Traverse. Elemente metodologice pentru o practică istoriografică în arhitectură

Rezumatul tezei de abilitare
Cristina Purcar

Teza de abilitare *Traverse. Elemente metodologice pentru o practică istoriografică în arhitectură,* având drept perioadă de referință intervalul ulterior susținerii tezei de doctorat 2009-2026, prezintă principalele preocupări, rezultate și intenții de cercetare, înscriindu-se din punct de vedere disciplinar în domeniul istoriei arhitecturii. Tema tezei de doctorat, elaborată între 2003 și 2009 în cadrul Universității Catolice din Leuven (îndrumători profesorii Krista de Jonge, Marcel Smets, Mircea Moldovan), a fost istoria relației de determinare reciprocă dintre infrastructura feroviară și spațiul arhitectural, conceput în sens pluriscalar, de la scara clădirii și a ansamblului, la cea a teritoriului urban și interurban. În plan teoretic, teza a problematizat și a susținut o conceptualizare extinsă a domeniului arhitecturii, urmărind o abordare *arhitecturală* a sistemelor și a rețelelor tehnologice ale modernității – în speță a spațiului feroviar. Demersul doctoral a inițiat o preocupare continuă pentru înțelegerea din perspectivă arhitecturală a implicațiilor spațiale, sociale și psihologice ale tehnologiilor industriale și post-industriale, cu alte cuvinte pentru apropierea arhitecturală a sistemelor *socio-tehnice* moderne și contemporane. Istoricizarea interacțiunii domeniului tehnic cu cel spațial și cu cel social, inițial prin studiul spațiului feroviar, reprezintă și principala direcție de cercetare în intervalul post-doctoral acoperit în această teză.

Teza implică alegoric figura călătoriei, desfășurată atât în spațiu, cât și în timp. În spațiu, de la colonizarea tot mai vastelor teritorii exotice, la pendulările cotidianului contemporan. În timp, de la colonizarea industrială a resurselor naturale dar și a forței de muncă, la colonizarea industrială a mentalităților și a relațiilor intersubiective. Călătoria feroviară subîntinde așadar metamorfozele modernității dinspre prima revoluție industrială înspre ipostazele ei ulterioare și recente.

Lucrarea întrețese trei teme. Prima urmărește istoria proiectului urban al arhitecturii într-o lume tot mai tehnologizată, cu alte cuvinte modalități prin care istoria arhitecturii poate decela complexitatea (post)industrială a relației dintre arhitectură și oraș. Această temă scoate în evidență obiecte și modele interpretative ale istoriei arhitecturii. A doua temă este

industrialul, ca paradigmă pe care feroviarul o generează și o simbolizează și care, în ciuda caracterului ei aparent desuet, determină într-o măsură de neignorat atât condiția urbană contemporană, cât și modalitățile de a o cerceta. A treia temă este istoriografia: legătura dintre trecut (lucrurile care au fost, *res gestae*) și istorie (cunoașterea lucrurilor care au fost, *congnitio rerum gestarum*), adică posibilitatea dar și limitele reprezentării trecutului prin cuvânt *și* imagine – întrucât istorio*grafia* implică ambele sensuri ale cuvântului grec *graphḗ* / *γρᾰφή*, a desena *și* a scrie, a scrie *și* a desena.

Bazându-se pe cercetări anterioare și în curs care „cartografiază" istoria căilor ferate regionale și nu numai în diferite contexte disciplinare, unele adiacente domeniului principal al arhitecturii (istoria artei, istoria urbană, practica reabilitării urbane, practica artei contemporane), lucrarea sugerează că interpretarea căii ferate ca „formă simbolică" (Cassirer 2020) sau ca „metaforă culturală" (Freeman 1999), are potențialul de a confrunta istoria arhitecturii cu întrebări metodologice și disciplinare importante. Concret, lucrarea susține că (1) abordând calea ferată ca obiect al cercetării, istoricul arhitecturii se confruntă cu nevoia de a se poziționa cu privire la propriul teritoriu disciplinar, iar (2) cercetarea căii ferate ca arhitectură catalizează o istorie arhitecturală auto-reflexivă, care trebuie să își ajusteze în permanență întrebările și metodele, tentând înțelegerea mereu provizorie a unei realități spațio-socio-tehnice imposibil de reprezentat în forma unor „imagini" stabile.

Cercetarea se inspiră din lucrările istoricului de artă filosof Hubert Damisch *Théorie du /nuage/ - pour une histoire de la peinture* (1972) și *L'origine de la perspective* (1987) și analizează întreținut teoriile istoriografice ale lui Michel de Certeau în *L'écriture de l'histoire* (1975) și Manfredo Tafuri, în special în *Teorie e storia dell'architettura* (1968) și *La sfera e il labirinto* (1980). Teza schițează așadar o teorie a /căii ferate/ înțelese drept „graf" semiotic pentru o practică istoriografică a arhitecturii în raport cu industrialul și cu postindustrialul.

Teza este structurată în trei părți și cuprinde șapte capitole. Prima parte reflectă preponderent „realizările", în timp ce a treia conturează o etică a cercetării și o zonă tematică a „intențiilor". Partea a doua situează problematica cercetării de până acum în contextul unei discuții a condiției urbane actuale, apelând la autori ale căror scrieri susțin relevanța și necesitatea aprofundării unei istoriografii a arhitecturii în interacțiune cu domeniul tehnologic, în special cu tehnologiile mobilității și ale comunicațiilor.

Cele șapte capitole discută teme interdependente, a căror cercetare este considerată productivă pentru istoria arhitecturii, având calitatea de a interoga ambele domenii constitutive ale disciplinei – atât arhitectura, cât și istoria. Fiecare temă constituie o secvență a unei călătorii feroviare alegorice, parcurs al formării și al transformării culturii

(post)industriale, dar și parcurs personal al unei formări și transformări în domeniul arhitecturii. Alegoria călătoriei feroviare structurează textul în șapte capitole, fiecare focalizat asupra unui aspect diferit al spațialității traseului, de la întâlnirea cu clădirea pentru călători, până la conversația cu „tovarășii de călătorie". Acestor șapte situații „concrete" le corespund tot atâtea teme istoriografice, vizând trei tipuri de probleme întrețesute, și anume conceptualizarea obiectului istoriei arhitecturii, teritoriul disciplinar al acesteia și, în fine, problematizarea reprezentării istoriografice, adică meta-reprezentarea, sau istoria istoriei.

În prima parte, „Conceptualizări ale obiectului | „Realizări"",

Capitolul I – „Gara | Artefact" – este cel în care travaliul analizei istorice, înțeleasă ca *Bauforschung*, se exercită asupra obiectelor sale „tradiționale" – clădiri, spații amenajate, ansambluri; obiectul material al analizei nu este însă numai „text" (caracterizat prin spațialitate și materialitate), ci și „index" (deschizând către tipologii, ierarhii, sincronii sau diacronii).

Capitolul II – „Incinta gării | Sistem productiv" – este cel în care, în analogie cu organizarea incintei stației feroviare ca „linie de asamblare" a mobilității, obiectul investigației istorice devine un anumit context productiv, împreună cu procesele (tehnologice, economice sau epistemologice) și sistemele de obiecte sau de relații sociale și instituționale care îl constituie, precum și dinamica acestor determinanți imateriali în modernitatea industrială.

Capitolul III – „Periferia | Fragment fără întreg" – în analogie cu colonizarea industrială a periferiei urbane, evidențiază figura metodologică a fragmentului, în sens tafurian: ca artefact construit sau ca document de arhivă, martor al trecutului, element ireductibil și inexplicabil al realității nemediate, fragmentul confruntă „imaginea" istoriografică, incomodând și problematizând pretenția de coerență a cercetării istorice; fragmentarul și provizoriul sunt așadar valorizate ca principii metodologice.

În partea a doua, „Între obiect și discurs",

Capitolul IV – „Teritoriul interurban | Câmp disciplinar" – tematizează spațiul disciplinar al istoriei arhitecturii, în analogie cu complexitatea teritoriilor interurbane contemporane; cristalizată în sfera istoriei artei, autonomizându-se în perioada postbelică în cadrul învățământului de arhitectură, istoria arhitecturii devine un câmp cultural simultan autonom și deschis, în care linearitatea frontierelor lasă locul unei teritorialități difuze, inextricabil întrețesută cu celelalte domenii ale producției culturale.

În partea a treia, „Metadiscurs istoriografic | „Intenții"", posibilitățile și limitele epistemologice ale istoriei (arhitecturii) sunt discutate în ultimele trei capitole prin lentilele teoriilor istoriografice ale lui Michel de Certeau și Manfredo Tafuri:

Capitolul V – „Fereastra vagonului | Reprezentare" – în analogie cu fereastra, care încadrează și filtrează mereu altfel imaginea locurilor traversate, în funcție de condițiile atmosferice și de percepția privitorului, problematizează reprezentarea istoriografică, înțeleasă pe de o parte ca praxis al cercetării și pe de altă parte ca rezultat concret al acesteia, publicație.

Capitolul VI – „Oglindirea | Subiect devenit obiect" – în analogie cu oglindirea figurii călătorului în fereastra vagonului aduce în prim-plan dialectica obiect-subiect, adică necesitatea de „a grafia" – a scrie și a desena – *istorii ale istoriei* și de a istoriciza contextele ideologice, disciplinare, sociale și instituționale în care este produsă istoriografia; aceasta devine așadar o practică deconstructivă a reprezentărilor istorice, înțelese ca reprezentări ale altor reprezentări.

Capitolul VII – „Conversația | Intersubiectivitate" – în analogie cu relația dialogică a partenerilor de călătorie discută modalități ale intersubiectivității în practica istoriografică (doctorală), forme ale relației cu alteritatea, „celălalt" fiind înțeles atât ca „trecut", coleg cercetător, sau public; capitolul conturează și o tehno-agendă pentru care istoricizarea interacțiunilor tehnologie-arhitectură-oraș este concepută ca formă implicită de rezistență la transformarea travaliului istoriografic în pură tehnologie.