



Problematica țesutului urban

Țesutul urban, care reprezintă suprapunerea mai multor structuri ce acționează la scări diferite dar care apar ca un sistem cu legături în fiecare parte a orașului, poate să fie definit ca punctul culminant a trei sisteme logice:

- logica drumurilor în rolul lor dublu de mișcare și distribuție;
- logica parcelărilor, unde se construiesc terenurile și unde au loc inițiativele publice și private; și
- logica clădirilor ce conțin diferite activități.

În felul propriu și diferit pentru fiecare, orașele vechi asigură coerența țesutului. Strada nu există fără clădirile care o definesc, iar acestea sunt construite pe parcele care formează cadrul propriei evoluții. Spațiile au un statut ce determină responsabilități legale precum și utilizările posibile. Sistemele de referință, orientare sunt în general lizibile; activitățile sunt mixte, iar modificările sunt ușoare.

Este necesar să revenim la această lecție uitată a orașelor vechi și la ușurința vieții de zi cu zi pe care au permis-o. Acest lucru se poate transforma într-un puzzle de cuvinte, astfel încât trebuie să respectăm regulile:

observați că intrarea într-o clădire se deschide pe un trotuar, și observați cât de ușor este să parchezi mașina, să mergi pe trotuar și să suni la ușă, sau, după moda mai recentă, să introduci un cod și să intri pe un hol;

apreciați modul în care tipurile de magazine de zi cu zi ocupă parterul străzilor aglomerate și că, de la ieșirea din metrou sau din stația de autobuz până acasă se pot cumpăra mâncărurile congelate preferate, pâinea sau baterii pentru ceasuri sau hârtie, un tricou pentru copii sau flori.

de remarcat că un service de calculatoare a înlocuit, fără probleme, un magazin cu umbrele și că vechiul tâmplar din capătul curții a devenit un birou de grafică și comunicații aglomerat;

mergi să vezi din nou Rear Window (un film de Hitchcock)

stai pe terasă unei cafenele și uite-te la trecători.

Subiectul țesutului urban nu poate fi disociat de experiența cotidiană și obișnuită a orașului, pentru că ... estetica este aici secundară și tocmai datorită calităților pentru utilizatori suntem interesați de orașul vechi și de analiza țesutului său. Construirea orașului astăzi ar putea însemna dorința de a regăsi, poate sub forme diferite, calitățile de proximitate, amestec și neașteptat, adică un spațiu public accesibil tuturor, o varietate de activități mixte, un intravilan care se tot adaptează și se transformă în cartiere neplanificate.

Analizând țesutul urban, revenim la capacitatea de a ne gândi din nou la oraș mai mult decât la categoriile de funcțiuni moștenite [...]

Categoriile de funcțiuni pe care le aplicăm activităților par, de asemenea, arhaice și nepotrivite, pentru că descriu o lume stabilă și o organizare a muncii ce nu corespunde realităților orașului. Astfel, punând în aceeași categorie de „comercial” a hipermarketurilor și a magazinelor de 50 mp de la colțul străzii, nu ne permite la începutul proiectului să ne imaginăm ce implică și cum se pot transforma acestea. Aceeași suprafață cuprinsă între 100 și 200 mp poate găzdui consecutiv un magazin, o mică facilități publică, servicii medicale sau paramedicale, o firmă, un atelier de artist sau locuințe – sculptorii (din categoria „artiști”) lucrează cu aceleași instrumente ca fierarii (în categoria „artizanilor” sau „industrial”). Sala de sport (la categoria „sport și agrement”) nu este foarte diferită de spațiul de reabilitare (la categoria „facilități medicale”), dar poate fi ușor transformată în apartamente (la categoria „locuințe”). Orice vilă mare poate deveni o bibliotecă locală, un centru comunitar sau o secție de poliție. Un important ziar s-a mutat într-un garaj, galeriile comerciale devin teatre, iar abatoarele devin muzee.

În loc să se preocupe excesiv de modificări funcționale, care necesită modificări drastice, proiectul urban ar trebui să se străduiască să definească un set de reguli de bază cu privire la acele diviziuni și reguli morfologice simple, care să constituie o bază stabilă pe care apoi se poate construi progresiv țesutul urban.



Insula deschisă și insula închisă

Insula (în franceză *îlot*, ce înseamnă o mică insulă) este o parte a spațiului urban „izolată” de vecinătăți prin intermediul străzilor. Astfel, insula nu este o formă arhitecturală, ci un grup interdependent de parcele construite. Are o semnificație potrivită doar atunci când se află într-o relație dialectică cu rețeaua de drumuri. Dacă lăsăm deoparte cazurile speciale de dotări sau insule monumentale, care constau dintr-o singură parcelă, ca o singură clădire, insula orașului tradițional este rareori omogenă, iar clădirile din cadrul său se supun unor reguli, în special logicii economice care a modelat străzile din jur. Această definiție nu influențează deloc continuitatea incintei și omogenitatea clădirilor perimetrale. Într-adevăr, țesuturile vechi prezintă un număr mare de alinamente incomplete și fronturi eterogene, unde se pot observa multe clădiri de diferite înălțimi de-a lungul străzilor – și unele chiar îngropate – goluri și pereți, care adăpostesc curți sau grădini și permit vederea spațiilor verzi din interior. De multe ori numai în zonele centrale și ca urmare a mai multor secole de densificare progresivă se pot găsi insule compacte cu un grad de închidere continuă.

Să considerăm o insulă ca un întreg nu ar avea sens, iar reducerea sa la o zonă construită continuă și omogenă care înconjoară un centru gol ar fi o caricatură a realității, în care complexitatea și profunzimea țesuturilor sunt ignorate în avantajul unei zone centrale cu statut sau funcțiune incertă. Reluarea acestei generalizări astăzi... riscă să arate aspectul exterior al urbanității fără să asigure condițiile care să îi permită existența. Se produce o atitudine comparabilă pentru planificarea urbană cu cea a postmodernismului arhitectural care înlocuiește istoria cu referințe și utilizarea simbolurilor. Planificarea postmodernă, care s-a dezvoltat ca răspuns la criza urbană, sfârșește într-o proliferare de semne, de parcă acestea ar fi suficiente pentru a îndepărta realitatea.

Străzi și subdiviziuni

Este convenabil să vorbim despre insulă. Insula poate fi citită în planul orașului ca negativul amenajării drumului și desenul drumurilor în sine o izolează. Dar acest lucru duce la confuzie și puterea imaginii insulei riscă, așa cum am văzut anterior, să ajungă la o lectură reductivă. În acest fel apare o imagine caricaturală, în care insula devine un fel de *Hofvinez* sau un HBM parizian (*Habitations à bon marché*) al cărui interior se reduce la o curte mare mai mult sau mai puțin controlată, o amintire îndepărtată a curții palatelor florentine renascentiste.

Pentru a redescoperi logica elementară a țesutului urban este esențial să reîncepem dintr-un alt punct de vedere. Fie că este preexistentă sau provine dintr-un plan general nou, strada este cea care distribuie, alimentează și comandă dezvoltarea. Relația dialectică dintre stradă și terenurile construite creează țesutul și este în continuarea acestei relații – capabilă de modificare, extindere și înlocuire a clădirilor – unde se regăsește capacitatea orașului de a se adapta la schimbările demografice, economice și culturale ce marchează evoluția acestuia. Dispunerea străzii determină relația cu amplasamentul, centrul și capacitatea de extindere. Lățimea parcelelor (deschiderea lor la stradă) și adâncimea acestora condiționează (și sunt condiționate de) tipul de clădiri utilizate. Unui teren îngust îi corespunde casa înșiruită și clădirea mică; parcelelor mai mari le corespund vile și case individuale, case cu curte și blocuri de locuințe. Regruparea parcelelor mici sau împărțirea unora mai mari, atunci când condițiile istorice o impun, permite integrarea unor noi tipuri de construcții. Aceeași insulă poate găzdui clădiri și densități diferite. Curțile și grădinile pot coexista cu magazine și fabrici mici și mai multe funcțiuni pot fi amplasate una lângă alta.

Arhitectura urbană modernă

Punerea în discuție a orașului, a țesutului urban și a parcelarului va avea unele consecințe pentru proiectarea de arhitectură. Prima dintre acestea implică faptul că va trebui să situăm toate programele și proiectele la locul lor, în scările de interconectare tipice fiecărui oraș, accentuând, astfel, valorile urbane (adesea puțin sau mai deloc specificate în cerințele temei de proiectare), care sunt conectate la amplasament și la loc. Planificarea urbană nu se mai poate reduce la crearea unor soluții stereotipe, ci va trebui să implice proiectarea unor noi clădiri încadrate într-o preocupare generală pentru teritoriu și transformarea lui viitoare. Aceasta reprezintă și preluarea moștenirii Mișcării Moderne, chiar dacă înseamnă că trebuie să-i corectăm efectele la nivel urban.

A doua consecință presupune o dezbatere asupra importanței relative a stilului și o depășire a tendințelor contradictorii în discuțiile profesionale. Arhitectura urbană este implicată în principal în rezolvarea problemelor ce privesc orașul, respectând logica acestuia, indiferent de aspectul său formal. Acest lucru ar trebui să ne conducă la o dublă recitare. În primul rând, a acelor lucrări ale Mișcării Moderne care au reușit să conecteze aspectul urban cu modernitatea și, în al doilea rând, a uneia care explorează arhitectura mai veche, care a experimentat soluții sau dispoziții care ar putea răspunde acum preocupărilor noastre actuale. Cartierul Mazarin din Aix-en-Provence (1643) ni se pare apoi a fi aproape de un Siedlung iar clădirea Clarté din Geneva (1927) a fi un mic văr al unui imobil în stil Georgian.