

© Editura EIKON

București, Calea Giulești 333, Sector 6,
cod poștal 031310, România

Difuzare / distribuție carte: 021 348 14 74
0733 131 145, 0728 084 802
difuzare@edituraeikon.ro

Redacția: 021 348 14 74
0728 084 802, 0733 131 145
contact@edituraeikon.ro
www.edituraeikon.ro

Editura Eikon este acreditată de
Consiliul Național al Cercetării Științifice
din Învățământul Superior (CNCSIS)

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
JAPPE, ANSELM**

Betonul : armă de construire masivă a capitalismului
/ Anselm Jappe ; trad. din lb. franceză de Cristian Peneș ;
postf. de Vianu Mureșan. - București : Eikon, 2021

Conține bibliografie

ISBN 978-606-49-0501-7

I. Peneș, Cristian (trad.)

II. Mureșan, Vianu (postf.)

72

DTP: Mihăiță Stroe

Editor: Valentin Ajder

Anselm Jappe

BETONUL

Armă de construire
masivă a capitalismului

Traducere din limba franceză
de Cristian Peneș

Postfață de Vianu Mureșan

E I K O N

București, 2021

și, în alte planuri, mitul modern al progresului, de-o parte, și revoluția continuă, de alta. Sigur, principiul revoluției permanente ține de programul unor ideologi precum Troțki, dar în plan economic, capitalist, principiul reproducerii la nesfârșit a valorii, identică în ultimă instanță cu profitul, și mitul filosofic modern al progresului infinit, la care a contribuit și Hegel, funcționează după aceeași logică. Este important, dincolo de prelucrarea prin limbaj a unei idei și de metamorfozele reale ale aplicației sale concrete în istorie, în lume, să urmărim logica sa internă. Din acest punct de vedere iluzia modernă a progresului fără limite, ambiția troțkistă a revoluției permanente și programul capitalist de transformare a muncii, activității și resurselor în valoare permanentă, adică în profit, conțin același principiu de bază. În fond este vorba de o logică a minții moderne, mai mult decât de ideologie sau proiect economic pur și simplu.

Aceste observații servesc doar ca avertisment pentru cititori, pe de o parte, iar pe de alta țin de gustul meu pentru analiză. Ele nu au intenția să reducă în vreun fel importanța observațiilor și analizelor – subtile, rafinate, convingătoare – pe care le găsim în cartea lui Jappe. O carte dintre cele mai utile astăzi pentru cine dorește să observe legăturile strânse dintre dezvoltarea materială, spiritul capitalismului și natura valorii în zilele noastre.

VIANU MUREȘAN

Cuprins

Prolog.....	5
Introducere. Un pod se prăbușește	9
Capitolul 1. Scurtă istorie a betonului	19
Capitolul 2. Adepții și adversarii (puțini) ai betonului.....	31
Capitolul 3. Ravagiile unui material	81
Capitolul 4. A construi fără beton și fără arhitecți	107
Capitolul 5. Istoria liniei drepte	139
Capitolul 6. Elogiu lui William Morris.....	151
Capitolul 7. Concretețea abstractului.....	167
Epilog.....	183
Metafizica betonului	187

De același autor:

La société autophage. Capitalisme, démesure et autodestruction, La Découverte, 2017 (La Découverte/Poche, 2019).

Crédit à mort. La décomposition du capitalisme et ses critiques, Lignes, 2011.

L'Avant-Garde inacceptable. Réflexions sur Guy Debord, Lignes/Léo Scheer, 2004.

Les Aventures de la marchandise. Pour une nouvelle critique de la valeur, Denoël, 2003 (La Découverte/Poche, 2017). Tradusă în limba română – *Aventurile mărfii. Pentru o nouă critică a valorii*, Editura Tact, 2014.

Les Habits neufs de l'Empire. Remarques sur Negri, Hardt et Rufin (avec Robert Kurz), Lignes/Léo Scheer, 2003.

Prolog

Elementul declanșator al acestui eseu l-a constituit prăbușirea viaductului Morandi din Genova, în luna august a anului 2018. Mi-am dat imediat seama că motivul acestei prăbușiri, pe care mulți o considerau „de neînțeles”, stătea în chiar faptul că podul era din beton armat – un material care are o durată de viață foarte limitată. Acesta era un caz-școală de învechire programată, atât de vitală capitalismului. Cu toate acestea, pe când mă documentam cu privire la daunele provocate de betonul armat, am descoperit importante acuze care fuseseră deja formulate la adresa lui, chiar dacă răspândirea acestora era mai degrabă restrânsă. De aceea, mi s-a părut oportun să reiau aceste critici, prea adesea pierdute printre considerații de natură pur tehnică.

Evocând betonul, vorbim inevitabil despre arhitectura modernă – a secolului al-XX-lea – și de protagoniștii săi, dar și despre funcționalism și urbanism și, în cele din urmă, despre orașul contemporan. Prin contrast, un anumit număr de discursuri se referă, de asemenea, la arhitecturile tradiționale și contextele lor sociale. Pe scurt, plecând de la un eveniment particular, se deschide reflecției (reflecției mele cel puțin) un vast domeniu, astfel că nu e nevoie de vreun efort anume pentru a vedea mai degrabă multiplele conexiuni între elemente decât barierele dintre ramurile cunoașterii.

Nu sunt deloc un „expert” în materie de arhitectură. Ceea ce prezint aici cititorilor sunt considerații răspândite în jurul acestor teme, roade ale reflecțiilor, lecturilor și ale conversațiilor, unele mai recente, altele vechi de câteva decenii. Aceste pagini nu au pretenția nici de a fi sistematice și nici că pot epuiza subiectul. Tonul, perspectiva și unghiul de abordare se pot schimba de la o pagină la alta. Sper doar că cititorul va admite că toate aceste considerații se întorc întotdeauna la punctul de plecare: nocivitatea betonului.

Am putut transpune în această lucrare, aproape fără schimbări, rânduri pe care le-am scris – pentru mine însumi – acum aproape 30 de ani. În acest domeniu, ca și în altele, trecerea timpului nu m-a moderat aproape deloc: arhitectura secolului al-XX-lea încă suscită în mine aceeași respingere ca în adolescență.

O exprim de o manieră foarte puțin obiectivă sau echilibrată și asta fără a avea vreo diplomă sau vreo altă formă de recunoaștere a competențelor, pur și simplu pe baza gusturilor mele subiective și spontane. Am făcut scurte treceri prin diferite discipline cum ar fi istoria, istoria arhitecturii, istoria artei, literatura, filozofia și am extras din fiecare ceea ce servea scopului meu. Sper că această reflecție generală va părea suficient de convingătoare cititorilor binevoitori, știind că specialiștii din domeniile avute în vedere vor găsi multe lucruri de criticat.

Dar nu sunt singurul care să fi analizat această tematică. Pentru a-mi susține în parte argumentele, am citit numeroși autori pe care nu-i știam deloc sau foarte puțin. Unul dintre aceștia a reprezentat o adevărată descoperire pentru mine: Bernard Rudofsky și

observațiile sale despre arhitecturile tradiționale. El este autorul de care mă simt cel mai aproape din această privință. Prin raportare la literatura deja existentă și aproape infinită, care abordează arhitectura, habitatul, urbanismul și orașul, acest scurt studiu nu emite pretenții de originalitate decât cu privire la trei puncte: accentul pus pe chestiunea *materialelor*; recursul la arhitectura zisă „vernaculară” pentru a analiza construcțiile moderne; scoaterea în evidență a izomorfismului dintre beton și logica valorii de piață.

INTRODUCERE

Un pod se prăbușește

Ziua de 15 August, zi de comemorare a Adormirii Maicii Domnului, este denumită în Italia *Ferragosto*. Este considerată în mod tradițional drept punctul culminant al verii. Chiar și cei care nu-și iau vacanța în luna august, de obicei toridă, își conced o pauză în această zi liberă: merg la plajă, la țară sau se întâlnesc cu rudele. E de la sine înțeles că se circulă pe toate drumurile din țară. Nivelul traficului este, de asemenea, foarte ridicat în zilele care preced și urmează zilei libere, mai ales dacă există posibilitatea de a face punte cu un week-end.

Am putea deci crede că din răutate destinul a decis să lovească podul în acea zi de 14 august.

Nordul Italiei are o rețea de autostrăzi printre cele mai dense din lume, construite cele mai multe în anii '60. Terenul adesea foarte accidentat a necesitat mari lucrări de inginerie civilă, mai ales pe coasta ligură unde autostrada nu este decât o succesiune fără sfârșit de tuneluri și poduri. Puține lucruri au contribuit atât de mult la răspândirea ideii că Italia a trecut în câțiva ani de la o națiune agricolă și „înapoiată” la o țară „modernă” – autostrăzile materializând mai mult ca orice „miracolul economic italian”.

Printre aceste „capodopere ale ingineriei” unul din locurile de onoare revenea viaductului Polcevera din Genova. Inaugurat în 1967, traversa o bună parte a orașului, a liniilor de tren și a zonelor construite, permițând deservirea modernului port care era relativ izolat de relieful înconjurător. Constructorul său, Riccardo Morandi (1902-1989), dezvoltase tehnici considerate atunci ca foarte inovatoare și care au fost aplicate ulterior și la alte construcții.

Era vorba despre primul pod hobanat din Italia, cu alte cuvinte constituit dintr-un tablier suspendat cu cabluri înconjurate de canale din „beton precompimat” și agățate de piloni (a se vedea capitolul următor). Ansamblul avea mai mult de un kilometru, iar traveea principală avea o deschidere de 208 metri, a doua din lume la acel moment. În plus, viaductul era admirat pentru lejeritatea și eleganța sa, altfel spus, prin designul său atât de important pentru eticheta *made in Italy*. Țara avea toate motivele să fie mândră și nu a fost nicio surpriză când a început să fie denumit rapid în vorbirea curentă drept *podul Morandi*.

Și mai mult, deci, am putea conchide că din răutate destinul a ales să lovească fix acest pod.

Pe 15 august 2018, la 11.36, pe când o furtună s-a abătut asupra Genovei, brusc o travee din partea centrală s-a prăbușit. Și-au pierdut viața patruzeci și trei de persoane: în special șoferii vehiculelor care circulau pe viaduct, dar și muncitori care lucrau dedesubt. Nu era totuși cea mai mare catastrofă tehnică din Italia ultimelor decenii, dar de această dată impactul asupra „opinieii publice” a fost unul foarte puternic. Imaginile cu un camion care reușise să se oprească fix pe

marginea hăului și care a stat agățat așa zile întregi, ca și povestea unui bărbat rămas suspendat ore deasupra prăpastiei așteptându-i pe salvatori, trebuie să fi băntuit multă vreme imaginarul colectiv. Dezastrul se produsese în plin oraș și modificase silueta Genovei; mai mult, sute de persoane urmau să fie obligate să-și părăsească locuințele.

Firească, întâmplarea a suscitât imediat mai multe întrebări angoasante: cum a fost posibilă catastrofa? O astfel de prăbușire s-ar putea produce și în alte părți? Și ce e de făcut pentru a o evita?

Vânătoarea de greșeli de concepere a proiectului se deschidea ineluctabil, mai ales în ceea ce-i privea pe „experți”, cu privire la un subiect foarte specializat. E adevărat că o altă construcție celebră a lui Morandi, podul General Rafael Urdaneta din Venezuela se prăbușise parțial în 1964, la câțiva ani după construirea sa. Numai că acest incident fusese cauzat de șocul ciocnirii de către un petrolier. „Ghinion” am putea spune, iar nu „eroare profesională”. Un alt pod construit de Morandi la Agrigento, în Sicilia, este închis din 2015 pe motiv de erori structurale, iar multe ale poduri ale sale au cunoscut probleme. Cu toate acestea, nicio eroare de calcul nu a fost decelată, ceea ce pare să sugereze că construcțiile sale nu sunt mai rele decât altele.

Încercările de a găsi cauzele unui dezastru atât de spectaculos s-au concentrat atunci pe soluțiile „inovatoare” ale inginerului, chiar acelea care l-au făcut renumit, pentru a afla dacă ele nu au creat probleme noi pe care doar o întreținere riguroasă le-ar fi putut evita – și care lipseau.

Atenția experților s-a îndreptat către cablurile de oțel – hobanele – inserate în canalele de beton precomprimat. După Morandi, acestea din urmă trebuiau să împiedice coroziunea cablurilor, principalul pericol care amenință acest tip de construcții. În realitate, ele făceau foarte dificil controlul coroziunii efective a cablurilor deoarece le făcuseră invizibile și, practic, inaccesibile. După alți experți, podul nu se comporta „cum era prevăzut”, mai ales la nivelul tablierului din beton precomprimat care începuse să se onduleze în anumite condiții. Doisprezece ani de la darea lui în folosință, Morandi însuși se văzuse obligat să admită îmbătrânirea prematură a podului, pe care el o atribuia aerului sărat al mării și vaporilor produși de oțelăriile învecinate¹ – doi factori care erau totuși deja prezenți în momentul construirii. La fel, puternica creștere a volumului traficului rutier nu a fost luată în calcul și a agravat situația – ondularea materialelor depășea tot ce se putuse imagina.

Lucrările de întreținere permanente deveniseră atât de costisitoare încât se ajunseseră până la a evoca posibila demolare a construcției, afirmând că costurile de întreținere le depășeau cu mult pe cele ale construirii unui nou pod.² În 2006, arhitectul-vedetă spaniol

¹ Riccardo Morandi, *The Long-term Behaviour of Viaducts Subjected to Heavy Traffic and Situated in an Aggressive Environment: the Viaduct on the polcevera in Genoa*, IABSE Reports of the Working Commissions, 32, p. 170-180, 1979 [<http://doi.org/10.5169/seals-25613>].

² Antonio Brencich, *Ponte Morandi, parla l'esperto*: „Il fulmine non c'entra niente, il ponte era fragile, andava abbattuto”, *Genova Post*, 14 august 2018. Acest profesor de inginerie la Universita-

Santiago Calatrava Valls propusese înlocuirea acestuia cu o structură din oțel. Pe scurt, podul Morandi fusese obiectul unor vii îngrijorări de multă vreme; iar după prăbușirea sa, unii au vorbit cu mai multă sau mai puțină satisfacție despre o „tragedie anunțată”.³

Insuficienta întreținere – a unei construcții deja problematice – se găsea astfel în centrul polemicilor. Cine ar fi trebuit să se ocupe? Din 1999, dată la care autostrăzile au fost privatizate în Italia, societății Autostrade per l'Italia îi revenea gestionarea podului. Scăderea nivelului de întreținere a fost adesea arătată cu degetul la finalul privatizării, iar dacă luăm în considerare faptul că acționar principal al societății Autostrade per l'Italia este grupul Benetton, mai cunoscut pentru pulovărele și șosetele sale, responsabilul părea să fi fost identificat. Mișcarea Cinci Stele, care tocmai formase un guvern național cu Liga Nordului, de extremă dreapta, a acaparat subiectul și a propus nu doar aplicarea unei usturătoare amenzi întreprinderii, dar și anularea licenței de exploatare a autostrăzilor din toată Italia. Reprezentanți ai acestui partid au repus pe tapet în mod constant această propunere, în ciuda reticenței celorlalte partide mari de stânga și de dreapta și a dificilei puneri în practică din punct de vedere juridic.

Această identificare a vinovatului părea, de altfel, să fie confirmată de anchetele judiciare privind mai multe cazuri de manipulare a raporturilor referitoare la starea

tea din Genova se exprimase deja asupra acestui subiect în 2016 [www.teknoring.com/news/ingegneria-strutturale/ponte-morandi-genova-analisi-infrastrutturale].

³ „Italie: des defaillances sur la structure du pont Morandi à Gênes avaient été signalées”, *Le Monde*, 15 août 2018.

altor poduri, manipulări impuse de conducătorii societății Autostrade per l'Italia propriilor angajați.⁴

O parte a opiniei publice italiene a aderat, pe cale de consecință, la o formă de „anticapitalism trunchiat”, de tip populist: o familie de mari capitaliști – Benetton – strângea profituri imense făcând economii pe spina-reă cetățenilor cinstiți. Ceea ce nu era fals, dar insuficient ca explicație.

Alții, din contră, imputau vina lipsei generalizate de încredere în progres și respingerii tehnologiilor (noi), subliniind că proiectele de construire de autostrăzi alternative în jurul Genovei fuseseră toate blocate de obstacole care puneau înainte daunele aduse mediului înconjurător, costurile prohibitive și riscurile de corupție.

Lor li s-au adăugat, bineînțeles, teoriile conspiraționiste. Articole și clipuri difuzate pe internet arătau că traveea podului fusese distrusă cu o încărcătură explozivă, probabil pentru ca anumite persoane să se îmbogățească de pe urma reconstruirii; de asemenea, mai surprinzător, pentru că Liguria s-ar găsi la granița dintre două mari sfere rivale ale masoneriei! Înregistrările camerelor de supraveghere cu momentul prăbușirii podului nu au fost făcute publice decât la mai multe luni de la eveniment. Nici că se putea o dovadă mai bună că se încerca ascunderea unui înfiorător secret!

⁴ Documente confiscate de poliție la sediul social al întreprinderii au indicat că, din 2004, în cursul unei reuniuni la care participa unul din reprezentanții Ministerului Infrastructurii și Transportului, se evoca riscul de prăbușire a podului Morandi. Întreprinderea se justifică azi asigurând că riscul nu era „decât teoretic”. (*La Repubblica*, 21 noiembrie, 2019).

Cine este de vină?

De fapt, podul Morandi s-a prăbușit *pentru că era din beton armat și pentru că era deja vechi de jumătate de secol*. Cu excepția multiplicării eforturilor anti-economice pentru a asigura întreținerea sa, o astfel de construcție ajunge la capătul perioadei de integritate fizică în 30 de ani, apoi începe faza ruinării, *a fortiori* când atinge vârsta de 60 sau 70 de ani. Nu e făcută pentru a dura mai mult, orice ar crede constructorii săi.

Betonul armat a cunoscut o dezvoltare spectaculoasă, cel puțin în lumea occidentală, între anii '50 și '70. Ce viitor se întrevede din acest punct de vedere pentru o bună parte din construcțiile noastre?

Prăbușirea podului Morandi trece drept o excepție enigmatică sau pe care încercăm să o explicăm prin motive cu totul extraordinare. Dar dacă astfel de lucruri se vor repeta în anii care vor urma? Dacă acesta nu a fost decât un semn prevestitor? *Un mene tekel*, un avertisment scris pe un perete de o mână supranaturală? Dacă milioane de locuințe și poduri, de diguri și drumuri, aeroporturi și zgârie-nori s-ar dovedi, într-un ritm ascendent, a fi construite din nisip și armături metalice supuse coroziunii – ceea ce și sunt, *de fapt*? Și dacă degradarea lor consubstanțială, vulnerabilitatea, dezagregarea lor nu este doar partea vizibilă a acestor construcții, ci și o consecință a prăbușirii sau descompunerii societății care le-a dat naștere?

Sigur, putem critica și condamna incapacitatea inginerilor, subordonarea imperativelor de securitate profitului, lipsa de „cultură corporatistă” a executaților (înțelegerile acestora și diversele escrocherii), aviditatea sau miopia administratorilor publici sau privați.