului și a teritoriului în particular. Nucleul medieval devine mult prea mic, orașul este marcat de dezordine, incoerență și segregare.

Dintre provocările cu care se confruntă orașul secolului al XIX-lea: revoluția industrială, explozia demografică și exodul populației rurale către mediul urban, dezvoltarea căilor de comunicație, cantitatea de bunuri puse în mișcare, rapiditatea cu care se produc schimbările, liberalismul și apoi socialismul, formarea statelor naționale, încrederea în pozitivism și în progresul tehnic.

Dintre reperele noii arhitecturi și estetici urbane:

Materiale și tehnici constructive noi – metalul și betonul armat; noi funcțiuni (fabrici, gări, hale alimentare, instituții; dorința de afirmare a spiritul epocii.



Ludgatehill. Gravura de Gustave Doré, 1872.

În Europa occidentală, industrializarea și liberalismul necontrolat vor introduce o ruptură în evoluția, până atunci „naturală”, a orașelor. Creșterea demografică în mediul urban, legată de amplasarea industriei și, deci, de concentrarea locurilor de muncă, va fi exploatată prin specula imobiliară, în baza a două noțiuni noi: libera inițiativă și liberul arbitru. În orașele secolului 19 se construiește mult, repede și ieftin, deci insalubru, înghesuit și de o calitate foarte slabă. Este ceea ce Benevolo va numi „orașul liberal”. După revoluțiile din 1848, burghezia (franceză, în primul rând) va pune în mișcare un nou model de oraș, în care interesele private și reglementările administrației se întâlnesc pentru reconfigurarea orașelor europene și pentru fondarea orașelor coloniale.

Cazul Paris: alianța birocratie – proprietate privată îi lasă în plan secund pe „specialiștii” în fabricarea și funcționarea orașului. Decisivă pentru noua configurare a Parisului va fi trasarea frontierei (juridice și administrative) dintre spațiul public, și cel privat. Construirea de noi edificii va fi supusă regulamentelor care vor stabili distanțe, alinieri și înălțimi. Transformarea

Parisului are loc în timpul celui de-al Doilea Imperiu, între 1851 și 1870, prin programul urbanistic pus în aplicare de prefectul Haussmann, în baza a două legi de avangardă: legea din 1840 privind exproprierea pentru utilitate publică și legea sanitară din 1850.

Trasarea marilor bulevarde, realizarea lucrărilor edilitare, a utilităților și a echipamentelor publice, ca și noua structură administrativă, care va cuprinde comune din jur și va fi constituită din 20 de arondismente, se fac în acord cu noile nevoi și concepții ale societății burgheze. Chiar dacă instrumentele folosite sunt tradiționale (căutarea regularității, alegerea unui monument care să servească drept cap de perspectivă pentru bulevardele nou trasate, reglementarea unui tratament unitar al fațadelor, etc.), aparatul administrativ și tehnica modernă sunt obiecte ale fascinației altor orașe mari (capitale) europene, care se vor inspira și vor prelua, chiar, mecanismele administrative și legislative (Viena, Florența, Barcelona).

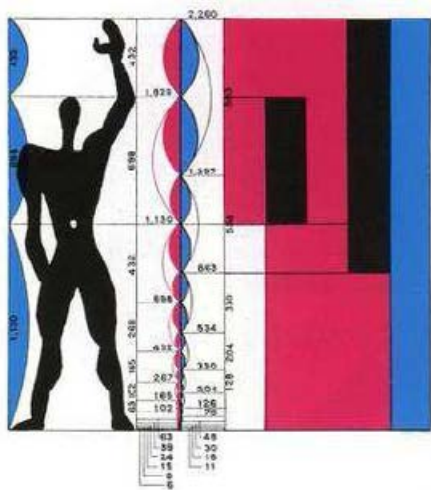


Reglarea și configurarea cadrului fizic urban se face, în acest moment al istoriei orașelor, prin elemente supuse, pe de o parte, capitalismului și, pe de alta, puterii politice și administrative. Țesutul urban se redefiniște, se reorganizează prin asocierea și negocierea dintre puterea inițiativei private și puterea decizională „publică”.

Raționalismul și urbanismul funcționalist

Sub presiunea noilor mijloace tehnice, care imprimă mișcare, expansiune și comunicare, Cerdà definea⁶ un nou tip de abordare a orașului, prin prisma a cinci domenii fondatoare: tehnic, administrativ, legislativ, economic și politic.

Reprezentările „științifice” ale orașului evidențiază funcțiunile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, iar urbanismul devine, pentru autorii Cartei de la Atena, mijloc de reglare al ciclului cotidian⁷. În doctrina C.I.A.M., *dispozitivul urban (punctul 76)* se va constitui din sectoare specializate (*punctul 78*) pe cele patru funcțiuni : locuire, muncă, recreere și circulații (*punctul 77*), menite să satisfacă nevoile primordiale biologice și psihologice ale populației (*punctul 71*). Orașul devine, astfel, un mecanism care trebuie să funcționeze ca suport al noii mobilități și al noilor raporturi sociale (de muncă).



⁶ Ildefonso Cerdà, *Teoría General de la Urbanización*, 1867

⁷ Le Corbusier, *La Chartre d'Athènes*, „Points de doctrine” (79), Editions de Minuit, 1957.

Critica raționalismului și urbanismului funcționalist

Ceea ce numim astăzi „oraș tradițional” este construit, parcurs, înțeles și trăit după o logică comună societăților occidentale și extrem de constantă în timp: cea a spațiilor publice, libere, definite de marginile construite. Această logică se întoarce pe dos, ca o mânășă, odată cu industrializarea: figura urbană nu mai este construită pornind de la organizarea spațiilor libere, ci de la compunerea volumelor pline, iar spațiul public nu mai este generator, ci rezultat al formei urbane. În același timp, relația dintre oraș și teritoriu suferă redefiniri semnificative. Orașul tradițional este un spațiu delimitat, un accident în teritoriu. Orașul industrial se eliberează nu doar de constrângerile date de zidul de incintă, ci și de orice demers bazat pe noțiunea de limită. *Urbanizarea* se preocupă de gestiunea extinderii cadrului construit, de controlul estetic al compozițiilor volumetrice.

Sfârșitul anilor 1960 coincide cu începutul a ceea ce Christian de Porzamparc numește „a treia vârstă a orașului, care se deschide printr-un câmp de incertitudini, de indecizii, de întoarceri. Ne găsim în fața unor situri eterogene, contradictorii, marcate deopotrivă de primele două ere.”⁸ Complexitatea juxtapunerii și suprapunerii celor două sisteme spațiale opuse, împreună cu consensul asupra faptului că orașul, în sensul tradițional al termenului, este mort sau muzeificat în centrul aglomerărilor urbane care se întind una spre alta, într-o urbanizare din ce în ce mai intensă și mai extinsă a teritoriului, în care *urbs* devine *orbs*, conduc spre necesitatea unor noi definiții teoretice și noi metode de abordare a edificării. Problema centrală care orientează aceste căutări este de racordare a celor două forme urbane, de țesere a vechiului cu noul, a centrului cu periferia, a artificialului cu naturalul.



Métare. <http://www.pss-archi.eu/photo-14121.html>

⁸ Christian de Portzamparc, prefață la Olivier Mongin, *Vers la troisième ville ?*, Hachette Littératures, Paris, 1995, p. 13. Regăsim la Portzamparc aceeași împărțire a istoriei orașelor în trei epoci de ordonare a spațiului urban : era străzii, a plinului, și o a treia, încă în curs de definire.

3. Conceptul de patrimoniu și rolul patrimoniului

Patrimoniul este o temă majoră a modernității, care prinde contur în timpul Revoluției Franceze și intră progresiv în preocupările statului modern. Conștientizarea riscului distrugerii întregului *patrimoniu* național prin distrugerea tuturor bunurilor

În timpul Revoluției, există un moment de conștientizare a faptului că distrugerea posesiilor clericale și ale Coroanei însemna de fapt distrugerea valorilor naționale. Este momentul în care începe salvarea bunurilor rămase, transferarea lor în proprietatea Republicii și punerea lor „la dispoziția poporului”.

Pe parcursul secolului al XIX-lea, în contextul construcției statelor naționale moderne, se va consacra termenul de monument și cristalizarea instrumentelor instituționale de gestiune a patrimoniului.

Clasarea ca monument presupune întâi de toate recunoașterea interesului public /colectiv pentru conservarea obiectului respectiv. Prin acordarea acestui regim juridic special, monumentul intră într-un mecanism complex de protecție, conservare și valorificare, care reprezintă de fapt o serie de restrângeri ale dreptului de proprietate: patrimoniul depășește sfera proprietății private și intră în sfera bunului public.

Legea Monumentelor din 1887 va preciza că *imobilele care aparțin unor persoane publice sau private a căror conservare reprezintă din punctul de vedere al istoriei și artei un interes național pot fi clasate*, dar doar cu acceptul proprietarului (consultarea proprietarului în vederea clasării va dispărea în 1931).

În secolul al XX-lea, aria patrimoniului se va extinde progresiv, cuprinzând din ce în ce mai multe tipuri (de la obiect la țesut urban) datând din Antichitate până la structurile industriale dezafectate, dar și tradiții, obiceiuri, practici sociale etc.

Obiectele care trebuie să servească la instruire, și care aparțin în mare număr instituțiilor desființate, merită toată atenția adevăraților prieteni ai patriei. Le vom găsi în biblioteci, în muzee, în cabinete, în colecțiile asupra cărora Republica are dreptul; în atelierile unde sunt adunate instrumentele cele mai necesare nevoilor noastre; în palatele și templele decorate cu opere de artă; în toate locurile unde sunt monumente care aduc aminte de ceea ce au fost oamenii și popoarele; peste tot unde lecțiile trecutului, puternic imprimate, pot fi adunate de secolul nostru, care va ști să le transmită, cu noi pagini, memoriei posterității [...]

Instrucțiuni asupra modului de inventariere și de conservare, pe tot întinsul Republicii, a tuturor obiectelor care pot servi artelor, științelor și educației (Comisia temporară pentru arte, Comitetul de educație publică a Convenției naționale, anul II al Republicii), 1794

O lege ar fi de ajuns. Să o facem. Indiferent care sunt drepturile de proprietate, distrugerea unui edificiu istoric și monumental nu trebuie permisă speculatorilor nerușinați al căror interes le orbește onoarea; oameni mizerabili, și atât de imbecili că nici măcar nu înțeleg ca sunt niște barbari! Există două lucruri într-un edificiu: utilizarea și frumusețea. Utilizarea aparține proprietarului, frumusețea tuturor. Deci, a-l distruge înseamnă a-și depăși dreptul.

Victor Hugo, *Guerre au Demolisseurs*, 1832

Concepte introduse:

Monument: 1. Construcție arhitectonică ce se impune prin valoare sau prin proporțiile sale. 2. *Fig.* Operă artistică, istorică sau științifică de importanță universală. Document istoric de mare valoare; lucrare valoroasă care reprezintă ceva deosebit sau care are o semnificație deosebită pentru știința respectivă. *Monument al naturii* = plantă, animal, obiect sau fenomen din natură care are o importanță deosebită sau o semnificație specială. (cf. DEX)

Altfel spus, monumentul se definește ca un

1. un bun /proprietate, structură fizică /obiect fizic /grupare de proprietăți imobiliare împreună cu elementele de ambient (plantații, ziduri /garduri, căi navigabile, poduri, drumuri, străzi, piețe)
2. de interes general /public
3. care are o valoare artistică, științifică, istorică, folclorică, arheologică, industrială, socio-culturală

Patrimoniul cultural

Doina Vella

În sensul larg patrimoniul cultural se referă la un ansamblu de valori pe care le transmitem generațiilor viitoare în raport cu:

- ideea unei moșteniri primite de la generațiile care ne-au precedat și pe care avem datoria să o transmitem intactă sau sporită generațiilor viitoare și
- necesitatea de a construi noi înșine valori pentru viitor.

Când vorbim de patrimoniu cultural, depășim sfera proprietății personale și intrăm în sfera bunului public.

Patrimoniul cultural se poate defini ca fiind ansamblul bunurilor materiale (patrimoniul cultural material) și imateriale (patrimoniul cultural imaterial) care au o însemnătate artistică, estetică, istorică, antropologică, etnologică, religioasă sau științifică certă. Aceste bunuri pot aparține unei entități private (persoană, întreprindere, asociație...) sau unei entități publice (oraș, regiune, țară...) și sunt în general salvate, prezervate, restaurate, cel puțin acolo unde există o conștiință a valorii patrimoniului și a datoriei de memorie.

Patrimoniul cultural material constă în peisajele constituite din obiecte de arhitectură și ansambluri urbane, din siturile arheologice și geologice, din obiecte de artă și mobilier, din patrimoniul industrial (construcții, unelte, instrumente, mașini). Se distinge în monumente, ansambluri și situri.

Patrimoniul construit (arhitectural)

Patrimoniul construit se referă la orice clădire, ansamblu sau sit cu valoare arhitecturală, estetică și/sau istorică. În România, o selecție a acestui patrimoniu construit este definită prin lege – și anume clădirile, ansamblurile arhitecturale și siturile arheologice clasate ca monumente istorice care figurează în Lista Monumentelor Istorice (LMI 2010) și cele cuprinse în zonele construite protejate.

Patrimoniul arhitectural este ceea ce conferă identitate spațială orașelor noastre.

România a ratificat în 1990 Convenția Patrimoniului Mondial și are, din 2010, 7 situri clasate în patrimoniul mondial, dintre care 6 țin de patrimoniul arhitectural: mănăstirile pictate din Nordul Moldovei, centrul istoric al orașului Sighișoara, mănăstirea Horezu, ansamblul satelor cu biserici fortificate din Transilvania, cetățile dacice din muntii Orăștiei, bisericile de lemn din Maramureș.

În cadrul patrimoniului construit un loc aparte îl reprezintă patrimoniul industrial. Moara lui Assan din București este un bun exemplu în acest sens: a fost prima moară cu aburi din București și este o foarte bună ilustrare a modului în care România era racordată la evoluțiile industriale ale Europei sec. al XIX-lea.



În unele țări (Franța și Belgia, bunăoară) există noțiunea de "patrimoniul mic" care se referă la orice obiect cu valoare estetică și istorică care poate fi perceput din spațiul public vizual (chiar și o clanță de ușă exterioară sau o jardineră din grădină, deoarece se consideră că și obiectele mărunte și aparent ne semnificative sunt purtătoare de valoare, de tradiție și de memorie).

În multe țări europene se celebrează "Zilele europene ale patrimoniului" care au loc un weekend pe an în luna septembrie.

Patrimoniul natural

Se referă la situri naturale, faună, floră, peisaje naturale.

În România, dintre cele 7 situri clasate în patrimoniul mondial doar unul este un sit natural: rezervația Biosferei Delta Dunării. Alte două figurează printre propunerile pentru viitoarele clasări: masivul Retezat și muntele Pietrosul Rodnei. Dincolo, însă, de ceea ce este clasat, avem mii de peisaje naturale spectaculoase, unele unice în lume și faptul că acestea nu fac parte din vreun clasament mondial nu înseamnă nici că nu sunt valoroase, nici că nu trebuie păstrate cu grijă și dragoste, aceasta fiind singura atitudine care ne va permite să ne bucurăm de ele decenii la rând și să le transmitem mai departe.

În Franța există noțiunea de "grădini - monumente vii" și se pune foarte mult accentul pe prezervarea parcurilor vechi ale castelelor, de pildă, dar și pe grădinărit în general, comunitățile și oamenii fiind încurajați să își cultive grădinile, dintre care cele mai frumoase sunt deschise ocazional publicului. Astfel se îmbogățește patrimoniul moștenit cu noi elemente și fiecare generație participă la constituirea unui patrimoniu național.

Patrimoniul cultural imaterial (PCI)

Noțiune apărută la începutul anilor '90, PCI cuprinde forme de expresie extrem de variate: cântece, costume, dansuri, tradiții gastronomice, jocuri, mituri, povești și legende, meserii, mărturii, tehnici și know-how, arhive (inclusiv cele audio-vizuale).

În 2003, Convenția pentru salvarea patrimoniului cultural imaterial a UNESCO (intrată în vigoare în 2006) a stabilit ce poate fi calificat drept patrimoniu cultural imaterial:

- tradițiile și expresiile orale;
- artele spectacolului;
- practicile sociale, ritualurile și evenimentele festive;
- cunoștințele și practicile referitoare la natură și la Univers;
- cunoașterea legată de artizanatul tradițional.

Iată și câteva exemple de PCI din lista reprezentativă a patrimoniului cultural imaterial al umanității :

- acupunctura din medicina chineză tradițională;
- teatrul kabuki din Japonia;
- tango (dansul și muzica) din Argentina;
- ritualul Călușarilor (introdus în 2008) și Doina (2009).

Aplicație:

Identificați - cu ajutorul LMI 2010 (www.cultura.ro) - zece clădiri monumente istorice din zona în care locuiți.

Patrimoniul urban în ansamblul lui poate reconstitui firul istoriei orașului respectiv, din el se aleg simbolurile după care orașul respectiv devine cunoscut, acționează ca un puternic factor de coagulare a comunităților urbane, dar și ca magnet turistic.

Categorii ale patrimoniului construit:

1. Arhitectura „majoră” – monumente devenite embleme urbane sau naționale



1. Tour Eiffel, Paris (Robert Doisneau, *La cavalerie du Champs du Mars*, 1969), 2. Piața San Marco, Veneția

2. Arhitectura „minoră” („patrimoniu urban”, G. Givannonni, 1931), care se referă la calitățile ambientale ale clădirilor nemonumentale, ale locuințelor – concept care a permis dezvoltarea patrimoniului difuz și apariția zonelor protejate.

Un caz particular de zonă protejată este centrul istoric, sau chiar, uneori, orașul istoric. Limita centrului istoric poate fi limita orașului medieval, în jurul căruia s-a dezvoltat aglomerarea urbană ulterior (de exemplu, Sibiu). Alteori, aceasta este mai greu de definit, și cuprinde fragmente de țesut urban din mai multe epoci (cazul Bucureștiului).

Valoarea cartierelor și orașelor istorice este considerată în funcție de:⁹

- Forma urbană definită de trama stradală și diviziunile funciare (parcele);
- Relațiile dintre diferitele spații urbane: construite, libere, plantate;
- Forma și spațiile edificiilor (interior și exterior), așa cum sunt definite de structură, volumetrie, stil, dimensiuni, materiale, culori și decorații;
- Relațiile orașului cu mediul înconjurător
- Activitățile din oraș, acumulate în timp



Robert Doisneau, *Panorama de Mulhouse*, 1945. *Pêcheurs des bords de Seine*, 1951. *Londres*, 1950.

⁹ http://www.icomos.org/charters/towns_f.htm

3. Detalii constructive, decorație, inscripții etc. În unele țări (Franța și Belgia, bunăoară) există noțiunea de "patrimoniu mic" care se referă la orice obiect cu valoare estetică și istorică care poate fi perceput din spațiul public vizual (chiar și o clanță de ușă exterioară sau o jardiniară din grădină, deoarece se consideră că și obiectele mărunte și aparent ne semnificative sunt purtătoare de valoare, de tradiție și de memorie). (Doina Vella)

De exemplu, deși funcționează astăzi ca magazin de haine, scrisul original a fost considerat valoros pentru memoria și imaginea străzii, astfel proprietarul a fost obligat să îl păstreze.



<http://dailyphotoparis.blogspot.com/2009/06/boulangerie.html>

4. Monumente de for public: bunuri imobile, lucrări de artă plastică, artă monumentală, construcții sau amenajări în spațiul public, cu caracter decorativ, comemorativ și de semnal (coloane, arce de triumf, stele, obeliscuri, cruci, troițe, statui, fântâni etc).



Robert Doisneau, *Chérubins à la neige*, Grand Palais, 1978. *L'Arc de triomphe sous la neige*, 1940.

Exemplu: contradicțiile patrimoniului

Veneția: câteodată păstrarea valorilor de patrimoniu intră în contradicție cu nevoile vieții contemporane. Deși locuitorii Veneției se confruntă cu dificultăți cotidiene pe care nu le pot rezolva din cauza turismului, interesul public /global a decis să favorizeze conservarea orașului (dată fiind valoarea de unicat) în detrimentul calității vieții locale, ceea ce nu înseamnă neapărat rezolvarea reală a problemei.

Miza abordării contemporane este tocmai găsirea unor căi de reconciliere a acestui gen de contradicții între păstrarea moștenirii istoriei și dezvoltarea condițiilor de viață în spirit contemporan. (negociere)

Doina Vella

De ce ar trebui să ne preocupe patrimoniul?

Iată doar câteva motive pentru care ar trebui să ne preocupe soarta patrimoniului românesc :

- patrimoniul e legat de noțiunile de: tezaur, tradiție, continuitate istorică, apartenență,
- respect și dragoste față de ceea ce au realizat și ne-au transmis înaintașii noștri;
- ne putem bucura de diferitele forme de patrimoniu care ne înconjoară: fie
- plimbându-ne printr-una din zonele protejate ale orașului nostru, fie pentru că locuim într-o clădire de patrimoniu, fie pentru că vizităm un muzeu sau facem o excursie în nordul Moldovei să admirăm mânăstirile clasate monument UNESCO sau o drumeție prin Piatra Craiului sau o plimbare cu barca prin Delta Dunării;
- avem obligații față de patrimoniul din jurul nostru, prima obligație fiind aceea
- de cunoaștere, de memorie și de respect, de atitudine și de prezervare;
- patrimoniul poate constitui, dacă este preservat, restaurat și pus în valoare cu respect și inteligență, o considerabilă resursă și o pârgie de dezvoltare urbană și rurală sustenabilă.

Cu alte cuvinte, patrimoniul poate fi un veritabil motor al progresului și al bunăstării unei comunități. Experiența altor orașe din lume dovedește că acolo unde a existat o politică coerentă de punere în valoare a patrimoniului și s-a investit în acesta, s-a obținut un avantaj în competiția globală dintre orașele lumii, ceea ce înseamnă o calitate mai bună a vieții, mai multe investiții, bunăstare și progres pentru comunitățile respective.

Cine se ocupă de protecția patrimoniului construit din România?

În România protecția patrimoniului este legiferată prin Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice. În afară de aceasta, prin legea nr. 57/1997, România a ratificat *Convenția de la Granada pentru protecția patrimoniului arhitectural al Europei*, adoptată în octombrie 1985). Actorii cu atribuții în protecția și punerea în valoare a patrimoniului sunt: Ministerul Culturii și Patrimoniului Național și direcțiile de cultură județene, Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, primăriile și consiliile locale, comisiile parlamentare de cultură. Acestea sunt autorități publice care au ca misiune elaborarea și aplicarea politicilor de protecție a patrimoniului; Pe lângă instituțiile menționate, regăsim în România (ca și în alte țări, de altfel) o serie de alți actori implicați în protecția și punerea în valoare a patrimoniului construit: Ordinul Arhitecților din România și Uniunea Arhitecților din România și, nu în ultimul rând, organizațiile neguvernamentale dedicate protecției patrimoniului și noi toți, cetățenii acestei țări.

Din păcate, ceea ce putem constata este faptul că o parte majoră a patrimoniului construit aflat pe teritoriul României se află într-un proces de degradare accentuat. Acest lucru se datorează faptului că România nu a avut în ultimii douăzeci de ani o strategie de punere în valoare a patrimoniului sau arhitectural. Au existat doar inițiative locale și relativ izolate. Or, patrimoniul construit este o resursă neregenerabilă: odată distrus rămâne pierdut pentru totdeauna și generațiile viitoare vor putea, cel mult, afla din cărți, filme sau arhive fotografice valorile pe care le-a generat poporul căruia îi aparțin.

Un exemplu în acest sens este Moara lui Assan. Deși clasată ca monument istoric de grupă valorică A – adică de *interes național și universal* (iar această încadrare consfințește marea ei valoare de patrimoniu), moara lui Assan este vandalizată constant de ani de zile, fiind lăsată într-o totală paragină de actualii ei proprietari, care urmăresc în mod evident recuperarea terenurilor de sub clădirile morii pentru viitoare dezvoltări imobiliare mult mai profitabile, în timp ce în țări ca Anglia, Franța, Germania, Statele-Unite, clădirile industriale dezafectate sunt convertite în spații de locuit (lofturi), în muzee sau alte spații de utilitate publică.

Protecția patrimoniului nu este apanajul arhitecților, al urbaniștilor și al autorităților. Noi toți, în calitatea noastră de cetățeni ai României, avem datoria să acționăm pentru protecția patrimoniului nostru național, tot așa cum avem și dreptul la patrimoniu și la peisaj!

Aplicații:

Considerați că România are clădiri emblematiche? Dacă da, care ar fi acestea?

Dați câteva exemple de clădiri monumente istorice din orașul vostru care au dispărut. Care este sentimentul vostru despre aceste pierderi?

În week-end sau în vacanță, luați-vă aparatul de fotografiat (sau telefonul mobil) și fotografiați câteva clădiri pe care le considerați frumoase din orașul vostru. Puneți fotografiile într-un folder și păstrați-le. Apoi, faceți alte fotografii în aceleași locuri peste un an și comparați-le.

Exerciții de antropologie urbană (explorare, documentare)

Miruna Tîrcă

Exploarea urbană, prescurtată sub numele de *urbex*, reprezintă o activitate prin care așa numiții *exploratori urbani* vizitează spații abandonate dintr-un oraș, într-o încercare de reconectare și redescoperire a trecutului. Adeseori, practicând această activitate, exploratorii urbani se expun unor riscuri multiple: faptul că locurile pe care le explorează sunt nesigure, cu structuri de rezistență precare; ele pot conține gunoaie și reziduuri toxice; faptul că accesul în astfel de zone este uneori interzis prin lege iar explorarea unui astfel de spațiu poate fi echivalentă cu infraționalitatea, prin încălcarea proprietății și pătrunderea prin efracție. Cu toate acestea, sunt destui exploratori urbani care își asumă aceste riscuri, fiind pasionați de investigarea vestigiilor trecutului sau de locuri lăsate în paragină.

Spațiile preferate de exploratorii urbani pot fi: foste fabrici, tunele, catacombe, mine, sisteme de canalizare, parcuri de amuzament, centrale nucleare, școli, spitale, silozuri de rachete, vase abandonate, unități militare dezafectate și în general orice clădire părăsită. *Exploratorii urbani au o regulă principală nescrisă: nu trebuie distrus și nu se vandalizează nimic din ceea ce se vizitează, în așa fel încât să se bucure și viitorii exploratori de aceste descoperiri.*

Spațiile abandonate constituie o preocupare chiar și pentru oameni de știință cum ar fi arheologii, istoricii și arhitecții. Explorarea urbană a devenit o activitate cunoscută în ultimii ani, fiind popularizată și de emisiuni precum *Urban Explorers* de pe Discovery Channel.

Aspectele la care explorarea urbană ne invită să reflectăm, sunt următoarele:

- Orașele nu sunt structuri eterne, ci organisme aflate în continuă schimbare; uneori evoluția lor poate fi înfloritoare, alteori orașele decad. De multe ori, schimbările care marchează un oraș se petrec chiar în pas cu noi, fără să realizăm prea bine acest lucru.
- Spațiile dezafectate sau abandonate fac parte la rândul lor din ansamblul unui oraș. Ele merită să fie valorificate și reintegrate în circuitul urban.

Concepte introduse:

Patrimoniul industrial – cea mai nouă categorie de patrimoniu, apărută în Marea Britanie în anii 1950, o dată cu dezvoltarea termenului de *arheologie industrială*. Aceasta desemnează interesul pentru cercetarea și înțelegerea complex a procesului de industrializare, incluzând aspecte tehnice, arhitecturale, economice și sociale ale acestei forme de muncă, precum și sistemele de transport și echipamente pe care le-a antrenat.

Decădere urbană (Shrinking Cities) – orașe care se confruntă cu depopulări semnificative. Acest fenomen se datorează în general dezindustrializării și migrației masive către suburbia sau alte zone urbane. În Europa și SUA, procesul prin care s-a trecut de la producția industrială de masă la cea bazată pe servicii a avut ca urmare faptul că zone largi industriale au fost lăsate să decadă, ajungând în paragină prin nefolosirea lor pe termen lung.

Exemplu: Orașul Detroit – o metropolă modernă care conține zone largi abandonate.

Acest lucru este legat de industria de automobile Ford, care a propulsat în anii 50 economia orașului, transformându-l într-o așezare înfloritoare, fapt care s-a reflectat și în arhitectură. Decăderea orașului debutează o dată cu relocarea și intrarea în recesiune a industriei de automobile, în anii 70-80; oamenii au început să plece, atât localnici cât și investitori; treptat, multe clădiri au rămas nefolosite, iar în cele din urmă proprietarii lor le-au abandonat, deoarece nu mai găseau potențiali cumpărători sau chiriași. Astfel au rămas părăsite o multitudine de clădiri de birouri, fabrici, magazine, case, hoteluri dar și instituții precum teatre, biserici și secții de poliție. În prezent, orașul Detroit constituie o mină de aur pentru cei pasionați de explorarea urbană.

Exemple de conversii ale unor structuri industriale în spații culturale în România

Club Fabrica din București – un spațiu alternativ pentru tineret amenajat într-o fostă fabrică de țesătorie

Fabrica de Pensule, Cluj – un centrul cultural și artistic inițiat în 2009 și situat într-o fostă fabrică de pensule; găzduiește ateliere de artiști, galerii și organizații culturale. Conform misiunii afișate pe websiteul centrului, „Fabrica de Pensule contribuie la dezvoltarea urbană, valorificând un obiectiv de patrimoniu industrial, activat ca spațiu al vieții comunitare. Prin programele de educație pentru tineri, dezbaterile pe teme relevante pentru comunitatea locală și evenimentele deschise publicului pe care le oferă, Fabrica de Pensule participă la dezvoltarea comunitară și a sectorului cultural din România”.

Centrul de Arhitectură, Cultură urbană și Peisaj „Uzina de Apă”, Suceava – Uzina de apă face parte din patrimoniul industrial al orașului Suceava având o semnificație istorică, tehnologică, socială și arhitecturală deopotrivă. OAR își propune să reintegreze această clădire în comunitate și să contribuie astfel la promovarea, protejarea și valorificarea patrimoniului arhitectural industrial în rândul instituțiilor, autorităților locale precum și al societății civile.

Explorare urbană în București

În București există o serie de obiective aparținând patrimoniului industrial care au fost cercetate în amănunțime de diverși exploratori urbani. 1. Turnuri de apă. 2. Forturile militare de pe centura orașului. 3. Moara lui Assan



<http://towerspotting.blogspot.com/>

Colaboratori: Doina Vella, Miruna Țîrcă

Să înțelegem orașul de astăzi

Oana Druță



Obiective :

- Înțelegerea complexității fenomenului urban și a orașului în care locuim astăzi
- Înțelegerea unor elemente care țin de formele construite și de sistemele urbane
- Introducerea unor elemente de sisteme urbane care permit funcționarea orașului și îi structurează relația cu mediul înconjurător

1. De ce am studia orașul?

Pentru că lumea în care trăim este urbană. În 2008, mai mult de jumătate din populația planetei (3.3 miliarde de oameni) trăia în zone urbane, și se estimează că până în 2030 toate regiunile lumii, inclusiv Asia și Africa, vor avea mai mulți oameni trăind în zone urbane decât în zone rurale. Astfel, până în 2030 populația urbană a planetei va ajunge la 5 miliarde.

Un raport al ONU (Organizația Națiunilor Unite) din 1996 spunea: „dezvoltarea orașelor va fi de departe cel mai important factor în dezvoltarea planetei în secolul XXI“.

Dacă ne gândim că majoritatea oamenilor locuiește în zone urbane, atunci nu este greu să ne dăm seama că majoritatea problemelor cu care ne confruntăm în lume astăzi sunt probleme urbane – criza energetică, criza ecologică, criza economică, sărăcia, discriminarea – toate sunt probleme care se exacerbează în momentul în care din ce în ce mai mulți oameni trăiesc în aceste așezări pe care le numim orașe. Cu toate acestea, orașele, prin dinamica pe care o mare aglomerare de oameni o are, sunt și locurile unde se găsesc soluțiile pentru aceste probleme. Orașele sunt singurele așezări umane cu adevărat inovatoare, singurele locuri în care există destulă densitate de oameni și activitate pentru a ne stimula mințile să găsească soluții la problemele care ne înconjoară. Într-un fel, orașele sunt ca niște laboratoare în care se testează și se pun în practică toate ideile noastre, oricât de năstrușnice sau greu de realizat ni s-ar părea. Și iată încă un motiv pentru care este important să studiem orașele.

Pentru mai multe informații despre urbanizare:

State of the World's Cities Report 2008/ 2009
<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2562>

State of the World's Cities Report 2010/ 2011
<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917>

2. Ce este un oraș?

Dicționarul explicativ al limbii române (DEX) definește orașul astfel:

Orașul este o formă complexă de așezare omenească cu dimensiuni variabile și dotări industriale, având de obicei funcție administrativă, industrială, comercială, politică și culturală. Termenul „oraș” este de asemenea asociat cu centrul, zona cea mai intens construită și locuită a unui oraș.

Orașele contemporane însă, cu greu se înscriu în această definiție strictă.

Și totuși, fie că este vorba de turnuri înalte, de autostrăzi suspendate, de mari piețe publice sau de șiruri nesfârșite de blocuri, cu toții recunoaștem un oraș în momentul în care îl vedem. Una dintre caracteristicile de bază care diferențiază ORAȘUL de o așezare rurală este mărimea, mai ales mărimea înțeleasă ca număr de oameni care trăiesc în imediată vecinătate unii față de ceilalți. De aceea putem spune că orașele sunt în primul rând **aglomerări de oameni**.

Marile aglomerări de oameni caracteristice orașelor contemporane dau naștere unor **peisaje urbane** tipice cum ar fi complexele rezidențiale de mari dimensiuni, centrele de afaceri, marile centre comerciale, infrastructura de transport supradimensionată.

O altă caracteristică a orașului este **complexitatea**. Complexitatea orașelor nu este ceva ușor de definit, și de fapt tot materialul care urmează nu va face decât să încerce să ofere porțițe prin care să observăm și poate chiar să înțelegem această complexitate. Însă, înainte de a porni la drum, ne putem lua niște repere. Complexitate se referă la:

- forma fizică a orașului
- sistemele interne care susțin orașul (transportul, sistemele de alimentare cu apă, canalizare, electricitate, etc.)
- diversitatea relațiilor umane care se evidențiază în mediul urban (forme de organizare, conflicte, negocieri)

Concepte introduse

Urbanizarea este un „proces istoric de creștere a orașelor și a rolului lor în dezvoltarea societății”. Se referă la concentrarea populației unei țări în orașe, creșterea numărului și dezvoltarea orașelor, sau la transformarea unor localități rurale în centre cu caracter urban”. (cf. DEX).

3. Ce este urbanizarea?

Procesul de urbanizare este strict legat de schimbările petrecute în economie în secolul al XIX-lea, atunci când, datorită scăderii importanței agriculturii și a pământului ca surse de venit, și datorită creșterii importanței industriei și a capitalului, orașele au început să fie din ce în ce mai atractive. Importanța orașelor a crescut pe măsură ce tot mai mulți oameni părăseau zonele rurale pentru a se stabili la oraș.

Acest proces început cu mai bine de două secole în urmă este în prezent în plină ascensiune. Totuși, procesul nu este uniform și este marcat de nenumărate alte fenomene care în ultimele decenii au început să fie asociate cu dezvoltarea orașelor.



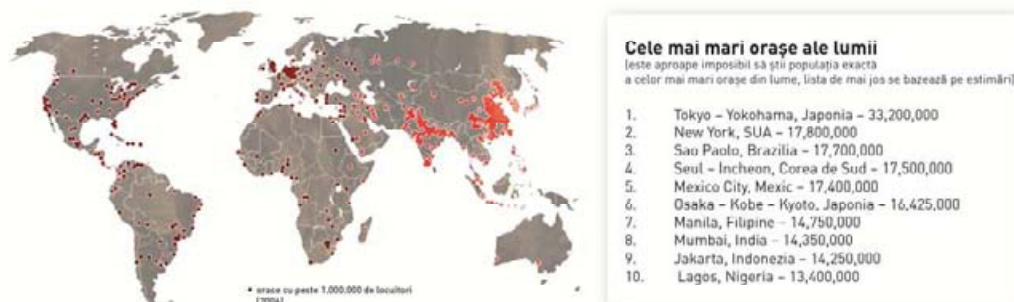
New York, Times Square.
Yokohama, Chinatown.
Stradă din Hanoi, Vietnam.
Foto: Oana Druță



Creșterea și descreșterea orașelor

Deși a început în Europa și în America de Nord, fenomenul cel mai intens de **urbanizare**, în sensul de creștere și dezvoltare a orașelor, poate fi observat în prezent și în America de Sud, Asia și Africa. Dacă ne uităm la o listă cu cele mai mari orașe ale lumii vom vedea că aproape nici unul dintre ele nu se găsește în Vestul dezvoltat, cu excepția New York-ului.

Observând harta tuturor orașelor de peste un milion de locuitori, ne putem face de asemenea o idee relativ la zonele de pe glob care se confruntă cu cel mai accentuat proces de urbanizare:



Harta orașelor cu peste 1 milion de locuitori în 2006

Dacă examinăm noile configurații urbane care pot fi observate în diverse părți ale lumii, observăm că acestea depășesc cu mult ideea de oraș ca așezare bine determinată și separată de zona rurală din jur.

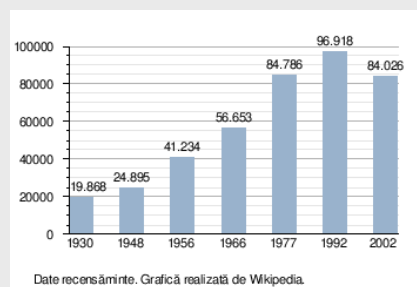
În unele zone, orașele au început să se unească, dând naștere unor aglomerări urbane masive care nu pot fi gândite decât la nivel de regiune. „Raportul asupra stării orașelor lumii” publicat de către ONU în 2010 clasifică aceste noi configurații urbane astfel:

Regiuni urbanizate – apar în jurul vechilor orașe prin proliferarea fenomenului de **suburbanizare**. Acest fenomen face ca orașele să anexeze din ce în ce mai mult spațiu în jurul lor și chiar, uneori, și alte așezări. São Paulo, cel mai mare oraș al Braziliei, deja se extinde pe o suprafață de 8000 de km², în timp ce locuitorii orașului Cape Town din Africa de Sud fac naveta, pentru a se deplasa de acasă la locul de muncă, pe distanțe de până la 100 de km în fiecare zi.

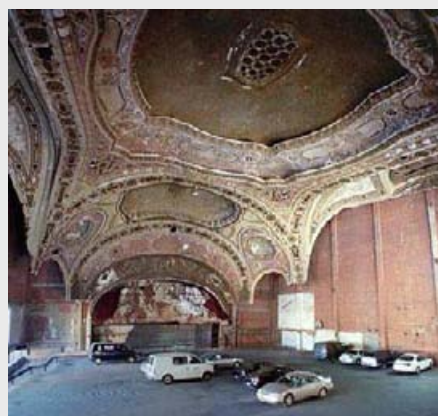
Coridoare urbane – reprezintă un număr de centre urbane conectate între ele prin coridoare de transport. Deși orașele care compun coridoarele urbane își mențin independența fizică, din punct de vedere economic ele formează un întreg, și asta determină dezvoltarea urbană de-a lungul coridoarelor de transport în zone rurale.

Mega-regiunile – sunt cele mai mari aglomerări urbane ale lumii. Mai mari decât mega-orașele (centre urbane de peste 20 de milioane de locuitori), mega-regiunile sunt motoare economice

Evoluția populației orașului Reșița (Wikipedia)



Efecte ale declinului populației în Detroit:



Detroit, Teatrul Michigan

Acest teatru magnific, construit la începutul secolului trecut, a căzut complet în paragină din cauza nefolosirii și a lipsei de resurse necesare menținerii lui în stare de funcționare. În prezent este utilizat drept parcare.

enorme, integrate, uriașe din punct de vedere al întinderii spațiale. Exemple ar fi mega-regiunea Tokyo-Nagoya-Osaka-Kyoto-Kobe în Japonia, care găzduiește nu mai puțin de 60 de milioane de oameni sau mega-regiunea Hong Kong-Shenzen-Guangzhou în China, care găzduiește 120 de milioane de oameni.

Dar, în vreme ce în unele zone ale lumii urbanizarea produce forme urbane din ce în ce mai complexe și mai mari, în altele orașele se confruntă cu un cu totul alt fel de probleme. Din ce în ce mai multe zone dezvoltate sau în tranziție ale lumii se confruntă în ultima jumătate de secol cu un proces invers celui de creștere a orașelor. Părți importante ale Europei Centrale și de Est, ale Americii de Nord și chiar ale Chinei, se confruntă cu fenomene precum *dezindustrializarea*, care fac ca orașele să își schimbe profilul economic și, în același timp, să descrească.

Declinul populației este primul simptom al orașelor în descreștere. Orașele în descreștere pun cu totul alte probleme decât cele în creștere, mai ales când este vorba despre asigurarea calității vieții locuitorilor.

Lipsa locurilor de muncă face ca populația tânără și mobilă să părăsească aceste orașe lăsând în urmă o populație care are din ce în ce mai multă nevoie de servicii sociale și din ce în ce mai puține resurse pentru a și le asigura.

Lipsa resurselor financiare face ca investițiile să fie din ce în ce mai greu de realizat. Orașul decade, atât fizic cât și economic, și, fără o politică adaptată la noile probleme, intră într-o spirală a declinului.

Abandonul dă naștere unei forme urbane „sparte”, în care unele zone rămân active în timp ce altele intră în paragină. Asta face ca asigurarea serviciilor de bază precum apa sau canalizarea să fie din ce în ce mai costisitoare, în timp ce resursele devin din ce în ce mai puține.

După 1989, cele mai multe orașe din România se confruntă acut cu declinul populației. Descreșterea importanței industriei și tranziția către un alt profil economic fiind de asemenea o problemă. Nici unul dintre cele mai mari zece orașe ale țării nu a înregistrat o creștere a populației în ultimele două decenii, în afară de București și de Cluj, situația orașelor mai mici precum Târgu Mureș, Reșița sau Slatina fiind și mai dificilă.

În Europa, orașele din estul Germaniei, precum Leipzig sau Weimar, se confruntă cel mai puternic cu efectele contracției economice și demografice.

În același timp, în Statele Unite, orașe precum Detroit sau Cleveland au înregistrat scăderi record de populație. De exemplu, orașul Detroit a pierdut 200.000 de locuitori în perioada 2000–2010.

Aplicații:

1. Ce vi se pare surprinzător la harta orașelor cu peste 1 milion de locuitori, ilustrată mai sus? Vă surprinde ceva la lista celor mai mari orașe din lume?
2. Cum apreciați procesul de urbanizare în România? Care sunt orașele care vă dau impresia de orașe atractive, cu potențial de creștere?
3. Cum apreciați starea orașului în care locuiți? Este un oraș în creștere sau, dimpotrivă, unul în declin?
4. Care sunt problemele cu care se confruntă orașul în care locuiți?

Concepte introduse

Suburbanizare – fenomen prin care se creează noi zone rezidențiale și uneori industriale sau comerciale la marginea orașelor; tendința oamenilor de a se feri de aglomerația specifică orașului, preferând pentru locuit zonele rezidențiale care apar în cercuri concentrice în jurul orașului.

Dezindustrializare – declinul importanței industriei (mai ales a industriei prelucrătoare) în profilul economic al unui oraș sau al unei țări.

4. Cum am ajuns până aici?

Acum, pentru că avem o idee mai clară despre ce este un oraș și ce fenomene urbane sunt importante în societatea contemporană, putem să intrăm puțin mai în detaliu în ceea ce privește evoluția orașelor dar și relativ la principalele curente de gândire în *urbanism* în ultimul secol.

Primele orașe au apărut în urmă cu mai bine de 7000 de ani și multe dintre caracteristicile lor, specific urbane, s-au transmis până în prezent. Dar aglomerările urbane pe care suntem obișnuiți să le considerăm ORAȘE în zilele noastre și-au făcut apariția abia în secolul al XIX-lea.

Odată cu revoluția industrială, din ce în ce mai mulți oameni au părăsit așezările rurale și au început să caute de lucru în noile fabrici din orașe. Astfel, aproape peste noapte, populația orașelor a crescut cu mult peste posibilitățile orașelor pre-industriale de a găzdui acest aflux de oameni.

Londra secolului al XIX-lea este exemplul clasic al primelor orașe industriale: aglomerat, murdar, fără apă curentă, cu străzi neasfaltate, acoperit tot timpul de un strat impenetrabil de smog, cu locuințe îngrămădite și supra-aglomerate pentru muncitorii din fabrici, dar și cu cartiere mai aerisite însă nu neapărat mai curate pentru oamenii mai înstăriți. Și totuși, în astfel de orașe au apărut primele idei și s-au făcut primele eforturi pentru a îmbunătăți viața oamenilor și pentru a construi orașele pe care le cunoaștem azi.

Epidemiile cauzate de supra-aglomerare și de lipsa unei infrastructuri de bază au fost probabil primele semnale de alarmă că orașele industriale aveau nevoie de o reformă.

Pornind de la problemele orașului industrial, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea au apărut primele încercări de a sistematiza orașele și de a le da o formă care să rezolve aceste probleme atât de evidente și presante.

Concepte introduse

Urbanism: știința care se ocupă cu studiul amenajării localităților orășenești existente, precum și cu proiectarea de noi orașe. Urbanismul se ocupă atât de forma pe care o iau așezările umane cât și de felul în care acestea funcționează din punct de vedere politic, economic, social.

Cerdà: planul pentru Barcelona

Ildefons Cerdà a fost un urbanist spaniol activ în a doua jumătate a secolului XIX. Educat inițial ca inginer constructor, Cerdà a renunțat la această meserie pentru a se dedica îmbunătățirii orașelor. Cea mai mare realizare a lui este planul pentru „extensia” Barcelonei, în care Cerdà ilustrează cele mai revoluționare principii de urbanism ale timpului său. Planul include: prevederi pentru locuințe luminoase și aerisite dar și spații verzi în cartiere; recomandări pentru folosirea unor metode eficiente de gestionare a deșeurilor, inclusiv canalizare și alimentare cu gaze naturale; o rețea de drumuri optimizată pentru a putea fi folosită atât de pietoni cât și de căruțe, tramvaie cu cai și linii ferate urbane (idee nemaiîntâlnită până atunci, care avea să se transforme mai târziu în metrou).

Ebenezer Howard – Orașul grădină

Fără a avea o pregătire de specialitate în urbanism sau în altă disciplină „urbană”, ideea lui Ebenezer Howard de oraș în care oamenii să trăiască în armonie cu natura a avut o mare influență asupra felului în care au evoluat orașele în secolul XX. Ideea orașului grădină este destul de simplă: un oraș în care să te poți bucura de toate avantajele vieții la țară fiind totuși în oraș. Pentru a obține asta, Howard propune (în 1902) un oraș care se dezvoltă concentric dinspre centru de-a lungul unor bulevarde radiale. Zona centrală era destinată activităților comerciale și culturale, zona mediană locuințelor iar zona periferică activităților industriale. Orașul era înconjurat de un o zonă de vegetație ca un cordon verde. Pentru că populația unui oraș grădină era strict controlată la 32.000 de oameni, atunci când se ajungea la acest prag trebuia înființat un nou oraș. Orașele astfel construite erau legate între ele prin linii de tren. Howard nu a reușit să construiască decât două orașe grădină, însă ideea unor comunități mici în care omul să trăiască în armonie cu natura a inspirat mulți urbaniști de-a lungul timpului.

Le Corbusier – La Ville Radieuse

Arhitect și urbanist francez al începutului de secol XX, Le Corbusier și-a pus poate cel mai tare amprenta asupra dezvoltării orașelor în prima jumătate a secolului XX. Modelul de oraș propus de el, cunoscut sub numele de „La Ville Radieuse”, este un model de **oraș funcțional** în care diferitele funcții ale orașului (locuire, comerț, industrie, recreere) sunt separate între ele. Pentru a reduce timpul de deplasare, zonele rezidențiale și cele industriale trebuiau construite aproape unele de celelalte, însă înconjurate de zone verzi destul de largi încât să reducă efectul poluării. Străzile trebuiau dimensionate în așa fel încât să permită o deplasare rapidă cu mașina (proaspăt inventată). Le Corbusier propune o soluție modernă la criza locuințelor care afecta orașele în continuă creștere ale începutului de secol, și anume blocurile de apartamente. Aceste blocuri trebuiau construite departe de străzi, în interiorul unor zone verzi, și trebuiau să fie construite suficient de departe unul față de celălalt astfel încât să se asigure un minim de însorire pentru toate apartamentele.

Pe de o parte, aceste modele de oraș au contribuit extrem de mult la ameliorarea condițiilor de viață ale orașenilor. Noile cartiere de locuințe erau mult mai curate, igienice, sănătoase. Noile sisteme de alimentare cu apă și canalizare, electricitate sau gaze naturale, făceau viața de zi cu zi a locuitorilor orașelor din ce în ce mai comodă. Însă, aplicarea la scară din ce în ce mai largă a modelului orașului funcțional a dus la o compartimentare excesivă a diferitelor funcții ale orașului și la un fel de a construi și organiza orașele care nega exact esența „urbanității” și anume aglomerarea creativă de activitate umană. Urbaniștii orașelor moderniste/ funcționale își concentră întreaga atenție asupra eficientizării transportului cu mașina personală, asupra construirii de noi și noi cartiere de blocuri pentru muncitori sau pentru noii locuitori ai orașului, asupra separării funcțiilor comerciale și industriale (considerate nocive) de funcția de locuire. În acest timp, nu își dădeau seama că oamenii au nevoie de socializare, de spații publice, de locuri în care să vadă și să interacționeze cu alți oameni, că lipsa acestor locuri duce la izolare și la un sentiment de nesiguranță pe străzi, că străzile și autostrăzile pe care ei le construiau erau imposibil de folosit de către pietoni și că acest lucru conducea la o scădere a activității micilor întreprinzători, oameni direct responsabili pentru vitalitatea economică a unui oraș.

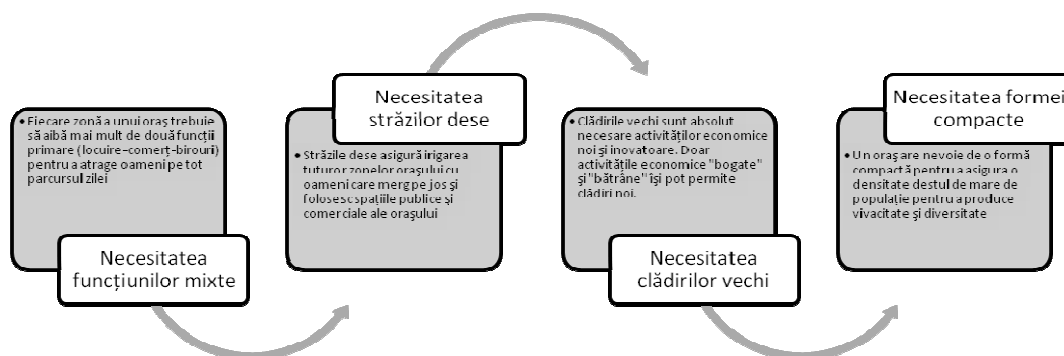
În plus, condițiile istorice se schimbaseră iar modele care fuseseră de ajutor pentru regândirea orașelor industriale ale secolului al XIX-lea nu mai erau valabile pentru orașe care vedeau deja primele semne ale dezindustrializării și trebuiau să își găsească un nou rost. În fața acestor noi provocări, în anii 1960, au apărut încercări de a redefini orașul.

Jane Jacobs – Diversitatea Orașului

O mare iubitoare a orașelor, și a New York-ului ei natal în special, Jane Jacobs a revoluționat felul în care oamenii gândesc orașele pornind de la observațiile cele mai simple. Observând străzile cartierului ei, Jane Jacobs a descoperit câteva caracteristici de bază care fac viața într-un oraș așa de interesantă și de dinamică. În primul rând și-a dat seama că cea mai mare parte a vieții într-un oraș se petrece pe stradă, și că dacă nu se petrece pe stradă orașul are de suferit. Spațiul public oferit de străzi și de piețe este esențial pentru socializarea celor mici, pentru menținerea siguranței, pentru asigurarea prosperității economice a unui cartier.

În cartea ei de căpătâi, „Moartea și viața marilor orașe americane”, Jacobs identifică și marea deficiență a urbaniștilor din zilele ei: nu înțelegeau ce fel de problemă este un oraș. Orașele sunt probleme complexe, care din păcate erau tratate ca și cum ar fi fost probleme simple. Jacobs a intuit că fiecare dintre funcțiile de bază ale orașului: transportul, locuirea, economia, cultura, mediul, etc. sunt **interdependente** și o schimbare într-una dintre ele le afectează pe toate celelalte în feluri pe care cu greu le putem intui.

În scrierile ei, Jacobs condamnă segregarea funcțiilor de bază ale orașului, militând pentru amestecarea funcțiilor urbane în toate cartierele unui oraș. De asemenea, Jane Jacobs deplânge felul în care orașele moderne deveniseră sclavele mașinii personale și ale unui ideal de transport rapid care făcuse ca străzile să devină tot mai late, anoste și neprietenoase pentru pietoni. În locul acestei forme urbane ea propune un oraș cu străzi multe și destul de înguste așa încât să încurajeze mersul pe jos și prezența oamenilor pe stradă la orice oră din zi și din noapte. Jacobs propune un nou ideal de oraș: **orașul divers**, și identifică patru condiții necesare pentru un astfel de oraș.



Deși a durat foarte mult timp până a fost luat în considerare și practicat de către urbanisti, modelul orașului divers pe care l-a intuit Jane Jacobs la începutul anilor 1960 stă la baza eforturilor orașelor contemporane de a deveni **orașe pentru oameni**, orașe în care oamenii să se simtă bine și să dorească să stea, în care spațiile publice sunt numeroase și atrăgătoare, iar pietonii sunt cei care fac regulile, nu mașinile.

Jacobs a fost de asemenea printre primii teoreticieni care au susținut faptul că, datorită complexității sale, orașul nu este o **problemă** care să poată fi **rezolvată** de o mână de specialiști care se bazează pe câteva principii și pe un morman de date statistice pentru a formula direcții de dezvoltare. Din schema dezvoltării orașelor moderne lipseau cei mai importanți actori și anume **cetățenii**, cei care trăiesc în oraș și la ale căror nevoi trebuie să poată să răspundă orașul. **Jane Jacobs** a fost printre primii promotori ai *urbanismului participativ*.

„O stradă urbană echipată să facă față multor oameni care nu se cunosc între ei (...) trebuie să aibă trei calități de bază:

Mai întâi trebuie să existe o demarcare clară între spațiul privat și cel public (...).

În al doilea rând, trebuie să fie ochi pe stradă, ochi ai celor care se pot considera „proprietarii” străzii, oameni care locuiesc pe strada respectivă. Clădirile de pe o stradă echipată să facă față multor străini și să asigure siguranță atât pentru străini cât și pentru locuitori trebuie să fie orientate către stradă. Nu au voie să își întoarcă spatele către stradă și să o lase oarbă.

În al treilea rând, trotuarele trebuie să fie utilizate mai mult sau mai puțin în permanență atât pentru a crește numărul de ochi pe stradă cât și pentru a-i face pe oamenii care locuiesc în clădirile de pe stradă să o privească în număr cât mai mare. Nimănui nu-i place să stea pe scări sau să privească de la balcon o stradă goală. (...)”¹

Concepte introduse

Urbanism participativ – metodă de a practica urbanismul care ține cont de toți actorii urbani care sunt afectați de o anumită problemă urbană (vezi cap. 4).

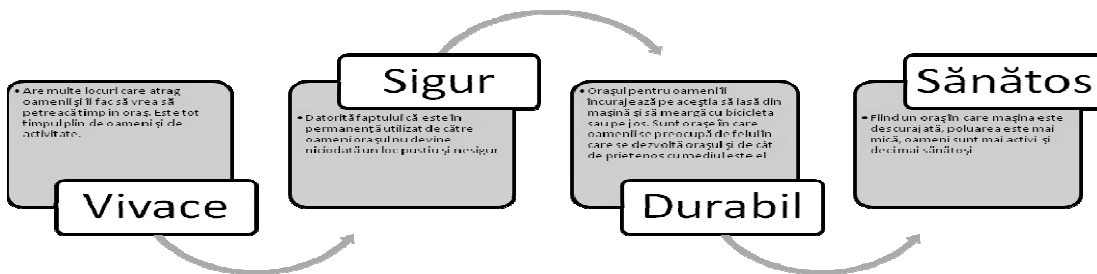
¹ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, 1992

Jan Gehl – Orașe pentru oameni

După spusele lui, Jan Gehl a intrat în rândul urbanistilor chiar „în momentul în care tot ce te învățau la școală era greșit”. Era după ce Jane Jacobs publicase „Moartea și viața marilor orașe americane”, dar înainte ca ideile ei să schimbe felul în care urbanismul și arhitectura erau gândite de către specialiști. Intrând în acest domeniu al studiului și planificării orașelor, Gehl și-a dat seama că era nevoie de o schimbare, o schimbare fundamentală de mentalitate, o schimbare în felul în care construim orașele. El și-a dedicat întreaga viață promovării acestei schimbări.

Schimbarea pe care o propune Gehl este o schimbare de valori. În opinia lui, cel mai important element al unui oraș este **omul** iar cea mai importantă prioritate pentru un arhitect sau urbanist este cum să îi facem pe oameni să se simtă cât mai bine în mediul construit care este orașul.

Orașul lui Gehl are patru caracteristici de bază. El este:



„Un oraș bun este ca o petrecere bună. Oamenii stau mai mult pentru că se simt bine”.²

Fiind arhitect de meserie, Gehl a fost întotdeauna preocupat de formă. Însă marea lui realizare a fost să își dea seama că „*arhitectura nu este doar FORMĂ URBANĂ ci interacțiunea dintre FORMĂ și VIAȚĂ. Orașele nu înseamnă doar clădiri, ci felul în care oamenii interacționează cu mediul construit din jurul lor. Felul în care ne construim orașele determină stilul nostru de viață.*”

Pentru a înțelege ce vrea să spună Gehl prin acest motto al lui, ne vom apleca mai întâi asupra câtorva elemente de formă urbană, după care vom examina în detaliu unul dintre cele mai importante sisteme urbane – transportul – pentru a ne da seama mai bine ce vrea să spună Gehl atunci când afirmă că forma pe care o iau orașele noastre determină felul în care trăim.

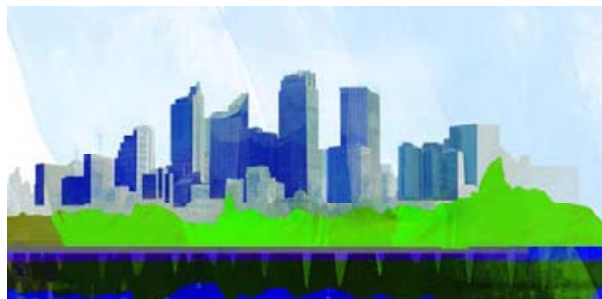
Aplicație:

1. Cum a evoluat concepția noastră despre oraș în decursul secolului XX?
2. Ce elemente au căpătat o importanță mai mare? Și ce elemente și-au pierdut importanța?
3. Dacă vă gândiți la orașul în care trăiți, puteți spune pe ce se axează politica de dezvoltare a orașului? În ce se fac cele mai multe investiții? Care sunt oamenii (categoriile de oameni) care sunt cei mai activi în stabilirea priorităților orașului vostru? Care sunt cuvintele cheie pe care edilii orașului vostru le folosesc în mod curent?

² Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, 2010

5. Ce înseamnă formă urbană?

Dacă ne uităm la un oraș de departe, la felul în care se proiectează pe un fundal clar cum ar fi cerul, ceea ce vedem este o serie de clădiri de forme și mărimi diferite. Distanțele se estompează și clădirile apar ca și cum ar fi una lângă cealaltă.



Dacă ne apropiem, observăm că între clădiri există de fapt spațiu, străzi, piețe, suprafețe plantate și alte asemenea.



Acestea sunt un prim nivel la care putem vorbi despre forma urbană, în termeni de spațiu și volum construit.

- **Un volum construit (termen folosit în arhitectură)** se referă la o clădire, un spațiu tridimensional închis, de obicei cu acoperiș, ferestre și uși pentru acces, folosit pentru o diversitate de activități umane, de la locuire la comerț, activități culturale, educaționale și altele.
- **Spațiul liber** se referă la tot ceea ce este între clădiri, fie că sunt spații de acces precum străzile, sau spații de socializare și adunare cum ar fi piețele, sau spații de recreere (parcurile).

Raportul dintre spațiul construit și spațiul liber ne dă primele repere în legătură cu densitatea unui oraș și felul în care acesta este construit. Densitatea se referă la mai multe lucruri:

- (1) în demografie se referă la numărul de oameni care locuiesc pe o suprafață de un kilometru pătrat de teren.
- (2) în arhitectură vorbim de densitate în număr de clădiri. Două orașe pot avea același număr de locuitori, dar unul are câteva clădiri înalte, construite unele lângă altele și este un oraș dens, pe când celălalt poate avea multe clădiri de 1–2 etaje care se întind pe o suprafață mare de teren și este mai puțin dens.

Densitatea este unul dintre elementele de bază în ecuația „orașului pentru oameni”. Un oraș cu densitate prea mică nu va atinge niciodată masa critică de oameni necesară viabilității. Construcțiile împrăștiate pe suprafețe mari de teren la densitate foarte mică vor încuraja mersul cu mașina personală și vor face nepractice mijloacele de transport alternativ precum bicicleta, și chiar transportul în comun. Reversul este de asemenea o problemă. Un oraș cu densitate prea mare riscă să nu aibă spații publice suficiente, riscă să fie prea aglomerat, vegetația stradală și locuințele etajelor inferioare ale blocurilor mari să nu primească suficientă lumină naturală etc.



Există și un al doilea mod de a examina forma urbană. Dacă modul descris mai sus, și folosit cu precădere de arhitecți, este unul tridimensional, urbanisții lucrează mai mult cu reprezentări bidimensionale – planuri sau hărți.

Dacă ne uităm la un oraș de sus, în „2D”, putem observa alte lucruri:

Străzi – căile de comunicare și acces

Insule urbane – terenurile dintre străzi

Parcele (loturi) – porțiuni de teren, precis delimitate în cadrul unei suprafețe mai mari, destinate unei anumite întrebuințări

Clădiri –conturul (amprenta) pe sol.

Forma pe care o iau străzile și parcelele într-o anumită parte de oraș ne spune multe și despre istoria lui și despre felul în care a evoluat.



Străzi, insule urbane, parcele, clădiri

Unele orașe au evoluat organic, fără un plan bine determinat de la început, iar pe măsură ce orașul creștea i se adăugau noi și noi cartiere, unele făcute după planuri, altele nu. Astfel de orașe prezintă diferite tipuri de străzi și parcele, în funcție de cum a fost dezvoltată o anumită zonă, iar caracterul general al orașului este unul eterogen. Zonele care au evoluat organic vor avea străzi întortocheate și înguste și parcele de forme neregulate. Zonele construite după anumite planuri vor avea străzi mai ordonate și mai drepte dar și parcele de forme regulate.

Alte orașe au fost construite după planuri de la bun început iar urmele acestor planuri sunt vizibile în forma regulată a străzilor și a parcelelor. Totuși, pe măsură ce orașul creștea, planurile inițiale fie nu mai erau respectate, fie nu mai corespundeau nevoilor orașului și atunci erau schimbate – și, odată cu ele, se schimba și forma pe care o avea orașul în ansamblu.



Plan neregulat

De asemenea, urmărind forma pe care o iau străzile, insulele urbane și parcelele, putem să ne dăm seama de felul în care funcționează un oraș. Numărul străzilor și densitatea lor ne spun cât de „irigat” este un oraș. Dacă ne aducem aminte de Jane Jacobs, ea identifică densitatea străzilor ca un element definitoriu pentru diversitatea și atractivitatea orașelor. Insulele urbane foarte mari au o conectivitate redusă și încurajează traficul auto, în același timp descurajându-l pe cel pietonal. Fără trafic de pietoni orașele devin pustii și nesigure. În același timp, sunt poluate și nesănătoase.



Plan regulat

Aplicații:

1. Deschideți Google Earth și uitați-vă la forma pe care o are orașul vostru. Ce puteți spune despre ea la prima vedere? Apropiati-vă de unele zone cu care sunteți mai bine familiarizați și analizați forma străzilor și a parcelelor.
2. Mergeți la bibliotecă și încercați să aflați câteva informații despre istoria dezvoltării orașului vostru. Puteți identifica urmele acestei dezvoltări istorice în forma pe care o are orașul vostru acum?
3. Faceți o plimbare în cartierul vostru sau în cel în care este școala voastră. Ce puteți distinge de la nivelul solului? Ce fel de cartier este, unul care a evoluat organic sau unul construit după un plan?

6. Cum influențează mediul construit felul în care trăim?

Ca să înțelegem mai bine această legătură între forma urbană și felul în care este folosit un oraș, ne vom opri asupra transportului.

Evoluția felului în care este planificat transportul urban urmărește același parcurs pe care l-am identificat în scurta noastră incursiune în istoria recentă a urbanismului (punctul 1.4).

Automobilul în secolul al XX-lea

Povestea începe cu invenția mașinii personale, și mai ales a Modelului T de la Ford, prima mașină care a fost produsă în masă. Aventura orașelor secolului XX cu acest mijloc de transport este una interesantă și plină de tâlc. Automobilul era considerat un triumf al tehnicii la începutul secolului, unul care prevestea o nouă eră a mobilității absolute. Urbaniști precum Le Corbusier au încorporat imediat automobilul în modelele de orașe pe care le imaginau.

Criticile nu au întârziat să apară: „mașina va distruge strada umană... se pare că lucrul pe care nimeni nu îl vrea sunt locuri în care oamenii să se întâlnească, să își plimbe câinele (...) și să facă o sută de alte lucruri întâmplătoare pe care oamenii le fac în mod obișnuit... Le Corbusier urăște lucrurile la întâmplare.” (Robert Hughes, critic de artă)

Însă, în ciuda criticilor, în anii de după cel de-al Doilea Război Mondial, din ce în ce mai multe orașe din Statele Unite, Europa și din alte părți ale lumii adoptă idealurile orașului modernist și, odată cu el, preocuparea pentru mașină. În următoarele câteva decenii această preocupare devine din ce în ce mai pregnantă în rândul urbaniștilor și inginerilor cu toate că, după ceva timp, un anumit leitmotiv începe să devină evident:

- Se construiesc din ce în ce mai multe străzi late, care să deservească mașinile.
- Numărul mașinilor crește.
- În orașele deja construite se demolează case și se dislocă oameni pentru a face loc (auto)străzilor.
- Numărul mașinilor crește.
- În cartierele nou construite se proiectează străzi late, goale și greu de traversat, străzi care izolează clădirile și oamenii dar facilitează deplasarea mașinilor.
- Numărul mașinilor crește.
- Unele orașe cred atât de mult într-un viitor în care toți oamenii vor folosi mașina tot timpul, încât renunță la sistemele de transport public și, mai ales în America, renunță chiar și la trotuare.
- În ciuda tuturor concesiilor făcute mașinii personale, problema traficului rămâne o problemă.

Aventura cu orașul pentru mașini i-a învățat pe urbaniști și pe inginerii de trafic un lucru extrem de important, și anume că niciodată nu vei putea să construiești destule străzi late, bulevarde sau autostrăzi urbane astfel încât să rezolvi problema traficului în oraș; niciodată nu vei putea construi destule parcuri astfel încât să ai loc pentru toate mașinile care vor să parcheze în centrul orașului. Mai mult decât atât, **cu cât construiești mai multe străzi și parcuri cu atât vei avea mai multe mașini și, în plus, vei distruge și viața orașului**, vitalitatea lui socială și economică, calitatea aerului, sănătatea populației. Acest adevăr a devenit atât de încetățenit în rândul specialiștilor încât este cunoscut sub numele de „**Axioma transportului urban**”.

Mai mult asfalt înseamnă mai mult trafic. (Jan Gehl)

Pe măsură ce din ce în ce mai multe din lucrurile care ne plac într-un oraș erau sacrificate în favoarea mașinii, criticile la adresa „orașului pentru mașini” se întesesc, iar dezavantajele unui astfel de oraș devin din ce în ce mai evidente:

- Aglomerația
- Poluarea
- Dispariția spațiilor verzi
- Transformarea spațiilor publice în parcuri
- Izolarea socială cauzată de lipsa spațiilor de socializare
- Obezitatea provocată de modul de viață sedentar
- Decăderea economică a unor orașe lipsite de trafic pietonal
- Creșterea criminalității
- Dependența tinerilor, a bătrânilor și a altor persoane care nu conduc mașina de persoane care conduc.

Acestea sunt doar cele mai evidente dintre dezavantaje.

Un nou drum în transportul urban

Începând cu anii 1970, din ce în ce mai multe orașe au spus NU automobilului și s-au reorientat spre alte mijloace de transport. Acest lucru s-a întâmplat în special în vestul Europa la acea vreme dar, pe măsură ce din ce în ce mai multe orașe își dădeau seama de ineficiența mașinii ca mijloc de transport, au început să apară în diverse colțuri ale lumii orașele prietenoase cu pietonii și bicicliștii și care, în același timp, promovau transportul în comun: în America de Sud și în cea de Nord, în Australia. Cele mai cunoscute exemple sunt: Copenhaga, Amsterdam sau Stockholm în Europa, Portland și, mai nou, New York în America de Nord, Bogota și Curitiba în America de Sud, Melbourne în Australia.

Exemplul 1 - Copenhaga

Este cunoscut astăzi ca orașul bicicletelor. Însă în anii 1960–70 Copenhaga era un oraș sufocat de mașini. Traficul pe străzi era îngrozitor, nu erau niciodată suficiente locuri de parcare și calitatea aerului în oraș era din ce în ce mai precară. Oamenii nu mai doreau să petreacă timp în oraș iar Copenhaga arăta din ce în ce mai pustie.

Totuși, o nouă generație de urbaniști, în frunte cu Jan Gehl, dar și specialiști în trafic au început în anii 1970 să pună problema altfel. Dacă în loc să măsurăm traficul auto măsurăm traficul pietonal? Dacă în loc să construim noi parcări și benzi auto reducem treptat numărul de parcări iar în locul acestora creăm spații publice, reducem numărul de benzi auto iar în locul lor introducem piste de biciclete?

În câțiva ani, rezultatele au început să fie vizibile. Mașinile au început să se împuțineze și în locul lor au apărut bicicletele. Oamenii au început să petreacă din ce în ce mai mult timp în noile spații publice. Orașul a căpătat deodată mai multă viață, aerul era mai curat, aglomerația era din ce în ce mai scăzută. În douăzeci de ani, Copenhaga devenise un cu totul alt oraș, unul în care oamenii de pretutindeni doreau să meargă și să locuiască. Pariul a dat roade.

Când, la începutul anilor 2000, numărul celor care foloseau bicicleta a început să stagneze, edilii orașului au comandat inginerilor de la MIT un nou tip de bicicletă, pentru a fi folosită pentru programul de bike-sharing al orașului.

Film online: *The Copenhagen Wheel* <http://www.youtube.com/watch?v=S7y3q1Qu3Gc>

Exemplul 2 – Curitiba

Este un oraș din Brazilia care, datorită primarului lui creativ și ușor despotice, a ajuns să fie cunoscut în toată lumea ca un oraș pentru oameni.

Jaime Lerner, primarul Curitibaei în anii 1970–80, excelent urbanist și arhitect, a dezvoltat transportul în comun. Cum orașul lui nu era foarte bogat, a trebuit să își folosească ingeniozitatea și să gândească un mod de transport care era în același timp eficient și ieftin. Așa a apărut așa numitul „transport rapid cu autobuzul”. Autobuzele erau ieftine, dar dacă tot timpul erau blocate în trafic erau extrem de ineficiente, așa că Lerner și consilierii lui au găsit o altă soluție. Ce ar fi dacă am folosi autobuze dar le tratăm ca și cum ar fi metrou? Astfel, noile autobuze mergeau pe mijlocul străzii, pe benzi dedicate și separate de restul traficului, aveau platforme de urcare late și separate unde puteai să îți procuri și biletul de acces, veneau la intervale extrem de scurte, astfel că nu trebuia să aștepti foarte mult în stație.

Sistemul era un succes, însă creatorii știau că dacă în autobuze începe să scadă confortul din cauza folosirii prea intense, atunci și sistemul în totalitate va începe să fie mai puțin atractiv. Așa că au fost preocupați tot timpul de îmbunătățirea lui, fie comandând un nou tip de autobuz, fie făcând platformele de urcare și coborâre mai eficiente, sau făcând sistemul de procurare a biletelor mai ușor de folosit.

Filme online:

Bus Rapid Transit in Curitiba http://www.youtube.com/watch?v=gL_So666mYY

TED talk cu Jaime Lerner http://www.ted.com/talks/jaime_lerner_sings_of_the_city.html

Aplicații:

1. Cum influențează tipul de transport cel mai răspândit într-un oraș felul în care oamenii folosesc și percep orașul respectiv? Folosiți-vă de exemplele de mai sus și de materialul adițional de pe Internet pentru a răspunde.
2. Cât de importantă credeți că este politica de transport pe care un oraș o practică pentru calitatea vieții oamenilor care locuiesc în oraș?
3. Puteți să vă dați seama care este politica de transport a orașului vostru? Ce mijloace de transport sunt încurajate și ce mijloace de transport sunt descurajate? Ce părere aveți despre felul în care este gândit transportul în orașul vostru?

Nici un tip de transport nu este fără cusur

Chiar dacă favorizăm un alt mijloc de transport în locul mașinii personale, axioma transportului urban rămâne valabilă. Cum am văzut în exemplele de mai sus, dacă se construiesc mai multe piste pentru bicicliști și crește numărul și calitatea facilităților destinate acestui mod de transport, din ce în ce mai mulți oameni îl vor folosi. Dacă se investește în transportul în comun iar acesta devine mai ușor de folosit și mai eficient, oamenii îl vor prefera.

Simplu, însă o problemă rămâne. Chiar dacă favorizăm un mijloc de transport mai eficient (cum e transportul în comun care poate transporta mulți oameni în același timp și ocupă mai puțin spațiu decât mașina) sau mai sănătos (cum e bicicleta), dacă ne concentrăm asupra unui singur mod de transport acesta va deveni până la urmă prea aglomerat iar efectele supraaglomerării se vor resimți în oraș. Soluția la care au ajuns unele orașe a fost una de compromis în cele din urmă, și anume promovarea mai multor tipuri de transport, încercând să profite de avantajele pe care le oferă acestea și minimizând pe cât posibil dezavantajele.

Aplicație:

Care sunt avantajele și dezavantajele diferitelor tipuri de transport urban? Împărțiți tabla în patru, câte un colț pentru fiecare tip de transport (Auto, Transport în comun, Bicicleta, Mersul pe jos), și notați în fiecare colț toate avantajele și dezavantajele care vă vin în minte.

Câteva idei pentru îmbunătățirea fiecărui tip de transport urban

Există o multitudine de idei pentru îmbunătățirea transportului urban. Unele vin din partea specialiștilor, altele vin din partea unor oameni care au dezvoltat o pasiune pentru asta, dar nu au neapărat o pregătire profesională în domeniu, altele vin din partea unor politicieni. Fiecare dintre noi putem contribui la felul în care va arăta orașul nostru în viitor. Tot ce ne trebuie este pasiune, imaginație și stăruință.

„Orașele au capacitatea de a oferi ceva pentru fiecare din noi, numai atunci când sunt create de fiecare din noi”.³ „Nu este nevoie de o majoritate pentru a izbândi, ci de o minoritate iritată și neobosită, decisă să stârneasă furtuni în mințile oamenilor” (Samuel Adams, 1722–1803)



1. Taxa de congestie

O taxă de congestie reprezintă o sumă de bani pe care oamenii care intenționează să intre cu mașina într-o zonă aglomerată trebuie să o plătească, în momentul în care intră în zona respectivă. Deși este o măsură dură de eliminarea a mașinii din zonele aglomerate, ea a atras din ce în ce mai multă susținere din partea oamenilor, datorită eficienței pe care a demonstrat-o. În Londra s-a introdus o astfel de taxă, de zece lire sterline (aprox. cincizeci de lei), pentru zona centrală a orașului. Taxa este atât de eficientă încât traficul auto în centrul Londrei a scăzut cu 25% după prima săptămână. Ce înseamnă asta? În primul rând mai puțină aglomerație, mai mult loc pentru alte mijloace de transport, spații publice mai atractive, aer mai curat.

2. Car-sharing

Nu toți oamenii sunt convingși că metodele de restricționare a traficului sunt bune sau suficiente. Unii au încercat să propună o altă cale.

Programele de car-sharing sunt un astfel de exemplu. Pentru oamenii care propun această soluție problemele nu sunt doar aglomerația sau calitatea aerului, ci și faptul că a deține o mașină personală este costisitor (nu numai achiziționatul propriu-zis dar și întreținerea, locul de parcare, etc.) și că până la urmă plătești mult mai mult ca să ai mașină decât se justifică pentru cât o folosești. Astfel, soluția ar fi o posibilitate de a avea mașina la dispoziție doar atunci când îți trebuie fără să îți asumi toate costurile pe care le presupune deținerea unei mașini personale.

Internetul a făcut acest lucru posibil. Dacă în orașul tău există cinci locuri în care sunt parcate mașini disponibile pentru închiriere, iar tu, ca utilizator, poți vedea în timp real care sunt mașinile disponibile și unde sunt ele localizate, și apoi îți poți rezerva o mașină pentru orice interval orar în care ai nevoie de ea, atunci lucrurile devin foarte simple și eficiente. Tu folosești mașina numai atunci când ai nevoie de ea, și plătești doar pentru acel interval orar. Alți oameni pot folosi aceeași mașină când au ei nevoie și plătesc doar pentru timpul cât o folosesc. Dacă mașinile sunt noi, disponibile în modele diversificate și adaptate la nevoi multiple (o mașină mai mare pentru o familie care vrea să meargă la un concert, sau una mică și rapidă pentru un tânăr care trebuie să ajungă la o întâlnire cu iubita), atunci crește atractivitatea acestui sistem.

Programele de „car-sharing” au totuși și rezultate nebanuite. Pentru că prețul închirierii nu este chiar scăzut, iar penalizările pentru întâzierii sunt destul de mari, oamenii folosesc mașina strict atunci când au nevoie și nu de câte ori ar face-o dacă ar dispune de mașină individuală.

Film online: TED Talk cu Robin Chase– Zipcar http://blog.ted.com/2008/01/31/robin_chase/

³ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, 1992



3. Benzi dedicate pentru autobuz

Benzile dedicate pentru autobuz pot fi de mai multe feluri. Unele sunt marcate doar prin inscripții pe asfalt. Altele sunt confecționate din materiale diferite față de restul carosabilului. Unele sunt situate pe mijlocul străzii, în timp ce altele se află la marginea străzii. Benzile dedicate pentru autobuz asigură prioritatea acestuia față de celelalte mijloace de transport care folosesc aceeași stradă. Astfel, autobuzele nu mai trebuie să aștepte în trafic și pot duce oamenii la destinație mai repede.

4. Sisteme de urmărire GPS „Global Positioning Systems“ pentru transportul în comun

Nu-i așa că v-ați gândit de multe ori, „cum ar fi dacă aș ști exact când ajunge autobuzul sau tramvaiul în stație”? „Ce bine ar fi dacă nu ar mai trebui să aștept“?

Acest lucru este posibil prin utilizarea sistemelor GPS care trimit informații despre poziția geografică exactă a autobuzelor sau a tramvaielor, în timp real, unui sistem informatic care apoi le transformă în hărți interactive accesibile pe Internet. Astfel, poți ști exact când o să ajungă autobuzul în stație și când trebuie să pleci de acasă ca să îl prinzi.

Bineînțeles că hărțile pot fi accesate și de pe smartphone pentru cei care sunt pe drum, sau de la terminale montate în stații pentru cei care sunt deja acolo și vor să știe când le va ajunge autobuzul sau tramvaiul în stație.

Link. Sistem de urmărire GPS în Ann Arbor, Michigan <http://mbus.pts.umich.edu/>



5. Piste de biciclete

Cum arată piste de biciclete care sunt cel mai sigure, cel mai ușor de folosit și cel mai rapide? Sunt situate pe trotuar sau pe stradă? Sunt separate de trafic în mod evident sau doar prin marcaje pe asfalt? Diferite orașe ale lumii aleg diverse tipuri de piste pentru biciclete. Însă, pe măsură ce acestea sunt folosite mai intens și specialiștii pot colecta mai multe informații despre cum sunt folosite și care sunt problemele care apar, anumite caracteristici de formă devin din ce în ce mai evidente. Astfel s-a ajuns la concluzia că cele mai sigure piste de biciclete sunt cele care nu iau nici din spațiul pietonal nici din cel al mașinilor, ci sunt complet separate și de unele și de altele. Marcajele pe asfalt sunt bune pentru a semnaliza prezența pistelor de biciclete, totuși separarea efectivă prin bordură și pavaj specific sunt cele mai indicate.



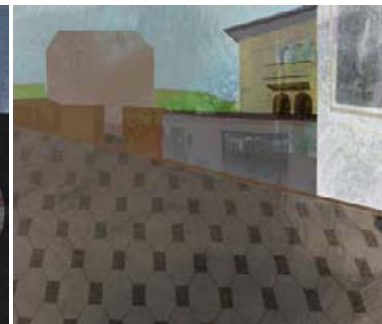
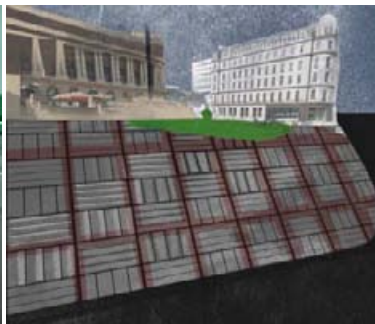
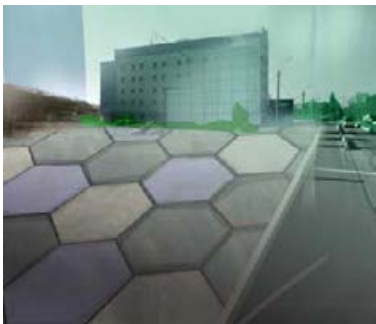
6. Trotuarul ideal

Cum pot orașele să facă mersul pe jos mai atractiv pentru oameni? Totul începe de la **trotuar!** Trotuarele sunt la fel de importante ca și carosabilul, dacă nu chiar mai importante având în vedere că niște trotuare în bună stare, bine dimensionate și mobilate corespunzător, pot reprezenta mult mai mult decât niște simple coridoare de trecere, pot deveni adevărate scene pentru activitățile urbane.

Un trotuar atrăgător este **suficient de lat** astfel încât oamenii să poată merge în voie, are un **pavaj în bună stare**, fără gropi, denivelări, capace de canalizare ieșite în afară, etc., **nu are obstacole** de niciun fel, de la mașini parcate abuziv și până la mormane de moloz sau gunoaie, este **umbrit** pe timpul verii, pe cât posibil, de copaci sănătoși și înalți, este **luminat noaptea** destul de bine pentru a inspira siguranță.

Odată îndeplinite aceste condiții minime, se poate trece la lucruri mai sofisticate.

Din ce în ce mai multe orașe folosesc pavajul trotuarelor pentru a da caracter unei anumite zone. Astfel, în loc de asfaltul obișnuit, pot fi folosite tot felul de pavaje speciale care să sugereze caracterul diferit al zonelor pe care aceste circulații pietonale le străbat.



În ultimul timp preocuparea pentru incluziunea tuturor locuitorilor unui oraș la viața acestuia a crescut, iar acest lucru se reflectă și în forma pe care o iau trotuarele. Pavajul special care să indice persoanelor nevăzătoare apropierea unei intersecții este un astfel de exemplu, cum e de altfel și faptul că din ce în ce mai multe trotuare au început să aibă borduri în pantă la contactul cu carosabilul pentru a facilita accesul cărucioarelor pentru copii sau al persoanelor cu dizabilități.

Aplicație: pieton la mine în oraș

1. În cinci minute, gândiți-vă la trei lucruri care v-au deranjat în ultima săptămână în timp ce mergeați pe jos. Scrieți-le pe un petic de hârtie.
2. Citiți-le cu voce tare în fața clasei în timp ce îndrumătorul le scrie pe tablă. Alcătuiți astfel un „nor de probleme” ale pietonului de la voi din oraș.
3. Discutați în grupuri de maximum cinci persoane, timp de zece minute, și găsiți împreună o soluție pentru a rezolva una sau mai multe dintre problemele identificate. Prezentați-o clasei! Genul acesta de exercițiu poate fi folosit și pentru celelalte tipuri de transport.

Aplicație: Cercetăm și Participăm

1. Aflați câteva inițiative pe care primăria orașului vostru le-a pus în practică pentru îmbunătățirea transportului. Prezentați-le colegilor voștri în clasă.
2. Se poate lucra în grupuri sau individual.
3. Dați câteva idei edivilor orașului vostru cu privire la măsuri pentru îmbunătățirea transportului. Scrieți o scrisoare primarului.

Aplicație: matematică urbană

Acum, pentru că aveți câteva idei despre ce înseamnă transportul într-un oraș contemporan, puteți să concepeți și să desenați o stradă? Cum ar arăta strada voastră ideală? Care ar fi profilul ei? Și cât de lată ar fi ea? La ce moduri de transport ați renunța dacă lățimea maximă la care ar putea ajunge strada ar fi de douăzeci de metri?

Detalii tehnice

Lățimea benzii auto de mare viteză = 3,5 m
 Lățimea benzii auto de mică viteză = 3 m
 Lățimea unei linii de tramvai = 3 m
 Lățimea unei piste de biciclete = 1,5 m
 Lățimea optimă a unui trotuar = 5 m
 Lățimea minimă pentru un rând de copaci = 1,5 m

7. Ce presupune viața într-un oraș și care sunt sistemele care o susțin?

Viața într-un oraș contemporan înseamnă apă curentă, duș și toaletă cu apă. Înseamnă becuri care se aprind dintr-o mișcare și 1001 articole electrice înfipte în prizele aferente. Înseamnă căldură la calorifer iarna și aer condiționat vara. Înseamnă cumpărături și consum de produse care nu știm de unde vin și gunoi care nu știm unde se duce. Înseamnă comunicare, fie ea prin telefoane mobile sau fixe sau Internet. Înseamnă mișcare, pe jos, cu bicicleta, cu autobuzul, tramvaiul, mașina personală, metrour, trenul sau avionul.

Toate aceste lucruri ne înconjoară și ne modelează viața. La fel cum forma străzilor și a transportului urban determină stilul nostru de viață, la fel și sistemele mai puțin vizibile, cum ar fi sistemul de apă și canalizare sau cel de alimentare cu energie electrică (sisteme ascunse de obicei sub străzile orașului sau în pereții clădirilor) sunt responsabile pentru felul în care trăim în oraș. Milioane de litri de apă potabilă sau menajeră curg prin sisteme complexe de țevi și canale, mii de gigawați de energie electrică alimentează fiecare semafor, ușă glisantă, scară rulantă, aparat de aer condiționat, televizor sau computer din oraș. În același timp, sute de mii de kilograme de produse de tot felul ajung cumva în oraș, sunt distribuite, vândute, consumate și în final aruncate ca resturi menajere inutilizabile, pentru a fi apoi colectate, transportate, sortate, depozitate, incinerate și uneori reciclate. Fiecare dintre aceste sisteme este vital pentru

sănătatea și funcționarea orașului în care trăim, la fel cum sistemele respirator și circulator sunt vitale pentru supraviețuirea unui om.

Totuși, ca orice organism, deși pare de sine stătător și independent, orașul este departe de a fi așa. O privire mai atentă la sistemele vitale ale orașului ne face să înțelegem cât este de dependent orașul în care trăim de mediul natural înconjurător și, în același timp, cât de puțin conștienți am fost de acest lucru atunci când am dezvoltat aceste sisteme. După cum am văzut la începutul acestui capitol, eforturile de „sistematizare”, de îmbunătățire a calității vieții în tinerele orașe industriale ale secolelor XIX–XX sunt strict legate de probleme ale oamenilor – mizeria, lipsa de lumină naturală și ventilație, lipsa apei potabile, pericolul epidemiilor și altele. Fiind o reacție la un anumit tip de probleme, sistemele urbane pe care le-a moștenit orașul contemporan sunt foarte bine adaptate pentru a rezolva aceste probleme, dar în același timp creează altele.

Acum 150 de ani niciunul dintre orașele lumii nu folosea electricitatea, prea puține orașe erau alimentate cu apă curentă iar de canalizări nici nu putea fi vorba, în timp ce străzile orașului erau de cele mai multe ori depozite de gunoi. În prezent, nu se poate vorbi de orașe fără acces la electricitate, fără sisteme de alimentare cu apă separate de cele de canalizare sau fără un sistem de colectare și gestionare a deșeurilor.

Toate aceste accesorii ale vieții contemporane, însă, vin însoțite de un cost. Pe măsură ce orașele creșteau, apetitul lor pentru energie, apă și alte resurse creștea proporțional. Orașele contemporane sunt principalele responsabile pentru consumul imens de resurse naturale și pentru criza ecologică actuală.

În continuare ne vom opri asupra a trei feluri de resurse: energia, apa și alimentele, și asupra felului în care sistemele aferente lor structurează orașul. Dacă citiți cu atenție, veți vedea că toate exemplele analizează mai întâi felul în care producem/ extragem o anumită resursă din mediul înconjurător, apoi cum o folosim și ce redăm înapoi mediului, în final. În consecință, ideile de schimbări sau îmbunătățiri se vor găsi și ele pe această axă.

Energia electrică

Electricitatea este cea mai intens folosită formă de energie în orașele contemporane. Dacă ne uităm doar în jurul nostru, în casa în care locuim, ne putem da seama cât de mult suntem dependenți de electricitate.

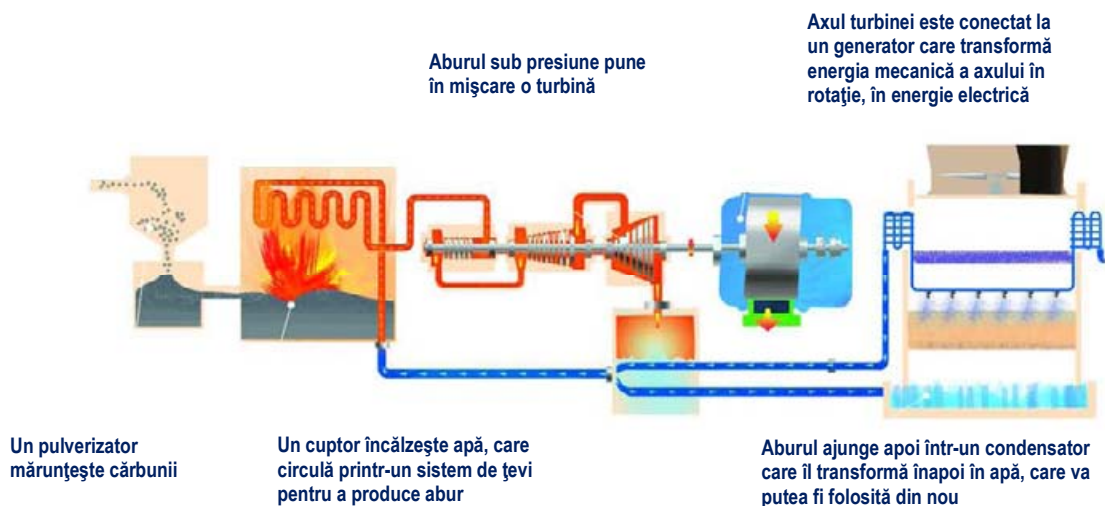
Și aceasta este doar o casă între mii și mii de alte case dintr-un oraș, ca să nu mai vorbim de alte feluri de clădiri comerciale și industriale, care consumă și mai multă electricitate pentru funcționarea lor de zi cu zi.



Consumul anual de electricitate al unui oraș se măsoară în gigawați sau chiar terawați, iar numărul de centrale pentru obținerea energiei electrice necesare pentru a menține orașele contemporane în funcțiune este în continuă creștere. Cele mai multe centrale sunt construite în zone bogate în resurse precum cărbuni sau petrol, aflate la mare depărtare de orașe. Așa că, de cele mai multe ori, uităm că ele există – cel puțin până la prima pană de curent!

Cum producem energie?

Cea mai mare parte a energiei pe care o producem pentru alimentarea orașelor (și nu numai) provine din arderea așa numiților combustibili fosili: cărbuni, petrol sau alte derivate mai impure ale acestuia precum păcura.



Schemă de funcționare a unei centrale electrice pe cărbuni

Care sunt sursele de energie pe care le folosim?

Deși sursele neregenerabile de energie sunt cel mai intens folosite pentru producerea electricității, există totuși și alte surse de energie, mult mai puțin poluante, și care folosite ar putea face ca orașele noastre să își micșoreze foarte mult „amprenta ecologică”. Totuși, este important să ținem minte că niciuna dintre sursele de energie disponibile în acest moment nu este perfectă. Toate au efecte negative asupra mediului, doar că unele au un efect mai mic decât altele. Pentru a atinge un echilibru, la fel ca și în cazul transportului, este util să folosim mai multe tipuri de energie și, evident, să facem cât mai multă economie de energie.

Centralele hidroelectrice folosesc energia cinetică a apei pentru a genera electricitate. Energia generată în hidrocentrale este mult mai curată decât cea produsă prin arderea cărbunilor, dar din cauză că necesită construcții impresionante de baraje și lacuri de acumulare care alterează ireversibil ecosistemele râurilor, acest mod de a produce energie are și dezavantaje. Aproximativ 26% din energia produsă în România provine din centrale hidroelectrice.

Centralele nucleare de asemenea produc energie curată. Însă, datorită materialelor radioactive folosite, materiale foarte nocive atât pentru oameni cât și pentru mediu, și mai ales datorită riscului foarte mare pe care îl are acest tip de centrală (de exemplu, în condiții de dezastru naturale), din ce în ce mai multe țări încearcă să renunțe la producerea și utilizarea energiei nucleare. Aproximativ 13 % din energia folosită în România provine din surse nucleare.

Un alt tip de energie „verde” este cea **eoliană**. Electricitatea este produsă de către niște motoare eoliene care nu necesită nici foarte mult spațiu și nu generează nici un fel de poluare. Deși România are un potențial important pentru utilizarea acestui tip de energie, în prezent acest

Concepte introduse

Amprenta ecologică – este o măsură care estimează numărul de planete Pământ necesare pentru a susține populația actuală la un anumit nivel de consum al resurselor naturale.

În 2006, amprenta totală a populației globului era de 1,4 Pământuri. Dar, având în vedere creșterea populației în ultimii 5 ani și faptul că țări precum China sau Brazilia au început să consume din ce în ce mai multe resurse în ultimul deceniu, dimensiunea terenului necesar pentru a ne susține a crescut cu siguranță.

LINK: Află câte pământuri ar fi necesare dacă toată lumea ar trăi ca tine: <http://myfootprint.org/en/>

potențial este exploatat destul de puțin, doar 3% din energia necesară la ore de vârf provenind din această sursă.

Energia solară este de asemenea un tip de energie „verde”. Există două metode prin care energia soarelui poate fi folosită pentru a genera electricitate. Panourile fotovoltaice folosesc un material semiconductor pentru a converti lumina soarelui direct în electricitate, un al doilea mod de a produce energie solară fiind utilizarea căldurii solare pentru a încălzi apă sau, direct, interioarele spațiilor locuite (o metodă mai puțin eficientă). Principalul dezavantaj al acestui fel de a produce energia este risipa de spațiu. Pentru a produce energie solară în cantități importante este nevoie de o suprafață importantă pe care să se amplaseze panourile solare. Energia solară nu este utilizată la scară mare în România.

Centralele electrice cu biomasă folosesc materie organică în descompunere și gaz metan din platformele de deșeuri pentru a produce electricitate. Astfel de centrale sunt ecologice pentru că ne ajută să rezolvăm două probleme. Pe de o parte problema energiei curate, pe de altă parte problema gunoierului. Totuși acest tip de centrală nu există în România.

Care este impactul consumului nostru de energie asupra mediului înconjurător?

V-ați întrebat vreodată câți cărbuni trebuie să ardem pentru funcționarea unui bec un an de zile?

Ca să aflăm răspunsul la această întrebare trebuie să facem puțină matematică. Mai întâi trebuie să aflăm de câtă energie este nevoie pentru a alimenta becul timp de un an de zile. Acest lucru se măsoară de obicei în kilowați pe oră. Un bec consumă de obicei cam 0,1KW. Înmulțind cu 8,760 (numărul de ore dintr-un an) aflăm câtă electricitate consumă un bec într-un an: 876 KW/h.

Energia unei tone de cărbuni este de 6150 KW/h, însă datorită legilor termodinamicii numai aproximativ 40% din această energie poate fi convertită în electricitate. Asta înseamnă cam 2460 KW/h. Împărțind consumul unui bec (876 KW/h) la cantitatea de electricitate produsă de o tonă de cărbuni (2460 KW/h) aflăm că, doar pentru a ține în funcțiune un bec timp de un an de zile, consumăm cam 325 Kg de cărbuni. Destul de mult, nu-i așa?

O centrală electrică de 500 de megawați produce anual destulă energie electrică încât să alimenteze 4 milioane de becuri, dar pentru asta arde aproximativ 1,5 milioane de tone de cărbuni. În același timp, elimină în atmosferă 10,000 de tone de dioxid de sulf (responsabil pentru ploaia acidă), 10,000 de tone de oxizi de azot (care produc smog și ploaie acidă) și 3,700,000 de tone de dioxid de carbon (responsabil pentru efectul de seră și încălzirea globală).

Fiecare bec pe care îl aprindem contribuie într-un an de zile la aproximativ 840 kg de CO₂ la compoziția atmosferei!

Un oraș de mărimea Bucureștiului are aproape 900.000 de locuințe și, în fiecare dintre ele, putem estima că există cel puțin 10 becuri. Asta înseamnă că Bucureștiul utilizează energia a 9 milioane de becuri numai în locuințe. Asta nu include celelalte aparate electrice pe care le folosim în mod regulat. De asemenea nu include clădirile comerciale sau industriale care folosesc mult mai multă energie decât locuințele.

Energia termică

Electricitatea este poate cea mai ușor de observat formă de energie pe care o consumăm într-un oraș, însă nu este singura formă. Mai toate orașele din România sunt dotate cu sisteme de încălzire centralizate, pe bază de apă caldă. Pentru furnizarea acestui tip de încălzire, există centrale termice care utilizează tot cărbuni, păcură sau gaze naturale, pentru a încălzi apa care apoi este transportată printr-un sistem de țevi până la radiatoarele noastre de acasă.

Deși destul de practic, acest mod de încălzire poate deveni inefficient atunci când pierderile în sistem sunt foarte mari, sau atunci când clădirile pe care vrem să le încălzim nu sunt de bună calitate. Asta ne aduce din nou la o discuție

Orașe care își propun să își micșoreze amprenta ecologică

Din ce în ce mai multe orașe din lume își propun să își micșoreze amprenta ecologică, adoptând noi forme de energie și îndemnându-și cetățenii să le folosească.

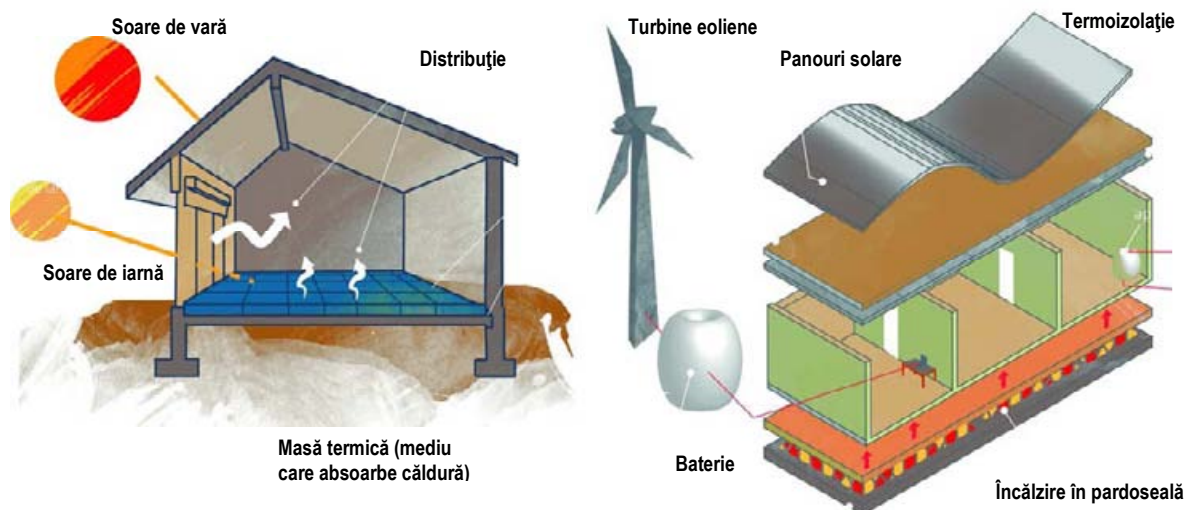
Copenhaga își propune să își reducă emisiile de CO₂ cu 20% până în 2015 și să devină primul oraș care nu mai emite CO₂ până în 2025. Pentru asta, Copenhaga își propune să investească în energie eoliană, dar și să își încurajeze cetățenii să consume mai puțină energie.

Vancouver își propune să își modernizeze rețeaua de distribuție a energiei electrice și să investească în cercetare, pentru a crește cantitatea de energie provenită din biomasă pe care orașul o folosește.

Londra, Stockholm sau Amsterdam sunt alte orașe cu obiective asemănătoare.

despre formă și funcție. Clădirile pe care le construim și în care locuim sunt responsabile pentru stilul nostru de viață, asemenea străzilor pe care ne mișcăm. O casă prost izolată și greu de încălzit ne va face să consumăm mai multă energie electrică, gaze naturale sau apă caldă, doar pentru a ne menține la o temperatură confortabilă, în timp ce clădirile de calitate mai bună, mai bine izolate, ne vor ajuta să fim mai prietenoși cu mediul.

Soluții – Exemple de cum am putea construi clădiri mai eficiente energetic



Clădiri Solare

Clădirile care se folosesc de energia soarelui pentru a se încălzi iarna, dar care resping aceeași căldură vara pentru a menține o temperatură plăcută în interior, nu sunt o noutate în arhitectură.

Dimpotrivă, această tehnică de construcție există din cele mai vechi timpuri și numai odată cu răspândirea altor tipuri de încălzire și răcire (de cele mai multe ori pe bază de electricitate) acest fel de a construi case a fost abandonat. Pe măsură ce oamenii devin din ce în ce mai conștienți de necesitatea reducerii consumului de energie, acest fel de a construi este readus în actualitate.

Clădiri cu un consum net de energie Zero

Se numesc așa pentru că produc la fel de multă energie pe cât consumă. Astfel de clădiri se folosesc de metode tradiționale de reducere a cantității de energie necesară pentru funcționare, cum ar fi arhitectura solară sau izolația termică. În același timp, investesc în sisteme de producere a energiei alternative. Sunt clădiri care au, de exemplu, acoperișurile acoperite în totalitate cu panouri solare astfel încât clădirea produce toată energia de care are nevoie pentru a funcționa normal, sau clădiri care folosesc exclusiv energie de la centrale eoliene localizate în apropiere.

Aplicații :

1. Căutați pe Internet în maximum 20 de minute informații despre principalii furnizori de energie electrică și termică de la voi din oraș. Cum sunt furnizate aceste servicii? De unde vine energia pe care o consumați? Și din ce este produsă?
2. Dacă nu sunt destule informații pe Internet, dați un telefon firmei care vă furnizează energie electrică și încercați să aflați mai multe detalii fie prin telefon, fie programând o întâlnire. (Alternativ, profesorul poate chema un reprezentant al firmei furnizoare să facă o prezentare clasei)
3. După ce ați adunat destule informații, discutați în clasă cu colegii. Ce părere aveți despre felul în care este furnizată energia la voi în oraș? Cum vi se par planurile firmei furnizoare? Cum ar putea orașul vostru să își micșoreze amprenta ecologică?

Apa

Alături de energia care ne vine din surse neregenerabile, apa este cea mai intens folosită resursă în orașele contemporane. De la apa potabilă pe care o primim la robinet, la dușuri și toalete cu apă, la mașini de spălat și chiar și la încălzire folosim milioane de metri cubi de apă, în mod curent.

Ca să ne facem o idee, haideți să ne uităm la exemplul orașului New York. Cu cele 17 milioane de locuitori, New York-ul este unul dintre cele mai mari orașe ale lumii. Câtă apă consumă orașul într-o zi? Cam 5 milioane de metri cubi! Pentru a asigura necesarul de apă al orașului New York, rețeaua de alimentare cu apă a fost lărgită de trei ori în ultimul secol, bazându-se în prezent pe trei sisteme diferite de captare și transport al apei, din trei râuri diferite.

Nu toate orașele sunt precum New York-ul, însă toate consumă cantități impresionante de apă, proporțional cu numărul locuitorilor. Metodele de reducere a consumului de apă, cum ar fi introducerea apometrelor și taxarea în funcție de consum, sunt des folosite de orașe din toată lumea pentru a micșora cantitatea de apă pe care o consumăm. Totuși, chiar și așa, consumul este deseori mai mare decât ar trebui, din cauza pierderilor din sistemul de distribuție. Sistemele de distribuție a apei datează, în multe orașe din România dar și din lume, de la începutul secolului trecut, iar materialele folosite la acea vreme pentru realizarea lor nu mai fac față cererii din prezent.

Din ce în ce mai multe orașe din lume încearcă să își mobilizeze locuitorii pentru a strânge fondurile necesare îmbunătățirii sistemelor. Primarul orașului Atlanta din Statele Unite, Shirley Franklin, și-a câștigat supranumele de „primarul țevilor” pentru că pe tot parcursul celor două mandate de primar (din 2002 până în 2010) s-a preocupat de un singur lucru, să aducă în conștiința cetățenilor faptul că orașul are nevoie de un nou sistem de alimentare cu apă și să îi convingă să pună mână de la mână să investească într-un nou sistem.

Deși faptul că orașele noastre consumă din ce în ce mai multă apă este îngrijorător, mult mai îngrijorător este felul în care folosim această apă și felul în care o redăm înapoi în circuitul natural.

Canalizarea

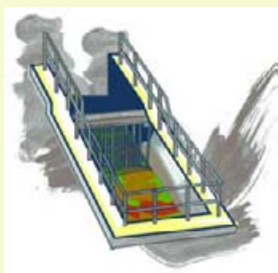
Pentru că principala problemă pe care au încercat să o rezolve oamenii care au construit primele sisteme de canalizare a fost separarea fluxurilor de apă potabilă de cele de apă menajeră/murdară, sistemele noastre de canalizare sunt încă tributare unei gândiri bazată pe motto-ul: DILUAREA ESTE SOLUȚIA POLUĂRII! Cu alte cuvinte, tot ceea ce trebuie să facem pentru a scăpa de apa murdară este să o amestecăm cu o cantitate mai mare de apă curată.



Atâta timp cât canalizările duc apa murdară din oraș cât mai departe și o deversează în alt loc decât cel din care provine apa potabilă, problema pare rezolvată. Râul sau marea în care ajunge apa murdară va face munca de curățare și nu avem de ce să ne facem griji. Problema apare atunci când populația orașului se mărește iar poluarea apei menajere crește datorită industriei sau altor activități. Atunci, oricât de binevoitor ar fi, râul în care deversăm nu mai poate curăța apa pe care i-o dăm.

Soluția este o stație de epurare!

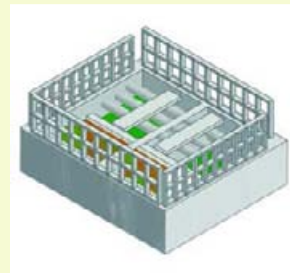
1. La intrarea în centrală, apa reziduală este pompată printre grății sau site pentru a fi înlăturate componentele solide (ziare, bețe, cârpe și conserve)



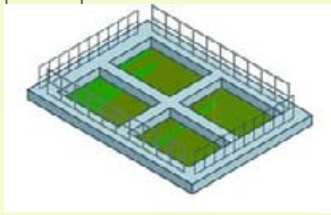
2. Pompe hidroforice ridică apa reziduală în bazine primare de decantare aflate la suprafață



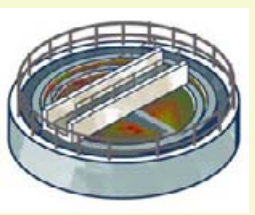
3. Materialele mai grele se lasă pe fundul bazinului, în timp ce materialele mai ușoare cum ar fi uleiul sau grăsimile plutesc. Mecanisme de colectare strâng materialele de la suprafață, separându-le de deșeurile primare care rămân la bază.



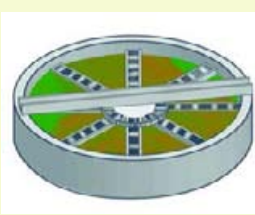
4. Apa reziduală parțial tratată este condusă într-un sistem de tratare secundar (cunoscut sub numele de „activare a deșeurilor”), în care sunt adăugate aer și vâscozități de plante pentru a o descompune în continuare. Aerul pompat în containerele de aerare stimulează creșterea bacteriilor care se hrănesc cu o mare parte din materialele organice rămase și care poluau apa.



5. Apa aerată trece în ultimele containere pentru decantare, în care reziduurile rămase se depun. Părțile solide sunt eliminate și adăugate la deșeurile primare pentru procesare. Apa, după tratamentul prealabil cu clor, este eliberată într-un curs de apă apropiat.



6. Agenți de îngroșare sunt adăugați în reziduuri în timp ce apa este eliminată și tratată. Materialul astfel obținut este lăsat să stea pentru o zi, astfel devenind mai concentrat.



7. Solidele sunt trimise în ultimul set de containere sigilate (fără oxigen), numite digeratatoare. Acestea sunt încălzite la 45 de grade Celsius pentru a stimula dezvoltarea culturilor de bacterii anaerobe care vor consuma părțile organice ale compusului. Procesul durează între 15 și 20 de zile.



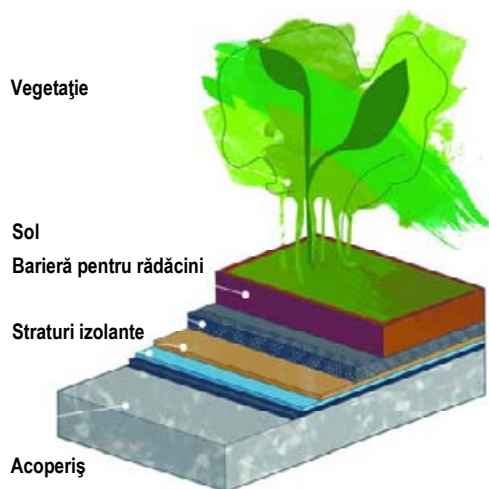
Cum funcționează o stație de epurare a apelor uzate

Lucrurile însă nu sunt atât de simple. Majoritatea orașelor care și-au construit canalizările la începutul secolului XX nu s-au gândit prea mult la ce înseamnă mai exact apă murdară, așa încât atât apa menajeră provenită din activități umane cât și apa de ploaie sau cea provenită din topirea zăpezii primăvara ajung în aceleași canalizări. Aceste canalizări se numesc **canalizări combinate**, iar dacă vă întrebați care ar fi problema cu astfel de canalizări, gândiți-vă doar la ce se întâmplă pe străzile orașului vostru în timpul unei furtuni de vară.

Bălți? Fântâni arteziene din gurile de canalizare? Nu vă lăsați păcăliți! Aceasta nu este apă de ploaie. Este apă de ploaie combinată cu apă menajeră provenită de la dușurile sau toaletele noastre.

Din ce în ce mai multe orașe își dau seama că o soluție mult mai bună ar fi un sistem de **canalizări separate**, în care apa de ploaie se scurge prin conducte direct către râuri, lacuri sau mare, în timp ce apa menajeră ajunge mai întâi la stații de epurare înainte de a fi redată circuitului natural.

În afară de separarea canalizărilor menajere față de cele pluviale, în ultima vreme și-au făcut apariția o serie de noi idei prin care putem să reducem impactul mediului construit asupra celui natural în ceea ce privește apa.



Exemplul 1 – acoperișurile verzi

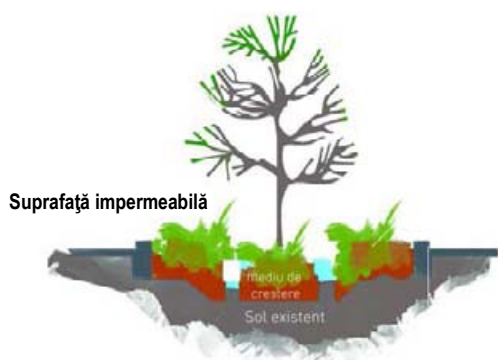
Acoperiș verde: un tip de construcție a acoperișului unei clădiri care permite vegetației să crească. Construirea unui acoperiș verde presupune o tehnologie destul de sofisticată și scumpă, însă beneficiile sunt multiple.

Am vorbit deja despre felul în care putem construi clădiri care să consume mai puțină energie. Un acoperiș verde contribuie și mai mult la reglarea temperaturii interioare a unei clădiri, făcând-o mai scăzută vara și mai ridicată iarna.

Fiind un mediu mai puțin impermeabil și mai apropiat de cel natural, acoperișul verde filtrează apa și îi reduce viteza de deplasare, contribuind la reglarea circuitului apei urbane.

Acoperișurile verzi pot fi metode inventive de a crește suprafața verde a unui oraș și de a îmbunătăți astfel calitatea aerului.

Nu în ultimul rând, un acoperiș verde poate fi cea mai apropiată piață de legume (după cum vom vedea mai jos).



Exemplul 2 – filtre biologice

Dacă acoperișurile verzi ne ajută să reducem suprafețele impermeabile de pe clădiri, filtrele biologice sunt metode ingenioase de a reduce efectul negativ al străzilor. În loc să dăm voie apei de ploaie să curgă în viteză pe străzile orașului, spălând uleiul de pe carosabil și adunând gunoaie, pe care apoi le transportă în râuri, am putea face în așa fel încât să dăm voie apei să intre în pământ în voie, infiltrându-se prin straturi de vegetație, sol și pietriș.

Aceasta este ideea de bază a filtrelor biologice, care nu sunt decât niște zone verzi concepute în așa fel încât să permită apei să ajungă în circuitul natural într-un mod mai prietenos cu mediul.

Filtrele biologice ajută de asemenea la înprospătarea pânzei freatice, care în zonele urbane suferă enorm din lipsa aportului periodic de apă de ploaie. În plus, sunt zone verzi care bucură ochiul și contribuie la îmbunătățirea calității aerului.

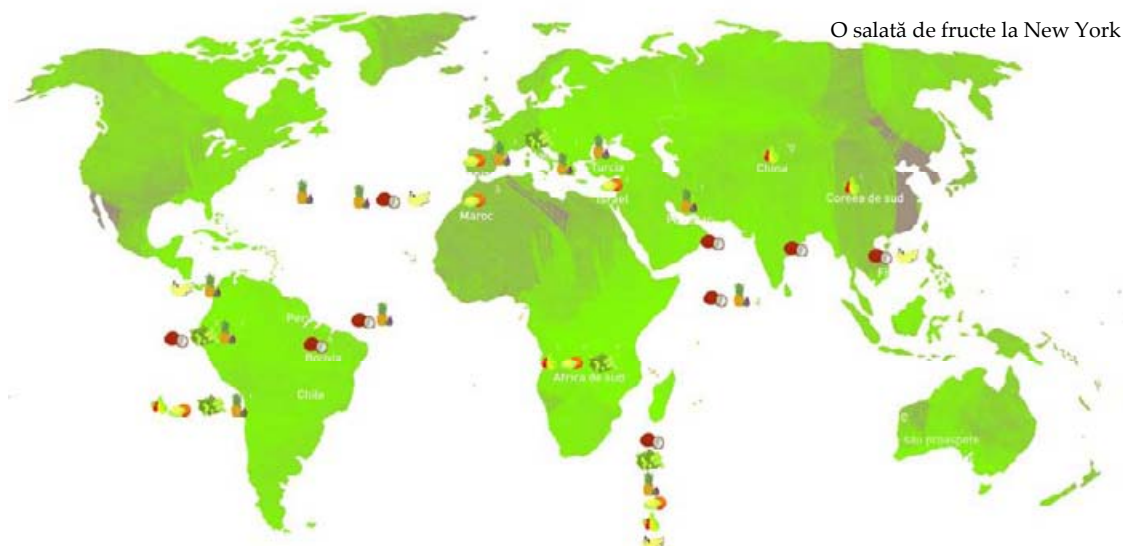
Aceste zone nu trebuie să fie extinse, atâta timp cât permit infiltrarea naturală a apei.

Aplicație – cercetăm:

1. Prin intermediul unei mici cercetări pe Internet, la bibliotecă sau direct la sursă, răspundeți la următoarele întrebări:
2. Când a fost construită rețeaua de alimentare cu apă a orașului vostru?
3. Dar canalizarea?
4. Ce fel de canalizare are orașul vostru, combinată sau separată?
5. Există o stație de epurare a apelor menajere la voi în oraș? Dacă da, puteți spune cum funcționează? Dacă nu, în ce fel este gestionată deversarea apelor menajere?
6. Care este starea rețelelor de apă și canalizare la voi în oraș? Care credeți că ar fi următorii pași pe care ar trebui să îi facă edilii orașului pentru îmbunătățirea situației existente?

Alimentele

Vi se pare ciudat să ne oprim asupra sistemului alimentar al unui oraș într-o discuție despre sisteme urbane? Ei bine, nu este, dacă stăm bine să ne gândim! Pentru că alimentele sunt resurse, la fel ca și apa sau energia. În plus, deoarece în orașele contemporane ne-am obișnuit să le aducem de la distanțe din ce în ce mai mari, discutând despre sistemul alimentar ne dăm seama de dependența noastră de locuri nebănuite din lume.



Există trei probleme esențiale ale sistemului alimentar al orașelor contemporane:

Siguranța alimentară. Cu cât suntem mai dependenți de locuri din ce în ce mai îndepărtate și mai străine, pentru mâncarea pe care o consumăm în fiecare zi, cu atât ne scade siguranța că acele alimente vor fi disponibile pentru noi în mod constant.

Relația oamenilor cu ceea ce mănâncă. Cu cât importăm mai multă mâncare din locuri îndepărtate (fie ea proaspătă sau procesată), cu atât relația pe care o avem cu ceea ce mănâncăm devine mai superficială, știm din ce în ce mai puțin despre felul în care sunt produse alimentele pe care le consumăm, despre ce înseamnă să cultivi acele legume sau fructe și cât sunt ele de importante pentru viața noastră de zi cu zi.

Efecte asupra mediului înconjurător. Cu cât importăm mai multă mâncare din locuri îndepărtate, cu atât impactul nostru asupra mediului înconjurător este mai mare. Transportul alimentelor pe distanțe lungi este ieftin doar atât timp cât folosim combustibili ieftini și foarte poluanți. În plus, pe măsură ce o anumită zonă devine cunoscută drept producătoare a unui anumit tip de produs, tendința de specializare crește, făcând acea zonă (și zonele care depind de ea) mai susceptibilă schimbărilor climatice sau bolilor, mai vulnerabilă.

Pentru a rezolva aceste probleme sau pentru a face oamenii să le conștientizeze, au apărut diverse mișcări sociale în diferite părți ale lumii:

Exemplul 1 – Mișcarea alimentelor locale

În tot mai multe orașe, mai ales în Europa de Vest și Statele Unite, a apărut în ultima vreme așa numita mișcare a alimentelor locale. La ce se referă? La un nou mod de a gândi felul în care mâncăm, unul care ne face în primul rând conștienți de locul din care provine mâncarea noastră dar și de calitatea acesteia. Adepții acestei mișcări sunt de părere că mâncarea din apropiere este tot timpul mai bună decât mâncarea provenită de departe, pentru că este mai prietenoasă față de mediu și pentru că îi ajută pe fermierii din imediata apropiere să prospere. Nu doar atât, dar mâncare din apropiere este mai sănătoasă, neavând nevoie să fie tratată pentru a se menține de-a lungul drumului de pe un alt continent, de exemplu.





Grădină pe acoperiș în New York



Grădinile gherilă din Londra (v. cap. 6 pentru definiție)

Exemplul 2 – grădini urbane

De asemenea, oamenii care cred în avantajele alimentelor produse aproape de locul unde sunt consumate își dau seama că e nevoie de o regândire a relației cu ceea ce mâncăm. De aceea, moda grădinilor urbane este din ce în ce mai răspândită. Acestea nu sunt grădini care produc cantități suficiente de alimente pentru a susține viața unei familii sau a unei comunități. Sunt însă modalități prin care oamenii de la oraș pot să experimenteze ce înseamnă să îți cultivi propriile alimente. De la acoperișurile din Brooklyn la terenurile virane din Detroit sau la grădinile gherilă de la Londra, acest nou fel de a cultiva legume, fructe sau ierburi aromatice este din ce în ce mai răspândit.

Info + Film online

Despre siguranța alimentară, felul în care am început să ne raportăm la ceea ce mâncăm ca orașeni și efectele pe care obiceiurile noastre alimentare le au asupra mediului înconjurător dar și asupra noastră puteți afla mai multe aici:

http://www.ted.com/talks/lang/eng/carolyn_steel_how_food_shapes_our_cities.html

Aplicație:

1. Alegeți 5 feluri de legume și fructe care vă plac, mergeți la piața cea mai apropiată de școala voastră și vedeți de unde sunt aduse fructele și legumele pe care le-ați ales.
2. Pe o hartă a lumii și/ sau a țării, schițată de mână, marcați amplasamentul orașului vostru și locurile de proveniență pentru fiecare dintre produsele alese.
3. Care sunt alimentele care vin cel mai de departe? Ce vă surprinde la harta pe care tocmai ați realizat-o? La ce vă face să vă gândiți? Care sunt problemele pe care le puteți găsi gândindu-vă la sistemul nostru alimentar?

Gunoii

Gunoii sau gestionarea deșeurilor solide va fi ultima temă a acestui capitol despre sisteme urbane. Problema gunoii este una profund legată de stilul nostru de viață în orașele contemporane. În urmă cu 150 sau 200 de ani majoritatea deșeurilor produse în oraș erau ușor absorbite înapoi în natură, iar singura problemă era colectarea regulată a gunoii și depozitarea lui în afara limitelor orașului. Pentru noi, orașenii de astăzi, lucrurile nu mai sunt atât de simple. Pe de o parte, pe măsură ce orașele au crescut, au crescut și cantitățile de gunoi care trebuie colectate și depozitate. Pe de altă parte, deșeurile orașului contemporan nu mai sunt atât de ușor reabsorbite în ciclul natural. Din ce în ce mai mult din ceea ce consumăm este ambalat sau conține plastic, metale de tot felul și alte materiale nedegradabile. Aceste materiale nu doar rămân în gropile de gunoi din jurul orașelor o perioadă foarte îndelungată de timp, dar, în același timp, contaminatează și fac nefolosibil solul care ne este atât de necesar pentru producerea alimentelor de zi cu zi. Nu numai atât, dar materialele nedegradabile sunt cel mai adesea fabricate din resurse neregenerabile (aluminiu, petrol, etc.).

În consecință, problema gunoii în orașele noastre de astăzi nu mai e una de colectare și depozitare, ci una de **reducere a cantității de deșuri, sortare, abia apoi colectare, depozitare** și, mai important, **reciclare**.

Exemplul 1 – Insule de gunoi și colectare draconică în Tokyo

Tokyo producea în 2004 aproximativ 5 milioane de tone de gunoi anual. Deja construiseră o insulă artificială din gunoi și avea altele două „insule gropi de gunoi” în curs de umplere. Autoritățile au început în acea perioadă o campanie serioasă de reducere a cantității de gunoi pe care o producea orașul. Pe de o parte cetățenii erau încurajați să cumpere produse care nu erau ambalate excesiv, dar pentru că acest lucru nu era de ajuns s-a propus și un proiect de lege care să stabilească standarde de ambalare pentru toți producătorii.

În același timp, devenea tot mai greu să arunci deșeuri la gunoi în Tokyo. Autoritățile distribuiau la începutul fiecărui an câte un calendar care spunea clar pentru fiecare zi ce fel de gunoi ai dreptul să arunci în ziua respectivă. În unele zile nu se colectau decât deșeuri menajere, în altele doar sticle, sau doar plastic, sau doar hârtie. Dacă aruncaai alt tip de gunoi decât era prevăzut pentru o anumită zi, acesta nu era colectat și vecinii îți făceau reclamații. De asemenea, dacă nu sortai gunoiul în felul în care era prescris, acesta nu era colectat și din nou primeai reclamații.

Deși cantitatea de deșeuri produse de locuitorii din Tokyo scădea de la an la an, acest lucru nu era suficient și în fiecare an apăreau noi reguli pentru sortarea și aruncarea gunoiului. Nu aveai voie decât să arunci un anumit număr de saci în fiecare săptămână, trebuia să folosești doar anumite tipuri de pungi biodegradabile și altele.

În timp, oamenii au devenit din ce în ce mai conștienți de prezența și problema pe care o reprezintă gunoiul și, cu timpul, lucrurile au început să se schimbe. Dar un oraș atât de mare tot produce FOARTE MULT gunoi.

Totuși, gestionarea deșeurilor nu înseamnă întotdeauna cele mai noi tehnologii și programe excesiv de severe pentru sortare și reciclare. Câteodată înseamnă să știi să te folosești de un atu pe care orașul tău îl are deja pentru a-ți atinge scopul.

Exemplul 2 – Cairo și așa zisii „zabbaleen”: oamenii gunoaielor

Zabbaleen sunt o minoritate creștină a orașului Cairo, care în ultimii 70–80 de ani s-au specializat în colectarea gunoiului. Zabbaleen sunt atât de eficienți încât aproape 80% din gunoiul pe care îl colectează este reciclat. Resturile menajere sunt folosite pentru creșterea porcilor, în timp ce alte deșeuri reciclabile sunt sortate și vândute. Zabbaleen oferă servicii specializate și fac parte din adevărate sindicate care își împart orașul Cairo în porțiuni destul de mari pentru a le asigura traiul și destul de mici încât să poată fi deservite eficient. În trecut foloseau căruțe trase de măgari pentru colectarea gunoiului. În prezent folosesc mici camionete care sunt moștenite în familie din tată în fiu.

Autoritățile orașului Cairo au încercat în mai multe rânduri să descurajeze activitățile zabbaleen și să dea în schimb serviciul de colectare a gunoiului unor firme de salubritate. Totuși, mulți s-au opus. O organizație non-guvernamentală internațională a studiat cazul zabbaleen și, bazându-se pe o înțelegere mai aprofundată a stilului de viață a acestei comunități, a reușit să propună niște soluții care să fie acceptate și de zabbaleen și de autorități. După numeroase runde de negocieri, s-a ajuns la un compromis prin care zabbaleen se organizau formal și căpătau statutul necesar pentru a primi autorizații și a funcționa pe picior de egalitate cu firmele de salubritate, în același timp menținându-și stilul de viață și relațiile cu clienții. Acest lucru se petrecea la începutul anilor 1990, iar acest succes în folosirea metodelor tradiționale pentru a rezolva problemele orașului contemporan a fost premiat de către ONU.

Aplicații:

Cum funcționează sistemul de colectare a deșeurilor la voi în oraș? Ce fel de deșeuri sunt reciclate și cine se ocupă de reciclare? Credeți că orașul vostru ar putea să facă mai mult pentru reducerea cantității de gunoi pe care o produce? CUM?

8. Unde mergem de acum înainte? Care sunt principiile care ghidează dezvoltarea orașelor contemporane?

Trei principii de bază animă orașele europene contemporane, în căutarea lor de a crea un mediu social urban mai bun. Aceste principii sunt incluse în două documente care, împreună, structurează gândirea noastră despre orașe și dezvoltarea urbană: Carta de la Leipzig și Declarația de la Toledo. Primul este un document principial, în timp ce al doilea detaliază principiile enunțate în primul.

Sustenabilitate

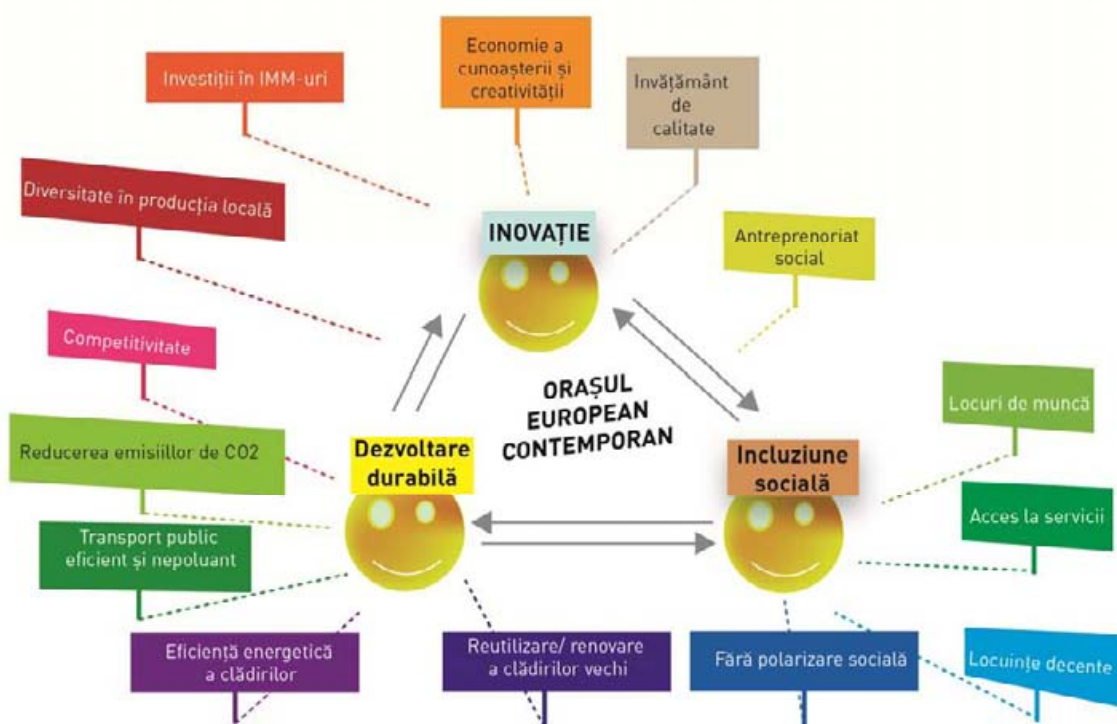
Sustenabilitatea este capacitatea pe care un lucru o are de a se menține într-o anumită stare. Pentru noi, oamenii, sustenabilitatea se referă la capacitatea de a ne menține bunăstarea și stilul de viață cu care ne-am obișnuit într-un mod în care nu neagă posibilitatea generațiilor viitoare de a face același lucru. Sustenabilitatea (sau dezvoltarea durabilă) se referă la un anumit fel de a utiliza resursele naturale care ne stau la dispoziție în așa fel încât să nu depășim posibilitățile pământului de a se regenera.

Incluziune socială

Incluziunea socială se referă la moduri în care se pot evita fenomene de excludere a unor grupuri sociale de la resurse necesare traiului, de pe piața muncii, de la servicii sau de la participarea la viața socială. Incluziunea socială se realizează la nivel european sau național prin politici sociale. La nivelul unui oraș ne referim în special la participare, la includerea tuturor oamenilor care sunt afectați de o anumită decizie în procesul de luare a acelei decizii, la asigurarea unui echilibru de putere între cei care dețin mai multe resurse și cei care dețin mai puține.

Inovație

Dacă sustenabilitatea se referă în special la mediu și incluziunea socială la aspectele umane, principiul inovației este unul care se referă la economie. Orașele europene își propun să promoveze un anumit tip de economie care se bazează în special pe cunoaștere și inovație, mai mult decât pe producție brută. În felul acesta, ele speră să reușească să atingă un nivel de competitivitate care să garanteze o anumită stabilitate la nivel economic.



Această triadă de principii duce către un oraș mai bun numai atunci când sunt aplicate împreună, pentru că fiecare din ele le influențează și le potențează pe celelalte. Dacă luăm drept exemplu locuințele, principiul sustenabilității spune că pentru a conserva resursele naturale trebuie să construim cât mai eficient din punct de vedere energetic. Principiul incluziunii sociale spune că fiecare persoană are dreptul la o locuință decentă indiferent de nivelul de resurse financiare. O locuință eficientă energetic poate face ca o persoană care nu își permite să plătească foarte mult pentru energia termică necesară să trăiască în condiții decente. Însă pentru a construi o casă pentru această persoană, pe care ea să o poată cumpăra, este nevoie de inovație, de un fel nou de a construi case, care sunt nu numai eficiente energetic dar în același timp sunt și ieftin de construit.

Toate aceste principii reprezintă idealuri. Cu siguranță dacă ne gândim la situația actuală a orașelor noastre nu putem să spunem că suntem aproape de a atinge aceste obiective. Dar idealurile, deși greu sau imposibil de atins, ne dau un țel către care să tindem. Exact acesta este scopul lor.

Aplicații:

De ce este util să ne stabilim niște țeluri, principii pentru dezvoltarea orașelor? În ce fel sunt principiile utile, și în ce fel nu sunt utile?

Care ar fi alte câteva exemple în care cele trei principii ale dezvoltării orașelor europene ale zilelor noastre vin să se susțină unul pe celălalt? Gândiți-vă la transport, economie, sau alte aspecte ale unui oraș.

Sunt aceste principii aplicate de către orașul vostru? În ce fel da și în ce fel nu?

CONCLUZII GENERALE

Câteva lucruri trebuie să ni le amintim la sfârșitul acestui capitol.

Orașele sunt niște entități extrem de complexe, în care fiecare rotiță interacționează cu alte rotițe învecinate, care mișcă încă alte rotițe, până când întregul mecanism devine aproape imposibil de înțeles sau controlat. Pentru a mișca orașele în direcția pe care ne-o dorim, e nevoie de foarte multă muncă și mai ales este nevoie de fiecare dintre noi, pentru că fiecare avem un rol de jucat. Forma pe care o iau orașele noastre este direct răspunzătoare pentru felul în care trăim în oraș și pentru felul în care acesta funcționează. Așa că e foarte important să găsim forma potrivită pentru orașul nostru și, din fericire, avem foarte multe exemple de cum pot fi gândite sau făcute lucrurile astfel încât să ajungem la forma optimă.

Însă aceste exemple ne spun încă un lucru extrem de important, și anume că fiecare oraș este unic, este produsul unei istorii și a unui anumit fel de a trăi. Prin urmare, soluțiile pe care le găsim la problemele orașului sunt unice. În cel mai bun caz, putem adapta unele soluții din alte părți, dar până la urmă este responsabilitatea noastră să găsim soluțiile care se potrivesc cel mai bine pentru condițiile specifice orașului nostru.

Forma este lucrul cel mai ușor de îndreptat și poate că suntem cel mai bine pregătiți pentru a adapta forma orașelor la dorințele și obiectivele noastre, atâta timp cât avem niște obiective clare. Însă orașele nu se rezumă la formă, ci sunt încă mult mai interesante și complicate decât atât, după cum veți vedea din capitolele următoare.

Surse

- Ascher, K., *The Works, Anatomy of a City*, Penguin, 2007
 Assaad, R., *Formalizing the Informal, The transformation of Cairo*
Refuse Collection System, Journal of Planning Education and Research, 1996
 Gehl, J., *Cities for People*, Island Press, 2010
 Gehl, J., *Viața între clădiri*, Igloo, 2011
 Hall, P.G., *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning*, Blackwell Publishing, 2002
 Jacobs, J., *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, 1992
 Johnson, S., *The Ghost Map*, Riverhead Hardcover, 2006
 Rome, A., *The Bulldozer in the Countryside*, Cambridge University Press, 2001

State of the Worlds Cities Report 2008/2009

<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2562> (accesat 20.10.2011)

State of the Worlds Cities Report 2010/2011

<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917> (accesat 20.10.2011)

<http://www.youtube.com/watch?v=WV0drllbUxY&feature=related> (accesat 17.09.2011)

<http://www.youtube.com/watch?v=tDAqFWn9NYg> (accesat 20.09.2011)

http://www.youtube.com/watch?v=gyBe5-irc_4 (accesat 20.09.2011)

http://blog.ted.com/2008/01/31/robin_chase/ (accesat 20.09.2011)

http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/uk/03/congestion_charge/exemptions_guide/html/what.stm (accesat 25.09.2011)

http://www.oar.org.ro/upload/2007/CARTA_de_la_LEIPZIG.pdf (accesat 01.06.2011)

http://www.rur.ro/Declaratia_de_la_Toledo.pdf (accesat 01.06.2011)

<http://talkgreenvancouver.ca/> (accesat 25.10.2011)

<http://www.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/ClimateAndEnvironment.aspx> (accesat 25.10.2011)

http://www.ted.com/talks/lang/eng/carolyn_steel_how_food_shapes_our_cities.html (accesat 20.09.2011)

http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/en/attachement/waste_management.pdf (accesat 27.10.2011)



Escher

Cei care fac orașul

Vera MARIN



Obiective

- Înțelegerea modului în care procesele de decizie își pun amprenta pe caracteristicile unui oraș
- Explicarea orașului ca obiect al interesului public
- Înțelegerea conceptului de actor urban
- Explicarea modului în care au evoluat raporturile între grupurile de actori urbani în ultimii 50 de ani
- Introducerea conceptului de urbanism participativ

1. Orașul ca obiect al interesului public

Așa cum s-a putut vedea în capitolele precedente, orașele poartă urmele unor epoci, iar fiecare epocă este o perioadă de timp în care oamenii aceluși oraș locuiau împreună după niște convenții care țineau de cultura locală, de obiceiuri și de legi scrise și nescrise. **Modul în care sunt organizați oamenii dintr-o localitate și modul în care se iau deciziile are efecte asupra spațiului acelei localități.**

În cadrul acestui capitol, ne vom concentra atenția asupra momentului prezent și vom analiza ceea ce se întâmplă în orașele României pornind de la premiza conform căreia trăim într-o societate democratică, în care deciziile despre cum să fie folosite resursele orașului sunt luate de reprezentanții aleși de către cetățeni, iar cetățenii au acces la informații publice, conform legislației în vigoare¹.

Acest capitol face legătura între aspecte ce țin de morfologie urbană, de realitatea fizică pe care o vedem, și, respectiv, ultimele două capitole, ce se concentrează pe modurile de viață ale unor categorii sociale, pe relațiile între grupuri de oameni în mediul urban. Scopul acestui capitol este acela de a înțelege procesele de decizie ce privesc orașul și, respectiv, efectele pe care le au aceste decizii asupra spațiului, asupra cadrului fizic. Înțelegerea acestor procese face posibilă implicarea oricărui cetățean în modul în care se schimbă cartierul și orașul său. **O implicare eficientă este condiționată de asumarea drepturilor și obligațiilor de cetățean, dar și de posibilitatea de a identifica și înțelege pozițiile tuturor celor care influențează sau sunt influențați de schimbările respective.**

Despre comunitate și comunități locale

O comunitate reunește un număr de oameni ce au ceva în comun, care împărtășesc ceva. În cazul unei localități, ei împart spațiul fizic al acelei localități, și bineînțeles, tot ce derivă din acest lucru. Expresia „comunitate locală” este folosită abuziv atunci când NU se poate vorbi despre ceva ce

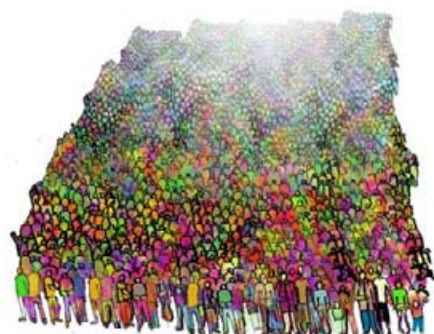
¹ Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică

afectează sau ce este dorit de toți oamenii unui oraș. În acele situații este nevoie de nuanțări, de clasificări ale cetățenilor orașului, în funcție de niște caracteristici ce definesc grupuri de oameni într-un mod mult mai riguros, ce delimitează deci un anumit decupaj din comunitatea locală. Comunitatea tinerilor nu are aceleași preferințe și aspirații ca cele ale pensionarilor, de exemplu.

Există nenumărate exemple de comunități care nu sunt determinate spațială: de pildă, fan-clubul unui star de cinema poate reuni membri din orice țară și din orice oraș. În cadrul acestei secțiuni însă, ne vom apleca atenția asupra unor clasificări ale locuitorilor unui oraș care au relevanță din punct de vedere spațial.

În cadrul acestui capitol ne interesăm cu precădere de oameni grupați în jurul unui obiectiv comun care are efecte în plan spațial: amenajarea unui nou loc de joacă pentru copiii dintr-un cartier, desființarea unei industrii generatoare de poluare, împotrivirea față de construcția unei autostrăzi, etc.

Putem vorbi de **comunități de vecinătate**, adică despre un grup de oameni care locuiesc în aceeași zonă a orașului, dar care nu se simt legați unii de alții, nu s-au gândit la faptul că ar putea să aibă aceleași interese cu vecinii lor, nu petrec timp împreună, nu se cunosc unii cu alții. În aceste situații, se spune că gradul de coeziune din acea comunitate este foarte slab. Fără coeziune, șansele ca aceste grupuri de vecinătate să se mobilizeze pentru a promova o idee care să reprezinte interesul lor comun sunt foarte slabe.



Comunitate și comunități locale – idee Vera Marin, grafică Ana Lemnaru



Concepte introduse

Comunitate locală :

Numim comunitate locală ansamblul populației dintr-o localitate.

În unele situații, sintagma „comunitate locală” este folosită pentru a semnifica autoritatea publică locală, subliniind ideea conform căreia aleșii locali reprezintă pe cetățenii aceluia oraș.

Alesul local ca reprezentant al comunității

În cadrul acestei secțiuni, sunt prezentate câteva idei cu caracter general în ceea ce privește guvernarea reprezentanților aleși. Sunt aspecte valabile și pentru o țară (guvernare la nivel central, național), cât și pentru o localitate (guvernare locală). Acestea din urmă au un grad de relevanță mai mare pentru înțelegerea proceselor de decizie și legăturile dintre acestea și modul în care arată și funcționează un oraș.

În societățile democratice, pe durata unui mandat, un număr redus de oameni decid asupra unor lucruri ce influențează viața altor oameni. Acei câțiva dețin puterea de decizie pentru că au fost investiți prin vot de cei mulți cu încrederea lor. Această încredere a alegătorilor că vor fi reprezentați corect ar trebui să oblige pe aleșii locali să fie atenți și responsabili în deciziile lor.

În mod normal, candidații pentru poziția de primar sau de consilier local ar trebui să identifice care sunt obiective comune pentru cât mai mulți locuitori ai orașului și să propună moduri de atingere a acelor obiective în programul lor electoral, pentru a avea cât mai multe voturi. Dacă un număr

suficient de locuitori se identifică cu propunerile unui partid sau ale unui lider politic, atunci interesele lor au șanse să fie într-adevăr reprezentate de către decidenții politici.

Legătura între decidenții din consiliu local și cetățenii pe care îi reprezintă un consilier local ales prin vot uninominal este mult mai evidentă. Votul uninominal este alternativă la desemnarea de către partidul politic respectiv a candidaților pe care îi propune pe o listă ce se votează „în bloc”. Criteriile de întocmire a listelor propuse de partide nu sunt întotdeauna transparente sau relevante pentru alegători. Atunci când alegătorii nu votează pe liste, ci pentru candidaturi nominale, este mai evidentă reprezentarea, pentru că opțiunea este argumentată de capacitatea candidaților de a convinge publicul și pe personalitatea și experiența acestora.

Atunci când cineva decide asupra modului de utilizare a propriilor resurse, este responsabil în fața membrilor familiei care au contribuit la constituirea acelor resurse. Când vorbim însă de resurse publice, deciziile de a le folosi într-un mod sau altul nu pot fi decât publice, argumentate în fața publicului. Aceste resurse sunt taxele și impozitele pe care le plătește fiecare cetățean. Este deci de dorit ca utilizarea lor să aducă beneficii pentru cât mai mulți oameni. **Fondurile publice ar trebui deci să urmeze interesul public**

Când cineva cheltuiește banii proprii pentru a cumpăra ceva pentru sine, este foarte atent cât cheltuiește și cum cheltuiește. Când cineva cheltuiește banii proprii pentru a cumpăra ceva pentru altcineva, este foarte atent cât cheltuiește, dar mai puțin atent cu ce cumpără. Când cineva cheltuiește banii altcuiva pentru altcineva, nu prea îi pasă nici de cât cheltuiește și nici pe ce cheltuiește. Acesta este guvernul pentru tine.
– Milton Friedman²

În general, arta guvernării consistă în a lua cât mai mulți bani de la o parte din cetățeni și a-i da celeilalte părți.
– Voltaire (1764)

Dacă ai votat pentru politicieni care ți-au promis bunăstare pe cheltuiala altuia, nu ai dreptul să te plângi când îți iau banii pentru a-i da altcuiva, sau a-l păstra pentru ei înșiși.
– Thomas Sowell (1992)

CANDIDAT POUR LE REPRESENTER



Despre interesul public

Interesul public sau interesul comun este dificil de fixat atât ca definiție, cât și din punct de vedere operațional, atunci când trebuie să stea ca argument pentru cheltuiala publică. Ce este mai important la un moment dat: să investească primăria în plantarea unor copaci de-a lungul străzilor sau într-un parc? Sunt mai importanți copacii sau rețelele de canalizare? Locurile de parcare în cartierele de blocuri supra-aglomerate sau pavarea străzilor de pământ din cartierele marginase? Construcția unui pod care să lege un cartier nou construit de restul orașului sau construcția unor locuințe pentru cei fără adăpost?

În ceea ce privește orașul și comunitatea locală, sunt foarte multe aspecte de luat în considerație. De multe ori, conceptul de interes public este asociat cu cel de necesitate socială și chiar pentru o localitate mică, este greu de stabilit care sunt aceste necesități ce trebuie satisfăcute din resurse publice. Există un

Concepte introduse

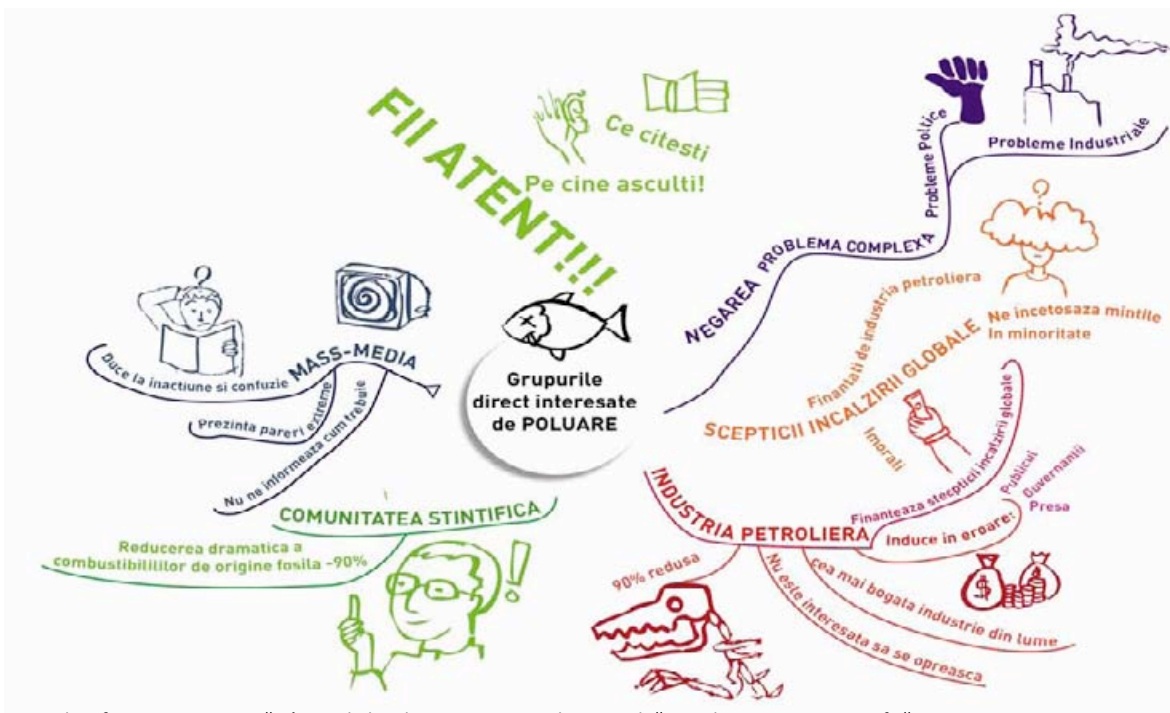
Interesul public :
se referă la bunăstarea comună sau generală, la ceva în interesul populației.

Este justificarea măsurilor ce sunt propuse de guvernele centrale sau locale prin legi, norme și programe publice.

Oricine poate spune că e un lucru pozitiv să urmărești promovarea interesului public, dar nu există consens despre ce este în mod precis interesul public.

grad redus de obiectivitate în acest demers de stabilire a interesului public – o problemă a orașului este recunoscută ca fiind importantă și este pusă pe **AGENDA PUBLICĂ** dacă este susținută de cineva. Acest cineva poate fi comunitatea științifică ce atrage atenția asupra consecințelor ignorării problemei și care poate sugera și soluții pentru rezolvarea acelei probleme. Opinia publică este influențată de ceea ce se discută în mass media – unde ar trebui să fie arena în care se confruntă grupuri de oameni cu părerile lor și unde se pot prezenta și variante de soluționare a respectivei probleme, cu avantajele și dezavantajele fiecăreia.

Politicienii se poziționează față de problema respectivă în funcție de convingeri și de cunoștințele proprii, sau de oportunitățile de imagine pe care le sesizează. Mai ales în cazul unei probleme recente sau complexe, în care unui politician nu îi este foarte clar ce zic oamenii despre acea problemă, drumul până la decizii pentru rezolvarea acelei probleme cu resurse publice poate fi foarte lung.



Surse de informare și poziționări în jurul ideii de necesitate a reducerii poluării – idee Vera Marin, grafică Ana Lemnaru

Interesul public într-un oraș – necesități sociale

Într-un oraș, oamenii trebuie să se poată deplasa, să aibă unde să locuiască, să se poată aproviziona, să beneficieze de acces la educație, la servicii de sănătate, să desfășoare activități economice de producție sau de servicii, să își petreacă timpul liber, etc. În plan fizic, material, aceste necesități se concretizează în trasee și mijloace de transportul public, în locuințe sociale (pentru cei care nu pot cumpăra o locuință sau nu își permit să plătească o chirie la proprietari privați), în spații verzi, în fabrici, în clădiri de birouri, în muzee, școli, spații publice, etc. Toate aceste spații compun orașul.

Ierarhizarea între categorii de obiective de interes public într-un oraș este foarte delicată, pentru că orașul este o realitate extrem de complexă. Plecând de la piramida lui Maslow ce se aplică necesităților individuale, s-ar putea face o paralelă cu necesitățile unei comunități locale.

Dacă se aplică totuși aceste simplificări, sănătatea și siguranța populației unui oraș ar fi deci o categorie de preocupări privind necesitățile sociale ale orașului care s-ar afla la baza piramidei. Pentru a răspunde la aceste necesități, preocupările decidenților ar trebui să se orienteze către

calitatea aerului pe care îl respiră acei oameni, către accesul la apă, către rezolvarea problemei canalizării apelor uzate, către siguranța construcțiilor, etc.

Bineînțeles că o paralelă între necesitățile unui individ și necesitățile unor grupuri foarte diverse de oameni nu se pot face fără simplificări excesive. Nu se poate compara altfel destinul unui om cu cel al unui oraș, alegerile unei singure persoane cu opțiunile celor ce decid pentru locuitorii orașului, sau timpul unei vieți cu timpul istoric.



Dar dacă un oraș îndeplinește condiții de siguranță și un grad de confort acceptabil, de ce sunt totuși oameni care preferă să plece în alte părți? Sunt deja bine cunoscute cazuri de orașe care se depopulează – fenomen numit în literatura de specialitate „shrinking cities”. Este situația unor orașe care, de exemplu, au fost dezvoltate în jurul unei industrii care nu mai este de interes (construcția de mașini – Detroit în Statele Unite ale Americii, Clermont Ferrant în Franța, sau orașele miniere din România, etc.), sau a unui mod de producție ce nu mai este de actualitate. Prin urmare, un oraș trebuie să ofere locuitorilor săi și posibilitatea de a fi activi, de a produce ceva sau a oferi servicii de care alți oameni să aibă nevoie. Cu alte cuvinte, este de interes public și dezvoltarea economică a unui oraș. Orașele unde nu există locuri de muncă sunt cele ce concentrează un număr mare de locuitori ce depind de asistență socială.

Pentru ca o localitate să fie animată, este foarte importantă calitatea infrastructurii care să poată susține în plan fizic, dinamica activităților economice. Fluxurile de oameni și de mărfuri sunt esențiale pentru ca activitățile economice să se poată dezvolta și, deci, este necesară, pe de o parte, o bună conectare a localității respective cu restul lumii, dar și o coerență în asigurarea deplasărilor și a transportului în acea localitate. Coerența nu înseamnă numai infrastructură fizică suficientă cantitativ și calitativ (drumuri, căi ferate, parcări, autobuze, mașini, etc.), dar și conexiuni spațiale logice în oraș, precum și o distribuție echilibrată a dreptului de utilizare a acestei infrastructuri diverse mijloace de transport, care reprezintă categorii de utilizatori cu putere financiară diferită.

Pe lângă locuri de muncă, de interes public este și posibilitatea locuitorilor de a avea o locuință decentă, de a avea acces la un spațiu public de calitate, la funcțiuni de educație, sănătate, de petrecere a timpului liber. În literatura de specialitate (urbanism, studii urbane) spațiile construite și amenajate ce au aceste funcțiuni sunt numite „obiective de utilitate publică” și cuprind: grădinițe, școli, licee, dispensare, spitale, piețe publice, piețe agro-alimentare, parcuri și grădini, etc. Obiectivele de utilitate publică sunt, prin urmare, expresia spațială a calității vieții și a unei categorii de dotări ale orașului care depășesc cumva sfera strict funcțională și fac trecerea către o categorie ce ține de reprezentare și de identitate locală – aspecte ce stau către vârful piramidei lui Maslow.

Tot în sfera interesului public este și protecția patrimoniului construit, care se leagă, desigur de aspirația unei comunități locale de a avea și de a păstra caracteristici identitare. Așa cum, în piramida lui Maslow, numai unii oameni au necesități legate de dezvoltarea propriei personalități, de recunoaștere profesională, etc, tot așa nu toate comunitățile locale pun preț pe lucruri ce țin de identitate locală, de păstrarea urmelor trecutului, de mândrie locală.

Acest model teoretic are limitări importante. Nu se pot face, în realitate, disocieri atât de evidente între necesități primare și necesități secundare sau terțiare. De exemplu, atunci când există un patrimoniu interesant, orașele pot dezvolta activități economice prin care construcții și amenajări ale trecutului sunt folosite ca atracții turistice. Sunt foarte multe orașe din Europa ce „trăiesc” din turism. În plus față de limitările teoriei lui Maslow, există și o oarecare contradicție în folosirea acestui model ce se referă la necesitățile individuale pentru a explica interesul colectiv în cadrul unui oraș. Unii teoreticieni chiar definesc interesul public în opoziție cu interesul individual. De exemplu, în cazul protecției patrimoniului construit, sunt frecvente situațiile în care interesul individual și pe termen scurt ar conduce la demolarea unor construcții vechi pentru a putea folosi terenul respectiv mai eficient, cu avantaje financiare mai mari decât se pot obține din renovarea și refuncționalizarea acestora. Sigur că lucrurile se pot nuanța: interesul individual pe termen scurt poate fi pus în balanță cu pierderile pe care le va suferi inclusiv individul respectiv dacă orașul nu mai are nimic de oferit în termeni estetici sau de identitate locală. Mai mult, în ultimii 50 de ani, încercările de a consolida buna funcționare a unui oraș au condus la înțelegerea faptului că dezvoltarea este susținută de aspecte spontane, de inițiative autonome ale unor producători de bunuri și servicii, deci de interesele individuale. Prin urmare nu se pot disocia interesele individuale de cele colective.



<http://myfuncity.org/principal>

Interesul public și dezvoltarea locală

Tema interesului public în oraș este complicată și pentru că realitatea urbană nu se poate disocia în aspecte ce țin exclusiv de dezvoltare economică, respectiv de cea socială, de protecția mediului sau de cele ce țin de cultura locală. Când o nouă fabrică este construită undeva, vor exista reacții de împotriviare pe considerente de poluare sau de aglomerare a traficului în zona respectivă și vor exista

Ca urmare a fenomenelor de globalizare a schimburilor economice, nu mai este suficientă producția, ci este nevoie de inovație, de a identifica acele lucruri care pot susține dezvoltarea locală într-un context de competiție.
Bernard Pecqueur²

voci care vor sprijini acest proiect pentru că aduce locuri de muncă, deci dezvoltare economică. Sigur că proprietarii acelei fabrici vor susține că fac dezvoltare economică și că acest lucru este în interes public. Și chiar este. **Cum se poate stabili un just echilibru între toate aceste categorii de interes public în oraș?**

Este important de subliniat faptul că interesul public poate fi apelat de oricine într-o dezbatere ca argument pentru susținerea unor opțiuni: grupurile de cetățeni, organizațiile civice, investitorii și oamenii de afaceri, aleșii locali, urbanisti, legiuitorii, etc. **Când are cineva legitimitate să acționeze în numele interesului public?**

Există metode de a ajunge la consens în ceea ce privește interesul public într-un oraș și de a aloca resurse publice pentru o dezvoltare echilibrată, care să răspundă necesităților de locuire, producție, transport, petrecerea timpului liber, educație, etc. Preocuparea pentru dezvoltare locală a apărut în timp, pentru a răspunde la situații de declin. Unii autori preferă să accentueze latura economică, alții pe cea socială a dezvoltării locale. Dezvoltarea locală este obiect de studiu și de acțiune aflat la intersecția mai multor discipline: economie, management, geografie, sociologie, științe politice, etc. Fiecare disciplină are abordări teoretice diferite.

Concepte introduse

Dezvoltarea locală:

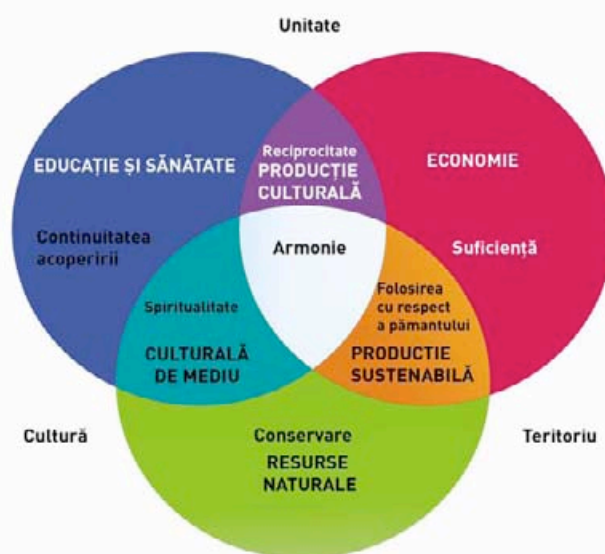
Nu există o definiție clară pentru dezvoltarea locală, dar este destul de intuitiv faptul că dezvoltarea înseamnă creștere.

O localitate care se dezvoltă reușește să satisfacă necesitățile comunității locale, și să atragă populație nouă. La polul opus se află acele localități care sunt în declin, care pierd locuitorii și în care calitatea vieții este din ce în ce mai slabă.

Exemplu

Atunci când dezvoltarea locală este echilibrată, ea este calificată drept durabilă.

Sintagma „dezvoltare durabilă” este atât de intens folosită în discursurile publice, încât aproape că a fost golită de conținut. De foarte multe ori, scheme care însoțesc această sintagmă arată, prin suprapunerea a trei sfere, faptul că echilibrul între dezvoltarea economică, socială și protecția mediului este atins prin proiecte care conduc simultan și la creștere economică și la protecție socială și că acest lucru se întâmplă cu un consum foarte redus de resurse naturale, deci și mediul este protejat.



Dezvoltare durabilă la intersecția între sferele societății / grafică Ana Lemnaru

Lucrări mai recente aduc condiționări suplimentare: nu se poate vorbi de dezvoltare durabilă dacă se pierd elemente ale culturii locale materiale și imateriale și dacă deciziile nu au fost luate în urma unor procese transparente, în care au fost consultați cei care sunt influențați de schimbările propuse.

În afară de ceea ce se întâmplă la interiorul ei, soarta unei localități depinde în foarte mare măsură de poziția ei geografică, de modul în care este relaționată cu restul teritoriului, de imaginea pe care o are în mass media sau în ghidurile turistice, de relațiile politice dintre decidenții locali și guvernanții de la nivel central. Globalizarea aduce, pe lângă avantaje și o serie de provocări printre care o accentuare a competiției între orașe. Pentru a fi un oraș de succes, care se dezvoltă și care

atrage populație, activități economice, turiști, trebuie să existe caracteristici care îl disting de alte localități. Ca turiști, căutăm să mergem la Paris pentru cultură, la Viena pentru a face cumpărături, la Roma pentru frumusețea orașului. Un om de afaceri se gândește la costurile mâinii de lucru, la conexiunile de transport pentru ceea ce produce în fabrica sa, sau, dacă este vorba de servicii, la pregătirea profesională a celor pe care i-ar putea angaja acolo și la prestigiul aceluia oraș.

Locuitorii din Statele Unite sau Anglia sau Olanda au mult mai multă deschidere față de ideea de a se muta dintr-un oraș în altul, sau chiar dintr-o țară în alta. Devine relevant în acest caz gradul de satisfacție pe care îl au locuitorii față de calitatea vieții într-un oraș. Există baze de date statistice care fac posibilă comparația între orașe. Informațiile sunt exprimate în cifre și provin de la instituții care au rol în colectarea și interpretarea datelor, dar sunt și procentaje de răspunsuri la o serie de chestionare².

Există și alte metode de a cunoaște felul în care oamenii apreciază orașul în care locuiesc. Comisia Europeană (Direcția Generală de Dezvoltare Regională – DG Regio) a finanțat diverse anchete pentru a surprinde părerile cetățenilor în legătură cu o serie de subiecte care dau măsura calității vieții în oraș.

Un astfel de raport, intitulat „Anchetă privind percepția asupra calității vieții în 75 de orașe europene”, publicat în 2010³ are conținutul organizat în funcție de câteva puncte foarte importante:

Percepția asupra realităților sociale:

- serviciile de sănătate, oportunitățile de angajare, costurile locuirii;
- problema sărăciei la nivelul orașului;
- prezența și integrarea imigranților;
- sentimentul de siguranță în oraș și în propriul cartier;
- identificarea celor mai importante probleme ale orașului.



Harta orașelor europene evaluate în cadrul programului Audit Urban

2. Auditul urban la nivel european este o inițiativă a Direcției Generale Politică Regională a Uniunii Europene, la care colaborează 27 de institute naționale de statistică coordonate de oficiul **Eurostat**. Sunt reunite date statistice referitoare la peste 300 de indicatori care descriu calitatea vieții în 300 de orașe europene. Datele astfel culese au stat la baza elaborării unui raport. De asemenea, a fost efectuat un sondaj de opinie care a adus informații suplimentare cu privire la modul în care cetățenii percep calitatea vieții în orașul lor. Raportul se bazează pe o colecție unică de indicatori statistici cu privire la mediul urban și oferă o analiză aprofundată asupra statisticilor demografice, economice și sociale. Sunt, de asemenea, utilizate și alte date disponibile, de exemplu în legătură cu nivelul educațional, **participarea civică** și mediu. Raportul prevede o tipologie a orașelor europene, ceea ce permite orașelor care participă la auditul urban să găsească alte orașe cu care să se poată compara. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-BD-04-002/EN/KS-BD-04-002-EN.PDF

³ *Survey on perceptions of quality of life in 75 European cities*, publicat în martie 2010
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2009_en.pdf

Poluare și schimbări climatice:

- calitatea aerului;
- poluare fonică;
- curățenia orașului;
- responsabilizarea autorităților locale în combaterea încălzirii globale.

Calitatea serviciilor publice în raport cu cheltuielile publice**Gradul de satisfacție privind infrastructura orașului:**

- dotările pentru cultură;
- spațiile publice – piețele comerciale și spațiile pentru pietoni;
- „frumusețea străzilor și a clădirilor din propriul cartier”;
- spațiile verzi – parcuri și grădini publice ;
- oportunități pentru petrecerea timpului în aer liber;
- amenajări pentru practicarea activităților sportive.

Gradul de satisfacție față de transportul public

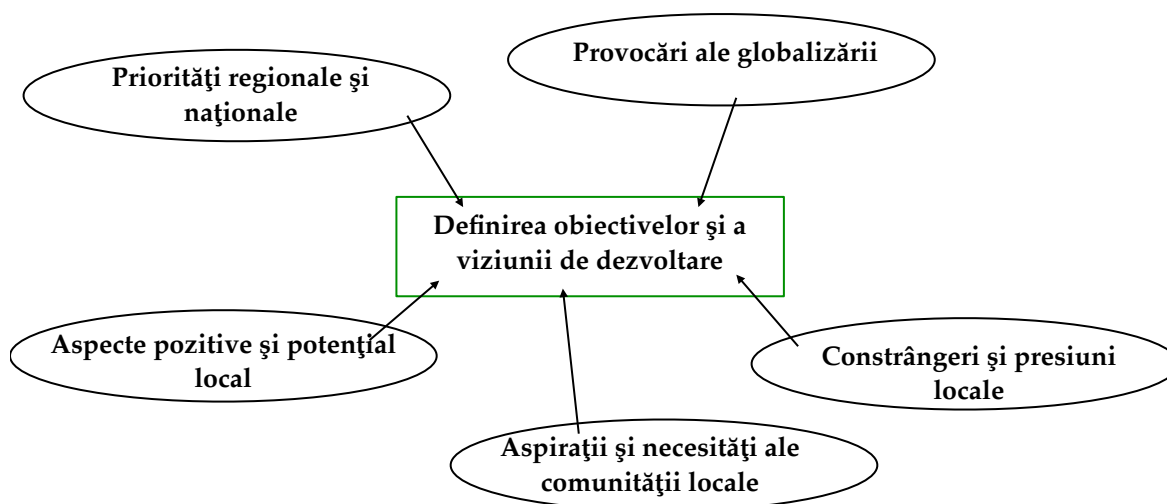
- frecvența transportului public;
- posibilități de a face naveta și durata deplasărilor pentru navetiști ;
- motive pentru care este evitat transportul în comun.

Din România, au fost analizate trei orașe: **București, Cluj Napoca și Piatra Neamț**. Pentru București, problemele identificate ca fiind cele mai importante sunt calitatea slabă a serviciilor de sănătate, lipsa unor dotări suficiente pentru educație și poluarea aerului. La Cluj, lipsa locurilor de muncă și calitatea slabă a serviciilor medicale sunt pe același loc, iar dotările pentru educație vin pe locul al doilea.

Pe lângă infrastructura deficitară, orașele din România au un punctaj foarte redus atât la evaluările cantitative (Eurostat – Urban Audit), cât și la cele calitative (anchete de percepții, barometre de opinie publică) în ceea ce privește calitatea serviciilor publice. În lista de teme de mai sus se poate observa că majoritatea aspectelor care se analizează sunt în responsabilitatea autorităților publice locale. Chiar dacă nu sunt toate de făcut cu bani publici, autoritățile locale au posibilitatea să controleze sau măcar să influențeze frumusețea orașului, diversitatea funcțiunilor urbane, combaterea poluării, dezvoltarea economică și socială.

În ultimii 50 de ani s-au cristalizat metode de lucru care să aducă împreună și să facă posibilă cooperarea între specialiști din aceste diverse discipline. Aceste metode au fost inventate în lumea afacerilor și poartă încă în denumirile lor cuvinte specifice acestei lumi: planificare *strategică* sau *management* urban.

Mai întâi, se face o analiză cât mai obiectivă a necesităților de dezvoltare, a potențialului acelei localități, adică se realizează un diagnostic. Analizele sunt făcute de specialiști și comunicate decidenților și cetățenilor. Apoi se stabilesc obiective realiste, măsurabile. Obiectivele sunt stabilite printr-un proces transparent la care trebuie să participe toți cei care au un punct de vedere, pentru că nu țin numai de rezultatele diagnosticului, ci și de aspirațiile comunității sau mai bine spus ale comunităților locale. Apoi, pentru a atinge acele obiective, sunt gândite niște planuri de acțiune sau programe de intervenție pe termen scurt, mediu și lung. Aceste activități sunt numite „planificare urbană” în cele mai multe limbi. Atunci când sunt implicați cetățeni, oameni de afaceri, organizații non-guvernamentale, planificarea este participativă. Vom reveni asupra acestor noțiuni în ultima secțiune a acestui capitol.



Input-uri pentru definirea obiectivelor de dezvoltare - grafică Vera Marin

La nivel național, toate statele Europei occidentale au programe prin care se alocă fonduri pentru diverse inițiative ale autorităților publice, centrale sau locale, care să conducă la dezvoltare locală. Pe plan internațional, există organizații finanțate de statele dezvoltate sau de fundații private și care lucrează pentru ameliorarea situației țărilor și orașelor sărace prin programe de dezvoltare.

Într-o lume care pare din ce mai mică și în care distanțele fizice își pierd din importanță este mare nevoie de înțelegere și sprijin între diverse zone geografice. Au fost deci create structuri care acționează conform unor principii de solidaritate internațională pentru țările dezavantajate care se confruntă cu probleme serioase în asigurarea unor condiții decente de trai pentru populațiile lor: organizații internaționale ca Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (United Nations Development Program - UNDP), Organizația pentru cooperare economică și dezvoltare (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD), agenții naționale de sprijin pentru dezvoltare din foarte multe țări din Europa, sau din Canada, Statele Unite ale Americii, Japonia, ONG-uri naționale și internaționale (organizații non-guvernamentale) etc.

http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_development_aid_agencies

De reținut

☀ Pentru a asigura o dezvoltare locală echilibrată, autoritățile publice ar trebui deci să pregătească strategii prin care să fie atinse obiectivele stabilite prin interacțiunea dintre specialiști, decidenți, reprezentanți ai societății civile, oameni de afaceri, etc. Trebuie deci subliniat faptul că, pentru a transforma potențialul unei localități în premize pentru o dezvoltare echilibrată, este nevoie atât de decidenți - reprezentanți ai comunității locale, cât și de cunoștințe tehnice și de energia locuitorilor.

2. Cunoștințe tehnice pentru dezvoltarea locală

Dat fiind faptul că gestiunea problemelor orașului este foarte complexă, este nevoie de echipe interdisciplinare de urbanism, în care diverse perspective ale cunoașterii să se combine pentru a putea colecta și interpreta informații din domenii diferite, pentru soluții cât mai adaptate necesităților din teren și cât mai eficiente.

Dacă urbanismul a apărut pentru a promova interesul public chiar în defavoarea interesului privat individual câteodată, atunci și cei care fac urbanism ar trebui să acționeze în interes public. În general, urbanistii au statut de funcționari publici. În multe țări europene, exercitarea profesiei de urbanist ca practică privată, în companii private nici nu este posibilă.

Concepte introduse

Urbanist:

Categorie profesională care are cunoștințele specifice pentru a face planificarea și proiectarea în spațiu a dezvoltării : analizele necesare, precum și propuneri de dezvoltare a unei localități, dar și propuneri pentru amenajarea unui teritoriu, la scară mai largă decât cea a unei localități..

Formarea profesională ca urbanist poate fi la nivel de licență, la nivel de masterat și la nivel de doctorat.

Consiliul European al Urbaniștilor, în Carta sa care stă ca document fondator al acestei organizații⁴ susține că misiunile urbanistului constau în:

- identificarea necesităților comunității în prezent și în viitor, și atragerea atenției către oportunități, efecte, constrângeri și implicații ale acțiunilor;
- propunerea de politici și planuri pentru a iniția, a reglementa, a adapta și a face posibilă implementarea schimbărilor, preluând concluzii din cercetare;
- proiectarea unor concepte spațiale pentru politici și programe de dezvoltare (design);
- negocierea pentru realizarea politicilor și programelor;
- ghidarea și controlul modului în care sunt implementate aceste politici și programe și adaptarea acestora la nevoi și oportunități în schimbare;
- evaluarea și monitorizarea efectelor și implicațiilor schimbărilor, pe măsură ce acestea apar;
- conectarea permanentă la cercetare și asigurarea unor scheme de formare.

Programele de educație care „produc” urbaniști nu au un număr mare de studenți. Prin urmare, sunt organizate ca specializări în cadrul unor universități mai mari, care sunt focalizate fie pe spațiu (arhitectură, design, geografie), fie pe actul administrativ, pe aspectele de gestiune (științe politice și administrative). Urbaniștii trebuie să aibă cursuri despre istoria orașelor și a profesiei lor, despre abordări teoretice ale orașului, estetică și design, dar și cunoștințe despre statistică, sociologie și demografie, legislație, economie urbană, instrumente tehnice de planificare și proiectare folosite în practica profesională curentă. În cadrul profesiei de urbanist există numeroase teme pe care absolvenții se pot specializa: protecția mediului, locuire, dezvoltare comunitară, dezvoltare economică, protecția patrimoniului, compoziție urbană (design urban), transport și mobilitate, sisteme informatice de geo-referențiere (GIS), regulamente de utilizare a terenurilor (urbanism reglementar), gestiunea proiectelor urbane (urbanism operațional).

Pentru a opera o diferențiere, vom folosi sintagma „planificare urbană” atunci când se stabilesc direcții mai generale de dezvoltare, eventual la scara întregului oraș – atunci când se stabilesc direcții generale, planuri de acțiune și, respectiv expresia „proiectare urbană” atunci când este

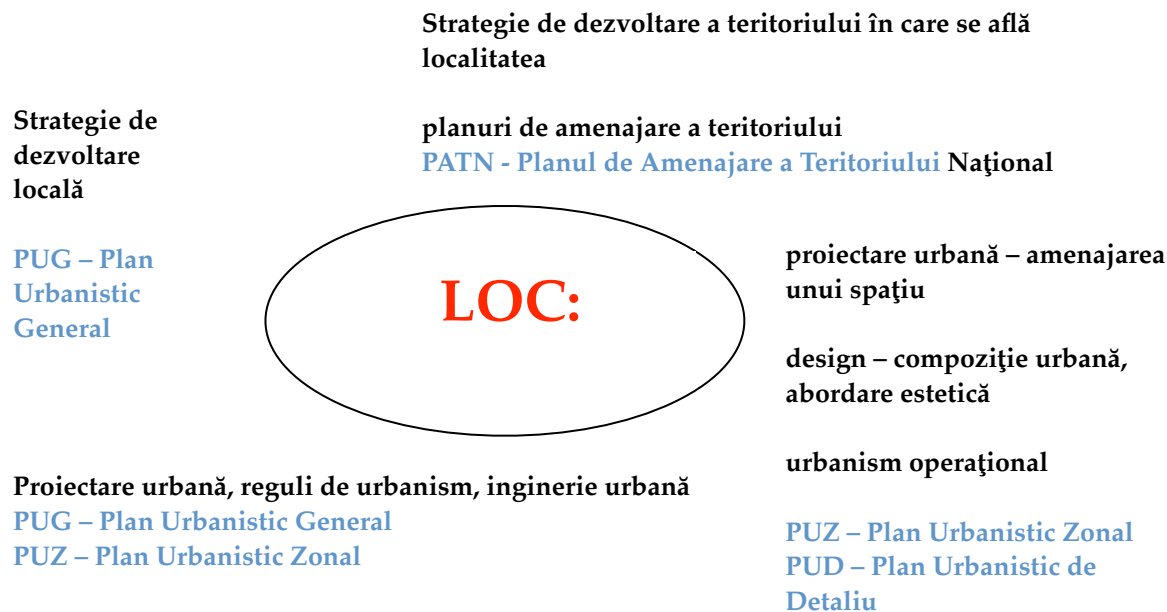
PUG – Planul Urbanistic General și Regulamentul Local de Urbanism (RLU) aferent reprezintă instrumentul de planificare al fiecărei unități administrativ-teritoriale de bază : sunt reglementări care trebuie să apropie realitățile urbane de viziunea de dezvoltare și obiectivele stabilite în strategia de dezvoltare locală

PUZ – Planul Urbanistic Zonal este instrumentul de planificare urbană de reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată a unor zone din localitate, caracterizate printr-un grad ridicat de complexitate sau printr-o dinamică urbană accentuată. Planul urbanistic zonal asigură corelarea programelor de dezvoltare urbană integrată a zonei cu Planul urbanistic general.

PUD – Planul Urbanistic de Detaliu reprezintă documentația care ilustrează modul în care reglementările PUG sau PUZ sunt preluate pentru un anumit caz.

vorba despre modul de construcție și amenajare a unui spațiu. Aceste două moduri de a exercita profesia de urbanist sunt foarte greu de disociați în realitate.

De asemenea, granița dintre arhitectură și proiectare urbană nu este una foarte clară. Pentru simplificare, se poate face convenția conform căreia arhitectura se referă la obiectul construit – la clădire, iar proiectarea urbană urmărește modul în care se articulează între ele obiectele construite și acestea cu spațiile de circulație, cu infrastructura edilitară, etc. Această convenție ar putea fi însă contestată de peisagiști: din moment ce fac arhitectură cu obiecte „vegetale” în spațiu public, ei fac arhitectură sau proiectare urbană?



Relaționări între diverse moduri de a face urbanism - grafică Vera Marin

Despre flexibilitatea regulilor - urbanismul derogatoriu

Regulamentele de urbanism pot fi flexibile, permissive, sau foarte stricte, impunând constrângeri foarte multe și foarte detaliate: nu numai despre cât de mult se poate construi pe o parcelă, dar și despre funcțiunile posibile, sau chiar despre materialele ce trebuie folosite, panta acoperișului, raportul dintre suprafața vitrată și suprafața „plină” a unei fațade, etc. Aceste reguli sunt utile pentru a păstra caracteristicile unui cartier, a unei zone, pentru a construi azi într-o relație armonioasă cu construcțiile din trecut. Regulile sunt de asemenea necesare atunci când se constituie o zonă nouă, pentru care există o viziune foarte clară despre cum trebuie să arate și cum trebuie să funcționeze.

Pentru a discuta aspectele cantitative, există câțiva indicatori urbanistici pe care este util să îi știe orice cetățean, pentru a putea evalua dimensiunile și impactul pe care îl va avea o construcție nouă într-o anumită zonă, dar și pentru a defini caracteristicile specifice din punct de vedere al volumetriei construcțiilor existente:

POT – procent de ocupare al terenului – raportul dintre suprafața la sol a construcției și respectiv suprafața parcelei – se exprimă în procente. Suprafața parcelei este 100%, iar amprenta construcției pe sol are, de obicei, un procentaj mai mare în zonele centrale, unde terenul fiind mai scump a fost folosit cât mai intens (80 - 90% chiar), și un procentaj mai mic pentru zone rezidențiale (30 -40% pentru zone cu locuințe individuale pe lot).

CUT – coeficient de utilizare a terenului – este raportul dintre suma suprafețelor construite pe fiecare nivel și respectiv suprafața parcelei.

H max – înălțime maximă admisă – cât de înaltă poate fi construcția. Se exprimă în metri sau în număr de etaje.

Aceste cifre se traduc deci în număr metri pătrați construiți care se pot vinde sau închiria ulterior și, de cele mai multe ori, pentru a face o afacere cât mai profitabilă, cei care construiesc vor ca indicatorii urbanistici descriși mai sus să permită o construcție cât mai mare.

Pe lângă zonele pentru care există reguli clare, care se pot argumenta cu ușurință, există bucăți de oraș care nu au o structură urbană bine definită și pentru care nu există o gândire clară despre ce ar trebui să devină în viitor. Pentru acestea, este mult mai dificil de stabilit care ar fi regulile de construcție după care să se ghideze și arhitecții și proprietarii de terenuri. Chiar și când există niște reguli în planuri urbanistice aprobate, dacă nu sunt clare scopurile pentru care se impun acele reguli, atât cei care proiectează cât și cei care vor să construiască vor încerca să le conteste. De asemenea, trebuie spus că dacă legislația permite, cei care au interes să construiască mai mult sau altfel decât o impune regulamentul, vor face toate demersurile necesare pentru ca investiția lor să fie cât mai profitabilă.

Derogarea de la regulile existente se poate face fie prin reconsiderarea viitorului unei zone de către administrația publică locală, fie prin inițiativa proprietarilor de terenuri din acea zonă. Asumarea de către administrația publică locală a demersului de modificare a regulilor privind o anumită bucată din oraș este necesară în ambele cazuri. Indiferent de cine are inițiativa schimbării, elaborarea unei documentații de urbanism – în speță a unui Plan Urbanistic Zonal – trebuie să fie prilej de evaluare și decizie în interes public. În România, de prea multe ori, derogările de la regulile existente au fost făcute la inițiativă privată, prin documentații de urbanism plătite din fonduri private și prin care, chiar dacă au aprobarea consiliilor locale, nu se urmărește interesul public, ci cel privat. Aceste Planuri Urbanistice Zonale derogatorii nu porneau de la un diagnostic al unei zone mai largi, din care să derive măsuri și reguli noi prin care să se rezolve problemele orașului sau să se răspundă la necesități sociale de dezvoltare, ci regulile noi înlocuiau reguli care nu se potriveau cu planul de afaceri al celor care voiau să construiască.

Orice documentație de urbanism, până să ajungă să fie aprobată în Consiliul Local, trece prin etape în care trebuie să obțină avize și acorduri de la administratori de rețele edilitare, de la agenții guvernamentale de protecția mediului, de la comisii tehnice și funcționari publici din departamente ale administrației locale de circulații (trafic) și de urbanism, de la direcții guvernamentale de protecția patrimoniului, de la instituții care au în atribuții protecția sănătății populației, etc. Toate aceste foruri ar trebui să fie tot atâtea filtre de protecție a interesului public. Funcționarii publici și experții care fac parte din comisiile tehnice ar trebui să evalueze calitatea soluțiilor propuse din perspectiva modului în care acestea răspund la grile de criterii clare, riguroase, coerente între ele.

Nu numai în România există posibilitatea derogării de la regulile existente. În alte țări, demersul de a schimba regulile de urbanism este însă asumat de autorități într-un mod serios, responsabil, iar filtrele de protecție a interesului public chiar funcționează. Mai mult, exercitarea profesiei de urbanist se face în conformitate cu un cod deontologic, care nu permite profesioniștilor să fie „avocații” interesului privat atunci când acesta contravine interesului public.

Exemplu de derogare de la regulile existente: București, sectorul 2



strada Maria Rosetti



Valori pentru indicatorii urbanistici reglementate prin PUZ Zone Protejate:
POT max = 65% (cu minimum 30 mp suprafață liberă)
CUT max = 3,5 sau 4 la inflexiunea cu strada Popa Soare
H max = 13m sau 19m + 1 nivel de 3m retras la 1,5m de verticala fatadei sau nu mai mult de 3m peste cladirile invecinate

Aproximări ale situației existente în teren:
POT = 80-90% din suprafața parcelei.
CUT = Sc/Sp = 8 (DUBLU FAȚĂ DE REGULĂ)
H max = 10 nivele = aproximativ 30m

3. Orașul ca proiect al actorilor urbani

În secțiunea anterioară orașul a fost privit din perspectiva deciziei publice care trebuie să ia în considerație interesul public. Dar nu numai puterea politică este cea care contează. La întrebarea **cine face orașul?** cei care au putere de decizie afirmă că ei sunt cei îndreptățiți să își asume merite importante. Dar nu sunt singurii care vor să fie recunoscuți ca fiind importanți în oraș. Mulți arhitecți și urbanisti pretind această recunoaștere pentru simplul fapt că înainte să fie realitate, transformările spațiului au fost imaginate și desenate de ei. Cei care investesc sume importante în proiecte imobiliare vor recunoaștere pentru că, fără ei, desenele arhitecților ar rămâne pe hârtie, și chiar și cu aprobările decidenților nu ar avea nici un efect în oraș. În alte țări, așa cum vom vedea în ultima secțiune a acestui capitol, cetățenii obișnuiți, cu toate că sunt lipsiți de putere financiară, de putere de decizie sau de putere conferită de cunoștințele profesionale, se preocupă de soarta orașului lor și vor să participe la transformările acestuia.

Am rezumat în paragraful precedent faptul că fiecare actor urban ar putea pretinde că este cel mai

Concepte introduse

Actor urban:

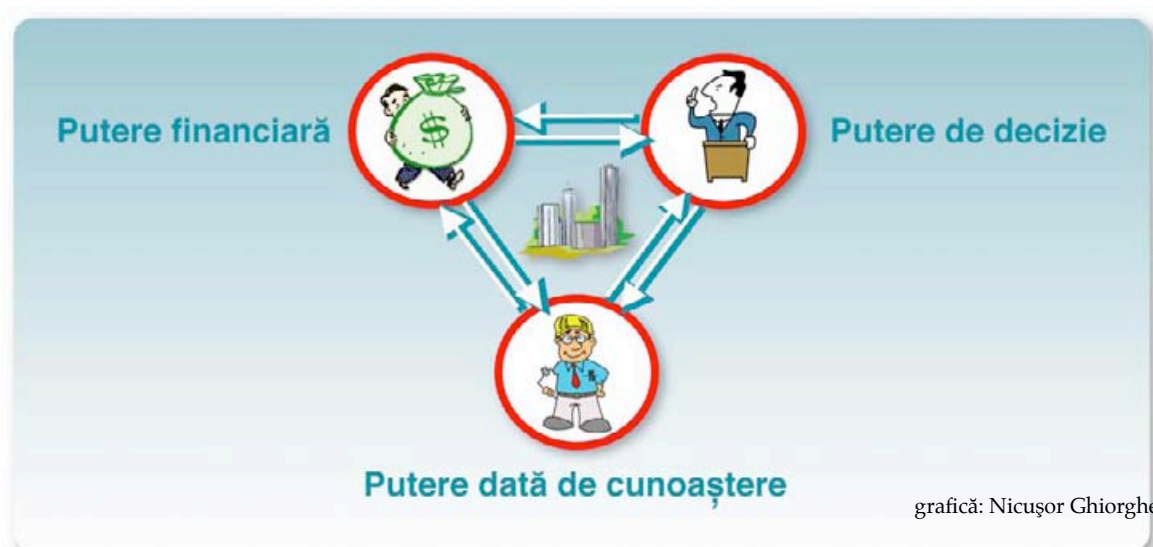
Atunci când o persoană sau un grup de oameni are un **interes** într-un demers de schimbare a orașului ca întreg sau a unei părți de oraș, acesta se poate defini ca ACTOR URBAN.

Definiția este intenționat foarte largă, pentru a putea cuprinde atât indivizi, cât și grupuri de diferite dimensiuni, atât din sfera publică cât și din mediul privat, atât pe cei puternici pentru că au funcții de decizie sau resurse financiare importante, cât și pe cei aparent lipsiți de mijloace eficiente pentru a influența decizia. Interesul lor poate fi exprimat sau susținut în mod activ sau poate fi dedus în cazul acelor persoane sau grupuri care sunt pasive. Acestea din urmă suportă consecințele schimbărilor, și deși ar exista căi prin care interesul lor să fie reprezentat, aleg să nu se manifeste nici direct și nici prin reprezentanți.

important în procesele de schimbare ale orașului. În fapt, **orașul este rezultatul modului în care aceste grupuri de actori interacționează unii cu alții.**

Așa a fost dintotdeauna. Puterea de decizie și puterea financiară au fost, de-a lungul vremii, concentrată la un număr redus de oameni. De multe ori, ambele „puteri” erau deținute de aceeași persoană. Principele sau episcopul dispunea de resurse materiale (fonduri, terenuri) pentru a construi și decidea cum să le folosească fără a avea nevoie de acordul nimănui. Cunoștințele tehnice veneau de la meșteri sau artiști, care erau angajați pentru o lucrare, să facă posibilă realizarea visurilor „comanditarului”.

Odată cu creșterea complexității și a dimensiunii orașelor, a devenit necesară folosirea regulamentelor de construcție. Prin regulamente de urbanism, a crescut importanța argumentului tehnic, a specialiștilor care stabilesc acele reguli. Puterea dată de cunoaștere a crescut în intensitate. În paralel, evoluția organizării sociale a condus către definirea din ce în ce mai clară a rolului autorității publice locale în asigurarea unei dezvoltări echilibrate. Puterea de decizie în oraș nu mai este azi, cel puțin la nivel teoretic, deținută de aceeași oameni care au și puterea financiară să transforme orașul.



Dezvoltarea urbană pe bază de proiect

În orice localitate se poate face un exercițiu de delimitare a momentelor importante pe care le-a traversat în timp: după efectele pe care acele momente le-au lăsat asupra cadrului fizic, construit și amenajat. Construcția unui palat sau a unei galerii comerciale (clădiri reprezentative ca dimensiuni sau ca funcționalitate), trasarea unui nou bulevard, lotizarea unui teren mai mare în parcele și străzi ordonate, amenajarea unui parc, toate acestea sunt „evenimente” care modifică un oraș. Un rege sau un primar, un artist sau un urbanist, un personaj care vrea să rămână în istorie și care donează un teren pentru a fi folosit de toți locuitorii orașului - toate aceste profile de oameni au o trăsătură în comun: capacitatea de a visa, de a vedea dincolo de ceea ce există în realitate și de a imagina transformarea acelei realități.

Concepte introduse

Proiect:

demers asumat de modificare dorită a unei realități.

un set de acțiuni, puse în relație unele cu altele, prin care se folosesc resurse (materiale și umane) pentru a atinge un obiectiv.

Indiferent de natura sa, un proiect relevant pentru oraș implică un efort de PROIECȚIE în viitor a modificărilor dorite, implică decizie, implică și cunoștințe tehnice și capacitate administrativă de a face să se întâmple schimbarea dorită.

Orice proiect - chiar de dimensiuni reduse - are un efect asupra orașului. Chiar dacă este vorba despre închiderea balconului sau vopsirea unei case, tot este un proiect care influențează orașul. **Fațada unei clădiri este și a orașului, nu numai a proprietarilor acelei clădiri.**

Cuvântul „proiect” este utilizat în mod curent doar pentru documentația tehnică, adică un set de desene și texte (cu un conținut mai mult sau mai puțin standardizat), prin care sunt descrise caracteristicile situației dorite. Planșele și memoriile tehnice fixează definitiv în termeni tehnici intervenția. Dar mai înainte de a stabili exact cum va arăta o construcție sau o amenajare, ar trebui să existe un răspuns clar la întrebarea „De ce acel proiect?”. Până să se vorbească despre demersul tehnic de proiectare (ce anume și cum?), ar trebui să se înceapă cu discuția privind necesitatea unui proiect (de ce?).

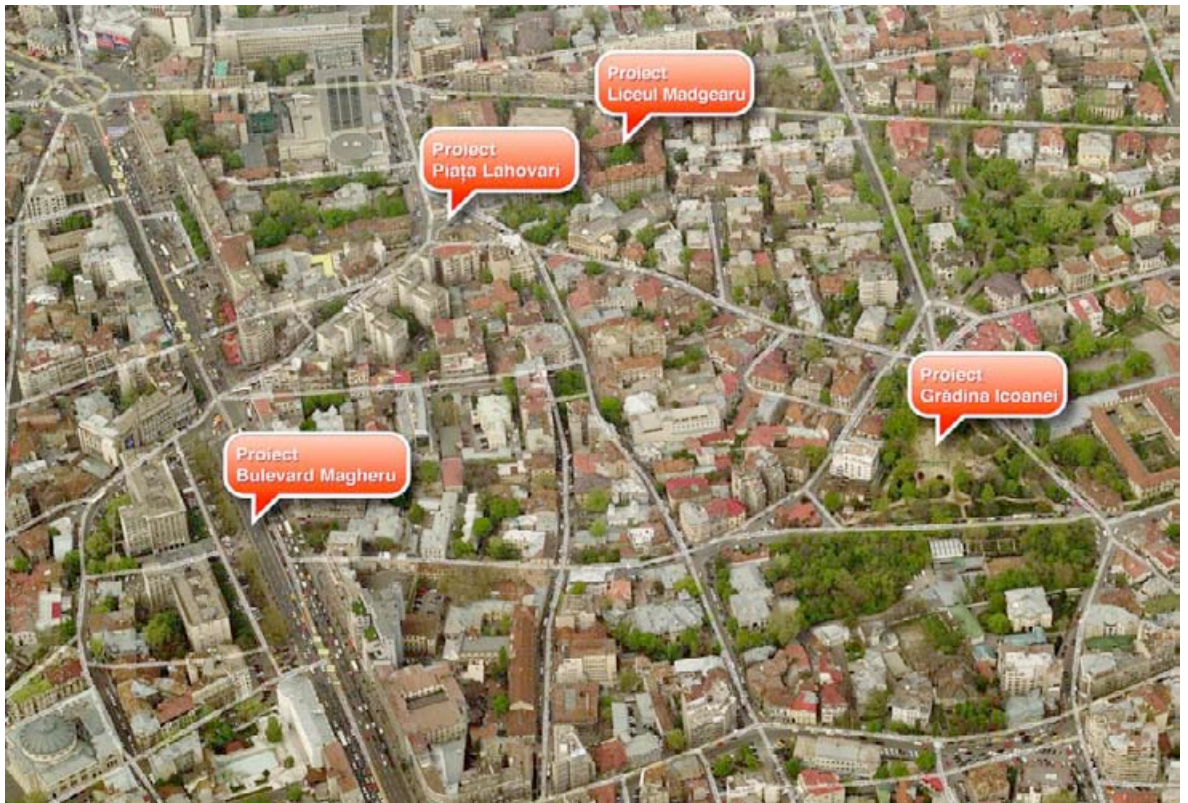
Așa cum s-a prezentat în secțiunea anterioară, în ce privește investițiile din bani publici, dar și pentru a aproba mari investiții din fonduri private care vor influența foarte mult orașul, fiecare astfel de proiect ar trebui să fie parte dintr-un program de dezvoltare. Numai astfel se poate argumenta în mod riguros necesitatea la care răspunde proiectul în care se investesc resursele comunității. **În cazul investițiilor publice, este necesară evaluarea mai multor variante de proiect, pentru a putea compara raportul între costuri și beneficii pentru fiecare soluție posibilă și pentru a alege cât mai corect și responsabil.**

După ce sunt cunoscute rațiunile pentru care se face acel proiect, nimic nu ar trebui lăsat la voia întâmplării, ci proiectul ar trebui descris în elemente ce oferă răspuns la întrebările de mai jos:

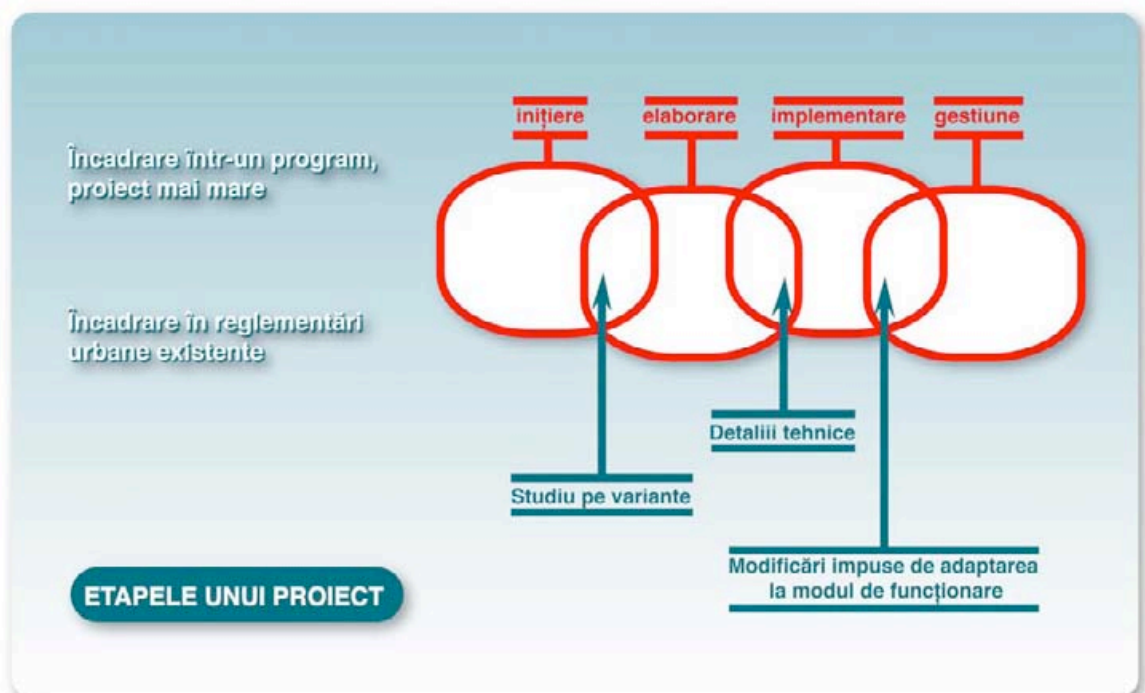
- ce anume se va face?
- cine face?
- când face?
- cu ce resurse financiare se va realiza respectivul proiect?

Orice proiect trece prin mai multe faze care pot fi intuitiv și sintetic prezentate prin etapa de inițiere, etapa de definire și detaliere, etapa de implementare sau de realizare efectivă. În urma realizării unui proiect care se concretizează în construcții și amenajări, urmează durata de existență a ceea ce a rezultat, care poate fi considerată ca o etapă de termen lung, pentru care ar trebui evaluate costurile de funcționare curentă. Acestea sunt în principiu proiectele pe care se concentrează atenția celor care studiază orașul. Sunt promovate cu mai multă greutate proiectele care nu au amprentă directă asupra spațiului și, deci, care nu sunt atât de vizibile pentru alegători, urbanisti, decidenți, cetățeni. De exemplu, un proiect de sprijin social pentru reorientarea profesională a locuitorilor unui cartier care concentrează mulți șomeri este un proiect cu implicații asupra dezvoltării urbane în acel cartier, dar la care actorii urbani nu se gândesc la fel de ușor de ca la construcția unui centru comunitar.

Trebuie spus că între etapele unui proiect există „zone de suprapunere”. Între elaborarea detaliată a documentației tehnice a unui proiect și etapa de inițiere se pot face reveniri asupra obiectivelor și ajustări ale ideii de proiect în funcție de rezultatele unei abordări pe variante. Deasemenea, în implementarea proiectului, se pot modifica detalii tehnice stabilite în etapa anterioară la proiectare. Gestiunea curentă poate aduce în discuție necesitatea de a adapta anumite caracteristici ale proiectului, chiar după ce acesta a fost realizat.



grafică Nicușor Ghiorghe, după o idee de Vera Marin – imagine www.googlemaps.com



grafică Nicușor Ghiorghe, după o idee de Vera Marin

Cum apare ideea unui proiect?

În sfera privată

Pentru un dezvoltator imobiliar privat, intenția de a exploata un teren ca afacere imobiliară sau de a dezvolta o oportunitate este, așa cum s-a mai spus, alimentată de interesul pentru a face profit.

Pentru o familie sau o persoană fizică, intenția de a construi este declanșată fie pentru a-și spori veniturile, fie pentru uz personal.

În plan administrativ sau procedural, intenția unei persoane fizice sau juridice de a iniția un proiect se manifestă printr-o cerere de **certificat de urbanism**, alături de care, se prezintă și ideea proiectului, printr-un scurt memoriu și printr-un plan de situație. Aceasta este practica curentă. Legislația de urbanism spune că oricine poate solicita un certificat de urbanism pentru orice parcelă, chiar dacă nu are acte care să ateste proprietatea asupra aceluși teren.

Există însă legi care nu sunt corelate între ele – în legislația aferentă sectorului construcțiilor, autoritatea publică locală care eliberează certificatul de urbanism este îndreptățită să condiționeze eliberarea unui certificat de urbanism de existența actelor de proprietate.

În sfera publică: idei de proiecte ale administrației publice locale

Administrațiile locale din România nu au dat dovadă de foarte multă inițiativă și creativitate în proiectele pe care le-au inițiat în ultimii 20 de ani: au comandat în principal lucrări de asfaltare și re-asfaltare a străzilor din oraș, amenajare și întreținere a spațiilor verzi sau, cel mult, o groapă ecologică pentru deșeuri. Firmele de proiectare din România se uită cu invidie la colegii lor din restul Europei care au cele mai importante comenzi prin inițiative publice: construcții noi sau reabilitări de școli, muzee, spitale, locuințe sociale, etc.

Se poate argumenta că a fost și este un context economic dificil pentru multe administrații locale din România care au, după descentralizare, multe responsabilități și cheltuieli, iar veniturile nu sunt întotdeauna suficiente pentru a acoperi propriile cheltuieli administrative (salariile pentru funcționarii publici), sprijinul financiar care este acordat ca asistență socială, salariile și cheltuielile de întreținere pentru unitățile de învățământ preșcolar și școlar, ordinea publică, transportul public, iluminatul public, alte servicii de gospodărire comunală, etc.

Partea bugetului local ce poate susține inițierea și derularea unor proiecte este cea dedicată investițiilor. Aceasta poate purta diverse denumiri: dezvoltare locală, dezvoltare publică, etc.

Din punctul de vedere al documentelor tehnice și administrative, suportul pe care apare ideea de proiect este un act intern administrației publice locale pe baza căruia se include în proiectul de buget cheltuielile aferente acelei investiții. Deși există legislație care impune necesitate prezentării

Certificat de urbanism (CU)

Act administrativ emis de autoritatea publică locală - document de informare în care se prezintă situația unui teren așa cum apare acesta în documentațiile de urbanism și evidențele existente.

Statutul aceluși teren este prezentat din punct de vedere :

- juridic : dacă este în domeniul public sau în cel privat, dacă există constrângeri în exercitarea dreptului de proprietate

- mod de folosință : curți-construcții (construibil) sau agricol – dacă se poate construi

- tehnic : indicatori urbanistici și orice alte reglementări urbanistice

Tot prin CU este informat solicitantul și despre lista avizelor și acordurilor necesare în vederea autorizării lucrărilor de construcție.

argumentelor privind necesitatea acelei investiții, de multe ori, un deviz estimativ (informații financiare) și un text de descriere a investiției respective (memoriu justificativ) sunt considerate suficiente. Dacă pentru a aloca fonduri publice pentru proiecte sunt necesare studii de fezabilitate, atunci, cel puțin teoretic, profesioniștii ar trebui să își aducă contribuția la aflarea celor mai bune soluții. De multe ori însă, cei care elaborează studiul de fezabilitate nu studiază în mod real variante posibile, ci fac o simulare de studiu pe variante, prezentând soluția cerută de beneficiar, și simulând încă o variantă, doar pentru a satisface cerințele impuse de legislație.

Exemplu

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 45 din 5 iunie 2003

Art 38 (2) Pentru fiecare obiectiv inclus in programul de investitii sunt prezentate informatii financiare si nefinanciare.

(3) Informatiile financiare vor include:

- a) valoarea totala a proiectului;
- b) creditele de angajament;
- c) creditele bugetare;
- d) graficul de finantare, pe surse si ani, corelat cu graficul de executie;
- e) analiza cost-beneficiu, care va fi realizata si in cazul obiectivelor in derulare;
- f) costurile de functionare si de intretinere dupa punerea in functiune.

(4) Informatiile nefinanciare vor include:

- a) strategia in domeniul investitiilor care va cuprinde obligatoriu prioritatile investitionale si legatura dintre diferite proiecte, criteriile de analiza care determina introducerea in programul de investitii a obiectivelor noi, in detrimentul celor in derulare;
- b) descrierea proiectului;
- c) stadiul fizic al obiectivelor.

Nici decidenți fără profesioniști, nici profesioniști fără decidenți

Un proiect public ar trebui să facă parte dintr-un program, anunțat în campanie electorală, sau asumat ca mod de a atinge obiective de dezvoltare pe care și le-a fixat comunitatea locală (de exemplu, o strategie de dezvoltare locală – document de politici publice votat în consiliu local). Un proiect public nu ar trebui să fie inițiat dintr-o idee care îi vine peste noapte unui om ce are putere de decizie pentru că a fost ales să reprezinte locuitorii. Dacă proiectele de investiții nu derivă din planuri și programe de dezvoltare, ci doar din voința decidenților, atunci argumentele privind necesitatea aceluși proiect sunt contestabile, iar interacțiunea dintre profesioniști și decidenți este una extrem de slabă.

Pe de altă parte, dacă idei de programe și proiecte apar numai din sfera profesională, dar nu își găsesc purtători de proiect din sfera politică, atunci acele idei riscă să rămână doar pe hârtie, deși sunt extrem de necesare, iar raportul între costurile pe care le-ar implica și respectiv beneficiile pe care le-ar aduce ar fi unul foarte bun. Trebuie deci înțeleasă importanța leadership-ului politic pentru a asigura energia necesară pentru promovarea, aprobarea și implementarea unui proiect!

După integrarea în Uniunea Europeană, administrația publică locală din România poate asigura finanțarea unor proiecte din fonduri europene. Se pare însă că această oportunitate nu a fost suficient exploatată. Nu au fost suficiente idei de proiecte sau nu a existat capacitatea administrativă și tehnică în primării pentru pregătirea și prezentarea ideilor de proiect în funcție de condițiile impuse de diversele programe de finanțare?

„Cumpărăturile” din fondurile publice nu pot fi făcute din capriciul unui primar. Amenajarea cu palmieri a intersecțiilor dintr-un oraș cu climat temperat continental nu a fost un proiect

fundamentat pe argumente solide, chiar dacă a adus simpatii sau antipatii (în orice caz, multă vizibilitate) primarului care a avut această idee.

Exploatarea unei oportunități de finanțare stă puțin mai bine pe scara de valori morale decât folosirea bugetului local pentru cheltuieli justificate doar de obținerea de capital electoral sau sprijinul financiar și politic al unor furnizori de palmieri. Majoritatea proiectelor publice din ultimul deceniu au fost inițiate și derulate pentru că a existat o oportunitate de finanțare cu fonduri care veneau fie de la bugetul național, fie de la Uniunea Europeană. Sigur că este un lucru formidabil pentru un oraș dacă primarul și aparatul din subordinea acestuia, împreună cu consiliul local, reușesc să completeze o cerere de finanțare, să câștige o competiție de proiecte și să implementeze un proiect pentru care, de cele mai multe ori, fondurile trebuie avansate din bugetul local și se rambursează ulterior. Este bine pentru comunitatea locală și dacă primarul, fiind din același partid ca membrii guvernului, reușesc să primească fonduri de la bugetul național, fără să fie pe baze competitive, ci pe linie de partid cum se spune. Dar atunci când aceste proiecte și aceste fonduri chiar răspund la niște necesități reale și importante, este cu atât mai bine.

Actorii urbani din România și interesele lor – galerie de portrete

Categoriile „uzuale” în care se clasifică actorii urbani sunt:

Sfera publică: acționează în numele interesului comun

- decidenți – aleși locali;
- funcționari publici.

Sfera privată: acționează în beneficiu propriu

- promotori imobiliari;
- deținători de proprietăți imobiliare;
- locuitori, utilizatori ai spațiului;
- firme de proiectare și execuție.

Sfera privată: acționează în numele interesului comun

- grupuri și asociații ale locuitorilor, utilizatorilor unui spațiu;
- fundații și asociații – organizații non-guvernamentale care promovează diverse principii;
- mass media.

Diferența între interes și poziție

Această listă de actori se dispun în diverse constelații în funcție de caracteristicile unei situații anume. Există însă, în cazul fiecăruia dintre ei, o varietate enormă de poziționări și reacții posibile. Poziția pe care și-o asumă un actor urban – rolul pe care alege să îl „joc” depinde foarte mult de resursele fiecăruia, dar și de strategia pe care și-a fixat-o pentru a-și atinge obiectivul.

Cu alte cuvinte, un actor poate alege cum să acționeze în funcție de convingeri și experiență, dar nu trebuie confundată poziția de la un anumit moment cu interesul pe care îl are.

Se pot descrie niște caracteristici generale pentru fiecare dintre ei, derivând din categoria de interese ce le sunt proprii.

Profilele actorilor urbani care sunt descrise în cele ce urmează sunt caricaturale. Dar au relevanță pentru această secțiune pentru că pleacă de la o succintă analiză a intereselor fiecărui grup. Noțiunea de „interes” este încărcată cu nuanțe peiorative. În discursuri publice se aud adesea expresii ca „grupuri de interese”, acțiuni „din interes” ca fiind ceva imoral, ceva reprobabil. Poate că este necesară „reabilitarea” acestui cuvânt. Chiar și altruistul poate fi văzut ca făcând fapte bune dintr-un interes de a fi respectat și apreciat de semenii pe care îi ajută.

Sfera publică: decident – ales local

Există însă, din ce în ce mai multe organizații care au rol de „watchdog” – câine de pază – care cunosc regulile proceselor de decizie și urmăresc într-un mod riguros modul în care decidenții locali iau decizii. Rezultatele analizelor lor ar trebui să fie o referință importantă pentru orice alegător responsabil. Alegătorii care se lasă „fermeceți” de personalitatea unui candidat sau cei care se lasă „mituiți” de „pomana electorală” sunt de fapt la fel de vinovați de nepăsarea aleșilor locali ca și aceștia.

Teoretic interesați de o dezvoltare echilibrată a orașului, de interesul public, dar, în fapt, majoritatea consilierilor locali sunt, în general interesați de perpetuarea poziției de decizie, deci de satisfacerea unui număr cât mai mare de alegători. Acest lucru nu ar fi neapărat o problemă dacă, așa cum se întâmplă în societățile cu exercițiu democratic, aleșii locali ar fi „*accountable*”- ar da socoteală, ar raporta despre ceea ce fac. Există moduri prin care sunt determinați să ofere sistematic argumente pentru deciziile lor. În România, nici măcar în campania electorală nu sunt făcute analize despre ce a făcut de-a lungul mandatului... știind acest lucru, aleșii locali nu sunt dispuși să dea socoteală nimănui.

Sfera publică: funcționar public

Teoretic, funcționarul public ar trebui să fie interesat de interesul comun, de asigurarea bunei funcționări a orașului prin administrarea resurselor acestuia în mod eficient. Ar trebui deasemenea să asigure continuitate în atingerea unor obiective de termen mai lung, ce depășesc durata unui mandat electoral.

În realitate, funcționarii publici sunt interesați de satisfacerea cerințelor aleșilor locali. Primarul este șeful funcționarilor publici din cadrul Executivului unei autorități publice locale. Înseamnă că dacă acesta este mulțumit de un funcționar public, primarul poate dispune acordarea de recompense, avansarea în grad, etc. Acest lucru nu ar constitui neapărat o problemă dacă modurile de apreciere a performanțelor unui funcționar public de către primar ar fi criterii obiective, clare, anunțate, iar evaluările făcute după acele criterii ar fi făcute publice.

Pe lângă salariile mici, funcționarii publici din administrația publică locală din România sunt nevoiți să lucreze într-un climat de nesiguranță. De multe ori un primar dorește să își aducă în funcții de conducere oameni care nu au cunoștințe tehnice suficiente sau dă vina pe funcționari publici pentru faptul că nu reușește să realizeze obiectivele promise.

Sfera privată: promotor imobiliar

Numiți generic „investitori”, în cazul orașelor care au crescut în ultimii 20 de ani, sunt acuzați de toate relele și necazurile, iar pentru orașele care stagnează sau pierd populație sunt așteptați și doriți.

Promotorul sau dezvoltatorul imobiliar nu poate fi acuzat de inconsecvență: declară că urmărește profit și urmărește să obțină profit. Altfel nu s-ar pune în mișcare și nu și-ar asuma riscuri financiare. Sigur că preferă ca aceste



riscuri să fie cât mai mici.

Sesizează oportunități de dezvoltare și potrivește piesele unui puzzle. Identifică un teren, găsește fondurile necesare, asigură proiectarea și autorizarea construcțiilor, asigură realizarea obiectivului respectiv: un cartier rezidențial, un mall, o clădire de birouri, un hotel.

Promotorul imobiliar nu investește de obicei propriul capital, ci sunt fonduri provenite de la bănci sau companii de investiții. Promotorul imobiliar nu gestionează în general afacerea respectivă după ce au fost realizate construcțiile și amenajările respective.

Pentru că își riscă reputația și contractele cu finanțatorii și pentru că riscă să nu poată obține profit dacă ceea ce propune nu este interesant ca afacere, se străduie să găsească idei bune. Or o idee de dezvoltare bună, pe termen lung, într-un sistem în care se autorizează doar ideile bune, este bună și pentru interesul public. Promotorii serioși nu propun dezvoltări care merg împotriva bunului simț și a interesului acelei localități. În România nu au venit prea mulți promotori imobiliari serioși.

În România, orice proprietar de teren a considerat că poate fi și promotor, și finanțator, și operator al utilizării unei dezvoltări imobiliare. Promotorii imobiliari poate nu sunt extrem de iubiți de populație nicăieri, dar sunt măcar respectați pentru că știu să recunoască o idee bună de dezvoltare.

Sfera privată: firme de proiectare



Ca orice companie, și firmele de proiectare sau cele de execuție de lucrări de construcții și amenajări sunt constituite pentru profit economic. Interesul unei companii de proiectare este să aibă lucrări, deci trebuie să se facă cunoscută de către cei care au fonduri private pentru construcții și amenajări sau să fie eligibilă la licitații organizate de administrația publică centrală sau locală. Fie că o companie de acest fel lucrează pentru mediul privat sau pentru administrația publică, este important să aibă un renume bun, să atragă profesioniști de calitate. Aceștia nu sunt numai arhitecți, ci și ingineri de structuri, de rețele și instalații, de drumuri, peisagiști, etc. Este foarte importantă pentru o companie de acest fel să își constituie un „portofoliu” interesant, care să ateste calitatea serviciilor pe care le oferă.

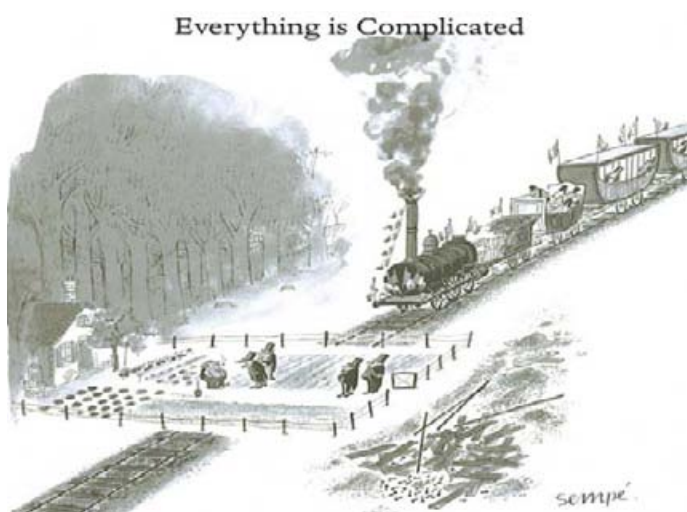
Dacă licitațiile sunt „trucate”, atunci competiția pentru a obține calitate în proiectare pentru fondurile publice destinate acestui lucru nu mai funcționează. Deasemenea, dacă la licitațiile pentru servicii de proiectare se aplică o grilă de selecție care ține cont doar de oferta financiară cea mai redusă și nu se evaluează și calitatea ofertei tehnice și experiența și profesionalismul echipei, atunci autoritatea publică respectivă riscă să obțină calitate slabă, într-un domeniu ce implică foarte multă creativitate și inteligență. Criteriile de evaluare pentru achiziții de produse (mobilier, detergent, etc.) nu pot fi aceleași ca cele pentru alegerea prestatorului unor servicii complexe.

Sfera privată: constructorii - companii de execuție

De multe ori, pentru a evita organizarea mai multor licitații, autoritățile publice preferă să obțină „la pachet” proiectarea și execuția. Acest lucru este riscant pentru că interesele companiei respective sunt, în mod evident, să poată maximiza profitul, cu un efort cât mai redus. Prin urmare, soluțiile pe care le propun companiile de execuție care asigură și proiectarea nu țin cont exclusiv de problemele ce trebuie rezolvate, ci și de experiențele anterioare și capacitatea proprie de a executa lucrările respective cu costuri cât mai mici și într-un timp redus.

Firmele de execuție serioase sunt greu de găsit în România. Calitatea forței de muncă în sectorul construcțiilor este slabă. Este o muncă grea și care este mult mai bine plătită în alte țări din Europa. Prin urmare, muncitorii pricepuți pleacă din țară. În perioada comunistă se construia repede și fără prea multă grijă pentru calitate. Pentru că s-a pierdut relația între maestru și ucenic s-au pierdut rețetele de calitate în multe meserii legate de construcții.

Sfera privată: deținători de proprietăți imobiliare



În mod evident, proprietarii vor să fie în situația de a se bucura de libertate în utilizarea bunurilor lor imobile – terenuri și construcții. Vor să le folosească, să le exploateze, fără condiționări care să le restrângă aceste drepturi.

Așa cum a fost arătat anterior în acest capitol, regulile de urbanism limitează libertatea proprietarilor pentru a proteja un interes comun. Proprietarii se văd nevoiți să respecte regulamente de urbanism care nu fac altceva decât să aducă constrângeri: înălțime maximă admisă, funcțiuni admise, procent de ocupare a terenului (ce amprentă la sol poate avea construcția), coeficient de utilizare a terenului (ce volum maxim poate avea construcția), etc. Regulamentele de urbanism pot merge foarte în detaliu: pentru monumente istorice sau pentru zone care au anumite caracteristici ce trebuie păstrate, pot exista reguli care privesc culorile, materialele, dimensiunile ferestrelor, panta acoperișurilor, forma gardurilor, etc.

Dat fiind că societatea românească a traversat trauma naționalizărilor de la începutul perioadei comuniste și ulterior 4 decenii de desconsiderare a drepturilor proprietății, în perioada care a urmat după 1989, proprietatea a devenit un subiect foarte delicat. Oamenii politici nu vor să dea legi la nivel național și local ce limitează libertatea unui proprietar pentru că aceste măsuri ar fi foarte nepopulare. Multe regulamente de urbanism sunt nesocotite și de proprietari, și de proiectanți, și de funcționarii publici ce trebuie să dea avize și acorduri, și de aleșii locali.

Proprietarii de imobile au și obligații, nu numai drepturi. Există deja legi care ar obliga pe proprietarii de clădiri monument istoric să le îngrijească. Dar nu sunt cunoscute cazuri în care cineva să fi intrat la închisoare pentru că nu a reparat monumentul istoric ce se află în proprietatea lui. Există, de asemenea, obligația proprietarilor de a repara fațadele clădirilor lor atunci când acestea pun în pericol siguranța trecătorilor. De dată mai recentă, sunt încercări timide de a impune proprietarilor chiar obligația de a reabilita fațadele, pe considerente estetice.

Mass media

Fără informație nu poate exista dezvoltare durabilă a unui oraș. Am văzut că locuitorii au interes să fie informați, aleșii locali au interes să fie cunoscuți de potențiali votanți, profesioniștii au nevoie să fie recunoscute meritele lor pentru a obține lucrări, etc.

Presa scrisă

Interesele companiilor de presă scrisă sunt, ca pentru orice companie privată, legate de obținerea unui profit. Se obțin bani din publicitate. Companiile care plătesc pentru a avea spațiu pentru reclame sunt interesate de tiraj, de cât de citit este un ziar sau un site. Ziarele tipărite sunt un mijloc de informare din ce în ce mai puțin folosit ca atare. Din ce în ce mai multă lume se informează de pe internet, dar sigur că jurnaliștii sunt cei care obțin informații și scriu articole, fie că acestea sunt pe internet sau tipărite. Iar jurnaliștii trebuie plătiți. Salariile jurnaliștilor din presa scrisă nu sunt prea mari. Aceștia sunt rareori dispuși să facă investigații, sau să înțeleagă în profunzime niște situații.

Peste tot în lume jurnaliștii sunt în căutarea senzaționalului, pentru că acesta „se vinde” bine. Interesul unui jurnalist și al unei companii de presă este să găsească subiecte care să atragă cititori. Dezvoltarea unui oraș este un proces de termen lung, de acumulare, care necesită cooperare între actorii urbani. Conflictul este spectaculos, pe când acordurile de parteneriat nu sunt. Poate că subiecte spectaculoase ar fi cele legate de cazuri de corupție, dar se pare că atenția publicului din România „s-a tocit” în legătură cu această temă, mai ales dacă dezvoltările din presă nu sunt urmate de procese și respectiv de pedepsirea exemplară a celor găsiți vinovați.

Televiziune

Dacă de citit nu prea mai este timp, multă lume găsește însă timp să se uite la televizor. Din păcate, canalele naționale de televiziune urmează aceeași logică de lărgire a audienței ca și televiziunile private. Interesul oricărui canal de televiziune este să aibă un număr cât mai mare de telespectatori. Dacă singurul indicator de succes este numărul de telespectatori, nu este de mirare că nu există pretenții privind calitatea programelor. Oamenii vor mai ales emisiuni de divertisment sau dacă urmăresc emisiuni cu invitați din mediul politic, vor ca aceste emisiuni să fie senzaționale, deci ceea ce se urmărește nu este prezentarea argumentelor logice pentru anumite decizii publice, ci lupta politică.

Sfera privată: locuitori ca indivizi sau reuniți în grupuri și asociații

Interesele locuitorilor unui oraș sunt legate de accesibilitatea la bunurile și serviciile prezentate în secțiunea anterioară acestui capitol: infrastructură edilitară (rețele de apă, electricitate, gaz, canalizare, telecomunicații), infrastructură de transport, spații publice, școli, spitale, terenuri de sport, tipuri de locuințe variate, etc. Calitatea vieții într-o localitate depinde de calitatea tuturor acestor realități fizice, precum și de servicii de asigurare a liniștii publice, operatori de transport în comun, servicii de salubritate, de întreținere a spațiilor verzi, profesori în școli, medici în dispensare, etc.

Locuitorii plătesc taxe și impozite și își doresc să primească la schimb servicii publice la prețuri cât mai mici. Administrația publică locală trebuie să fie garantul egalității de drepturi între locuitori în folosirea acelor spații și servicii care au fost sau sunt plătite din bani publici.

Nu este încă o practică foarte întâlnită în România, dar locuitorii se pot reuni în grupuri sau în asociații atunci când au de apărut un interes specific sau de exploatat o oportunitate anume. Pot fi locuitori ai unui cartier, atunci când subiectul care îi aduce împreună ține de realitățile acelui cartier sau locuitori de oriunde din oraș dacă rezonează la chestiunea respectivă.

De cele mai multe ori, aceste grupuri și asociații se creează ca reacție la proiecte ale municipalității sau ale unor proprietari de terenuri. Condiția esențială pentru a putea reacționa cât încă nu este prea târziu este ca locuitorii orașului să aibă acces la informație, ba, mai mult, să fie informați. Diferența între a oferi acces la informație și respectiv a informa este că pentru cea din urmă este nevoie de efort din partea administrației publice pentru a transmite informația către locuitori, nu doar să o expună pe un site, sau să publice un anunț în ziar. În România, deși există legislație care impune informarea populației, acest lucru nu se face (încă ?) într-un mod serios. Prin urmare, este nevoie ca locuitorii să înțeleagă că au un interes în a avea informație corectă. Mai mult, ei au interes nu numai în a fi informați, ci și în a fi consultați. Există acorduri internaționale (convenșia de la Aarhus, 1998) ce susțin dreptul cetățenilor de a cunoaște conținutul deciziilor ce modifică mediul lor de viață.

Este deci în interesul locuitorilor nu numai să fie informați, ci să li se ceară opinia pentru acele proiecte care vor aduce schimbări importante în cartierul și orașul lor.

Există și asociații care au fost create de persoane care vor să promoveze principii generale – deci care nu au fost create ca reacție la un proiect, sau la o situație punctuală, ci pentru că vor să acționeze într-un mod sistematic pentru protecția patrimoniului, sau pentru protecția mediului, sau pentru promovarea bicicletei, a transparenței decizionale, a dezvoltării durabile în toate aspectele acesteia, etc. Oamenii care fac parte din aceste organizații pot face asta fie în timpul lor liber, fie ca activitate profesională principală

4. Urbanism participativ

Interesul care animă un actor urban nu este neapărat de natură financiară, dar este de cele mai multe ori de natură financiară.. Dacă așa stau lucrurile, nu ne putem mira că între reprezentanții puterii și sectorul de afaceri se creează alianțe, care nu merg în sensul interesului colectiv. Fondurile din mediu privat susțin partidele politice. O dată aleși, consilierii locali și primarii dau socoteală la partidul din care fac parte și nu mai țin legătura cu alegătorii pe care îi reprezintă. Deși sunt acolo pentru a acționa pentru interesul colectiv, cel mai adesea, rațiunile pentru care consilierii și primarii decid viitorul localității respective nu țin de convingerile lor legate de cel mai eficient mod de a asigura dezvoltarea echilibrată, ci de constrângeri impuse de colegi de partid, sau, mai grav, de faptul că firmele private au mituit persoana publică sau de interesele proprii ale acelei persoane.

Se poate asigura echilibrarea acestei tendințe de aliere între aleșii locali care au puterea de decizie și respectiv comunitatea de afaceri care are puterea financiară într-o localitate? DA.

Profesioniști preocupați de interesul public

Din păcate, cel puțin până acum, și nu numai în România, profesiunea de urbanist nu este suficient de bine cunoscută și înțeleasă de publicul larg. În mod particular, în România, exercitarea profesiei de urbanist în cadrul administrației publice nu este o opțiune viabilă pentru absolvenții facultății de urbanism sau a unor programe de master pentru că salariile din administrația publică, în special

pentru debutanți, sunt insuficiente pentru un trai decent. Companiile private care fac proiectare urbană sau care fac documentații de urbanism răspund la comenzi publice sau private și sunt nevoiți să respecte constângerile contractuale pentru serviciile pe care sunt plătiți.

Organizațiile profesionale și legislația ar trebui să sprijine mai mult urbanismul în situațiile în care argumentul profesional contravine intereselor comanditarului. Numai astfel interesele profesioniștilor în promovarea interesului public ar putea deveni mai evidente atât pentru publicul larg, cât și pentru urbanismul însuși.

Societatea civilă: valori colective pe termen lung

Acolo unde profesioniștii nu reușesc, locuitorii și organizațiile non-guvernamentale, cu ajutorul mass media, ar putea trezi interesul așezărilor locale. Sunt mai credibile grupurile ce solicită inițierea unui proiect decât o singură entitate: un individ, o familie sau o companie. Cu alte cuvinte, o solicitare de inițiere a unui proiect care se face în numele unui interes comun pentru un cartier, pentru un oraș este evident mai legitimă decât dacă cererea respectivă vine să rezolve problema unei singure persoane.

În literatura de specialitate, societatea civilă este definită ca fiind al treilea sector al societății care, cel puțin teoretic, poate impune sectorului public să acționeze nu numai în favoarea sectorului de afaceri, ci în favoarea tuturor cetățenilor. Orice cetățean este parte din societatea civilă. El are atât dreptul de a fi informat de actorii publici, cât și obligația de a veghea la ceea ce fac celelalte două sectoare (sectorul public și respectiv sectorul de afaceri). Alegătorii trebuie să interpeleze aleșii locali pe durata unui mandat, pentru ca aceștia să nu uite că au poziție de decizie pentru că au fost investiți cu încrederea celor ce au votat pentru ei. Performanțele decidenților depind evident de o evaluare constantă. Dacă singura dată când aleșii locali dau socoteală este o dezbatere televizată în campania electorală, în care pot spune glume sau să vorbească despre viitor mai mult decât despre trecut, nimic nu-i obligă să fie mai atenți.

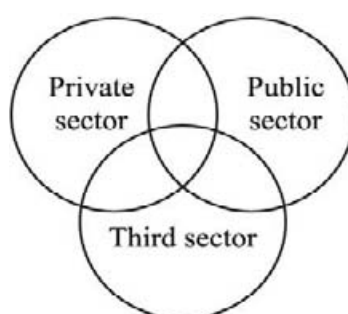
În anii de după al doilea război mondial, majoritatea deciziilor despre cum și unde trebuie să locuiască, să muncească, să se relaxeze și să călătorească oamenii erau rezultatul legăturilor dintre sfera administrației publice și sfera privată. Comunitatea locală avea un rol foarte redus. Eșecurile acestui mod de lucru nu au întârziat să apară și s-au manifestat prin efecte nefaste ale unor relocări masive de populații pentru proiecte de infrastructură sau prin apariția unor suburbii disfuncționale.

Începând cu anii 1960, locuitorii au început să pună la îndoială pretențiile experților cum că ei știu cel mai bine despre cum trebuie „să faci locuri” și cum să folosești teritoriul. Erau din ce în ce mai conștienți de faptul că, dincolo de insatisfacții, ei aveau de oferit informații despre cum este utilizat spațiul în cotidian – despre cum funcționează, cum arată un loc pe care ei îl cunoșteau cel mai bine. Deci puteau oferi informații importante pentru îmbunătățirea calității aceluși loc. Unul dintre cele mai faimoase exemple de mobilizare de acest fel este cel de la San Francisco de la începutul anilor 1970, când locuitorii au reușit să blocheze proiectul autorităților de a continua construcția unei autostrăzi de-a lungul malului apei, între podurile Oakland Bay și Golden Gate. Apoi, au avut succes în desfacerea bucății de autostradă deja construită. Este un exemplu cunoscut pentru că a fost **o mișcare care a adus împreună profesioniști, oameni din mediu universitar și, mai important, un număr mare de cetățeni obișnuiți**. Cooperarea între aceste categorii de actori a generat suficientă **influență**, cât să convingă decidenții că malul apei – conexiunea dintre dealuri și golf - trebuie să rămână așa cum era.

După o serie de exemple de acest fel, treptat, cetățenii s-au organizat pentru a urca pe scena unde se luau aceste decizii. În aproape 50 de ani, legitimitatea cetățenilor de a participa la decizii s-a construit împreună cu capacitatea lor de a înțelege și urmări procesele de luare a acestor decizii. În prezent există acorduri internaționale, metode și instrumente care se predau în facultăți de

urbanism sau în diverse cursuri de formare profesională, cazuri de bună practică și legislație specifică pentru a asigura un cadru favorabil participării cetățenilor la deciziile care privesc cadrul lor de viață.

În cadrul acestui capitol a fost propusă o diferențiere între planificarea și proiectarea urbană. Ambele activități au de-a face cu stabilirea modului în care va fi folosit și va arăta un spațiu în viitor. Ambele abordări sunt cuprinse în sfera de semnificație a cuvântului „urbanism”. Prin urmare, atunci când se face referire la conceptul de „urbanism participativ”, ambele abordări ar trebui să se poată regăsi. Planificarea participativă ar fi deci legată de procesele de pregătire și aprobare a unor strategii de dezvoltare locală, de stabilire a priorităților orașului, de stabilire a unor zone cu anumite vocații funcționale în cadrul localității, de hotărât care să fie acele locuri în oraș unde să se facă proiecte de anvergură și care să fie mizele acelor proiecte. Legat de proiectarea urbană, participarea înseamnă implicarea locuitorilor în calitate de beneficiari, care știu deci cel mai bine modul în care vor folosi un anumit spațiu. Astfel că ar trebui să comunice această cunoaștere către cei care elaborează proiectul de amenajare și construcție.



Trebuie spus că atât aleșii locali, cât și profesioniștii pot avea rețineri în a se deschide către locuitori din cauza faptului că nu vor să renunțe la prerogativele pe care le au. Aleșii locali vor să ia decizii în numele comunității, profesioniștii vor să propună soluții care să demonstreze faptul că dețin cunoștințele necesare și au creativitatea să o facă. Urbanismul participativ nu trebuie să însemne că actorii urbani fac schimburi de roluri – și că locuitorii iau locul consilierilor locali sau al urbaniştilor. Implicarea eficientă și corectă a locuitorilor înseamnă că aceștia vor să contribuie la echilibrarea raporturilor de putere și la identificarea soluțiilor bune la problemele comune.



Graffiti in Berlin ©www.fensterzumhof.eu

Spațiul public, un spațiu care îți aparține

Miruna Tîrcă



Obiective :

- Înțelegerea noțiunii de spațiu public și a importanței sale în viețile noastre de locuitori urbani; evidențierea faptului că spațiile publice sunt locuri semnificative din punct de vedere social, cultural și politic.
- Introducerea unor elemente de istorie a spațiilor publice și înțelegerea felului în care au evoluat acestea în timp.
- Conștientizarea drepturilor și a responsabilităților pe care le avem ca cetățeni în spațiul public.
- Ilustrarea unor modalități de folosire a spațiului public (artă urbană, sporturi urbane, mișcări sociale etc) și prezentarea problemelor cu care se confruntă spațiile publice contemporane.

1. De ce ar trebui să ne preocupe spațiul public?

Viața socială înseamnă, mai ales, utilizarea și administrarea resurselor colective: apă, aer, teritoriu, bunăstare, cunoaștere, informație etc. Felul în care reușim – sau nu – să împărțim aceste resurse între noi afectează toate aspectele vieții noastre sociale. În orașe, spațiile publice sunt o astfel de resursă colectivă, pe care trebuie să o folosim împreună. Persoane, grupuri, companii private, instituții de stat – toate se întâlnesc în spațiile publice și toate au interese, nevoi, informații, relații specifice pe care le dezvoltă asupra spațiilor publice. Spațiile publice definesc **viața socială urbană**; de aceea, diverse științe socio-umane le studiază în detaliu: sociologia urbană, antropologia urbană, psihologia mediului, geografia umană, urbanismul, peisagistica, istoria socială.

Ca indivizi care locuim în mediul urban, nu putem trăi fără spații publice; le utilizăm zilnic și vom avea întotdeauna nevoie de ele. Nu putem să ne imaginăm orașul fără un „centru” prin care să ne plimbăm, fără parcuri și fără alte spații deschise pe care suntem liberi să le explorăm. În general, în spațiile publice vedem alți oameni și suntem la rândul nostru văzuți, ne putem exprima și participa la viața orașului. Spațiile publice sunt locuri importante pentru tineri, unde se duc să se plimbe, să își petreacă timpul liber cu prietenii, să se relaxeze. Pentru un adolescent,

spațiul public este locul în care poate avea mai multă libertate decât acasă, unde părinții sunt cei care decid cine vine, cât timp rămâne și ce poate face.

Cum definim spațiul public?

Înainte de a defini spațiile publice, ne vom ocupa cu definirea unei alte noțiuni conexe, și anume **cultura urbană**. Această noțiune a fost dezbătută de nenumărați teoreticieni, cercetători sociali, urbanști, arhitecți, filozofi, istorici etc. Din multitudinea de interpretări care s-au dat culturii urbane, am ales câteva, pentru a vă face familiară această noțiune importantă.

- Cultura urbană reprezintă un ansamblu de practici culturale, artistice, economice, tehnologice, sociale, ecologice, sportive care definesc mediul urban.
- Cultura urbană nu este specialitatea exclusivă a arhitecților și a urbanștilor, adică a celor care proiectează și construiesc orașul. *Orice locuitor dintr-un oraș are un rol în construirea culturii urbane.*
- Cultura urbană poate cunoaște diverse forme de manifestare: de la activități recreative și creative, până la activități de participare, de contestare și de protest. Totodată, cultura urbană se referă și la anumite modele de comportament sau tipuri de interacțiune socială.

Cultura urbană nu poate exista fără prezența unor spații publice de calitate și fără implicarea cetățenilor în dezvoltarea orașelor în care locuiesc. Așadar, cultura urbană se află în strânsă legătură cu spațiile publice dintr-un oraș.

La rândul său, noțiunea de spațiu public a făcut obiectul a mii de cărți, studii, articole, cercetări, dezbateri, conferințe și încercări de a defini domeniul. Cea mai simplă definiție care se poate da spațiilor publice este aceea că ele reprezintă locuri dintr-un oraș care aparțin tuturor locuitorilor săi, pe care oricine are dreptul să le folosească și în care, ideal, oamenii se pot aduna fără să plătească o taxă de intrare. Spațiile publice sunt totodată și „domenii publice”, adică teritorii aflate în proprietatea publică a autorităților administrative dintr-un oraș, care pot fi utilizate în mod gratuit de către oricine. Spațiile publice sunt componente importante ale unui oraș, o expresie a ideii de urbanitate. Practic, putem spune că orașul se organizează în jurul spațiilor publice, care la rândul lor vorbesc despre personalitatea unui oraș.

Spații publice de pe mapamond

Trafalgar Square, Piccadilly Circus, Covent Garden, Leicester Square - sunt patru piețe situate în centrul Londrei, foarte animate în orice moment al anului. Datorită atenției acordate spațiilor publice de administrația orașului, de planificatorii și designerii urbani în ultimii 30 de ani, aceste spații s-au dezvoltat armonios ajungând la forma dinamică pe care o au în prezent.

Federation Square din Melbourne, Australia - reprezintă centrul artei și al culturii din capitala Australiei; este un spațiu care găzduiește anual sute de evenimente culturale și poate primi peste 15 000 de persoane; conține piețe deschise dar și o piață acoperită, numită The Atrium.

Imam Square din Isfahan, Iran - are reputația de a fi una dintre cele mai mari și mai frumoase piețe ale lumii, este presărată cu moschei, cafenele, restaurante.

Lacul Westlake, în Hangzhou, China - un lac cu o circumferință de 15 km și care se întinde pe o arie de 6 kmp, fiind înconjurat de dealuri și parcuri pline de vegetație. Lacul este traversat de drumuri pietruite și poduri, iar peisajul este presărat cu o mulțime de temple, pagode, grădini și insule artificiale. În toate aceste spații oamenii se pot plimba în voie, pot practica exerciții de Tai chi ch'uan (o gimnastică specifică chinezească) sau pot contempla peisajele feerice.

La Rambla - o stradă centrală din Barcelona, de 1.2 km, cu două sensuri de circulație, carosabilă, însă al cărei spațiu central este dedicat pietonilor, fiind foarte populară atât printre turiști cât și printre locuitori; strada este plină de magazine, chioșcuri, cafenele cu terase și spectacole stradale

Souk - sunt piețe de stradă și tipuri clasice de spații publice pentru lumea arabă. Souk-urile pot fi sezonale (organizate o dată pe an, lunar sau săptămânal) sau permanente. În mod tradițional, souk-urile sunt specializate pe produse, se întind pe mai multe străduțe înguste și poartă numele produsului pe care îl comercializează.

Fluviul Gange - traversează Nepal, India și Bangladesh; este cunoscut drept loc sfânt în religia hindusă și, în același timp, constituie o resursă vitală de apă pentru milioane de oameni care trăiesc pe malurile sale. În orașul Varanasi din India, malurile fluviului sunt folosite de locuitori pentru multiple activități: scăldat, spălatul rufelor, pescuit, colectarea apei de băut etc. Este un fluviu extrem de poluat, dar pentru mulți oameni reprezintă singura sursă de apă. Religia hindusă privește apa fluviului ca fiind pură și purificatoare; pe malul fluviului au loc ceremonii religioase masive, în care milioane de pelerini hinduși se scaldă în mod ritualic și recită cântece sacre.

Atunci când vizităm un oraș nou, pentru a-i lua pulsul, vom merge fie într-o piață centrală, fie pe un bulevard vestit, fie în alt spațiu public specific acelei așezări. Prin interacțiunile și observațiile care au loc în spațiul public, ne putem îmbogăți viziunea asupra lumii și putem dezvolta o relație personală cu orașul în care trăim sau pe care îl vizităm.

Ne putem gândi la spațiul public ca la un fel de suflet al orașului, o măsură a calității vieții sociale și a interacțiunilor dintre oameni. Deoarece suntem ființe sociale, avem nevoie de comunicare și de prezența altor oameni, un lucru aparent simplu, dar care uneori este greu de obținut. Vorbind despre spațiile publice, Jan Gehl, un renumit designer urban contemporan despre care am menționat în prima parte a *Ghidului*, ne spune următorul lucru: „Prezența altor oameni, posibilitatea de a-i vedea, de a-i auzi, de a primi semnale de la ei reprezintă experiențe care înving singurătatea. Chiar dacă nu ești cu cineva anume, te aflu totuși printre ceilalți”¹. Urmând această viziune, Jan Gehl a contribuit la îmbunătățirea vieții urbane și a spațiilor publice din zeci de orașe ale lumii.

Spațiile publice reprezintă totodată o foarte bună sursă de informații pentru oameni. Frecventându-le, putem observa diverse lucruri: de la afișe cu ultimele evenimente din oraș până la tendințele modei și felul în care se comportă alți oameni. Putem să înțelegem mai bine lumea din jurul nostru și astfel să ne simțim mai confortabil. „Pe termen lung, viața spațiilor publice este mult mai relevantă și mai interesant de contemplat decât orice combinație arhitecturală de beton colorat și planuri înclinate.” (Jan Gehl)²

Exemple de spații publice: parcuri, grădini și piețe publice, scuaruri, locuri de joacă, locuri pentru plimbat câinii, plaje, etc. Totodată, sunt considerate a fi spații publice drumurile de orice fel, șoselele, podurile, apele dintr-un oraș, malurile apelor, dar și unele clădiri cum ar fi bibliotecile, băile sau bucătăriile publice.

Aplicație:

Comentați citatele de mai jos:

Orașul este specialitatea tuturor (Anca Ginavar, Arhitect, Director General Adjunct - Direcția Generală Dezvoltare Teritorială din Ministerul Dezvoltării)

În timp ce artele vizuale, literatura, teatrul, muzica se învață în mod conștient, experiența culturii construite este ceva ce ne scapă printre degete, întrucât este pur și simplu peste tot (Anca Ginavar)³

Alte exemple de spații publice:

Biblioteca publică în Licanten, Chile – pentru realizarea ei au fost necesare restaurarea și reconvertirea unui fost atelier de fierărie feroviară; astfel, o clădire veche a fost valorizată și un cartier a primit un nou spațiu public de calitate

Spălătorie publică în Heliópolis, un cartier defavorizat din **São Paulo, Brazilia** - a fost construită la inițiativa companiei Unilever și permite accesul gratuit, în ture de câte două ore, pentru aproximativ 1000 de femei. Spațiul conține un mic loc de joacă pentru copii și funcționează totodată ca centru comunitar informal, unde femeile se pot întâlni, pot socializa și schimba informații. Putem spune că acesta reprezintă mai degrabă un spațiu semi-public, datorita accesului limitat.

Bucătărie solară comunală în Jiutepec, Mexic – a fost proiectată de Basic Initiative, un colectiv de arhitecți și studenți de la Universitatea din Portland și Universitatea din Austin, pentru două comunități defavorizate, prin reabilitarea unei școli locale. Bucătăria se bazează pe utilizarea energiei solare în procesele de preparare a mâncării, pentru încălzirea apei și pentru iluminatul natural al încăperilor, folosind în același timp panouri fotovoltaice pentru producerea curentului electric și sisteme pentru captarea apei de ploaie. Bucătăria a permis mamelor din zonă să se organizeze mai bine, să gătească împreună cu costuri mai reduse și să diversifice dieta copiilor. Până la momentul construirii acestei bucătării, multe mame găteau în aer liber, pe standuri improvizate și amplasate în apropierea școlii.

¹ Jan Gehl, *Viața între clădiri*, ed. Igloo Media, 2011, pg.17

² Jan Gehl, *Viața între clădiri*, ed. Igloo Media, 2011, pg. 22

³ Fragmente extrase din dezbaterile publice „Cultură și conștiință urbană”, Institutul Cultural Român,

2. Caracteristici ale spațiului public

Un spațiu public trebuie să fie prietenos, util, confortabil, flexibil și accesibil tuturor. De exemplu, nu ne încântă prea tare ideea de a sta pe iarbă într-un rond amenajat în mijlocul unei intersecții. Designul și amplasamentul unui spațiu public trebuie să fie foarte bine gândite, planificate și proiectate. Un spațiu public reușit conține și un reper după care oamenii se orientează (ex: un monument, o operă de artă, un aspect specific locului etc.)

Un spațiu public se distinge nu neapărat prin mărimea lui, ci și prin modalitatea prin care este folosit și prin care oamenii îi dau viață; *un spațiu public de calitate facilitează și stimulează interacțiunea între oameni*, care se poate manifesta în diferite forme: de la simple saluturi sau conversații spontane cu cei pe care deja îi cunoaștem, până la dialoguri cu străini sau noi cunoștințe legate. Într-un spațiu public pot avea loc o multitudine de acțiuni, stimulate de prezența umană și de faptul că mai mulți indivizi folosesc același loc.

Jan Gehl vorbește despre acțiuni umane necesare și acțiuni umane opționale care se pot desfășura în spațiul public. *Acțiunile necesare* sunt cele pe care suntem nevoiți să le facem în viața de zi cu zi, de cele mai multe ori conform unui orar fix/ prestabilit: mersul la școală, la serviciu, la cumpărături etc. *Acțiunile opționale* le facem atunci când ne dorim așa ceva, când avem dispoziția, timpul și spațiul necesare: o plimbare în parc, o ieșire relaxantă în oraș etc. Concluzia autorului este clară: cu cât spațiile publice dintr-un oraș au o calitate mai bună (prin design, prin posibilitățile pe care le oferă pentru odihnă, socializare etc), cu atât vor crește volumul activităților opționale și prezența oamenilor. În schimb, spațiile publice mai puțin prietenoase beneficiază de un minimum de activități: oamenii se grăbesc spre diverse destinații și singurele activități care se desfășoară acolo sunt cele strict necesare. Orașele cu o viață socială activă vor fi întotdeauna cele care beneficiază de spații publice generoase și dinamice, care permit și stimulează interacțiunea între oameni, asigurând astfel diversitatea experiențelor.

Ce se întâmplă atunci când un spațiu public nu este proiectat și gândit în așa fel încât să corespundă nevoilor reale ale oamenilor?

Consecințele pot fi multiple:

- Ne fiind confortabil, flexibil sau bine amplasat oamenii îl vor evita, deci riscă să devină un spațiu public nefrecventabil și nefuncțional, adică inutil.
- Când spațiile publice de calitate lipsesc din peisajul unui oraș, locuitorii devin inevitabil mai izolați unii de alții; legăturile dintre ei slăbesc, ceea ce conduce la posibilitatea ca întregul context social să devină mai problematic și mai conflictual. Pentru că spațiile publice de calitate contribuie la relaxarea cetățenilor și la stimularea interacțiunii sociale, lipsa acestora poate favoriza comportamentele anti-sociale. Absența cetățenilor din spațiul public conduce la apariția delincvenței, a vandalismului, a criminalității dar și a sentimentului general de nesiguranță.

Așa cum spune cercetătorul urban William Holly Whyte, „*ceea ce îi atrage pe oameni se pare că sunt alți oameni*”.⁴ Locurile în care oamenii continuă să revină și frecvența cu care o fac ne oferă indicii despre calitatea spațiilor publice respective. Locurile populate vor atrage din ce în ce mai mulți oameni, generând în același timp o paletă largă de experiențe și de activități în perimetrul lor. Factori precum arta, cultura, dialogul, spectacolul, sărbătoarea, mâncarea pot stimula prezența umană și legăturile între oameni, fie ele și temporare. Un spațiu public nu poate fi niciodată complet în sine, deoarece întotdeauna oamenii care îl folosesc sunt cei care îl completează și îi dau un sens.

Prin încurajarea turismului, spațiile publice se pot umple de viață și culoare; ele pot asigura înflorirea afacerilor locale și pot deveni adevărate centre de cultură, divertisment și relaxare

2008; dezbateră publicată în revista *Urbanismul*. Serie nouă, nr. 9/2011; editată de Registrul Urbaniștilor din România

⁴ Sursa: www.pps.org

entru cetățeni de toate vârstele. Spațiile publice sunt așadar vitale pentru buna funcționare a unui oraș. Ele reprezintă în același timp și o imagine a identității sociale a orașului. Dar spațiile publice nu trebuie proiectate doar pentru turiști. Este important ca localnicii să le folosească și să le prețuiască, pentru că ei sunt cei care le întrețin și le frecventează în permanență pe când turiștii le folosesc doar temporar, într-un ritm care depinde de succesiunea anotimpurilor, de perioadele de concedii etc.

Cine se ocupă de crearea spațiului public dintr-un oraș?

- **Antropologii și cercetătorii sociali** – munca lor este foarte importantă și trebuie să stea la baza oricărei inițiative de a proiecta un spațiu public; realizând cercetări despre nevoile, dorințele și viziunea cetățenilor, ei pot oferi informații valoroase despre cum se raportează oamenii la acel spațiu, cum ar dori să fie amenajat, căror categorii de vârstă ar putea să se adreseze, care ar fi importanța tranzitului din zonă etc.



- **Urbaniștii și planificatorii urbani** – se ocupă de stabilirea unor programe pentru amenajarea și amplasarea spațiilor publice, precum și de funcționarea lor sau de programarea unor evenimente în spațiile respective; de obicei, acești specialiști nu intră în detaliile de design. Printr-o planificare inteligentă a spațiilor publice, acești specialiști pot influența și stimula interacțiunea pozitivă între indivizi.



- **Designerii urbani** – sunt specialiștii care fac din spațiile publice obiectul lor principal de activitate. Designerii urbani se aseamănă cu arhitecții prin preocuparea lor pentru forma fizică a unui spațiu. În același timp se aseamănă cu urbaniștii prin faptul că se preocupă de felul în care un spațiu public interacționează cu restul orașului.



- **Peisagiștii** – sunt principalii oameni de legătură cu mediul natural. Astfel, ei pot oferi soluții și sugestii despre cum se amenajează spațiile publice plantate, care sunt combinațiile optime de specii de plante sau cum pot fi prevenite eroziunile dealurilor și umplerea cu măr a lacurilor. Nu în ultimul rând, ei sunt promotorii conceptului de biodiversitate în mediul citadin.



- **Administrația orașului** - trebuie să se ocupe în principal de întreținerea spațiilor publice și de consultarea cetățenilor cu privire la oportunitatea creării spațiilor publice ale orașului, la calitatea și numărul acestora.

De reținut:

☀ Spațiile publice bine planificate și proiectate, care totodată sunt menținute și întreținute de autoritățile administrative și de utilizatorii acestora, au toate șansele să creeze beneficii ale vieții urbane pe termen lung. Stimulând interacțiunile pozitive între oameni, spațiile publice

coagulează comunități și descurajează comportamentele anti-sociale. Cu alte cuvinte „este nevoie de un loc bun pentru a clădi o comunitate și de o comunitate pentru a clădi un loc bun”⁵.

☀️ Conflictele legate de spațiile publice apar mai ales din cauza lipsei acestora sau a calității lor precare. Dacă ar fi suficiente spații publice de calitate, pentru toate categoriile sociale (și pentru tineri și pentru vârstnici și pentru turiști și pentru cei mai gălăgioși și pentru cei mai liniștiți și pentru trecere și pentru a zăbovi în tihnă), interacțiunile dintre toate aceste tipuri de utilizatori ar fi mult îmbunătățite.

3. Cui aparține spațiul public?

Un posibil răspuns la întrebarea care alcătuiește titlul acestei secvențe ar putea fi următorul: *spațiul public este al tuturor și al nimănui*. Într-un spațiu public nu trebuie neapărat să ne justificăm prezența individuală, nici să cerem voie unei autorități pentru a ne afla acolo. Putem apărea când dorim și putem folosi pur și simplu spațiile publice pentru orice fel de activități care respectă legea dar și normele sociale general acceptate. În mod ideal, pentru a ne afla într-un spațiu public, nu suntem obligați să plătim o taxă de intrare sau să cumpărăm ceva. Spațiul public este un spațiu de interacțiune, deținut în mod simbolic de cetățeni, prin activitățile pe care aceștia le desfășoară acolo. Statutul spațiului public poate părea incert iar încadrarea sa într-un regim de proprietate este adeseori problematică.

Spațiul public este de regulă administrat de autoritățile unui oraș, ale unui județ sau ale unei țări, structuri din care facem și noi parte ca cetățeni. Pe scurt, spațiul public ne aparține tuturor și cu toții avem dreptul să îl folosim în limite legale sau ale unui comportament decent, indiferent de vârstă, etnie, statut social, spre deosebire de spațiile private, în care accesul este condiționat de diverse restricții.

Spre exemplu, un mall este un spațiu public sau nu? Un mall este deținut și administrat în mod **privat**. Deși are aparența unui spațiu public, în care suntem liberi să mergem cu familia sau cu prietenii, în care putem socializa la un suc sau la o cafea, putem spune despre un mall ca nu este un spațiu public propriu-zis.

Spațiile publice nu sunt același lucru cu spațiile deținute în mod privat dar deschise publicului, cu spațiile semi-publique sau cu proprietățile publice. Pentru a evita confuziile care se pot naște, vom face distincția între o serie de termeni. Între spațiul public și cel privat există o gradație de spații semi-publique și semi-private, care se definesc în funcție de *forma de proprietate* – publică sau privată, și de *posibilitatea de acces* – nelimitat sau condiționat de criterii de selecție.

Concepte introduse:

Spațiile publice – așa cum am spus deja, sunt spații aflate în proprietate publică și în care accesul se face anonim și gratuit; uneori, accesul în spațiile publice este permis doar în timpul zilei. Este important să înțelegem diferența dintre spațiu public și **proprietate publică**: la fel ca și spațiile publice, proprietățile publice sunt administrate de autoritățile dintr-un oraș, județ sau țară, ele aparținând așadar tuturor cetățenilor care țin de aceste structuri; *dar nu orice proprietate publică este și spațiu public*. Spre exemplu, într-o bază militară nu putem pătrunde după bunul plac, nici într-un sediu al unei primării sau al vreunui minister.

Spații semi-publique sau semi-private sunt spații în proprietate publică sau privată, în care accesul este condiționat de ridicarea anonimatului sau de achitarea unei taxe, a unui „bilet de intrare”. În general, acestea sunt spații sociale, destinate activităților, nevoilor și interacțiunilor umane (de ex.: mall, magazin, sala de fitness, cinematograful, muzeu, cafenea, aeroport, gară, școala publică etc); astfel de spații adună laolaltă mulți oameni și pot părea publice, însă ele sunt în realitate fie deținute în mod privat, fie supuse anumitor norme; deși sunt deschise publicului, în ele nu se poate intra oricând și oricum, având reguli stricte de folosire; le putem caracteriza mai degrabă ca fiind spații sociale, cu mențiunea că un spațiu social nu este neapărat și unul public. Spațiile semi-publique și semi-private sunt de fapt niveluri intermediare, având grade diferite de accesibilitate, între spațiul public și spațiile private.

⁵ Sursa: www.pps.org

De reținut:

☀️ Discuția despre orice spațiu deschis publicului implică 3 factori esențiali: delimitarea spațiului, desemnarea autorității care se ocupă de gestionarea și întreținerea lui, și un set de principii și reguli (sociale sau economice) care condiționează accesul.

Aplicație:

Țineți sub observație timp de câteva zile un spațiu public din oraș, notând observațiile într-un jurnal de teren (de ex.: ce fel de oameni frecventează locul respectiv; care sunt momentele când este folosit cel mai des; este un spațiu folositor sau nu etc.); se pot realiza scurte interviuri cu persoane care să fie întrebate de ce frecventează acel loc.

**4. Cum era spațiul public în trecut ?**

Ideea de spațiu public nu este una nouă. De mii de ani, spațiile publice s-au aflat în mijlocul comunităților umane, întrucât din cele mai vechi timpuri oamenii au simțit nevoia de a se regăsi laolaltă în locuri comune. Întâlnire, odihnă, socializare, dialog, comerț, spectacole, execuții publice, schimb de informații, generarea unor proteste și a unor mișcări sociale - acestea sunt doar câteva din activitățile care au avut loc de-a lungul timpului în spațiile publice. Să aruncăm așadar o mică privire în trecut și să vedem ce fel de spații publice foloseau oamenii în diverse epoci.

Grecia Antică

Agora și **teatrul** sunt spațiile în care se reuneau locuitorii *polis*-ului grecesc. Agora funcționa atât ca un centru fizic al cetăților grecești, cât și ca un nucleu al vieții publice în general: în *agora* au avut loc primele exerciții de democrație în spațiul public, din istoria modernă a omenirii. Era locul dezbaterilor problemelor politice, legislative, economice; oricare din locuitorii cetății putea lua

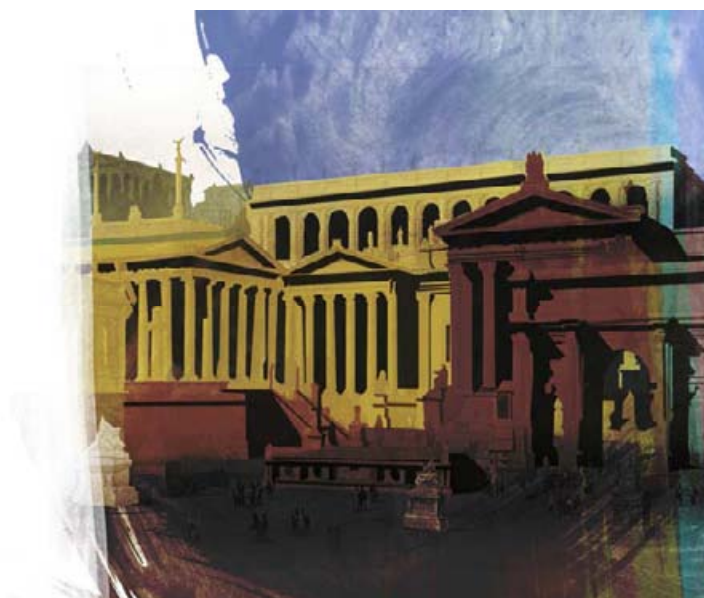


cuvântul. Inițial, *agora* era o piață simplă delimitată cu blocuri de piatră. În timp, pe măsura ce civilizația greacă s-a dezvoltat, agora a început să fie delimitată de diverse clădiri civile sau monumente religioase grandioase. De-a lungul secolelor, funcțiunile agorei s-au multiplicat: aici se desfășurau comerțul, laolaltă cu spectacole de teatru și exerciții de oratorie, concursuri atletice, evenimente politice și religioase. Teatrul, de obicei amplasat în relație directă cu peisajul natural, era conceput ca suport al comunicării cu zeii.

- *Agorafobie* - teama de a te afla în spații deschise

Imperiul Roman

După ce Grecia antică a fost cucerită de romani și încorporată Imperiului Roman, locul agorei a fost luat de *forum*. Forumul reprezintă echivalentul spațiului public dintr-un oraș roman. O mare parte din ruinele fostelor forumuri se găsesc în orașe din Italia. Forumul reprezintă de asemenea un centru al activităților politice, economice, religioase. Romanii au construit o serie de alte spații cu funcțiune publică, edificii mărețe care să ateste puterea autorităților publice imperiale: *teatre*, *anfiteatre* cu rol de divertisment (în care aveau loc, spre exemplu, luptele de gladiatori), *băi publice*, *circuri* (stadioane antice, unde aveau loc curse de cai înhămați la car).



Evul Mediu și Renașterea

Spațiul public al orașului medieval are o structură complexă, care se adaptează liber la topografia terenului. Există un spațiu public major, central, în care se manifestă puterea religioasă, administrativă și comercială. Toate aceste puteri sunt, în orașul medieval, reprezentate în acest spațiu public major și central de catedrală, sediul primăriei și, uneori, de piețe destinate comerțului. Orașul medieval este caracterizat de străzi neregulate și înguste, mărginite de fațadele continue ale caselor, în spatele cărora se deschid spații interioare, curți sau grădini.

Înțelegerea efectului de perspectivă, care s-a produs în Renaștere, deschide calea proiectării raționale a orașelor, bazate pe regulile simetriei, capătului de perspectivă, axialității etc. Sunt revalorizate filozofiile și ideile antice, specifice civilizațiilor greacă și romană. Se revine la folosirea unor forme ideale, cum ar fi cercul, pătratul și steaua. Străzile sunt proiectate cu atenție, urmărind uneori principii geometrice riguroase, iar noile piețe publice sunt reorganizate, ordonate după axe de simetrie și capătă forme regulate. Orașul este văzut și înțeles ca operă de artă, iar proiectarea ia în calcul mai ales aspectele vizuale ale orașelor, fundamentată fiind pe considerente estetice și artistice. Planificarea urbană așa cum o înțelegem în ziua de azi își are originea în Renaștere (schițe și desene pe hârtie, construirea unor machete de studiu etc).

Concepte introduse:

Sfera publică este definită ca totalitatea mijloacelor și căilor prin care oamenii sau grupurile de oameni își pot face publice opiniile; ia amploare în secolul al XVII-lea, simultan cu diversificarea mijloacelor de comunicare, a dezvoltării literaturii, teatrului, presei. În prezent, sfera publică reprezintă spațiul (virtual, scris, televizat etc) în care oamenii discută și dezbate diverse subiecte din viața socială, politică, culturală și economică.

Dezvoltarea artelor va duce și mai departe spectaculosul spațiilor publice urbane în epoca Barocului. Artiștii dar și arhitecții vor experimenta forme ca trapezul sau elipsa, cu efecte ce accentuează perspectiva. Noile orașe bogate vor profita de acest spectacol pentru afirmarea puterii politice (monarhice), în opoziție cu restul regiunilor sărace.

Modernitatea

Industrializarea și rețelele de bulevarde ale secolului al XIX-lea.

Apariția trenului ca nou mijloc de deplasare va impune și un nou spațiu public, gara – o nouă poartă de intrare în oraș, cu o nouă estetică dată de integrarea metalului în construcții. În același timp, căderea regimului aristocratic după Marea Revoluție Franceză și dezvoltarea burgheziei cer noi spații urbane: rețele de bulevarde care se întind în tot orașul și care fac legătura între gări, operă, teatru, piețe importante și alte spații ale noii vieți sociale.

Orașul funcționalist al secolului al XX-lea.

Pentru prima oară în istorie, gândirea orașului pune în centru individul și nu comunitatea, ceea ce inversează de fapt ierarhia spațială și procesul de edificare. Dacă orașul tradițional (preindustrial) era construit pornind de la spațiul public către cel privat, construcția orașului modern pornește de la locuință, aflată în centrul preocupărilor arhitecților. Spațiile publice nu mai sunt nici delimitate, nici diferențiate. Blocurile de apartamente sunt elementele unei compoziții de volume amplasate într-o mare de vegetație, tăiată de circulații. Acestea trebuie să fie adaptate automobilului, iar spațiile verzi care rămân vor



răspunde nevoile de relaxare și petrecere a timpului libe ale locuitorilor și vor fi accesibile tuturor. Trasarea funcționalistă a orașelor a prevăzut nenumărate blocuri multietajate, bulevarde, șosele, alei și spații verzi generoase, însă *a lăsat cu totul deoparte spațiile publice*. Orașele funcționaliste erau într-adevăr funcționale, dar goale și lipsite de viață.

Orașul totalitar și marile spații de control și supraveghere.

Simultan cu dezvoltarea orașului pe principii funcționaliste, la începutul secolului XX au luat amploare curente politice și sociale precum naționalismul și socialismul. În diverse țări s-au instalat regimuri politice de extrema stângă sau extrema dreaptă. Conducătorii acestor regimuri au planificat *spații publice gigantice*, al căror scop era să asigure o prezență controlată a mulțimilor de oameni. În astfel de spații se puteau aduna sute de mii de persoane care aclamau regimul politic și mai ales pe conducătorul acestuia. Spațiile publice erau astfel folosite în scopuri politice și propagandistice, care susțineau regimurile respective, iar cetățenilor nu li se permitea să își exprime public dezacordul. Câteva exemple de astfel de spații sunt: Piața Tiānānmén din Beijing, China – această piață poate găzdui câteva milioane de oameni; piețele fasciste construite în orașe germane și italiene în timpul dictatorilor Hitler și Mussolini; Bulevardul Victoria Socialismului din București, inaugurat în 1984.

Orașul contemporan și revenirea la pietoni.

Începând cu anii 1980 în Europa, gândirea spațiului public a început să readucă în prim plan dimensiunea umană, a pietonului. Acest lucru se datorează în primul rând eșecului orașului funcționalist: acele spații verzi generoase dintre clădiri, impersonale, nu s-au umplut niciodată de oameni, contrar intenției inițiale de a le face accesibile tuturor în mod egal. Succesul urbanistului Jan Gehl este o dovadă în plus că nu este suficient să ai un spațiu neconstruit; pentru ca el să fie utilizat, este nevoie de o atenție mai mare acordată ambianței locului și rezolvării conflictelor de genul pieton-automobil. Cu toate acestea, așa cum vom vedea în continuare, traficul intens al automobilelor, care sufocă orașele și spațiile publice urbane, reprezintă încă o problemă majoră în orașele contemporane ale lumii.



De reținut:

☀ Elemente specifice trecutului se regăsesc în structura spațiilor publice contemporane. *Istoria spațiilor publice constituie de fapt osatura istoriei orașului*: structura spațială a acestor spații ne vorbește despre cum erau grupate clădirile, despre relațiile comerciale dintre locuitori, despre organizarea socială în relație cu puterea, dar și despre progresul tehnic și evoluția mijloacelor de deplasare.

5. Probleme ale spațiilor publice contemporane

Privatizarea spațiilor publice și favorizarea circulației cu automobilul

În orașele prezentului, doi factori principali afectează calitatea spațiilor publice: procesele de *privatizare și prioritizarea automobilelor* în defavoarea pietonilor. Privatizarea spațiilor publice introduce noi constrângeri de utilizare și reduce accesul utilizatorilor. În același timp, multe dintre fostele piețe centrale au devenit intersecții destinate traficului, iar în decursul ultimelor decenii politicile de planificare urbană au favorizat masiv prezența automobilelor în spațiile publice, atât în România cât și în alte țări din lume.

Începând cu anii '60 ai secolului al XX-lea, privatizarea spațiului public în marile centre urbane occidentale a devenit un proces comun dar și criticat. Prin intermediul parteneriatelor între sectorul public și cel privat, s-a ajuns la controlarea multor spații publice de către sectorul privat, sub pretextul că autoritățile administrative și agențiile publice nu au suficiente resurse pentru a administra singure aceste spații.

În ceea ce privește prioritizarea traficului cu mașina, acesta este un proces care datează din perioada planificărilor funcționaliste, despre care am vorbit deja în secțiunea anterioară. Punctul culminant al prezenței automobilului în planificarea urbană a fost în anii '60. Mulți arhitecți și planificatori urbani din acea perioadă au acordat prioritate maximă automobilului ca mijloc de deplasare prezent în planurile și machetele lor. Această tendință s-a manifestat în detrimentul

Alte momente importante din istoria spațiilor publice

Grădinile Antichității – sunt datate grădini din perioada civilizației sumeriene, cea mai veche civilizație cunoscută. Alte exemple: grădinile aflate în zona fluviilor Eufrat, Tigru, Nil, Indus, Galben; grădinile suspendate din Babilon, Mesopotamia; grădinile din Egiptul antic – grădina botanică a lui Tutmosis al III-lea; grădinile Greciei antice - existau grădini funerare sau divine, păduri, grădini pe lângă palate, gimnazii, academii și grădini destinate publicului; grădinile chinezești și japoneze – grădini ale templelor etc.

Biblioteca din Alexandria, Egipt – cea mai vestită bibliotecă din Antichitate

Primul parc construit din lume este considerat a fi La Alameda de Hércules, în Sevilla (1574)

Prima linie de metrou este inaugurată la Londra (1863)

Primul autobuz cu motor electric – la bordul său au urcat opt pasageri în Mannheim, Germania (1895); designul autobuzului a fost realizat de inginerul Karl Benz, al cărui nume a fost asociat mai târziu mărcii Mercedes-Benz.

Concepte introduse:

Parteneriatul public-privat este o modalitate de cooperare între sectorul public și cel privat, din care ambele părți trebuie să fie în avantaj. Sectorul privat (diverse firme sau companii) care deține resurse financiare și un mod de operare eficient este chemat de către autoritatea publică locală sau centrală (în general primăria, dar nu numai), pentru a participa într-un proiect care este definit și inițiat de către autorități. Obiectivele proiectelor respective sunt legate de responsabilitățile autorităților: oferire de servicii publice, consolidarea infrastructurii, gestiunea eficientă a proprietăților publice etc. Autoritățile publice fixează un cadru de parteneriat și societățile comerciale private se asociază datorită faptului că pot face profit, dar numai acționând după niște reguli clare. Practic, procedurile de licitație sunt înlocuite de procese de selecție și negociere.

dezvoltării altor posibilități de deplasare și mai ales în defavoarea spațiilor publice destinate pietonilor

În prezent, multe orașe ale lumii sunt încă bazate pe cultura mașinii iar automobilul este încă „regele orașelor”. Cu toate acestea, urbanismul bazat pe utilizarea/încurajarea automobilului începe să fie din ce în ce mai criticat, iar planificările urbane moderne încearcă să redea spațiilor publice rolul de factori care stimulează relațiile sociale și interacțiunea umană. Totodată, aceste politici moderne urmăresc să favorizeze pietonii și transportul alternativ, în locul automobilelor. În orașele în care se aplică principiile urbanismului inteligent se investește în transportul în comun, în extinderea rețelelor de metrou, se creează benzi de biciclete, se restricționează accesul mașinilor în centru, se încearcă evitarea parcarilor din zonele centrale. Aceste inițiative fac parte din ansamblul *politicilor publice* și toate acestea au un scop comun: acela de a reda orașul pietonilor. Conform acestor principii, orașele trebuie să beneficieze de politici ale transportului public și de o politică de control al automobilelor.

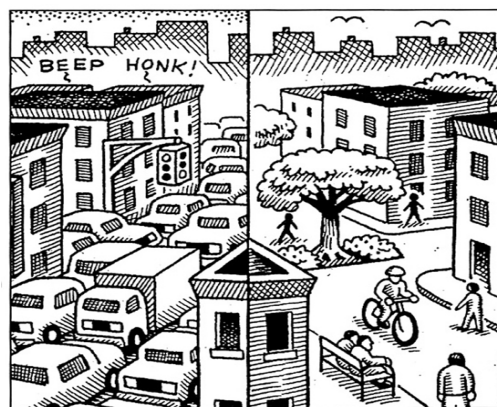
Concepte moderne de urbanism

- **Walkability** (înlesnirea posibilității de a te deplasa pe jos într-un oraș)- se referă la cât de accesibile sunt anumite zone pentru plimbat și mers pe jos. Elemente care influențează capacitatea de deplasare pe jos sunt trotuarele, aleile, potecile și diverse facilități pentru pietoni. În prezent, acesta este un concept foarte important folosit în designul urban.
- **Copenhaghenizare** – concept derivat din numele capitalei daneze Copenhaga, renumită pentru infrastructura sa urbană care favorizează pietonii și bicicliștii. Se referă la implementarea de măsuri care să faciliteze deplasarea pietonilor și să stimuleze mersul pe bicicletă, în defavoarea automobilului. Acest concept susține orientarea transportului public din orașe către ciclism și mers pe jos, descurajarea deplasării cu automobilul, toate acestea având multiple avantaje pe plan ecologic și legat de sănătate. Conceptul este folosit în planificarea urbană și în designul urban.

O practică des întâlnită în cadrul parteneriatelor public-privat este următoarea: companiile private asigură amenajarea unor spații publice și a unor zone de agrement intrând uneori în contradicție cu regulamente locale de construcție. Astfel, se ajunge la situația în care companiile private pun la dispoziția publicului diverse spații cum ar fi parcuri, piațete, zone publice acoperite etc. Însă aceste spații nu sunt spații publice propriu zise, ci sunt niște spații private puse la dispoziția publicului (de ex.: o piațetă din fața unui mall). Fiind de fapt spații private, acest lucru înseamnă că proprietarii lor își rezervă dreptul de a îngradi accesul persoanelor considerate „nepotrivate”, acest lucru venind în contradicție cu principiul democratic al spațiului public, conform căruia oricine are dreptul să le frecventeze.

Câteva date legate de trafic în Europa

- 1896 – mașina cu motor ajunge în Europa
- 1936 – se inaugurează prima autostradă din Europa
- 1956 – numărul mașinilor atinge 53 de milioane
- 1986 – avertizare la nivel global: atmosfera este supraîncălzită cu CO₂, din care o parte însemnată provine de la gazele de ardere emise de vehicule
- Următoarele companii susțin sloganul „mai multe drumuri, mai mult profit!”: Phillips, Shell Oil, Fiat, Siemens, Petrofina, Olivetti, MAN, Volvo, BP, Nestle, Titan Cement, Daimler Benz, Carlsberg, Total, Pirelli, Unilever, Lafarge Coppee
- 1991 – Comisia Europeană propune 12 000 km de noi autostrăzi
- 1992 – apar rețelele transeuropene de autostrăzi
- 1994 – poluarea cauzată de trafic antrenează o creștere semnificativă a cazurilor de astm
- 1995 – La conferința mondială „United Nations – Convention on Climate Change”, în Berlin, politicienii nu se pot pune de acord asupra unor măsuri de reducere a CO₂.



În 2003 o autostradă interstatală importantă din orașul american Boston a fost demolată; în locul ei s-a construit un sistem de tunele sub oraș.

- **Urbanism inteligent** – acest tip de urbanism conține principii menite să găsească un echilibru în rezolvarea diferitelor probleme cu care se confruntă un oraș. Aceste principii sunt: dezvoltarea durabilă și protecția mediului, conservarea patrimoniului cultural și arhitectural, infrastructură eficientă, crearea de spații publice, maximizarea transportului public, integrare regională, proiectare la scară umană, integritate instituțională. *Designul în jurul omului* este un concept ce pune în prim plan pietonul și mai ales scara umană. Mersul pe jos reprezintă un mijloc de mobilitate, în special în zonele centrale. Acest lucru influențează designul străzii și transformă trotuarul într-un continuu spațiu public. Scara umană este de asemenea un element important. Chiar dacă o clădirea este de gabarit mare, designul și rezolvarea la nivelul străzii trebuie să fie „prietenoase” cu utilizatorul.

De reținut:

☀ Spațiile publice din multe orașe ale lumii se confruntă în prezent cu diverse probleme: trafic intens al automobilelor, care necesită din ce în ce mai mult spațiu, în detrimentul nevoilor pietonilor; privatizare accelerată, în urma căreia spațiile publice ajung să fie deținute în mod privat iar accesul la ele devine condiționat. Cu toate acestea, tendințele urbanismului modern (denumit și „urbanism inteligent”) sunt de a lua în calcul mai degrabă nevoile pietonilor, de a promova transportul alternativ și spațiile publice de calitate.

Prezența în spațiul public și modalitățile de supraveghere

Un alt aspect important legat de problemele contemporane ale spațiilor publice este *vizibilitatea* pe care acestea o permit indivizilor. Deși în mod teoretic spațiile publice sunt spații democratice, în care este loc pentru toată lumea, în realitate lucrurile nu stau întotdeauna așa. Cu toate că nu există reguli scrise în acest sens, anumite persoane sunt mai puțin tolerate decât altele în spațiile publice, iar prezența lor este mai puțin dorită sau stimulată. Câteva exemple de astfel de persoane : oamenii fără adăpost; imigranții; tinerii cu comportamente neconformiste; cerșetorii și cei vizibil săraci. În cadrul studiilor sociale urbane, acești cetățeni au fost numiți „indezirabili”. La acest fapt se adaugă temerile conform cărora orașul poate fi o sursă de întâmplări neplăcute sau violente, și astfel au apărut modalitățile de *supraveghere*



a spațiilor publice, care s-au consolidat în timp din ce în ce mai mult.

Acest lucru trebuie pus în relație cu ceea ce științele sociale care au ca obiect de studiu orașul au numit *frica urbană*. Mai precis, din punct de vedere al sentimentului de frică urbană, spațiul public este perceput ca nesigur, ca o sursă de pericole și lucruri neplăcute. Potrivit acestei optici, trebuie să fim cu ochii în patru, să nu avem încredere în străini și să nu frecventăm zonele pe care nu le cunoaștem. Instituționalizarea fricii urbane, adică răspândirea și legitimarea oficială a părerilor conform cărora spațiul public și orașul sunt surse de potențiale pericole, reprezintă un

proces care datează din anii '60 ai secolului al XX-lea și care a justificat de-a lungul timpului întărirea și consolidarea modalităților de supraveghere a spațiilor publice.

Toți cercetătorii urbani care au analizat „indezirabili” în situațiile lor sociale cotidiene, în relațiile lor micro-sociale și în sistemele macro-economice care îi cuprind, au concluzionat că aceștia creează mult mai puține probleme în comparație cu măsurile luate împotriva lor. Conform analizelor și studiilor făcute, „indezirabili” nu sunt anti-sociali sau periculoși, ci sunt în conflict cu practicile, valorile, reprezentările celor care au planificat sau planifică spațiile orașului. În procesul decizional asupra utilizării spațiilor publice urbane există întotdeauna aspecte aflate sub semnul întrebării.

Spre exemplu, decidenții și susținătorii lor economici (elitele economice) nu folosesc spațiul public al orașului, fiind izolați în spații private și păzite; pentru ei, orașul este o necunoscută, o sursă de nesiguranță și temeri. Aceste frici se dezvoltă împotriva celor mai vizibili dintre marginali. Măsurile luate împotriva lor (de ex.: lipsa locurilor de stat jos, băncile scurte pe care nu se poate întinde o persoană, iluminatul masiv, controlul continuu, copacii rari, etc), afectează tot orașul. În plus, induc și altor locuitori urbani această teamă de necunoscut; sau chiar împing grupuri inițial inofensive către comportamente extreme, de apărare sau revoltă.

Astfel, **supravegherea spațiilor nu face decât să limiteze viața lor socială.** Spațiile planificate și amenajate în spiritul temerii de insecuritate și fricii față de alți oameni sunt tratate ca atare în viața de zi cu zi. Pe când locurile deschise pentru oricine, inclusiv pentru „indezirabili”, nu au probleme, fie pentru că indezirabili sunt în minoritate și se pierd în diversitatea utilizatorilor, fie pentru că orele și modurile de folosire ale diversilor utilizatori nu se suprapun și deci aceștia nu au ocazia să intre în conflict.

De reținut:

☀️ Ca temă de reflecție legată de supravegherea spațiilor publice, ne putem gândi la următoarea întrebare: în orașul contemporan, cât de publice sunt de fapt spațiile publice, aflate în proprietate publică, în folosință colectivă, dar care sunt supravegheate de firme private și sunt segregate între cetățeni dezirabili și cetățeni indezirabili?

Artistul Manu Chao vorbește în cântecele sale despre așa numiții *desaparecidos* (cei care nu se văd); această denumire simbolică se referă la imigranții care există în marile orașe ale lumii. De regulă, o dată stabiliți undeva, imigranții devin o minoritate care nu e văzută cu ochi buni; au o situație socială semi-clandestină, dar totuși tolerată într-o oarecare măsură. Se poate spune că prețul plătit pentru a fi tolerați în societățile-gazdă este invizibilitatea lor pe scena socială.
<http://www.youtube.com/watch?v=H2W4wglPW2c>

Sans-papiers (fără acte) este o mișcare socială apărută în Franța în 1996, când 15.000 de locuitori ai Parisului au ieșit în stradă să-și manifeste solidaritatea cu 300 de lucrători imigranți care ocupaseră, în semn de protest, clădirea bisericii Saint-Ambroise din Paris, pentru că autoritățile franceze refuzau regularizarea situației lor și a familiilor lor pe teritoriul național. Mișcarea *Sans-papiers* – actualmente *UDEP* (*Uniunea pentru apărarea persoanelor fără acte*) militează împotriva rasismului, împotriva unei Europe-fortăreață, pentru menținerea dreptului la azil în Franța (considerat ca o datorie a statului francez), pentru prezența imigranților în viața socială a orașelor. Pornind de la premisa că imigrantul este o persoană care, pentru a supraviețui, este obligată să își ascundă atât statutul (ilegal), cât și corpul, prezența fizică, devenind astfel invizibil social, UDEP militează pentru integrare, vizibilitate, reapariție în spațiul urban și dreptul imigranților de a folosi orașul la fel ca toți ceilalți cetățeni.



Spațiul public virtual

Noile modalități de comunicare, cum ar fi telefonul mobil și computerul, au generat modalități noi de interacțiune umană. Acest lucru se reflectă și asupra spațiilor publice, în sensul în care prezența umană și contactele directe specifice acestora sunt din ce în ce mai des înlocuite de comunicarea prin medii electronice. Așa cum ne spune Jan Gehl, „prezența activă, participarea și experiența pot fi substituite prin uitatul pasiv la fotografii, pentru a vedea ce au trăit alții în alte părți. Automobilul a făcut posibilă înlocuirea participării active la evenimente sociale spontane cu excursii selective, care vizează numai anumiți prieteni și anumite evenimente”⁶.

Aparent, acest lucru nu constituie o problemă. Este un lucru pozitiv faptul că beneficiem de mijloace tehnice moderne, că putem folosi internetul, că aflăm întotdeauna lucruri noi, că ne putem informa despre absolut orice lucru. Mai mult, rețelele sociale virtuale atât de populare au facilitat chiar schimbări sociale importante, cum ar fi revoluțiile recente din statele arabe (de ex.: Egipt și Tunisia). Potențialul de schimbare socială pozitivă pe care îl deține lumea virtuală și pe care îl pot activa oamenii este unul uriaș.

Dar există și o altă fațetă a lucrurilor. De exemplu, internetul, la rândul său, devine din ce în ce mai privat. Multe dintre cele mai populare site-uri și rețele sociale pe care le accesăm sunt deținute de companii, adică sunt afaceri private. În plus, unele site-uri permit accesul doar dacă plătești o taxă. *Myspace*, *YouTube*, *Facebook* sunt rețele extrem de populare utilizate zilnic de sute de milioane de oameni. În mod frecvent socializăm cu prietenii noștri în aceste medii sau ne facem prieteni noi. Cu alte cuvinte, aceste rețele sunt deja niște LOCURI, unde ne întâlnim cu prietenii, unde dialogăm, unde vedem ce au făcut alții și unde schimbăm orice fel de informații.

Dar ele rămân niște locuri virtuale. Trebuie să fim conștienți de un lucru: de fiecare dată când ne înregistrăm și publicăm orice fel de date, de la melodia preferată până la locul unde ne-am petrecut sfârșitul de săptămână, astfel de informațiile care ne privesc personal pot fi utilizate în diverse cercetări de piață. În general, cercetarea de piață este întotdeauna interesată de preferințele și părerea adolescenților și folosită de marile companii pentru a vinde apoi produse cât mai adecvate și adaptate gusturilor tinerilor. Cu toate acestea, multe dintre informațiile utilizate în cercetarea de piață sunt obținute fără acordul direct al celor vizați. Astfel, informațiile postate în scopul socializării ajung să fie folosite în scopuri comerciale și aducătoare de profit, din care cei vizați nu au nimic de câștigat.

Pe de altă parte, mai există un aspect important legat de internet: la început de secol XXI, accesul la internet este încă inegal: sunt țări în care doar puțini oameni au acces la internet, sunt zone din lume în care calitatea conexiunii internet este foarte scăzută, sunt zone în care singurele surse de internet sunt bibliotecile publice locale, sunt țări în care informațiile conținute de WorldWideWeb sunt cenzurate. În anumite țări ale lumii există persoane care călătoresc câțiva kilometri pentru a se conecta câte o oră într-o localitate cu internet, în timp ce mulți oameni nu își permit nici măcar un computer.

De reținut:

🌸 Spațiile publice virtuale aduc în discuție aspecte problematice, care prezintă un dublu tăis: prin intermediul socializării virtuale există pe de o parte un potențial semnificativ de schimbare socială, pe de altă parte există posibilitatea izolării sociale și a unei vieți sociale nesănătoase.

⁶ Jan Gehl, *Viața între clădiri*, ed. Igloo Media, 2011, pg. 49

6. Modalități de folosire a spațiului public

Spațiul public ca loc cultural

Diverse manifestări culturale pot avea loc în spațiile publice urbane, umplând astfel de culoare și vitalitate un oraș. Pentru a ilustra acest lucru, vom oferi detalii despre câteva tipuri de evenimente care și-au ales ca teren de exprimare spațiul public:

- **Street Delivery** – este un festival de artă urbană inițiat în 2006 de către Fundația Cărturești și Ordinul Arhitecților din România, care are loc anual în București și Timișoara, pe străzile Artur Verona, respectiv Florimund Mercy. Motto-ul festivalului este următorul: *„Închidem strada pentru mașini și o deschidem pentru oameni”*. Scopul declarat al festivalului este de pune în evidență drepturile pietonilor și de a convinge autoritățile să creeze trasee pietonale culturale care să includă cele două străzi care găzduiesc festivalul. Conform declarațiilor organizatorilor, străzile pe care se desfășoară festivalul *„devin pentru trei zile insule autonome în centrul orașului, proiecte pilot pentru cum poate arăta un oraș care își respectă pietonii. Principalele interese și nevoi ale cetățenilor orașului capătă astfel formă, fie că au sau nu mașină: arte, arhitectură, urbanism, ecologie, film, mâncare sănătoasă, muzică, sport, jocuri pentru copii, ateliere, târg. Street Delivery reinventează și întărește rolul structural pe care forul public l-a jucat în toate orașele europene, încurajează gradarea complexă între spațiul public și cel privat, propune un mediu urban care să inspire viața de zi cu zi și convertește peisajul dezolant în ambient viu”*⁷.

În Timișoara, după trei ediții ale festivalului, autoritățile au aprobat transformarea străzii Florimund Mercy în pietonală. În București, acest lucru nu s-a întâmplat încă pentru strada Arthur Verona.

- **ONG Fest** – este un festival anual organizat de Fundația pentru Dezvoltarea Societății Civile, care are loc în mai multe orașe din România. Festivalul se desfășoară în aer liber, în diverse spații publice, adunând laolaltă diverși reprezentanți ai societății civile românești (organizații non guvernamentale sau non-profit, fundații, grupuri de acțiune, etc). Organizat anual, ONG Fest își propune să contribuie la sporirea numărului de cetățeni implicați activ în comunitate, la dezvoltarea spiritului asociativ și la creșterea implicării asociațiilor și fundațiilor din România în societate. De asemenea, își propune *„să stabilească un model de interacțiune directă între ONG-uri și cetățeni, care să devină o tradiție a societății civile și să stimuleze dezbaterile publice între ONG-uri, instituții publice, companii, mass-media și cetățeni, reunind actorii societății civile”*.⁸

Ca puncte esențiale din structura unui oraș, spațiile publice dezvoltă funcții variate. Să ne gândim de exemplu la un parc. El poate avea semnificații și întrebuințări diferite: pentru copii este un loc de joacă; pentru adulți este un spațiu de relaxare; pentru un organizator de evenimente este un loc în care poate susține un spectacol sau un concert; pentru vârstnici un loc în care se pot odihni și socializa; un sculptor poate folosi spațiul parcului pentru o expoziție; primăria poate instala corturi pentru a adăposti o expoziție temporară sau o campanie. Așadar, spațiile publice se caracterizează prin multifuncționalitate, care se adaptează la nevoile diverselor categorii de oameni

Spațiile publice au un caracter complex și dezvoltă semnificații profunde; putem spune despre ele că sunt un *fact politic*. În primul rând, spațiile publice capătă viață și se configurează prin intermediul proiectelor de amenajare demarate de autorități și al bugetelor publice. Bugetul de administrare și planificare a unui oraș îi privește pe toți locuitorii acestuia și poate fi totodată expresia intereselor politice ale momentului. Mai mult, spațiile publice au fost prin tradiție un *loc al manifestării intereselor variate, al conflictelor, al disputei și al negocierii*. Marile schimbări sociale din diverse perioade ale omenirii au pornit adeseori din stradă, adică din spațiul public. Acesta este și înțelesul popularei expresii *„a ieși în stradă”*. Așa cum ne spune Șerban Țigănaș, președinte al Ordinului Arhitecților într-un articol din cartea *„Artă, tehnologie și spațiu public”*¹, ceea ce definește în permanență spațiul public este o *„probabilitate evenimențială”*, în sensul că tot timpul aici există cea mai mare probabilitate să se întâmple ceva: pornind de la spectacole, publicitate, campanii, propagandă până la demonstrații, accidente, marșuri, manifestări violente etc. Tocmai de aceea, spațiul public este supus unor factori de regularizare cum ar fi supravegherea, controlul, impunerea disciplinei stradale, autorizarea manifestațiilor etc. În continuare, vom analiza pe rând câteva modalități de folosire a spațiilor publice.

⁷ Sursa: <http://blog.carturesti.ro/evenimente/street-delivery-2011>, <http://streetdelivery.ro/street-delivery/>

⁸ Sursa: <http://ongfest.ro/despre-eveniment/>



Street Delivery 2010. Muzică de stradă în Cuba. Piesă de teatru într-un parc din București

- **Carnavalul din Rio de Janeiro, Brazilia** – este considerat cel mai mare carnaval din lume; reușește să adune pe străzi milioane de oameni, dintre care mulți turiști. Diverse școli de samba, un dans specific brazilian cu influențe africane, defilează în competiție în cadrul carnavalului. Muzica, dansul, costumele colorate și luxuriante, o multitudine de petreceri stradale care au loc în toate cartierele orașului în cadrul carnavalului definesc această manifestare uriașă anuală.
- **Alte tipuri de festivaluri:** de artă, gastronomie, etnice etc. Un oraș poate să găzduiască astfel de manifestări, care contribuie la revitalizarea spațiilor publice și a relațiilor sociale dintre cetățeni. Spre exemplu, *Festivalul George Enescu* are loc la fiecare doi ani în București, cuprinzând și concerte de muzică clasică în aer liber; aceste concerte sunt gratuite și au loc în Piața Revoluției, care este amenajată special pentru a găzdui manifestările evenimentului.
- **Evenimente culturale la firul ierbii (grassroots)** – sunt evenimente organizate la scară mai mică de către grupuri și comunități locale. Acestea pot fi evenimente de cartier, evenimente organizate în spații publice de asociații și grupuri de tineri etc.

Spațiul public ca loc al participării

Participarea în spațiul public presupune nu numai utilizarea propriu zisă dar și *implicarea activă în procesul de decizie asupra spațiului public*, ceea ce obligă la asumarea și respectarea unor norme. *Participarea publică* reprezintă o expresie a unei culturi urbane mature, în care cetățenii iau parte la viața civică. Participarea publică înseamnă implicarea în deciziile publice care ne afectează viața de zi cu zi, cum ar fi: distrugerea unui spațiu verde, demolarea unei clădiri cu valoare istorică, crearea unei piste pentru bicicliști etc. Participarea publică poate fi pusă în practică folosindu-se mai multe modalități: de la participarea la ședințele de consiliu al administrației publice din orașul nostru, până la solicitarea de informații autorităților, scrierea de petiții, organizarea de manifestații și evenimente sau acțiuni de revendicare a spațiilor publice. În orice formă s-ar manifesta, **participarea publică rămâne un act fundamental pentru consolidarea unei societăți democratice**, în care cetățenii participă în mod egal la decizii și se implică în dezvoltarea orașelor pe care le locuiesc.

Concepte introduse:

Politica publică – un program de acțiune guvernamentală într-un anumit sector de dezvoltare a unei societăți; consultarea societății civile în elaborarea propunerilor de politici publice este un proces esențial pentru reușita și eficiența acestora

Politica urbană este acea politică publică ce constituie rezultatul unei preocupări pentru dezvoltarea urbană ca sector al unei societăți. Preocuparea pentru spațiul public este o secvență a acestei politici urbane și ar trebui să trezească interesul fiecărui locuitor al unui oraș.

Exemple de modalități de participare în spațiul public:

a) *Susținerea unor cauze și acțiuni punctuale*

Spațiul public reprezintă cel mai bun loc pentru expunerea unor cauze și derularea unor acțiuni care vizează anumite probleme sociale, care interesează o colectivitate largă de oameni. Astfel de acțiuni sunt o *expresie a activismului civic*. În general, activismul presupune eforturile concertate ale oamenilor, cu scopul de a produce schimbări sociale, politice, economice sau ecologice. Activismul se manifestă în diverse forme: petiții, scrisori adresate politicienilor, artă stradală cu mesaj politic, boicoturi, manifestații, demonstrații, proteste, greve etc.

b) *Manifestații și revolte*

Cum spuneam mai devreme în acest capitol, strada a constituit de-a lungul timpului locul din care au pornit și în care s-au consolidat diverse schimbări sociale. Mai mult decât susținerea cauzelor și a acțiunilor punctuale, manifestațiile și revoltele reprezintă evenimente de amploare, care implică segmente largi din populație și care au potențialul de a produce anumite schimbări într-o societate.

c) *Mișcări sociale și acțiuni de revendicare a spațiilor publice*

În prezent, o serie de teoreticieni, urbaniști, cetățeni și activiști militează pentru recuperarea spațiilor publice din orașe, în sensul redării acestora pietonilor, mai puțin automobilelor sau intereselor private, promovându-se totodată o utilizare activă a acestora, bazată pe revendicare, ocupare și exprimare.

- **Reclaiming the streets** (revendicarea străzilor) - este o mișcare urbană conturată în Marea Britanie la începutul anilor '90 ai secolului al XX-lea, ca formă a protestelor numite *anti-road* (împotriva străzii), în timpul anilor '60-'70 ai secolului al XX-lea, ca modalitate de a contesta planurile de construire a unor noi autostrăzi sau de modificare a unor șosele. Drept rezultat al protestelor și opoziției publice, multe dintre aceste planuri au fost abandonate. În esență, mișcarea *RTS* se opune așa numitei „civilizații a mașinii”, susținând că străzile ar trebui să aparțină mai degrabă pietonilor decât vehiculelor. O manifestare *RTS* presupune acțiuni nonviolente de ocupare a unei străzi, șosele sau autostrăzi și ulterior desfășurarea unor petreceri improvizate pe chiar spațiul respectivei străzi. În timp ce unii ar putea argumenta că această mișcare încurcă traficul și derutează șoferii, filozofia „invadatorilor de șosele” afirmă că ei inaugurează spații publice pentru petrecerea timpului în mod gratuit. Ceea ce provoacă întotdeauna blocaje, conform crezului mișcării, este traficul vehiculelor și nu circulația pietonilor, iar mașinile par să ocupe din ce în ce mai mult spațiu în detrimentul oamenilor.

- **Critical Mass** (masa critică) – „masa critică” este un concept utilizat în cadrul studiilor sociale, al fizicii și al tehnologiei. Ca și acțiune socială, *masa critică* se refera la o mulțime de oameni care merg pe biciclete, fiind atât de mulți încât reușesc să încurce sau să blocheze

Exemple de cauze și acțiuni voluntare

- **Protest** împotriva adoptării legislației care promovează eutanasierea câinilor – a fost organizat de Protecția Animalelor, organizație care militează împotriva eutanasierii câinilor comunitari și în favoarea sterilizării acestora, în București, aprilie 2011.

- **Speakers corner** – reprezintă un spațiu în aer liber în perimetrul unui oraș, unde sunt permise discursurile publice și dezbaterile; oricine poate lua cuvântul. Un *speakers corner* foarte cunoscut este cel din Hyde Park, Londra.



Piața Tahir, Cairo, Egipt – în 2011, această piață a fost punctul de izbucnire al unei revoluții care a dus la răsturnarea regimului dictatorial din Egipt, condus de președintele Hosni Mubarak. Piața Tahir a devenit un simbol al demonstrațiilor pentru democrație în Egipt. Ulterior, aceste demonstrații s-au extins și în alte state arabe.

Piața Universității, București – această piață a devenit un simbol al Revoluției din 1989 care a dus la înlăturarea regimului comunist.

traficul mașinilor. Acest tip de acțiune se referă la o modalitate de protest care are ca scop reducerea priorității absolute pe care o au în general automobilele în orașe. MC este un eveniment care se ține în peste 300 de orașe ale lumii, de regulă în ultima vineri dintr-o lună. Zeci, sute și chiar mii de bicicliști se adună și merg împreună pe același traseu. Astfel de manifestări există și în orașe românești: Iași, Timișoara, București etc. Adeseori, participanții la CM susțin că adunările lor nu reprezintă un protest, ci mai degrabă o celebrare a ciclismului, bazată pe aglomerări spontane de indivizi. De pe aceste poziții ei încearcă să își argumenteze și să își câștige un statut legal.

În anul 2005 a existat o astfel de manifestație în București, ca reacție la interdicția de a circula cu bicicleta pe majoritatea arterelor și bulevardelor din oraș, promovată de Comisia Tehnică de Circulație din cadrul Primăriei Generale a Municipiului București. Plimbarea pe bicicletă a atras peste 200 de persoane și a reușit să determine un rezultat pozitiv, întrucât Comisia Tehnică de Circulație a retras interdicția respectivă și bicicliștii au putut iarăși să circule pe șoselele orașului.



- **Guerilla gardening** (grădinaritul ca formă de gherilă) - reprezintă o formă de grădinarit urban care se realizează fără permisiune pe proprietăți care nu aparțin grădinarilor. De multe ori aceste proprietăți sunt maidane și situri abandonate din orașe. Motivațiile celor care practică o astfel de activitate sunt diverse: unii o fac din pasiune pentru grădinarit, alții o fac ca gest politic, aducând în discuție chestiuni legate de folosirea spațiilor publice și de drepturile asupra pământului nefolosit. Argumentele celor care practică această formă de grădinarit susțin că terenurile urbane abandonate sau nefolosite trebuie revendicate și valorificate. Unii grădinari plantează flori și legume noaptea, pentru a nu fi remarcați. Alții plantează ziua, ca formă de implicare comunitară și activism. Există destule cazuri de răspunsuri pozitive și încurajări din partea municipalităților și, astfel, „grădinaritul de gherilă” tinde să se normalizeze și să fie acceptat ca un fapt obișnuit.

De reținut:

☀ Modalitățile de folosire a spațiilor publice sunt variate: de la manifestări culturale și artistice, până la manifestări ale nemulțumirii populare sau manifestări care încearcă să redefinească spațiul public, în sensul unei folosiri mai active, orientate spre oameni și activități gratuite, mai degrabă decât spre automobile sau spre generarea profitului.

7. Arta și spațiul public

În spațiile publice din orice oraș există diverse forme de artă publică. Înainte de a defini arta publică vom spune că ea păstrează o definiție deschisă, deoarece există o sumedenie de manifestări artistice care aspiră la acest statut. Definirea artei publice este adesea dezbătută de diverși specialiști în teoria artei, de artiști și public.

De obicei, se acceptă faptul că arta publică se referă la acele *lucrări amplasate, desfășurate și gândite a fi în spațiul public*, realizate prin orice fel de mijloace artistice. Astfel, avem de-a face cu mai multe tipuri de artă publică: de la *statui, sculpturi, monumente, mozaicuri și memoriale* până la desene cunoscute sub numele de *Graffiti*, diverse forme de *intervenții urbane* sau *evenimente artistice temporare*. Se consideră că monumentele, statuile și memoriale reprezintă cele mai vechi forme de artă publică, dar putem spune chiar despre arhitectură că reprezintă o astfel de artă.

Arta publică poate fi vizuală sau performativă, durabilă sau efemeră. O *pictură murală* sau un spectacol improvizat de *jonglerie* sunt în egală măsură manifestări ale artei publice, la fel ca și o

sculptură sau un *spectacol performativ* realizat de un grup de artiști.

Indiferent de tipul artei publice, mediul urban îi oferă întotdeauna cea mai bună expunere, sub forma unui număr mare de potențiali privitori sau consumatori. Orașul și arta publică dezvoltă astfel reciproc o relație dinamică, în care adeseori arta dă culoare vieții urbane și atenuează efectele tensiunilor specifice (de ex.: trafic, zgomot, agitație, mulțimi care trebuie să împartă aceleași spații etc). Artă publică stimulează interacțiunea pozitivă între oameni și contribuie la îmbunătățirea spațiilor publice.

Totodată, **arta publică ne ajută să dezvoltăm o relație mai apropiată cu un oraș**. O formă de artă publică poate funcționa ca reper în traseele noastre zilnice (de ex.: un monument, un Graffiti sau o pictură murală, o statuie etc). Ne ajută să dăm o formă personală spațiului urban, să îl cunoaștem mai bine, să reușim să ne alcătuim o hartă mentală familiară și să ne mișcăm cu încredere în el. Un obiect de artă publică reușit face un loc mai plăcut și sparge monotonia peisajelor urbane, oferind varietate și reperi. Orașul devine astfel mai puțin confuz și un loc în care se poate locui mai bine. Toate aceste lucruri sunt legate de relațiile cu spațiul pe care le dezvoltă fiecare dintre noi și sunt valabile fie că e vorba de orașul nostru, fie de unul pe care tocmai îl vizităm și de care încercăm să ne apropiem. Nu în ultimul rând, arta publică permanentă poate să confere **identitate culturală** unui loc și să ajungă să reprezinte un simbol al respectivului oraș. Spre exemplu, orașul Târgu Jiu este cunoscut pentru operele sculptorului Constantin Brâncuși, amplasate în diverse spații din acest oraș.

Arta publică interactivă este un tip de artă care încearcă să implice în mod activ publicul. Spre exemplu, în fața instituției Ontario Science Center din Canada se află o instalație interactivă sub forma unei fântâni care este în același timp un instrument muzical; trecătorii pot „cânta” la fântâna-instrument prin blocarea jeturilor de apă și producerea de sunete prin intermediul unor mecanisme din interiorul sculpturii.

Artă performativă - un concept controversat, care nu are o definiție unanim acceptată și care este supus unui permanent proces de redefinire. Artă performativă este adesea neconvențională, urmărind să conteste convențiile artei considerate tradiționale; artiștii care practică arta performativă încearcă să provoace spectatorii să gândească și să perceapă în moduri diferite de cele cu care sunt obișnuiți. Un spectacol performativ (*performance*) poate avea loc oriunde: de la galerii de artă și muzee până în spațiul public al străzii sau al parcurilor. Poate fi planificat sau spontan, poate avea spectatori sau nu, poate fi prezentat în direct sau prin intermediul diverselor canale media; artistul care inițiază un *performance* poate să fie sau să nu fie prezent; *performance*-ul poate cuprinde elemente specifice mai multor arte ale spectacolului (de ex.: dans, teatru, poezie, circ), fără a reprezenta nici una dintre acestea. O sub-specie a acestei arte o reprezintă ceea ce se numește *happening*, care are loc de multe ori în spațiul public sub forma unui eveniment sau a unei situații improvizate. Artiști reprezentativi pentru *performance art*: Andy Warhol, Marina Abramovici, Laurie Anderson.

Arta publică oficială: este de obicei autorizată și sprijinită financiar prin intermediul diverselor structuri administrative și politice (de ex.: Primărie, Ministerul Culturii, Guvern). Artă publică poate fi produsă la cererea unei primării, municipalități sau instituții.

Uneori există bugete speciale pentru arta publică și pentru încurajarea expresă a acesteia de către guvern. Cu toate acestea, controversele stârnite în jurul artei publice nu lipsesc: de obicei, sunt criticate modalitățile de cheltuire a banilor publici pe opere de artă pe care unii le consideră nereprezentative și inutile, dar și aspecte legate de amplasament, siguranță, considerente de ordin estetic sau faptul că arta publică este uneori folosită în scopuri politice și de propagandă.



Piața Universității, București. Sculptura este realizată de artistul Ioan Bolborea, după o schiță a artistei italiene Domenica Regazzoni. Domenica Regazzoni este autoarea unui ciclu de violi, cea instalată în Piața Universității fiind «Vioara spartă»



O stradă al cărei paviment este vopsit în galben, în orașul Schiedam, Olanda (artist: Florentijn Hofman). Orașul Schiedam este unul dintre cele mai sărace orașe ale Olandei. Strada galbenă unește centrul orașului de cea mai nouă stație de tren, contribuind la înfrumusețarea orașului.



Cloud Gate, lucrare realizată în Chicago, SUA de sculptorul englez Anish Kapoor. Suprafața acestei lucrări reflectă și distorsionează orizontul orașului și arhitectura din preajmă. Este situată în Millennium Park, un parc public inaugurat în Chicago în 2005. Constituie una dintre atracțiile principale ale orașului. Uneori, accesul cetățenilor și al turiștilor în Millennium Park a fost restricționat din cauza închirierii locului de către corporații, pentru organizarea unor evenimente, fapt care a născut critici și controverse.

Artă stradală

Pe lângă arta publică autorizată și sprijinită de municipalități, există manifestări ale artei publice care nu sunt autorizate oficial. Aceste forme de artă publică sunt reunite sub numele de *artă stradală*. Activitățile și operele artiștilor stradali rămân în general neautorizate. Ei își argumentează poziția prin faptul că pun în aplicare un demers democratic, în care își prezintă arta într-un mod simplu, accesibil, gratuit și neorientat spre profit. În continuare, vom menționa cele mai cunoscute exemple de artă stradală:



Green Cloud, un proiect de artă publică ecologistă din Helsinki, Finlanda (artiști: Helen Evans și Heiki Hansen). Norul este format din emisiile de vapori ale centralelor nucleare, pe care se proiectează lumina unui laser. Mărimea norului depinde de emisiile generate de centrale în timp real; cu cât se emite mai puțin, cu atât norul e mai mic; astfel, locuitorii sunt informați despre consumul lor colectiv de energie și se trage un semnal de alarmă în privința distrugerii mediului înconjurător.

a) Graffiti

Pe zidurile oricărui oraș putem vedea inscripții și desene cunoscute sub numele de *Graffiti*. Astfel de manifestări se regăsesc în istoria omenirii încă din timpul Antichității. În Imperiul Roman și Grecia Antică existau inscripții și chiar caricaturi gravate pe suprafețele clădirilor publice, inclusiv pe zidurile mormintelor. Graffitiul modern s-a dezvoltat inițial în suburbiile orașului New York, în preajma anilor '70 ai secolului al XX-lea, fiind o modalitate de marcare și delimitare a teritoriilor folosită de găștile de cartier, prin inscripționarea numelui sau a însemnelor unei grupări pe suprafețe publice. Apoi desenele de tip graffiti au început să acopere vagoanele trenurilor urbane, iar ulterior, o multitudine de stiluri și abordări a derivat din scena de graffiti specifică orașului New York.

Graffitiul reprezintă o formă de revoltă socială, de transmitere a unor mesaje sau pur și simplu de exprimare a talentului artistic. De multe ori, numele artiștilor care realizează astfel de lucrări rămân necunoscute. În general, arta stradală are un statut incert și controversat. În timp ce unii consideră graffitiul o artă, alții îl consideră vandalism și între aceste două coordonate se desfășoară întreaga problematică legată de exprimarea artistică informală în spațiul public. Ca și în cazul vocilor actorilor urbani despre care am vorbit într-un capitol anterior, și în cazul artei stradale există mai multe voci aflate în dispută: vocea artiștilor, vocea autorităților administrative, vocea proprietarilor de clădiri, vocea publicului care fie apreciază acest tip de artă, fie îl desconsideră. În orice dezbatere pe tema graffitiului trebuie avute în vedere vocile și argumentele tuturor celor implicați în mod direct sau indirect.

Cei ce conduc orașele în care trăim nu înțeleg graffitiul deoarece cred că nimic nu are dreptul să existe atâta timp cât nu aduce profit (...) Cei care desfigurează cu adevărat cartierele noastre sunt companiile care desfășoară bannere imense peste clădiri și autobuze, făcându-ne să ne simțim inadecvați societății dacă nu le cumpărăm produsele. Se așteaptă să ne poată striga mesajele în față, de pe orice suprafață disponibilă, iar noi să nu le putem răspunde. Ei bine, ei au început lupta, iar arma aleasă pentru a contraataca este zidul!" (**Banksy**, unul dintre cei mai vestiți artiști stradali contemporani, originar din Marea Britanie).

Există artiști stradali care își argumentează arta ca răspuns la publicitatea stradală invazivă, care ocupă porțiuni mari din oraș. Ei formulează problema în următorii termeni: dacă cetățenilor dintr-un oraș nu li se cere niciodată părerea în ce privește mesajele publicitare (ei nefiind întrebați dacă doresc sau nu să privească sau să audă aceste mesaje), atunci rezultă că și arta stradală are dreptul să se manifeste în spațiul public fără o permisiune specială, spre deosebire de panourile publicitare care dețin autorizație de amplasare. Pe de altă parte, mulți proprietari de bunuri se consideră vandalizați de aceste acte; ceea ce pentru unii reprezintă artă, pentru alții reprezintă vandalism, și orice discuție despre graffiti trebuie să aibă în vedere aceste două dimensiuni.

Controversele născute în jurul artei stradale au atras în diverse țări de pe mapamond condamnare din partea autorităților, urmată de aplicări ale legilor și pedepse consistente pentru artiștii graffiti. Spre exemplu, în 2003, în Marea Britanie, a fost emisă Legea Comportamentelor Anti-sociale, care incriminează graffitiul. Legea a fost urmată în 2004 de o campanie numită „Păstrați Marea Britanie curată” și de o politică a „toleranței zero” vizavi de graffiti. Pe de altă parte, în Paris, în iunie 2011, Jef Aérosol, care are reputația de a fi cel mai renumit artist de *stencil* (o altă formă de artă stradală) din Franța, a realizat cu sprijinul Primăriei Arondismentului 4 un graffiti monumental pe un calcan care mărginește Piața Igor Stravinsky de lângă Centrul Cultural „Georges-Pompidou”.⁹

⁹ Detalii: <http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuutt-video/>



Lucrare realizată de un colectiv de artiști pe un calcan de pe strada Arthur Verona, București, în cadrul festivalului de artă urbană Street Delivery ediția 2011

Alte două aspecte importante legate de graffiti sunt:

- încercarea de reglementare și intrare în normalitate, prin amenajarea unor zone și a unor panouri speciale destinate desenatului sau prin organizarea unor evenimente autorizate în cadrul cărora colective de artiști își demonstrează talentul realizând producții de graffiti;
- încercarea de *comercializare* a graffitiului, prin încorporarea acestuia în cultura de masă (de ex.: preluarea de către industria publicității, expunerea și vânzarea lucrărilor în galerii de artă prestigioase, asocierea artiștilor creatorilor de graffiti cu anumite mărci de produse și companii)

Aceste aspecte au născut la rândul lor controverse multiple. Unii artiști consideră că graffitiul „adevărat” nu va fi niciodată legal sau declară că nu și-ar vinde arta pentru bani, în timp ce alții agreează ideea existenței unor zone autorizate și a unui context legal pentru practicarea acestei arte.

b) Intervențiile urbane și instalațiile stradale

Intervențiile urbane reprezintă practici și forme de artă stradală care se pot manifesta în diverse moduri, prin: transformarea creativă a unor spații și suprafețe urbane; amplasarea în spațiul public a unor obiecte prin care se urmărește o schimbare de percepție a trecătorilor asupra locurilor prin care trec; utilizarea anumitor coduri vizuale; denaturarea unor simboluri și readaptarea regulilor spațiale conform viziunilor artistului; organizarea unor *performance*-uri, *happening*-uri, evenimente; testarea granițelor dintre public și privat; testarea limitelor dintre natură și mediul urban

Intervențiile urbane pot fi rezultatul dorinței de exprimare artistică a talentului, de a contribui la înfrumusețarea orașelor dar și expresia contestării, a rebeliunii sau a activismului civic. Astfel de motivații vin ca o reacție la frecvența utilizare a spațiului public în scopul producerii de profit și la facilitarea exprimării în spațiul public a intereselor private în detrimentul intereselor mai largi ale colectivității. Artiștii care realizează intervenții urbane cu mesaj social promovează revendicarea și recuperarea spațiului public de către oameni. La fel ca și graffitiul, intervențiile urbane se realizează uneori autorizat și oficial.

Exemple de intervenții urbane și instalații stradale



Panglica roșie, intervenție urbană/ instalație în Qinhuangdao, China (proiectant: Kongjian Yu / Turenscape)

Această „panglică” reprezintă un element continuu care se întinde pe parcursul a 500 de metri de-a lungul râului Tanghe; înaintea acestei intervenții, albia râului era acoperită de gropi de gunoi; „panglica” șerpuește asemenea dragonilor din folclorul local, fiind punctată de patru pavilioane care funcționează ca adăposturi și repere; noaptea, „panglica” este iluminată; panglica a fost proiectată



Scaune improvizate pe un trunchi de copac retezat, în Paris, Franța (artist: Arno Piroud)



Bănci realizate din celofan industrial în Cavillon și Toulon, Franța (artist: Cedric Bernadotte)



Intervenții urbane în Timișoara (artist: Noni)



Desen pe un panou electric, în orașul german Luneburg (artist: Evol)

Desenul reprezintă o miniatură a unor complexe de locuințe prefabricate, marcă a regimului socialist.

c) Alte forme de artă stradală

Stencil (șablon) - un *stencil* se face folosind o matriță dintr-o bucată de material (carton, pânză, plastic, metal, lemn) din care au fost decupate litere și desene; matrița se aplică pe o suprafață, iar partea decupată, cu ajutorul vopselei, permite imprimarea cu ușurință a desenului; stencil-ul poate fi refolosit; stencil-ul este folosit frecvent în arta stradală, fiind mai ușor și mai rapid de făcut decât un graffiti, dar și în scopuri comerciale, industriale, rezidențiale (de ex.: marcarea unui obiect, vehicul sau clădire).

Sticker (abtbild) - o formă de artă stradală prin care sunt expuse imagini și mesaje prin intermediul foilor autocolante; pot fi amplasate oriunde pe stradă; pagubele produse sunt mult mai mici decât în cazul desenelor graffiti; *stickerele* sunt adesea expresia unor campanii prin care se încearcă transmiterea unor mesaje.

Postere stradale - pot fi tipărite sau realizate de mână și se amplasează pe suprafețe publice, inclusiv panouri publicitare; uneori posterele sunt fixate cu ajutorul unei paste adezive obținute dintr-un amestec de apă și făină sau amidon vegetal; această tehnică este cunoscută sub numele de *wheatpasting*;



Stencil, București. Sticker, Timișoara

Jonglerie și animație stradală – jongleria este expresia talentului de a manipula cu abilitate obiecte dintre cele mai diverse, prin rotire, aruncare în aer, prindere etc. Cele mai utilizate și accesibile articole pentru jonglat sunt poiurile (pereche de sfori cu mingi sau panglici la capăt), devilstickurile (două bețe mari care încearcă să mențină în mișcare unul mai mic), diablo (bobină care este înfășurată și aruncată pe un fir legat de două bețe ținute în fiecare mână), mingile sau cercurile pentru jonglat și articolele special concepute pentru jonglerii cu foc. Originare din Noua Zeelandă unde erau folosite în dansurile tradiționale ale triburilor Maori, poiurile dau naștere unor jonglerii spectaculoase ce implică mișcări complexe ale mâinilor în jurul corpului. Eșarfele sau panglicile atașate de poiuri produc efecte impresionante, ample, de culoare, spre deliciul celor care privesc, iar utilizatorului i se dezvoltă aptitudinile motrice și puterea de concentrare. Pot fi folosite în parc, în curtea școlii sau la orice petrecere. Mingile și cercurile de jonglat există într-o gamă variată de combinații de materiale și culori, dar în general sunt mingi cu diametrul de 5 cm, confecționate din materiale moi, ușoare, iar cercurile sunt fabricate din material elastic, rezistente și nu depășesc 35 de cm în diametru. Jongleriile cu foc sunt cele mai impresionante pentru că implică manevrarea focului și creează spectacole deosebite. Aproape fiecare articol de jonglat are echivalentul său în domeniul numit jonglerie cu foc (*fire juggling*). Așadar, există poiuri cu foc, flowerstickuri cu foc, chiar și mingi cu foc sau măciuci. Pentru cei mai puțin curajoși, dar la fel de pasionați de spectacol, există varianta jongleriilor cu lumini, bazate pe produse cu leduri. În România ultimilor șase ani jongleria a devenit accesibilă publicului larg, fiind subiectul multor evenimente stradale și proiecte școlare: „Copiii Circului” (Timișoara), „Juggling - alternativa pentru ora de sport” (Oradea și Cluj Napoca). Există și grupuri românești de jonglerie stradală: Trupa Raja, The Serious Road Trip, Shadow Art, Amaro Sibiu, etc.



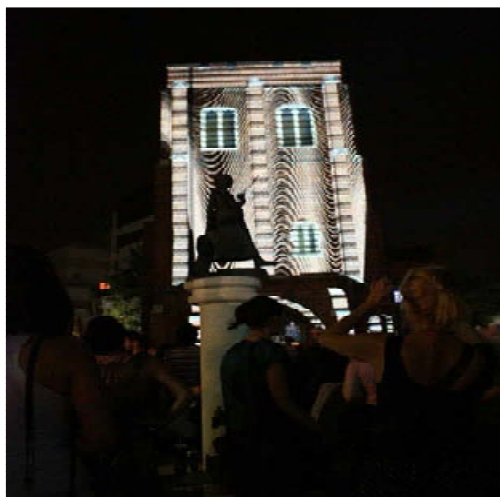
trupa Raja, Festivalul Watumi, Brașov. jonglerii cu foc, Baia Mare (Artur Sas)

Flash mob – se referă la o adunare spontană în spațiul public, care durează de regulă câteva minute și în timpul căreia toți participanții performează același lucru: fie ceva bizar, fie o acțiune scoasă din contextul ei firesc și plasată în altul. Exemple: participanții dansează pe culoarele unui magazin sau într-o intersecție; participanții încremenesc și rămân nemișcați minute în șir în aceeași poziție, ca niște statui etc. Flash mob-urile se organizează cu ajutorul rețelelor sociale, al telefoanelor mobile sau al email-urilor virale. Există câteva reguli clare pentru orice flash mob: toți participanții fac același lucru, respectând scenariul prestabilit și trebuie să se comporte ca și cum nu s-ar cunoaște între ei; la terminarea acțiunii toată lumea se dispersează în direcții diferite și nu rămân urme; nu se afișează interese politice, nu se intră în conflict, sunt excluse violența și agresiunile de orice fel. Este recomandat ca participanții la un flash mob să aibă asupra lor un act de identitate pentru cazurile în care sunt legitimați de forțele de ordine.

Primul flash mob a avut loc în 2003 în Manhattan, New York, la inițiativa lui Bill Wasik, editor al revistei Harper's. Într-un magazin de covoare s-au adunat aproximativ 200 de persoane care pretindeau ca locuiesc împreună într-un depozit și care solicitau vânzătorilor un obiect numit „covorul dragostei”. Bill Wasik și-a explicat „invenția” argumentând că a vrut să creeze un experiment social prin care să critice conformismul societății contemporane și stereotipurile de comportament.

Flash mob-ul reprezintă o acțiune voluntară care nu poate fi direcționată spre profit. Flash mob-ul este o adunare legală, care intră la categoria manifestărilor culturale, întruniri care nu necesită autorizare anterioară.

Proiecții video și cu lasere – se realizează pe clădiri, pe panouri publicitare și alte suprafețe publice care oferă suport pentru acest demers



Proiecții video pe Biserica Anglicană în București, Street Delivery 2010

Documentare suplimentară:

Filmul **Style Wars** (1993), un documentar despre cultura graffiti și hip hop din New York

Site-uri de *Street Art*:

<http://www.woostercollective.com/>
<http://www.ekosystem.org/>
<http://www.2020.ro/RomanianStencilArchive/>
<http://www.streetartutopia.com/>
<http://www.banksy.co.uk/>
<http://www.bknw.com/jef-aerosol-chuuutt-video/>
<http://nonigallery.blogspot.com/>

Volumul „*Urban Interventions – Personal Projects in Public Spaces*”, Editura Gelstaten, Berlin 2010

De reținut:

☀️ Arta publică contribuie la personalizarea spațiilor publice dintr-un oraș; ea ajunge să funcționeze și ca reper urban, ajutându-ne să fim mai familiari cu orașul în care locuim. Arta publică poate fi oficială (realizată cu acordul sau sprijinul autorităților) și neoficială (realizată pe cont propriu de diverși artiști, sub formă de graffiti, intervenții urbane, *stenciluri*, *stickere*, *flash moburi*, jonglerii, proiecții pe clădiri etc.). Uneori, arta urbană neoficială este o modalitate de protest și de revendicare a spațiilor publice și a orașelor, iar alteori ea ajunge să fie autorizată.

Sporturi urbane – artă urbană în mișcare

Sporturile urbane sunt acele activități care își aleg ca mediu de manifestare spațiile publice urbane. Ele sunt cunoscute și sub numele de „sporturi stradale”, cele mai populare fiind *skateboarding*, *parkour*, *roller skating* și *biking*. Aceste sporturi presupun executarea unor mișcări extreme, cum ar fi salturi, răsuciri în aer, sărituri, contorsionări, care nu sunt lipsite de riscuri de accidentare. În același timp, sporturile stradale constituie maniere alternative de utilizare a spațiului urban și reflectă anumite practici de readaptare continuă la ordinea spațială, specifice culturii tinerilor. Practicanții acestor activități nu sunt neapărat cotați ca și sportivi, însă ei pot da dovadă de abilități specifice și de o disciplină demnă de sportivii de performanță. Vom urmări îndeaproape două dintre aceste sporturi urbane.

Skateboarding

Skateboardul este o placă montată pe patru rotile, iar sportul numit *skateboarding* constă în deplasarea pe această placă și executarea unor mișcări specifice. Este unul dintre cele mai populare sporturi urbane, care inițial a fost legat de cultura *surfingului* în California anilor '50 ai secolului al XX-lea. Tinerii practicanți ai sportului *windsurfing*, care presupune navigare pe valuri cu ajutorul unei plăci, doreau să găsească o modalitate de a se deplasa rapid nu numai pe ape ci și pe asfalt. Așa s-a născut *skateboardingul*, care din California s-a răspândit rapid în restul statelor din America de Nord, iar apoi în restul lumii. Mult timp, *skaterii* au avut o imagine de tineri rebeli și non-conformiști. De exemplu, în Norvegia *skateboardingul* a fost interzis între anii 1978 și 1989, la fel ca și vânzarea de plăci, din cauza numeroaselor accidente stradale.



Mișcările specifice *skateboardingului* stradal tratează diversele obiecte de mobilier urban și suprafețele publice ca pe niște obstacole pe care *skateboarderul* trebuie să le abordeze și să le depășească (trepte, borduri, balustrade, bănci și orice alt fel de structură care se pretează la sărituri). Trotuarele, străzile, culoarele mall-urilor și chiar ale școlilor devin scene de manifestare a talentelor specifice *skateboarderilor*. Toate acestea constituie motive pentru

care de multe ori *skateboardingul* nu a fost privit cu ochi buni de către autoritățile administrative sau de locuitorii orașelor. Soluțiile propuse de autorități au fost în general fie interzicerea accesului cu skateboardul în diverse zone ale unui oraș, fie amenajarea unor spații dedicate practicării acestui sport, numite *skate-parks*.

În ultimele decenii imaginea rebelă a *skateboardingului* s-a estompat, dar sportul este încă perceput ca o expresie a comportamentelor anti-sociale și a transgresării regulilor urbane. Unele orașe de pe glob evită construirea parcurilor de *skateboard* argumentând că acestea vor atrage în zonă delicvență și vandalism. Cu toate acestea, există milioane de practicanți ai *skateboardingului* în întreaga lume și chiar o zi internațională dedicată acestui sport.

Skateboardingul s-a transformat dintr-o subcultură într-un fenomen foarte cunoscut și foarte popular, ba chiar, mai ales în ultimii zece ani, într-o veritabilă industrie: concursuri cu premii consistente în bani, reviste specializate, interesul manifest al unor companii video de a produce filme de skateboarding cu buget ridicat, utilizarea imaginilor de skateboarding în campanii publicitare etc.

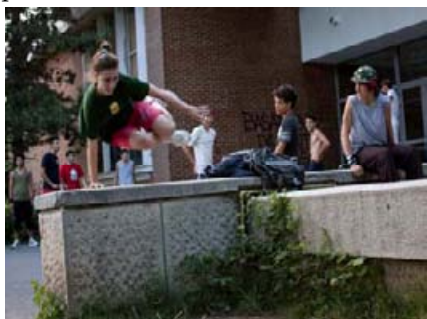
Skateboardingul se practică în mod recreațional, însă multe persoane îl folosesc ca mijloc de transport alternativ și ecologic.

Parkour

Parkour reprezintă o activitate profund legată de mișcarea în spațiul urban. Cei care practică *parkour* se numesc *traceuri* și încearcă să depășească orice obstacole stradale, folosind mișcări precum alergat, rostogolit, cățărat, sărit, toate realizate într-o manieră athletică și agilă. Scopul principal este acela de a se crea o mișcare continuă și fluidă, în care corpul practicantului se adaptează din mers la obstacole și la mediul înconjurător, într-un mod armonios. *Parkourul* înglobează o serie amplă de tehnici: de la mișcări ușoare și accesibile până la adevărate cascadorii, cum ar fi salturile între clădiri, săriturile în gol și escaladările de clădiri foarte înalte. *Parkourul* este definit în multe feluri: sport extrem, artă marțială sau chiar o formă de dans. În viziunea practicantilor săi, esențială rămâne încercarea de a surprinde mișcărilor umane în formele lor cele mai frumoase și complexe. Poate fi practicat oriunde dar sunt preferate zonele urbane cu multe obstacole. Originea *parkourului* se regăsește în suburbiile din Parisul anilor '80 ai secolului trecut.

În spatele acestei manifestări există o întreagă filozofie asumată de practicantii săi. *Parkour* nu reprezintă doar un set de mișcări atletice și îndrăznețe, ci și o expresie a libertății în mediul urban restrictiv, unde elemente arhitecturale menite să restricționeze mișcarea (balustrade, case de scară, parapete etc) sunt depășite printr-o formă de dans. Un alt scop declarat al *parkourului* este de a da sens spațiilor urbane interstițiale, cum ar fi cele dintre clădiri. Mulți practicantii consideră că *parkour* este un stil de viață și o modalitate de eliberare din constrângerile sociale, urbane, sportive și personale, în sensul autoimpunerii unor limite. Cu alte cuvinte, *parkourul* ar fi un manifest împotriva uniformizării de mișcare pe care o impune mediul urban.

Parkourul poate lua forma unor încercări de coregrafie complexă, unde mai mulți practicantii se coordonează într-un spectacol de grup bazat pe concepte de ritm, simetrie, contrasimetrie, contra-timp, simultan, consecutiv, specifice unei forme de expresie artistică. Din acest punct de vedere, *parkourul* poate fi considerat o **artă urbană în mișcare**. *Traceurii* percep orașul ca pe un relief artificial, complicat, pe care îl parcurg într-o manieră fluidă, gândită teatral. Putem spune că pentru *traceuri* orașul devine o scenă iar ei sunt actori care execută o formă de dans acrobatic. David Belle, unul dintre inițiatorii *parkourului* afirmă: „*Scopul nostru este să aducem arta noastră lumii și să demonstrăm ce înseamnă mișcarea*”. Tot el spune despre *parkour* că reprezintă în primul rând „*o stare de spirit*”. La fel ca și *skateboardingul*, *parkourul* a devenit, dintr-o subcultură, un fenomen popular. Mediatizarea, considerată excesivă de o parte a comunității *parkour*, este văzută ca o problemă, pentru că stabilirea de norme contrastează cu filozofia PK. Totodată, practicantii acestui sport nu agreează conceptul de competiție, fiind de părere că *parkour* trebuie să rămână un sport non-competitiv, și nu agreează în totalitate nici ideea amenajării de locuri specializate (săli de gimnastică, parcuri, etc), care ar veni în contradicție cu spiritul de libertate promovat în cadrul acestei manifestări.



Parkour în București

În Anglia publicul a aflat de acest sport-artă în reclama lansată pentru postul de televiziune BBC, numită „Rush Hour”, în care un tânăr aleargă nebunește pe acoperișurile caselor din Londra pentru a scăpa de aglomerația specifică orei de vârf și a ajunge acasă la timp ca să poată urmări programul lui preferat de pe BBC.

Cel mai mare interes a fost stârnit de documentarul „Jump London” care a prezentat un grup de practicantii de *parkour*, care au parcurs un drum prin Londra. Traseul includea unele din monumentele și atracțiile turistice ale orașului: HMS Belfast, Globe Theatre, Somerset House, Tate Gallery.

De reținut:

☀ Sporturile urbane reprezintă utilizări creative ale spațiilor urbane, fiind specifice culturii tinerilor. Aspectele asupra cărora aceste sporturi ne invită să reflectăm sunt următoarele: Cum vor evolua practicile de ordine spațială și cum vor arăta orașele viitorului? Cum ne putem folosi cu adevărat orașele?

8. Regulamente și restricții în spațiul public

Comportamentul oamenilor în spațiul public este de obicei reglementat de adoptarea și respectarea unor norme sociale. Aceste norme sunt diferite de la țară la țară și de la cultură la cultură. Spre exemplu, în țările de religie musulmană, în timpul sărbătorii numite *Ramadan*, consumul de alimente și băuturi în spațiile publice în timpul zilei nu este apreciat. Mai mult, în unele dintre țările lumii arabe aceste acte sunt considerate veritabile ofense și cei care le comit sunt pedepsiți prin intermediul poliției religioase.

În China, piața Tiānānmén se închide seara după ora 20:00, toată lumea fiind evacuată. Acest lucru se întâmplă deoarece piața a fost scena mai multor proteste organizate împotriva regimului comunist totalitar din China. În Marea Britanie, așa numitele ASBO (*Anti-Social Behaviour Orders* – decizii de justiție împotriva comportamentelor anti-sociale) pot fi folosite pentru a împrăștia grupuri de tineri sau chiar pentru a le interzice accesul în anumite zone. Acest lucru datează din 1994, anul în care justiția britanică a emis faimoasa lege a ordinii publice numită *Criminal Justice and Public Order Act*. Legea respectivă a condamnat ferm petrecerile organizate fără autorizație în păduri (*rave parties*), pe câmpuri și în diverse amplasamente abandonate, la care participau mii de tineri. Pedepsele și amenzile pentru organizarea unor astfel de manifestări au crescut considerabil. Pe de altă parte, intrarea în vigoare a legii respective a dus la coagularea mai multor mișcări sociale de revendicare a spațiilor publice.

Așadar, în orice țară din lume, utilizarea spațiilor publice și mai ales adunările publice sunt reglementate prin legi și norme. Este dreptul nostru să ne folosim spațiile publice, dar pentru a organiza orice fel de eveniment și a ne aduna în număr mare este necesară o autorizație. Legile și normele care reglementează folosirea spațiilor publice sunt necesare și firești, însă nu trebuie să uităm un lucru: ele constituie rezultatul unor negocieri și implică participarea și acordul cetățenilor, la fel ca și conceptul de „*ordine publică*”. Acest concept nu trebuie să reprezinte un fapt implacabil, ci să fie rezultatul unui proces de negociere care să implice și să reprezinte un număr cât mai mare de cetățeni. De aceea este important să ne exprimăm opinia și să găsim modalități prin care să participăm la procesele de decizie.

Totodată, este important să ne conștientizăm drepturile dar mai ales responsabilitățile pe care le avem vizavi de spațiile publice, legate în primul rând de protejarea și respectarea acestora. Și în țările cu experiență în exercitarea democrației există restricții referitoare la spațiile publice pe care, ca și cetățeni, trebuie să le respectăm. Dar aceste reguli diferă de cele din regimurile totalitare, unde restricția reprezintă o formă de îngrădire expresă a libertății cu scopul de a domina și de a impune raportul de forțe.

Pașii necesari pentru obținerea, în România, a unei autorizații de organizare a unui eveniment în spațiul public (exemplu: concert, piesă de teatru, proiecție de film, manifestație etc):

1. Cererea de autorizare se poate depune doar de către persoane juridice; în caz că nu faceți parte dintr-o structură care se încadrează în categoria persoanelor juridice, înseamnă că trebuie să solicitați ajutorul unei asociații locale (ONG) sau al unei firme pentru a vă depune cererea.

2. Cererea de autorizare trebuie să conțină următoarele informații, explicate în mod clar: tipul evenimentului, activitățile prevăzute, durata, perioada, numărul estimat de participanți, organizatorii, datele de contact ale organizatorilor, informații despre persoana juridică.

3. Cererea de autorizare se depune la Registratura Primăriei din orașul în care locuiți. Există un termen de 30 de zile în care se poate răspunde cererii, de aceea este bine să vă asigurați că ați depus solicitarea din timp, cu cel puțin o lună înainte de organizarea evenimentului.

4. La un moment dat, vi se va solicita prezența la Primărie, în fața unei comisii care autorizează evenimentul. Veți da personal detalii despre eveniment, veți negocia locul de desfășurare cu membrii comisiei și veți semna protocolul de colaborare cu Primăria.

Nu este atât de greu precum pare!

Aplicație:

Organizați o intervenție urbană sub forma unui eveniment cultural în orașul vostru. Identificați o asociație locală care să vă sprijine în procesul de autorizare a evenimentului. Alegeți un loc potrivit pentru desfășurarea evenimentului. Stabiliți lista de activități care vor avea loc (de ex.: piesă de teatru, dans, audiții muzicale, ateliere de pictură, sport, lecturi în aer liber, recital de poezie, etc). Încercați să atrageți parteneri care să dea o mână de ajutor în derularea activităților. Propuneți o strategie de comunicare a evenimentului.

CONCLUZII GENERALE:

Spațiile publice reprezintă o resursă colectivă pe care o împărțim cu toți ceilalți concitadini. Modalitățile de utilizare a spațiilor publice sunt foarte diverse: de la manifestări culturale și artistice, până la exprimarea nemulțumirilor și inițierea unor mișcări sociale.

Spațiile publice au evoluat în moduri diverse de-a lungul epocilor de „existență” urbană; în prezent, spațiile publice sunt extrem de importante pentru vitalitatea orașelor, dar în același timp ele se confruntă cu o serie de probleme care le amenință însuși statutul de bun „public”. De aceea, este important să ne conștientizăm drepturile și responsabilitățile vizavi de spațiile publice și să luptăm pentru păstrarea acestora.

RESURSE:

1. Bibliografie:

Hadley Dyer & Marc Ngui, *Watch this space-designing, defining and sharing public spaces*, Kids Can Press, 2010.

Jan Gehl, *Viața între clădiri*, Editura Igloo Media, București, 2011

Ciprian Mihali (coordonator), *Artă, tehnologie și spațiu public*, Editura Paideia, București, 2005

Revista *Urbanismul*. Serie nouă, nr. 9/2011; editată de Registrul Urbaniștilor din România

Banksy, *Arta la zid*, Editura Vellant, București, 2009

- siteuri despre spațiul public

www.pps.org

www.urbanspaceinitiative.com

- siteuri despre artă publică și artă stradală

(în România)

<http://nonigallery.blogspot.com/>

<http://www.2020.ro/RomanianStencilArchive/>

(în alte țări)

<http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuutt-video/>

<http://www.woostercollective.com/>

<http://www.ekosystem.org/>

<http://www.streetartutopia.com/>

<http://www.banksy.co.uk/>

<http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuutt-video/>

www.florentijnhofman.nl

www.cedricbernadotte.com

www.starnocity.com

www.hehe.org.free.fr

- siteuri despre festivalul de artă urbană „Street Delivery”

<http://blog.carturesti.ro>

<http://streetdelivery.ro>

- site despre parkour (în România)

www.traceurs.ro/

- site despre jonglerie (în România)

www.juggler.ro

3. Fragmentul **Jonglerie și animație stradală** a fost redactat cu ajutorul Oanei Oprea și al lui Balazs Kiss

4. Fragmentul **Parkour** a fost redactat cu ajutorul lui Mihnea Simiraș

Mulțumiri Doinei Vella și Zinei Macri pentru sugestii și intervenții pe text

2. Credite foto:

-fotografii din arhiva personală;

-Ioana Maria Rusu: souk în Maroc; Street Delivery, București 2011; Festivalul Street Heroes 2010; proiecții video pe Biserica Anglicană, Street Delivery 2010

-Oana Oprea și Balazs Kiss: trupa Raya, Festivalul Watumi, Brașov; jonglerii cu foc, Baia Mare (www.juggler.ro)

-Doina Vella: stencil București

-Noni Mos: intervenții urbane în Timișoara; sticker Timișoara (www.nonigallery.blogspot.com)

-Nuage Vert 2009, copyright HeHe, Paris: Green Cloud (www.hehe.org.free.fr)

-Kongjian Yu / Turenscape : panglica roșie

-www.traceurs.ro: parkour în București

-www.urbanspaceinitiative.com: muzică de stradă în Cuba

-www.theyliwedie.org: ilustrațiile de la p. 14 și p. 17

-www.florentijnhofman.nl: strada vopsită în galben

-www.starnocity.com: scaune improvizate din trunchi de copac

-www.cedricbernadotte.com: bănci din celofan industrial

-google images: Ontario Science Center, Canada; Cloud Gate, Anish Kapoor, Chicago

Orașul meu

Orașul meu este un loc al distracției. El este împărțit în 2: o parte de groasă și una plină de culori. Este departe de surcubeș, o dungă gigantică.

În partea stângă sunt numai locuri amuzante: carusele, topogane de apă, florile și pomii sunt din scadele și vată de zahăr, cascade din ciocolată, iepurași din zahăr, norii sunt din Penteu a urca la nori trebuie să parcurgi tot parcul, nu te așteaptă și norii din vată de zahăr și diverse cadouri.

În partea dreaptă este un loc mai întunecat, plin de magii, vrăjitoare, roboți, dragoni, tot felul de lucruri de groasă și de periat.

Animale cât mai deoxbite dar haioase și prietenoase.

Apa este din securi de diverse culori.

Este un loc plin de copii care se distrează de minune. Ei joacă diverse stiluri de jocuri: baschet, fotbal, volei, alergări, cățărări, înot mi și mi de jocuri.

Bărbulescu Liliana

ds. a VII-a C

Viața socială a orașului

Ioana Florea / Miruna Tîrcă

Obiective :

- Introducerea unor concepte și teorii specifice disciplinelor care au ca obiect de studiu viața urbană (antropologie și sociologie urbană).
- Familiarizarea cu diferite probleme și provocări de ordin social, economic, politic, cu care se confruntă în prezent multe orașe ale lumii.
- Enumerarea unor modalități de cercetare a vieții urbane, a unor momente cheie din istoria studiilor urbane și a unor discipline conexe, preocupate de aspecte diverse, punctuale ale vieții urbane.



1. Ce sunt studiile urbane?

Orașul nu înseamnă doar clădiri, șosele, parcuri, garduri, colțuri abandonate, conducte de apă, rețele de cabluri, ci mai ales interacțiuni între cetățeni, contacte, relații sociale, situații de comunicare, directe și indirecte. Toate acestea alcătuiesc complexitatea vieții sociale urbane și dau viață orașelor. Orașul reprezintă un sistem complex de organizare socială, care implică o serie de instituții sociale și o configurație tipică a relațiilor sociale. Acest lucru face ca utilizatorii orașului, relațiile sociale pe care ei le dezvoltă în orașe, modurile în care trăiesc și locuiesc, problemele cu care se confruntă, spațiul urban în general, să reprezinte obiectul de cercetare al *studiilor urbane moderne*. Acestea au început să se dezvolte treptat, încă din secolul al XIX-lea.

Orașele din secolul al XIX-lea au cunoscut probleme specifice:

- creșterea densității locative;
- migrația intensivă rural-urban și imigrația dinpre țări mai sărace;
- industrializarea masivă;
- poluarea, necunoscută până atunci;
- precaritatea infrastructurii (drumuri, aducțiuni de apă potabilă, rețele de canalizare, etc.);
- creșterea tensiunilor în legătură cu inegalitățile sociale puternic vizibile.



În paralel, se produceau schimbări radicale în domenii esențiale cum ar fi: organizarea muncii, organizarea fluxurilor de capital, organizarea claselor sociale, organizarea familiilor. **Nevoia de a înțelege aceste schimbări și de a rezolva problemele asociate lor a stimulat deschiderea unor domenii noi de gândire, dezbateri, acțiuni și studii.** Provocarea a fost acceptată de gânditori și practicieni care, prin realizările lor, au devenit întemeietorii unor discipline precum:

- **sociologia urbană** (disciplină care studiază activitățile și interacțiunile sociale din mediul urban);
- **antropologia urbană socială/ culturală** (disciplină care studiază diversitatea modurilor de viață din oraș);
- **geografia umană** (disciplină care studiază relațiile oamenilor și ale comunităților umane cu teritoriul lor);

- **psihologia mediului** (disciplină care studiază relațiile oamenilor și ale comunităților umane cu obiectele, spațiile, construcțiile, elementele și fenomenele naturale care îi înconjoară);
- **urbanismul** (disciplină care studiază teritoriul orașelor și propune reguli de utilizare, împărțire, administrare a acestuia, în beneficiul tuturor locuitorilor);
- **ecologia** (disciplină care studiază relația dintre toate organismele vii și mediul lor de viață).

Toate aceste discipline sunt interconectate și au un scop comun: să ofere o cât mai bună înțelegere a tot ceea ce înseamnă viața socială urbană. O parte din teoriile expuse în cadrul lor au influențat diverse mișcări sociale urbane, despre care vom vorbi în acest capitol. Din anii '60 ai secolului al XX-lea, studiile urbane au devenit din ce în ce mai numeroase; astăzi abundă colaborările multi-disciplinare și *studiile interdisciplinare*. În paralel, problemele orașelor au devenit mai complexe, resursele lor mai variate, spațial și demografic s-au extins din ce în ce mai mult, iar tehnologii noi și evenimente globale au influențat dezvoltarea lor.

La ce ne folosesc studiile urbane?

Studiile de sociologie, antropologie, psihologia mediului, geografie umană analizează îndeaproape viața locuitorilor orașelor și scot la iveală aspecte nebănuite ale acestora sau oferă explicații neașteptate unor lucruri care par banale; aceste studii pot fi centrate pe grupuri sociale mai puțin vizibile, strategii de supraviețuire, de cooperare și de întraajutorare, rețele sociale active, mecanisme care generează unele probleme sociale, etc. De aceea, studiile sociale urbane nu sunt utile doar în mediul academic: ele oferă date și materiale importante celor care decid la nivel urban și concep strategiile de dezvoltare a orașelor. În afara acestor aspecte, studiile urbane ne sunt de folos tuturor, în sensul că ne ajută să ne înțelegem mai bine unii pe alții și să ne îmbunătățim viața cotidiană.

Cercetătorii sociali urbani analizează îndeaproape impactul sistemelor politice și economice contemporane asupra vieții oamenilor în mediul urban. Studiile lor evidențiază aspectele problematice care decurg din acest impact dar și posibile soluții.

Spre exemplu, modul antropologilor de a analiza/ înțelege/ explica orașul este unul aparte: antropologia studiază interacțiunile de zi cu zi, experiențele cotidiene ale oamenilor în oraș, negocierile dintre grupuri și persoane diferite – pe scurt, *realitatea micro-socială*, așa cum este ea numită în studiile de specialitate. Antropologia oferă analize amănunțite ale diverselor grupuri/ comunități/ clase economice/ vecinătăți/ aglomerări umane/ rețele sociale, astfel încât să faciliteze comunicarea și înțelegerea între acestea. Perspectiva antropologică oferă și o critică (adesea constructivă) asupra culturii și lumii sociale.

Perspectiva antropologică ar trebui să se afle la baza oricărui proiect de dezvoltare socială, economică și culturală. Multe descrieri culturale, proiecte sociale sau programe de ameliorare a vieții și a umanității au dat greș în istorie, tocmai pentru că le-a lipsit o perspectivă antropologică.

Spațiul urban

Viața socială a orașului este strâns legată de spațiul urban. Relațiile dintre viața socială și spațiul urban reprezintă obiectul de studiu al disciplinelor urbane. În spațiul urban, oamenii interacționează și își desfășoară relațiile sociale, se bucură sau se sperie, au sau iau în posesie anumite spații urbane, dezvoltă sentimente de afecțiune pentru unele sau au amintiri legate de altele. *Spațiul urban* este un termen caracterizat de polisemie, flexibilitate dar și de ambiguitate. De aceea, este dificil să se ajungă la o definiție unică a spațiului urban, general acceptată în toate științele socio-umane.

Cu toate acestea, vom încerca să oferim câteva coordonate principale. O definiție generală a spațiului urban se referă la *aspectele fizice și materiale*, legate de geografia pură, și atunci avem în vedere termeni precum: teritoriu, teren, locație, loc, spațiu construit, areal, elemente materiale. Dar există și o definiție socială a spațiului urban, care se referă la semnificațiile/ însemnătatea/ sensurile/ rosturile pe care diverse spații urbane le au în viața socială, pentru oameni diverși, în

diverse situații de interacțiune. Această definiție ne propune să înțelegem spațiul urban ca un „*construct social*” – adică un lucru care nu înseamnă nimic în sine, ci are însemnătate numai în măsura în care oamenii îl folosesc, îl cunosc, îi dau un nume, îl doresc, îl negociază, etc.

De reținut:

✿ Studiile sociale urbane analizează viața urbană în toată complexitatea ei. Prin intermediul explicațiilor și informațiilor oferite în cadrul studiilor urbane, putem să înțelegem mai bine realitatea și fenomenele sociale, culturale și economice care se întâmplă în mediul urban din jurul nostru; putem să înțelegem cauzele acestor fenomene; putem să înțelegem diversitatea socio-culturală, să găsim noi posibilități de a trăi împreună și de a folosi în mod creativ spațiile urbane.

2. Viața socială a orașului și implicațiile ei: principalele teme ale studiilor urbane

Cum am spus la început de capitol, studiile sociale urbane au început în secolul al XIX-lea prin a analiza viața locuitorilor din orașele industriale. Mulți oameni începeau să migreze din mediul rural pentru a lucra și pentru a avea un salariu constant în fabricile noi din orașele aflate în plină dezvoltare.

Astfel, primele întrebări la care au încercat să răspundă cercetările sociale urbane de atunci au fost: **„Cum se organizează oamenii în aceste orașe noi, în cadrul unui nou mod de viață? Cum se adaptează ei acestor schimbări și ce fel de relații sociale dezvoltă între ei?”**



Apoi, pe măsură ce tot mai mulți oameni au migrat, s-au stabilit și au început să locuiască permanent în oraș, cercetătorii urbani au încercat să afle

răspunsul la noi întrebări: **„Cum locuiesc oamenii în aceste orașe în creștere, care sunt condițiile lor de viață și cum folosesc ei orașele?”**

Toți cei care veneau în orașe sperau la o viață mai bună. De exemplu, cele mai multe femei care veneau să lucreze în orașe sperau să trăiască într-o societate urbană mai deschisă, în care să nu fie cenzurate și limitate, cum se întâmpla adesea în mediul rural tradiționalist. Dar, pentru mulți, viața urbană se dovedea la fel de grea ca în mediul rural, deși resursele orașelor erau mult mai numeroase decât resursele satelor. În schimb, în orașe, accesul către anumite resurse (terenuri și proprietăți, școli și facultăți de calitate, putere de decizie) era permis doar anumitor persoane și grupuri de influență. Devenind conștienți de aceste inegalități, oamenii cu acces limitat către resurse au început să se revolte și să își ceară drepturile – șanse egale, acces legal către resurse și democrație. Aceste mișcări sociale au devenit teme de interes pentru cercetătorii sociali urbani, care au vrut să înțeleagă **„cum colaborează oamenii în mișcările sociale urbane și care sunt schimbările pe care acestea le produc în societate”**.

Aceste trei seturi de întrebări au devenit punctul focal al studiilor sociale urbane ale secolului XX și continuă să preocupe cercetătorii din ziua de azi. În sub-capitolele următoare, vor fi prezentate cele mai importante și actuale dezbateri și concluzii ale cercetătorilor urbani asupra temelor ridicate de aceste întrebări.

Grupuri sociale urbane și stiluri de viață

Orașele înseamnă mari aglomerări de oameni care nu se cunosc între ei dar care folosesc împreună diverse resurse: spații publice, infrastructură, servicii publice și instituții, ansambluri de locuințe, elemente de mediu, locuri de muncă, etc. La prima vedere, orașele sunt haotice și amețitoare; totuși, privind atent, se observă că viața urbană are un ritm specific, pe care cei mai mulți locuitori îl cunosc și îl urmează. Oamenii respectă anumite reguli scrise și nescrise, reușind, mai mult sau mai puțin, să își împartă resursele și să trăiască împreună. Spre exemplu, în marea lor majoritate, locuitorii urbani respectă regulile de trafic, respectă persoanele cu nevoi speciale, respectă rândul la coadă, plătesc pentru serviciile publice și respectă un program de școală sau de lucru. Mai mult decât atât, nu intră în interacțiune cu toată lumea de pe stradă, nu se îmbracă în armură și nu intră în casele altora, etc. Toate aceste lucruri se datorează *ordinii sociale a vieții urbane*.

Cercetătorii sociali au fost mereu interesați de modurile în care oamenii ajung să accepte respectiv să conteste sau să încalce această ordine. În plus, au fost interesați de modurile și condițiile în care această ordine se schimbă sau se negociază, între grupuri situate pe poziții opuse. Este important de reținut că cercetătorii sociali încearcă să înțeleagă punctele de vedere, motivele și viziunile tuturor oamenilor, fără să îi judece și fără să îi împartă în „oameni răi” și „oameni buni”. Este rolul sistemului juridic să decidă dacă anumite fapte care încalcă ordinea socială sunt de condamnat și care este condamnarea cuvenită. Pe de altă parte, sistemul juridic se adaptează schimbărilor sociale produse de-a lungul timpului, tocmai datorită indivizilor care contestă ordinea socială. Spre exemplu, comerțul cu sclavi era legal în secolul al XIX-lea, în timp ce acum este ilegal; votul femeilor era ilegal în Elveția, până în anii '70 ai secolului al XX-lea, iar acum este legal.

Ordinea socială este puternică dar flexibilă în timp. Ordinea socială nu reprezintă un concept imuabil, ale cărui înțelesuri nu se schimbă niciodată, dimpotrivă, este un concept aflat într-o permanentă transformare sau negociere. De aceea, cercetătorii sociali privesc respectarea, contestările sau încălcările ordinii sociale urbane în primul rând ca pe o dovadă a *diversității modurilor de viață urbane*. Vom discuta în continuare despre această diversitate a modurilor de viață ale locuitorilor orașului și despre raportarea lor la ordinea socială.

Caracteristici ale grupurilor sociale

Grupurile sunt forme de asociere a oamenilor care au în comun anumite valori, idealuri, anumite scopuri sau îndatoriri, un anumit stil de viață și care vor să fie în legătură unii cu alții. Grupurile pot fi primare, precum familia, cuplul sau grupul de prieteni foarte apropiați, respectiv pot fi secundare, în care membrii grupului nu comunică permanent și nu se cunosc în intimitate.



Concepte introduse:

Ordinea socială se numără printre conceptele cel mai dificil de explicat, legate de viața socială: cum anume se formează ea, cum anume se păstrează, cum anume se contestă și cum se încalcă – toate acestea sunt întrebări pe marginea cărora s-au scris mii de cărți și studii. Desigur, există excepții și ocazii speciale, există momente în care ordinea socială este contestată sau încălcată, cum ar fi de exemplu, în timpul unui carnaval stradal sau în timpul unor revolte de stradă.

Locuitorii oraşului pot face parte din multe grupuri – familie, grup de prieteni, grup de colegi de şcoală sau serviciu, grup de parteneri pentru practicarea unui hobby sau pentru promovarea unei idei, grupuri de discuţie online, fan-cluburi, etc. Grupurile pot fi mai mult sau mai puţin stabile, pot primi noi membri sau se pot destrăma, îşi pot schimba idealurile sau scopurile de-a lungul timpului, pot fi omogene (când membrii lor au multe caracteristici comune) sau heterogene (când membrii lor au multe caracteristici diferite).

Spre deosebire de mediul rural, *există o mare varietate şi diversitate a grupurilor sociale în oraşe*. Indivizii pot forma grupuri şi pot avea stiluri de viaţă similare în funcţie de vârstă sau de apartenenţă etnică, de exemplu. Pe de altă parte, sunt persoane care pot avea stiluri de viaţă similare şi pot face parte din acelaşi grup, în ciuda diferenţelor de vârstă şi de apartenenţă etnică; un astfel de exemplu sunt grupurile bazate pe preocupări comune, cum ar fi cele de ecologişti, artişti, activiştii sociali, speologi, jurnalişti de investigaţie, antropologi, etc. Grupurile se pot forma totodată în jurul unor gusturi comune, legate de ascultarea unor anumite stiluri de muzică, de practicarea unor sporturi, de lecturi sau de preferinţe pentru petrecerea timpului liber. Cu alte cuvinte, grupurile sunt adeseori determinate de stilurile de viaţă pe care le adoptă indivizii.

Mai mult, *stilurile de viaţă se pot clasifica în diurne şi nocturne*. O altă diferenţă între mediul rural şi cel urban este legată şi de faptul că, în oraşe, se întâmplă frecvent ca activităţile sociale să se prelungească pe timpul nopţii. Activităţile nocturne reprezintă unul dintre aspectele cheie care diferenţiază mediile urbane de cele rurale sau de suburbii. În oraşe există transport nocturn, oameni care lucrează noaptea, alţii care petrec sau se plimbă pe timpul nopţii. Viaţa de noapte în sine reprezintă un mod de a trăi, ceea ce a condus la existenţa unor discipline precum „*antropologia nocturnă*”, care se ocupă de studierea modurilor în care oamenii şi activităţile lor utilizează şi transformă spaţiile, pe timp de noapte.

Electrificarea oraşelor a însemnat marcarea unei noi ere şi a extins considerabil perioada de activitate urbană, fapt care a contrastat puternic cu viaţa rurală. Totodată, a afectat procesele de producţie, în sensul în care fabricile puteau funcţiona încontinuu. Prin comparaţie, agricultura, activitate definitorie pentru mediile rurale, era limitată de ritmurile naturii: zi-noapte. În prezent, există oraşe care funcţionează „24 din 24”, în care practic activitatea nu se opreşte niciodată. Spaţiul nocturn a fost într-o mare măsură „colonizat” de practicile de consum şi industriile aferente: divertismentul, consumul de alcool, publicitatea, etc. Cu toate acestea, există grupuri care preferă stiluri alternative de viaţă nocturnă, bazate nu atât pe consum cât pe reţele de cooperare/ socializare.



Viaţa de noapte, Berlin

Diversitate şi segregare socială

Într-o societate urbană cu un grad ridicat de solidaritate socială, multe dintre grupurile sociale interacţionează şi se regăsesc în spaţii comune, unde schimbă informaţii, idei sau derulează activităţi comune.

Într-o societate cu un grad scăzut de solidaritate socială, grupurile sociale rămân adeseori izolate unele faţă de altele; unele grupuri sociale nu vor să aibă de-a face cu altele, nu vor să împartă spaţii şi resurse sau să dezvolte conversaţii, negocieri şi dialoguri. Frecvent, diferenţele care separă grupurile sociale sunt de ordin etnic, rasial, cultural, religios şi socio-economic.

Alteori, diferențele se fac în funcție de gusturi, de preferințe sau pur și simplu de locurile pe care le frecventăm. Criteriile după care se construiesc și se legitimează aceste diferențe sunt, de obicei, legate de stereotipuri și de prejudecăți. Odată instalate și propagate, este foarte dificil ca aceste criterii să fie înlăturate din gândirea majoritară a unei societăți, iar uneori ele ajung să aibă rezultate tragice și dezastruoase, cu efecte negative pe termen lung asupra respectivei societăți (de ex.: războaie civile, conflicte religioase, holocaust). În unele situații, grupurile sociale care se consideră diferite se pot izola unele față de altele în cartiere diferite ale orașului, pot intra în conflict direct (lupte de stradă) sau în conflict indirect (prin prejudecăți negative, prin confruntări în mass-media, prin discriminare, xenofobie).

Acestea sunt situații problematice, în care diversitatea produce *segregare* (separare) între oameni – ceea ce contribuie la transformarea ordinii sociale pașnice într-o ordine/ organizare socială bazată pe izolare și agresivitate. În astfel de situații, toate grupurile sociale sunt afectate; *toate au de pierdut*: schimburile de cunoștințe și idei sunt blocate, colaborarea este blocată, găsirea de noi soluții pentru probleme urbane este inhibată, starea de nesiguranță este agravată și se dezvoltă nemulțumirea generală.

De aceea este foarte important ca indivizii care locuiesc în mediile urbane caracterizate de o mare diversitate să învețe să accepte diferențele etnice, rasiale, religioase, culturale și socio-economice. Toleranța reprezintă unul din principiile cheie pentru o dezvoltare armonioasă a orașelor, în plan social.

Concepte introduse:

Xenofobie - este un termen originar din limba greacă și se referă la o *frică nerezonabilă sau ură față de străini* și de necunoscut în general. Această frică poate fi legată de o etnie diferită, de o cultură sau de o religie diferită, dar se poate referi și la oameni necunoscuți, activități sau concepte necunoscute. Xenofobia este adesea provocată de inegalitățile sociale sau de temerile conform cărora străinii reprezintă un pericol la adresa identității unui grup; de aceea, dorința celor care se manifestă astfel este de a elimina orice și pe oricine ar reprezenta un pericol la adresa unei presupuse purități.

Exemplul 1

În Marea Britanie și Germania, grupurile de suporter ai unor echipe de fotbal intră din când în când în conflict direct, recurgând la acte de violență în spațiile publice. Adesea, aceste grupuri sunt din orașe sau din cartiere diferite. În urma conflictelor, echipele de fotbal sunt depunctate, locuitorii orașelor sau ai cartierelor respective dezvoltă prejudecăți față de locuitorii orașului/ cartierului rival (cum că toți sunt la fel ca grupul de suporter rivali, deci toți trebuie evitați și dușmăniți), iar unii locuitori devin chiar victime colaterale ale violențelor.

Exemplul 2

Până în anii '90 ai secolului al XX-lea, cele mai multe orașe din Africa erau separate prin ziduri, sârmă ghimpată și soldați, în două părți: o parte mai bogată, cu infrastructură bună, în care locuiau colonialiștii albi și o parte săracă, cu infrastructură precară, în care locuiau băștinașii africani. Milioane de oameni erau separați astfel. Africanii aveau voie să treacă în partea albilor numai cu permis de muncă; muncile pe care africanii le făceau pentru albi erau toate munci „de jos”, de servitori. Căsătoriile între cele două grupuri segregate erau interzise, albi care voiau să se căsătorească cu africani erau obligați să renunțe la drepturile de „albi” și să se mute în partea săracă, dincolo de sârma ghimpată. Mulți oameni au murit încercând să depășească aceste bariere sociale.

„Indezirabili”

Așa cum am văzut, atunci când locuitorii orașului nu reușesc să se bucure de diversitatea lor și de diversitatea modurilor de viață posibile, acest lucru conduce la separarea grupurilor sociale; oamenii ajung să trăiască în izolare sau în agresivitate. Deși toți indivizii au de pierdut în urma segregării, unele grupuri sunt afectate mai puternic decât altele. Anumite grupuri sociale devin considerate drept unicele sau cele mai vinovate pentru problemele din societate; altele ajung să fie considerate amenințări la adresa ordinii sociale. Astfel de grupuri au cel mai mult de suferit de pe urma segregării. Diversi cercetători în științe sociale au studiat aceste categorii de oameni,

percepute ca „indezirabile” de majoritatea locuitorilor urbani, în primul rând pentru că perturbă ordinea socială a spațiilor standardizate din oraș. Cu toate acestea, adesea, indezirabilii nu sunt anti-sociali sau periculoși, ci sunt în conflict cu practicile, valorile, reprezentările celor care au planificat sau planifică spațiile orașului. De aceea, în mod ideal, planificarea spațiilor orașului trebuie să fie rezultatul unui consens general social, fapt care trebuie să fie complementar cu existența unor politici publice și sociale de calitate.

Categorii de „indezirabili”

Refugiați și imigranți. Spre exemplu, în orașele în care procesul de emigrație este în creștere, imigranții și refugiații sunt considerați drept principalii vinovați pentru problemele socio-economice, în pofida faptului că studiile sociale arată că ei aduc avantaje considerabile societății-gazdă: acceptă munca slab remunerată și unele munci evitate de populația stabilă, sau acceptă prestarea muncii grele, desfășurate în medii toxice sau riscante. Fiind izolați de ceilalți locuitori ai orașului, neavând relații directe și egale cu ceilalți locuitori, având unele caracteristici aparent diferite (port, limbă, aspect), populațiile de imigranți și refugiați devin ținta suspiciunilor din partea altor grupuri sociale iar prezența lor devine „indezirabilă”.

De-teritorializare și re-teritorializare reprezintă termeni care se referă la marile mișcări de populații și care îi preocupă în egală măsură atât pe urbanisti cât și pe sociologi sau antropologi. De-teritorializarea reprezintă migrația forțată, datorată unor factori cum ar fi opresiunea politică, intoleranța religioasă, războiul, foametea, sărăcia extremă. Atunci când aceste mișcări de mase sunt însoțite și de transferarea practicilor și a obiceiurilor culturale specifice locului de origine, fenomenul se numește re-teritorializare. Spre exemplu, în Marea Britanie, migrația masivă a locuitorilor din fostele colonii britanice a transformat semnificativ compoziția socială a orașelor. În prezent, Londra este un oraș multicultural, în care se vorbesc peste trei sute de limbi diferite.

Din păcate, multe grupuri etnice și religioase, care au fost nevoite să se refugieze sau să migreze, au beneficiat de un succes redus în ceea ce privește re-teritorializarea. Spre exemplu, poporul tibetan este unul care nu a reușit re-teritorializarea; în prezent, rămâne un popor de-teritorializat, deși a avut o țară a lui. Tibetul a fost invadat de China în 1950, iar cultura tibetană a fost supusă de atunci persecuțiilor constante. Un număr ridicat de tibetani a emigrat în alte țări (în special în India), în care liderii religioși au creat centre ale culturii tibetane. Cu toate acestea, o mare parte a tibetanilor este în prezent de-teritorializată, locuind în diverse țări din lume, fără a avea un stat tibetan. Există și situații în care indivizii sunt de-teritorializați, dar, spre deosebire de tibetani, nu au avut niciodată o țară a lor; un exemplu în acest sens îl reprezintă poporul kurd, care locuiește pe teritoriul Turciei, Iranului, Irakului și Siriei.

În multe cazuri, fluxul de indivizi care se adaugă unui oraș în urma unor fenomene precum de-teritorializarea nu reușește să fie absorbit în mod corespunzător, iar cei refugiați sau imigranții ajung să locuiască în condiții precare, fără să aibă acces la resursele socio-economice. Acest lucru conduce la apariția multiplelor probleme de ordin social; adeseori, tinerii de-teritorializați și neintegrați în noile orașe ajung să trăiască în situații de risc, devenind victime ale sărăciei extreme, ale traficului de persoane, ale exploatării prin muncă.

Persoane fără adăpost. O altă categorie de „indezirabili” se referă la persoanele fără adăpost, care trăiesc o viață complet izolată de restul locuitorilor. Astfel de persoane se găsesc în cele mai multe orașe ale lumii. Prezența lor în locurile publice este nedorită, iar autoritățile iau măsuri pentru ca parcurile și băncile să nu mai fie „locuite” de persoane fără adăpost. Adesea, astfel de indivizi nu sunt tratați ca persoane, ci mai degrabă ca o amenințare la adresa ordinii sociale. Cu toate acestea, studiile sociale realizate în multe țări au arătat încă din anii '60 ai secolului al XX-lea că persoanele fără adăpost, în marea lor majoritate, sunt inofensive, ba chiar prezența lor îi îndepărtează pe răufăcătorii periculoși. În schimb, măsurile luate împotriva persoanelor fără adăpost, cum ar fi plasarea gardienilor în parcuri, reducerea numărului de bănci, îngrădirea

unor spații, fac ca locurile respective să devină pustii și, astfel, propice unor activități ilegale grave (precum traficul de persoane, tâlhăria, violențele între găști).

De exemplu, în București sunt peste 10.000 de persoane fără adăpost, marea majoritate vârstnici săraci și copii inofensivi (unii fugiți din cauza abuzurilor din familie). Pentru ei, soluția nu este evacuarea din parcuri și din adăposturile improvizate, ci asigurarea unor locuințe sociale și a unor servicii sociale care să le asigure demnitatea și reintegrarea socială.



București, persoană fără adăpost, 2011

Adolescenții „indezirabili”. Spațiul construit al orașului este un spațiu al adulților: adulții decid, proiectează, construiesc, demolează. În viziunea adulților asupra orașului, copiii și adolescenții sunt fie în pericol, fie periculoși, atunci când se află neînsoțiți în spațiile publice urbane. Această viziune, care se reflectă în reguli, strategii, construcții, organizare și intervenții spațiale, duce la o continuă îndepărtare a copiilor și adolescenților de spațiile publice urbane și la o continuă transformare a lor într-un grup social alienat și lipsit de putere – grup adesea „indezirabil” în spațiile publice ale orașului și în oraș, în general. În anii '50 ai secolului al XX-

lea, tinerii care agreau cultura *rock'n'roll* erau văzuți ca o problemă socială; în anii '60, tinerii *hippy* erau considerați devianți, o amenințare la adresa ordinii publice; în anii '70, tinerii *punk* erau văzuți ca fiind periculoși; în anii '80, tinerii care cântau *hip-hop* sau dansau *break dance* erau suspectați; în anii '90, tinerii care organizau petreceri cu muzică electronică erau la rândul lor o amenințare; în anii 2000, tinerii anarhiști sunt cei periculoși. Totodată, de-a lungul acestor timpuri, tinerii care practicau sporturi urbane



(skateboard-ing, parkour) și care desenau graffiti au fost considerați la rândul lor periculoși. Toate aceste grupuri promovează valori diferite și moduri de viață diferite de cele ale majorității adulților; dacă strâng un număr mare de adepți, aceste grupuri devin „subculturi”. Antropologii care le-au studiat de-a lungul acestor decenii au arătat că, în ciuda imaginii de „indezirabile”, cele mai multe subculturi ale adolescenților și tinerilor au, pe lângă latura de revoltă împotriva societății de consum a adulților, o doză considerabilă de creativitate.

Pentru adulți, copiii și adolescenții reprezintă grupuri percepute ca „indezirabile” în spațiile publice și, în același timp, grupuri de viitori decidenți ai orașelor, de generații care vor „moșteni” orașele prezentului. Această natură duală a prezenței lor în oraș și acest dublu rol pe care îl îndeplinesc în viața socială au generat câteva direcții diferite în studiile urbane dedicate: pe de o parte, s-au dezvoltat studiile urbane preocupate de copiii și adolescenții delincvenți, de mecanismele sociale din oraș care induc astfel de practici din partea lor, de

mecanismele sociale din oraș prin care astfel de practici pot fi prevenite; pe de altă parte, s-au dezvoltat studiile urbane preocupate de copii și adolescenți ca grupuri contestatatoare creative, ca subculturi care reinventează orașul prin sporturi și arte urbane (graffiti, skateboard, breakdance, etc.), subminând cultura dominantă și segregativă a adulților. O direcție importantă a fost deschisă de istoricul de arhitectură Iain Borden prin studiul subculturilor tinerilor (*youth subcultures*) bazate pe sporturi urbane și practici graffiti, prin care orașul este reinventat iar spațiile publice în aer liber capătă semnificații și utilizări noi.

Complementar, s-au dezvoltat studiile urbane preocupate de copii și adolescenți ca cetățeni ai orașului, ca experți ai orașului, ale căror cunoștințe și păreri trebuie înțelese și preluate în planurile de dezvoltare ale orașului. Aceste studii susțin ideea că este nevoie de recunoașterea creativității adolescenților, a subculturilor lor și nu de îngrădirea lor ca „indezirabile”.

Conform ultimului raport UNICEF (2011), numărul total al adolescenților din lume era de 1,2 miliarde în 2009. Dintre ei, 50% locuiesc în orașe și aglomerări urbane. Din total, 90% provin din țări cu economii în curs de dezvoltare, fiind afectați de probleme sociale complexe, de la lipsa educației, la lipsa hranei. Problemele afectează în primul rând adolescențele – 600 milioane de adolescente trăind în țări sărace. În ultimele decenii, eforturile organizațiilor transnaționale au fost concentrate asupra copiilor cu vârsta sub 5 ani, încercând reducerea mortalității infantile și creșterea șanselor de supraviețuire în primii ani de viață. Preocuparea pentru adolescenți a lipsit până recent, deși 70 de milioane de adolescenți din orașele lumii nu au acces la educație, iar cauzele principale ale decesului în rândul adolescenților sunt sarcina și nașterea – probleme sociale aflate la intersecția lumilor sociale ale adolescenților și adulților.

De reținut:

☀ Într-un oraș, există o mare varietate a grupurilor sociale și a stilurilor de viață; în general, oamenii dezvoltă strategii de conviețuire și încearcă să respecte anumite norme sociale, făcând astfel posibilă coabitarea și locuirea în orașe; pe de altă parte, există situații în care grupurile sociale rămân separate între ele, neexistând punți de comunicare sau legături sociale; acest lucru conduce la apariția unor probleme sociale și la apariția unor categorii de indivizi considerate „indezirabile” (de ex.: imigranți, refugiați, persoane fără adăpost, anumite grupuri de adolescenți și subculturi, etc.); ca locuitori urbani, este foarte important să fim toleranți și să învățăm să acceptăm diferențele etnice, rasiale, religioase, culturale și socio-economice.

3. Locuirea urbană

Există modalități diferite de a locui; să ne gândim doar la câteva distincții simple și familiare: *a locui la casă* vs *a locui la bloc* sau *a locui la sat* vs *a locui la oraș*. Fiecare dintre aceste distincții se referă la un stil diferit de viață. Tipurile de locuințe și modurile de a locui s-au transformat de la epocă la epocă. Dacă locuirea tradițională, în comunități rurale răspândite pe arii relativ mici, a caracterizat așezările umane de-a lungul mai multor secole, locuirea și marile aglomerări urbane se impun într-un ritm din ce în ce mai alert. Industrializarea a schimbat radical modul de viață și de locuire pentru milioane de indivizi. În perioada anilor '30 ai secolului al XX-lea a debutat proiectarea funcționalistă a orașelor, promovând conceptul „orașului dormitor”, cu funcțiuni bine stabilite și delimitate. Orașele cu numeroase șosele și blocuri supraetajate, cu puține spații publice, păreau soluția perfectă pentru a asigura un adăpost milioanei de muncitori. A durat câteva decenii până când paradigma funcționalistă a început să fie pusă sub semnul întrebării, în timp ce tipuri noi de locuire (blocuri mici, case cu consum energetic zero, apartamente folosite în comun de grupuri de prieteni, etc.) au prins contur și s-au răspândit. Așadar, modalitățile de locuire se află într-o permanentă schimbare și adaptare. În prezent, este promovat din ce în ce mai mult conceptul unei locuiri ecologice și durabile, în acord cu mediul înconjurător și cu un consum cât mai redus de resurse.

Cartiere și blocuri. Orașele românești, așa cum ne sunt familiare celor mai mulți dintre noi, sunt structurate în habitate urbane pe care le cunoaștem sub numele de **cartiere**. În cartea sa de geografie urbană numită „Orașul sub lupă”, autorul Marius Cristian Neacșu caracterizează cartierele în felul următor: „*Cartierele sunt zone relativ întinse ale orașului, ce pot fi identificate mental de observator și care au o anumită calitate internă care le este proprie. Sunt celule fundamentale ale spațiului social urban(...). Cartierul poate imprima atitudini și comportamente specifice locuitorilor săi. (...) Practic, la nivel perceptiv, fiecare cartier este unic, imprimând un anumit spirit de apartenență locuitorilor săi. (...) Caracteristicile fizice ce marchează cartierele sunt reprezentate prin anumite comunități specifice, ale căror componente sunt de o varietate infinită: textură, spațiu, forme, detalii, simboluri, tipul și culoarea construcțiilor, semnificații sociale cu o anumită încărcătură emoțională, tipul de activitate, funcții, locuitori, grad de întreținere/uzură, topografie, etc.*”¹

Blocul este o unitate de locuit în cadrul cartierului. Cartierele de blocuri caracterizează marea parte a orașelor din România. Acest lucru se datorează perioadei de dictatură comunistă și proceselor intense de urbanizare forțată care au avut loc în acea perioadă. Regimul comunist a dorit să creeze orașe noi cu orice preț, cărora să le corespundă totodată un „om nou”. În acest sens au fost clădite fie orașe noi în apropierea centrelor industriale, fie zeci de cartiere de blocuri în orașele existente, uneori amplasate pe locul zonelor istorice demolate în acest scop. O parte semnificativă a populației rurale a fost determinată să se mute în noile locuințe de la oraș.

Blocul și spațiile lui tipice (scara blocului, holurile, balcoanele, peticele de grădină din fața blocului) determină un anumit tip de locuire, generând diverse fenomene care au constituit obiectul a numeroase studii românești de cercetare socio-antropologică. Este vorba despre *fenomene de conviețuire, relaționare socială, cooperare și întraajutorare la nivel de familie sau vecinătate, rețele economice informale, modalități de organizare și administrare*. La nivelul vieții sociale urbane, vecinătățile de cartier poartă semnificația unei solidarități de grup elementare care se



poate manifesta sub diverse forme: vecini care se sprijină reciproc făcându-și mici servicii și stabilind astfel o rețea de relații, vecini care se ajută la creșterea copiilor, vecini care se invită la diverse evenimente de familie, vecini care își petrec împreună timpul liber, utilizând spațiile disponibile cum ar fi băncile și spațiile verzi din fața blocului, garajele, chioșcurile sau chiar maidanele aflate în proximitate. Am menționat despre toate aceste lucruri pentru că fiecare dintre ele se referă la forme de organizare socială specifice peisajului urban românesc.

Suburbiile. Spre deosebire de cartiere, suburbiile reprezintă un alt tip de locuire. Suburbiile sunt zone rezidențiale asociate unor mari orașe din lume. Suburbiile există și în România, dar nu reprezintă (încă) un tip de locuire specific peisajului românesc. Aceste zone nu se încadrează neapărat la categoria zonelor urbane, dar nici la cea a zonelor rurale. Suburbiile pot constitui zone rezidențiale aflate în oraș sau zone rezidențiale separate de oraș și situate la distanță față de ariile centrale urbane. *Locuirea într-o suburbie presupune utilizarea permanentă a automobilului*. Densitatea populației este mai scăzută în suburbii decât în ariile centrale. Suburbiile s-au

1 Marius Cristian Neacșu, Orașul sub lupă, Editura Pro Universitaria, 2010, p. 104-105.

dezvoltat începând cu secolele XIX și XX, odată cu procesele de industrializare și de creștere economică. Mulți dintre cercetătorii care au studiat istoria și evoluția suburbiilor au ajuns la concluzia că suburbiile de la începutul secolului XX, extinse mai ales în Statele Unite ale Americii, erau enclave locuite de persoane de culoare albă, aparținând clasei de mijloc și împărtășind aspirații sociale comune, cum ar fi dorința de a fi proprietarii unei locuințe. De aceea, multe suburbii sunt caracterizate de modelul unei locuințe aparținând unei singure familii, ocupând un lot de pământ, model care se repetă zeci de kilometri, pe măsura întinderii suburbiei.

Locuirea într-o suburbie a fost adeseori promovată de către dezvoltatorii imobiliari și de autoritățile locale ca stil de viață sau model de succes. Dar, în prezent, extinderea orașelor prin intermediul suburbiilor a devenit un proces din ce în ce mai criticat. Câteva argumente aduse în acest sens sunt următoarele: suburbiile au potențialul de a duce la izolare socială; utilizarea intensă a automobilelor afectează mediul; pământul pe care s-ar putea dezvolta agricultura sau fermele este în schimb cedat pentru construcții de locuințe. Toate aceste aspecte au condus la ideea că suburbiile nu reprezintă un model de locuire sustenabil.

Probleme globale legate de locuirea urbană

A conviețui într-un oraș este de multe ori o artă pe care trebuie să știm cum să ne-o însușim. Nu este un lucru ușor ca zeci, sute de mii sau milioane de oameni să trăiască laolaltă și să împartă aceleași spații urbane. Să ne gândim doar la câteva probleme pe care am putea să le caracterizăm drept „minore”: tensiunea pe care o resimțim mergând pe stradă într-un oraș agitat, claxoanele și apostrofările din trafic, micile certuri stradale sau cele din mijloacele de transport public.

Însă locuirea urbană și folosirea unui oraș în general prezintă aspecte problematice mult mai complexe decât cele menționate mai sus. Acestea constituie adesea subiectul a zeci de studii de cercetare socială urbană, rapoarte oficiale, articole, dezbateri, propuneri legislative. Vom analiza pe rând câteva din principalele probleme ale locuirii urbane.

Precaritatea. Așa cum am precizat și în primul capitol al *Ghidului*, cei mai mulți locuitori ai planetei trăiesc în prezent în orașe și mai ales în marile aglomerări urbane din țările sărace și supra-populate. Conform raportului *State of the world's cities – 2010/2011 (Starea orașelor lumii)*, realizat de Națiunile Unite, urbanizarea va rămâne un proces care va defini următoarele decenii din evoluția omenirii. Potrivit aceluiași raport al Națiunilor Unite, „în următorii 20 de ani *Homo sapiens se va transforma în Homo sapiens urbanus, în toate regiunile planetei*”.²

Cu toate acestea, problema locuirii se accentuează de la an la an: populația orașelor crește într-un ritm constant, dar nu este urmată de o infrastructură adecvată, menită să deservească pe toată lumea. Din acest punct de vedere, orașul reprezintă un teren al conflictului, al inegalităților, un spațiu predestinat negocierilor pentru resurse și teritorii. Locuința, ca spațiu vital, un drept al oricărei ființe omenesti, se dovedește a fi o resursă prețioasă și greu accesibilă. Felul în care arată lucrurile la nivel global în prezent demonstrează că nu oricine are acces la această resursă; iar mulți dintre cei care totuși au o locuință sunt amenințați permanent de pericolul pierderii acesteia și de alte riscuri pe care le implică locuirea în condiții extreme (de ex.: nesiguranța în fața calamităților, condiții de insalubritate, frigul, segregarea teritorială). Așezările alcătuite din mahalale sărăcicioase și *ghetouri* (cunoscute sub nume diferite în diverse țări: *shanty towns, favelas, bustees, barrios, poblaciones, villas miserias, bidonvilles, kampungs*) adăpostesc peste 30% din populația urbană a lumii.

Adeseori, astfel de zone sărace rămân izolate și deconectate de restul orașului, atât din punct de vedere fizic cât și social. Pe lângă dezavantajele cauzate de veniturile economice scăzute și de

2 State of the world cities 2010/2011 – Bridging the urban divide, UN HABITAT, publicat prima dată la Earthscan, United Nations Human Settlements Programme, 2008, p. 10.

situația precară a locuirii, rezidenții din ghetouri sunt defavorizați și din punct de vedere al accesului la facilitățile sau avantajele oferite de oraș. Astfel, se ajunge la crearea unui mecanism vicios al sărăciei, atât pe plan social și pe plan spațial, o capcană din care este foarte greu de ieșit, menținută de următorii factori constanți: condiții precare de locuit, acces extrem de redus la slujbe de calitate și, în general, la piața muncii, excluziune socială și marginalizare, lipsa interacțiunilor sociale, un nivel ridicat al criminalității.

Cu toate acestea, există și aspecte pozitive legate de subiectul locuirii urbane. Raportul UN menționează faptul că între anii 2000 și 2010, în urma eforturilor comunității internaționale angajate în planul mondial de dezvoltare numit *Millennium Development Goals* (Obiectivele de dezvoltare ale Mileniului), peste 200 de milioane de persoane au depășit condiția de locuitori ai unor cartiere precare. Acest angajament a dat unele rezultate pozitive.

Țările în care s-au produs cele mai semnificative îmbunătățiri ale situației locative sunt China și India, urmate de Indonezia, Vietnam și Turcia. Alte țări care au aplicat cu succes astfel de politici de îmbunătățire sunt cele din Africa de Nord (Maroc, Tunisia, Egipt) și din regiunea Americii de Sud (Argentina și Columbia). Cu toate acestea, autorii raportului UN gândesc în termeni lucizi, precizând faptul că a fost posibil ca *Obiectivele de dezvoltare ale Mileniului* legate de reducerea numărului de cartiere defavorizate să fie atinse, îmbunătățindu-se astfel condițiile de viață a 227 de milioane de indivizi, din cauză că țintele stabilite inițial au fost unele relativ mici. Obiectivul inițial a vizat îmbunătățirea situației locative pentru 100 de milioane de locuitori, cifră care reprezintă doar 10% din populația mondială care locuiește în ghetouri.

Conform indicatorilor folosiți de Națiunile Unite, o unitate de locuit dintr-un cartier precar adăpostește unul sau mai mulți indivizi care trăiesc sub același acoperiș, care sunt lipsiți de una sau mai multe dintre următoarele facilități:

- adăpost rezistent (o structură permanentă care să asigure protecție în fața condițiilor climatice extreme)
- spațiu suficient de locuit (o cameră să nu fie împărțită de mai mult de 3 persoane)
- acces la apă potabilă (care să fie suficientă și să nu necesite un efort mare pentru a fi obținută)
- acces la condiții sanitare (toaletă privată sau o toaletă publică împărțită de un număr rezonabil de persoane)
- titlu de proprietate (care să protejeze împotriva evacuărilor forțate)¹



Expansiunea urbană. Expansiunea urbană se referă la extinderea necontrolată a cartierelor de locuințe urbane, atât cele defavorizate cât și cele cu o situație locativă de calitate. Cel mai important aspect care merită reținut în legătură cu expansiunea urbană este faptul că *adeseori ea se produce fără o planificare prealabilă*, rezultând astfel o serie de inconveniente și probleme sociale cum ar fi:

- serviciile și utilitățile publice ajung să fie neadecvate și neadaptate ritmului expansiunii, astfel încât uneori nu reușesc să facă față nevoilor locuitorilor – de ex.: pompieri, transport public, educație primară, echipaje de intervenție și centre medicale, etc.;
- utilizarea frecventă a automobilului duce la poluarea mediului; totodată, prin extinderea urbană se distrug formele de viață sălbatică și se afectează echilibrul mediului; astfel, sunt afectați și locuitorii noilor cartiere extinse, dar și locuitorii din interiorul orașului;
- prin expansiune se ajunge la distrugerea terenurilor prielnice pentru practicarea agriculturii și necesare pentru întreținerea fermelor; în mod istoric, fermele au fost situate lângă orașe, dar cu timpul suburbanizarea a folosit aceste terenuri în scopul dezvoltării imobiliare; astfel, orașenii nu își mai pot procura alimentele din imediata apropiere a locuinței, ci devin dependenți de surse de hrană aflate uneori la mari distanțe.

Conform raportului UN, în diverse părți ale lumii, expansiunea urbană este strâns legată de procesele de suburbanizare. Acestea propagă un model urban de locuire bazat pe o densitate redusă a locuitorilor raportat la suprafață. În special tinerii și cei de vârste mijlocii locuiesc în orașe-satelit și în suburbii ale marilor orașe ale lumii, fiind atrași de facilitățile de locuire individuală (case, vile) la prețuri accesibile. Toate acestea definesc un *stil de viață numit suburban*, promovat în unele centre urbane ale lumii și propulsat de modelul globalizat al societății de consum. Expansiunea urbană a fost asociată mult timp cu orașele nord-americane, dar în ultimul deceniu s-a extins în diverse regiuni metropolitane ale lumii. Expansiunea urbană capătă proporții nu doar în țările dezvoltate, ci și în cele aflate în curs de dezvoltare – stimulată și de felul în care investitorii imobiliari promovează imaginea unui *stil de viață pe care îl numesc „de clasă mondială”*, asociat locuirii suburbane și centrelor comerciale/ de afaceri din suburbii. Promotorii acestui stil de viață evită să-i recunoască impactul negativ asupra mediului și asupra mecanismelor economice și sociale.

Dar extinderea orașelor nu reprezintă exclusiv expresia dorinței oamenilor de a avea un anumit stil de viață, ci este stimulată și de alți factori cum ar fi:

- slaba planificare și administrare a orașelor; adeseori, o planificare neadecvată generează diverse forme de speculă imobiliară la periferia orașelor;
- lipsa controlului asupra terenurilor peri-urbane și a altor terenuri care ajung să folosească drept suport dezvoltării imobiliare;
- mobilitatea populației;
- poluare, trafic intens, lipsa parcarilor în interiorul orașelor.

Concepte introduse:

Urbanismul sustenabil – soluția unei expansiuni urbane integrate și planificate

Potrivit acestui concept, dezvoltarea urbană economică și socială trebuie să se producă în acord cu protejarea și prezervarea resurselor naturale; în orice plan de dezvoltare și extindere urbană trebuie luat în considerare faptul că sistemele naturale au o capacitate limitată de a răspunde și de a se ajusta la schimbările produse de om. Din perspectiva dezvoltării sustenabile urbane, orice impact al activităților urbane asupra mediului trebuie redus la minimum.

Ideea de dezvoltare urbană sustenabilă s-a născut în anii 1970, ca urmare a îngrijorării profunde față de un model de dezvoltare care amenința mediul și vitalitatea planetei. Există credința puternică potrivit căreia, în afara programelor guvernamentale și a inițiativei sectorului privat, *comunitățile locale* sunt cele care trebuie să se implice activ în acest proces. Acest concept stă la baza formulării unor politici sustenabile, care încearcă să armonizeze relația dintre populație, mediu și dezvoltarea industrială. Expansiunea urbană controlată mai este cunoscută și sub numele de *smart growth* (expansiune inteligentă).

Expansiunea urbană a fost dintotdeauna un termen eufemistic pentru extinderea necontrolată a ariilor urbane, caracterizată de un consum vorace al terenurilor, cu scopul de a asigura o dezvoltare imobiliară bazată pe densitate redusă. Expansiunea urbană poate lua multe forme, dar un lucru rămâne cert: ea are loc atunci când creșterea populației și expansiunea fizică a locuirii nu sunt coordonate și, mai ales, nu sunt planificate coerent.

Excluziune și segregare teritorială

Un oraș divizat este acela care nu reușește să-și integreze toți locuitorii, mai ales pe cei săraci și pe imigranți, și care nu ia în considerare contribuția acestora la dezvoltarea socio-culturală a orașului. Spre exemplu, grupurile de hip hop din ghetourile americane sau școlile de samba din cartierele sărace ale Americii de Sud reprezintă elemente vitale ale culturii tinerilor, dar în mod paradoxal ele rămân la marginea societății, comunicându-și mesajele sociale doar de pe această poziție de excluziune. Chiar dacă vocile lor pot enunța adevăruri importante despre realitățile sociale și culturale în care trăiesc grupurile defavorizate și excluse, astfel de grupuri rămân la rândul lor marginalizate. Concentrarea celor săraci și a minorităților etnice în zone izolate, din punct de vedere spațial, de restul orașului constituie ceea ce se numește *segregare teritorială* și reprezintă o serioasă problemă socială care se perpetuează. Pe de altă parte, cei cu acces facil la resurse se izolează spațial, la rândul lor, în așa numitele „comunități închise” (*gated communities*), zone rezidențiale bine păzite, cu intrări strict controlate pentru pietoni, biciclete și automobile, adeseori împrejmuite de ziduri și garduri.



Orașele contemporane sunt marcate de *granițe invizibile*, care delimitează zone și „teritorii”, separându-i pe locuitori. Această fragmentare socială se reflectă cel mai bine în felul în care sunt distribuite resursele, oportunitățile pentru o viață bună și chiar spațiul urban – distribuție adeseori inegală – avantajând anumite categorii socio-economice, locuind în anumite „teritorii”, și dezavantajându-le pe altele, locuind în „teritorii” separate. De exemplu, anumite zone dintr-un oraș pot fi îngrijite, cu spații largi, parcuri și grădini bine întreținute, cu zone rezidențiale de calitate, în timp ce alte zone sunt caracterizate de sărăcie, locuire precară, servicii publice deficitare, lipsa accesului la facilități recreaționale și culturale, decădere, investiții reduse în infrastructura publică – oportunități și libertăți inegale.

De regulă, excluziunea economică și socială conduc la excluziune culturală și politică. Într-un oraș divizat, inegalitățile sunt exacerbate, ceea ce contribuie la stratificarea populației în categorii sociale marcate de segregare socială; cei săraci, alături de imigranți și alți indivizi lipsiți de stimă socială sau „indezirabili”, fac parte de regulă din aceeași categorie.

Chiar și în prezent, în Brazilia, există cartiere sărace uriașe, situate la margine de oraș, numite „favelas” (favele), din care milioane de locuitori nu au voie să iasă decât cu permis de trecere. Poliția specială separă aceste cartiere de restul orașelor. Milioane de oameni locuiesc în favele – imigranți săraci, oameni de la țară rămași fără pământuri sau afectați de secetă îndelungată, muncitori necalificați rămași fără serviciu, familii cu mulți copii rămase fără unul dintre părinți. Condițiile de viață sunt precare, cei mai mulți trăind din resturile orașului și din reciclarea gunoaielor orașului. Printre milioanele de locuitori există și un număr relativ redus de infractori, cărui poliția le declară „război”. În acest „război”, mulți alți locuitori din favele, copii, vârstnici, tineri zilieri cad victime colaterale.

Inegalități sociale și economice

Inegalitatea reprezintă un proces multidimensional și nu poate fi analizat doar prin prisma venitului pe cap de locuitor, ci în ansamblu, luând în calcul drepturile, facilitățile și libertățile la care un individ are, respectiv nu are acces. În afară de situația locativă precară despre care deja am vorbit, inegalitățile sociale și economice din mediul urban se reflectă în următoarele aspecte:

- **acces redus la educație** - copiii și tinerii din cartierele sărace au de regulă mult mai puține oportunități educaționale decât cei care locuiesc în zone rezidențiale de calitate. Așa cum precizează raportul UN, dilema multor tineri provenind din familii cu posibilități reduse nu este legată de alegerea unei cariere pe care să o îmbrățișeze în viitor, ci este „una extrem de simplă și de șocantă: mâncare sau școală. Astfel, educația rămâne un lux pentru majoritatea locuitorilor cartierelor sărace”³.

- **posibilități reduse de îngrijire a sănătății** - mortalitatea infantilă specifică acelor cartiere defavorizate se datorează unor afecțiuni legate de poluare și supraaglomerare, de lipsa accesului la medicație adecvată și la facilități sanitare, de lipsa accesului la apă potabilă, la care se adaugă condițiile insalubre de locuit și proasta administrare a deșeurilor;

- **lipsa alimentației adecvate** - foamea se datorează veniturilor scăzute și creșterii permanente a prețului alimentelor la nivel mondial. Foamea reprezintă un fenomen specific deopotrivă zonelor sărace urbane și rurale ale lumii. Chiar și în țările care dețin suficiente rezerve de alimente, există probleme legate de acest aspect: alimentele sunt accesibile doar celor bogați, în timp ce săracii se luptă pentru hrana zilnică.

Pe termen lung, inegalitatea reprezintă un fenomen care afectează profund orice societate. Atunci când ea se adâncește, devine o amenințare la adresa stabilității și ordinii sociale. Cu cât există mai multe inegalități economice, cu atât crește riscul unor tensiuni sociale și politice care pot răbufni în orice moment. În mod ideal, orașele contemporane ar trebui să funcționeze ca și vehicule ale schimbării sociale, niște spații echitabile, în care se nasc idei și principii sociale noi, în care se promovează drepturi și șanse egale pentru toți indivizii. Un oraș inclusiv este acela care asigură tuturor locuitorilor săi, indiferent de rasă, etnie, sex sau statut socio-economic, condiții decente de viață, care se regăsesc în următorii factori: condiții de locuire adecvate, acces la facilități publice și alte bunuri publice, acces egal la dotări sociale. Sau, așa cum rezumă expresia englezească, „*a well being of everyone*” (bunăstarea tuturor).



Incluziune socială: un oraș inclusiv asigură drepturi și libertăți tuturor locuitorilor săi, promovează participarea socială și politică, își informează cetățenii și ia deciziile în mod democratic.

Incluziune economică: se referă la politici publice care să îi sprijine pe cei săraci, la șanse egale în afaceri, la acces egal pe piața muncii.

Incluziune culturală: un oraș inclusiv promovează integrarea socială și celebrează diversitatea. Respectă drepturile culturale ale indivizilor, recunoaște capitalul uman în toate segmentele societății și se străduiește să îl sporească prin promovarea expresiei artistice creative și a activităților de conservare a tradițiilor.

Conceptul „orașul pentru toți” și „dreptul la oraș”: se referă la accesarea beneficiilor sociale și economice de către toți locuitorii; promovează egalitatea socială și accesul la avantajele locuirii urbane, pentru fiecare locuitor. Un oraș trebuie să fie inclusiv pe plan social, politic, economic și cultural – dacă nu se fac eforturi în acest sens se vor propaga în continuare dezvoltarea și împărțirea exclusivistă a beneficiilor, marginalizarea și discriminarea. Administrația orașelor trebuie să cunoască bine realitățile socio-culturale care compun viața socială a respectivului oraș; trebuie să facă eforturi de a clădi și promova strategii și politici inclusive, apoi de a integra aceste strategii în viața de zi cu zi a populației.

3 State of the world cities 2010/2011 – Bridging the urban divide, UN HABITAT, publicat prima dată la Earthscan, United Nations Human Settlements Programme, 2008, p. 101

Infraționalitatea și violența urbană

Cuvinte precum *violență urbană, revolte de stradă, turbulențe, confruntări, delincvență, fărâdele, pericol urban* probabil că au fost auzite de fiecare dintre noi măcar o dată. Un nivel ridicat de violență urbană afectează accesul oamenilor la spațiile publice dintr-un oraș. Atunci când aceste spații nu pot fi folosite din cauza nivelului criminalității, atractivitatea orașului scade considerabil iar o parte dintre locuitori recurg la varianta mutării.

Este important de înțeles faptul că, adeseori, violența urbană nu apare decât în relație cu diverse lipsuri de ordin economic și social. Deci, fenomenul infraționalității și violenței urbane trebuie analizat în paralel cu toate celelalte aspecte problematice menționate în legătură cu locuirea urbană.

Criminalitatea și violența urbană au rămas relativ constante în ultimele decenii, în țările dezvoltate. Dar menționarea lor în mass-media a crescut semnificativ. Astfel, în țările dezvoltate, teama de violență a devenit mult mai mare decât nivelul real al violenței; aceasta teamă a permis dezvoltarea firmelor de securitate, dezvoltarea tehnologiilor de supraveghere și creșterea numărului de jandarmi. Însa o parte din cercetătorii sociali au atras atenția asupra faptului că fondurile importante alocate în această direcție ar putea fi folosite mult mai eficient în proiecte de prevenire a problemelor sociale și de îmbunătățire a spațiilor urbane. Pe de altă parte, în țările sărace, violența urbană a crescut în ultimul secol, ca urmare a foametei, dictaturilor, luptelor pentru teritoriu. Mulți oameni s-au văzut nevoiți să recurgă la violență pentru a obține resurse pentru familiile lor.

Gentrificarea

Studiile urbane numesc „gentrificare” procesul în care mai mulți proprietari noi și bogați cumpără case sau apartamente în zone sărace ale orașului. Decizia acestor noi proprietari de a cumpăra locuințe într-un anume cartier sărac poate fi o decizie colectivă (ca parte dintr-un proiect mai amplu de reînnoire urbană, promovat de autoritățile locale) sau o decizie individuală (pentru profit individual pe piața imobiliară). Noii proprietari, având destule resurse financiare (capital), investesc în renovarea și amenajarea locuințelor achiziționate – aducându-le la standarde de confort mult superioare celor anterioare, din respectiva zonă săracă. Apoi, unii noi proprietari se mută în aceste locuințe, alții le închiriază la prețuri ridicate, accesibile doar chiriașilor mai bogați. Astfel, zona săracă este transformată într-o zonă mai bogată, cu locuitori mai bogați.

Acest proces aparent pozitiv are însă o latură problematică: vechii locuitori săraci ai zonei gentrificate devin „indezirabili” pentru noii locuitori bogați și sunt adesea evacuați (uneori brusc și cu forța, alte ori treptat). În momentul în care o zonă începe să se gentrifice, locuitorii săraci nu mai pot ține pasul cu creșterea chiriilor, a prețului utilităților sau a standardelor generale ale zonei și nu-și mai permit să locuiască acolo. O dată ce sunt atrași noi chiriași și proprietari, cu posibilități financiare mai ridicate, cei cu posibilități financiare reduse sunt împinși afară din zonă, către zone de ghetou sau către zone și mai sărace de la marginea orașului – acesta fiind un proces tipic gentrificării.



Adeseori, gentrificarea este însoțită de proteste politice și de alte forme de rezistență inițiate de locuitorii dintr-o zonă care se opun dezvoltării acesteia, ei cunoscând foarte bine atât consecințele pozitive cât și pe cele negative, care îi pot afecta în mod direct. Pentru a contrabalansa efectele produse de gentrificare asupra celor nevoiași, ar trebui adoptate anumite

politici publice care să țină cont de incluziunea socială a claselor defavorizate și ar trebui ca administrațiile orașelor și investitorii să construiască locuințe accesibile pentru toate categoriile socio-economice.

De reținut:

✿ Există mai multe tipuri de locuire urbană și o multitudine de aspecte problematice legate de aceasta; nu este un lucru ușor ca zeci, sute de mii sau milioane de oameni să trăiască împreună și să împartă resurse sau spații urbane. Spre exemplu, locuința, ca resursă vitală necesară oricărui om, nu este accesibilă tuturor, iar facilitățile pe care le oferă viața la oraș sunt diferite pentru diverse categorii de oameni.

✿ Cele mai importante probleme ridicate de locuirea urbană sunt: precaritatea (cartiere defavorizate, fără condiții adecvate), expansiunea urbană (extinderea necontrolată sau neplanificată a orașelor), excluziunea și segregarea teritorială, inegalitățile sociale și economice, infraționalitatea (fenomen care există în relație cu inegalitățile socio-economice), gentrificarea (procesul de modernizare a cartierelor sărace, în urma căruia categoriile sociale cu venituri economice scăzute au de pierdut – fie că sunt nevoite să se mute în cartiere și mai sărace, fie că sunt evacuate și rămân fără locuințe).

Mișcări sociale urbane

Ceea ce caracterizează co-existența indivizilor în orașe este negocierea constantă pentru a face coabitarea posibilă. *Orașul este prin excelență un spațiu al negocierii.* Din cauza faptului că adună laolaltă indivizi numeroși, cu o multitudine de viziuni, concepții și stiluri de viață diferite, orașele pot fi totodată spații de manifestare a diverselor conflicte umane și tensiuni interne. Există anumiți factori care alimentează astfel de tensiuni și care adeseori reușesc să creeze bariere între indivizi, separându-i pe aceștia în realități diferite, între care adeseori se întâmplă să nu mai existe nici o punte de comunicare.

În mod obișnuit, acești factori sunt legați de aspecte cum ar fi situația economică, venitul, oportunitățile profesionale, puterea de acțiune, sexul, apartenența economică, stilul de viață, accesul inegal la resurse, etc. Astfel, se ajunge la situații problematice, în care locuitorii unei zone urbane nu se întâlnesc niciodată cu locuitorii alteia, iar spațiile sociale ale unora nu se intersectează vreodată cu spațiile sociale ale celorlalți. Mai mult, am analizat în secțiunile anterioare multiplele probleme de ordin social și economic pe care le ridică locuirea urbană. Gradul de coeziune socială și echilibru economic rămân scăzute în multe dintre așezările urbane ale lumii.

Se întâmplă uneori, deși nu frecvent, ca factorilor generatori de diferențe și tensiuni să li se opună reacții și acțiuni colective de contestare. Așa poate lua naștere ceea ce numim o *mișcare socială*. Mișcările sociale sunt strâns legate de schimbarea socială. Schimbarea socială într-o societate poate fi graduală sau bruscă. Mișcările sociale sunt caracterizate de ambivalență: pe de o parte, ele provoacă și deranjează ordinea existentă, punând în discuție politicile momentului; pe de alta, ele oferă soluții alternative și totodată introduc conceptul unei distribuții echitabile a resurselor.

Conform sociologului Vincenzo Ruggiero, precaritatea echilibrului social din orașe este generată de trei factori majori: **1. limitarea** (se referă la spațiul fizic urban, la venituri, oportunități și puterea de acțiune); **2. separarea** (în ceea



ce privește sexul, etnia, stilul de viață); 3. **cooptarea** (o strategie desfășurată de cei aflați la putere într-un stat/ într-o regiune, în așa fel încât energiile creative și stilurile de viață alternative să fie absorbite și să li se blocheze potențialul de a schimba lucrurile).

Mișcările sociale urbane se opun de obicei unuia dintre acești trei factori. În același timp, ele își caută vizibilitate pe scena socială. Ruggiero își argumentează afirmația oferind ca exemplu trei tipuri de mișcări sociale urbane: *sans-papiers* în Franța, *reclaiming the streets*, mișcare originară din Marea Britanie, ulterior extinsă în diverse locuri din lume, și mișcarea *centrelor sociale* din orașe italiene. Despre *sans-papier* (mișcare care luptă pentru drepturile și vizibilitatea socială a imigranților) și *reclaiming the streets* (mișcare urbană care militează pentru drepturile pietonilor și pentru reducerea traficului cu automobilul) am discutat și în capitolul dedicat spațiilor publice; în capitolul de față ne vom ocupa îndeaproape de mișcarea centrelor sociale, care face parte dintr-o mișcare socială urbană mai amplă, cunoscută sub numele de „*squatting*” (ocuparea, fără un permis prealabil, a clădirilor dezafectate sau abandonate din orașe).

Squatting – o mișcare socială urbană

Centrele sociale din Italia reprezintă o mișcare urbană apărută în preajma evenimentelor turbulente ce au caracterizat țara în 1970; grupuri de tineri au început să își ceară „dreptul la oraș”, mai precis la folosirea lui, și au început să ocupe, fără acordul autorităților, diverse spații nefolosite. Mișcarea a apărut ca o reacție la limitarea accesului către spațiul urban, manifestată prin ocuparea unor locuri publice și a unor clădiri dezafectate sau care aparțineau zonelor istorice. Potrivit sociologului Vincenzo Ruggiero, „*mai degrabă decât regenerarea periferiilor în care locuiau, tinerii și-au revendicat dreptul de a evada din periferie și de a-și face prezența vizibilă în inima orașelor*”⁴. În aceste clădiri ocupate se desfășurau acțiuni culturale, politice și simbolice, menite să pună în lumină aspecte legate de inegalitate, rasism, justiție socială sau distribuția echitabilă a resurselor. Tradiția centrelor sociale încă există în orașele principale italiene.

Transformarea acestor clădiri ocupate în centre sociale reprezintă un fenomen întâlnit în mai multe locuri din lume și se înscrie în mișcarea socială mai largă a ocupării clădirilor părăsite, abandonate sau dezafectate, numită *squatting*. Squatting-ul este un fenomen specific marilor așezări urbane și în general orașelor. Verbul englezesc „to squat”, fără echivalent în limba română, înseamnă a ocupa un spațiu care nu este locuit de nimeni în momentul ocupării, fără consimțământul proprietarilor. Squatterii își revendică dreptul asupra unei case nelocuite, abandonate sau dezafectate prin **folosirea** ei și nu prin contract de proprietate sau închiriere. În multe țări, squatting-ul este considerat un act criminal, pe când în altele (de ex.: Olanda și Marea Britanie) este perceput doar ca un conflict între proprietar și ocupanți. În mod tradițional, legile referitoare la proprietate au favorizat desigur proprietarul, dar au existat și cazuri când legile s-au schimbat pentru a legitima statutul incert al squatterilor. De exemplu, în Portugalia, după declanșarea revoluției anti-fasciste pașnice din 1974, aproximativ 35000 de case au fost ocupate prin squatting, cu acordul tacit al autorităților nou instalate, la fel ca și porțiuni considerabile de teren agricol.

Așa cum am văzut în acest capitol, locuirea reprezintă unul dintre cele mai problematice aspecte în așezările urbane contemporane. Acest spațiu vital este împărțit inegal în societate – unii oameni având locuințe precare, alții având locuințe de calitate, iar alții fiind persoane fără adăpost. Cauzele care conduc la această inegalitate și la situații problematice la nivelul locuirii urbane sunt multiple: în primul rând uriașa migrație dinspre rural spre urban, eșecul sistemului social de redistribuție a resurselor, crizele de pe piața locuințelor, o serie de măsuri economice și juridice neadecvate, a căror urmare este pauperizarea unei întregi clase sociale și chiar a unei țări. Pe fundalul acestei realități complexe, dinamice dar și îngrijorătoare, s-a conturat

4 Ruggiero Vincenzo, *Movements in the city*, Pearson Education 2001

fenomenul *squatting*-ului. În prezent se știe că migrația urbană globală a creat un număr de squatterii estimat la peste 1 miliard de oameni.

În studiile urbane, *squatting*-ul a fost definit în multe feluri, de diverși cercetători: „un exemplu de cultură contestatară (*counter culture*) specific claselor de mijloc”; „o reacție a tinerilor la criza economică”; „o mișcare socială urbană, în care oamenii tineri încearcă să vină cu o viziune romantică de tip «*small-is-beautiful*» (ce e mic, e frumos) pe care o opun practicii funcționaliste dominante de planificare urbană”; „o mișcare de auto-ajutorare”, etc. Cert este că *squatting*-ul a devenit una din principalele mișcări sociale urbane legate de locuire.

Tipuri de *squatting*. O distincție importantă trebuie făcută întotdeauna atunci când vine vorba despre ocupări ilegale de locuințe: pe de o parte, există fenomenul *squatting*-ului ca necesitate imediată, rezultat al sărăciei extreme și al migrațiilor (așa numitul „*third world squatting*”) și *squatting*-ul ca act politic, expresie a contestării culturale și sociale (cu precizarea că cel de-al doilea tip îl poate include pe primul, în sensul în care necesitatea unui acoperiș deasupra capului reprezintă o motivație puternică, adesea existentă și în spatele *squatting*-ului politic).

Squatting-ul datorat lipsurilor concrete și sărăciei vine ca un răspuns la problemele generate de locuirea urbană. Oamenii care recurg la ocupări ilegale de spații nelocuite sau defazectate fac acest lucru deoarece nu au altă soluție. La mijloc există un conflict al puterii, al proprietății, al interesului conturat în cadrul unui sistem social urban care creează o problemă (de locuire) dar nu deține resursele necesare pentru a o rezolva. Drept rezultat, oamenii încearcă să rezolve în felul lor problema, chiar dacă această rezolvare este de cele mai multe ori temporară. Indivizii își oferă lor înșiși soluții locative, cu riscul de a da naștere unor conflicte sociale și de a se expune legilor în vigoare și autorităților.

Ghetourile și cartierele defavorizate, despre care am vorbit în secțiunea destinată problemelor locuirii urbane, sunt în mare parte așezări de squatterii, unde s-au construit locuințe în mod ilegal. Dimensiunile fenomenului se pot vedea în statisticile curente: așezările de squatturi adăpostesc o mare parte din populația urbană a țărilor aflate în curs de dezvoltare. Spre exemplu, în Africa, ele reprezintă 90% din orașul Addis Abeba, 61% din Accra, 33% din Nairobi și 50% din Monrovia. În Asia, 29% din Seoul, 67% din Calcutta, 45% din Bombay, 60% din Ankara și 35% din Manila. În America Latină, 30% din Rio de Janeiro, 50% din Recife, 60% din Bogota, 72% din Santo Domingo, 46% din Mexico City, 40% din Lima și 42% din Caracas.⁵ Locuitorii ghetourilor rămân în general invizibili în viața desfășurată în inima orașelor. Ei sunt percepuți de alți locuitori ai aceluiași spațiu urban prin stereotipuri care accentuează izolarea și neparticiparea lor la viața socială. Politicile locative sunt gândite întotdeauna de oameni (decidenți) aflați în afara ghetoului – ceea ce adâncește izolarea locuitorilor ghetourilor.

A doua formă de *squatting* – *politic*, cu scopul de a genera un tip de locuire alternativă – are la bază o declarație socio-politică: intenția inițiatorilor de a denunța precaritatea și inegalitatea condițiilor de trai, de a aduce în atenția presei problema celor fără casă și a crizei de locuințe accesibile ca preț, de a salva de la demolare anumite case, de a rezista gentrificării, dar și cu intenția de a construi comunități alternative, care încearcă să se opună sistemului socio-economic actual și să funcționeze după alte principii. Este vorba despre indivizi care aleg să devină squatterii, deși ar avea și alte soluții la îndemână. Mulți dintre ei nu sunt neapărat forțați de împrejurări să ocupe o casă și nu suferă de sărăcie extremă sau de lipsuri acute. *Squatting*-ul, în cazul lor, corespunde anumitor nevoi, idei și viziuni proprii asupra stilului de viață – nevoia de autonomie, de viață în comunitate, refuzul stilului de viață consumerist). *Squatting*-ul politic este specific mai ales țărilor dezvoltate (Marea Britanie, Franța, Germania, Olanda, Statele Unite). Lipsa unei locuințe este văzută, de obicei, drept o situație alarmantă, expresie fie a sărăciei extreme, fie a decăderii,

5 <http://squat.net/archiv/notrespassing/0.html>

fie a victimizării. Dar în momentul în care ea devine alegere liberă, atunci putem spune că avem de-a face cu o opțiune social-politică. „Crimă nu este să ocupi ilegal o clădire, ci să o lași nefolosită atâta timp cât există oameni care locuiesc pe stradă”, spun adeseori squatterii.

Squatting-ul, văzut ca soluție alternativă de locuire și ca mod de viață alternativ, aduce laolaltă mai multe tipuri de oameni:

- indivizi care nu sunt neapărat săraci dar care doresc să locuiască în colectiv și să dezvolte împreună proiecte;
- persoane care au locuit în cămine studențești sau camere obișnuite închiriate și pentru care squatting-ul reprezintă o variantă ieftină de a locui în continuare,
- tineri care vor să plece de acasă dar încă nu își permit să suporte financiar plata unei chirii,
- artiști care au nevoie de spații pentru creație,
- femei care vor să evite modul tradițional de a trăi, complet subordonat părinților sau alături de un soț autoritar,
- la fel ca și alți indivizi care au decis să se dedice activităților ce nu aduc prea mulți bani.

Categoriile înșiruite mai sus nu îi exclud pe cei care au avut parte de o locuire precară sau care duc lipsa unei locuințe adecvate. După cum am mai precizat, squatting-ul alternativ și politic îi poate cuprinde de asemenea pe cei ce au mare nevoie de o casă. Însă, spre deosebire de squatting-ul generat de sărăcie extremă, în această situație particulară, privarea și lipsurile esențiale nu mai reprezintă motivația centrală. Indivizii care recurg la astfel de squatting-uri încearcă să-și croiască acces la resurse care nu le sunt oferite în mod oficial. Mai mult, ei încearcă să redistribuie resursele în așa fel încât să-și facă propria lor „dreptate”, să aibă acces la „avantajele” unei vieți decente sau cel puțin să poată crea substitute pentru aceasta. De aceea, cerințele lor către autorități iau forma unor tactici ce urmăresc posibilitatea de a-și desfășura activitățile în liniște și, așa cum afirmă sociologul Hans Pruijt (care a studiat mișcările de squatting), de a fi pur și simplu lăsați în pace – acesta fiind de fapt scopul final. Utilizarea tactică a tehnologiei, a mass mediei și a mediei alternative este unul din mijloacele frecvent folosite în cadrul mișcării squatterilor, cu scopul de a atrage atenția oamenilor asupra dreptului la locuire, asupra dreptului la oraș, asupra nevoii de egalitate socială.



Squat în Berlin, 2007

De reținut:

☀ Orașul a fost și rămâne un teren al negocierii între diverse grupuri sociale; coabitarea armonioasă în orașe reprezintă un proces dificil, care de multe ori este punctat de diverse mișcări sociale urbane; în general, aceste mișcări contestă ordinea socială și politicile publice existente, luptă pentru vizibilitate pe scena socială și pentru o distribuție echitabilă a resurselor.

☀ Un exemplu de mișcare socială urbană este ocuparea clădirilor dezafectate (squatting-ul), ca răspuns la problemele nesoluționate ale locuirii urbane.

3. Alte discipline care studiază viața socială a orașului

În ultimele decenii, științele socio-umane s-au diversificat, au devenit mai numeroase și s-au specializat pe anumite teme de studiu. Astfel, în afara sociologiei și a antropologiei urbane, s-au dezvoltat numeroase discipline și sub-discipline sociale distincte, dar având totuși elemente comune. Vom prezenta în continuare pe scurt câteva dintre cele care au în comun tematici legate de viața urbană.

Antropologia virtuală

Antropologia virtuală studiază interacțiunile sociale care au loc prin intermediul internetului. În general, în toate țările lumii, locuitorii din mediul urban au acces mai facil la internet, mai multe surse posibile și conexiuni de calitate mai bună; astfel, putem spune că studiul relațiilor online este în mare parte legat de mediul urban, ceea ce face ca antropologia virtuală să fie legată de antropologia urbană.

În prezent, se desfășoară studii sociologice complexe asupra marilor mișcări de protest din piețele publice ale orașelor lumii (din țările arabe, Africa, Europa și America); se acordă o atenție deosebită legăturii dintre aceste mișcări și informarea, mobilizarea, cooperarea online a participanților – prin Twitter, Facebook, YouTube, blogspot. Studiile de acest gen îmbină studiile urbane cu studiile virtuale.

Istoria orală

Istoria orală este o metodă de analiză socială a modului în care oamenii își amintesc anumite momente, locuri, persoane și relații. Astfel, cercetarea de istorie orală scoate în evidență și documentează experiența subiectivă a oamenilor. Cercetătorul urban care folosește metoda istoriei orale își roagă subiecții (cei intervievați) să povestească despre anumite locuri din oraș, despre anumite momente-cheie petrecute în oraș, despre amintirile personale legate de oraș. Interviuurile de acest gen pot fi destul de libere și pot merge în direcții surprinzătoare.

Un studiu reprezentativ de istorie orală este „*Tales of the City: A Study of Narrative and Urban Life*”, în care cercetătoarea Ruth Finnegan ilustrează diferite „narațiuni” (*narratives*) despre un orașel fost industrial din Marea Britanie, așa cum sunt povestite/ amintite de diferite persoane, de vârste și ocupații diferite. „Narațiunile” diferite sunt o dovadă a modurilor diferite în care oamenii percep și experimentează aceleași spații.

Studii sociale urbane aplicate

Activismul social și organizarea politică a celor ce locuiesc în comunități marginalizate pot crea soluții viabile la problemele orașelor, soluții cu potențial de schimbare socială. Studiile sociale urbane aplicate relevă modurile în care se dezvoltă aceste soluții alternative și, în plus, le oferă sprijin. În cadrul studiilor sociale aplicate, cercetătorii se implică, alături de comunitățile pe care le studiază, în acțiuni de îmbunătățire a calității vieții comunităților respective. Totodată, ei se pot alătura unor mișcări sociale (naționale și transnaționale), cu scopul a dezvolta și de a implementa programe, proiecte și politici publice care promovează *perspectiva justiției sociale*; această perspectivă are ca scop diminuarea inegalităților sociale și creșterea egalității de șanse.



„*Din inima cartierului meu*” - proiect derulat de Asociația Komunitas, care a avut ca scop amenajarea unui teren de fotbal în cartierul defavorizat Ferentari, prin implicarea mai multor actori urbani: autorități, locuitori din cartier, arhitecți peisagiști, studenți, elevi de la școli din cartier etc.

Urbanismul participativ

Este o abordare aplicată, la intersecția dintre teorie socială și practică urbanistică. Reprezintă o abordare interdisciplinară, care încurajează urbaniști, arhitecți, decidenți, educatori și mai ales locuitori să devină cercetători urbani, să discute problemele urbane, să propună soluții împreună și să participe împreună la realizarea intervențiilor urbane. În anii '60-'70 ai secolului al XX-lea, în Marea Britanie, urbanismul participativ s-a dezvoltat în paralel cu educația urbană (*Planning Education*).

Principiile urbanismului participativ sunt:

- ideea că locuitorii orașului sunt și ei experți ai propriului oraș, deținând cunoștințe practice despre diferitele spații, trasee și resurse; iar arhitecții, urbaniștii, decidenții au doar acces indirect la aceste cunoștințe vitale ale locuitorilor;
- ideea că diferiți utilizatori ai unui spațiu urban dezvoltă sentimente, interese, nevoi diferite pentru acel spațiu, așa încât pentru folosirea colectivă a acestuia este nevoie de negocieri și echilibrări de poziții, pe care le poate cataliza numai participarea tuturor la procesul de planificare a respectivului spațiu.



Elevi de la Școala Generală 136 din București, situată în cartierul defavorizat Ferentari, lucrând alături de studenți de la Facultatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, în cadrul unui proiect de urbanism participativ derulat de Asociația Komunitas

Lucrarea „Image of the City” și studiul trans-național „Growing Up in Cities” coordonat de urbanistul și cercetătorul social Kevin Lynch sunt considerate drept întemeietoare pentru urbanismul participativ și pentru educația urbană participativă. În rândurile lor, este argumentată ideea că orașul este o realitate prea complexă pentru a fi lăsată numai în seama urbaniștilor și arhitecților, respectiv numai în seama adulților. Participarea tuturor locuitorilor este necesară pentru a obține „o formă urbană bună” (good city form). Aceste studii întemeietoare au creat o breșă prin care copiii și adolescenții să poată participa la deciziile legate de forma urbană și de administrarea spațiilor colective. Până atunci, participarea lor la dezvoltarea orașului și cunoștințele lor despre oraș nu erau luate în seamă.



Propunere de intervenție pe fațada unui bloc, realizată de elevi din școli generale bucureștene, în cadrul proiectului de educație urbană „Ia-ți orașul înapoi!”, derulat de Asociația Komunitas.

Antropologia sportului

Reprezintă un sub-domeniu al *antropologiei corpului*. În cadrul acesteia, au fost studiate grupurile de tineri care practică sporturi urbane: bicicletă, patine cu rotile (role) și skateboard, alergări libere („traseu”, „parcours” sau „parkour”). Practicarea acestor sporturi urbane are roluri sociale multiple: este o formă accesibilă de divertisment – chiar și copiii din zonele defavorizate pot practica aceste sporturi; este o bună ocazie de interacțiune socială și pentru petrecerea timpului în colectiv – conducând la alcătuirea grupurilor sau „găștilor”; oferă ocazii pentru cunoașterea orașului și pentru apropierea spațiilor publice ale orașului – oferind practicantilor o înțelegere diferită a acestor spații, ca spații „de cucerit”.

Reprezentând moduri diferite de parcurgere a spațiului urban, sporturile urbane oferă alternative la practicile cotidiene ale majorității – deci definesc o „altfel” de mișcare și o „altfel” de identitate pentru adolescenți. Având caracteristici de joacă și divertisment, desfășurate în spații care nu sunt destinate explicit acestor practici – ci sunt spații „cucerite” de la adulți – sporturile urbane pot fi considerate moduri de contestare a regulilor pe care adulții le impun în spațiul public. De aceea, sunt frecvente situațiile în care practicarea sporturilor urbane sfidează limita legii.

Sociologia acustică

Compozitorul canadian Murray Shaeffer, preocupat de teoria muzicală și de ecologie, a derulat în anii '70 ai secolului al XX-lea studiul „*World Soundscape Project*”, înregistrând și colectând sunete urbane diferite, în diferite momente ale zilei, timp de mai multe luni. Studiul a demonstrat influența sunetelor asupra vieții cotidiene, diversitatea sonoră urbană (*soundscape*) și efectul negativ al zgomotului/ poluării fonice.

În același timp, a demonstrat și posibilitatea de a realiza un „design sonor” mai bun, pentru o experiență urbană mai plăcută, care predispune la socializare. Acesta a reprezentat primul studiu de sociologie acustică, un domeniu încă puțin explorat al studiilor sociale urbane.

Garbologia

Garbologia este o sub-disciplină a antropologiei care studiază modul în care oamenii din anumite orașe/ vecinătăți/ comunități tratează deșeurile, reziduurile activităților lor cotidiene, provenite în urma muncii, activității domestice, alimentației, petrecerii timpului liber, etc. În ciuda aparentei simplități a gesturilor de aruncare a gunoiului, prezența reziduurilor este un fenomen complex: pe de o parte, are o latură juridică, reprezentată prin norme de depozitare, amenzi, reguli administrative stabilite prin contracte; pe de altă parte, are o latură politică, sensibilă mai ales în activitatea formațiunilor ecologiste (și în conflictele acestora cu edilii sau cu anumite companii de salubritate); în plus, are o latură economică, ce

transpare în primul rând prin setul de locuri de muncă pe care le generează, dar și prin existența centrelor de reciclat, care plătesc contravaloarea sticlei, maculaturii, fierului vechietc.

„În 1971, Universitatea din Arizona devenea promotoarea unei noi discipline academice, intitulată sugestiv „Garbology”. Sub îndrumarea profesorului William Rathje, doi studenți inițiau un proiect de studiu asupra lucrurilor aruncate din anumite gospodării, prin intermediul cărora încercau să deducă trăsături ale comportamentului de consum al indivizilor din acele gospodării – comportament greu de accesat prin metode directe de cercetare socială. Proiectul a luat repede amploare, generând vastul „Garbage Project”, coordonat până în anii '90 ai secolului trecut de către antropologul și arheologul William Rathje, finalizat în 1992 cu lucrarea (destul de populară) „Rubbish! The Archaeology of Garbage”. Astfel, antropologia a intersectat metoda arheologică, deschizând o nouă cale în domeniul studiilor urbane. Arătând cum *gunoiul oglindește cultura din care este aruncat*, „The Garbage Project” a permis schimbarea de perspectivă asupra gunoiului și îmbogățirea cunoașterii anumitor comportamente, semnificații, tendințe din viața socială.



De reținut:

✿ În afara antropologiei și a sociologiei urbane (discipline din care au fost prezentate câteva concepte și teorii în secțiunea 3.2), există o multitudine de alte discipline care analizează și încearcă să explice viața urbană. Câteva dintre acestea sunt: antropologia virtuală, istoria orală, urbanismul participativ, studiile sociale aplicate, antropologia sportului, sociologia acustică, garbologia.

4. Metode prin care este studiată viața socială urbană

Pentru a înțelege diferitele acțiuni ale oamenilor în oraș, schimbările care se produc în oraș, mulțumirile și nemulțumirile locuitorilor, diversitatea modurilor de viață în oraș este nevoie de o multitudine de informații și date. Cercetătorii urbani încearcă să obțină astfel de date, prin diverse metode. Aceste *metode de obținere a datelor* se încadrează în două categorii:

- *cantitative* – metode pentru obținerea de informații focalizate pe o anumită temă, de la un număr mare de persoane (de ex.: Recensământul populației; barometre de opinie; anchete electorale, etc.);
- *calitative* – metode pentru obținerea de informații bogate, de la un număr restrâns de persoane.

Metodele calitative de culegere a datelor necesită prezența cercetătorului mai mult timp în compania celor pe care vrea să îi studieze și să îi înțeleagă („subiecții” săi). Astfel de cercetări se numesc „cercetări de teren” iar cercetătorul „merge pe teren”, în locurile în care se află subiecții. În ultimele decenii, au luat amploare studiile urbane calitative iar cercetarea de teren a devenit metoda principală de culegere a datelor despre viața socială urbană.

Cercetarea de teren se poate face oriunde și oricând; poate atinge cele mai variate și mai neașteptate teme. Cercetătorul își poate alege o singură persoană ca subiect de studiu, poate alege o familie, locuitorii unui cartier, membrii unei rețele de comunicare, elevii unei clase, membrii unui grup etnic, persoane care nu se cunosc între ele dar au ceva în comun, etc. Practic, orice aspect legat de viața urbană poate face obiectul unei cercetări calitative. Pentru o cercetare riguroasă, este însă important ca cercetătorul să stea cel puțin o lună în teren, alături de subiecții săi, încercând să înțeleagă modul lor de a acționa/reacționa în anumite situații, încercând să înțeleagă modul lor de a vedea orașul și de a se raporta la ceilalți.



Tehnici utilizate în cadrul cercetărilor de teren

Observația

Este tehnica de bază în cercetarea de teren. Inițial, în primele cercetări de teren (desfășurate în secolul al XIX-lea), analistul nu interacționa prea mult cu subiecții săi, observând calitatea mediului în care trăiau sau lucrau, calitatea hainelor și accesoriilor, comportamentele în public și cu ocazia anumitor evenimente; această tehnică se numește observație *neparticipativă*. În anii '40 ai secolului al XX-lea, antropologul William Foote Whyte a promovat tehnica *observației participative* în studiile urbane – tehnică în care cercetătorul interacționează zilnic cu subiecții săi, ajutându-i în treburi cotidiene, mergând împreună prin oraș, luând masa împreună, vizitându-i în locuințele lor sau chiar mutându-se temporar în vecinătate (dacă este necesar), etc.

Exemplul 1

În anii 1970, un urbanist din New York, pe nume William Hollingsworth („Holly”) Whyte, a vrut să înțeleagă de ce unele mici părculețe frumos amenajate rămân nefolosite de oameni, pe când unele spații neamenajate, improvizate (precum ieșiri de metrou, trotuare, treptele unor clădiri) sunt mereu pline de oameni care par să le aprecieze. Pentru asta, a dezvoltat un proiect de cercetare numit „Street Life Project”. Împreună cu studenții săi, W. Whyte a ținut sub observație diverse spații publice în aer liber în New York, apoi și în alte orașe ale lumii; timp de câțiva ani, zi de zi, s-au așezat în parcuri, s-au plimbat pe străzi, au stat pe trepte sau la ieșiri de metrou, în locurile unde se adunau mulți oameni sau în locurile goale. În toate aceste spații, au observat și inventariat:

- 1) elementele de amenajare (dimensiuni, vegetație, orientarea către soare, umbră, vânt, disponerea față de stradă, distanța față de anumite clădiri, tipurile de mobilier urban, etc.)
- 2) numărul de utilizatori în anumite perioade de timp/ perioade ale zilei
- 3) comportamentele tuturor utilizatorilor acelor spații (cei care sunt în trecere; cei care stau puțin, așteptând pe cineva; cei care stau mult timp în respectivul loc; grupuri; cupluri; oameni singuri; tineri; vârstnici, etc.)
- 4) numărul, durata, intensitatea conversațiilor și interacțiunilor sociale, între cunoscuți și necunoscuți, în respectivele spații. Acesta este un tip de observație aflat la limita dintre abordarea participativă și cea neparticipativă. Scopul final a fost acela de a realiza un ghid pentru amenajarea de spații publice adecvate, concretizat ca „Project for Public Spaces”¹.

Interviul

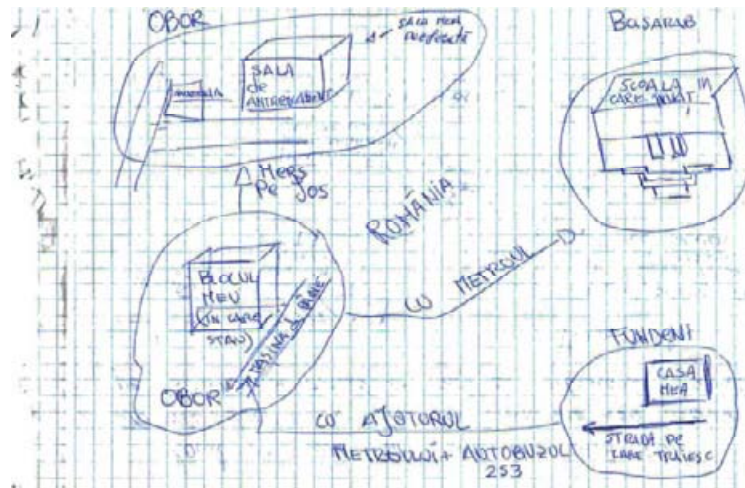
Interviul din studiile sociale diferă de interviul de jurnalism prin faptul că nu urmărește neapărat aflarea unui adevăr, ci explorează părerea, viziunea subiectivă a persoanei intervievate; se aseamănă mai degrabă unei povestiri, unei mărturisiri pe care subiectul o face cercetătorului, dacă cercetătorul i-a câștigat încrederea. Când cercetătorul își scrie articolul, cartea sau raportul de cercetare, poate păstra anonimul subiecților. Astfel, acest tip de studiu permite celor intervieuți să vorbească despre experiențele lor, amintirile lor, să își exprime păreri, opinii, dorințe, cunoștințe, etc. Cercetătorul poate propune subiecților să răspundă unor întrebări anume (în cazul unui interviu structurat) sau poate propune subiecților o temă despre care ei/ ele să vorbească liber (în cazul interviului nestructurat). Un interviu poate dura chiar și câteva ore, se poate realiza pe parcursul mai multor întâlniri între cercetător și subiect, se poate desfășura cu o singură persoană sau cu un grup de persoane. Este important ca cercetătorul să fie un bun ascultător și să nu întrerupă interviul atunci când subiectul se abate de la tema în discuție – pentru că astfel pot ieși la iveală date neașteptate, dar valoroase.

Harta mentală

La instrucțiunile cercetătorului, subiecții cercetării desenează sau reprezintă sub formă de machetă anumite trasee din oraș, așa cum le percep ei: trasee cotidiene, trasee noi sau modificări de trasee, cele mai îndrăgite trasee, zonele evitate, zonele destinate anumitor activități, vecinătatea, centrul orașului, zonele cunoscute versus zonele necunoscute din oraș. Hărțile mentale nu trebuie să fie reprezentări exacte ale orașului (cum sunt hărțile geografice), ci sunt hărți subiective, ilustrează cunoștințe, impresii și senzații ale subiecților. Subiecții le pot desena/ construi individual sau în grup. Adesea, în timp ce desenează sau realizează machete, subiecții povestesc despre experiența lor în locurile respective și pe parcursul traseelor respective; astfel, harta mentală este complementară interviului.

Exemplul 2

În anii 1960, Stanley Milgram, cercetător în psihologia socială, și-a încurajat studenții să realizeze diverse experimente comparative între orașe mici și New York, Paris, Londra – rezultatele acestora fiind prezentate pe scurt în articolul „The Experience of Living in Cities” (1970). Într-unul dintre experimente, Milgram și studenții săi au solicitat unor locuitori din Paris și New York să realizeze diverse hărți ale traseelor cotidiene sau ale traseelor speciale. Astfel, au analizat modul în care locuitorii se orientează spațial și își organizează viața socială cotidiană, urmărind anumite repere. Acest experiment a consacrat utilizarea hărților mentale în psihologia socială și în studiile urbane.

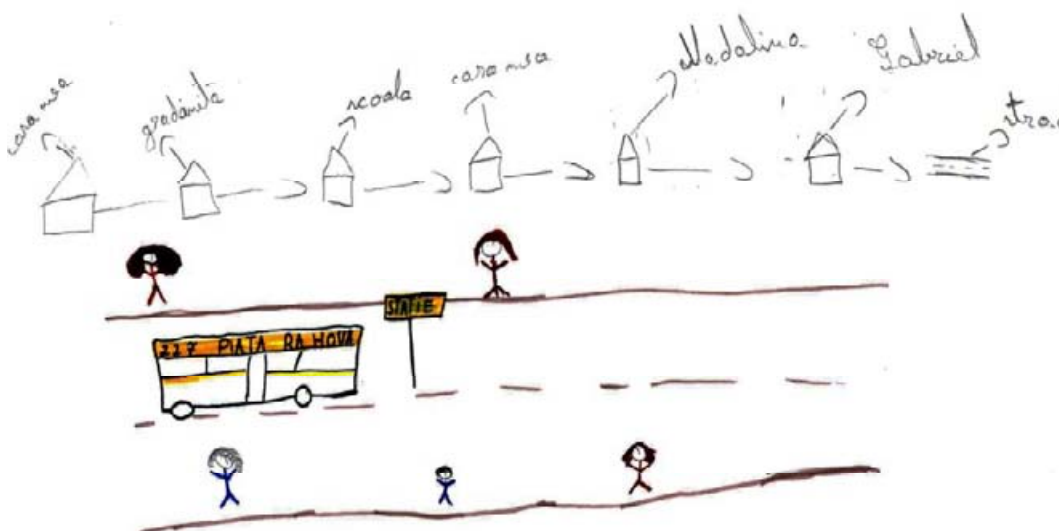


Jurnalul de teren

Este folosit atunci când cercetătorul petrece mai mult timp în teren și vrea să își noteze observațiile făcute sau vrea să noteze desfășurarea cronologică a evenimentelor prin care trece, cât timp stă în teren. În jurnalul de teren, cercetătorul își notează și păreri personale, prime impresii, idei de urmat în continuarea studiului său; seamănă cu un jurnal personal (motiv pentru care jurnalele de teren, ca atare, se publică foarte rar), doar că se referă la tema de studiu și la subiecții în cauză. Este mai puțin o tehnică de obținere a datelor de teren, cât un instrument prin care cercetătorul înregistrează date, le pune în ordine, astfel încât să le poată analiza și interpreta mai târziu.

Hărți mentale realizate de elevi din școli bucureștene în cadrul proiectului de educație urbană „Ia-ți orașul înapoi!”, derulat de Asociația Komunitas

Yandu Maria



Documentarea vizuală

Orice demers de cercetare socio-antropologică poate fi însoțit de obținerea unor documente vizuale, cum ar fi fotografiile sau filmele. Aceste mijloace pot constitui ele în sine o cercetare, și atunci avem de-a face cu ceea ce se numește antropologie vizuală, un sub-domeniu al antropologiei. Studiile de antropologie vizuală produc ele însele materiale vizuale cum sunt fotografiile sau filmele, prin care sunt prezentate persoanele și situațiile sociale studiate.

Exemplul 3

Photo elicitation – o tehnică socio-antropologică de a colecta date, care presupune două etape: în primul rând, celui interviuat i se arată fotografiile sau fragmente de film, apoi este rugat să vorbească despre ele (de ex.: ce reprezintă, ce amintiri îi provoacă, etc.). În acest fel, se obțin informații mai profunde, mai puțin raționale, mai greu de pătruns altfel. Materialele vizuale folosite se pot prelua din diverse surse: fie chiar de la cei interviuați, fie din arhive, ziare, internet, etc.

Photo voice – o metodă folosită în științele sociale aplicate, în dezvoltarea comunitară, educație și sănătate publică; participanților li se cere să reprezinte problemele sau punctul de vedere al comunității lor, prin intermediul unor serii de fotografii, pe care le realizează ei înșiși. Fotografiile sunt discutate apoi în cadrul unor grupuri de suport pentru comunitatea respectivă și, pe marginea lor, se decid strategii de intervenție sau modalități de soluționare a problemelor. Această metodă se folosește des în cazul comunităților marginalizate, scopul ei fiind să ofere o viziune din interior a comunității în care urmează să se intervină.

De reținut:

☀ Aceste tehnici și instrumente pentru metodele calitative de obținere a datelor sociale îi ajută pe cercetătorii urbani să intre în contact direct cu experiențele și perspectivele oamenilor (subiecților de studiu). Astfel, se pot obține date despre diferite aspecte ale vieții subiecților: despre cum se organizează în grupuri, cum se percep unii pe alții în anumite situații, cum locuiesc unii cu alții, cum sunt separați unii de alții, cum accesează anumite resurse, cum percep anumite resurse, cum reacționează la anumite schimbări din sistemul politic sau economic, etc. Despre cele mai importante astfel de teme, din studiile urbane, am vorbit pe parcursul acestui capitol.

Aplicație (la alegere)

1. Realizați o serie de 10 fotografii de antropologie vizuală – care să documenteze transformări ale cartierului vostru, în ultimul an. Imaginile pot reprezenta amenajări nou apărute, spații care s-au degradat, vecini noi, activități noi pe care locuitorii au început să le desfășoare în cartier. Pentru fiecare imagine, scrieți un scurt text explicativ (2-3 propoziții).
2. Realizați o serie de 5 interviuri scurte, facilitate de hărți mentale – rugați 5 persoane de vârste diferite să vă deseneze pe câte o foaie albă harta traseelor cotidiene în oraș, marcând locurile preferate și locurile evitate. Rugați cele 5 persoane (subiecții de cercetare) să povestească despre aceste trasee și locuri, în timp ce desenează hărțile.
3. Realizați un interviu de istorie orală – despre povestea unui loc cu semnificație personală pentru subiectul interviuat (poate fi un loc din orașul în care subiectul locuiește sau din alte orașe vizitate). Persoana interviuată (subiectul) poate fi o persoană cunoscută sau o persoană pe care o întâlniți pentru prima dată, în parc sau în fața blocului. Interviul ar trebui să dureze cel puțin 25 de minute, în care subiectul să vă vorbească despre amintiri, povești recente, date istorice, gânduri de viitor.
4. Realizați un scurt jurnal de teren – care să documenteze ce se întâmplă într-un loc ales de voi în oraș, timp de o săptămână. Puteți merge la ore diferite, puteți privi locul din direcții diferite, puteți vorbi cu utilizatorii locului sau nu. Notați zilnic în jurnal observații voastre, comportamentele utilizatorilor, evenimentele petrecute acolo la anumite ore și impresiile voastre.
5. Realizați o mică cercetare despre un subiect (la alegere), folosind interviuri bazate pe tehnica *photo-elicitation*.

5. Momente importante din istoria studiilor sociale urbane

Friedrich Engels (filosof, analist social și politic): lucrarea sa „*Situația clasei muncitoare în Anglia*” din anul 1845 a avut un impact important asupra studiilor urbane, din mai multe puncte de vedere: spre exemplu, a deschis subiectul periferiilor sărace ale orașelor și a lansat discuția despre efectele secundare negative ale industrializării urbane masive.

Ferdinand Tönnies (sociolog): în lucrarea sa „*Comunitate și societate*” din anul 1887 a pus în opoziție formele de asociere umană specifice capitalismului și orașelor (*societate*), pe care le considera mai limitate și mai trecătoare, cu formele de asociere bazate pe relații directe îndelungate și de încredere, specifice tradiționalismului și ruralului (*comunitate*).

Max Weber (economist, sociolog): studiul său numit „*Orașul*”, apărut inițial în anul 1905, este considerat în prezent drept *primul studiu social urban* propriu-zis. Pentru Weber, orașul ideal era caracterizat de diversitate, coexistența multiplelor stiluri de viață, individualitate și chiar inovație; dar în orașele vestice contemporane lui, orașe ale industriei și capitalismului, a observat dezvoltarea precară a acestor trăsături.

Georg Simmel (sociolog, filosof): este considerat „*părintele*” *sociologiei urbane*; preocuparea sistematică pentru înțelegerea vieții urbane a fost relevată prin lucrarea „*Metropola și viața mentală*” publicată în anul 1903. A teoretizat concepte cum ar fi „*distanța socială*” și „*străinul*”.

Școala Sociologică de la Chicago, unul dintre primele departamente de sociologie din Statele Unite ale Americii. Cercetătorii sociali ai Universității din Chicago au desfășurat studii de teren despre și în orașul lor, de-a lungul mai multor ani, acoperind diverse teme și diverse grupuri de subiecți; Chicago a devenit „laboratorul” lor de studii sociale. Acest demers dezvoltat la începutul secolului al XX-lea este considerat a fi *debutul studiilor urbane moderne*. Cu alte cuvinte, începând cu cercetările din Chicago, orașul în sine este studiat și interpretat ca o realitate socială aparte, nu ca un context sau fundal neutru al vieții sociale.

William Foote Whyte (antropolog al Școlii de la Chicago): până în anii '40 ai secolului al XX-lea, perspectiva generală a celor mai multe studii urbane a fost una negativistă, ilustrând doar problemele orașului sau comparându-l cu satul idilic. În replică, în deceniile care au urmat, câțiva sociologi și antropologi urbani, studenți ai Școlii de la Chicago dar nu numai, au încercat să aducă date de teren care să diminueze influența abordării anti-oraș, iar Whyte a fost unul dintre primii.

În anul 1943, William Foote Whyte a publicat studiul etnografic „*Street Corner Society*” care a schimbat perspectiva sociologică negativă asupra vieții urbane. Studiul s-a desfășurat pe parcursul mai multor luni, într-o vecinătate defavorizată a orașului Boston, locuită de imigranți italieni. Analiza micro-socială participativă a relevat, pe de o parte, existența ordinii sociale într-o vecinătate considerată a fi un spațiu al dezordinii; pe de altă parte, existența diversității sociale într-un grup social considerat omogen și deviant. Folosirea *observației participative* în context urban și într-un grup social defavorizat a „*revoluționat*” studiile urbane.

Erving Goffman (sociolog al Școlii de la Chicago): a fost primul sociolog care a studiat sistematic și a propus explicații pentru cel mai reprezentativ tip de interacțiune socială în oraș: interacțiunea dintre persoane care nu se cunosc („străini”), în spațiile publice urbane. Lucrările sale „*Behavior in Public Places*” (1963) și „*Relations in Public: Microstudies of the Public Order*” (1971) sunt în continuare lucrări influente în științele sociale.

Kevin Lynch (urbanist): a coordonat primul studiu despre experiența urbană a adolescenților, intitulat „*Growing Up in Cities*”; studiul a avut loc în mai multe țări. O altă lucrare importantă a sa este „*The Image of the City*”, în care încearcă să analizeze felul în care se formează imaginile mentale asupra orașului. Noțiunile introduse de Lynch au revoluționat mișcările urbaniste de după anii '60 ai secolului trecut.

Concepte introduse:

Neatenție civilă (Ervin Goffman) - denumește un proces specific *ordinii publice*, prin care indivizii care împart un spațiu public sunt conștienți unii de alții, fără a face acest lucru evident. Prin urmare, se păstrează anumite distanțe, se evită privirea indiscretă sau atingerea și, astfel, oameni care nu se cunosc între ei (străini unii de alții) își recunosc reciproc dreptul de se afla într-un spațiu public. Prin respectarea unor astfel de reguli nescrise, putem beneficia de intimitate și spațiu privat chiar în mijlocul unei mulțimi. Pe de altă parte, neatenția civilă poate deveni indiferență față de celălalt și poate contribui la anonimizarea vieții în așezările urbane; își poate face loc sentimentul de singurătate și poate contribui la estomparea ideii de responsabilitate sau grijă pentru alți indivizi;

Sociologia dramaturgică (Ervin Goffman) - într-un oraș, interacțiunile între străini, pe străzi, în parcuri, în mijloacele de transport în comun, sunt foarte importante pentru bunul mers al vieții urbane, chiar dacă sunt scurte și efemere: spre exemplu, copiii învață despre ceilalți oameni, observându-i în trecere; vârstnicii se simt mai puțin singuri, chiar dacă nu li se adresează nimeni în mod particular; oamenii se pot întâlni întâmplător, pot schimba câteva vorbe cu necunoscuți, se pot ajuta reciproc cu informații, pot observa noi comportamente cotidiene, mai eficiente sau mai la modă. Astfel, locuitorii orașului simt că sunt parte a unui întreg, că sunt legați între ei. În același timp, Goffman a accentuat faptul că oamenii nu se dezvăluie cu totul în aceste interacțiuni scurte și efemere: nu își arată unii altora tot ceea ce gândesc, nu își spun tot ceea ce ar vrea să spună, își limitează curiozitatea de a se privi/ observa intens. Astfel, oamenii se poartă ca și cum ar avea o mască, ca și cum ar juca un rol în fața celorlalți.

Imaginabilitatea și lizibilitatea urbană (Kevin Lynch) sunt concepte propuse de Kevin Lynch, care se referă la gradul de descifrabilitate a peisajului urban la nivelul fiecărui individ. Oricărui oraș îi corespunde o imagine urbană, ca orice imagine, aceasta se privește, sau, în accepțiunea lui Lynch, se citește, se poate descifra. Un oraș bine gândit și planificat se poate citi ușor, adică este lizibil. Lizibilitatea este un rezultat al designului urban și al organizării spațiului urban. Un oraș lizibil ne asigură securitatea emoțională, pe când un oraș ilizibil ne trezește sentimente de teamă și nesiguranță. Imaginabilitatea ar fi calitatea unui oraș de a stimula percepția unui privitor și de a provoca imagini puternice la nivel mental; mai precis, se referă la sentimentul pe care un oraș reușește să-l genereze (de exemplu: locuri bune/locuri rele). Imaginile pot genera percepții diferite, asta înseamnă că fiecare din noi se raportează diferit la spațiu.

Concluzii generale

Orașele nu reprezintă doar o sumă de clădiri, ci mai ales un ansamblu de relații sociale pe care le dezvoltă locuitorii lor. Orașele sunt caracterizate de o mare varietate a grupurilor sociale și a stilurilor de viață. Pentru a face coabitarea posibilă, toate aceste grupuri dezvoltă strategii de conviețuire și respectă o anumită ordine socială. Frecvent, există situații în care aceste strategii nu funcționează și unele grupuri rămân marginalizate și excluse social, fără a beneficia integral de avantajele și resursele oferite de locuirea în mediul urban.

La rândul său, locuirea urbană contemporană prezintă o serie de aspecte problematice și provocări pentru administrațiile locale. Uneori, ordinea socială general acceptată este contestată în cadrul unor mișcări sociale urbane, care propun propriile soluții la diverse probleme urbane nesoluționate și o nouă abordare a conceptului de ordine socială.

Ordinea socială, mișcările de contestare a ei, diversitatea modurilor de practicare a ordinii sociale în cadrul diferitelor grupuri și locuri din lume au fost studiate de cercetători sociali încă din secolul al XIX-lea. În cadrul acestor studii, s-au dezvoltat metode, tehnici, concepte, explicații, sub-discipline variate, care ne ajută să explorăm și să înțelegem mai multe despre complexitatea vieții urbane.

RESURSE

1. Bibliografie

Marc Gottdiener, Leslie Budd, *Key concepts in urban studies*, Sage Publication, 2005
Marius Cristian Neacșu, *Orașul sub lupă*, Editura Pro Universitaria, 2010
State of the world cities 2010/2011 – Bridging the urban divide, UN HABITAT, United Nations Human Settlements Programme, 2008
Ruggiero Vincenzo, *Movements in the city*, Pearson Education 2001
<http://squat.net/archiv/notrespassing/0.html>
www.pps.org
<http://thebacstudentdevelopmentblog.blogspot.com/>

2. Credite foto

fotografii din arhiva personală
Vlad Cătună: București 2011
Franek Strzeszewski / www.franfotofactory.com : București 2011, cartierul Pantelimon
Cătălin Berescu: cartierul Valea Rece, Târgu Mureș
www.theyliewedie.org: ilustrațiile din subcapitolele „Excluziune și segregare teritorială” și „Inegalități sociale și economice”
google images/ www.tradekorea.com: Morman de gunoaie; Viața de noapte, Berlin
ilustrația din subcapitolul „Adolescenții indezirabili”:
<http://thebacstudentdevelopmentblog.blogspot.com/>

3. Filme recomandate spre vizionare

Favela Rising (2005, Jeff Zimbalist, Matt Mochary) – un film despre situația tinerilor din cartiere defavorizate braziliene (favelas) și mișcări sociale bazate pe exprimarea prin muzică
Punam (2006, Lucian and Natașa Muntean) – documentar despre situația unor copii din Nepal, forțați să muncească pentru a se întreține
Trashopolis (2010) – documentar despre gunoi și istoria gunoiului în câteva din marile orașe ale lumii
The City and the Self (1972, Stanley Milgram) – un studiu al relațiilor umane din orașe, bazat pe concepte psihologice; filmul explorează percepțiile locuitorilor urbani asupra orașului
Welcome to Lagos (BBC) – documentar care analizează viața într-unul din cele mai extreme medii urbane din lume: Lagos, Nigeria

GHID DE EDUCAȚIE URBANĂ

Prezentul ghid a fost elaborat în cadrul proiectului educativ „Ia-ți orașul înapoi!”, derulat de Asociația Komunitas în perioada noiembrie 2010 - ianuarie 2012 cu sprijinul financiar al CEE Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe și în cadrul proiectului cultural „Manual de educație urbană” coordonat de Asociația pentru Tranziție Urbană și finanțat de Uniunea Arhitecților din România.

Ghidul de educație urbană, care adună la un loc concepte, noțiuni și teorii specifice acestei noi discipline nu numai că este o publicație în premieră în România, dar va sta și la baza unui Manual de educație urbană care va fi elaborat în viitorul apropiat de către cele două asociații implicate în proiect.

Principalele teme abordate sunt:

- înțelegerea funcționării orașului
- spațiul public
- viața urbană
- actorii urbani
- peisajul urban
- istorie și patrimoniu urban
- reprezentări ale orașului

Prin tematica abordată ghidul se adresează unor categorii diverse de cititori: profesorii de liceu sau din școli generale care doresc să introducă teme de educație urbană la orele de dirigenție, ca activități extraclasă sau ca un curs opțional din curriculumul la decizia școlii; tinerilor interesați de cultura urbană și de participarea activă la viața orașelor în care locuiesc; activiștilor și ONG-urilor cu preocupări în domeniu, dar și oricărui cetățean care nu vrea să fie doar un simplu spectator la viața orașului în care locuiește, ci dorește să se implice și să-l transforme într-un loc în care se poate trăi mai bine și mai frumos.

coordonare proiect



partener instituțional



sprijin financiar și logistic



Uniunea Arhitecților
din România



Universitatea de
Arhitectură și Urbanism
"Ion Mincu" București



Trust for Civil Society
in Central and Eastern Europe