

Cuprins

Mulțumiri	13
<i>Ab initio</i> de Augustin Ioan	17
Introducere	21

Planificarea urbană postbelică timpurie

Planificarea ca proiectare urbană	31
Zorii unei noi profesii / 31 • Importanța planificării postbelice timpurii / 32 • Gibberd / 33 • Keeble / 36	
Urbanismul utopiei	39
Fascinația planului / 39 • Comprehensivitatea pla- nului / 41	
Primele critici ale urbanismului tradițional	44
Exclusivitatea proiectării urbane / 45 • Determinismul naiv / 45 • Omnisciența planificatorului / 47 • „Planificarea de planșetă” / 49	

Raționalismul comprehensiv versus raționalismul critic

Fundamente teoretice și continua relevanță a modelului popperian / 53	
<i>Raționalitatea</i> : un concept disputat / 53 • Depășirea in- congruenței logice din miezul raționalității / 53 • Rațio- nism critic în urbanism și arhitectură: o primă aproxi- mare / 54 • Este adevărul miza teoriilor raționale? / 56	

• Raționalismul (pan-) critic / 57 • Raționalism pan-critic sau evoluția teoriei popperiene / 57 • Problema inducției / 59 • Falsificabilitatea <i>qua</i> criteriu de demarcație / 61	
Abordarea sistemică	64
Scurtă introducere în teoria sistemică / 64 • Considerații filosofice / 64 • Aspecte din științele sociale / 65	
• De la biologie la epistemologie / 66 • Critica planificării spațiale tradiționale / 67 • Nevoia unei noi abordări urbanistice / 68 • Critica planificării tradiționale / 69	
• Despre implauzibilitatea <i>master plan</i> -ului / 72 • Către o raționalizare a planificării / 74 • Raționalitatea abordării sistemice în urbanism / 75 • Abordarea sistemică: între <i>rezolvarea-de-probleme</i> și <i>atingerea-de-obiective</i> / 75 • Posibilitatea unei „logici omoloage” / 76	
• Deficiența abordării sistemice în planificare / 78	
• Moștenirea teoriei sistemice / 81	
Abordarea „rațională”	84
Raționalitate: construct teoretic / 84 • Raționalitate formală și raționalitate subiectivă / 84 • Școala de la Chicago în planificare / 88 • <i>Modelul planificării raționale</i> / 93 • Comprehensivă versus parțială / 93 • Urbanism: public, corporatist, comunitar / 94 • Decizia rațională / 96 • Explicarea modelului banfieldian / 97	
• Rafinarea modelului / 101	
Critica raționalismului comprehensiv în planificare	105
Nevoia unui alt model / 105 • Incrementalism disjunctiv / 108 • Critica incrementalismului disjunctiv / 111	
 Rolul modelelor în planificare	
Preliminarii asupra importanței modelelor	117
Modelare în planificare / 118	

Modelul *atingerii-de-obiective* 121

Relevanța obiectivelor / 121 • Un model peren? / 121
 • Valori, scopuri, obiective / 122 • De la obiectiv la plan / 123 • Tipuri de obiective / 124 • Cine formulează obiectivele? / 126 • „Profesioniști” *versus* „Politicieni” / 126 • Un tip insolit de analiză urbană / 127
 • Aspirații negative sau probleme reale / 128 • Pericolul autorității profesionale / 130 • Actualitatea obiectivelor / 132 • Încremenirea în proiect / 132 • Țel, obiectiv, țință / 133 • Obiectiv și planificare cibernetică / 135

Critica modelului: problema cu obiectivele 138

De ce o critică? / 138 • Ce fel de raționalitate căutăm în planificare? / 138 • „*Rezolvare-de-probleme*” *versus* „*atingere-de-obiective*”: situația actuală / 140 • Aspectul ontologic / 141 • Needham *versus* Faludi / 141 • Argumentul lui Chadwick / 142 • Critica metodologică / 143 • Planificarea între scop și criteriu / 143 • „*Atingerea-de-obiective*”: un joc al ierarhizărilor / 144 • Pericolul imunizării / 145 • Caracter local sau general? / 146 • Supremația epistemologică / 147 • Repetabilitate sau „*atingerea-de-obiective*” / 147 • Caracter normativ și explicativ / 148 • Implicația politică / 149 • „*Obiectivele cui?*” / 149 • Planificarea și libertatea individului / 150 • Raționalitatea, element comun și salvagardant / 152

Abordarea raționalismului critic

Precedente în literatura de specialitate 157

Chadwick / 157 • Metodă comună? / 157 • Probabilitate și predicție / 161 • Gillingwater / 162 • Faludi / 165
 • Poate fi planul infirmat? / 166 • Poate fi planul justificat? / 168 • Posibilitatea unui criteriu de demarcație decizional / 169

Modelul planificării spațiale	173
Eșafodaj teoretic / 174 • Conjecturi și refutări: teza preliminară / 174 • Succesul abordării depinde / 176 • Continuum ontologic sau despre „nori” și „orologii” / 177 • De la societatea deschisă la universul infinit / 180 • „Controlul plastic” / 181 • Modelul „orologiu” al planificării / 183 • Conjecturi și refutări: un model evolutiv / 185 • Rezolvarea-de-probleme ca bună-conduită / 187 • Diagrama de creștere a planificării / 190 • Cele două lumi ale planificării / 190 • Probleme și formulări / 192 • Evoluția ipotezelor / 193 • Relevanța modelului / 194 • Elementele și testele procesului / 196 • Coroborare / 197 • Probabilitate / 200 • Verosimilitudine / 202 • Acceptabilitate potențială relativă / 206 • Marele Test / 209	
Sociologia planificării	211
Analiză situațională / 212 • Construirea modelului causal / 213 • Principiul raționalității / 216 • Metoda zero / 218 • Logica situațională / 219 • Meritele analizei situaționale / 221 • Individualismul metodologic / 224 • Individualismul metodologic popperian / 228 • Denunțul psihologismului / 231 • Atacul asupra colectivismului metodologic / 236 • După Popper: dezvoltarea individualismului metodologic / 238 • John W.N. Watkins / 240 • Joseph Agassi / 243 • Ian Charles Jarvie / 246	
Pentru o psihologie a învățării	249
Un „Curriculum criticist” / 250 • De la critică la creație / 254	

Decizie și politică în planificare

Procesul decizional.....	259
Planificarea în societățile democratice / 259 • Presu-	

poziția politică / 260 • Banfield & Meyerson / 261 •	
Politicul / 263 • Componenta procedurală / 263 •	
Turnirul Khazar / 266 • Interesul public / 268 • Con-	
ceptele interesului public / 269 • Importanța perspec-	
tivei decizionale / 272	
Planificarea (neo)liberală	274
Fundamente teoretice / 275 • Criza internațională:	
punct de pornire? / 275 • Argumentele liberale pentru	
societatea urbană contemporană / 277 • „Starea de	
natură” și necesitatea urbanismului / 281 • Neolibe-	
ralism și planificarea sub „noua dreaptă” / 286 • O	
lume în schimbare / 286 • Piață și planificare sau	
planificare de piață? / 290 • Scopul planificării	
neoliberală / 293 • Marea Britanie: studiu de caz al	
politicilor neolibérale / 296 • Relevanța argumentelor	
(neo)-liberale / 301	
Urbanismul pledant	304
Geneza spontană / 304 • Cazul Millfield, Sunderland,	
UK / 304 • Cazul Rye Hill, Newcastle upon Tyne,	
UK / 307 • Construct teoretic / 310 • „Planificarea	
Unitară” <i>versus</i> „Planificarea Plurală” / 311 • Urbanistul	
<i>qua</i> avocat / 314 • Comisia de avizare: instituție	
democrată? / 316 • Scopul planificării: „inclusiv” <i>versus</i>	
fizic / 318 • Importanța principiilor Urbanismului	
pledant / 319	
În loc de concluzii.....	321
Bibliografie	325

Planificarea ca proiectare urbană

ZORII UNEI NOI PROFESII

În general, intervalul nascent al planificării americane este localizat undeva între Expoziția Mondială de la Chicago – cunoscută și ca Expoziția Mondială Columbiană, ținută la Chicago în 1893 pentru a celebra cea de-a 400-a aniversare a descoperirii Lumii Noi de către Cristofor Columb – și Planul pentru Chicago al lui Burnham din 1909 (Ryan, 2011: 310). Dar toate acestea este de presupus că veneau pe fondul unor elemente de proiectare urbană bine înțelese și sedimentate în tradiția de specialitate a acelor care jucau rolul de urbaniști ai vremii, de regulă ingineri și arhitecți. Astfel, sursa planificării organice poate fi găsită cu ușurință în melanjul dintre contextul local și experiența engleză venită de peste ocean, așa cum o intuim în *Central Park*-ul din New York, 1857, sau, un pic mai târziu, în 1869 la Riverside, Illinois, ambele fiind opera lui Frederick Law Olmsted (1822-1903).

Pentru spațiul britanic începutul planificării moderne se dispută în distanța ce unește primele reacții critice la condițiile în care muncitorii comunei urbane industriale își duceau traiul și punerea în aplicare a planului orașului Letchworth, o materializare a ideilor radicale înglobate în Orașul Grădină a lui Sir Ebenezer Howard (1850-1928) și realizat în 1903. Dar putem să mergem și mai în urmă și să observăm că, odată ce Revoluția Industrială și-a găsit matca, apar și primele exemple de așezări, mici orașe construite

pentru muncitori, care își exprimă deschis căutarea formelor pitorești. Un bun exemplu este Port Sunlight, ridicat în 1888 de industriașul și filantropul William Hesketh Lever (1851-1925) cu intenția de a recupera ceva din frăția ce se stabilea în era manufacturii. La nivelul tramei, regăsim combinația între străzile curbe și cele drepte, însă principala inovație a planului rezidă în materializarea ideii de „super-insulă”, anume insula urbană în care casele întorc spatele străzii principale pentru a se deschide spre o circulație de tip incintă complimentată cu spații verzi.

Spațiul continental este, din acest punct de vedere, mai capabil să înainteze o dată exactă: urbanismul modern european poate să reclame perioada efervescentă a intervențiilor haussmanniene de la jumătatea secolului al XIX-lea (Choay, 1969), la fel de bine cum poate să accepte prima încercare comprehensivă de articulare a planului urbanistic în maniera lui Ildefons Cerdà (1815-1876), inginerul catalan recunoscut pentru gândirea vizionară ce depășea cu mult granițele timpului său, îmbinată cu rigoarea matematică a *gridiron*-ului său.

IMPORTANȚA PLANIFICĂRII POSTBELICE TIMPURI

Mulți ani după cel de-al Doilea Război Mondial, poate chiar atingând limita psihologică a două decenii (Taylor, 1999: 330), urbanismul continua să fie privit ca arhitectură la scară mai mare. Ceea ce era comun celor două discipline nu doar că depășea diferențele ce le separau, dar era suficient de mare încât să devină, privit de la o rezonabilă depărtare, un tot esențial. Urbanismul era deci un exercițiu de proiectare urbană și, asemenea arhitecturii, era înțeles ca o „artă aplicată” în care cerințele funcționale trebuiau să fie acomodate unui interes mai larg (*idem*: 331).

Două cărți de referință ale acelor ani ne dau măsura exactă asupra concepției după care urbanismul nu presupune altceva

decât proiectare urbană. Apărută în 1953 și devenită imediat manual obligatoriu pentru școlile de planificare, cartea lui Sir Frederick Ernest Gibberd (1908-1984) se intitula chiar *Proiectarea orașelor* (*Town Design*). Gibberd (1953: 5) avertizează într-o manieră lipsită de echivoc, încă din prefață, crezul după care „urbanismul nu este decât un preludiu pentru proiectarea urbană”, în timp ce

proiectarea urbană îmbracă arhitectura, amenajarea teritoriului și construcția de drumuri, astfel încât aceste arte astfel îngemănate ajung să-și piardă identitatea individuală pentru a deveni ceva cu totul nou, „Scena Urbană”. (*ibidem*)

Corolarul ultimei poziții prezintă un interes în sine deoarece decăderea „scenei urbane” este explicată prin faptul că cele trei arte s-au metamorfozat în tehnici specializate. Argumentul care stă, deci, în spatele acestei poziții este binar: pe de o parte, decăderea artelor în simple deprinderi, pe de alta, urbanismul ca element combinator, succesul său stă sau cade, în această viziune, împreună cu abilitatea sa de a dialoga cu elementele ce îl compun. Ultima poziție va fi, vom vedea, prezentă în toate avatarurile pe care le va îmbrăca teoria urbanistică.

Gibberd

Trebuie înțeles de la început că proiectarea urbană include chiar și planul pentru un obiect singular, *e.g.* o clădire sau un stâlp de iluminat (*idem*: 11), iar la nivelul tematicii teoriei urbanistice, cartea lui Gibberd (1953) este axată pe 4 direcții care dau măsura preocupărilor ce se făceau simțite în perioada primilor ani după terminarea ultimei conflagrații mondiale: (1) proiectarea noilor orașe și a zonelor (2) centrale, (3) industriale și

(4) rezidențiale. Atitudinea care fundamentează concepțiile urbaniste este una instrumentalistă (Gibberd, 1953: 9), orașul trebuie văzut ca o unealtă care generează un spațiu ce trebuie să lucreze eficient și să evite tensiunile.

Vorbind, bunăoară, despre proiectarea noilor orașe, găsim că, situată într-o poziție geografică propice pentru a evita condițiile meteorologice dăunătoare, trama orașului va evita trasarea străzilor pe direcțiile vânturilor dominante, dar va asigura însorirea adecvată a clădirilor și a spațiilor publice fiind, în același timp, preocupată de utilizarea dotărilor sale de către populație în bună siguranță. Evident că aceste idei nu prezintă nici un element de noutate, ci, mai aproape, consacră filiația cu teoriile urbanistice ale Antichității. Mai mult, în cazul unei competiții între două soluții tehnice rivale va prevala cea mai fidelă principiului estetic (Gibberd, *ibidem*), asistând astfel la o primordialitate a esteticii. Aceeași preocupare (estetică) o găsim și la Keeble (1952), dar și la Thomas Sharp (1901-1978), o figură cheie pentru urbanismul postbelic, deopotrivă pentru reconcilierea dintre tradiție și modernitate, cât și pentru planurile dedicate unor orașe istorice ca Oxford, Exeter și Durham, orașe ce au jucat rolul exemplarității pentru câteva generații de urbaniști și arhitecți.

Taylor (1998: 11) amintește cum proiectul pentru Exter, de exemplu, prevede strada comercială pedestră Princesshay a cărei justificare nu a fost generată de vreun calcul economic sau cutumiar (*e.g.* obișnuințele rezidenților de a face cumpărături în acea proximitate), ci de a provoca un cadru fizic controlat în care perspectiva de capăt să fie asigurată de catedrală. Poate fi enunțată, ca regulă generală de proiectare, o desconsiderare a analizelor ce țin de fiziologia organismului urban în favoarea principiilor de compoziție asimilate prin formația de arhitect.

În august 1947, Frederick Gibberd (1908-1984) face public planul pentru orașul Harlow, primul nou oraș care urma să fie construit în Anglia postbelică. Planificarea economică asigura

autosuficiența orașului, în timp ce planificarea socială îi limita numărul de locuitori la 60.000 – aspect încălcat prin acordul planificatorului în mai puțin de 5 ani, cifra urcând cu 20.000 peste cea reglementată, dar cu precizarea că se păstrează structura inițială ce rezultase din planificarea spațială. Localizat într-o zonă preponderent rurală, la o distanță de aproximativ 50 de kilometri de Londra, făcându-l astfel, *post festum*, un oraș satelit, Harlow se dezvoltă pe o suprafață descrisă de un semicerc – considerat a fi forma teoretică cea mai densă pentru a-i asigura perimetrul (Gibberd, 1953: 42) – ce era tăiat în zona nordică de trei culoare de circulație, respectiv o cale ferată, o autostradă și un râu. Circulația era binară, un sistem de drumuri de mare viteză – ce asigura, în principal, conexiunea centrului cu cele două zone industriale amplasate diametral opus pe direcția est-vest – fiind alternat cu unul de viteză joasă ce asigura legătura dintre zonele rezidențiale, 13 la număr, dotate fiecare, conform principiului *unității de vecinătate*, cu o școală, un centru comercial și unul civic.

La o primă survolare, eșafodajul teoretic ce susține acest plan este, în fapt, moștenirea unei tradiții ilustre de a gândi urbanismul, în speță celebrul *oraș grădină* imaginat de Ebenezer Howard (1850-1928), împletită cu elemente de teorie urbanistică americană, cu referința directă, deja amintită, la conceptul de *unitate de vecinătate* a lui Clarence Arthur Perry (1872-1944), dar și cea referitoare la ideea separației circulațiilor în pietonale și de trafic auto, cunoscut ca *principiul Radburn* a urbanistilor Henry Wright (1878-1936) și Clarence Samuel Stein (1882-1975). Privit însă dintr-o perspectivă diferită, acest sistem teoretic a fost comparat cu o structură arborescentă (Alexander, 1965), un „copac” care are ca ramuri diferitele *unități de vecinătate*, legate cu centrul „trunchi”, dar independente unele de celelalte, un sistem pe care au mizat din plin urbanistii în prima jumătate a secolului trecut (Taylor, 1998: 33).