CREŞTEREA CONECTIVITĂȚII URBANE ÎN ZONELE ADIACENTE INTRĂRILOR RUTIERE ÎN ORAŞ

Angelica STAN
Universitatea de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu”, Bucureşti

Rezumat. Dincolo de simbolistica pe care o asuma implicit (a porții dispărute, a intrării în „cetate”, a „oraşului fără capăt”), problematica intrărilor în oraşul actual este una deopotrivă funcțională, morfologică, peisagistică şi administrativă. Intrarile în oraş sunt asimilate adesea carților de vizită – „spații-vitrină”, „spații-coridor” – cu rol nu doar de recunoaştere a coordonatelor fizice, ci şi de promovare a oraşului în sine. Lucrarea focalizează pe metodologia de analiză a acestor zone particulare şi pe depistarea unor tipuri dominante corelate cu cele mai importante tipuri de creştere urbană. Conectivitatea oraşului, în contextul expansiunii sale, este discutată în termenii găsirii soluțiilor de minimizare a impactului negativ pe care le exercită aceste puternice elemente segregative asupra structurii urbane. Studiul abordează posibilitățile de îmbunătățire şi de echilibrare a conectivității urbane în zonele urbane adiacente penetrațiilor rutiere în oraş, luând ca studiu de caz penetrația rutieră nordică în Bucureşti.

Cuvinte cheie: intrare în oraş, spații-coridor, modele de dezvoltare urbană.

Abstract. Beyond the symbolistic layer that it implicitly assumes (the missing gate, the entry in "city", the "endless city"), the issue of the entrances in present cites is both functional, morphological, spatial and administrative. The city entrances are often similar to visit cards, they are "showcase spaces", "corridor-spaces " - their role being not only of physical coordinates recognition, but also to promote the city itself.
This paper focuses on the methodology of analysis of these particular areas and of the detection of dominant types of city raod entrances, related to the most known patterns of urban growth. City connectivity, in the context of its expansion, is discussed in terms of finding solutions to minimize the segregation negative impact that these powerful elements produce on urban structure. The study addresses the possibilities for improving and balacing the connectivity in adjacent road penetrations urban areas, taking as a case study the Northen road entrance in Bucharest.

Keywords: cities entrance, corridor-spaces, urban patterns.

1. INTRODUCERE

„*Ajungând în fiecare oraş nou, călătorul îşi găseşte părți din trecutul său pe care nu ştia că le are: uitarea pentru ceea ce nu mai ai sau nu mai esti te aşteaptş în locurile uitate, neumblate”* (Italo Calvino, 1972, *Invisible cities*, trad.aut.).

Parafrazându-l pe Italo Calvino, a ajunge într-un oraş nou este o experiență de cunoaştere a ceva care se află în aşteptare - nu doar a oraşului, ci şi a călătorului însuşi, o „străinătate” confruntată cu propriul sine....

În alți termeni, parcursul intrării într-un oraş, cu tot amalgamul de probleme pe care îl comportă, este o invitație confuză: suntem depotrivă seduşi, amenințați, manipulați, pregatiți psihologic, agresați vizual, informați/dezinformați, orientați/ dezorientați... şi toate acestea în mare viteză: abia avem timp

să clipim, pentru a putea intra şi vedea Oraşul pe care, adesea, mintea noastră şi-l reprezintă prin doar câteva elemente emblematice: un monument, o piață, un muzeu etc.

Dar a cunoaşte un oraş trebuie să fie o experiență completă, asa încât nu trebuie să ținem ochii închişi atunci când parcurgem acest segment al intrării, adesea nu foarte atractiv - de la aeroport sau de la gară către centru, trecând, evident, prin zone periferice. Desigur, cu excepția situației în care există un transport *underground* care te scuteşte de un astfel de demers, caz în care nu-ți rămâne decât să examinezi populația care te înconjoară şi care ține loc, sau chiar reprezintă (în acea secvență de timp a călătoriei), întreg spațiul urban, istoria, arhitectura, peisajul, politica etc.

2. MODELUL CONCEPTUAL DE ABORDARE A INTRĂRILOR ÎN ORAŞ

Intrările în marile oraşe pun problema *traversării unei limite.*Această limită însă nu mai este una evidentă şi tocmai din acest motiv este incitant de a căuta sa înțelegem acel prim moment al evidenței urbanului. Desigur însă, nu mai putem discuta acest subiect în termenii clasici, gândindu-ne la aceste intrări în marile metropole ca la „simple" străzi, de tip tradițional, care erau elemente de coeziune morfologică, spațială şi socială, susținând întreg țesutul urban adiacent. Astfel de străzi nu mai există în zonele periferice ale oraşelor actuale, cele pe care le traversăm în viteză, oarecum orbi la peisajul marginilor lor. Aici spațiul a devenit amorf, discontinuu, țesătura urbană este fragmentară, laxă, prezențele sunt spectrale, detaliile, năucitoare.... O altă stare a teritoriului ni se relevă; una distinctă atât de calmul şi stabilitatea peisajului agricol, cât şi de decupajul ferm al oraşului, construit profitabil, deci dens şi în cea mai mare parte a lui, coerent.

Acest teritoriu periferic este o multiplicitate de entități parând instabil agregate, străbătute de „linii de fugă" (unghiuri de perspectivă în profunzime, sau puncte panoramice ample) care îi şi favorizeaza perceperea des-compunerii. „Nici oraş, nici peisaj" (Sieverts, 2003), periferia este un spațiu al *asamblajului* (Deleuze, Guattari, 1980) de elemente, într-o mixitate nouă, diferită de cea tipic urbană. În cadrul acestei formule morfologice ambigue, limita este „interiorizată" - ea creează acele spații interstițiale, intermediare, vagi - *in between.* Motiv pentru care străbaterea acestui spațiu periferic pe direcția de intrare în oraş este o traversare de fracturi, de fisuri, de discontinuități. Modelul teoretic al unui astfel de spațiu se apropie de cel al „arhipelagului de enclave" (Hajer and Reijndorp, 2001), în cadrul mai larg al conceptului postmodern de de-teritorializare, înțeleasă ca distanțare de contrângerea unei structuri cu devenire previzbilă. Mobile, emergente, fracturile unui astfel de spațiu sunt înțelese ca elemente purtătoare ale creşterii şi dezvoltării, ele devin *pliuri* care se pot des-face, revelând noi articulări, acceptând o dezordine creatoare ca un refuz al ordinii rigide, pre-concepute. De-localizare deci, de-teritorializare, mobilitate, transplanturi şi coincidențe - toate acestea conduc la o dilatare, la o difuzie spațio - temporală şi odată cu aceasta, la creşterea în importanță a spațiilor intermediare (Koolhaas, 2004), a vecinătăților, marginilor, a structurilor instabile. În cadrul acestora găsim o nouă posibilă re-definire a spațiului periferic, ca limită în permanentă mişcare de avansare, dinamică şi care nu poate fi aşezată cu uşurință pe un plan.

3. DELIMITAREA ZONELOR ADIACENTE INTRĂRILOR ÎN ORAŞ

În acest context teoretic, intrările în oraş nu trebuie considerate ca simple căi de acces – rutiere sau feroviare[1] – ci, din punct de vedere urbanistic, sunt corpuri urbane situate de o parte şi de alta a unui vector, a unei „musculaturi" care răspunde de mobilitatea citadinului. Dar cât mai exact de o

[1] Nu ne gândim, în cazul acestui studiu şi la intrarile pe apă, care au o alta problematică.

parte şi de alta a acesteia? Iată o întrebare întemeiată, care dă naştere unui tip de proiect urban specific, pe care urbaniştii l-au identificat cu câteva decenii în urmă.[2]

Problematica intrărilor în oraş ridică deci, în primul rând, o chestiune de delimitare a zonei de interventie, iar aceasta implică o metodologie complexă, care se cerne prin selectarea unor criterii cât mai relevante.

Dintre aceste, nu pot lipsi urmatoarele: criteriul percepției şi imaginii (scenografia)/ criteriul spațial – morfologic (tipologia parcelarului, densități de ocupare)/ criteriul funcțional (activitați, funcțiuni)/ criteriul viar (circulații, transport, trafic etc)/ criteriul administrativ-juridic (actorii urbani implicați)/ criteriul economic (gestiunea resurselor, eficiența proceselor)/ criteriul ecologic (ecosisteme, biodiversitate, zone protejate)

Totodată, delimitarea acestui teritoriu trebuie să țină cont de un element foarte important şi caracteristic acestui tip de proiect şi anume viteza de deplasare în spațiul repsectiv. Intrările în oraş indică accentul pus pe acest sens de parcurgere – din exterior către interior, către o țintă apropiată, vizând un interes de descoperire, dar ele sunt parcurse la viteza unui autovehicul (şi mai rar, sau deloc, a pietonului), iar întreaga logica de percepție şi consum a lor depinde de aceast fapt. Totuşi, aceste zone, în cele mai multe cazuri, fac parte dintr-un țesut adiacent care are propria sa identitate şi propriile legi de funcționare, iar acestea pot intra în conflict cu regimul de deplasare al căii respective. Conflictul acesta poate fi însă înțeles şi ca o confruntare de valori - între valența străzii rapide, cu scopul final al intrării în oraş, unde deplasarea este singura rațiune şi valența țesutului adiacent, care, dincolo de permisivitatea sa, mai mare sau mai mică, joacă rolul unei vitrine dinamice, un mediu paralel, care *in-formează* într-o primă instanță şi, prin aceasta, ajunge să *formeze* un caracter.

Viteza de parcurgere a acestor spații pune în discuție câteva elemente componente ale modului în care se formează percepția formei urbane, ale acestei scenografii manifestă la scara teritoriului periferic: segmentarea parcursului în secvențe unitare, posibil de diferențiat prin intermediul unor repere „subtile" (camuflate în peisaj), sesizarea reperelor corelată cu geometria traiectoriei parcursului, ritmul acestor repere, modul de vizualizare a prim-planului, a planului median şi a fundalului în desfaşurarea scenică a drumului respectiv, variația perspectivelor şi mai ales, existența punctelor de oprire cu posibilitatea unor perspective mai deosebite (panorame). Toate aceste aspecte trebuiesc luate în calcul la re-proiectarea unei intrări în oraş, pentru că oraşul - mai complex şi mai contradictoriu ca niciodată- are nevoie de o astfel de dez-văluire „pusă în scenă" cu nmijlacele designului urban, ca parte a procesului de cunoaştere a sa.

4. SPECIFICUL URBAN AL INTRĂRILOR ÎN ORAŞ

Fiecare din aceste criterii dă naştere unui câmp de analiză specific. Acesta se aplică acestor zone periferice, cele mai tinere teritorii care se urbanizează într-un oraş, care, adesea, în momentul studiului, se află într-un stadiu intermediar, tranzitoriu. Parcelarul în aceste zone este unul de factură agricolă, uneori rapid transformat în teren construibil (ca în Romania anilor 1989-2007), dezmembrat întâmplător, fără studii prealabile, parțial rămas liber, în aşteptarea unei mari investiții, fără alte calități decât un preț mic comparativ cu alte terenuri similare „din oraş". Intercalarea acestor fragmente de parcelar construibil nou sau vechi, cu parcele încă agricole, uneori şi cu parcele forestiere, păşuni, lunci etc, compun, la sacră macroteritorială, un pattern incitant, atractiv tocmai prin alăturarile neobişnuite de texturi.

Ca tipologie generală, la nivelul acestor texturi care însoțesc intrarile în oraş, se remarcă un grad mai redus de fragmentare prin comparație cu cel al zonelor urbane constituite, acest aspect fiind corelat şi unei accesibilități mai reduse în zonele de profunzime ale acestor teritorii.

[2] În Franța, în 1995, apare „Amendamentul Dupont" – amendament la legea protecției mediului şi devenit ulterior articolul L111-1-4 din Codul Urbanimului, care, inițiat de senatorul Ambroise Dupont, trezeşte atenția asupra intrărilor în oraşe, necesar a fi recalificate urbanistic şi peisagistic.

1 2 3

Fig. 1 – Secvențe pe parcursul celor 10 intreri principale în Bucureşti- diferentierea lor s-a făcut pe baza unor comparații între conectivitatea prezentă în plan spațial şi caracterul dominant (*1* – peisagistic, *2* – urban-funcțional, *3* – rural) (Stan, 2011).

Din punct de vedere funcțional, aceste zone adiacente intrărilor în oraş tind către o specializare a activităților, lucru care prelungeşte uneori un specific venit din istoria medievală a urbei respective. Spre deoseobire însă de vechea specializare care urmarea strict tipologia mărfurilor şi a breslelor comercianților care intrau în oraş, venind de pe marile rute comerciale ale lumii, astăzi această specializare este una mai sofisticată, existând tendința unei anumite profilări funcționale predilecte, legată de accesibilitate, de vadul comercial şi „brand" aducator de profit, de fluxul de mărfuri, de eficiența proceselor de stocare-vânzare etc., dar şi de lucruri mai putin precise, precum prestigiul unui loc, statutul lui în ochii oamenilor, ambianța legata de profilul respectiv. Specializarea funcțională a acestor penetrații, dincolo de beneficiul unei anumite personalizări şi recunoaşteri publice, are, din punct de vedere urbanistic, o serie de riscuri. Ea poate conduce la o segregare crescută a zonelor respective de restul țesutului, atat din punct de vedere funcțional, cât şi spațial. Creeată prin alăturarea mai multor unități economice care au aproximativ acelaşi profil funcțional (chiar dacă aflate în puncte diferite ale lanțului commercial – desfacere/depozitare/producție), specializarea funcțională a intrărilor în oraş intră adesea în conflict cu nevoia de mixitate funcțională cerută prin regulamentele de urbanism, pentru obținerea unei armonii în utilizarea spațiului urban. Spre exemplu, amplele zone specializate în comerțul cu materiale de construcții (la Zona Valea Cascadelor, Bucureşti), cu cel de maşini (Târgul Vitan, Bucureşti) sau cu mobilă (la Paris), sau cu produse de carmangerie (la Dublin) - ajung să elimine din aceste teritorii orice altă activitate, iar locuirea care există adiacent suferă din lipsa unor minime dotări de utilitate zilnică, fără a beneficia foarte mult de pe urma profilului creat prin specializarea funcțională.

Pe de alta parte, aceste segmente cu profil funcțional distinct, aduc o dificultate în conturarea unei imagini urbane calitative a zonelor respective. Chiar atunci când este vorba de activități profitabile economic, ceea ce se remarcă este o slabă calitate a arhitecturii implantate, marcate de comercialism şi standardizare, atât la nivelul materialelor utilizate, cât şi la nivelul volumetriilor edificate. Arhitectura intrarilor în oraşe este una care, tributară globalizării, emană acest caracter omogenizant, fiind indiferentă la locul în care survine şi cu atât mai mult la peisajul în care se implantează. De asemenea, arhitectura practicată aici – una a „containerului" în cazul funcțiunilor de tipul parcurilor de activități, platformelor logistice, sau complexelor de retail, devine un element care disturbă dramatic scara locurilor respective. Compactitatea şi lipsa de fragmentare a spațiilor interioare crează probleme de scară şi de relaționare față de fondul construit pre-existent, de regulă rural.

Fig. 2 – Secvențe spațiale şi noduri de conectivitate definite pe parcursul intrarii nordice în Bucureşti, dinspre DN1.

5. CONECTIVITATEA INTRĂRILOR ÎN ORAŞ

În sens larg, conectivitatea este gradul în care rețelele de străzi, căi ferate, trasee pietonale, sau rute ciclabile, mărfuri şi infrastructură, sunt interconectate. Conexiunile bune încurajează accesul într-un oraş sau cartier, generând o dezvoltare mai bună. O conectivitate slabă limitează oportunitațile de investiții şi „impune costuri care ulterior trebuie să fie suportate de către părțile interesate publice şi private", conform unui studiu din 2001 realizat de către Comisia pentru Arhitectură şi Mediu Construit din Marea Britanie şi Departamentul de Mediu, Transport şi Regiunilor [3] (Carmona et al, 2001).

Pe de o parte, conectivitatea urbană se verifică prin *conexiune fizică* între componentele țesutului (accesibilitate rutieră, pietonală) şi pe de altă parte, prin arterialitate (*contiguitate).* Acest din urmă termen, este folosit aici în sensul definit de Marshall ca *formă strategică de contiguitate aplicabilă la orice nivel urban, în cadrul căreia fiecare element al rețelei urbane se conectează cu unul egal sau ierarhic superior acestuia. Rezultatul e că arterele cele mai importante formează un singur sistem contiguu (A), dar seturi de artere de grad inferior nu sunt în mod obligatoriu contigue (B, C). Pentru orice nivel considerat, toate elementele de la cel mai important la cel aferent nivelului respectiv, formează un singur sistem contiguu (A+B, A+B+C)* (Marshall, 2004, p. 62).

Siguranța unui teritoriu este, de asemenea, influențată de conectivitate. Există dovezi ale unui risc semnificativ redus de furt si vandalizare atunci când zonele sunt bine conectate şi vizibile, deoarece există mai multe oportunități pentru supravegherea naturală a acestora.

Conectivitatea în zonele periferice re-aduce în discuție problema străzii şi a rolului ei în viața urbană. Strada nu trebuie privită ca un simplu coridor de circulație a maşinilor şi a pietonilor, ci este, cum demonstra Jane Jacobs, un mediu urban care îşi auto-susține vitalitatea, dacă există o bună conectivitate vizuală între spațiul strazii şi locatarii ei (Jacobs, 1961). Dupa Marshall, strada este un sistem alcătuit din componente spațiale şi sociale (Marshall, 2004). Componentele spațiale ale străzii au, la rândul lor, inter-relații care pun în joncțiune mai multe elemente: spațiul căii de circulație şi spațiul construit (definind un impact asupra sistemului de utilități publice), spațiul public-spațiul semipublic şi spațiul privat (primind expresie în tratamentul peisagistic al plantațiilor vizibile în spațiul public), spațiul de circulație şi spațiul plantat (care defineste o expresie a profilului stradal respectiv).

Conectivitatea urbană poate fi înțelesă prin prisma mai multor rapoarte, generând mai multe tipuri: i) *conectivitatea spațială* (punând în discuție relația cadrului construit cu peisajul-context în care se manifestă), ii) *conectivitate de textură* (relevând relația dintre trama stradală, parcelar, mod de ocupare, grad de plantare şi dispunere a vegetației, iii) *conectivitate socială* (cea care oglindeşte raportul dintre configurația rețelei stradale şi aspectele sociale induse – sau agravate prin acesata), iv) *conectivitate economică* (ce reflectă raportul dintre traficul major şi fluxurile de capital- la scara macro, sau la scara micro, relația dintre accesibilitate şi potențialul de dezvoltare economică), vi)

[3] http://www.mfe.govt.nz

conectivitate culturală (care reflectă calitățile culturale ale peisajului respectiv, câştigate prin mobilitatea oamenilor, ideilor, produselor culturale etc.)

Conectivitatea spațială este descifrabilă atat în termeni *morfologici,* prin natura parcelarului şi a tramei stradale, prin modul de ocupare a spațiului şi relatia dintre parcelar şi cadru construit, cât şi în termeni *vizuali-perceptivi* – punând în discuție conexiunile vizuale create prin configurarea rețelei stradale, modul de percepție a peisajului, configurarea secvențiala şi panoramică.

Daca strada în cadrul tesutului urban constituit este caracterizată de scară, măsură, identitate spațială, percepție unitară şi conectivitate morfo-spațială, toate acestea fiind corespondente unei compactități şi unei coerențe a cadrului urban, în zonele adiacente intrărilor în orașe, dimpotrivă, sistemul stradal este alcătuit mai degrabă din *non-străzi,* sau circulații care nu mai verifică atributele esențiale de constituire a străzii. Fie ca e vorba de artera propriu-zisă a intrării în oraş, fie că e vorba de circulațiile adiacente ei, non-strada periferică este *a-scalară* (nu are raporte ierarhice în cadrul retelei, ci salturi, secvențe „fracturate"), este *non- identitară* (lipsa de identitate fiind o trăsătură frecventă a locurilor periferice) (Stan, 2009), dă naştere unei percepții secvențiale ample, iar contiguitatea spatială nu se realizează tocmai datorită intercalării unor entități urbane de mari dimensiuni, sau chiar a unora naturale (padure, curs de apă etc).

Aceste atribute ce caracterizează non–strada periferică şi o dată cu ele, intrările în oraş, fac din acest sistem stradal unul care greu susține coerența țesutului, dimpotrivă, se conjugă cu dispersarea şi ambiguitatea lui. Ceea ce se poate marca totuşi ca element pozitiv în acest profil, este *atributul scenic* al intrărilor în oraş şi a unei parți din rețeaua care îi rămâne tributară: grație lui, teritoriul nu este unul care poate fi înțeles prin parcurgerea sa clasică, ci prin *dezvăluirea progresivă*, în ritmurile parcursului propriu-zis. În fapt, este momentul în care, *arhitectura,* care dădea logică şi coerență strazii clasice devine *urbanism-peisaj*, susținând teritoriul periferic prin spectaculara scenografie pe care o pune în operă. Aici, viteza devine „actor" al peisajului în care se desfasoară mişcarea, iar Peisajul însuşi este mediul total al etalării urbanului, conținut şi conținător în aceeaşi măsura, a spectacolului dezvăluirii oraşului.

Fig. 3 – Moment de dezvăluire a oraşului de pe intrarea DN 1- Ploieşti-Bucureşti.
Sursa: http://www.rtv.net/.html

5.1. Conectivitatea urbană ca permeabilitate

Într-un alt sens, conectivitatea urbană se pune în termenii *coerenței domeniului public*; când aceasta este satisfacută, limita dintre public şi privat este o „margine activă", contribuind la reducerea izolării sociale în cadrul cartierelor. Pierderea de conectivitate a zonelor de sprawl care sunt, în multe situații, predominante în teritoriile periferice, se adaugă unei pierderi în coerență a tuturor sistemelor.

Expansiunea urbană de tip sprawl aduce cu sine o serie de „ruperi" suplimentare în țesuturile cele mai noi, provenite din necorelarea proiectelor, din decalajul - temporal, dar şi social şi economic, în implementarea acestora; astfel încat lipsa de conectivitate a teritoriilor periferice se traduce, în aceasta situație, cu o insularizare a acestora - izolare între limitele impuse de logica dezvoltatorului imobiliar.

Cazul particular al intrărilor în oraşe ridică această chestiune a conectivității în modul urmator: cu cât calea de acces în oraş este mai performantă tehnologic (şi deci poartă un trafic mai mare) cu atât mai mult conectivitatea, de o parte şi de alta a ei, este mai redusă, căpătând importanță nodurile de inter-conectare între acest element segregativ şi restul țesutului. Aici intră în discuție *raportul dintre conectivitate şi permeabilitate,* ultima fiind o trăsătură esențială pentru siguranța spațiului urban în general.

Între cele două concepte – cel al conectivității şi cel al permeabilității – există diferențieri (Marshall, 2005); primul referindu-se la latura *cantitativă* a unui țesut – numărul de conexiuni existente – pe când cel de al doilea, se referă la capacitatea şi modul acestor conexiuni de a suporta circulația oamenilor sau de mărfuri, deci la latura *calitativă.* Ca şi în cadrul sistemului circulator uman, permeabilitatea este o funcție de filtrare; există deja diferențiate *permeabilitatea filtrată* şi cea *ne-filtrată* (Vance, 1990, p.12) - prima fiind rezultanta intervențiilor unor agenți de filtrare (de la elemente vegetale, până la funcțiuni cu acest rol), cea de-a doua fiind expresia unei alăturări de tip „puzzle", în care capătă importanță limitele de îmbinare (între zone impermeabile reciproc).

Permeabilitatea unui țesut trebuie însă gândită nu doar în termeni de circulație- deci de accesibilitate - ci şi de permeabilitate generală a *texturii* sale, în cadrul căreia intervin atât densitatea fondului construit, cât şi densitatea şi masa vegetației prezente, gradul de fragmentare al parcelarului şi capilaritatea tramelor secundare.

5.2. Conectivitatea spațială – garant al siguranței urbane

Pentru a fi sigur, un țesut urban trebuie să fie bine utilizat. Pentru ca acest lucru să se întâmple, un design bun are ca țintă conectivitatea, nu în mod izolat, ci alături de alte calități, cum ar fi mixitatea funcțională şi utilizarea echilibrată a terenurilor.

Conectivitatea teritoriului urban în zonele adiacente intrărilor în oraşe trebuie urmarită prin proiectul urban şi peisagistic la macroscară, cu atât mai mult cu cât, tipul de țesut pe care ea se sprijină tinde a nu facilita acest lucru (discontinuități, fracturi). Însă conectivitatea, deşi vizibilă în perspectiva „de sus în jos", la nivel macroscalar, este posibil a fi corectată reglementar doar de *jos în sus*, de la nivelul micro-scalar, al capilarităților acestor texturi. De aceea, pentru creşterea conectivității în zonele periferice este mai utilă o abordare a țesutului urban prin proiecte mici, punctuale, la scara fiecarei situații de dis-continuitate semnalate, urmărindu-se conexiuni în vecinatatea imediată - fie la nivel de fond construit şi tramă stradală, fie la nivel de spații plantate.

Soluțiile de creştere a conectivității urbane în zonele periferice puternic afectate de prezența unei limite sau a unor fragmente de limite foarte puternice, segregative, sunt adesea o chestiune de design urban– urmărindu-se şi prin elemente aparent minore (de exemplu de corelare a cornişelor, a proporției golurilor în planul fațadei, prin unitatea mobilierului stradal sau prin designul intersecțiilor) o coerența vizuală, scenică. Desigur, aceste soluții în plan micro trebuiesc aşezate sub umprela unei conectivități la nivel macro, unde sunt mai vizibile inter-conexiunile mai multor elemente făcând parte din sisteme diferite: de exemplu conectarea sistemului de circulații pietonale şi piste ciclabile cu cel al spațiilor plantate de protecție, în anumite puncte semnificative.

6. CONCLUZII

Specificul urban al intrărilor în oraş se conjugă cu necesitatea studierii acestora din multiple puncte de vedere. Studiul conectivității urbane în plan spațial are rolul de a elucida raportul între

textura - scara - densitate urbană în condițiile unui țesut marcat de discontinuități şi excese de fragmentare (fie supra, fie sub-fragmentare). În general, în proiectele de urbanism se recomandă realizarea conectivității atât la nivel de textură urbană- urmărind menținerea/crearea unor elemente de permeabilitate a țesutului - legături pietonale/velo şi plantate- cât şi la nivelul tramei stradale- conexiuni mai facile, cu păstrarea arterialității, re-ajustarea părții pietonale în raport cu partea carosabilă şi cu zona de parcare la bordură. În cazul intrărilor în oraş o componentă esențială o reprezintă conectivitatea vizual-perceptivă, care ofera şi oportunitatea studierii scenografiei parcursului intrării în relație cu viteza de parcurgere şi cu calitățile cadrelor peisagistice care se derulează secvențial. Urmarirea prin proiect a creşterii conectivității în zonele adiacente intrărilor în oraş crează, dincolo de beneficiul siguranței şi al coerenței morfologice, posibilitatea re-inventării unui simbol pierdut al urbanității contemporane – a „porții oraşului".

Bibliografie

[1] AGNSW ,*"Wastelands – a Poetic Legacy"*. Exhibition at Art Gallery of New South Wales, (2005).

[2] Armstrong, Helen „*New Forms of Green",* 200 Mile City: Merging Cities that Threaten Landscape and Lifestyle. AILA National Conference, 29 September–02 October, Brisbane (2004) http://www.aila.org.au

[3] Deleuze G, Guattari F „*Mille Plateaux: Capitalisme et schizophrénie 2"* Éditions de Minuit Paris (1980).

[4] De Sola-Morales, Ignasi, *„Terrain Vagues"* in Quaderns 212 Tierra-Agua, Barcelona: Collegio de Arquitectos de Catalunya, (1996).

[5] Gregory, P. „*New Scapes: Territories of Complexity"*. Berlin: Birkhauser (2003).

[6] Harvey, David, *„Spaces of Hope",* Berkeley: University of California Press (2000).

[7] Hajer, M and Reijndorp, *„In Search of New Public Domain",* Rotterdam, NAi Publishers (2001).

[8] Jacobs, Jane, *„The Death and Life of Great American Cities",* New York: Random House(1961).

[9] Koolhaas, Rem, *„The Generic City",* in A. Abbas & J. N. Erni (eds), Internationalizing Cultural Studies: An Anthology. Malden, MA: Blackwell (2005).

[10] Marshall, Stephen, *„Streets and Patterns: The Structure of Urban Geometry"*, Taylor & Francis (2004).

[11] Sieverts, Thomas *„Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt",* London & New York: Spon Press, (2003).

[12] Stan, Angelica, „Macropeisajul si peisajul periferiilor urbane in zona de influenta a Bucurestiului", Raport de expertiza in cadrul Conceptului Strategic Bucuresti 2035, Ed. Univ. Ion Mincu (2011).

[13] Stan, Angelica, *„Peisajul periferiilor urbane- revitalizarea peisagera a zonelor urbane periferice"*, Ed. Univ. Ion Mincu (2009).

[14] Vance, J.E. Jr, *„The continuing city: urban morphology in Western civilization",* Johns Hopkins University Press, (1990).