

Cuprins

Introducere. Dezindustrializare, regenerare urbană și cultură – o dezbatere ratată	7
Capitolul 1. Dezindustrializarea și schimbările peisajului urban	13
1. Fordism, postfordism și schimbări urbane	13
2. Orașele și fordismul : amplasarea industriei în orașe	20
3. Orașele și postfordismul : dezindustrializare și suburbanizare	27
4. Orașele postindustriale și regenerarea urbană : antreprenoriatul urban și industriile creative	35
5. Pittsburgh (Pennsylvania) : De la „Iadul cu capacul scos” la „Cel mai locuibil oraș american”	45
Capitolul 2. Nostalgie postindustrială, patrimoniu industrial și reconversie funcțională	61
1. Nostalgie postindustrială, timp și expansiunea patrimoniului	61
2. Ce se patrimonializează ?	65
2.1. <i>Zonele portuare situate în preajma cursurilor de apă</i>	65
2.2. <i>Clădirile industriale : tipuri, refuncționalizări și inventivitate</i>	68
2.3. <i>Peisajele industriale ; patrimoniul imaterial</i>	74
3. Funcțiunile noi ale clădirilor industriale : comerț, industrie, locuințe, cultură/muzee	76
4. Patrimoniul industrial din România : un interviu cu arhitecta Irina Iamandescu	83
Capitolul 3. Geografia, istoria și memoria industrializării Bucureștiului	
(Liviu Chelcea, Gabriel Simion)	93
1. O istorie structurală a industriei bucureștene, în câteva pagini	99
2. Zona industrială Gara Filaret – Rahova – 13 Septembrie	114
2.1. <i>Peisajul industrial al memoriei : fabrici dispărute în anii '80</i>	171
3. Zona industrială Gara de Nord – Grozăvești – Politehnica	176
4. Zona industrială din estul orașului : Ștefan cel Mare – Gara Obor – Pantelimon – Titan	190
5. Zona industrială Cheiul Dimboviței (Timpuri Noi – Văcărești)	220
6. Zona industrială Dudești – Cățelu – Policolor	234
7. Zone industriale postbelice (1950-1990)	238
Capitolul 4. Utilizările actuale ale spațiilor industriale și noul peisaj al orașului	243
1. Dezindustrializarea Bucureștiului și industrializarea Șoselei de centură	244
2. Traectoriile fabricilor bucureștene	254
3. Fabricile ca agenți imobiliari : ce fel de firme închiriază în spațiile industriale ?	276
4. Fabricile ca afaceri imobiliare	278
5. Peisajul postindustrial bucureștean și insulele antreprenoriale urbane	287
6. „Casele pe pământ” și dispersiile rezidențiale extraurbane	300

7. Demolări, demolări, demolări #1 : Abatorul Comunal (Splai S.A.)	308
8. Demolări, demolări, demolări #2 : Uzinele Lemaitre (Timpuri Noi)	346
Capitolul 5. Viața socială a ruinelor industriale bucureștene. Reinsertia culturală a spațiilor industriale	361
1. Ruinele postindustriale și antropologia morții	362
2. Folioasele dezindustrializării și imortalitatea simbolică	364
2.1. <i>Metafore</i>	364
2.2. <i>Revrăjirea obiectelor și „muzeificarea” artefactelor industriale</i>	365
2.3. <i>Flâneur-ul postindustrial</i>	372
3. Estetica dezindustrializării și distincția culturală	373
4. Studiu de caz #1 : De la moară la pensiune de trei margarete	383
5. Studiu de caz #2 : De la fabrică de piine la birouri, sală polivalentă, bibliotecă, locuințe, spațiu public și producție în serie mică	394
<i>Bibliografie</i>	449
<i>Sursa fotografiilor</i>	455

Începând cu anii '50 în Statele Unite ale Americii și în anii '70 în Marea Britanie, în paralel cu dezvoltarea turismului de masă și a industriilor de divertisment, a avut loc o „explozie a patrimoniului” (Edwards, Llordés, 1996 : 344 ; Alfrey, Putnam, 1992 : 41). Aceste procese au fost susținute și de „mondializarea valorilor [...] și expansiunea ecumenică a practicilor patrimoniale”, specialiști precum Françoise Choay vorbind metaforic chiar de un proces planetar de convertire la religia patrimonială, încurajat de organizații precum UNESCO (Choay, 1998 [1992] : 154). Categoria relicvelor trecutului demne de a fi păstrate și popularizate s-a lărgit înspre activitățile productive prin slăbirea legăturii dintre valoare și criteriile estetice. A existat o expansiune tipologică a patrimoniului istoric către clădiri nerecunoscute și lipsite de prestigiu, situate dincolo de „zidul industrializării”. Acestea includ

imobile de locuințe, magazine mari, bănci, lucrări de artă, dar și uzine, antrepozite, hangare, rămășițe ale progresului tehnic sau ale schimbării structurale a economiei, mari cochilii goale pe care marea industrială le-a abandonat la periferia orașelor și chiar în centrul lor (Choay, 1998 [1992] : 155).

Includerea acestora în categoria patrimoniului a fost încurajată atât „de jos în sus”, de către grupurile interesate în conservare (prin astfel de proteste a fost salvată gara Grand Central din New York City), cât și de antreprenori, firme de turism sau autorități locale interesate de marketizarea nostalgiei și regenerarea urbană. Rezultatul acestor eforturi este faptul că patrimoniul industrial a devenit un domeniu acceptat ca legitim în momentul de față în rândul practicienilor. Există situri de patrimoniu care au primit recunoașterea maximă – includerea în rândul monumentelor UNESCO, cum este cazul complexului minier Zollverein din Essen (Germania) sau orașul industrial Crespi d'Alla (Italia).

În paralel cu lărgirea și creșterea permisivității categoriilor de artefacte ce devin patrimoniu, s-a produs „expansiunea cîmpului cronologic în care se înscriu monumentele istorice” (*ibidem*). Pragul dintre patrimoniu și non-patrimoniu s-a mutat tot mai aproape de prezent, penetrînd perioada revoluției industriale¹. Françoise Choay afirma în acest sens că

frontierele domeniului [al monumentelor istorice] au depășit în aval, în special, granițele crezute de netrecut ale erei industriale și se deplasează către un trecut tot mai apropiat de prezent. Astfel, produsele tehnice ale industriei au dobîndit aceleași privilegii și aceleași drepturi la conservare ca și capodoperele artei arhitecturale și răbdătoarele realizări ale artizanilor (Choay, 1998 [1992] : 155).

Obiectul inițiativelor de conservare a siturilor industriale a fost destul de limitat la început. Grupurile și asociațiile neguvernamentale au avut tendința să fie active în ceea

1. Afirmatia este valabilă și pentru epoca postindustrială, existînd documente și motive întemeiate pentru conservarea patrimoniului digital sau a echipamentelor de tehnologia informației. Vezi, în acest sens, Carta UNESCO pentru protejarea patrimoniului digital, http://portal.unesco.org/ci/en/ev.php-URL_ID=13366&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html#article8 (accesat la 27 iulie 2007).

ce privește obiectele care au avut corespondent în viața cotidiană sau care au avut vizibilitate ridicată. Astfel, locomotivele și automobilele de epocă, ceasurile sau turnurile de apă au atras atenția multor pasionați (Alfrey, Putnam, 1992 : 122). La nivelul autorităților publice, situația a fost ușor diferită, în sensul că domeniul de interes și protecție a evoluat de-a lungul timpului. În Marea Britanie, de exemplu, tipurile de instalații și situri industriale care se consideră că merită să fie păstrate și valorificate s-au lărgit gradual. La început au fost canalele de navigație și morile de vânt și de apă. Mai apoi au fost incluse fabricile care găzduiau muzee industriale, cum ar fi, de exemplu, Muzeul de știință și industrie din Birmingham, amenajat într-o fabrică din Cartierul Bijutierilor, sau Muzeul de ceramică Gladstone construit pentru a păstra o aglomerare de ateliere și furnale în Staffordshire (Stratton, 2000b : 11). Pasul următor a fost reevaluarea fabricilor pentru a putea fi clasate ca obiective de patrimoniu. Între 1969 și 1990, autoritățile centrale au reevaluat aceste situri printr-o anchetă la nivel național. Criteriile în această perioadă erau în principal legate de valoarea arhitecturală și de caracterul inovativ al construcțiilor. Criteriile actuale de identificare și „valorificare” urmăresc să evidențieze acele fabrici la care s-au conservat cât mai multe părți complementare (anexe, magazii etc.). Tot în aceeași logică, siturile în care se poate trasa evoluția cronologică sînt considerate mai valoroase (*ibidem*).

În literatura pe care am parcurs-o pare să existe o anumită ambiguitate legată de ce este „industrial” în patrimoniul industrial. Conținutul termenului pare să varieze în funcție de țară și de la o disciplină științifică la alta. În mod convențional (vezi, de exemplu, Codul Activităților Economice Naționale – CAEN), industria este separată de activitățile extractive (cum ar fi minierul) sau de energie (termocentrale). Ignorînd această separare (desigur, pur formală), în Marea Britanie patrimoniul industrial este legat de trecutul minier al multor regiuni. În mod asemănător, în CAEN transportul este clasificat separat de industrie. Cu toate acestea, artefacte legate de căile ferate în special, dar și de transportul pe apă sînt poate cele mai populare forme de patrimoniu industrial (Alfrey, Putnam, 1992 : 122). În analiza patrimoniului industrial bucureștean am inclus și transporturile, și domeniului energetic datorită rolului esențial pe care le-au avut în dezvoltarea orașului, precum și pentru că există câteva clădiri în care se derulează importante proiecte de refuncționalizare (Librăria Cărturești din depoul de la intersecția Șoselei Ștefan cel Mare cu Strada Vasile Lascăr sau Vama Antrepozite din Rahova).

În contextul refuncționalizării siturilor industriale, există două dileme principale legate de patrimonializare. Prima este tensiunea dintre purismul conservării, pe de o parte, și evoluția arhitecturală, pe de altă parte (Stratton, 2000b : 22 ; ca exemplificare, vezi și Tiesdell, 1995). Datorită includerii lor pe listele de patrimoniu, modificările de substanță ale acestor clădiri sînt interzise. Gradul ridicat de protecție față de necesitățile prezentului poate duce la reducerea șanselor de încorporare în proiecte comerciale care să le asigure vizibilitatea, amînînd momentul în care publicul le poate vizita. Cei care nu sînt atașați celor mai stricte idealuri de conservare susțin că și clădirile „învață”, ele fiind construite pentru a evolua (Stratton, 2000b : 22), precum și faptul că „patrimoniul nu poate fi o simplă reluare a istoriei, atunci cînd baza economică a decăzut” (Alfrey, Putnam, 1992 : 13). Potrivit lui Stratton, granița dintre conservare și inovație variază semnificativ de la țară la țară, în funcție de conotațiile istorice ale industrializării. În

Marea Britanie, patrimoniul industrial include tehnologie, virtuozitate inginerescă, eleganță arhitecturală și antreprenoriat. Din această cauză, promotorii patrimoniului industrial au fost foarte atașați de ideea conservării cât mai fidele a memoriei tehnice și arhitecturale a clădirilor. În Italia, patrimoniul industrial este perceput mai degrabă ca simbol al mișcărilor naționale, în timp ce în Țările Scandinave el este privit mai ales prin prisma vieții și condițiilor de viață ale forței de muncă, operatorii culturali încercând să păstreze cât mai mult din atmosfera umană (Stratton, 2000b : 22).

A doua dilemă este legată de binomul estetică – funcție tehnologică. Potrivit specialiștilor în patrimoniul industrial Judith Alfrey și Tim Putnam, criteriul de selectare a fabricilor pentru proiecte de conservare și/sau reconversie a fost aproape întotdeauna aspectul clădirilor. Importanța acestor clădiri este definită în raport cu „ancorarea în valorile vizuale, mai degrabă decât luarea în considerare a funcției lor istorice” (Alfrey, Putnam, 1992 : 8). Decât să valorifice aspectele tehnice sau integritatea componentelor unui sit industrial, proiectele de refuncționalizare s-au concentrat pe aspectele istoriei arhitecturii și ale stilului. Designul original a fost preferat vizibilității modului de funcționare a fabricilor. În țările cu istorie industrială mai lungă decât cea a României a mai existat și criteriul vechimii, în sensul că în Marea Britanie, de exemplu, au fost selectate, cel puțin oficial, fabricile construite până la 1850. După cum spun cei doi specialiști citați anterior, accentul a fost pus pe ceea ce este rar, mai degrabă decât pe ceea ce este tipic (*ibidem*).

2. Ce se patrimonializează?

2.1. Zonele portuare situate în preajma cursurilor de apă

Deși Marea Britanie a fost țara unde a apărut industria, declinul timpuriu, începând cu anul 1950, al acestui sector în centura manufacturieră din SUA a făcut ca reconversia siturilor industriale să devină o provocare pentru prima oară în această țară (Stratton, 2000b : 8). Facilitățile portuare din orașele americane mari (New York, Boston, Baltimore) au fost primele care au primit destinații recreative sau culturale. Containerizarea mărfurilor, mărirea capacității de operare a navelor și construcția de noi facilități în zone cu ape adânci au făcut ca pontoane sau depozite maritime construite în secolul al XIX-lea să fie abandonate. Cu ajutorul fondurilor federale, prin asociații de revitalizare și prin agenți imobiliari privați au fost renovate porturile din Boston, Baltimore și New York, dar și din San Francisco. Revitalizările de acest tip constituie, așa cum descriam în primul capitol, insule urbane antreprenoriale și

constau în folosința mixtă a terenurilor, incluzând birouri, case, comerțul cu amănuntul și recreere. Firmele tind să fie *high-tech*, locuințele pentru cei tineri și bine situați financiar, iar magazine cu produse de festival, pentru a completa atracțiile de divertisment (Stratton, 2000b : 13-14).

O asociație de revitalizare a zonei portuare din Boston înființată în 1957 își propusese să transforme într-un complex de divertisment o fostă piață angro situată în centrul

orașului (Quincy Market, construită între 1826 și 1846). În prezent, are 17 restaurante și baruri, precum și aproximativ 100 de magazine de haine și suveniruri. Potrivit ghidurilor turistice, în momentul de față zona este cea mai populară atracție turistică din Boston. În mod similar, golful orașului Baltimore a fost valorificat printr-un program federal, investindu-se 180 de milioane de dolari începând cu 1962. Deși în acest caz a predominat construirea de clădiri noi în dauna conservării fondului deja existent, complexul găzduiește centre științifice, un centru pentru fauna marină, dar și spații comerciale și de alimentație publică, atrăgând aproximativ 1,8 milioane de vizitatori în fiecare an (Stratton, 2000b : 13). O inițiativă asemănătoare a prins viață în fosta piață de pește *Fulton Market*, situată în partea de jos a insulei Manhattan (îngă Brooklyn Bridge), construită în 1822. Aceasta a fost cea mai mare piață angro pentru coasta de nord-est a Statelor Unite. În 1924, de exemplu, au fost tranzacționate 180 de milioane de tone de pește, reprezentând aproximativ 25% din cantitatea totală vândută în SUA (Graddy, 2006 : 5). Vasele soseau aici și erau descărcate de angajații portuari. Comercianții cumpărau cantități mari, revinzându-le apoi în New York. Datorită dezvoltării altor piețe regionale în Philadelphia și New Jersey, dar și ca urmare a înființării unor rețele de distribuție ce-i puneau pe pescari în contact direct cu restaurantele din oraș și din suburbii, *Fulton Market* a decăzut. În prezent, împreună cu clădirile comerciale de pe South Street și de la pontonul 17, zona fostei piețe a devenit o aglomerare de magazine și restaurante destinate în primul rând turiștilor.

Potrivit lui Michael Stratton, aceste proiecte americane au reprezentat sursa de inspirație pentru proiectele de revitalizare a zonelor riverane din Europa și, tot mai mult, din Africa și Asia (Stratton, 2000b : 13). Acțiunea de valorificare a docurilor, a magaziilor portuare și a șantierelor navale a fost deosebit de intensă în multe orașe din Marea Britanie. În situațiile în care acestea nu au fost demolate (cum este cazul docurilor Saint Katharine de lângă Turnul Londrei – cf. Stratton, 2000b : 15), reconversia lor a fost foarte apropiată de modelul original, cu puține intervenții noi (*ibidem* : 14).

Un astfel de proiect de mare succes a avut în atenție zona docurilor din Liverpool (Marea Britanie ; vezi harta 3). Denumită Albert Dock, zona portuară a acestui oraș a devenit, potrivit site-ului de internet al organizației (www.albertdock.com), una dintre principalele atracții turistice la nivel național. Cu o suprafață construită de 150.000 m² și o suprafață de patru ori mai mare decât cea a Pieței Trafalgar din Londra, Albert Dock este monumentul istoric cu cele mai mari dimensiuni din Anglia, fiind propus pentru statutul de *World Heritage Site*. Construit între 1841 și 1846, acest complex maritim a fost destinat nevoilor comerciale și de transport crescute ale Impriului Britanic. Era ultramodern pentru perioada când a fost construit, având, pe lângă structura de metal a clădirii, un sistem hidraulic pentru hambarele din port și un performant sistem de protecție contra incendiilor. Pe toată perioada secolului al XIX-lea, a fost unul dintre cele mai mari porturi comerciale din Europa, având un perimetru de 120 ha de apă mărginite de 10 km de docuri. Pe lângă transportarea mărfurilor coloniale (tutun, bumbac, trestie-de-zahăr sau cauciuc – vezi Kocienski, 2005 : 99), docurile au servit comerțului cu sclavi în special în secolul al XVIII-lea, iar în secolul al XIX-lea activitatea portuară dominantă a reprezentat-o îmbarcarea emigranților europeni către America. Între 1840 și 1930, aproximativ 9 milioane de oameni s-au îmbarcat în Liverpool cu destinația America (*ibidem*). Comerțul a rămas de asemenea important în viața portului. Potrivit unor statistici, aproximativ un sfert din mărfurile tranzacționate la începutul secolului XX de

către Marea Britanie treceau prin acest port. Pierderea coloniilor britanice, iar mai apoi creșterea semnificativă a dimensiunilor vaselor maritime au făcut ca facilitățile portuare să devină redundante. A urmat o perioadă de abandon și degradare masivă, proces care, combinat cu traficul extrem de scăzut, a dus la închiderea lor în 1972.

Între 1982 și 1988 portul a fost transformat într-un complex cu funcțiuni turistice, culturale, rezidențiale și comerciale. În urma unor „răzmerițe” urbane ce au avut loc în 1981 în oraș, pe fondul crizei legate de dezindustrializare, guvernul britanic a alocat fonduri pentru refacerea zonei. Strategia de creștere locală a fost gândită în jurul turismului. O parte din docurile amenajate a fost inaugurată cu ocazia găzduirii unui concurs internațional de ambarcațiuni. Mai apoi, silozul de porumb din port, construit în 1868, a fost transformat în apartamente de locuit. Muzeul de artă contemporană *Tate* și-a deschis un spațiu în aceste clădiri.



Harta 3. Localitățile din Marea Britanie care apar în acest capitol

Complexul mai găzduiește și un muzeu maritim, care organizează deplasări cu ambarcațiuni în port, un muzeu al vâmlor, precum și un centru dedicat formației *The Beatles*. Există în clădirile docurilor 19 magazine de firmă, 12 cafenele și restaurante și spații de birouri ce găzduiesc 30 de firme cu 2.000 de angajați, 1.200 de locuri de parcare și două hoteluri, amenajate într-un fost depozit, respectiv în pavilionul liniei maritime *Britannia*. Fiind înconjurat de o populație suburbană de 11,5 milioane de oameni care pot ajunge în zonă în mai puțin de două ore cu mașina¹, acest complex atrage anual aproximativ patru milioane de vizitatori.

2.2. Clădirile industriale: tipuri, refuncționalizări și inventivitate

Clădirile industriale au forme variate, în funcție de perioadele în care au fost construite, precum și de activitățile pe care le-au găzduit. Fiecare tip de clădiri are anumite caracteristici. Conform unui alt studiu al lui Michael Stratton (2000c : 34-39), ele pot fi clasificate în fabrici și depozite multietajate, clădiri monumentale, clădiri cu un singur nivel și non-clădiri (obiectele tehnologice aferente fabricilor). Voi prezenta câteva elemente despre fiecare tip enumerat, bazându-mă, în continuare, pe analiza lui Michael Stratton.

Fabricile și depozitele multietajate sînt cele mai populare clădiri în rîndul celor care inițiază programe de regenerare și conservare. De obicei, sînt clădiri rezistente și, de asemenea, luminoase cînd este dezafectat echipamentul industrial. Ele variază mult ca dimensiuni. Tesătoriile engleze timpurii, care foloseau puterea apei, aveau trei sau patru etaje, aproximativ 20 m lungime și 10 m lățime. Situate pe canale amenajate în mediul rural, fostele fabrici contribuie semnificativ la mult lăudatul peisaj rural britanic. Spre sfîrșitul secolului al XIX-lea, ele s-au extins mult, avînd aproximativ șase etaje și 60 m lungime (cf. Stratton, 2000c : 34). În cele mai multe cazuri, pînă spre începutul secolului XX, aceste fabrici s-au construit din cărămidă, deși în unele cazuri, cel puțin în câteva regiuni din Marea Britanie (Yorkshire și Gloucestershire), s-a folosit și piatră (*ibidem* : 34-39). Odată intrate în procesul de reconversie, majoritatea clădirilor de tipul acesta au fost curățate de utilaje, motoare, în unele cazuri și de coșuri, în ciuda faptului că ele aveau valoarea lor. Îndepărtarea clădirilor auxiliare, care ofereau calitatea de complex unitar, precum și readucerea clădirilor la starea lor inițială fac uneori ca monumentul rămas să fie un „document” istoric într-o anumită măsură înșelător, compus din clădirea principală și o parcare auto (*ibidem* : 34). O soluție de mijloc între maximalismul ambițiilor de conservare și funcționalismul reconversiilor ar consta în cercetarea și documentarea riguroasă asupra sitului industrial înainte ca el să fie transformat. Un caz special îl reprezintă fostele berării, care, din cauza cuptoarelor și a bazinelor încastrate în clădiri, sînt spații relativ mari, dar întunecoase. Nu aceeași era situația clădirilor industriale multietajate construite la începutul secolului XX, care dispuneau de iluminat natural. Modelul prototip este cel al fabricilor Ford din Detroit, proiectate de celebrul arhitect Albert Khan. Aici a fost produs primul automobil Ford T, asociat, pe de o parte, cu invenția benzii rulante, iar pe de altă parte (și în legătură directă), cu consumul de masă. În prezent fabrica este abandonată, fără a fi clasificată ca obiectiv de

1. În urma pierderilor de populație, în interiorul orașului Liverpool locuiesc doar 500.000 de oameni.