Simona Butnariu

AMBIANȚA ÎN PEISAJUL STRĂZII CONTEMPORANE

Editura universitară „Ion Mincu”
București, 2022

Volum publicat în cadrul proiectului:
„Dezvoltarea capacităţii instituționale a UAUIM pentru cercetare în arhitectură şi urbanism prin crearea unei culturi a diseminării rezultatelor”, Acronim CULTADISER

Proiect finanțat prin Consiliul Naţional pentru Finanţarea Învățământului Superior - FDI 2022 / Domeniul Strategic de Finanţare D6 – „Dezvoltarea capacităţii instituționale pentru cercetare în universităţi”

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
Butnariu, Simona
Ambianţa în peisajul străzii contemporane / Simona Butnariu. - Bucureşti : Editura Universitară "Ion Mincu", 2022
ISBN 978-606-638-263-2

71

Lucrarea de faţă reprezintă strict punctul de vedere al autorului. Responsabilitatea lucrării îi revine în întregime autorului, atât în ceea ce priveşte conţinutul, cât şi forma.

Toate drepturile rezervate. Nici o parte din această publicație nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanice, de copiere, înregistrare sau alte forme fără permisiunea scrisă a autorilor și a editurii.

© 2022, Editura Universitară „Ion Mincu”, Str. Academiei, 18-20, sector 1, Bucureşti, cod 010014, tel. 40.21.30.77.193

Acest volum reia teza de doctorat a autoarei cu titlul ”ORAȘUL - SPAȚIU DE INTERACȚIUNE UMANĂ - **Ambianța în peisajul străzii contemporane**”, sub îndrumarea profesorului dr. arh. Mariana Eftenie, susținută în octombrie 2014, în Sala de Consiliu a UAUIM.

Mulțumiri cu recunoștință și respect
îndrumătoarei mele de doctorat,
familiei mele, în special copiilor mei
care m-au inspirat și m-au motivat,
colegilor și profesorilor mei de catedră,
cu aprecieri speciale pentru Cristina Enache și
Angelica Stan care mi-au fost alături și m-au sprijinit.

Cuprins

INTRODUCERE / 6

Partea I
TEORIE ȘI CADRU CONCEPTUAL

Capitolul 1 / 19
DELIMITAREA CADRULUI DE REFERINȚĂ.
CONCEPTUL DE DESIGN URBAN – ABORDĂRI, CRITICI, EVOLUȚIE
1.1. Designul și dezvoltarea orașelor
1.2. Conceptul de design urban - definire, ideologii
1.3. Designul urban în context postmodernist

Capitolul 2 / 64
CONCEPTUL DE AMBIANȚĂ.
DEFINIȚIE. PERSPECTIVE TEORETICE ȘI CONTEMPORANE.
2.1. Perspective teoretice
2.2. Perspectiva senzorială
2.3. Conceptualizarea noțiunii de ambianță în designul urban

Capitolul 3 / 94
STRADA DIN PERSPECTIVA INTERACȚIUNII SOCIALE.
ROLUL TEORIEI. GÂNDIREA URBANISTICĂ CONTEMPORANĂ
3.1. Semnificația străzii în spațiul urban
3.2. Tipologizare pe criteriul interacțiunii sociale
3.3. Cadru criterial de calitate în design urban

Partea II
ILUSTRARE ȘI CADRU CRITERIAL

Capitolul 4 / 127
CONCEPTUL DE AMBIANȚĂ ÎN PEISAJUL STRĂZII DIN ȚESUTUL TRADIȚIONAL.
STUDII ȘI EXEMPLE.
4.1. Studii de caz
4.2. Strada în ipostaza de traseu_*cale* - studiu de caz comparativ
4.3. Străzi și ambianță_exemple actuale din orașul european

Partea III
CADRUL PRACTICII ÎN DESIGN URBAN

Capitolul 5 / 162
DESIGNUL URBAN AL STRĂZII CONTEMPORANE
INSTRUMENTE. METODE. IPOSTAZE
5.1. Strada componentă a sistemului urban
5.2. Designul străzii_ ipostaze contemporane
5.3. Tipologii contemporane în conceptul de ambianță urbană

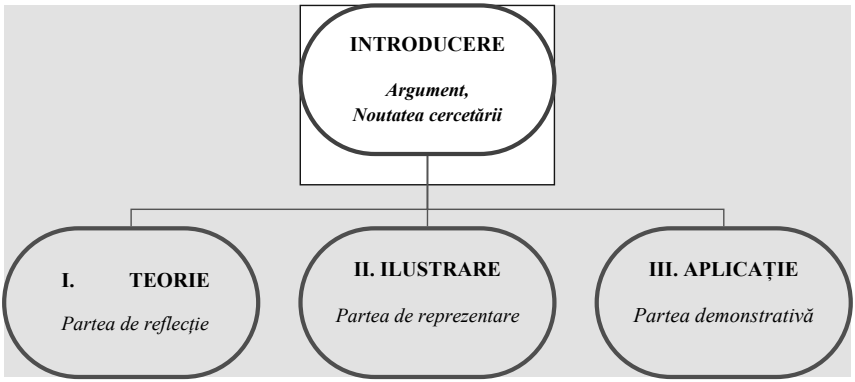
Capitolul 6 / 188
MODALITĂȚI DE OPERARE A CONCEPTULUI DE AMBIANȚĂ ÎN DESIGNUL URBAN AL STRĂZII. SINTEZA. CONCLUZII FINALE.
6.1. Echilibrul între rolul funcțional și caracterul străzii
6.2. Echilibrul dintre mobilitatea orașului și caracterul străzii

REFLECȚII FINALE ALE STUDIULUI / 197

BIBLIOGRAFIE / 206

GLOSAR DE TERMENI / 211

INTRODUCERE



INTRODUCERE

Motto: *Am pierdut viața publică în orașe din cauza modului în care le-am proiectat*.[1]

Orașul este un itinerariu continuu de spații definite de interacțiunea dintre oameni și delimitările fizice ale materiei. În orice oraș, anumite locuri te inspiră, te incită sa le parcurgi, sa le trăiești, în timp ce altele, îți par reci, ostile și lipsite de semnificație. Acesta este rezultatul unor subtile decizii în design, și nu numai, care afectează direct caracterul locului. Studiul de față se concentrează asupra acestui proces, de creare a unui *loc* remarcabil și inconfundabil cu care interacționăm și care ne influențează într-un mod ce nu îl conștientizăm, adesea. Viața unui oraș, vitalitatea sa, rezidă în relația dintre aceste *locuri* și oamenii care le trăiesc zi de zi.

În această carte, mi-am propus să studiez din perspectiva designului urban, peisajul străzii, dintr-un unghi diferit, acela al abordării conceptului de ambianță urbană, într-o viziune multidisciplinară care să înglobeze perspective ce țin de arhitectură, de urbanism, de teoria peisajului, de istorie a orașului dar și de psihologia spațiului construit, antropologie, sociologie.

La nivel global, mai mult ca niciodată, atât comunicarea din spațiul virtual, cât și comunicarea prin imagini unde supralicitarea devine aproape o condiție de transmitere a unui conținut, capătă dimensiuni de amploare în fenomenul cultural al societății. Pe măsură ce aria comunicării se extinde și se diseminează digital la scara întregii planete, comunicarea directă, interpersonală suferă mutații și se diminuează.



Fig.1. Barcelona: Bari Gothic, detaliile și atmosfera acestui spațiu spun o „poveste" despre acest loc (sursa: autorul)

[1]Soholt, Helle, Gehl Architects," *We've lost the life in cities because of the way we designed them*." *http://vimeo.com/48738754*

Acest paradox, manifestat în aria sociologică și psihologică, își găsește oglinda și în arta proiectării orașelor. Orașele cresc, tind să devină non-orașe, teritorii extinse urbane, în cadrul cărora, *locurile* încearcă să își păstreze dimensiunea scării umane. Rețetele în *arta conceperii orașelor*[2] pornind de la Vitruviu, diferitele tipologii se dovedesc incapabile a mai fi utilizate. În acest soi de *bing-bang urban*[3] se impune găsirea unor noi paliere de investigație, de înțelegere și reinterpretare a procesului subtil de interdependență dintre oameni și spațiul orașului.

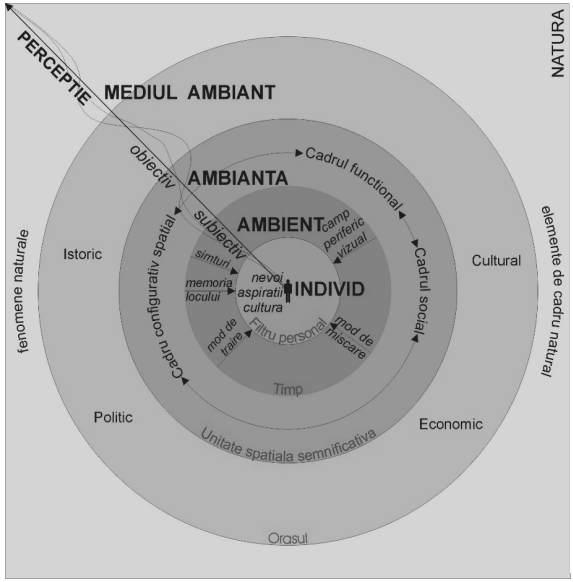
În prezent, societatea contemporană cunoaște o creștere vertiginoasă a vitezei de schimbare în toate domeniile de activitate. Această continuă schimbare instituie o complexitate mărită a relațiilor și un ritm alert al vieții, în general, în care, uneori timpul alocat găsirii unei piste de răspuns este depășit de viteza schimbării direcției și a criteriilor de investigație. În acest proces complex și bulversant îmi voi situa discursul, atât în aria dialogului interdisciplinar, arhitectură-urbanism-psihologia spațiului construit, cât și în aria confruntării, în care punctul și contrapunctul țin de vechea polemică: teorie si practică, contemplare și acțiune, discurs al ideilor și discursul „materiei" ca operă.

Intervențiile din contextul urban permeabil schimbă și adesea afectează contururile peisajului urban contemporan. Totodată, ele devin motorul de dezvoltare a unei noi forme de cultură urbană. Acest lucru se reflectă pregnant în imaginea străzii din orașul secolului XXI, în apriga dispută pentru vizibilitate ce are loc, în fiecare zi, pe suprafețele materiale ale spațiului definit de clădiri. Reliefate puternic, prin culoare, textură sau volum, inscripții de tip variat se străduiesc să își creeze drum în câmpul nostru vizual, utilizând tactici variate de formă și amplasament. Nu poți avea însă, o imagine reală a orașului doar prin spoturi, panotări publicitare și promoționale de turism, orașul trebuie trăit la nivel senzorial si intuitiv.

Este destul de adevărat că avem nevoie de un ambient care nu este doar bine organizat, ci și poetic și simbolic deopotrivă[4].

Aici apare interpretarea sensibilă, creația prin design urban în spațiul străzii a unei "oferte" care să întrunească aspirațiile colectivității caracterizate prin activități ale culturii și prin cultura activităților umane din cadrul ambiantului. Orizontul tematic al cercetării de față este definit de aceste paliere de interacțiune: individ-ambient-ambianță-ambiant.

[2] Machedon, Florin, *Metode de analiză morfologică a țesuturilor urbane*, Editura Universitară „Ion Mincu", București, 2006, p.5
[3] Baudrillard, Jean, Jean Nouvel, *Obiecte singulare [arhitectura și filosofie*], trad. din lb.fr. de Ciprian Mihali, Paideia, București, 2005, p.23
[4] Lynch, Kevin, *Imaginea Orașului*, trad. din lb. engl. de Alexandru Petrișor, Registrul Urbaniștilor din Romania, București, 2012, p.119



Palierele de referință:

INDIVID

(*receptor*)

AMBIENT

(*atmosferă, sfera subiectivă*)

AMBIANȚĂ

(*unitate spațială semnificativă, sfera obiectivă*)

AMBIANT

(*context, mediul înconjurător*)

Fig. 2. Ilustrarea orizontului tematic al cercetării

La nivelul de percepție pedestru al străzii dinamica relației dintre oameni și spațiul urban definește sensibil ambianța distinctă a acelui loc. *Ambianța este un indicator semnificativ al calității vieții urbane, iar această calitate este o dimensiune importantă a sustenabilității*[5].

Demersul de cercetare urmărește conturarea unei grile de analiză a ambianței urbane în peisajul străzii urbane contemporane, și pe baza acesteia, a unui model de intervenție urbană, având ca scop identificarea elementelor „cheie" ce, agregate într-o structură coerentă și ierarhizată spațial, au potențialul de a crea un *loc* de calitate pentru viața oamenilor.

[5] Osmond, Paul, *Evaluating urban ambience – an investigation into quantifying the qualities of the walkable city,* The 6-th International Conference on Walking in 21st Century, Zurich, Elveția, 2005, articol accesibil la *www.walk21.com*

ARGUMENT

În literatura câmpului profesional al arhitecturii și urbanismului din America de Nord, dar și Europa și întreaga lume, se pune din ce în ce mai mult accentul în ultimii ani, pe conceptul de „*place-making*"[6] ca metamorfoză a proiectării urbane spațiale într-un proces de *făurire de locuri*. În acest climat de schimbare ideologică și practică, linia cercetării se axează, în mod particular, pe principiile de abordare în designul urban a conceptului de ambianță la scara de detaliu a peisajului străzii, în care focusarea se face pe percepția umană și pe orientarea către cerințele comunității a unui spațiu cu acces public.

Demersul urmărește conturarea unui cadru criterial de evaluare a ambianței urbane și de cuantificare a calităților necesare îmbunătățirii și particularizării acesteia la nivelul străzii. Cu alte cuvinte, sintetic, procesul proiectării spațiale unei ambianțe urbane distincte poate fi înțeles ca un proces de structurare a relațiilor între elementele diferite ce compun orașul și între forma sa fizică și locuitorii săi.

La nivelul străzii, această structurare a relațiilor devine un cadru de modelare a ambianței urbane dorite, care individualizează diferite paliere de investigație, relevă calități care trebuie atinse și descoperă moduri creative de intervenție prin design urban. Anul 1960 se conturează a fi un moment de turnură în direcțiile și gândirea de urbanism. Apariția cărții lui Jane Jacobs: *The life and death of the Great American Cities,* în care autoarea pledează pentru o fină *granularitate a diversității funcționale* și pentru importanța străzii în definirea structurii urbane, rămâne până astăzi, una din cele mai popularizate și conturate critici la adresa zonificării stricte funcționale și orientării spre dominanța rolului de tranzit al străzii din perioada modernistă. Totodată, prin celebra sa *The image of the city*, Kevin Lynch stabilește un mod de hașurare a imaginii orașului în percepția oamenilor prin alcătuirea unor hărți mentale ale căror elemente denumite *lynchiene*[7] sunt valabile și astăzi.

La sfârșitul anilor '60 reacția împotriva modernismului a avut ca principal argument slaba calitate a spațiului public, pusă pe seama diviziunii responsabilității dintre cele două profesii: arhitectură și urbanism. Aceasta este doar o simplificare a problemei, pentru că au apărut critici și în zonele unde nu exista schisma dintre arhitectură și urbanism, tot datorită calității slabe a spațiului public. Prin urmare, în 1970, în Regatul Marii Britanii, noțiunea de design urban a început să existe ca disciplină și să umple golul dintre cele două profesii: arhitectură și urbanism.

[6] Traducere din limba engleză" a făuri locuri"

[7] Elementele sunt: *parcursuri, margini, noduri, cartiere și repere*. Vor fi abordate în detaliu ulterior în cadrul studiului.

Cercetarea va pune accent pe apariția și evoluția designului urban ca teorie și practică, delimitând **cadrul metodologic** în abordarea temei alese, prin alegerea a două principii majore:

1. **Principiul organizării continue și succesive a structurii urbane specifice STRĂZII prin:**
   - dinamică temporală
   - reprezentativitate în cadrul orașului
2. **Principii specifice Spațiului Social:**
   - polarizarea populației prin activități în spațiul străzii
   - animația urbană[8].



Fig.3. Barcelona: pietonal, poziția neobișnuită a aliniamentului central vegetal creează un spațiu unic ca ambianță prin textură (sursa: autorul)

STRADA - ipostază de referință a spațiului public - se definește prin dinamică temporală, istorică și culturală.
Specificitatea configurativ spațială și funcțională, în relație cu dinamica temporală, definesc vocația publică a spațiului urban. Prin urmare, vocația publică se definește ca fiind gradul de adecvare dintre *oferta* unui spațiu public urban și aspirațiile populației orașului[9].

Vocația publică a spațiului este asigurată de concordanța dintre spațiul construit și spațiul social. Echilibrul dintre oferta spațiului public și aspirațiile colectivității devine prin excelență însușirea și apropierea spațiului de către utilizatori.
Dinamica temporală a străzii și evoluția reprezentativității acesteia în cadrul orașului conturează cele două piste de investigație majore ale studiului, din perspectiva abordării și înțelegerii conceptului de ambianță:

- **strada tradițională** (din țesutul constituit istoric/protejat),
- **strada transformată sau nou creată** din intervențiile contemporane ale designului urban.

Strada este componenta structurală cea mai sensibilă în raport cu intensitatea interacțiunii dintre oameni și spațiul urban. Peisajul străzii, portretul subiectiv surprins la nivelul ochiului și colorat mereu altfel de oamenii ce parcurg strada, reflectă cu siguranță cel mai fidel dinamica vieții publice a orașului. Peisajul văzut din percepția pedestră a străzii este secvența vizuală ce, memorată afectiv capătă adesea contururi fluide și complexe, în care se regăsește concentrat starea afectivă transmisă de parcurgerea spațiilor orașului. Când starea aceasta devine puternic pozitivă, ea

[8] Eftenie, Mariana**,** *Concepţie şi proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referinţă,* Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2002
[9] Idee preluată din Eftenie, Mariana**,** *Concepţie şi proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referinţă,* Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2002

contribuie semnificativ la aprecierea pe o scală înaltă a standardului de viață a orașului respectiv.

Peisajul străzii joacă un rol important în întregirea imaginii holistice a orașului, devenind astfel, un factor decisiv în creșterea atractivității și calității vieții în mediul urban contemporan.
Peisajul străzii este termenul folosit pentru a descrie **textura elementelor naturale și construite** ale unei străzi și este definit de **calitatea designului urban** și efectul vizual produs de acesta, în mod particular, de modul în care aria minerală este inserată și tratată. Acesta include clădiri, suprafața orizontală a străzii, cerul și totodată **micro-elementele** ce însumează echiparea și amenajarea străzii de la stațiile de autobuz și signalectică până la schemele de plantare.

Paradoxul este că strada și-a păstrat nealterată funcția în structura urbană de-a lungul timpului, dar a suferit variate modificări în cadrul manifestării sale ca ambianță urbană. Procesul transformării în timp a peisajului stradal a fost accelerat dramatic de apariția mijloacelor auto de deplasare, de viteza schimbărilor economice și sociale ale secolului XX și de o serie complexă de alți factori, pe care studiul de față îi va releva și analiza în continuare.

În interiorul orașului, strada este spațiul vital de manifestare a relației cotidiene, acel loc în care oamenii se întâlnesc zilnic și interacționează unii cu alții.

Există o conexiune precisă între calitatea spațiului urban și dinamica pozitivă a vieții urbane din acel spațiu. Altfel exprimat, calitatea spațiului urban și ambianța sa facilitează micile contacte zilnice care construiesc vocația publică a străzii.

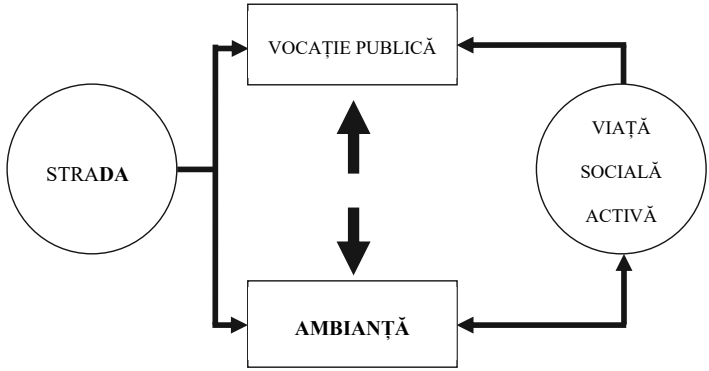


Fig. 4. Strada și ambianța

În ce mod, ambianța urbană intensifică vocația publică a străzii în contemporaneitate? Ambianța urbană în cadrul străzii implică o reconsiderare a vieții cotidiene în oraș. Majoritatea timpului, cercetările legate de mediul construit se concentrează pe situații extreme, excepționale sau aflate la limită (cele care declanșează măsuri speciale, poluarea aerului, disturbanțe acustice, ș.a.). Cu siguranță, există motive întemeiate pentru acestea și rezolvarea lor este o problemă de urgentă prioritate. Totuși, acest accent este doar o mică parte a întregului tablou și doar cel mai vizibil aspect al problemelor legate de mediul construit. Abordarea conceptului de ambianță ne permite să lărgim scopul cercetării legate de mediu prin concentrarea a ceea ce se ascunde sub vârful *iceberg-ului*. Cum rămâne cu mediul adesea neconștientizat de zi cu zi, cel pe care îl trăim zilnic în modul cel mai banal fără măcar să-i acordăm cea mai mică atenție? Sau, punând în altă formă, cum o ambianță obișnuită devine remarcabilă? Astfel de întrebări ce pot oferi noi perspective asupra problemelor legate de mediul construit, vor fi explorate în cursul studiului. Până la urmă, situațiile cotidiene sunt mult mai semnificante decât ne pare. Baza modului nostru de existență în această lume este formată din rutină.

Prin ce instrumente, transferuri și procese se poate interveni pentru a face conceptul de ambianță operațional într-un cadru profesionist?

Studiul își propune să investigheze cum conceptul de ambianță poate deveni un mod de transformare a orașului prin design urban. Iar STRADA este unitatea semnificativă spațială a acestei transformări.

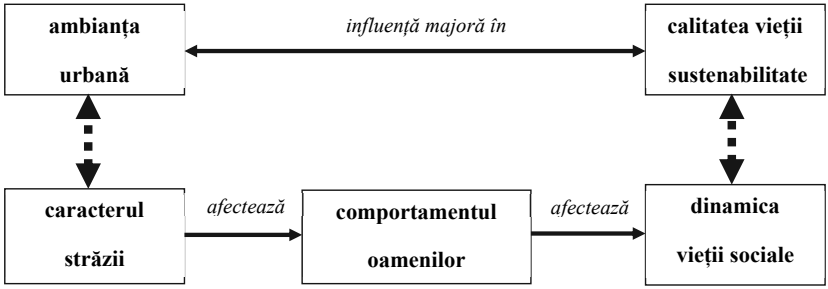


Fig. 5. Ambianța ca factor de potențare a vocației publice a străzii

Noutatea perspectivei de abordare a studiului

Problemele ecologice și urbane sunt provocările *cheie* ale lumii contemporane. Pentru a le face față în mod efectiv, noi mijloace conceptuale și cadre metodologice trebuiesc dezvoltate care să îmbrace moduri originale de a gestiona viața de zi cu zi. Din acest punct de vedere, noțiunea de ambianță implică o concepție particulară a percepției contextualizate care ne ajută să introducem și să integrăm dimensiunile senzoriale,

emoționale și materiale ale mediului construit. Un astfel de model bazat pe experiență trăită a mediului construit recunoaște complexitatea relațiilor dintre oameni și ambiant *prin considerarea utilizatorului-receptor ca factor de referință*[10].

Condițiile de utilizare a străzii potențează interacțiunile dintre indivizi, în cadrul grupurilor sociale sau în contact cu străinii. Strada este o scenă urbană cu actori ale căror roluri sociale definesc comportamentul și contactul direct cu ceilalți. Există culturi care sunt orientate mai mult spre viața publică socială (cele din spațiul mediteraneean) și alte culturi orientate spre viața familială (islamice, cele din orient) unde în spațiul străzii toți sunt străini și constrânși să reacționeze.

Strada ca spațiu public, în ipostaza sa arhitectural-urbanistică, va fi abordată prin prisma următoarelor caracteristici:

1. ***Sistem de comunicare între activitățile urbane;***
2. ***Transparență – limite interior/exterior, public/privat, orizontal/vertical, acoperit/descoperit;***
3. ***Animația urbană – relațiile de comunicare între indivizi, atitudini, comportament, reacții;***
4. ***Cultură și tradiție – apartenență socială, etnică, pe sexe, vârstă, ritm al ocupării spațiului;***
5. ***Ambianță vizuală, olfactivă, sonoră – texturi, materiale, culoare, lumină, apă și vegetație.***

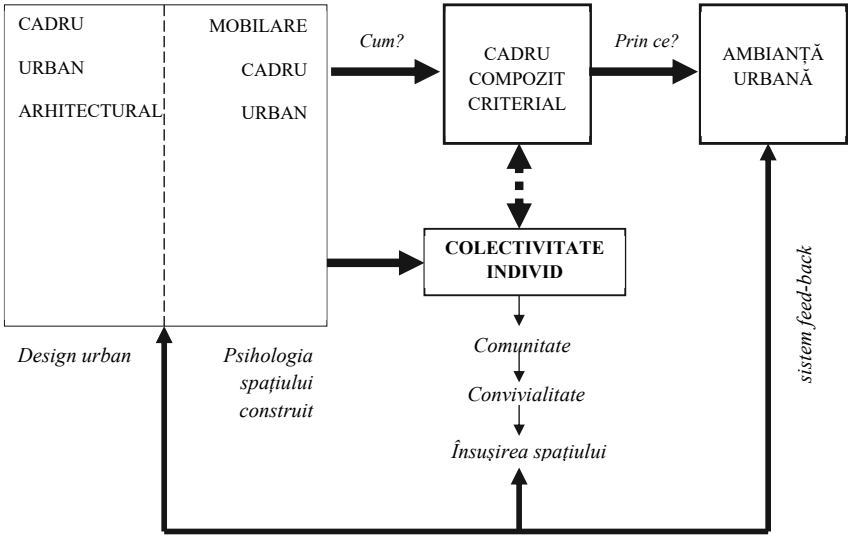
Relația dintre continuitate spațială și funcțională între oraș și clădire este ilustrată de ipostaze ale dialogului dintre stradă și cadrul construit cu funcțiune publică. Sistemul intricat și complex de relații stabilit în proiectele de design urban contemporan, studiate pe parcursul cercetării, arată un efort constant în întărirea vocației publice a străzii ca spațiu public urban prin continuitatea și fluiditatea curgerii sale între public, privat și semiprivat. Strada devine astfel *un loc* în măsura în care se transformă, într-un suport și cadru al activităților specifice ale comunității. Spațiul public se oprește la fiecare limită care este condiționată ca traversare.

În ultimii ani ai practicii în designul urban, există o permanentă provocare a limitelor străzii dintre: public/privat, închis/deschis, orizontal/vertical, coexistent în același plan/transversal. Elementul de noutate al acestui studiu constă în studierea acestor limite și relevarea unui mod inovativ de creare prin design a unei ambianțe urbane care să răspundă cerințelor unei lumi complexe și mereu în schimbare.

În București exersarea vieții publice a cunoscut un regres în perioada anilor de comunism iar orientarea dominantă a spațiului public spre circulație auto și tranzit, nu a oferit un cadru propice vieții publice a orașului. În ultimii ani situația s-a schimbat în mod accelerat. Străzile și piețele capitalei se află într-un proces activ de transformare și remodelare, atât din perspectiva infrastructurii cât și cea a designului urban.

[10] Eftenie, Mariana, *Concepție și proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului-receptor ca factor de referință*, Editura Universitară" Ion Mincu", București, 2002

Dincolo de caracterul prospectiv și analitic al lucrării, metoda de studiu pentru stabilirea unui cadru compozit criterial în vederea creării unei ambianțe, propune o adaptare la particularitățile, specificitatea și oportunitățile capitalei, **un nou mod de gândire** a străzii, un proces dinamic care se află în activă desfășurare actualmente în București.



Ambianța ca rezultatul unirii acestora într-un cadru operativ

Fig.6. Unghiul de abordare a ambianței urbane

Accentuarea procesului de urbanizare rapid ce se întrevede în viitor, dar și alienarea profundă a calității vieții în interiorul majorității orașelor din lume, sunt premisele, atât a unor noi căutări în ideologia de urbanism cât și a identificării de noi moduri de a proiecta orașul astfel încât prin ambianță să avem centre urbane și cartiere cu un grad ridicat de confort al vieții și în același timp să avem: **conectivitate, sociabilitate, identitate.**

Studiul își propune să aducă o serie de lămuriri în ceea ce privește atât definirea și conturarea ideologică în cadrul curentelor de gândire în teoria arhitecturii și urbanismului, cât și ilustrarea prin exemple existente și moduri de operare prin studii și proiecte a conceptului de ambianță urbană în designul urban al orașului.
In particular, abordarea specifică a demersului își propune să evidențieze și să argumenteze critic, ponderea masivă pe care peisajul străzii o are în crearea unei ambianțe urbane distincte, pornind de la definirea acesteia ca fiind o mediere între imaginea orașului și vitalitatea sa.

Abordarea se concentrează asupra relației dintre oraș și locuitorii săi ca fiind un proces de influențare reciprocă ce a determinat efecte în ambele părți, iar la nivelul străzii –

unitate morfologică de bază dar și celulă primară a vieții urbane – a suferit cele mai puternice mutații.

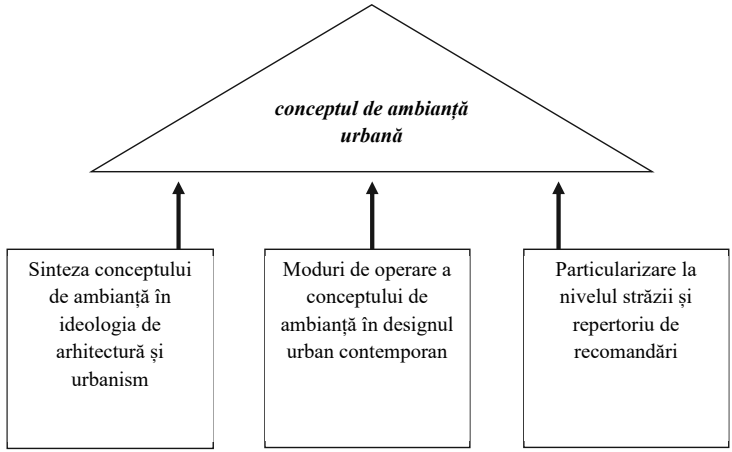
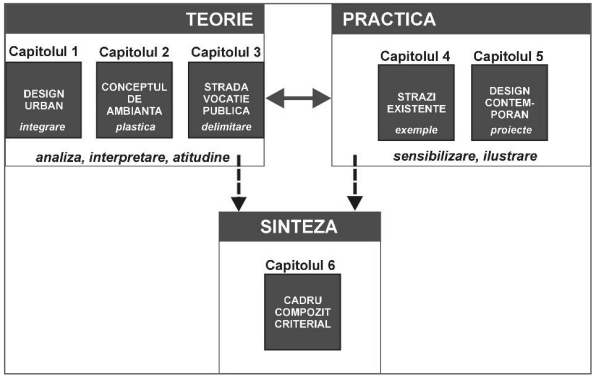


Fig. 7. Piste ale cercetării

Cartea este structurată în trei părți, cuprinzând cele șase capitole inserate și relaționate așa cum arată schema structurii studiului. Prima parte a lucrării, formată din primele trei capitole este cea de reflecție, a doua parte, constituită din capitolele 4 și 5 este cea de ilustrare și ultima este cea aplicativă, practică.



Capitolul 1 stabilește cadrul general de referință al cercetării și o serie de relații între principalele teorii ale arhitecturii și urbanismului în contextul schimbărilor de paradigmă produse de orientarea spre valorile umaniste a designului spațiului urban.

Capitolul 2 reprezintă *cheia* principală de articulare a studiului prin conturarea conceptului de ambianță urbană și a reflectării acestuia în designul urban al străzii.

Capitolul 3 este un preambul teoretic al părții de ilustrare din studiile de caz prin abordarea unei arii tematice a calităților perceptuale și a gândirii peisajului străzii din perspectiva interacțiunii sociale.

Capitolul 4 prezintă exemple și studii comparative de ilustrare a conceptului de ambianță în metamorfoza străzii din țesutul istoric/protejat.

Capitolul 5 ia forma unei indexări a unei palete largi și diverse de ipostaze ale străzii nou create sau transformate prin design urban contemporan.

Capitolul 6 este o decantare prin sinteză a modurilor de a face operațional conceptul de ambianță în designul urban al străzii prin reconsiderarea rolului ei dominant de *loc*.

Conceptul de ambianță a migrat în zona arhitecturii și urbanismului din diferite domenii: muzica, artele plastice, scenografia, teatrul, psihologia mediului și a spațiului construit. Tendința actuală în preocupările mai multor profesioniști (artă, arhitectură, urbanism, geografie, istorie, sociologie, antropologie) este conceperea și aplicarea unor proiecte cu arii de influență diferită dar cu un scop unic, și anume: *acela de a reda spațiul orașului comunității*. Aceasta se întâmplă în contextul unei manifestări acute a procesului de alienare a vieții urbane dar și în cel de recâștigare a valorilor culturale și istorice pierdute undeva, în ierarhia reorganizată a valorilor societății contemporane.

Conceptul de ambianță poate deschide noi piste în studiul fenomenologiei urbane și de asemenea, poate ajuta la transformarea și designul orașelor. Interesul studiului acestui concept, derivă din schimbul de paradigmă pe care îl stipulează, deoarece acesta facilitează articularea potrivită a spațiului configurativ-spațial în spațiul social, a obiectivului în subiectiv, a sensibilității în practică, a percepției contextualizate cu cei care percep contextul.

În anul 2050 se previzionează o creștere a gradului de urbanizare la scara planetei până la 75% din aria totală[11]. Aceasta situație nu este nouă ci doar a atins proporții cărora vechile răspunsuri nu le mai pot face față[12]. Modelele urbanistice fundamentale, cel progresist, cel culturalist și cel naturalist sunt un fundament ideologic și *aproape tot ceea ce se întâmplă în urbanism își poate găsi rădăcini în una dintre cele trei „oferte”*[13]. În ultimii 20 de ani s-a dezvoltat un nucleu de critică ce pleacă de la ideea alienării societății, gândire ce pune în centrul crizei pierderea sensului comunitar al orașului[14]. Paradoxul modernității actuale este că, pe măsură ce devenim mai mobili și mai extinși sau rapizi în modurile de comunicare, interacțiunea dintre indivizi a atins un punct în

[11] Vezi secțiunea *Urbanizarea secolului XXI* din anexe

[12] *Am trăit un soi de big-bang urban, și ne-am regăsit în incapacitatea de a utiliza rețetele prealabile.* Baudrillard, Jean, Jean Nouvel, Obiecte singulare [arhitectura si filosofie], trad.din.lb.fr. de Ciprian Mihali, Paideia, Bucureşti, 2005, p.23

[13] Sandu, M. Alexandru, *Sâmburele care face să crească*, vol.2 in ”Eseuri de urbanism si arhitectura”, Arpad Zachi (coord.), Editura Fundației Arhitext Design, București, 2007, p.17

[14] Afirmația se refera la apariția unor ideologii ce vor fi dezvoltate în primul capitol al tezei.

care se produce simultan atât descreșterea cât și de localizarea sa. Aici apare cu adevărat criza orașului contemporan, chiar și acolo unde disfuncționalitățile structurale sunt mici. Transportul și telecomunicațiile ne implică, din ce în ce mai mult, în numeroase și diverse relații ca membri ai colectivităților, care sunt abstracte și a căror localizare (areal) spațial nu mai coincide cu prezentul concept de stabilitate[15]. Pierderea relației cu *locul* în societatea contemporană are în mod profund legătură cu relația dintre etică și estetică.
Cu cât suntem mai mobili ca societate, cu atât tânjim după sentimentul înrădăcinării, comunității și apartenenței[16]. Iată de ce este atât de importantă abordarea designului urban din perspectiva înțelegerii procesului de interconexiune dintre oameni și spațiul urban și a modului în care acesta evoluează pozitiv sau negativ ca răspuns al unor noi cerințe funcționale, tehnologice și economice globale.

Spațiul urban în care se construiește acest sentiment de apartenență, siguranță și interacțiune este STRADA. Din acest punct de vedere, spațiile urbane curente (în cazul nostru particular, strada) devin un cadru de înțelegere a experienței urbane, din perspectiva nevoii de relaționare cu ceilalți și a stimulării perceptive, inerent cognitivă și emoțională.

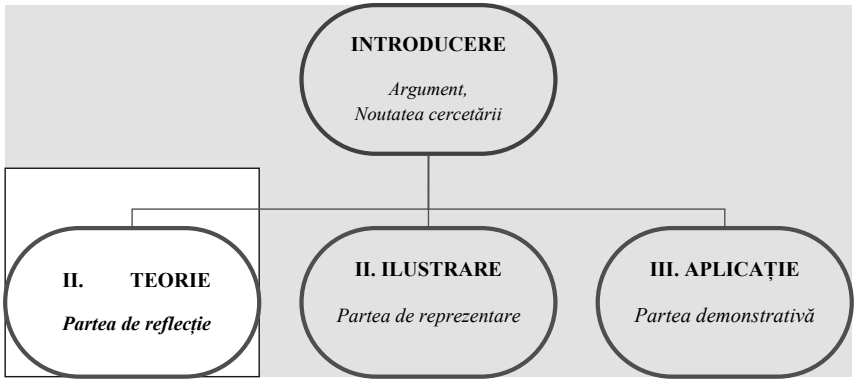
*Practic toate teoriile din arhitectură și urbanism dar și proiectele actuale au nevoie de considerarea în cadrul lor a texturii senzoriale a orașului[17].*La conjunctura conexiunii dintre calitatea vieții, strategiile urbane, socio-economice și problemele curente legate de mediu, cercetarea de față axată pe conceptul de ambianță conturează un spectru al unor noi moduri de înțelegere și transformare a lumii urbane aflate într-un masiv proces de creștere.

[15] Choay, Francoise, *Pentru a antropologie a spațiului*, colecție de articole, trad.de Kazmer Kovacs, Registrul Urbaniștilor din Romania, Bucuresti, 2011
[16] Ellin, Nan, Integral Urbanism, Routledge, New york, 2006, p. 6
[17] Thibaud, Jean –Paul, *The sensory of urban fabric,* vol.6 în *The senses and society*, Berg, UK, 2011

PARTEA I

TEORIE ȘI CADRU CONCEPTUAL

Schema structurii demersului



Capitolul 1
DELIMITAREA CADRULUI DE REFERINȚĂ CONCEPTUL DE DESIGN URBAN – ABORDĂRI, CRITICI, EVOLUȚIE

Ce este designul?
Scopul activității direcționate rezolvării unei probleme
Francois Archer, 1965
Găsirea componentelor fizice potrivite unei structuri fizice
Cristopher Alexander, 1963

1.1. DESIGNUL ȘI DEZVOLTAREA ORAȘELOR

1.1.1. Cultura materială și societatea contemporană

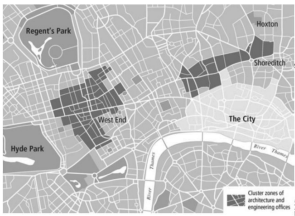
În scopul de a înțelege în sensul mai larg, contextul în care a apărut sintagma design urban este necesar a oferi o perspectivă integrată asupra relației dintre design și transformarea orașelor. Pornind de la recunoașterea rolului definitoriu al designului în proiectarea spațială a orașului, cercetarea vizează în cadrul acestui început de capitol, stabilirea unui raport de influență și relaționare între design și domeniul arhitecturii și urbanismului. Intenția nu este una de a contura un parcurs istoric în evoluția designului, ci aceea de creionare a unui context ideologic și practic, premergător apariției conceptului de design urban. În acest sens am urmărit două direcții. Prima este o reliefare a modului în care apariția designului de produs a schimbat orașul și viața acestuia prin punctarea momentelor și etapelor marcante ale modernizării orașului; cea de a doua este o revelare a impactului designului asupra imaginii urbane și stilului de viață contemporan.

Orașele, inițial *produse* ale erei manufacturiere au suferit un proces de transformare exhaustivă, începând cu secolul XX, exprimând imaginea unei societăți de consum. Modul de a cheltui competițional al clasei sociale avute a intensificat importanța stilului și a designului la orice scară, iar profesiile dedicate designului au căpătat amploare și importanță, reflectând geografii distincte și localizându-se în orașe în cea mai apropiată conexiune cu sistemele globale de afaceri și servicii cheie. Una din valorile majore ale culturii materiale ale contemporaneității promovează designul de calitate ca un factor contributor pozitiv în viața oamenilor. Designul devine pregnant o temă centrală a vieții urbane contemporane. Acesta este implicat în toate structurile materiale ale vieții urbane și poate face lucrurile nu numai mult mai atractive, dar eficiente și mult mai profitabile. Designul este angajat nu numai în dezvoltarea și remodelarea cartierelor, străzilor, a clădirilor și a spațiilor interioare, dar este totodată angajat în producția fiecărei componente ale culturii materiale, accesorii, modă, mobilier, media, ș.a.

În cartea sa, *Cities and Design*, Paul Knox extinde referințele ce pot fi făcute din partea designului la aproape fiecare aspect al vieții urbane de astăzi. Knox explorează relația complexă dintre design și mediul urban. Această carte oferă o perspectivă argumentată și interesantă asupra rolului designului în contextul cultural, social și economic al

orașului contemporan, prezentând orașele ca pe niște locații în sine de design, furnizoare de servicii de design și ca fiind utilizări asociate cu designul. Pe parcursul extinsului său studiu, depistează originile intelectuale ale designului urban, prezintă o abordare critică asupra amprentei și eficienței profesiunilor orientate spre design în modelarea ambiantului urban. Aportul designului în dezvoltarea culturii materiale contemporane și legăturile complexe dintre designeri, producători și distribuitori, produc concentrări specializate ce accentuează competitivitatea la scară globală între metropole.

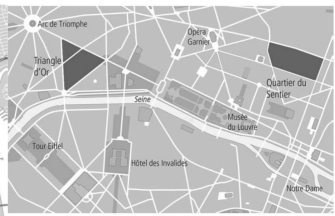
Paul Knox exemplifică aceste concentrări ale producției legate de design astfel: modă și grafică în New York, arhitectură, modă și publicații în Londra, mobilier, design industrial, design de interior și modă la Milano, haute couture la Paris, etc. Polarizările iau forma unor zone de tip *cluster*, generate prin aglomerarea într-un areal a funcțiunilor și spațiilor ce au legătură cu producția, distribuția și promovarea designului, în cadrul orașelor. Acestea conferă un caracter și o identitate puternică districtelor respective, fiind cunoscute la scară globală sub numele de *fashion* district în New York, Paris, Londra sau Milano.



Londra: concentrări de birouri de arhitectură și inginerie



New York: concentrări de birouri și servicii de design



Paris: concentrări de agenții, reprezentanțe și magazine de modă

Fig.1.1. Zone de tip *cluster* generate de design în centrele marilor capitale (sursa:Paul L.Knox, p.206)

Orașele reprezintă principalul motor de dezvoltare economică și inovație culturală, de transformare socială și evoluție politică. În accepția lui Knox[18] orașele, în cel mai general termen, au 4 funcții principale în societatea contemporană:

1. ***Funcția mobilizatoare,***
2. ***Funcția decizională,***
3. ***Funcția generativă,***
4. ***Funcția evolutivă.***

1. Prima se referă la capacitatea orașului, prin infrastructura sa și prin diversitatea sa socială, să acumuleze bazinul necesar dezvoltării unei oferte și unei cereri motivante dezvoltării inițiativelor private și antreprenoriale. Cu alte cuvinte, orașele sunt locuri în care avantajele clasice economice ale aglomerării, centralizării și ceea ce Alfred

Marshall[19] numea *atmosfera industrială* fac să prospere idealul capitalist al liberului schimb și al circulației capitalului.

2. Cea de a doua se referă la capacitatea orașului de luare a deciziilor. În mediul urban se concentrează aparatul decizional al instituțiilor publice și private, orașul devine un nucleu al puterii economice și politice. Orașele mari, în special, sunt noduri centrale de comandă în *spațiul fluxurilor* ce constituie *spațiul economic contemporan*.

3. Cea de a treia funcție marchează capacitatea generativă a orașelor, mai ales a celor mari, prin concentrări de oameni să stimuleze interacțiunea și competiția, ceea ce la rândul lor facilitează generarea creativității, inovației și circulația informației și a cunoașterii. Orașele devin adevărate *câmpuri creatoare*[20], așa cum le denumește Allen Scott.

4. În final, este capacitatea de transformare a orașelor. Populația urbană, prin mărime, densitate și varietate tinde să aibă, așa cum au notat sociologi ai secolului XIX, Georg Simmel (1971) and Ferdinand Tönnies (1979) un efect eliberator asupra oamenilor, permițându-le să evadeze din rigiditatea și cadrul de reguli stricte al societății rurale și să participe la o varietate de stiluri de viață și comportamente.

Jane Jacobs, alături de William H. White[21] diferențiază în mod clar modul de structurare și gândire funcțională a orașelor mari și dense de cele de mai mici dimensiuni.
Jane Jacobs[22] argumentează diferențele dintre acestea și își exprimă afirmat preferința pentru orașele dense și aglomerate ca fiind centre pline de viață și creativitate.

Designul joacă un rol multiplu în toate aceste dimensiuni ale urbanizării și ale vieții urbane. Este aspectul central în producția diferențiată adulată de economia consumeristă, implicat în eficiența așezărilor urbane ca situri ale producției și consumului, este subiect al aglomerării și astfel factor cheie în definirea nodurilor în multe orașe și este un pivot al multor aspecte de viață urbană la intersecția dintre economic, tehnologic, social și creație culturală. Sintetic, este atât o caracteristică cât și un catalizator al vieții urbane contemporane.

1.1.2. Transformarea orașelor: modernizare/modernitate/modernism

Designul este o componentă crucială a Modernizării, un produs și o carieră a Modernității și un canon central al Modernismului[23].
Toate cele trei – modernizarea, modernitatea și modernismul – își au rădăcinile în secolul al XVII-lea. Iluminismul este mișcarea care a proliferat argumentul rațiunii și al științei deasupra tradiției, mitului, superstiției și absolutismului religios. Dar aceste mișcări au fost cu desăvârșire lansate la sfârșitul secolului XVIII, o dată cu cele două revoluții: Revoluția Franceză și Revoluția Industrială de la începutul secolului XIX.

[19] Citat în Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011
[20] *Creative fields*, citat în Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011
[21] Ideea este preluată din cartea sa: *Social Life of Small Urban Spaces,* 1980
[22] În 1961, Jane Jacobs a scris *The Life and Death of the American Great Cities*, carte căreia studiul de față îi dedică o secțiune specială ulterioară în acest capitolul al tezei.
[23] Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011, p.16

Modernizarea este procesul științific, tehnologic, industrial, economic, declanșat de aceste revoluții cu implicații urbanistice, sociale și artistice.
Modernitatea definește modul de infiltrare a modernizării în viața de zi cu zi și permeabilizarea sensibilității acesteia, modul cum Baudelaire a observat, viața urbană se definește prin efemer, fugitiv, contingent, viteză, mobilitate, noutate și mutabilitate.
Modernismul este definit de valul mișcării avangardei artistice care de la începutul secolului XX și până astăzi a răspuns în moduri diferite la aceste schimbări și experiențe.

Trecerea de la producția manufacturieră la cea în serie, prin mașini și utilaje a accentuat rolul designului în conceperea unor produse care să maximizeze capacitatea de face profit. Schimbările fără precedent aduse de modernizare, abstractizarea spațiului și timpului, viteza și puterea noilor tehnologii, complexitatea noilor instituții și structuri sociale au indus ambiguitate și contradicție, iar acestea au devenit caracteristicile majore ale modernității.

Modernitatea a însemnat atât transformarea modului tradițional de a acționa spre unul adaptat unei continue schimbări, cât și o reflexivitate crescută a modului de a gândi, prin apelul și informația oferită de presă și la consultanța oferită de specialiști și experți. Dar cu toate acestea, certitudinea a fost înlocuită de o permanentă contestare și interogare. Experimentul a înlocuit tradiția și culturile urbane au dezvoltat un apetit crescut pentru noutate.

Deși progresul a fost constant urmărit a existat întotdeauna un regret, o nostalgie a trecutului, un sentiment că ceva din lume a fost iremediabil pierdut, în acest proces ireversibil al modernizării. Acest aspect desigur, a generat noi estetici și un alt mod de conceptualizare a frumosului.
Orașele majore ale Europei, au fost locurile în care manifestarea transformărilor modernizării s-a produs cu maximă intensitate. În Londra, clasicismul Epocii Victoriene a fost înlocuit de o mișcare reformatoare în poezie și artă, în Viena, secesionismul a generat noi idei despre artă, design, politică, alături de dadaism, în Zurich și de futurism în Milano. Parisul, considerat capitala modernității, a generat noi modele de comportament și consum, ceea ce a avut implicații dramatice asupra dinamicii și transformării țesutului său urban.



Figure 1.2 Boulevard des Italiens, Paris, c. 1890. Unul din cele 4 "mari" bulevarde ale centrului Parisului, un exemplu al modernizării haussmaniene a infrastructurii orașului. Noua stradă a devenit rapid un pol al mondenității, cu cafenelele sale celebre: Café de Paris, Café Tortoni, Café Frascati, Café Français and Maison Dorée

Apare designul profesional ca o componentă integrală a producției de masă și a comunicării în masă, aceasta fiind un rezultat al modernizării tehnologice și economice și al creșterii puterii clasei de mijloc. Apariția noilor tehnologii vizuale precum: filmul, animația și fotografia, fac din proliferarea imaginilor un aspect cheie al modernității. Experiența vizuală devine tema comună a experienței ca spectacol, a configurării serviciilor și ofertei urbane de petrecere a timpului liber, a dezvoltării turismului urban. Impactul modernității asupra orașelor a produs noi spații urbane și arhitecturale dedicate consumului.

Modernizarea și modernitatea au dus la dezvoltarea unor noi tipuri de structuri economice și culturale, unor noi modele în forma urbană și odată cu acestea unor noi forme de sociabilitate.

În mod particular, dezvoltarea orașului între anii 1880 și până în 1945 este dominată din ce în ce mai mult de proliferarea culturii comerciale burgheze exprimată prin apariția marilor magazine, pasajelor și galeriilor comerciale, cafenelelor, restaurantelor, ceainăriilor, sălilor de dans, de teatru, hotelurilor, parcurilor publice, stadioanelor și parcurilor de distracție. Marile magazine, pasajele și galeriile comerciale prin elementele arcadelor repetitive, transparența sticlei și strălucirile metalului folosit ca element structural, încorporează în designul lor imaginea caleidoscopică a fluxurilor și mișcării continue ce definește această perioadă a orașului modern.

Pentru clasa de mijloc înstărită, revoluția industrială a adus noi niveluri ale consumului de bunuri materiale și noi facilități care să permită achiziționarea și consumarea acestora. Situația celor săraci concentrați în mahalalele orașului secolului XIX și începutul secolului XX a devenit gradual preocuparea unei serii de mișcări reformatoare și inițiative filantropice în încercarea de a aduce ordine, siguranță și eficiență în oraș.

Aceste căutări ale unui mod de proiectare mai bun al cartierelor rezidențiale își găsesc un prim răspuns în apariția unor dezvoltări suburbane care să asigure un ambient plăcut, departe de zgomotul și aglomerația orașului dens, dar conectat cu acesta și furnizând servicii și locuri care să promoveze interacțiunea socială. Prima încercare de acest gen a fost cartierul Riverside proiectat de Olmsted și Vaux în America, în anul 1869, dezvoltat ca o suburbie situată la 13 km de Chicago și legată de acesta prin linii de cale ferată. Construită în stilul Romantic, designul său ia forma



Figure 1.3 Letchworth prima realizare a Orașului Grădină, fondat de Ebenezer Howard în 1903. Arhitecți: Barry Parker și Raymond Unwin. Tipul de stradă cul du sac - unul din elementele particulare ale planului cartierului va fi preluat la scară largă. în designul urban.
Sursa: Paul L. Knox, p.92

unui parc în care erau răspândite locuințe generos proporționate și ambientate pentru cei din clasa înstărită. Succesul acestui tip de organizare rezidențială a fost asigurat de conexiunea existentă prin calea ferată și a fost urmată de construirea altora: Highland Park, Lake Forest și Winnetka, în jurul rețelei locale de linii ferate a orașului Chicago, devenind cunoscute ca suburbiile-grădină.

În Anglia, Ebenezer Howard a prelucrat și codificat această tendință în cartea sa din 1898 *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform,* republicată în forma care a devenit celebră în 1902*: Garden Cities of To-morrow.* Utopia s-a numit *Orașul Grădină* și a extins această formă de locuire în afara orașului în enclave vegetale, ca fiind o soluție care se adresează nu numai clasei de vârf, ci și clasei muncitoare.

Ideile lui Howard ce au conturat planurile sale raționale s-au hrănit din tendințele filantropice ale vremii, principiile estetice și idealul socialist ale lui William Ruskin, comunitarismul lui Charles Fourier și socialismul anarhist al lui Peter Kroptkin[24].

Aceste idei se materializează prin construcția cartierului Letchworth (situat în nordul Londrei), prima manifestare deplină a Orașului Grădină. Succesul mișcării Orașului Grădină a întrecut cu mult unele din aspectele sale negative și a fost adoptată în variate formule în multe orașe ale lumii din Europa și America. Alte *orașe grădină* au fost ulterior construite: Hellerau lângă Dresda, Germania, Floreal lângă Bruxelles, Belgia și Tiepolo în Italia. Deși conceptul originar se baza pe unități autonome, acesta a dat naștere suburbiilor, exemple fiind: Wythenshawe, suburbie Manchester, Anglia, Hampstead Garden suburbie în nord-vestul Londrei, Römerstadt lîngă Frankfurt, Germania, Hirzbrunnen în Basel, Elveția și Milanino în afara orașului Milan în Italia.

Conceptul de *Oraș Grădină,* în esența sa, influențează până în prezent, în mod semnificativ abordările contemporane în designul străzii, exemple în acest sens, vor fi revelate în partea de ilustrare și anume capitolul 5.

Această idee, a unei comunități sustenabile social, într-un mediu plăcut estetic și ecologic sustenabil, este una din primele abordări ale conceptului de ambianță în designul orașului și a avut un ecou în mase largi.

Visul de a sta la țară și a munci la oraș a fost motorul din spatele dezvoltărilor extensive (*sprawl*), mai ales în America de Nord, a suburbiilor care au generat o dată cu apariția automobilului o infrastructură de circulație care practic a distrus viața publică a orașului. Acest aspect va fi reluat în partea de analiză a ideilor și gândirii urbanistice din cea de a doua jumătate a secolului XX.

[24] Idei preluate din capitolul 3 din Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011

1.1.3. Istoric, curente principale în arhitectură și urbanism

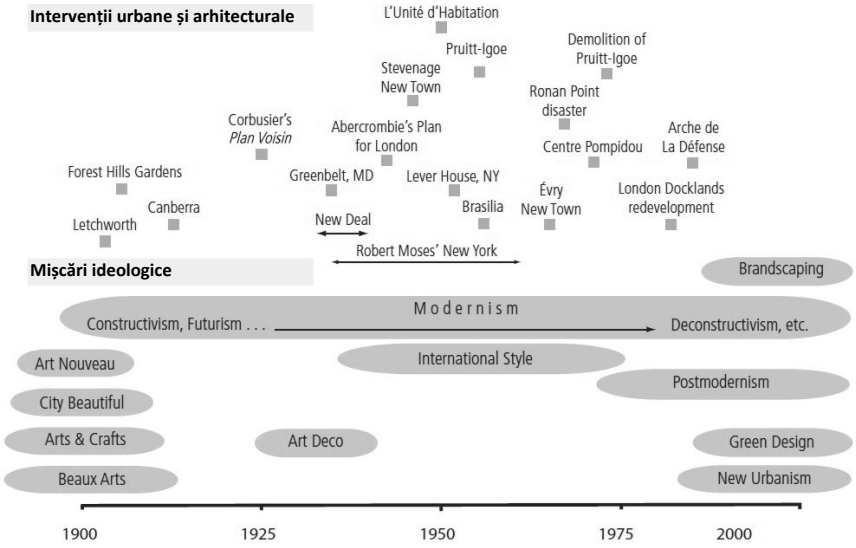


Fig.1.3. Principalele curente în arhitectură şi urbanism ale secolului XX_sursa Paul Knox p.103

În figura 1.3 sunt prezentate cronologic seria mișcărilor ideologice și momentele cheie din practica de arhitectură și urbanism care au definit întreaga evoluție a designului din secolul XX. Aceste curente de gândire exprimate prin principalele realizări de ansambluri sau obiecte descriu o evoluție a arhitecturii și urbanismului din ultimul secol. Prin suprapuneri, câteodată competitorii, altădată sinergice sau chiar dialectic opuse, aceste mișcări au creat o structură de layere a ideilor, unele moșteniri ale unei gândiri tradiționale, altele utopii vizionare ce au influențat întregul secol de planificare spațială. Fluxul modernizării a reprezentat o provocare majoră intelectuală, un nou mod de înțelegere al lumii și de reprezentare a acesteia. Artiștii și scriitorii au încercat să redea acest haos de schimbare al sensibilităților și s-au simțit eliberați și îndreptățiți să testeze noi căi, uneori acestea devenind radicale.

La începutul secolului XX se naște prin complexitatea conjuncturilor sociale, politice, economice, o mișcare de Avangardă care contestă limite sau forțează noi experiențe estetice. Această mișcare se va cristaliza într-un sistem unificat de ideologii, tehnologii și noi estetici, construit în opoziție față de elitismul culturii burgheze din secolul XIX. Post-Impresionismul, Cubismul, De Stijl, Futurismul, Dada-ismul, Expresionismul, Constructivismul, Secessionismul și Surrealismul sunt curentele ce au fațetat această Avangardă și au contribuit la fluxul Modernismului. Un alt curent de gândire s-a bazat pe raționalism și știință în design și a fost puternic relaționat cu igiena și sănătatea.

Patrick Geddes, profesor de biologie la Universitatea din Dundee, Scoția, între 1888 și 1919 a fundamentat emergenta disciplină a urbanismului prin abordările sale analitice ale problemei urbanizării.

Modernismul își are rădăcinile în idealuri precum: colectivism, standardizare și egalitate socială. Una din ideile mobilizatoare era asigurarea unui nivel de bunăstare materială accesibilă tuturor, prin producția de serie și prin inventarea unor noi tehnici și materiale. Modernismul a îmbrățișat convingeri în acord cu posibilitățile progresive ale noilor tehnologii și dezvoltarea unei filozofii raționaliste precum: *forma urmează funcția* și *mai puțin este mai mult*.

Susan Buck-Morss (2002)[25] a studiat în paralel avangardele din cele două regimuri politice antagonice, cel occidental și cel sovietic și a evidențiat similaritățile acestora. Modernismul a exprimat prin designul său imaginea erei industriale printr-o estetică a arhitecturii și a orașului ca *mașină*, subliniind integritatea suprafețelor și realitatea materială. Exprimarea structurală a înlăturat ornamentul și adaosurile stilistice anterioare.

Între timp, Modernismul avea să devină cu adevărat internațional și principalul limbaj al designului secolului XX[26]. Evenimentul decisiv în acest sens a fost expoziția de la Muzeul de Artă Modernă din New York, organizat de doi arhitecți americani Philip Johnson și Henry-Russell Hitchcock, în 1932. Expoziția a inclus exemple ale practicii Școlii de la Bauhaus și ale multor alți adepți europeni ai Modernismului. Mai mult ca o aspirație, decât reflectând o realitate, s-a numit *Stilul Internațional*. Nu a durat mult până când acest stil să fie adoptat de corporații și de executivul instituțiilor publice în construirea propriilor sedii ca o expresie a imaginii prosperității și progresului. Răspândirea acestui stil s-a produs rapid la scară internațională și se regăsește până astăzi, în expresia multor obiecte și ansambluri de arhitectură.

Principalul promotor al mișcării moderniste este Le Corbusier cu designul său de *mașină de locuit* al imobilului de apartamente de la Marsilia și designul rațional, strict determinat al idealului de oraș modern *La Ville Radieuse.*

Idealul corbusian va fi conjunct cu traficul auto și locul străzii ca spațiu de interacțiune socială este preluat de spațiile plantate dintre clădiri. Cu toate acestea, acest model de gândire și noua sa formă urbană a distrus relația dintre *locul* urban și mișcare. Strada a încetat să mai existe în aceeași formă când modernismul *a disociat forma clădirilor de forma străzii*[27].

[25] Citată în Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011, p.46
[26] Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011, p.46
[27] Text în lb. engl.…. *liberated the forms of building and roads from each other,* Marshall, Stephen, *Streets&patterns*, Spon Press, Londra&New York, 2005, p.X

Strada urbană a cunoscut o transformare revoluționară în era automobilului, iar străzile au fost construite prioritar ca drumuri pentru mașini și deplasare în viteză, ceea ce în final a dus la o lipsă de identitate și vitalitate, de deficiență în servicii și la diminuarea calității mediului înconjurător. Funcția tradițională a spațiilor publice ale orașului, aceea de a fi locuri de întâlnire și forumuri sociale a fost trecută în subsidiar, dezvoltările urbane majoritare au constat în configurații de densitate joasă sau medie în care spațiile verzi au fost preferate străzilor ca locuri de comunicare și interacțiune socială. Deși intențiile au fost bune, modelele de proiectare urbană aplicate au demonstrat în timp că nu încurajează viața publică. Mișcarea vehiculelor a devenit mai importantă decât mișcarea oamenilor, iar sentimentul apartenenței la comunitate a scăzut, de vreme ce *comunitățile nu sunt gândite pentru automobile*[28].

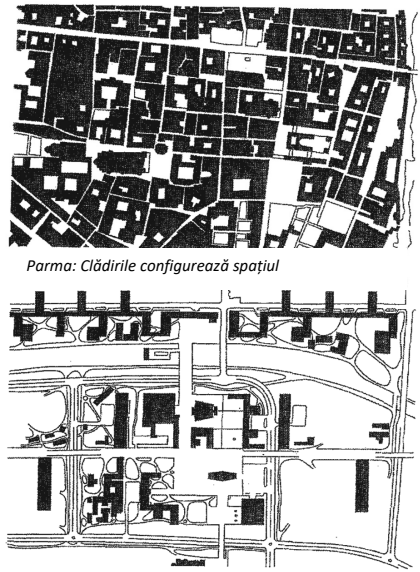


Figure 1.4 Comparația între un fragment de țesut urban din orașul Parma și ansamblul modernist Saint-Dieu (Le Corbusier) ilustrează disocierea formei clădirilor de forma străzii. Sursa: Rowe and Koetter, p.62

Perioada masivă de reconstrucție de după cel de al doilea Război Mondial a stimulat formarea unor nuclee de critică, în principal al celor două modele fundamentale în urbanism, cel progresist și cel culturalist, care au pus în centrul lor recuperarea orașului, a istoriei și a comunității.

Cercetarea se va concentra în continuare asupra unei determinări sintetice a momentelor semnificative relaționate cu emergența conceptului de design urban și metamorfoza străzii în abordările și căutările din teoria și practica postmodernistă, născute ca o reacție la excesiva raționalizare și funcționalizare din perioada de maximă înflorire a modernismului.

[28] Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993, p.x

1.2. CONCEPTUL DE DESIGN URBAN - DEFINIRE, IDEOLOGII

Sintagma *design urban* a fost pentru prima dată folosită în cadrul conferinței ce s-a numit astfel, organizată de Jose Louis Sert la Harvard[29], în 1956. Cu toate că este o expresie larg răspândită în câmpul profesional și educațional al urbanismului și arhitecturii, există o zonă de ambiguitate în precizarea limitelor și competențelor sale.

Aceasta secțiune a cercetării se oprește asupra dezbaterii a trei aspecte importante legate de design urban:

1. ***Definiția designului urban;***
2. ***Scara de operare a design-ului urban;***
3. ***Rolul designului urban.***

1.2.1. Definiții ale designului urban

În articolul său *Ambiguități ale designului urban*[30], Ali Madanipour face o analiză extinsă asupra definițiilor existente ale designului urban și identifică absența unei definiții scurte, cuprinzătoare și clar acceptată a acestuia. În conducerea demersului său relevă din confruntarea mai multor definiții existente, 7 zone de ambiguitate și confuzie:

1. scara țesutului urban căruia se adresează;
2. accentuarea aspectului vizual-estetic sau configurativ-spațial;
3. accentuarea cadrului spațial sau social;
4. relația dintre proces și produs în designul orașului;
5. relațiile dintre diferiții profesioniști și activitățile lor;
6. afilierea către sectorul privat sau public;
7. designul ca o expresie obiectiv-rațională sau sensibil-subiectivă.

Studiul său a urmărit găsirea unor tipare într-o realitate complexă. Discursul se concentrează asupra lămuririi acestor aspecte și valoarea articolului constă mai degrabă în etapizarea sistematică a răspunsurilor decât în concluderea acestora într-o definiție a designului urban exhaustivă. Deși amibiguitățile sale sunt prezentate în mod deliberat ca perechi opozabile ce se exclud reciproc, pentru majoritatea este cazul de considerare: *și/amândouă* decât *doar/sau*.

În viziunea sa, designul urban este *un proces prin care intenționalmodelăm și gestionăm mediul nostru construit*[31]. Orizontul de interes și angajare în designul urban este atât procesul cât și produsul obținut în urma acestui proces. Aceste definiții formulate în sens larg evită pe de o parte, restrângerea designului urban doar la calitățile vizuale ale unor spații urbane reduse ca scară sau, la capătul celălalt al spectrului, doar la concepții abstracte de spații urbane. Designul urban operează la scară macro și micro, este proces și produs, angajează aspecte configurativ-spațiale, estetice și sociale.

[29] *Urban Design Conference*
[30] Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.), *Urban Design Reader*, Architectural Press, Oxford, 2007
[31] Textul în lb.engl. *…a process through which we consciously shape and manage our built environment, p.31*

Designul urban, prin urmare, poate fi definit ca o activitate multi-disciplinară de modelare și gestionare a mediilor urbane, vizând atât procesul modelării cât și modul de modelare al spațiului[32].

În prefața cărții, care poate constitui un valoros manual de design urban, *Urban forms, The death and life of the urban block*[33], apariția designului urban este privită ca o reacție împotriva modernismului ce a avut ca principal argument slaba calitate a spațiului public, pusă pe seama diviziunii responsabilității dintre cele două profesii: arhitectură și urbanism. Aceasta, fiind desigur o simplificare, pentru că designul urban a apărut acolo unde slaba calitate a domeniului public a reclamat o atitudine și în zone unde schisma dintre arhitectură și urbanism nu exista. Prin urmare, în Marea Britanie, din 1970 noțiunea de design urban a început să existe ca disciplină și să umple golul dintre profesii.

Inventarierea altor definiții din bibliografia studiată vine să confirme acest lucru:
*Designul urban ca ramură a arhitecturii. (***Kevin Lynch)**

Designul urban ca ramură a urbanismului... *Designul urban este definit…ca acea ramură a proiectării oraşului ce se concentrează pe analiza, designul şi managementul mediului cu aplecare specială asupra calităţilor perceptuale ale locului*. **(Michael Southworth)**

*Designul urban este implicat în coerența peisajului urban, incluzând patrimoniul urbanistic, relația dintre nou și vechi a fondului construit, forma spațiilor și remodelările la scară redusă a străzilor. (***Edward Relph)**

Mai simplu este să vorbeşti despre design urban decât să scrii despre acesta…Aflat la limită (între urbanism şi arhitectură), dar fără a aparţine niciuneia dintre ele, se află magica lume a designului urban. O putem recunoaşte prin absenţa sa. Este inferată, sugerată, simţită. **(David Mackay)**



Fig.1.4 Designul urban_interfață între arhitectură și urbanism (sursa:autorul)

Designul urban este **interfața** dintre arhitectură și urbanism.
Arhitectura abordează direct forma cadrului construit în particule unitare.
Urbanismul implică noțiuni abstracte precum: regulament, politici urbane, rețele de transport, economie.

[32] Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.), *Urban Design Reader*, Architectural Press, Oxford, 2007, p.22
[33] Panerai, Philippe, Jean Castex& Jean Charles Depaule, *Urban forms, The death and life of the urban block*, Architectural Press, UK, 2004, ediție în limba engleză *Formes urbaines: de l'ilot a la bare* (1977)

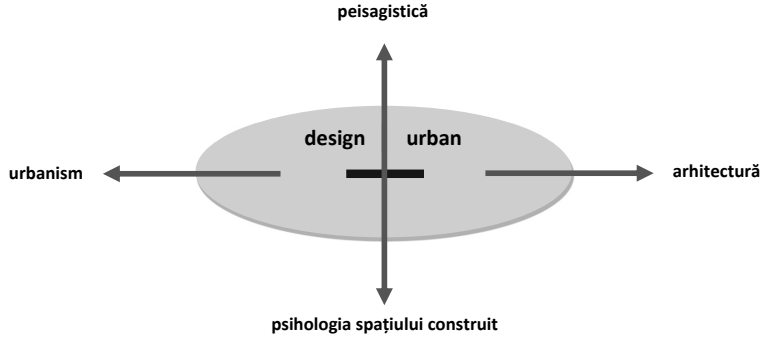


Fig.1.5 Design-ul urban_interfață multidisciplinară (sursa:autorul)

Designul urban formează o **interfață multidisciplinară** între profesiunile specializate în concepția spațială (*arhitectură, urbanism, peisagistică*) și în studiul subiectului uman (*psihologie, sociologie, antropologie*). Pentru a îndeplini complet acest rol, designul urban trebuie gândit și cuprins ca o activitate multidimensională.

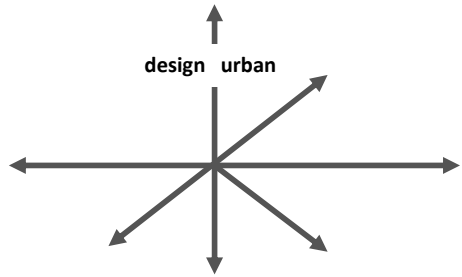


Fig.1.6 Designul urban_interfață interdisciplinară multidimensională (sursa:autorul)

Designul urban, prin urmare, funcționează ca o interfață interdisciplinară multidimensională, ce are ca principal obiectiv managerierea interfeței dintre diferitele aspecte ale vieții urbane și transformarea ei într-o formă configurativă și funcțională.

1.2.2 Scara de operare a designului urban

Urbanismul propune strategii de dezvoltare urbană, politici, programe și proiecte. Designul Urban propune configurări-spațiale specifice în acord cu planificarea urbană propusă.

Un alt aspect în precizarea delimitării dintre design urban și urbanism este legată de definirea scării de intervenție. Există o scară macro sau micro posibilă în design urban? Studiul exemplelor și proiectelor din capitolul 5 al tezei certifică faptul ca designul urban este implicat în toate scările de studiu al orașului. Nivelul studiului cercetării de față este

definit de la intervenții punctuale precum inserarea unui nou mod de parcare pentru biciclete până la intervenții pe zone extinse ale unui întreg cartier sau oraș.

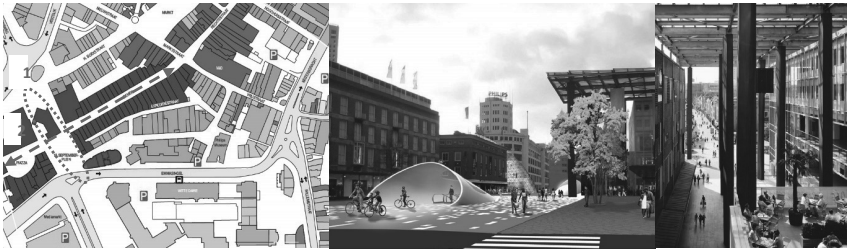


Figure 1.7. ***Eindhoven, Olanda****: exemplu de intervenție prin design urban la diferite scări urbane.*
1. *Inserarea unui mod de parcare a bicicletelor a propus o nouă imagine a pieței urbane din fața mall-ului.*
2. *Conectarea străzii comerciale existente în țesutul tradițional cu mall-ul a creat o nouă stradă-pasaj urban acoperit.*

În sensul larg de privire, la scară macro, designul urban este arta articulării componentelor în cadrul unui sistem urban prin stabilirea unui raport între cantitate și calitate, transpus într-o expresie configurativ-spațială particularizată contextului social, economic, cultural și politic al ariei urbane de intervenție.

La scara redusă, designul urban s-a concentrat pe revitalizarea spațiului public urban.

Mai degrabă o reacție la gigantismul și impersonalitatea implicate în proiectarea orașului în modernism, **designul urban este un răspuns de factură postmodernistă**, cel al revenirii la o scară umană, la diversitate, la particularitate și la imaginarea unei societății civice a orașului anterior revoluției industriale. Designul pentru trăirea unei experiențe captivante pedestre a devenit un punct focal. Atitudinea de demiurg care proiectează în detaliu de la clădire la ansamblu un oraș întreg este substituită de munca interdisciplinară a unei echipe de urbaniști, arhitecți și peisagiști. Similar, în design urban gândirea unui nou cartier este complet diferită de gândirea detaliilor de design ale unei străzi. În concluzie există o multiplicitatea a scărilor în design urban, extinderea sau restrângerea delimitării studiilor ține de scop și context.

1.2.3 Rolul designului urban

Definirea precisă a ceea ce se înțelege prin design urban este una polemică și multele definiții bazate pe delimitarea sa ca scară și competențe sunt limitative.

În practică, plus-valoarea nu rezidă în impunerea unor limite designului urban, ci în identificarea, clarificarea și dezbaterea crezurilor sale central comune și activităților sale.

Rolului designului urban este definit de două teme centrale de interes:
1. Rolul de mediere;
2. Valorificarea domeniului public.

În acest sens, putem contura un cadru general de obiective și teme ale designului urban. Institutul de Design Urban (IUD) statutează 6 teme principale:

1. **Conservarea patrimoniului istoric**
2. **Design orientat spre deplasări sustenabile**
3. **Vitalitate și varietate funcțională**
4. **Mediu cultural**
5. **Context ecologic**
6. **Valori arhitecturale**

Francis Tibbalds[34] oferă un cadru mai sofisticat (și empatic) designului urban cuprinzând 10 principii:

1. **Cele mai importante sunt Locurile**
2. **Asimilarea lecțiilor experienței trecutului**
3. **Stimularea mixității și diversității funcţionale**
4. **Design la scară umană**
5. **Asigurarea libertății de mișcare a pietonilor**
6. **Acces pentru toți**
7. **Construirea unui mediu lizibil**
8. **Construirea unui mediu sustenabil**
9. **Control al schimbării în timp**
10. **Contribuirea la un întreg armonios**

În bibliografia studiată, pe tema designului urban sunt exprimate acest tip de clasificări într-o paletă extrem de largă. Într-o viziune sintetică am grupat **4 obiective majore**:

1. **Creșterea calității locuirii**
2. **Conservarea patrimoniului arhitectural și urbanistic**
3. **Promovarea valorilor ecologice**
4. **Oferta unui spațiu public în acord cu nevoile și aspirațiile comunității.**

1.3. DESIGNUL URBAN ÎN CONTEXT POSTMODERNIST

Designul urban este un fenomen postmodernist. Majoritatea scrierilor ce au ca subiect și obiect designul urban sunt produse ale gândirii postmoderniste. După ce a avut loc conferința care l-a avut drept temă centrală, la Harvard în 1956, a luat amploare și ideile fondatoare designului urban s-au răspândit prin scrierile lui Gordon Cullen, Kevin Lynch, Jane Jacobs în anii ‘60, Christopher Alexander, William H. White, Leon și Rob Krier, Robert Venturi, Colin Rowe și Fred Koetter în anii ’70 - ‘80. Anii ‘90 au fost dominați de viziunile lui Charles Jencks și Sir Richard Rogers, Prințul de Wales, Francis Tibbalds și Rem Koolhaas, numind doar câțiva.

[34] Fondator al filialei din UK, *Urban Design Group* în 1978, ideile lui Francis Tibbalds și activismul său în sprijinul cauzei designului urban au evoluat până în 1980. În 1988-89 este numit președinte la Royal Town Planning Institute (RTPI). În același an, are loc o controversă între acesta și Alteța Regală Prințul Charles pe tema cadrului designului urban la care Tibbalds răspunde cu aceste precizări.

Alături de acești autori și cărțile acestora - *pietre de temelie* din câmpul profesional, am inclus în studiul bibliografic un număr considerabil de texte/prezentări de autori/concepte/proiecte de design urban și articole contemporane. Acestea s-au dovedit extrem de folositoare în a le folosi ca mediu de *distilare* a aspectelor-cheie în complexitatea ideologiei designului urban.

Două largi curente de gândire în design urban s-au distins din diferitele moduri de apreciere ale designului și ale produsului obținut în urma procesului de design. Bob Jarvis[35] discută aceste distincții în următorii termeni:

1. **Tradiția vizual artistică** *(concentrată pe estetica obiectelor sau a configurațiilor, accentul pe a privi la…)*
2. **Tradiția practicilor sociale** *(concentrată pe ambiant, accentul pe experiență sau a utiliza…)*

În ultimii 20 de ani, a apărut tradiția făuririi de locuri ca o sinteză a celor două[36].

Prima tradiție subliniază importanța definirii configurativ-spațiale și a parcursului în percepție, cea de a doua este preocupată de activitățile și viața socială a utilizatorilor în spațiul public și în mediul urban. Bob Jarvis studiază și argumentează această structură dualã a *canonului clasic* a designului urban oferindu-i astfel valoare prin articolul său. În timp ce abordarea psiho-socială a spațiului urban s-a dezvoltat rapid de la apariția textului lui Jarvis, cea vizual-artistică a stagnat.

Astfel, dimensiunile sociale, perceptuale, temporale, funcționale și morfologice[37] sunt continuu cercetate prin studii și publicații, însă dimensiunea vizual-estetică a evoluat prea puțin de la Gordon Cullen și școala anilor ’60 de percepție și imagine. Excepții sunt cercurile arhitecturale și literatura esteticii mediului unde expresia și esteticul domină majoritatea discursurilor.

În ecuația cercetării, sinteza curentelor de gândire în design urban urmează 3 direcții:

1. Prima este cea de relevare a registrului clasic, ***canon* al designului urban**, acele concepte și idei care au influențat prin **elementele de noutate** cursul teoriei, la care referințele se fac în mod repetat, spre exemplu: **Kevin Lynch** despre ***lizibilitate*, Jane Jacobs** despre ***vitalitate*, Gordon Cullen** despre ***viziunea serială*, William H. White** despre ***sociabilitate*, Christian Norberg-Schultz și Edward Relph** despre ***spiritul locului*.**

[35] În articolul: *Mediile urbane ca artă vizuală sau configurații sociale*? din cadrul volumului *Urban Design Reader*, Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.) Architectural Press, Oxford, 2007

[36] *Public Spaces Urban spaces*, Carmona, Matthew, Steve Tiesdell&ali, Architectural Press, UK, 2003, p.6

[37] Studiul designului urban este acoperit de 6 dimensiuni: morfologică, perceptuală, funcțională, socială, vizuală și temporală în *Public Spaces Urban spaces*, Carmona, Matthew, Steve Tiesdell&ali, Architectural Press, UK, 2003

2. A doua este **studiul nucleului de critică** ce pleacă de la ideea alienării societății (pun în centrul crizei pierderea sensului comunitar al orașului)*;* componentelor vizual-artistice și sociale se adaugă componenta sustenabilității: ***Orașul Compact și Orașul Ecologic.***
3. Ultima este studiul tendințelor, căutărilor și expresiilor din **designul urban contemporan**, de la ***Orașul Generic*** al lui **Rem Koolhaas** la ***Urbanismul Integral*** al lui **Nan Ellin** *și* ***Orașul Creativ.***

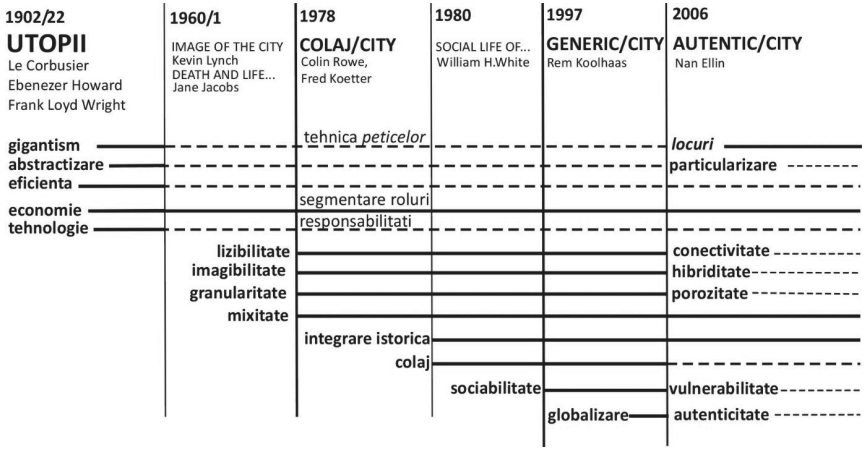


Fig.1.8. Diagrama continuităților și discontinuităților în design urban în Postmodernism (sursa:autorul)

1.3.1 Canonul clasic al curentelor de gândire în design urban.

1. Imagine urbană_ Gordon Cullen / Kevin Lynch

Deși Bob Jarvis îi situează diferit în cele două tradiții, Gordon Cullen fiind inclus în cea vizual - artistică și Kevin Lynch în cea socială, în acord cu topicul tezei de față îi voi prezenta într-o expunere comparativă. Cei doi autori tratează conceptul de **imagine urbană** care alături de cel de **vitalitate urbană** sunt componentele de bază ale construcției discursului despre înțelegerea ambianței urbane. Voi prezenta pe scurt, separat contribuțiile valoroase și inegalate până azi ale celor doi autori, iar apoi studiul comparativ al abordării acestora a imaginii urbane.

Kevin Lynch
În 1960, Kevin Lynch, prin cartea sa *The Image of the city*, a deschis calea conexiunii dintre psihologie și mediul construit, într-o vreme când mulți psihologi preferau experimentele de laborator variabilelor surprinzătoare ale unei lumi reale și

complicate[38]. Acesta a fundamentat procesul de formare a imaginii mentale ca un proces bidirecțional între observator și mediul observat, imaginea formându-se prin asociere.

Lynch a studiat modul de formare al acestor asocieri și a sintetizat un mod de codare al imaginii orașului în hărți mentale pe care fiecare dintre noi le construim pentru a ne putea orienta. Elementele sale de codare se numesc: **parcursuri, margini, noduri, cartiere, repere.**

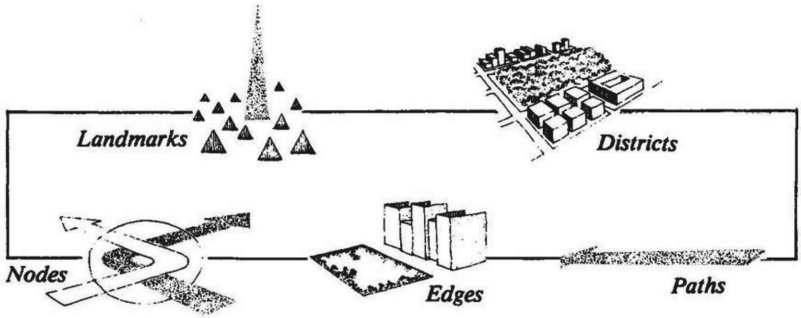


Fig. 1.9 Elementele lynchiene de formare a imaginii mentale sursa: Klippel, 2003

Pentru ca, prin acest proces dual de transfer între realitate și percepție să se producă o imagine mentală congruentă cu imaginea reală, Lynch distinge câteva caracteristici semnificative pe care imaginea reală trebuie să le aibă: lizibilitate, identitate, structură și figurabilitate-caracter *(imageability*), un cuvânt care în limba română presupune traducerea printr-o sintagmă: capacitatea de a evoca imagini.

Gordon Cullen

Cartea scrisă de Gordon Cullen *The Concise Townscape*, publicată în 1961, are probabil una din cele mai mari influențe asupra designului urban până astăzi. Cullen a studiat imaginea tradițională a orașului european și ideile fondate de Camillo Sitte în *Arta Construirii Orașului*, de Barry Parker și Raymond Unwin în construirea orașului *grădină*. Cullen a instituit conceptul de viziune serială ce definește peisajul urban ca o serie de spații relaționate. Abordarea sa vizual artistică în designul unor compoziții picturale urbane a îmbogățit vocabularul de elemente și ansamblaje în imaginea urbană.

Valoarea esențială a abordării lui Cullen rezidă în răspunsul său spațial liber exprimat, personal și expresiv[39]. Acesta fuzionează elemente de expresie spațială cu evocări poetice, *thereness*, intraductibil în limba română ilustrată fotografic ca o limită sugerată, inferată ca prezență. *Here and there* - aici și acolo, *thisness* - esența unui obiect de fi

[38] Banerjee&Southworth,1990

[39] Jarvis, Bob, *Mediile urbane ca artă vizuală sau configurații sociale*? vol. *Urban Design Reader*, Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.) Architectural Press, Oxford, 2007

ceea ce este sunt exprimări creative, plastic exemplificate prin schițele sale și prin fotografii. În timp ce teoria lynchiană a fost adoptată în studiile de design urban la scara largă, critici pentru subiectivism și lipsa de considerare a factorilor sociali și funcționali au fost aduse operei lui Cullen.

Viziunea acestuia despre calitatea imaginii urbane este cea a emoției și sentimentului de descoperire, anticipare, surpriză în parcurgerea continuum-ului de *locuri* ale orașului.

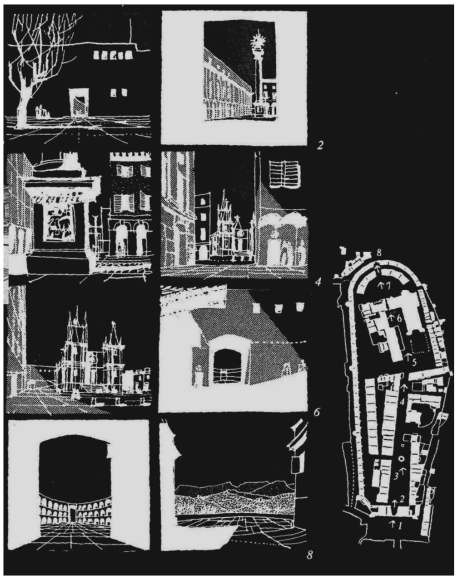


Fig.1.10. ***Orașul lui Gordon Cullen, un oraș al viziunii seriale****. Schițele sunt reprezentări ale imaginilor perspective surprinse de a lungul traseului figurat în plan cu săgeți. În accepția lui Cullen spațiul este un container definit configurativ și inter-relaționat prin conectori: aici și acolo, decupaje prin portal, profilări pe ecran, mister al zonei de umbră și fundal.*

Sursa: negativul imaginii copertei The Concise Townscape, 2012

Imagine reală	Elemente lynchiene Imagine mentală	Elemente de compoziție în imaginea urbană-Gordon Cullen
bulevarde, străzi, alei →	Parcursuri →	trasee definite spațial, elemente de continuitate, alei pietonale
elemente de delimitare →	Margini →	limite inferate, nemărginire, conectori spațiali *aici-acolo*
elemente de confluență → *intersecții*	Noduri →	*locul* ca posesie spațială, piețe urbane, joncțiuni focale
elemente de densitate → *mase construite*	Sectoare →	enclave, incinte, *camere urbane* exterioare, ansamblu
elemente de referință → *orientare*	Repere →	puncte focale, capete de perspectivă, punctuații, incidente, accidente *prin culoare, detalii particulare, fluctuații, contrast*

Fig.1.11. Comparația elementelor de imagine urbană: real-Lynch-Cullen (sursa:autorul)

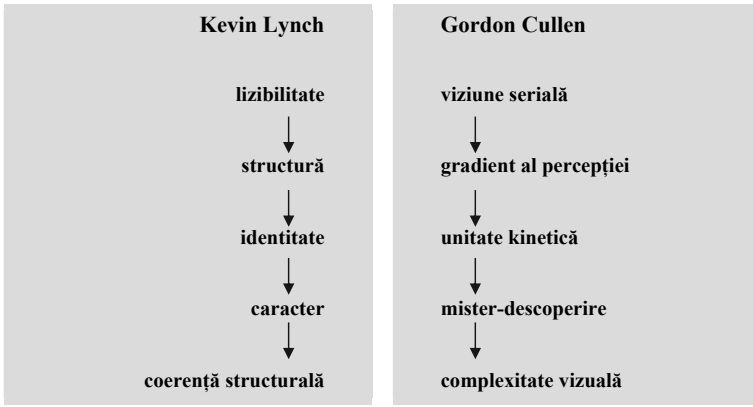


Fig.1.12. Factori determinanți ai calității imaginii urbane: paralelă Lynch-Cullen (sursa:autorul)

Studiul comparativ al celor două abordări ale imaginii urbane relevă un mod de realizare a unei coerențe urbane (Kevin Lynch) și de creare a unei complexități vizuale (Gordon Cullen).

Aceste două calități perceptuale, când se află în echilibru produc efectul sinergic de creare a unei imagini comprehensibile și stimulative care intensifică plăcerea parcurgerii unui traseu.

Matricea Preferinței este o altă teorie inițiată în 1972, de Kaplan care studiază preferințele vizuale în explorarea peisajului urban sau rural.

Accentul studiului[40] a fost pus pe nevoia oamenilor de a înțelege și explora un peisaj. În matricea preferinței coerența și lizibilitatea îmbunătățesc capacitatea de înțelegere a oamenilor și furnizează informația care ajută la decodarea sensului ambiantului. Prin contrast complexitatea și misterul sugerează potențialul explorării. Din alt punct de vedere coerența și complexitatea pot fi exprimate în imagini bi-dimensionale, în timp ce lizibilitatea și misterul (stimulul explorării) pot fi folosite pentru a comunica o semnificație mai profundă a spațiului tri-dimensional. Matricea este în viziunea lui Kaplan un mod de configurare a 4 factori semnificativi în calitatea designului urban al străzii.

	Înțelegere	**Explorare**
2-D	**Coerență** *(ordine)*	**Complexitate** (*bogăție*)
3-D	**Lizibilitate** *(distinctiv)*	**Mister** *(necunoscut)*

Fig. 1.13. Matricea preferinței sursa: Kaplan, Kaplan &Ryan, p13

Cercetarea va pune accent pe calitățile perceptuale ale designului urban și pe importanța definirii acestora în crearea unei ambianțe de calitate în cadrul străzii, în capitolul 3.

2. Vitalitate urbană_ Jane Jacobs

Jane Jacobs publică în 1960, *The Death and Life of the great American City*. Cartea sa este o critică vehementă la adresa utopiilor lui Howard și Le Corbusier ca fiind non-orașe pe care le numește *Radiant City* și *Garden City* sau *Radiant-Garden-City*, în viziunea sa, *Orașul lui Le Corbusier* fiind doar varianta densă a *Orașului Grădină*.

Pornind de la cele 3 stagii de dezvoltare a gândirii științifice definite de Dr. Weaver:

1. ***Abilitatea de a trata probleme ale simplității,***
2. ***Abilitatea de a trata probleme ale complexității dezorganizate,***
3. ***Abilitatea de a trata probleme ale complexității organizate;***

Definește un mod de înțelegere a orașului prin 3 tactici:

1. A gândi procesele;
2. A gândi inductiv, raționând de la particular la general, decât invers;
3. A căuta indiciile particularității care implică foarte mici cantități, dar care relevă modul în care operează cantitățile mai mari și apropiate de medii[41].

[40] Kaplan, R., Kaplan, S., & Ryan, L. R., *With People in Mind -Design and Management of Everyday Nature*, D. C.: Island Press, Washington,1998
[41] Jacobs, Jane, *The Death and Life of great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*, Random House, New York, 1961, p.443

În viziunea sa, genul de problemă pe care orașul o postează este problema gestionării complexității organizate. Rezolvarea acestei probleme rezidă în înțelegerea modului în care lucrurile funcționează și sunt indisolubil interrelaționate, iar acesta nu poate fi făcută altfel decât prin observația directă în orașe. Proiectarea unei imagini plăcute a orașului este inutilă în afara pătrunderii tipului de ordine înnăscută de funcționare a acestuia.



Fig. 1.15. Manhatan, Strada Hudson: Imobilul de pe colț este cel în care a trăit și a scris ***Jane Jacobs.*** *Sursa: Michael Minn, 2014*

Jacobs întărește alături de William H. White (1980), Jan Gehl (2012) că vederea altor oameni atrage alți oameni și subliniază preferința de a privi activitatea umană și pe alți semeni, aceasta fiind evidentă în orașele de pretutindeni și un criteriu de bază al gândirii spațiului public ca pe un **amfiteatru** în care oamenilor le place să ocupe cele mai bune locuri pentru a asista la **spectacolul vieții urbane**.

Cartea sa este structurată în 4 părți:

1. **Prima parte studiază comportamentul și viața socială a oamenilor în orașe.** *Autoarea studiază scena zilnică a vieții urbane, observând comportamentul oamenilor și încercând să descifreze semnificațiile evenimentelor și întâmplărilor cotidiene din stradă și derivând posibile principii din ele.*
2. **A doua parte este cea mai importantă și tratează comportarea economică a orașului.**
   În această secțiune atenția este focusată spre natura unui singur principiu care derivă omniprezent în atât de multe și complex diferite forme. Aceste principiu este nevoie
   orașelor de a avea **o cât mai complexă și fină granularitate a diversității activităților** *care*
   să își ofere reciproc suport constant, atât economic cât și social. Componentele acestei diversități pot diferi enorm, dar ele trebuie să se suplimenteze reciproc în moduri concrete.
3. **A treia parte tratează aspecte ale decăderii și regenerării orașelor** *din perspectiva modului în care sunt folosite și în care oamenii se comportă în viața reală.*
4. **Ultima parte propune, recomandă schimbări de design** *în conformarea zonelor de locuit, practici de planificare și administrative și discută în final genul de problemă deja amintită, pe care orașul o postează cea* **a gestionării complexității organizate**.

Această lucrare este construită în jurul importanței **străzii ca unitate de vitalitate urbană** și componentă esențială în funcționarea eficientă a orașului. Jacobs consideră ca zonele problematice orașului sunt tocmai acele zone care sunt detrimentale în modul complex de suport reciproc; iar știința urbanismului și arta designului urban**, *în viața reală a orașelor reale, trebuie să devină știința și arta catalizării și întreținerii acestor fine granularități ale relațiilor funcționale***[42].

Generarea diversității în orașe

Scara mică și diversitatea nu sunt sinonime. Varietatea afacerilor include gradul tuturor dimensiunilor, dar o mare diversitate înseamnă o proporție ridicată a micilor elemente.

O scenă dinamică a orașului este dinamică prin virtutea enormei colecții de mici elemente.





Fig. 1.16. Manhattan: ***Străzi caracteristice și ambiante ale cartierului unde a locuit Jane Jacobs, Greenwich Village.*** *Vegetația care îmbracă scările exterioare de incendiu tipic americane și detaliile verandelor de acces (engl. stoops) sunt elementele mici ale unei vaste diversități.*
Sursa: Michael Minn, 2014

Jane Jacobs identifică din evidența constatată personal, 4 condiții de generare *a finei granularități a diversității* și consideră că prin inducerea acestora planificarea induce **vitalitatea orașului**:

1. Necesitatea mixității în funcțiunile principale, preferabil mai mult decât două.
Aceasta asigură prezența oamenilor care folosesc strada, au programe orare diferite și scopuri diferite de fi în diferite locuri, dar sunt capabili să folosească multe facilități în comun.
Mixarea rezidenței cu micile activități manufacturiere, micile industrii, birouri și servicii diverse pot susține împreună supraviețuirea funcțiunilor secundare precum: barurile, micile restaurante, cafenele sau comerțul de proximitate. Jacobs denumește două tipuri

[42] Jacobs, Jane, *The Death and Life of great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*, Random House, New York, 1961, p.14

de diversitate funcțională: prima este cea a funcțiunilor primare, originare sunt acelea care atrag oamenii în anumite locuri pentru că sunt ancoraje (locuințe, birouri, fabrici, manufacturi)[43]. Când o funcțiune primară se completează cu o a doua și asigură o frecventare continuă a străzii a oamenilor cu orare diferite, efectul poate fi unul economic stimulativ, de mediu fertil pentru diversitatea secundară. Diversitatea secundară este numele dat afacerilor care se dezvoltă ca răspuns al prezenței funcțiunilor primare pentru a deservi oamenii atrași de acestea[44].

2. **Necesitatea dimensiunilor reduse[45] ale insulelor urbane**.

Dimensiunile reduse ale insulelor urbane, astfel încât străzile și oportunitățile de conectare să fie frecvente duc la conectivitate și permeabilitate crescută.

3. **Nevoia de clădiri vechi.**

Trebuie să fie asigurată diversitatea vechimii și stării clădirilor, aceasta incluzând o proporție considerabilă a celor vechi, astfel încât să varieze randamentul economic produs[46]. Această combinare trebuie să aibă o fină granularitate a țesutului urban.

4. **Nevoia de concentrare.**

Trebuie să existe o densitate mare a populației pentru toate utilizările funcționale, inclusiv rezidență. Discută în principal despre densitatea din zonele rezidențiale, aducând argumente în favoarea concentrării prin exemple de cartiere prospere foarte dense ale New York-ului (80-140 locuințe/acre, 175-256 locuințe/acre) că este nevoie de densitate ridicată și în cartiere pentru crearea acelei diversități și complexități funcționale care să asigure străzi pline de viață, sigure și atractive. Cele mai joase densități new-yorkeze corespund și zonelor cu probleme mari sociale. Jacobs analizează pertinent densitățile urbane, cele de tranzit și suburbane. Limita de la care se poate crește pentru a se evita acest lucru sugerează că trebuie să fie 100 de locuințe pe acre. Factorul maxim al densității este autoreglabil și este dat de momentul de la care creșterea acesteia naște standardizarea locuințelor[47]. La un moment dat pentru a acomoda mai multe locuințe pe un teren acestea trebuiesc standardizate, momentul în care diversitatea în tipologia și vechimea clădirilor dispare, iar aceasta are o conexiune explicită, directă cu diversitatea populației, diversitatea afacerilor și diversitatea scenelor urbane.

[43] Paleta se extinde la locuri de distracție, educație sau recreere, unele muzee, librării, galerii de artă, dar nu toate

[44] E vital ca această diversitate secundară care, în opinia autoarei, se construiește singură să fie în permanență hrănită de cea primară prin atragerea de către cea din urmă, a diferiților utilizatori cu programe diferite și care să străbată aceleași rute.

[45] În New York, gridul viar are pasul între 200-250 m, iar Jacobs îl recomandă a fi 100-120 m.

[46] Este interesant de remarcat pragmatismul american al gândirii specifice unei economii de piață, în care clădirile vechi reprezintă mai puțin un patrimoniu istoric, ci mai degrabă un mediu propice înfloririi afacerilor și micilor servicii care nu au resursele necesare financiare să își permită un sediu nou construit sau o chirie în clădiri noi.

[47] Jacobs vede prin standardizarea locuințelor un mod de *împachetare* a unui număr de unități de locuit/acru și repetitivitatea lor pe o suprafață extinsă. Jacobs stabilește o relație directă între diversitatea tipologiilor construcțiilor de locuințe și suprafața ocupată la sol de acestea. Cu cât este mai mare procentul de ocupare la sol cu atât flexibilitatea și varietatea tipologiilor crește. Procentul recomandat este de 70%. Dar în acest procent, ea introduce suprafața ocupată de străzile intens frecventate, nodurile de polarizare, piațetele și scuarurile, ceea ce îl diminuează.

În combinație, aceste 4 condiții creează un bazin eficient al utilizării. Necesitatea și simultaneitatea acestor condiții pentru a genera o viață urbană dinamică și diversă este concluzia principală a cărții.

Folosirea trotuarelor – siguranța străzii

Partea lucrării care a consacrat-o în câmpul profesional drept **apologia străzii** este aceea în care, firul argumentativ este construit în legătură cu asigurarea sentimentului de siguranță în parcurgerea străzii. **Strada este unitatea de bază** a funcționării urbane și asigurării standardului ridicat de viață. Dar strada are o autonomie limitată în gestionarea volumului complex de probleme din contextul urban și de la un anumit nivel are nevoie de suportul districtului și acesta, la rândul său de cel al orașului. Teoria sistemelor urbane[48] este în interpretarea lui Jane Jacobs o existență a 3 niveluri de vecinătate:

1. **Orașul ca întreg**
2. **Strada ca unitate de vecinătate**
3. **Districtul ca subzonă a orașului[49].**

Cele 3 tipuri de vecinătate au funcții diferite, dar se completează reciproc, într-o manieră complexă. Jane Jacobs vede imposibilă ierarhizarea importanței lor; ele lucrează împreună într-un întreg indivizibil și puternic legat.

Mărimea unității de vecinătate a străzii este legată de capacitatea oamenilor care locuiesc în cadrul ei de a-și extinde legăturile și conexiunile. Lucrul acesta este favorizat de țeserea cât mai conectivă a străzilor și asigurarea distanțelor scurte și optime de deplasare.

> *Străzile și trotuarele lor, spațiile publice majore ale orașului sunt cele mai vitale organe ale acestora. Pentru a păstra siguranța în oraș trebuie ca această sarcină să revină în mod fundamental străzilor și trotuarelor acestora[50].*

New York era în 1960, data scrierii cărții, un oraș cu o populație de 8 milioane de locuitori.

Jacobs pornește de la premiza că dimensiunea unui astfel de oraș trebuie să îl abiliteze în a face față străinilor și în a face din siguranță un avantaj în sine din prezența acestor străini, așa cum susține că în mod miraculos străzile frecventate și iubite ale marilor orașe o fac.

Identifică 3 calități principale pe care trebuie să le aibă străzile pentru a fi sigure:

[48] Sandu, Alexandru, *Doctrine Urbane* și *Structuri Urbane*, cursuri, editura universitară UAUIM
[49] Ordinul de mărime este recomandat a fi 100 000 de persoane sau mai mult în cazul orașelor foarte mari.
[50] Jacobs, Jane, *The Death and Life of great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*, Random House, New York, 1961, p.29

1. **Demarcație clară[51] între public și privat.**
2. **Clădirile orientate spre stradă, pentru a exista *ochi* îndreptați spre și în spațiul străzii care să supravegheze activitatea acesteia.**
3. **Asigurarea frecventării continue a trotuarelor, pentru a exista viață și pentru a suscita interesul celor care privesc din clădiri să supravegheze strada.**

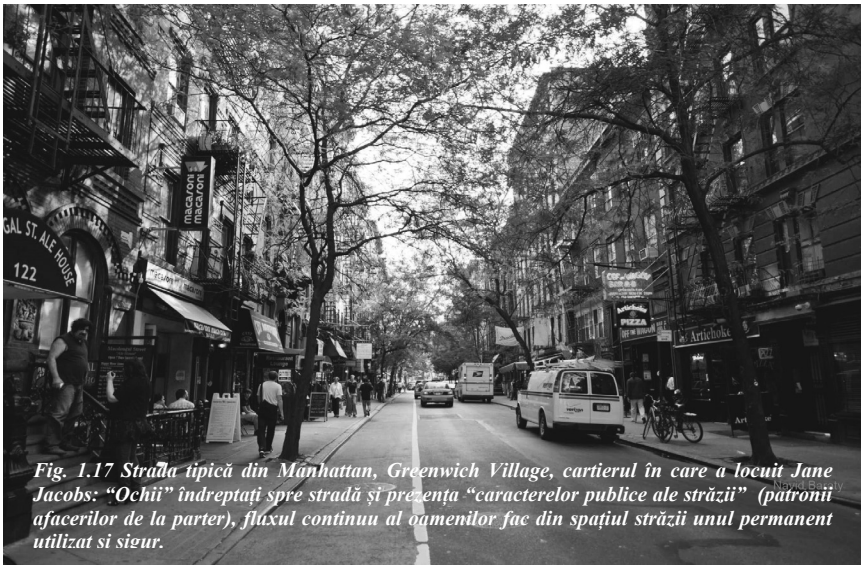


Fig. 1.17 Strada tipică din Manhattan, Greenwich Village, cartierul în care a locuit Jane Jacobs: "Ochii" îndreptați spre stradă și prezența "caracterelor publice ale străzii" (patronii afacerilor de la parter), fluxul continuu al oamenilor fac din spațiul străzii unul permanent utilizat si sigur.

Un alt mod de construire a siguranței în spațiul străzii este **încrederea**. Aceasta este formată din multele **mici contacte cotidiene** din spațiul public al trotuarului. Absența acestei încrederi este un dezastru pentru STRADA urbană. Cultivarea acesteia nu poate fi instituționalizată și mai presus de toate, nu presupune investiții financiare sau private.

Suma acestor contacte spontane publice la nivel local, multe dintre ele incidentale, multe asociate cu comisioanele, multe mediate de o persoană în care încrederea există mai presus de orice altcineva[52], este sentimentul identității publice a oamenilor, o rețea a respectului și a încrederii publice și o resursă formată în timp a nevoii personale și a comunității.

[51] Aici este în contradicție cu teoriile lui Jan Gehl care prin studiul său extins asupra vieții urbane și stimulării desfășurării acesteia în spațiile deschise ale orașului propune o tranziție cât mai lentă între public și privat.

[52] Jacobs dă exemplu al acestei încrederi obiceiului specific new-yorkez de a lăsa cheile apartamentului pentru prietenii care vin în vizită atunci când proprietarii lipsesc din oraș, la băcănia de vizavi sau brutăria de la parter.

Formația sa de jurnalistă, dar și intuițiile fine de psiholog[53] și talentul argumentativ o ajută în descrierea **acestei linii virtuale dintre public și privat**, acestei bine echilibrate și susținută de subconștient **linie între spațiul social al orașului și spațiul personal privat**.

Aceste contacte, informale, fără obligații, dar în termeni amiabili sunt marele avantaj al trăirii într-un mare oraș. Ele fac parte din modul nostru subconștient de a avea preferințe și de a alege nestânjeniți.

O stradă a cărei ambianță este dată de siguranță și confort psihologic atinge acest echilibru deosebit între determinarea locuitorilor săi de a avea esențial intimitate și dorința lor simultană de a avea diferite grade de contact, interacțiune prietenoasă și ajutor din partea celor din jur. Jacobs susține că această balanță este în general creată de mici și sensibil gestionate detalii, practicate și acceptate atât de informal, încât sunt luate ca venind de la sine.

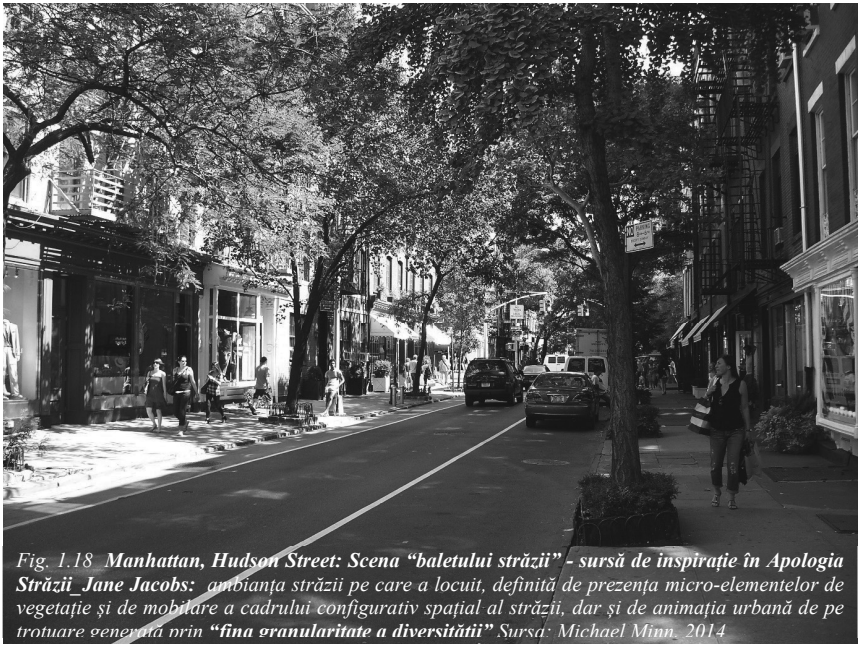


Fig. 1.18 ***Manhattan, Hudson Street: Scena "baletului străzii" - sursă de inspirație în Apologia Străzii_Jane Jacobs:*** *ambianța străzii pe care a locuit, definită de prezența micro-elementelor de vegetație și de mobilare a cadrului configurativ spațial al străzii, dar și de animația urbană de pe trotuare generată prin* ***"fina granularitate a diversității"*** *Sursa: Michael Minn, 2014*

Modul de a interacționa și reacționa față de spațiile urbane este îndeaproape studiat de William H.White în primul studiu urban sociologic legat de comportamentul oamenilor în spații publice: *Social Life of Small Urban Spaces***.**

[53] Concluziile sale se bazează și pe studiile efectuate de antropologul Elena Padilla (Puerto Rico) care a studiat viața socială a unui district sărac al New York-ului locuit de portoricani.

Critici și influențe ale operei lui Jane Jacobs

În SUA, răsunetul imens pe care publicația cărții sale a avut-o, dar și cartea lui Kevin Lynch analizată anterior, a dus la remodelarea în consecință a unor centre urbane și la implicarea populației în procesul de planificare urbană. Astfel, în 1963 a fost creat Regional Plan Association, în New York, având ca scop transformarea și ameliorarea cadrului locuirii în urma cunoașterii preferințelor și aspirațiilor cetățenilor. Acest gen de inițiative s-au generalizat în timp, asumarea acestui procedeu de către profesioniști, în mod special în urbanism, dar și în arhitectură, s-a transformat în **participaționism**, ca o alternativă la anonimatul proiectării.

Criticile la adresa *igienei mentale* cum a fost denumit nucleul de critică reprezentat de adepții lui Jane Jacobs, sunt legate de exagerarea apologiei marelui oraș și tendința nostalgică de a reveni la anumite forme ale orașului industrial, exact așa cum culturaliștii reveneau la cel pre-industrial. Desconsiderarea totală a caracterului angoasant al anonimatului marelui oraș, alături de refuzul fără discernământ al tuturor formulelor spațiale propuse de urbaniștii progresiști, au situat într-o extremă radicală, în câmpul profesional al arhitecturii și urbanismului ideile lui Jane Jacobs. Societatea contemporană și structurile sale semnificative s-au schimbat foarte mult de la momentul scrierilor analizate. La Londra, spre exemplu, un simplu parcurs prin centrul orașului poate fi documentat pas cu pas de sistemul de supraveghere prin camere video al orașului, iar acest exemplu dar și impactul tehnologiei informației asupra modului de viață publică va fi comentat în cadrul capitolului 3.

Jane Jacobs rămâne un punct de referință în designul urban, continuarea gândirii sale se regăsește în *Cities and Complexity*, Batty (2005), *care a oferit o bază teoretică și formalism matematic ideilor intuitive avansate de autoare*[54], dar și în scrierile lui Nan Ellin, profesor asociat de design urban al Universității de Stat din Arizona exprimate în *Integral Urbanism (2006)*, *Urbanismul Postmodern* (1996) analizate în teză în secțiunea de critică a designului urban contemporan.

[54] Stan, Angelica, *Analiza Morfo-Tipologică Urbană*, curs, editura universitară UAUIM

3. Sociabilitate – William H. White

În anii ’60, tot în New York, a avut loc un fenomen foarte interesant în negocierea dintre interesul privat și interesul public al orașului. Administrația new yorkeză a oferit bonusuri de stimulare celor care construiau și derulau investiții imobiliare în oraș și prevedeau în cadrul terenului deținut, piețe și piațete care să fie dedicate folosinței publice. Un vis urbanistic de fapt, pentru fiecare 1m² de piață aceștia primeau 1m² de spațiu comercial permis peste maximul admis al zonei. Iar toți investitorii, fără o singură excepție, au profitat de acest bonus. Fiecare clădire nou construită, în special birouri, a oferit o piață sau piațetă publică sau un spațiu comparativ: în total, în 1972 a rezultat o suprafață de 20 de acri de spațiu public deschis, cel mai scump din lume.

William H. White prezintă în cartea sa, amintită deja, rezultatele cercetării modului în care oamenii frecventau aceste spații. Rezultatele au fost surprinzătoare, inclusiv pentru echipa lui, iar White scrie cu o doză de umor, regăsită pe parcursul întregii cărți, că perioada de 6 luni necesară completării bazelor cercetării și desprinderii de recomandări a fost cu mult excedată de timpul și efortul de a comunica public rezultatele obținute.

Rezultatele cercetării lor au fost incluse, până la urmă, după lungi negocieri cu comisiile de avizare, în reglementări și în codul de amenajare a spațiilor deschise urbane din oraș în 1975. Acestea au generat o îmbunătățire salutară în designul noilor spații și reamenajarea celor vechi. White consideră totuși, că zonificarea nu este în mod cert un mod ideal de a performa un design urban mai bun al spațiului. Critică cheltuiala enormă pentru expertiza în design și pentru materiale scumpe ca travertinul și inoxul care au produs spații în toată America.

Argumentează: *așa cum acest manual va detalia este mult mai simplu și ușor să creezi spații care funcționează pentru oameni decât cele care nu și fac o diferență enormă pentru oraș*[55].

Concluziile principale ale studiului[56] său se referă la:

1. **Componența socială** a frecventării și relația acesteia cu **calitatea spațiului urban**,
2. **Modul de ocupare** a spațiului urban: crearea fluxurilor, distribuirea și polarizarea utilizatorilor, relația dintre proxemică și calitatea configurării zonelor de ședere,
3. **Elemente de configurare spațială** dictate de comportamentul oamenilor: legăturile pe orizontală și verticală dintre spațiilor urbane,
4. **Catalizatorii animației urbane**: micro-evenimente, vânzători de alimente,
5. **Rolul vântului, luminii**[57], **însoririi directe, vegetației și apei ca elemente ambientale**.

[55] Whyte, H. William, *Social Life of Small Urban Spaces,* The Conservation Foundation, Washingthon DC, 1980, p.15

[56] Raza de influență a piațetelor este relativ mică (3 cvartale) adică raportat la structura carteziană a străzilor din New York înseamnă cca 500 de m.

[57] În New York se consideră lumina reflectată de clădiri un atribut important al spațiului.

1. Componența socială a frecventării spațiilor publice

Sociabilitatea unui spațiu public urban este definită de intensitatea gradului de utilizare, de proporția grupurilor prezente, a întâlnirilor spontane și a numărului de saluturi schimbate.

O proporție mai mare de grupuri în frecventarea spațiului urban este **un indice de selectivitate.**

O proporție mai mare de femei față de bărbați este **un indice de calitate al spațiului**.

Ritmul frecventării zilnice:
- Orele dimineții,
- Orele de vârf (pauza de masă),
- Orele de după-amiază, câteva evenimente,
- După ora 18.30, *zona moartă*.

Ritmul frecventării sezoniere variază în funcție de vreme și de anotimp.
Anumite locații neconvenționale (peretele sudic al unei clădiri, parapetul ce delimitează ieșirea de la metrou) tind să devină **puncte informale de întâlnire pentru grupuri** unite de caracteristici comune: pasionații de aparate foto, adolescenți teribiliști. Aceste tipare pot persista un singur sau mai multe sezoane sau se pot permanentiza. Polarizarea în grupuri este teritorială într-un mod inofensiv. În general nimeni nu străbate un grup ce stă într-un spațiu public.

2. Polarizarea și fluxurile oamenilor în spațiul public

→ Modul de utilizare a spațiului, în afara orelor de vârf, dă cele mai bune indicii în aflarea preferințelor oamenilor[58]. **Calitatea spațiului** este indicată de ocuparea acestuia **moderată dar constantă** în toate momentele zilei.

→ **Bărbații** au tendința de a ocupa **locurile cele mai expuse** (*dacă acestea există*); **femeile** aleg locurile din plan secund, **mai retrase**. În cazul băncilor cu dublă orientare, cele din **exterior** (*spre circulație*) sunt ocupate mai degrabă de **bărbați**, cele din **interior** (*spre centrul spațiului*) de **femei**.

→ Spațiile urbane publice nu sunt locuri pentru întâlniri stimulative, chiar în cele mai sociabile nu există multă imixtiune între oameni. În proximitatea străinilor există o formă de schimb numită de Erving Goffman[59] *neatenție prietenoasă*. Îndrăgostiții preferă locurile cele mai expuse, vizibile, în aglomerație, nestânjeniți de prezența mulțimii.

→ **Polarizările** se produc prin **atragerea reciprocă a oamenilor de alți oameni** care sunt deja prezenți în zone ale spațiului public.

→ Jan Gehl a descoperit că numărul de oameni așezați în preajma unui flux major pietonal reprezintă **o fracție constantă** dintre cei care se plimbă sau stau în picioare.

[58] Când un loc este aglomerat o persoană se așează acolo unde e loc disponibil, nu după ce ar prefera. După ce marea masă pleacă, alegerile pot fi semnificative.

[59] citat în Whyte, H. William, *Social Life of Small Urban Spaces***,** The Conservation Foundation, Washingthon DC, 1980, p.19

→ **Fluxurile** majore de circulație se creează pe **diagonala spațiilor** sau descriu **traiectoriile cele mai scurte** între punctele de interes.
→ **Fluxurile animate** creează cea mai mare **proporție a întâlnirilor** în peripluul pietonal.
→ Întâlnirile întâmplătoare și scurtele conversații generate au **loc în mijlocul fluxului** de circulație[60].
→ Oamenilor le place să stea jos în mijlocul fluxului principal sau adiacent acestuia; în general colțurile și treptele din **proximitatea joncțiunilor** sunt cele mai populate.
→ Oamenii **nu aleg aproape niciodată mijlocul** unui spațiu pentru a sta jos.
→ Prezența locurilor de stat este condiția esențială în polarizarea utilizatorilor în spațiul public urban. Absența acestora sau a oricărei posibilități de a sta jos induce vacuum.
→ Dispunerea locurilor de stat trebuie sa fie **sociabil confortabilă**: în prim plan/plan retras, în locuri însorite/umbrite, în grupuri/individual.
→ Locurile de stat cu o rată mare de succes în frecventare, sunt cele **mobile**, scaunele sau **modulele mobile** care se pot reamplasa în mod cât mai **flexibil**.
→ Locurile de stat jos **cele mai frecventate** sunt **informale**: toate tipurile de **margini:** parapeții care permit șederea, nișele în grosimea zidurilor, balustradele, treptele de acces la clădiri, gardurile joase suficient de late.
→ Tendința generală de așezare a oamenilor este cu spatele protejat de o suprafață materială și cu fața orientată spre un spațiu. Locurile de stat jos cele mai apreciate sunt cele care sunt **adiacente unei limite materiale spațiale** și **au deschiderea vizuală** cea mai favorabilă spre animația și viața orașului.
→ Designul trebuie conceput **fără segregarea facilităților** pentru cei cu dizabilități. Ideea de bază este de **a gândi unitar utilizarea de către toți**; 5% din locurile de stat ar trebui să fie cu spătar.
→ Băncile[61] nu sunt un mod ideal de asigurare al locurilor de stat. Ele sunt întotdeauna prea puține, prea izolate, prea departe de centrul interesant al animației urbane. Soluția cea mai bună de mobilare a unui spațiu public poate fi amplasarea acestora într-o formă provizorie în spațiu și observarea tiparelor de folosire zilnică sau sezonieră a acestora să ajute la o configurație definitivă.
→ Soluțiile pentru a se sta jos trebuie construite cât mai **simplu** în designul urban. Chiar dacă nu se pot adăuga scaune sau bănci, cel mai bun mod este de a maximiza posibilitatea de a sta jos prin **trăsături inerente**. Asta înseamnă a proiecta parapeți pe care se poate sta sau suprafețe plane care pot avea acest rol dublu: de mese sau locuri de stat.
→ White inventează ca formulă de calcul al **numărului necesar al locurilor de stat** un raport dintre lungimea marginii pe care se poate sta și perimetrul total al spațiului public. În locurile cu polarizări mari, se poate ajunge la 1:1. În final, propune un compromis: 0.3 m lungime de stat la 2.78 m² din aria totală a spațiului.

Comportamentul oamenilor este caracteristic **zonei culturale, densității și mărimii orașului**.

[60] White exemplifică prin aceasta alegerea instinctivă a gradului maxim de opțiune, poți alege să continui sau să mergi mai departe în orice moment.
[61] White vede băncile ca artefacte al căror rol este să puncteze fotografia de arhitectură sau urbană.

În orașele mari, oamenii tind să meargă mai repede și tind să se polarizeze în anumite zone până la aglomerare. Oamenii din interiorul acestor zone se comportă identic sau similar cu ceilalți din orașele mari ale lumii, decât similar cu conaționalii lor din orașele mai mici[62].

3. Diferențe de nivel și vizibilitate în spațiul public

Atractivitatea unui spațiu este mult diminuată dacă acesta este elevat cu peste 45 de cm, față de nivelul de călcare al străzii. Dacă oamenii nu văd un spațiu nu îl accesează. Oamenilor nu le plac spațiile aflate sub nivelul ochiului sau deasupra acestuia, spațiile subterane sau galeriile supraterane. În plan configurativ-spațial deschiderile vizuale spre puncte de interes și priveliștile către cadrul natural sau panorame urbane sunt extrem de importante.

Elementul cheie al unei piețe urbane este **STRADA**, relația cu strada este integrală și factor critic al designului. O piață populată începe la colțul străzii adiacente. Aria de întâlnire dintre piață și stradă este cheia succesului sau eșecului spațiului. Tranziția ar trebui să se facă imperceptibil fără a crea o delimitare clară între cele două. Arta este crearea **unui vestibul urban** care să le relaționeze subtil[63].



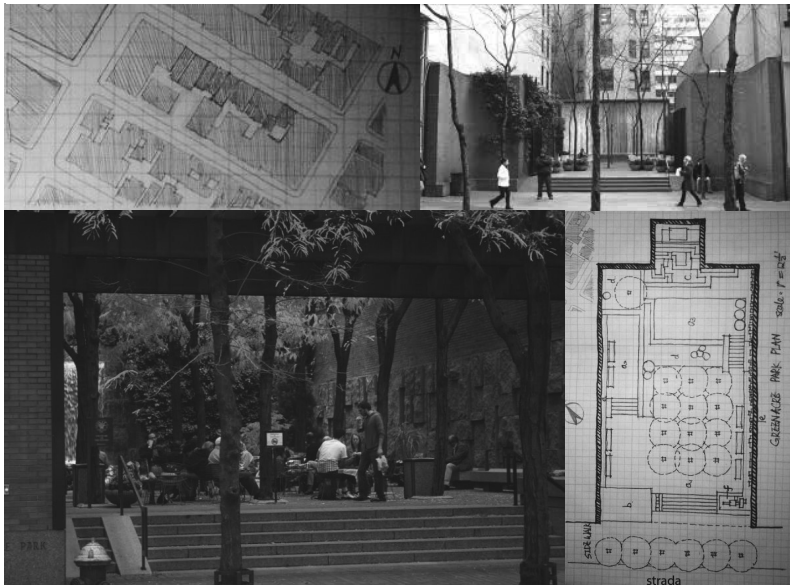
Fig. 1.19. Relația adecvată dintre stradă și scuar este cea a unei vizibilități și accesibilități cât mai mari. Colțurile străzilor sunt joncțiuni vitale în asigurarea fluidității fluxurilor. sursa Sarah Jones 2014

[62] White confruntă rezultatele sale din New York cu cele obținute într-un studiu similar la Tokyo sau la Galeriile din Milano, cu cele ale lui Jan Gehl la Copenhaga, Mathew Ciolek într-un centru comercial din Australia.

[63] Dă exemplul din Paley Park, cele trei trepte joase și cei doi parapeți laterali care devin locuri de stat sunt anticamera scuarului.



Fig. 1.20. Manhattan, Paley Park (sus) ***și Greenacre Park*** (jos) ***două "scuaruri buzunar"****, o tipologie frecvent întâlnită în New York. Relația dintre acestea și stradă se face printr-un* ***vestibul urban*** *oferind astfel o zonă de așteptare și tranziție între cele două.*
Sursa: www.artonfile.com



4. Animația urbană

Spațiile funcționează cel mai bine astfel[64]*: ca amfiteatre urbane, câteva straturi cu oameni care se uită la oameni, care se uită la oamenii ce privesc spectacolul străzii.*
Aceasta este una din cele mai interesante idei ale cărții: designul spațiului în spiritul creării unui amfiteatru informal în aer liber, trotuarele străzii fiind locurile de prim rang.

Exemple în acest sens sunt: *Rockfeller Plaza, New York, National Bank of Chicago, Chicago.*



Fig. 1.21 ***Rockfeller Plaza, New York 1949:*** *Spațiu public central al orașului amenajat la intersecția străzilor, într-o zi obișnuită. Se observă configurarea sa în* ***amfiteatru*** *cu mai multe straturi în care oamenii privesc la spectacolul celor care patinează.*

Sursa: Anna Gallagher



Fig. 1.22 ***Rockfeller Plaza, New York 2008:*** *Animație și dinamism cu ocazia spectacolului organizat în ziua de Crăciun. Spațiul devine un adevărat amfiteatru urban populat în aer liber. White îl consideră ca fiind unul din spațiile publice ale orașului care funcționează cel mai bine.*

Sursa: Anna Gallagher

[64] Dă exemplul densităților cele mai mari ce pot fi găsite în intersecțiile majore, unde nivelul de poluare și zgomot e cel mai mare dar animația urbană cea mai intensă.

White consideră că **principalii catalizatori ai animației urbane** sunt: **micro-evenimentele** urbane spontane sau orchestrate, **evenimentele speciale** dar și **prezența vânzătorilor de mâncare ambulanți**, a cafenelelor cu **mese pe trotuar**, a chioșcurilor de periodice, a restaurantelor și a **locurilor de luat masa afară**. Prezența unui vânzător ambulant cu mâncare, în **locurile de confluență dintre fluxuri**, **la colțurile străzilor**, în zona tangentă dintre piețe/*scuarurile de buzunar* și stradă, **intensifică animația**, atât a străzii, cât și a pieței. În New York aceștia au fost îndepărtați prin regulament din stradă, dar White consideră că prin asta o parte din **spectacolul străzii** și **atmosfera** generată de aceștia s-a pierdut.

5. Triangulația

White denumește **triangulație**[65], procesul prin care un stimul exterior oarecare provoacă interacțiune verbală între oameni și incită mici conversații între străini care altfel nu ar avea loc. Acest stimul extern poate fi un microeveniment, o mică întâmplare în viața străzii, un obiect de artă urbană, o deschidere surprinzătoare spre o priveliște minunată și altele.

Caracterul străzilor poate face un oraș să devină mult mai prietenos[66].

6. Rolul vântului, luminii, însoririi directe, vegetației și apei ca elemente ambientale.

→ Primele trei sunt importante în confortul climatic într-un spațiu, ultimele două definesc în mod semnificativ ambianța spațiului.

→ Însorirea este un factor benefic în frecventarea spațiilor publice deschise, dar nu crucial. Nu voi detalia acest aspect, pentru că în studiul lui White acesta se aplică în mod particular New York-ului, unde există cumpărarea dreptului la aer de la clădirea de vizavi pentru a putea construi mai înalt decât permite regulamentul zonei[67].

→ În schimb, este fascinant descris, efectul de reflexie solară a travertinului folosit la placarea fațadelor, cu accente magnifice după-amiaza, când dă o strălucire binevoitoare și caldă peisajului străzii. De altfel, toate pozele pe care le-am studiat din New York au această ambianță specială a culorii reflectate într-o complexitate de moduri care aureolează mai ales peisajul străzilor înspre apus.

→ Vântul și curenții de aer sunt mai importanți ca însorirea. Oamenilor le place să fie protejați, iar spațiile deschise de la baza turnurilor creează curenți extrem de puternici. White încurajează existența spatiilor de tranziție interior/exterior, a copertinelor pe stradă și a pavilioanelor mici.

→ **Arborii sunt elementele cruciale** în asigurarea confortului climatic și crearea unei ambianțe plăcute prin jocul de lumini și umbre al foliajului. Arborii trebuie amplasați mai aproape de locurile de stat decât se face. Când sunt înconjurați de partere vegetale, nu se poate sta la umbra lor. Dacă sunt plantați în jardiniere, ar trebui ca

[65] Studiul a fost documentat pe baza cercetării efectuată de Hans Bernd Zimmerman în tiparele sociale din esplanada Brooklyn ca parte a programului doctoral în psihologia mediului din cadrul Graduate Center/Universitatea City din New York.

[66] Whyte, H. William, *Social Life of Small Urban Spaces,* The Conservation Foundation, Washington DC, 1980, p.94

[67] White sugerează că poți beneficia de un plus valoare în negociere prin lumina reflectată și potențialul ei. Ar putea fi chiar gândită reflexia solară prin care această lumină reflectată poate fi vândută vecinilor.

designul acestora să permită și ședereа. Grupurile de copaci sunt extrem de atractive și picturale în micile piațete sau largo-uri ale străzii.

→ Apa este un element de extremă atractivitate: cascade (Paley Park), pereți de apă, oglinzi de apă, repezișuri, tuneluri de apă, cursuri șerpuite, fântâni de toate tipurile. **Singurul aspect neglijat este accesul la apă**. Unul din cele mai bune lucruri în privința apei este să o privești și să o simți. Apa trebuie să poată fi atinsă și să fie lăsat accesul liber pentru asta. Sunetul apei este liniștitor și extrem de plăcut. În Paley Park cascada are un sunet foarte puternic (75db). Dar prin acesta se acoperă zgomotul sirenelor și traficului străzii și se asigură intimitatea conversațiilor.

→ Mobilierul urban poate juca roluri diferite de cele proiectate. Exemple foarte bune sunt în Tokyo unde deși spațiul străzii este limitat, inventivitatea japoneză a găsit loc pentru amplasarea unor mici locuri pe trotuar cu scrumiere, bănci, cabine de telefon, nișe pentru bagaje.

White conclude că aceste spații mici urbane create în urma inițiativei administrației new-yorkeze creează **o rețea care alături de străzi este extrem de benefică în menținerea vitalității urbane a orașului și intensifică sociabilitatea urbană**.
O altă concluzie este: dat, fiind elementele primare ale centralității unui oraș cum ar fi un volum mare de pietoni, concentrări și mixturi de activități oamenii din orașele foarte mari ale unei țări tind să acționeze într-o mare măsură cu cei din orașele altor țări.
Concluzia finală a studiului său care își dovedește valabilitatea până astăzi, este că oamenilor le plac locurile urbane marcate de o densitate ridicată a oamenilor și o eficiență crescută a folosinței spațiilor, le găsesc mai puțin aglomerate și mult odihnitoare.

1.3.1. Nuclee de critică în urbanism din perspectiva alienării societății[68]

1. ***Temele principale ale urbanismului postmodernist – o perspectivă critică***
   David Harvey[69] definește orașul postmodern ca expresie a 3 teme majore:
   - **Eclectismul istoric** *(o inventare a tradiției prin imitarea formelor vechi);*
   - **Multiculturalism** *(referirea este la localizare și etnicitate);*
   - **Societatea spectacolului** *(orașul ca scenă teatrală, comercializarea mediului construit).*

David Harvey vede în trecerea de la *modernism* la *postmodernism* un fenomen ce are ca bază referențială schimbările din sistemul economic al vremii și cele ale codurilor culturale. Acesta asociază schimbarea către postmodernism, din sfera culturală cu schimbarea către *acumularea flexibilă* (fordismul postbelic), din sfera economică. În capitolul intitulat *Postmodernismul în oraș: arhitectură și design urban*, Harvey demonstrează o legătură dintre metodele fordiste ale producției de masă pentru o societate de masă și modernismul promovat la scară internațională al lui Le Corbusier. Harvey interpretează utilizarea metodelor fordiste industriale drept un model de reconstruire în masă, ca răspuns al crizei de locuințe apărută după cel de-al doilea Război Mondial. Atunci când declinul din rata profitului economic au forțat *sistemul rigid*

[68] Ideologiile care pun în centrul crizei pierderea sensului comunitar al orașului
[69] În lucrarea sa: *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the origins of Cultural Change*, Blackwell Publishers, Cambridge, Massachusetts,1989.

fordist să se îndrepte spre *acumulare flexibilă* a existat o corespondență a acestei schimbări și în arhitectură și design urban. Universalismul funcționalist al modernismului (*Stilul Internațional*) a lăsat loc unor noi forme de întoarcere la *particular*, *local* (anti-universalism). David Harvey vede postmodernismul ca un modernism anvelopat: *există mai multă continuitate decât diferențiere între modernism și postmodernism*[70]. În acest sens, designul urban postmodernist poate fi considerat un discurs diversificat și efemer al structurii pre-existente urbanismului modern.

Postmodernismul a fost extensiv[71] comentat și analizat, evidențiind o varietate de teme care se suprapun în vocabularul său. Nan Ellin în cartea sa: *Urbanismul Postmodern* (1996) include în aceste teme: contextualismul, istoricismul, căutarea urbanității, regionalismul, anti-universalismul, pluralismul, colajul, auto-referențialitatea, reflexivitatea, preocuparea preponderentă față de décor/imagine/scenografie, superficialitate, lipsă de profunzime, efemerul, fragmentare, populism, apoliticism, comercializare, pierderea credinței și ironie.

O altă abordare a fost cea din perspectiva contextului filosofic și conceptual: Aldo Rossi, *Arhitectura della Citta* (1965), Robert Venturi, *Learning from Las Vegas* (1972), Colin Rowe *Collage City* (1984) și Peter Calthorpe, *The Next American Metropolis* (1993). În timp ce Aldo Rossi invocă concepte precum: *istoricismul* și *memoria colectivă*, Colin Rowe și Fred Koetter propun *metafora colajului* care relevă o modalitate de compunere între vechi și nou în forma urbană în aceeași arie de țesut urban.

Școala postmodernă de gândire în design urban după canonul clasic al anilor ’60, a promovat o reîntoarcere la vitalitate urbană sub asistența unor designeri urbani proeminenți precum: Rapaport, Donald Appleyard, Ali Madanipour, Altman, pentru a numi doar câțiva. Aceștia susțin restaurarea vitalității urbane prin alocarea creativă a resurselor de teren și încurajează mixitatea funcțională și accesarea acestor servicii, dotări și facilități predominant prin deplasare pietonală. Intenția lor este cea de creare a unui mediu construit la scară umană și care să promoveze identitatea comunităților locale. Cu toate acestea o parte din abordările născute de această filozofie au eșuat prin desconsiderarea echității sociale și prevalarea forțelor economic-financiare. Paul L. Knox critică în cartea sa *Cities and Design*[72] aceste încercări ca fiind promovarea în realitate a unor dezvoltări imobiliare destinate clasei exclusiviste și nu masei largi așa cum inițial ideologia o promova. În sumar, nu putem menționa o temă dominantă sau singulară care să definească abordarea postmodernistă în design urban. Această complexitate și haos au fost denumite de Jencks drept o adevărată *schizofrenie*.

*2. **Ideologii în design urban orientate spre sustenabilitate urbană***

Deși termenul ales să descrie acest concept nu a fost întotdeauna același, ideea de sustenabilitate urbană poate fi depistată de-a lungul dezvoltării practicii și gândirii

[70] Harvey, David, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the origins of Cultural Change*, Blackwell Publishers, Cambridge, Massachusetts,1989, p.x

[71] David, Harvey, Kate Nessbit, Nan Ellin, Charles Jencks, Jean Francois Lyotard sunt doar câțiva din autorii ai studiilor despre postmodernism, vezi bibliografia lucrării

[72] Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011, Capitolul: *The Intentional City*

proiectării urbane de la începuturile emergenței urbanismului ca disciplină la jumătatea secolului XIX.

Nu e posibil în gestiunea de spațiu a studiului să fie aprofundat acest aspect, dar câteva referințe se cer făcute pentru a ilustra tendințele contemporane de considerare a componentei sustenabilității economice și sociale în designul urban care au produs o schimbare de paradigmă în designul urban. Aceste tendințe includ: interdependența dintre proiectarea urbană și cea a transportului, relația dintre țesutul urban și cel rural, densitatea urbană, contextul teritorial al orașelor, orașul ca scenă socială și prezervarea resurselor materiale și energetice. Această familie de preocupări au avut o influență variată dar constantă, în cea de a doua jumătate a secolului XX. Cu toate acestea, ideile și activitățile legate de proiectare în urbanism au fost major influențate de Carta de la Atena, în Europa iar în America de dominarea dezvoltării urbane extensive (urban sprawl).

Câteva curente de gândire s-au născut în paralel cu aceste practici dominante în intenția de a le contrabalansa efectul negativ și de a aduce noi formulări. Unele dintre ele s-au bazat pe exemplele ideologice deja comentate mai sus, altele au încercat să descopere noi moduri de gândire care aplicate, să poată rezolva problemele urbane apărute de-a lungul sfârșitului de secol XX. Printre ideologiile formulate în ultimele decade vor fi evidențiate cele care au o importanță specială în orientarea spre o viziune integrată a sustenabilității urbane.

Noile ideologii s-au dezvoltat în ultimii 20 de ani:

Noul urbanism_ Andres Duany, Sim van der Rijn și alții
În principal o abordare nord-americană anti-suburbanizare, bazată pe renașterea valorilor comunității tradiționale a orașelor medii sau mici. *Densitate inteligentă* (smart growth) este un termen aplicat atunci când se referă la concepte globale care exced designul urban.

TOD_ Peter Calthorpe
În America, Peter Calthorpe dezvoltă un concept - manifest al locuirii sustenabile urbane la densități medii și propune un manual de design urban pentru construirea acestor dezvoltări rezidențiale bazate pe conexiunea cu centrul orașului, prin noduri intermodale ale mijloacele de transport în comun, care devin la rândul lor centre secundare de deservire prin servicii și dotări. Conceptul s-a numit *Transit Oriented Development* (TOD) și s-a bazat pe *Charter of New Urbanism*[73]. Acest tip de dezvoltare este concentrată de-a lungul coridoarelor de tranzit, în nuclee compacte bazate pe mixitate funcțională și socială optimizate pentru deplasarea pietonală. A inspirat în ultimii 20 de ani multe din proiectele rezidențiale din orașele americane având ca obiectiv principal combaterea dezvoltării extensive (sprawl), exemple: Portland, Oregon, ș.a.

Orașul Compact European
Reconsiderarea modelului de oraș tradițional compact european ca fiind cel mai bun exemplu al valorilor sustenabilității urbane: oraș compact, mixitate funcțională, strada

[73] Congress for the New Urbanism (2001), *http://www.cnu.org/cnu_reports/Charter.pdf*

ca unitate de bază a spațiului public, proximitate, etc. În spiritul mobilității sustenabile măsurile sunt luate pentru calmarea traficului și respectarea prevederilor Comisiei Europene: *Carta verde a mediului urban*[74]. **René Schoonbrodt, Rob&Leon Krier, Andreas Feldtkeller, Richard Rogers și Salvador Rueda** sunt cei care au dezvoltat conceptul.

Mobilitate sustenabilă
Considerarea mobilității ca factor structural al mobilității urbane, care ar trebui abordată ca un întreg printr-un set larg de măsuri. **Jeff Kenworthy, Peter Nijkamp, John Whitelegg, David Engwicht, William H. Wythe și Jan Gehl** au contribuit la această abordare care se află în continuă construire.

Orașe și așezări Eco_ Richard Register
Așezările Eco sunt un instrument de restructurare policentrică a orașelor dependente de deplasările personale cu automobilul (incluzând cele de tip sprawl) prin creșterea densității centrelor și recuperarea peisajului natural și agricol în interspațiile create (accent puternic pus pe ecosistem și habitat).

Orașul de tip rețea_ Franz Oswald și Peter Baccini
Un nou model de regenerare și restructurare urbană bazat pe cooperarea regională a mai multor comunități vecine (Elveția) generând "orașul tip rețea"_ Netzstadt. Coordonarea dintre nucleele rezidențiale și sectoarele de activitate cu dezvoltări ale transportului pentru a obține sinergii.

Urbanismul peisajului (Landscape Urbanism)
Alături de ecologia peisajului (*Landscape Ecology*) au ca rădăcină conceptuală Orașul Ecologic al lui Kevin Lynch format dintr-o structură bipartită de enclave și armături. Reprezintă o aplicație a instrumentelor din designul peisagistic la o scară teritorială. **James Corner** și **Charles Waldheim,** în USA și **Kees Christiaanse,** în Europa sunt fondatori ai conceptului. Principiile se regăsesc aplicate în design în cadrul Fresh Kills Parks Competition de James Corner (New York).

3. Orașul Compact și Orașul Sustenabil

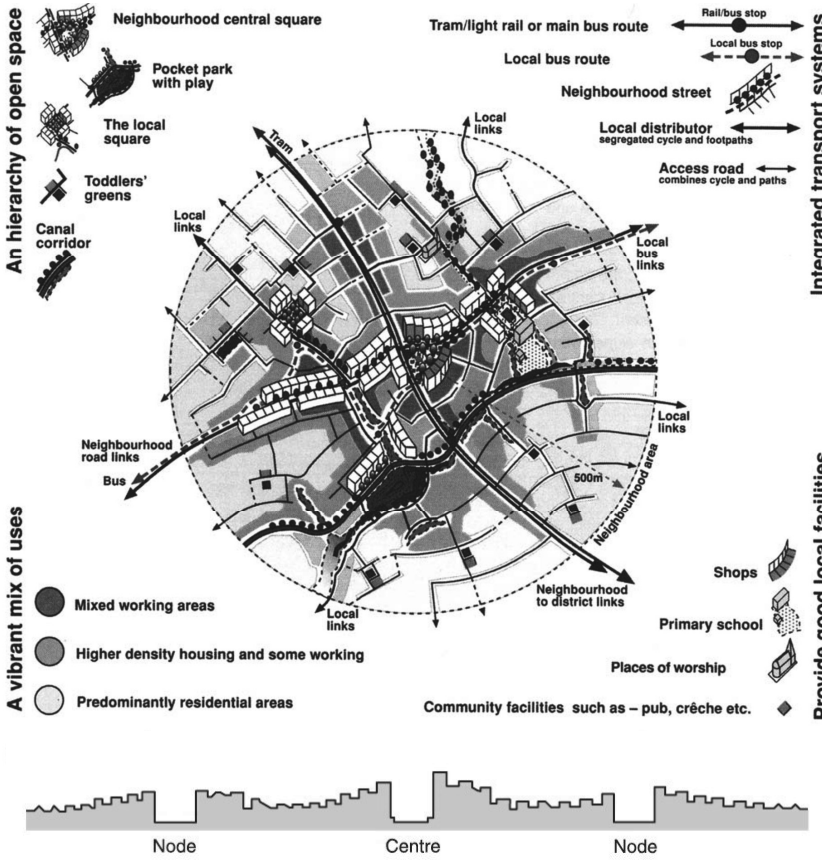
Așa cum am prezentat mai sus, în ultimele decade au apărut noi orientări ale ideologiei în design urban. Prin intermediul curentului de gândire, cel mai puternic afirmat în acest sens și activ implicat în militarea pentru o schimbare a paradigmei urbanistice, numit **Noul Urbanism**, acestea au dobândit valențe umaniste la nivel mondial.

Obiectivele generale sunt caracterizate de:
- **necesitatea planificării urbane în funcție de nevoile umane ale relaționării cu ceilalți și ale stimulării perceptive (inerent cognitive și emoționale);**
- **în secolul vitezei și al epuizării resurselor combustibilului fosil: reconsiderarea poziției de beneficiar originar al orașului: omul.**

[74] European Commission's 'Green paper on the urban environment'1990

EXEMPLU

Figura de mai jos arată o posibilă conformare a unei unități de vecinătate ca și componentă a unui **Oraș Compact** în contextul irlandez. Aceasta este gândită ca o comunitate autonomă, cel puțin din punct de vedere al serviciilor. Este deservită de transport în comun, terenul are utilizări mixte, iar tipologiile de locuințe și dotări sunt mixate. Densitățile orașului compact sunt mai mari decât într-o suburbie tradițională *dormitor* britanică și variază de la cele mai mari lângă centru până la descreșterea treptată către periferie. Cea mai lungă distanță față de centru este o plimbare de 600-800m. Districtul este structurat în jurul unei rețele de spații publice ce cuprinde: străzi, piețe și spații verzi prin intermediul căreia s-ar face legătura cu celelalte districte ale orașului, cu centrul și cu spațiul rural. Orașul compact și componentele sale, este în termenii săi, un răspuns coerent la problemele ecologice curente asociate cu folosirea în exces a combustibililor fosili în mobilitatea urbană.



Distribuția densităților în jurul centrului și a nodurior

Fig.1.9 Orașul Compact_conceptul unui district sustenabil prin densitate inteligentă și mixitate funcțională și mobilitate **(**sursa: Cliff Moughtin și Peter Shirley, Green Design, p.171)

Designul urban este actualmente gândit ca **proces integrat și participativ**, având ca obiective specifice sectoriale: structura urbană, infrastructură/transport, energie/resurse, cadrul social.

În cadrul acestui proces, **palierele de intervenție**, ce structurează înțelegerea relației de interdependență dintre oraș și oameni sunt:

1. **Elementele morfologice de structură urbană**
   Se referă la componentele spațial-configurative ale orașului considerate ca părți ale aceluiași sistem: terenul - insula urbană, parcelarul și circulația terenurilor, spațiile verzi amenajate/naturale, spațiile publice urbane, fondul construit (clădirile).
2. **Infrastructura, transport**
   Se referă la mișcarea, deplasarea fizică sau virtuală a oamenilor, datelor și bunurilor, în, prin și din oraș: mijloace de transport în comun, mersul pe jos sau alte moduri de deplasare nemotorizate, transportul individual auto și transportul mărfurilor, bunurilor.
3. **Circuitul energetic si al materialelor**
   Se referă la traseul urmat de energie și materiale în spațiu și în cadrul diferitelor sisteme fizice sau rețele urbane: alimentare cu energie electrică, alimentare cu apă, gestionarea deșeurilor, materiale de construcție.
4. **Cadrul socio-economic**
   Se referă la complexul de activități umane ce stă la baza vieții sociale și economice a orașului: nevoi și aspirații individuale și de grup, economie și costuri.
5. **Cadrul cultural și existențial**
   Se referă la tradiție, la forma de cultură urbană acumulată în timp. Cel existențial ține de modalitatea de a înțelege lumea, raportarea directă și sensibilă la ființa umană, de palierul simbolic al semnificației și afinității.

O perspectivă sintetică asupra acestor obiective principale în design urban din perspectiva maximizării valorii sale social-umane ar fi următoarele:

1. **Orașul distantelor optime**
   Obiectivul are în vedere asigurarea accesibilității pentru toți, varietatea modurilor sustenabile de deplasare în oraș (pedestru, cu bicicleta și transport în comun), structurarea țesutului urban ca o rețea de insule urbane, concentrarea/dispersarea inteligentă a activităților/oamenilor în locurile adecvate, distribuția echilibrată a utilizărilor multifuncționale în clădiri, toate acestea generând distanțe scurte, rute logice, ierarhizare în spații.
2. **Orașul densității inteligente**
   În principiu se urmărește minimizarea cererii de terenuri și reducerea consumului de teren, prin valorizarea siturilor subutilizate, industriale și reciclarea fondului construit, scopul fiind acela de a se obține un echilibru între resursele orașului și cererea societății.
3. **Orașul interacțiunii umane**
   Viața urbană capătă rolul de funcție vitală a orașului. Spațiile urbane publice au rol primordial în creșterea calității vieții, prin asigurarea: mixității sociale, siguranței, securității, diversității, identității.

În cadrul operativ al designului urban bazat pe aceste concepte, intervențiile se pot grupa, în general în trei mari categorii:

1. **Revitalizarea centrelor și a polilor de activități,**
2. **Designul spațiilor publice aflate în aer liber (piețe urbane, spații verzi),**
3. **Designul străzilor în vederea atingerii unei mobilități sustenabile și a unei imagini atractive.**

Studiul de față se va axa pe analiza ultimului tip de intervenție în design urban.

1.3.2. Perspectiva gândirii contemporane în design urban

1. Orașul creativ

Ideea de *industrii creative* caută să descrie convergența conceptuală și practică a artelor creative (talent individual) și a industriilor culturale (la o scară extinsă), în contextul *noilor tehnologii media* (ICT[75]) împreună cu *o nouă economie a cunoașterii* (a informației), pentru a putea fi utilizată de noua relație interactivă cetățean-consumator.
În contextul globalizării și al restructurării generate de criza economică ce a generat o competitivitate acerbă, orașele contemporane sunt în continuă căutare de soluții care să fie capabile să potențeze resursele legate de **atractivitate și turism urban**.
Peter Hall consideră că sectorul cultural al orașelor: *a ajuns mai recent să fie un substitut magic pentru toate fabricile și spațiile industriale și un mecanism care va crea o nouă imagine urbană, făcând orașul mai atractiv pentru capitalul mobil și pentru angajații mobili din sectorul de servicii*[76].

Ultima decadă a secolului XX a accentuat importanța substanțială a industriilor creative. Serviciile financiare au devenit secundare în forța motoare a economiei, rolul primar fiind preluat de artă, cultură, divertisment, servicii de sănătate, educaționale și turism.
Fuzionarea dintre aceste sectoare și tehnologia informației a generat un nou tip de activitate denumită: **industrii creative**. Rezultatul acestei fuzionări este un *hibrid cultural* propagat prin realitatea virtuală, mijloacele media și alte servicii informatice și exprimat prin: design, grafică, web, noi tehnologii de comunicare (realitate augmentată, I-Phone), publicitate, teatru, muzică, cinematografie, arhitectură și design urban.

Aceste sectoare de activitate se localizează, în general, în centrele marilor orașe și presupun o viață socială dinamică în care este esențială stabilirea unei varietăți de interacțiuni, de multiple și complexe relații ale unei lumi specializate.
Produsele acestei industrii creative sunt: tangibile (materiale) sau intangibile (imateriale-evenimente) și au o adresabilitate atât globală (turiștii consumatori) cât și regională sau locală (locuitorii consumatori).

Clasa creativă este forța de muncă a acestei industrii specifice ce presupune ca atribute principale o educație foarte ridicată și capacitatea de inovare. Nucleul clasei creative este reprezentat de cei care lucrează în cercetare, inginerie, urbanism, arhitectură, design, arte, muzică, educație universitară, sectorul de spectacole și divertisment.

[75] ICT – Information and comunication technologies – Tehnologia informației și comunicațiilor.
[76] Hall, Peter, *Oraşele de mâine*, All Educational, Bucuresti, 1999, p.45

EXEMPLU
Londra: Cycle Superhub

Sistem inteligent de parcare a bicicletelor

Investiție: 1bilion £

Obiectiv: A motiva cât mai mulți oameni să cicleze în Londra

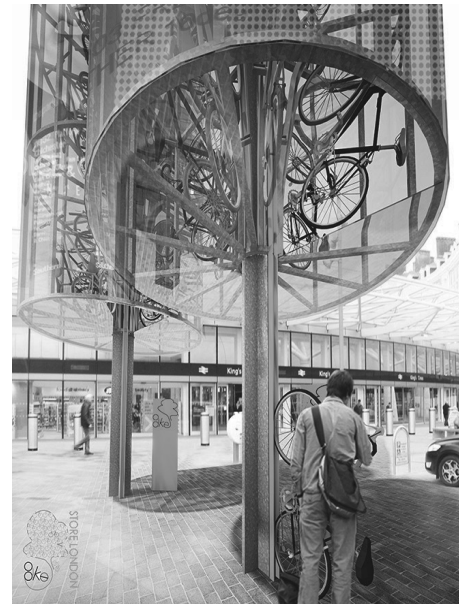
Proiect: compania HASSELL a creat designul acestor hub-uri de biciclete, care sunt *copaci – rastel suspendat* cu biciclete agățate, în așa fel încât cicliștii își pot asigura bicicletele și le pot depozita în siguranță și ferite de precipitații.

Sistemul vine în mod complet cu o aplicație smartphone care permite ciclistului să pre-rezerve un loc în rastel și să-i identifice și să-i returneze bicicleta când acesta vrea să o colecteze.
Prin aplicația smartphone, la apropierea ciclistului, un braț al rastelului coboară pentru a-i permite acestuia agățarea și la fel se întâmplă când trebuie livrată înapoi bicicleta.

Acești copaci-rastel pot deveni repere de mobilitate ale străzilor și se pot cumula la baza lor funcțiuni conexe: centre de reparații biciclete, toalete publice, zone wi-fi, cafenele, ș.a.
Acest tip de **sisteme inteligente de stocare biciclete** poate deveni iconic în promovarea culturii ciclismului.

Pot fi de asemenea puncte digitale alimentate prin panouri solare care să livreze mesaje și să facă publicitate suportându-și astfel costurile de instalare și operare.





Sursa: HASSEL

Derivatul conceptului de industrie creativă este **Orașul Creativ**, orașul ce își mobilizează resursele clasei creative și încurajează sectorul cultural pentru a-și crea o imagine personalizată, un mesaj care să individualizeze particularitatea sa și să atragă investiții și vizitatori.

Orașul Creativ organizează evenimente la scară locală, regională, națională, internațională (competiții sportive, festivaluri de muzică, artă) pentru atragerea unui număr cât mai mare de turiști și consumatori și pentru popularizarea imaginii pe plan global.

Macro-evenimentele (de exemplu: Jocurile Olimpice Barcelona 1992, Beijing 2008, Londra 2012) acționează ca un stimul sau catalizator pentru procesul de regenerare urbană, folosite de administrațiile orașului pentru relansarea unei imagini mai atractive. Tendințele cele mai recente sunt cele ale implicării comunității locale sau a specialiștilor din câmpul internațional în conferințe, sesiuni de comunicări, work-shop-uri având ca teme probleme ale orașului sau teme centrale ale calității vieții urbane.

Orașul creativ este orașul care inovează și este în căutarea unor soluții ce ies din vechea logică a diagramei și cartogramei, prin apelul la subiectivitatea experienței, regândirea ambianței și prin flexibilitatea acceptării unor noi soluții. Accentul este pus pe revitalizarea spațiului public, pe dialog și comunicare între structurile orașului și pe stimularea formelor de expresie prin artă urbană.

2. ***Urbanismul integral – Orașul Autentic***

Așa cum am arătat pe parcursul acestui capitol, contribuția designului urban la calitatea vieții în orașe nu este doar despre formă și morfologie. Aspectele co-implicate sunt despre conținut, context și capacitatea de a găzdui sociabilitate, ritm și mișcare. *Locurile* urbane trebuie să aibă o mulțime de oportunități pentru contacte informale, cotidiene, străzi atractive, o varietate de locuri confortabile pentru a sta, aștepta sau a privi oamenii, destinații intermediare prietenoase denumite de Ray Oldenburg *al treilea loc* [77](cafenele, baruri, ceainării, mici restaurante) și mai presus de toate, un sentiment de apartenență și însușire a spațiului generat de**: identitate, autenticitate și vitalitate**.

Nan Ellin, arhitectă și teoreticiană în design urban a exprimat toate acestea, în termenii a ceea ce ea a denumit *Urbanism Integral*. Atributele cheie ale urbanismului integral sunt în accepția lui Ellin: *Hibriditate, Conectivitate, Porozitate, Autenticitate și Vulnerabilitate*.

Hibriditatea și conectivitatea, depind de juxtapunerea, simultaneitatea, respectiv combinarea și legăturile dintre funcțiunile urbane, prin conectarea de oameni și activități, în punctele cheie ale intensității urbane și de a lungul zonelor de tangență dintre cartiere.

Porozitatea depinde de integrarea vizuală și configurativă a istoricului cu contemporanul, a naturii cu mediul construit, a texturii sociale, culturale cu cea urbană.

Autenticitatea, depinde atât în cazul intervențiilor la scară mare cât și mică, de sensibilitatea față de nevoile comunității și afinitățile acesteia și de ancorarea atentă a lor în climatul local, topografia, istoria și cultura locului.

[77] Oldenburg, Ray, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons and The Other Hangouts at the Heart of a Community*, **a 3-a ed.**, Marlowe&Company, New York, 1999

Vulnerabilitatea depinde de disponibilitatea urbaniștilor și designerilor urbani de a renunța la control, de a lăsa posibil un grad de flexibilitate și de neanticipat. Aceste calități relevă un proces și nu un produs final și propun o relație simbiotică dintre oameni și locuri.

Obiectivul urbanismului integral este să creeze locuri care sunt *în flux*, unde configurația spațială și experiența oamenilor sunt inseparabile și depind una de cealaltă. *Fluxul,* în definiția psihologului Mihaly Csikszentmihaly, este experiența intensă situată pe palierul median al unui canal definit între plictiseală și suprastimulare (așa cum o arată graficul din figura 1.23).

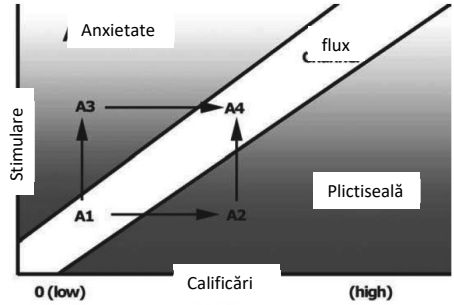


Fig. 1.23 ***Graficul care definește canalul de flux*** *ca o medie între plictiseală și suprastimulare în viziunea psihologului Mihaly Csikszentmihaly*

Sursa: Nan Ellin, Integral

Este caracterizat de imersiune, conștientizare și un simț al armoniei, sensului și scopului. Expresia *în flux* în general este folosită pentru definirea performanței individuale, spre exemplu cea referitoare la practicarea sportului. Ellin consideră această definire utilă de aplicat și *locurilor* și în discursul ei identifică modalități prin care acestea pot ajunge să fie *în flux. Noi știm intuitiv când un loc se află în flux. Acesta atinge o balanță dintre plictiseală și suprastimulare, prin, spre exemplu, combinarea monumentelor cu clădirile din fundal, a trăsăturilor nefamiliare cu cele familiare și printr-un registru larg de oameni și activități*[78]. Ellin consideră ca *locurile în flux* nu sunt grile inexorabile, după cum nici deconstructivismul la scară urbană nu este, dar au un grad de neașteptat, de incidental, de contrast, care vibrează într-un zig-zag atractiv și misterios, combinația de oportunități și experiențe care să ne mențină alerți și totuși să ne facă să ne simțim confortabil.

William H. White conclude în finalul studiului său, că cele mai bune locuri urbane din New York sunt tocmai acele rămășițe, nișe, crâmpeie de spații ce printr-o incidență fericită, prin acumularea accidentală a mai multor factori: absența curenților puternici de aer, însorire aproape toată ziua, prezența unui punct de vânzare a sucului proaspăt stors de portocale, priveliște minunată spre animația străzii, funcționează foarte bine

[78] Ellin, Nan, Integral Urbanism, Routledge, New york, 2006, p. 6

pentru oameni. În spiritul acestei idei, Nan Ellin insistă asupra existenței unui grad de neprevăzut și neanticipat în întregirea unei ambianțe care să permită curgerea liberă a fluxului de oameni, informație și energie din spațiile publice urbane.

Ellin argumentează: *contactul cu un loc care nu este "în flux", este exprimat de expresia din limba franceză: Il n'a pas d'âme, adică nu are suflet. Americanii tind să exprime același lucru prin: it lacks character, adică nu are caracter. Locurile care sunt "în flux" sunt caracterizate de francezi ca animé (animate, pline de spirit) și de americani ca lively, adică pline de viață*[79].

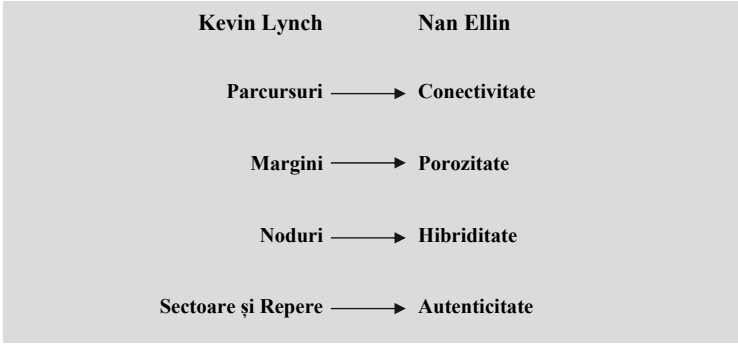


Fig.1.2 Comparație elementelor conceptuale: Lynch-Ellin (sursa:autorul)

În final, Nan Ellin identifică cele 5 elemente lynchiene, analizate în cursul acestui capitol cu elementele structurale conceptului său de urbanism integral: parcursurile sunt cele care asigură *conectivitatea*, nodurile oferă *hibridate*, marginile permit *porozitatea* și cartierele și reperele încapsulează *autenticitatea*.

Designul urban a apărut la sfârșitul anilor '60 și reprezintă mișcarea ideologică și practică care s-a concentrat pe revitalizarea spațiului public urban. Punctul de critică principal a fost slaba calitate a spațiului public din cadrul proiectelor moderniste, pusă pe seama diviziunii responsabilității dintre cele două profesiuni: arhitectura și urbanismul.

Designul urban a evoluat ca ideologie de la tradiția vizual artistică, a cărei baze puse în școala de imagine urbană din anii 60 a rămas consistent valabilă până în prezent, la tradiția ce a pus accent pe valorile și importanța practicilor sociale. Acest mod de a gândi a pus în centrul designului urban modalități interactive care să ajute la participarea comunității și să orienteze propunerile spre împlinirea nevoilor și aspirațiilor acesteia. În tendințele actuale, componenta sustenabilității este completată cu capacitatea de schimbare, autoreglare și răspuns la complexitatea unei lumi noi în considerarea designului urban.

[79] Ellin, Nan, Integral Urbanism, Routledge, New york, 2006, p. 7

Capitolul 2
CONCEPTUL DE AMBIANȚĂ
DEFINIRE. PERSPECTIVE TEORETICE ȘI CONTEMPORANE

Ce este ambianța?
O sinteză a proprietăților unui loc, a posibilităților umane și a proceselor.
Edward T. White, 1999
O situație în timp și spațiu receptată senzorial.
Jean-Paul Thibaud, 2011

2.1. PERSPECTIVE TEORETICE

2.1.1 Definirea conceptului

În scopul de înțelege una din cele mai importante implicații epistemologice ale noțiunii de ambianță, este necesar să avem în vedere că aceasta se bazează mai mult pe logica modală decât cea cauzală. Obiectivul nu este acela de a dezvolta o abordare behavioristă sau pozitivistă a mediului construit, ci mai degrabă a putea înțelege cât mai clar posibil formele, procesele și condițiile în care are loc experiența urbană. Cu alte cuvinte, întrebarea este nu "ce" ci "cum" și nu "ce percep oamenii" ci "cum și în ce condiții oamenii percep ceea ce fac și în ce mod"? Această linie de întrebări deschide variate căi de cercetare.

Prima este a încerca să identifici, să caracterizezi și să clasifici diferite fenomene senzoriale de bază care structurează modul nostru de a percepe. Aceasta a fost făcută extensiv cu mediul acustic și noțiunea de efect sonic conturează diverse discipline științifice ca: acustica aplicată, arhitectura, psihologia percepției, sociologie și estetică[80].

A doua abordare este aceea de a valorifica noțiunea de ambianță ca un instrument pentru a analiza și a specifica ecologia senzorială a unor texturi urbane specifice. Pentru a exemplifica: studiul ambianțelor spațiilor din subteran relevă că acestea sunt în particular: claustrante, suprastimulative în sensul de suprasolicitante, derutante și restrictive[81].

A treia perspectivă explorează modurile în care practicile sociale și activitățile zilnice ajută în generarea ambianței.

Mersul pe jos este cel mai pe larg documentat exemplu care subliniază importanța improvizației în calitățile senzoriale ale vieții urbane.

Ultima considerație are o importanță mai mare în relație cu topica cercetării de față.

[80] Augoyard, Jean-Francois*, Introduction aux acte colloque "Faire une ambiance"* , în Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, 2008
[81] Thibaud, Jean Paul, Chelkoff G., *Ambiances sous la ville, une approche ecologique des espaces publics soutterains*, Granoble, Cresson, 1997

În concluzie, ambianța poate fi studiată atunci când ne concentrăm asupra fenomenelor senzoriale conexe acordate *locurilor* și asupra activităților practice pe care le influențează.

Prin urmare, așa cum am subliniat în introducere, conceptul de ambianță presupune o abordare comprehensivă a autenticității cotidiene în recunoașterea unei varietăți de moduri în care locuitorii și vizitatorii orașului fac față situațiilor urbane.

Iar mediul spațial urban cotidian este STRADA.

Noțiunea de ambianță și câteva din sensurile sale:

- *să conteste desconsiderarea simțului olfactiv în designul arhitectural;*
- *pentru a descifra intuițiile sensibile ale lui unei fotografii de stradă (street-foto);*
- *pentru a fi uluit de lumina din Times Square în timpul unui viscol, noaptea;*
- *pentru a discuta despre dificultatea de a exprima verbal o experiență senzorială;*
- *pentru a reda conotația auditivă într-un spațiu public din Cairo într-o zi de Ramadam;*
- *pentru a discerne importanța luminii în arhitectura lui Tadao Ando;*
- *pentru a scrie un poem despre căldura intensă a unei zile de vară în Sao Paolo;*
- *pentru a revizui o carte despre cultura senzorială în lumea contemporană;*
- *pentru a prezenta un experiment artistic legat de percepție în spațiul public;*
- *includerea într-o înregistrare video ce descrie traseul unei promenade;*
- *pentru a conduce un experiment pedagogic legat de senzorial în urbanism; ș.a.*

Încercarea de definire a termenului de ambianță urbană s-a dovedit a fi una dificilă și care a solicitat o rigoare a cercetării, în dorința de a aduce o mai mare claritate în înțelegerea acestuia și în operarea sa corectă în demersul logic al lucrării.

Pentru aceasta am structurat demersul de definire a termenului de ambianță într-unul de traducere[82] urmărind trei principii:

i. în termenii limbajului
ii. în termenii sensului
iii. în termenii profesionali, (căutarea unor moduri de operare).

Prin a pune accentul pe traducere, scopul cercetătorului este acela de a recunoaște pluralitatea versiunilor și mijloacelor de înțelegere a noțiunii de ambianță, de a aduce în ecuația semantică noțiunea de ambianță, prin situarea sa într-un proces de colaborare

[82] Cuvântul "*Traducere*" ar trebui să fie luat în sensul larg al termenului, și nu redus la sensul strict de conversie în mai multe limbi vorbite, deși acest aspect este, evident, prezent în cadrul acurateței cercetării, într-adevăr, o componentă cheie.

între discipline; și de a aborda subiectul ambianței arhitecturale și urbane vizând disparitățile și variațiile pe care acest subiect le implică.

1. Traducerea în termenii limbajului

În ciuda faptului că ambianța este o expresie familiară în mai multe limbi, traducerea acestui cuvânt este una dificilă; aici efortul traducătorului trebuie să se concentreze pe diferențele dintre culturi și aduce în joc "*ospitalitatea lingvistică*" susținută de Paul Ricoeur.

Prima formă de traducere constă în căutarea de cuvinte din alte limbi echivalente cu termenul românesc "ambianța". Evident, nu există un echivalent exact pentru cuvântul în limba engleză, franceză, italiană, spaniolă sau portugheză.

AMBIÁNȚĂ, *ambianțe, s. f. Mediu material, social sau moral în care trăiește cineva sau în care se află ceva; climat (2). [Pr.: -bi-an-] – Din fr. ambiance.*

AMBIÁNȚĂ ~e f. *Ansamblu de circumstanțe materiale sau morale care înconjoară o persoană; anturaj; climat; mediu; cadru. ~ culturală. [G.-D. ambianței; Sil. -bi-an-] /<fr. ambiance*

AMBIÁNT, -Ă, *ambianți, -te, adj. Care se găsește în jur, în apropiere, înconjurător. [Pr.: -bi-ant] – Din fr. ambiant.*[83]

AMBIÉNT, *ambiente, s. n. (Franțuzism) Ambianță*[84].

În cadrul studiului voi defini sensibil diferențiat următorii termeni:

Ambianța: ***forma și stilul unui loc care pune persoanele aflate în acel loc într-o anumită stare emoțională sau de instituire a unor emoții (****se definește în principiu la intersecția dintre obiectiv și subiectiv, dintre material și senzorial*[85]***);***

Ambiant: ***ceea ce înconjoară o situație, care se găsește în jurul a ceva, mediul înconjurător;***

Ambient: ***atmosfera, conotația subiectivă a ambianței (****se definește ca variație în timp și la momente diferite a ambianței aceluiași loc și este generat de un cumul de factori fizici, lumină, culoare, textură, temperatură, acustică, dar și umani, disponibilitate, sensibilitate, etc.****).***

În limbajul scurt (cel al punctării ca termen, noțiune) traducerea se transformă într-un mijloc euristic de deconstruire a conceptului de ambianță, de a evidenția conținutul său implicit, dar, de asemenea, de descoperire a resurselor sale încă neexplorate și extinderea domeniului de aplicare a sensului său. Pe scurt, scopul nostru aici este de a realiza o mai mare claritate.

[83] Academia Română, Dicționarul explicativ al limbii române, ediția a II-a, Editura Univers Enciclopedic, București, 2008

[84] Ibidem, Comentariu: **1.** În original *ambient,* evident etimologia cuvântului este greșită

[85] In cursul de Compoziție Urbană, UAUIM, d-l profesor Sandu Alexandru definește ambianța ca fiind caracteristică în mod obiectiv unui loc iar modul ei de receptare prin filtrul personal, al culturii și formației fiecărui individ definește nuanța subiectivă

2. Traducerea în termenii sensului

A doua formă de traducere are ca scop abordarea caracterului interdisciplinar al conceptului. Cu alte cuvinte, își propune crearea condițiilor de transfer dar și de contribuire comună, între disciplinele diferite care mizează în cadrul lor pe conceptul de ambianță.

Antropologia senzorială, psihologia experimentală, psihologia spațiului construit, modelarea computerizată, fizica aplicată, arhitectura, designul urban, arta sunt atât de diferite prin modelele de înțelegere, prin metodele și limbajul specializat distinct fiecăreia în parte.

În mod legitim ne putem întreba cum pot încerca acestea să se reunească, să fie de acord, să se intersecteze și să se confrunte într-un dialog fructuos cu privire la lumea senzorială. Cu toate acestea, scopul acestei traduceri nu este acela de a găsi un numitor comun, de a încerca colectiv să construim un singur instrument interdisciplinar definitiv, ci unul mai modest, acela de a explora variatele punți, zone de acord sau similarități transversale între diferitele abordări implicate.

Ambianța, după Ross-Ashby este" *ansamblul tuturor intrărilor într-un sistem*"[86]iar după McLuhan este" *sursa de acțiune exterioară, determinantă pentru comportamentul sistemului*"[87].

Vom lua în considerare alte modalități senzoriale, cum ar fi lumină, sunet, miros sau căldură, care sunt la fel de importante pentru ambianță și vom testa resursele aflate la dispoziția noastră de a le exprima sau de a le reprezenta. În acest sens, lumea artei și a artei urbane ar trebui să joace un rol important.

3. Traducerea în termenii profesionali

În conceptul de ambianță urbană, atât dimensiunea fizică (*construită și naturală*) cât și cea umană (*sensibilitate, pragmatism, cultură*) sunt articulate într-o abordare multidisciplinară utilizată în arhitectură și design urban.

A treia formă de traducere își propune să investigheze sfera schimbului și circulației informației între lumea de cercetare și cea a planificării spațiale.

În ce mod diferiții actori implicați în proiectarea spațiului public și privat înțeleg conceptul de ambianță? Prin ce instrumente, transferuri și procese se poate interveni pentru a face conceptul de ambianță operațional într-un cadru profesionist?

Ținta este de a ne uita la modul în care conceptul de ambianță este transformat și hibridizat, de îndată ce intră în contact cu practica de proiectare și o dezvoltare dictată de constrângeri. Vom extrage din **experiența echipelor implicate în designul orașului, caracteristicile și particularizările lor** pentru a pune în perspectivă diferite

[86] Alexandru, Sandu, *Structuri Urbane*, curs UAUIM, p.142
[87] Idem, p.142

contextualizări, aplicații și utilizări ale conceptului de ambianță. Această formă de traducere se va concentra în mod deliberat pe **o abordare orientată spre viitor**, în căutare de nou *modus operandi* pentru proiectare și va fi relevată în cadrul capitolului 5 al studiului.

Cele trei niveluri de traducere sunt esențiale pentru definirea conceptului de ambianță. Prin plasarea între noi limbi vorbite, discipline, simțuri și activități se poate configura un proces de investigare (în cel mai puternic sens al termenului), capabil de a lua în considerare complexitatea conceptului și a diversității științifice și culturale implicate.

"*Ambianța urbană este un produs variabil în timp și spațiu, inițiat din coroborarea natural sau conștientă a texturilor de elemente, în cadrul structurii urbane*[88]".

Prin urmare, putem spune că ambianța unui loc este *produs de sintaxă* între designul urban al spațiului și experiența pe care spațiul o face posibilă, emoția, trăirea într-un mod anume a acelui spațiu. Ambianța generează ambientul, cuprinzând în subtext spațiul real ca proiecție a acestuia în spațiul mental. În percepția unui spațiu, cu cât corespondența dintre imaginea reală și imaginea mentală este atinsă cu un grad mai mare de fidelitate, cu atât dobândim sentimentul de apropiere, de apartenență față de acel loc.

2.2. PERSPECTIVA SENZORIALĂ

Începând cu renascentismul, arhitectura orașului a fost proiectată sub influența majoră a vizualului ca predominant considerent în percepția spațiului. Ochiul uman a fost considerat *sensul nobil* sau *sensul simțurilor* și a dominat semnificativ concepția spațiilor urbane.

În ultimii douăzeci de ani, cercetările făcute în domeniul percepției mediului urban și arhitectural au relevat faptul că, semnalele senzoriale colectate dau drepturi egale tuturor simțurilor în percepția umană și au adus o abordare multisenzorială concepției spațiale contemporane.

2.2.1 Școala franceză de la Grenoble

Sursa principală de documentare și inspirație este portalul *Réseau International Ambiances | International Ambiances Network*[89] creat de Laboratorul CRESSON din cadrul Școlii de Arhitectură de la Grenoble ce a introdus științific acest termenul de ambianță în domeniul arhitecturii și designului urban dar și bogata literatură de specialitate oferită de jurnalul editorial din cadrul site-ului și de cercetătorii implicați în activitatea Laboratorului. Jean-Paul Thibaud, sociolog și urbanist este unul din cei cu contribuții semnificative în introducerea noțiunii de ambianță în descrierea și analizarea într-un mod structurat a țesăturii senzoriale a lumii urbane.

[88] Alexandru, Sandu, *Structuri Urbane*, curs UAUIM, p.143, definiție în cadrul cursului
[89] CNRS International Research Group (GDRI) unitate de cercetare mixtă creată în anul 1979, accesibil la www.ambiances.net

În această linie de abordare Jean-Paul Thibaud definește ambianța ca:" *o situație în timp și spațiu receptată senzorial*" și scrie extensiv[90] despre legătura strânsă dintre ambianță și percepție.

În continuare, voi expune sintetic această teorie întrucât abordarea științifică riguros făcută de urbanistul francez conține elemente de contingență dintre configurările spațiale și practicile sociale ce pot deschide noi piste în studiul fenomenologiei urbane și, totodată își pot găsi aplicații în transformarea și designul orașului.

Una din ideile importante ale teoriei sale despre ambianță este reevaluarea caracterului percepției ca fiind: **situațională, senzorială și practică.**

Prin relaționarea: **percepție/context, percepție/acțiune, percepție/simțire** sunt dezvoltate trei principale argumentații:

i. ambianța ca o calitate a unei situații;
ii. ambianța ca stimul activator;
iii. ambianța ca fundal senzorial.

i. Ambianța ca o calitate a unei situații

Prima abordare susține că percepția este legată de context.

Aceasta nu poate fi disociată de condițiile concrete în care are loc. Este în mod necesar legată de cadrul construit, stimulii multipli și de activitățile aflate în curs care o fac posibilă. În viața cotidiană obișnuită când percep, percep de undeva, expus la ceea ce este în jur și aflându-mă în cursul unei acțiuni. Departe de a fi un simplu epifenomen, aceste dimensiuni contextuale fac parte integrantă din percepție. Ca rezultat, dacă procedăm într-o manieră exclusiv analitică, tratând parametrii unei situații consecutive sau separate nu putem înțelege ce face din aceasta un ansamblu coerent și unificat. Acceptând aceasta, nu numai că trebuie să recunoaștem eteronegitatea condițiilor ce influențează percepția, dar trebuie să ne întrebăm cum o afectează diverșii factori în situațiile de zi cu zi.

Thibaud susține ca ambianța este cea care unifică și îmbină multele componente ale unei situații. Pentru a defini aceasta, Thibaud introduce noțiunea de" *calitate omniprezentă*" ce este în mod particular importantă pentru a înțelege cel mai bine referirea la ambianță.

Cu alte cuvinte, *calitatea omniprezentă* agregă componentele unei situații într-un ansamblu coerent și îi oferă un caracter specific.

Orice situație este în același timp calitativă sau calificativă. Calitativă exprimă o însușire *individuală, indivizibilă și unică, iar calificativă reprezintă aceeași calitate ce colorează toate* obiectele și acțiunile implicate semnificativ în experiență. Spre exemplu, spunem că o ambianță este: *fericită* sau *tristă*, *încântătoare* sau *melancolică*, *veselă* sau *înfricoșătoare*, *plăcută* sau *deprimantă*, etc; descriind o situație de ansamblu printr-un un singur calificativ.

[90] Thibaud, Jean –Paul, *The sensory of urban fabric,* vol.6 în *The senses and society*, Berg, UK, 2011

În situațiile cotidiene, noi mai degrabă trăim o ambianță decât o percepem. Aceasta este întotdeauna încărcată de emoție.



Fig.2.1 PARIS străzi din Montmartre: stânga_**ambianță melancolică prin difuzia culorii,** dreapta_**ambianța poetică prin difuzia luminii zenitale** (sursa: Beatrice Phrae, Corina Theodorescu)

Plasarea noastră într-o anumită dispoziție corporală și emotivă ne amintește că percepția nu este niciodată imparțială sau dematerializată (separată de trup).
Prin urmare ambianța nu poate fi redusă sub nici o circumstanță la interpretare, ea conferă valoare situației percepute și exprimă *tonalitatea emoțională dominantă.* Câteodată spunem despre ambianță că *ne-a pătruns* sau *ne-am lăsat prinși* în ea.

Ambianța nu este neapărat o stare stabilă ci este un proces dinamic care apare și se dezvoltă, într-un mod anume sau într-o anumită direcție. Când spunem că o ambianță *se naște*, *se instalează*, *devine populară*, *este în plin flux*, *se dizolvă*, *se deteriorează* ș.a. exprimăm o dinamică a ambianței ca parte a unei mișcări globale sau particulare unei mod în care noi acționăm și ne comportăm colectiv. Prin urmare, ambianța influențează modul în care acționăm și ne comportăm în colectiv. Prin modelarea activităților curente ambianța ghidează modul în care o situație se desfășoară. Intervenind factorul temporal, spunem că o ambianță este: *relaxată* sau *tensionată*, *conflictuală* sau *pașnică*, *problematică* sau *simplă*.

Astfel, prima abordare definește ambianța ca o calitate omniprezentă a unei situații relaționate contextual, exprimând o tonalitate emoțională dominantă și fiind un proces dinamic.

ii. Ambianța ca stimul activator

A doua abordare pune în centrul ei relația strânsă dintre percepție și acțiune. Câteva publicații recente au scris despre această abordare praxiologică a percepției ce întărește afirmația că ambianța declanșează o anumită formă de tensiune musculară care cere acțiune sau inhibă acțiunea. Mai mult, majoritatea acestor studii subliniază dimensiunea senzorimotoare a modului în care interacționăm cu ambiantul.
O ambianță poate fi *stimulativă* sau *relaxantă*, ne poate *înhăța prin surprindere* sau *ne poate purta în sfere înalte*, ne poate *entuziasma* sau *paraliza*, ș.a.
Folosirea acestor verbe demonstrează ca ambianța nu este numai simțită ci implică și mișcare sau acțiune. Astfel, sensibilitatea și motilitatea sunt două fațete indisociabile ale aceluiași fenomen și nici una dintre ele nu predomină[91] . Această corespondență are impact deosebit în designul urban al spațiului pentru că stipulează că fiecare ambianță corespunde unui stil de motilitate și că acest stil este comun tuturor participanților implicați în ambianța respectivă.

În sumar, a doua abordare definește ambianța ca un stimul activator ce ghidează modul senzorimotor prin care interacționăm cu lumea. Cu alte cuvinte, felul în care ne mișcăm este afectat de ambianța locului în care mișcarea se desfășoară.

iii. Ambianța ca fundal senzorial

A treia abordare face distincția dintre a percepe și a simți.
Ultimul argument dezvoltat în această secțiune este că ambianța nu poate fi un obiect al percepției. Nu percepem ambianța, ci percepem în *baza unei ambianțe*. Ar trebui să începem prin a sublinia că obiectele percepute nu sunt niciodată separate ci întotdeauna ele sunt percepute ca parte a unui sistem de relații atât interioare sistemului cât și exterioare acestuia, cu mediul din jur. Un element poate masca sau parțial masca un altul. Așa cum psihologia formei a demonstrate nu distingem atât de multe obiecte izolate cât mai degrabă configurații, ansambluri articulate. Obiectele sunt afectate de ceea ce se află în jurul lor, ele radiază coprezență proiectându-și proprietățile în afară și colorează astfel, ambiantul[92]. Este suficient să subtragi sau să adaugi un element într-un loc particular pentru a realiza că aceasta nu e doar a crea sau a umple un vid. Percepția este în această abordare conceptualizată în termeni intrazitivi și diferențiali. Intranzitiv în sensul că mediul acționează ca factor intermediar între obiect și subiect, diferențial în sensul în care lumea perceptibilă este configurată prin diferențele și tensiunile dintre componentele sale variate.

[91] Kurt Goldstein a demonstrat prin teoria sa a câmpului tonic senzorial că pentru orice impresie senzorială există corespondent determinat de tensiunea musculară.
[92] Exemplul elocvent este reprezentat în simulările unui obiect tridimensional inserat într-o fotografie în care se observă lipsa radiației luminoase interdependente între obiect și ambiant, între obiect si celelalte deja prezente.



Fig.2.2 Barcelona: strada din Bari Gotic ambianțe diferite definite de fundal, stânga _absența luminii și opacitatea materialelor naște o ambianță austeră, dreapta_ iluminatul nocturn irizează materialele (sursa: autorul)

În final, această abordare fenomenologică a percepției ne conduce în a defini ambianța ca un fundal senzorial ce particularizează condițiile în care fenomenele se ivesc și se manifestă[93].

Un exemplu ilustrativ al teoriei comentate mai sus este studiul lui Rainer Kazig[94] folosind *parcursul comentat*, adică înregistrarea audio-video a unui parcurs, instrumentul patentat de Jean-Paul Thibaud în cadrul Școlii de la Grenoble.

[93] Cum Merleau-Ponty a demonstrat atât de clar:"*fiecare percepție este percepția a ceva individualizat, în aceeași măsură în care este și percepția difuză a orizontului sau a fundalului pe care se profilează dar pe care nu îl pune în scenă*"

[94] Studiul a fost publicat ca articol: Kazig, Rainer, *Les ambiances types-Aproche scientifique au service de la conception urbanistique?* pe portalul *www.ambiances.net*, 2008

EXEMPLU

Obiectivul cercetării: identificarea unei tipologii de ambianțe urbane care se succed în același spațiu urban

Instrumentul cercetării: parcursul comentat
Locația studiului: Bottlerplatz, Bonn, Germania (un pietonal central dotat cu o varietate de elemente: magazine, muzeu, cafenea, arbori, bănci, fântână, pavimente)
Durata cercetării: pe parcursul a 3 ani, în diverse zile, anotimpuri, expuneri climatice

Rezultatul cercetării: s-au identificat 3 tipologii de ambianțe urbane (vezi foto):
Prima caracterizează o intersectare a fluxurilor în aria de tip *shared space*.
A doua este generată de absența stimulilor animației urbane când configurația capătă valențe poetice și efemere (texturi, portalul muzeului, vânt)
A treia este creată de animația urbană generată de existența locurilor de luat masa afară și de fluxul pietonal adiacent.



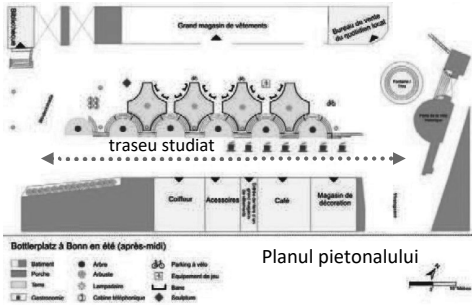
1. Ambianța lejer periculoasă



2. Ambianța atenției estetice



3. Ambianța comunitară



Planul pietonalului

În concluzie, conceptul de ambianță urbană se naște la intersecția domeniilor: spațial, senzorial și social, iar în cadrul său distingem 4 mari caracteristici:

- *postulează unitatea simțurilor;*
- *exprimă tonalitatea afectivă ce se bazează pe sensibilitatea locuitorilor orașului;*
- *lărgește spectrul experiențelor senzoriale în afara unei abordări unor norme limitative;*
- *a duce în prim plan interacțiunea dintre configurarea cadrului configurativ-spațial și experiența cotidiană a locuitorilor.*

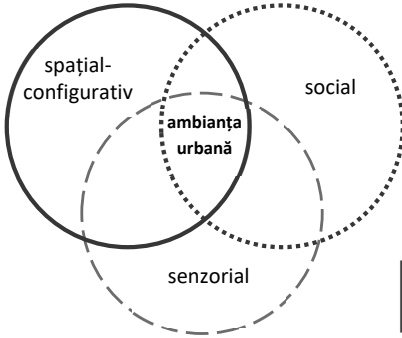


Fig.2.1 Schemă de ilustrare a conceptului de ambianță urbană (sursa:autorul)

Din studiul bibliografiei centrată pe tratarea temei ambianței urbane în limba franceză și în cea anglo-saxonă a devenit evident că termenul de ambianță[95] are două sensuri concurente.

În timp ce, în literatura francofilă ambianța descrie mai mult experiența senzorială a unui loc, în cea anglo-americană ambianța se schimbă spre o experiență mai mult socială a unui spațiu.

O pistă de cercetare în efortul de clarificare a ideii de ambianță poate fi formulată în întrebarea: ***Se poate găsi un teren comun într-o explorare a dimensiunilor sociale a simțurilor?***

2.2.2 Școala americană

Arhitectul Edward T. White, în cartea sa *Path, Portal, Place*[96] consideră că spațiile publice ale orașului pot fi divizate în mod explicit în 3 componente:

- ***conținătorul (forma configurativ-spațială)***
- ***ambianța (experiența emoțională a locului)***
- ***activitatea (prezența umană și comportamentul).***

În viziunea lui E. White spațiile publice urbane semnificative se pot împărți în 3 categorii:

1. Locurile (*place*) sunt piețe, piațete, incinte amenajate, grădini, parcuri;
2. Portalurile (*portal*) sunt porțile de acces în locuri;
3. Traseele *(path*) sunt bulevarde, străzi, pietonale și alei care conectează locurile și țes orașul.

[95] În franceză: ambiance, în engleză: ambience/ambiance
[96] White, T.Edward, *Path–Portal–Place, Appreciating PublicSpace in Urban Environments*, Architectural Media Ltd,Tallahassee, 1999

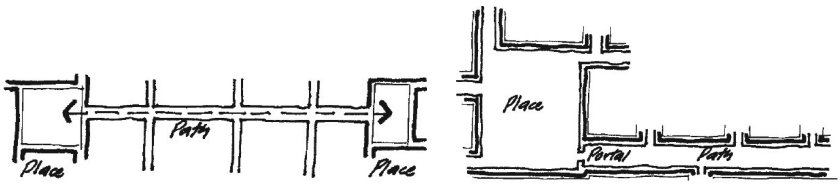


Fig.2.2 STRADA un *traseu* ce leagă *locuri* iar punctele de tangență dintre *cale/loc* sunt porți spațiale *portaluri* după E.White (sursa:E.White, p.185)

White consideră că traseele prin calitate, și portalurile pot deveni și ele *locuri*. Dar pentru claritatea clasificării, diferențiază traseele drept canale ale mișcării și configurații lineare, portalul ca punctul de tangență dintre traseu/cale și loc, iar *locurile* sunt *camerele urbane* ale orașului în care viața pietonală este invitată, acomodată și experimentată. În concepția acestuia *locurile* tind să aibă forme stabile primare geometrice: pătrat, dreptunghi, cerc și oval.

Caracterul unui traseu este definit de atributele fizice ale conținătorului (*container*), de utilizare (*activități*) de starea emoțională trăită (*ambianța*) și de semnificația istorică.

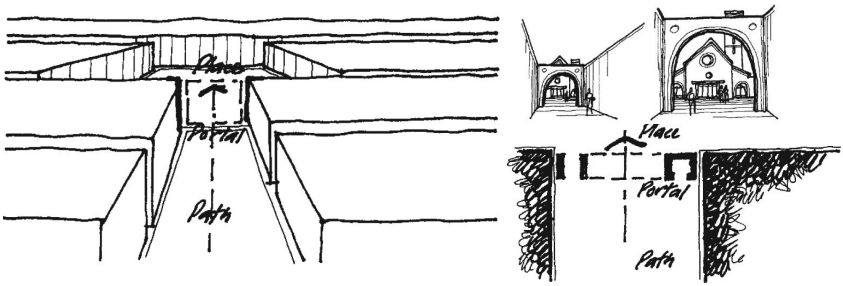


Fig.2.3 Matricea spațială semnificativă a spațiului public urban după E.White (sursa:E.White, p.188)

Decodarea semnificației simbolice a unui traseu implică o experiență a apropierii, a anticipării, a incitării și a atingerii unei destinații. Mișcarea dintr-un *loc* spre alt *loc*, în cadrul orașului, White o vede ca pe un ritual al procesiunii, o implicare prin participare la viața orașului și un prag de transformare când traseul se deschide spre *loc*.

White, asemeni lui Gordon Cullen asociază o expresivitate descriptivă a epitetelor cu plastica schițelor sale în comentarea matricei sale spațiale descompusă în cele 3 elemente, caracterizându-le pe fiecare din perspectiva structurii configurativ-spațiale, utilizării funcționale, ambianței și valorii semnificativ culturale.

Mișcarea, stimulul și vivacitatea sunt create de un fel de fricțiune care construiesc o încărcătură electrică[97]definind ambianța străzii. Ambianța este definită de caracterul străzii, de scopul **acesteia și de rolul jucat în țesătura de locuri a orașului.**

Containerul spațial al străzii este puternic definit de secțiunea sa transversală, de geometria traseului, de tipul fronturilor, de transparența parterelor, de arhitectura fațadelor (ritm, înălțime, raport plin-gol, materiale, texturi, compoziție spațială și ornamentație, detalii).

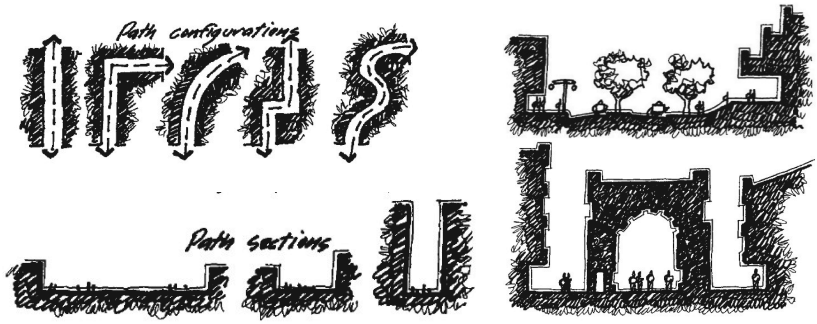


Fig.2.4 Strada_ container spațial după E.White (sursa:E.White, p.186)

Activitățile străzii pot face din aceasta un loc în sine prin micro-evenimente, evenimente ocazionale, activități recreative: plimbare, hoinăreală, stat la terasele cafenelelor sau practice: cumpărături, comisioane, ș.a. Semnificația culturală și istorică a străzii are un impact important în sentimentul și emoția parcurgerii acesteia.

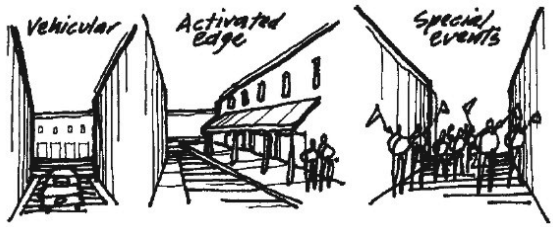


Fig.2.5 Strada_ activități după E.White (sursa:E.White, p.186)

[97]White.T.Edward*, Path, portal, place,* în Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.), *Urban Design Reader,* Architectural Press, Oxford, 2007, p.187, în engl. *Movement, stimulation, and aliveness are created by a kind of rubbing friction that builds up an electrical charge.*

O stradă poate fi un ax ceremonial care conduce către un monument sau o clădire importantă, poate fi o galerie lineară de expunere a artei orașului sau un conector principal cu centrul orașului.

După White ambianța este: *suma amintirilor, așteptărilor, emoțiilor, senzațiilor, preferințelor, alegerilor și acțiunilor. O sinteză a proprietăților unui loc, a posibilităților umane și a proceselor*[98].

În final, White subliniază că ambianța străzii este definită în egală măsură atât de noi înșine cât și de calitățile acesteia. Disponibilitatea afectivă, afinitățile individuale, legate de vizual, auditiv, tactil, olfactiv și preferințele legate de compoziție, culoare, scară, materiale, aglomerație, trafic filtrează definitoriu ambianța străzii.
În capitolul 4 este ilustrată această teorie a lui Edward T.White printr-un studiu comparativ de 3 trasee ale căror elemente: ***cale, loc și portal***, întregesc matricea spațială a acestuia și decodează principiile de construire a unei ambianțe în care STRADA este *o cale* între *locurile* orașului iar relația dintre aceasta și *loc* se face prin intermediul conectorilor spațiali de tip poartă, *portal*.

2.2.3 Școala teoriei fractalilor

Paul Osmond[99] apelează la sintaxa spațiului și geometria fractalilor ca metodă de evaluare a ambianței urbane și transformă această metodă într-un mod de cuantificare a calităților necesare unui oraș ce permite și oferă o experiență plăcută pedestră.
Osmond identifică 3 calități: *permeabilitatea* (existența căilor alternative de a traversa un mediu), *lizibilitatea* (ceea ce face un mediu loc ușor de înțeles celui care se deplasează prin el) și *diversitatea experienței vizuale* ca cele care au o rezonanță particulară pentru pietoni.

În măsura în care, aceste calități reflectă forme ale structurii urbane, care sunt măsurabile, expresia lor fizică poate fi evaluată și comparată între arii de morfologie diferită. În cadrul articolului său Osmond compară două cartiere din Sidney, alese ca fiind reprezentative din punctul de vedere al *unității urbane structurale* Paddington și Quaker'Hill.

Sintaxa spațială este angajată să determine configurația metrică a integrării (adâncimea rețelei stradale), conectivitatea și inteligibilitatea (corelarea dintre conectivitate și integrare). Geometria fractală este aplicată să calculeze dimensiunea fractală (gradul de similitudine) a rețelei stradale și a perspectivelor percepute la nivelul pietonului, care poate aduce referiri despre lizibilitate și diversitate vizuală.

---

[98] White.T.Edward*, Path, portal, place,* în Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.), *Urban Design Reader,* Architectural Press, Oxford, 2007, p.187

[99] Osmond, Paul, *Evaluating urban ambience – an investigaion into quantifying tha qualities of the walkable city*, art.în Walk21-VI"Everyday Walking Culture", The 6thInternational Conference on Wlaking in the 21st Century, Zurich, Switzerland, 2005, accesibil la www.walk21.com

Valorile măsurate ale acestor proprietăți fizice sunt comparate, pentru a estima capacitatea relativă a siturilor analizate de a răspunde acestor calități de design urban asociate, și pe baza acestei analize sunt propuse câteva intervenții practice în design pentru a îmbunătăți și a orienta deplasarea pietonală în aceste cartiere (suburbii ale orașului Sidney).
Sintaxa spațială se concentrează mai mult asupra trăsăturilor extrinseci (*configurații, topologie*) mai degrabă decât asupra celor intrinseci (*formă, scară, textură*) având ca bază explicativă teoria fractalilor care consideră mai importante relațiile dintre componentele sistemului decât proprietățile individuale ale spațiilor pentru structura și funcționarea sistemului[100].

Calitățile ambianței: permeabilitatea descompusă în conectivitate și inteligibilitate sunt mai ușor de cuantificat, însă lizibilitatea presupune cuantificarea cea mai complexă.
În cercetarea sa, Paul Osmond susține drept evidentă incongruența dintre lizibilitate și inteligibilitate. Inteligibilitatea asumă că interacțiunea cu o serie de spații la scară mică (prin parcurgerea lor pietonală ca pe un *lanț* continuu și interconectat de spații) facilitează înțelegerea unor spații de scara mai largă. Penn[101] (2003) propune ideea *spațiului cunoscut* ca fiind modul în care ne însușim configurația spațială, aceasta fiind mai mult legată de topologie decât de geometrie. Dacă un traseu, în esență este o înlănțuire de secvențe perspective și puncte de tranziție între aceste perspective, unde este câștigată informația asupra mediului construit, ce fel de și în ce cantitate informația ajută utilizatorul să perceapă unu mediu urban ca lizibil și pe altul nu? Acest studiu sugerează că scara metrică are un rol în explicarea lizibilității.

Cartierul Paddington predominant pietonal și Quakers Hill orientat spre deplasarea auto prezintă valori similare ale lizibilității, însă lungimea axială în Quakers este dublă față de Paddington. Rata la care se percepe informația vizuală este dată de distanța străbătută într-o unitate de timp, astfel percepția motorizată a inteligibilității este foarte diferită de cea pedestră. Prin urmare, lungimea axială poate acționa ca o variabilă ce intervine între inteligibilitate și lizibilitatea unei rețele de străzi din aceste perspective divergente ale utilizatorului.

Dacă lizibilitatea este predicatul atât al conținutului cât și al accesibilității informației, inteligibilitatea reprezintă accesibilitatea sau dimensiunea configurării spațiale din cadrul lizibilității[102].

Clasificarea făcută de Kevin Lynch în parcursuri, margini, noduri, sectoare și repere oferă un cadru acceptat și foarte cunoscut pentru atingerea lizibilității urbane.

[100] Hillier,Bill , J.Hanson, *Space syntax as a research program*, Urban Morphology, 2, 108-110
[101] Citat în Osmond, Paul, *Evaluating urban ambience – an investigaion into quantifying tha qualities of the walkable city*, art.în Walk21-VI"Everyday Walking Culture", The 6thInternational Conference on Wlaking in the 21st Century, Zurich, Switzerland, 2005, accesibil la www.walk21.com
[102] Osmond, Paul, *Evaluating urban ambience – an investigaion into quantifying tha qualities of the walkable city*, art.în Walk21-VI"Everyday Walking Culture", The 6thInternational Conference on Wlaking in the 21st Century, Zurich, Switzerland, 2005, accesibil la www.walk21.com

Într-un mod mai general Salingaros [103](1999) se referă la câmpul informațional al unui spațiu urban generat de suprafețele clădirilor: fațadele clădirilor, pavimentele și accentele locale, precum arborii sau mobilierul stradal ce definește spațiul vizual, acustic sau prin contact fizic, tactil. Din această perspectivă lizibilitatea este o funcție ce optimizează atât conținutul cât și accesibilitatea informației transmise, în așa fel încât prea multă sau prea puțină informație compromite lizibilitatea.

Rezultatele studiului sugerează că distanța metrică are de asemenea un rol important în a explica lizibilitatea. Asta înseamnă că lungimea axială a fost postulată ca un indicator al scării umane într-un spațiu urban.
Dacă este acceptat că percepția la nivelul ochiului în deplasarea pietonală a ceea ce este la scară umană, e bazată pe câmpul de informație al spațiului respectiv, este de înțeles prin asta că există o dimensiune optimală sau preferabilă a lungimii axiale, în ideea de a respecta cantitatea și accesibilitatea informației în suprafețele lizibile aflate în limita câmpului de percepție vizuală a pietonului.

Cu alte cuvinte, un mediu divers vizual fără a aluneca în haotic este mai lizibil și mai intrinsec stimulativ față de unul în care toate vederile sunt similare.
Analiza fractală la nivelul ochiului al străzii se dovedește a fi o metodă folositoare pentru a evalua relativa diversitate vizuală și prin implicarea nivelurilor interesului lizibilității informaționale (distincte de cea configurativă). O concluzie finală a studiului postulează: atunci când alte aspecte sunt egale, un spațiu urban în care vederea din perspectiva pedestră e caracterizată de o dimensiune relativ ridicată fractală este mai ispititor pentru a fi parcurs cu pasul.

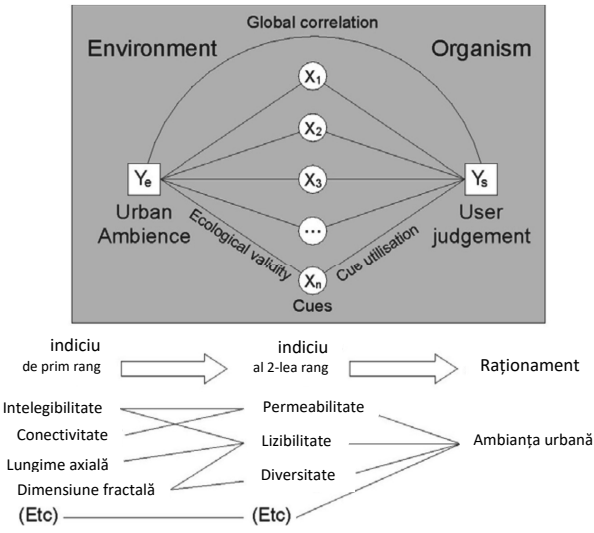


Fig. 2.6.
Modelul Brunswilk

Reprezintă un model lentilă al relației dintre criteriile ambiantului Ye și raționamentul utilizatorului Ys, exprimat prin o sumă a indiciilor x1…xn.
Relativa contribuție a fiecărui indiciu la raționamentul global al utilizatorului este atinsă prin multiple regresii.
În contextul curent, indiciul prim clasat se manifestă în termenii unei "ordini secundare" a proprietăților, care se traduce printr-o evaluare generală a ambianței
Sursa: Paul Osmond, p.7

[103] Citat în ibidem,p.8

Studiul postulează metode ca sintaxa spațiului și geometria fractală care pot ajuta în cuantificarea permeabilității, diversității vizuale și alternativ, lizibilității pentru care este încă nedeterminată o sinteză a inteligibilității, lungimii axiale și dimensiunii fractale pentru a permite o metrică funcțională. Cu toate acestea, dezvoltarea unor indicii veridice cer validare față de comportamentul utilizatorului și, în mod crucial, față de subiectivismul acestuia.

Există evidențe semnificative, din cercetări bazate pe orientare în spațiu că pe măsură ce complexitatea unui mediu crește, utilizatorul devine dependent de integrarea unei multiple, individual incomplete cantități de informație. Modelul lentilă al lui Brunswik prezentat în figura 2.6 este o interpretare a acestei complexități. Egon Brunswik a fost contemporan cu James Gibson, și amândoi au fost preocupați de relația dintre om și mediu.

Teoria lui Gibson se baza pe intenționalitatea percepției în descifrarea semnificației mediului; Brunswik în schimb, a privit acest proces al percepției ca pe o integrare a unei serii de indicii, fiecare reprezentând informații parțiale.

Osmond dezvoltă această schemă a lui Brunswik (*o metodă cu două stagii*) pentru a evalua contribuția relativă a indiciilor fizice în raționamentul utilizatorului referitor la ambianța urbană.

2.3. CONCEPTUALIZAREA NOȚIUNII DE AMBIANȚĂ ÎN DESIGNUL URBAN

2.3.1. Cadru de referință conceptuală și criterială

Dezbaterea problematicii spațiului și a tipologiilor sale este esențială pentru fundamentarea teoretică a conceptului de ambianță urbană. Principalele categorii de spațiu arhitectural sunt: spațiu real *(spațiu geometric*)/spațiu abstract (*spațiu mental*).

Mariana Eftenie[104] relevă în cadrul prelegerilor sale, ipostaze ale **spațiului real** la nivelul reprezentărilor subiective care sunt extrem de importante în abordarea conceptuală și practică a ambianței urbane. Acestea sunt:

1. spațiul senzorial – vizual, auditiv, olfactiv, tactil, gustativ;
2. spațiul perceptiv – reprezentând câmpul de percepție al individului într-un loc și la un moment dat, fără a mobiliza toți stimulii spațiului senzorial;
3. spațiul simbolic – reprezentat de câmpul semnificațiilor, evocărilor și rezonanțelor active;
4. spațiul retoric – fiind câmpul discursurilor explicitând spațiile și câmpul reprezentărilor tehnice corespunzătoare;
5. spațiul operațional – reprezentând stabilirea și intercorelarea activităților;
6. spațiul social – spațiul de practici sociale, de relații, de raporturi dintre forțe și factorii personali.

[104] Eftenie, Mariana – *Concepție și proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referință,* Editura Universitară Ion Mincu, București, 2002

Clasificarea[105] tipurilor de spații reale este:

- spațiu cu o organizare fixă (*ambianţa fizică, geografică, construcţii, peisaj*)
- spațiu cu organizare semifixă (*elemente de mobilitate ale spaţiului*)
- spațiu informaţional (*relaţii inter-umane apărute/existente în contextul activităților*).

Avantajele creării unui cadru de referință conceptuală și criterială al cercetării este argumentat de posibilitatea:

- clarificării palierelor de intervenție în crearea unei ambianțe,
- facilitarea unei unități compoziționale la nivelul structurii urbane (stradă/sistem urban),
- evidențierea unui *vocabular* formal al elementelor ambianței în design urban denumite în studiu *elemente complementare*.

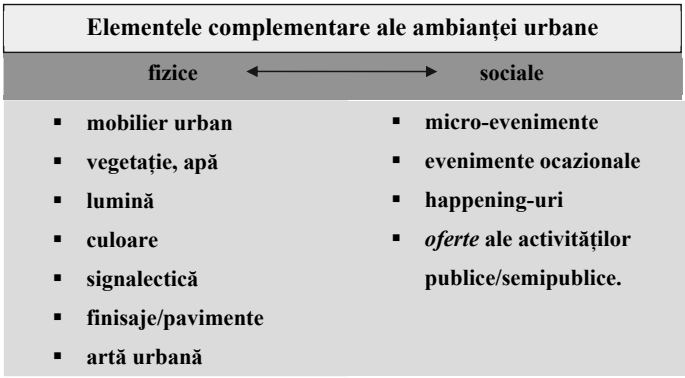


Fig.2.7 Elementele complementare de mobilare ale cadrului urban (sursa:autorul)

2.3.2. Elementele complementare ale ambianței urbane

În primul capitol, am relevat studiile și conceptele în designul urban referitoare la construcția imaginii urbane. Kevin Lynch a validat prin teoria sa din *Image of the City*, modul individual specific prin care fiecare dintre noi construim imagini mentale proprii ale orașului prin asamblajul elementelor sale fizice aflate în strânsă intercorelare între ele.

Totuși, o mare parte din aceste imagini individuale corespunde în mod similar tuturor și această decantare esențială a construcției mentale reprezintă imaginea urbană.

Studiul a identificat și comparat în diverse accepții ale autorilor din câmpul profesional, cele cinci elemente lynchiene aflate în strânsă inter-relaționare care au structurat evoluția conceptului de imagine urbană în design urban.

[105] Idem p.29

Acestea oferă un **cadru bazic al percepției orașului**. Contactul conștient și subconștient cu aceste elemente vizuale ne oferă simțul orientării, un simț al conștientizării locului unde ne aflăm și al relaționării dintre lucruri și utilizarea lor.
ORAȘUL nu ar avea sens fără acestea.

În continuare, vom aprofunda cercetarea și analiza factorilor determinanți ai cadrului vizual al orașului, care vin în completarea acestui cadru emoțional bazic al percepției orașului și prin densitatea elementelor, indivizilor, evenimentelor oferite creează ambianța străzii.

Imaginea urbană este doar cadrul general al vizualului în oraș. În designul urban intervin o multitudine de elemente vizuale pe care le vom numi în acest studiu *elemente complementare*. Acestea completează și îmbogățesc acest cadru structural de bază, deja definit, al imaginii urbane. *Elementele complementare* întregesc familia complexă a elementelor constitutive ale ambianței urbane, prin mobilizarea registrului social și senzorial uman.

Elementele complementare ale ambianței sunt determinante în intervențiile prin design urban la toate nivelurile structurii urbane a orașului.

O înțelegere aprofundată a acestor elemente care alcătuiesc textura vizuală a orașului este relevată de Stephen Jacobs și Barclay Jones în cartea acestora: "*Urban Design Through Conservation*[106]".

Autorii susțin că răspunsul emoțional implicat de experiența urbană a utilizatorului se poate general grupa în 3 categorii:
1. *Un răspuns senzorial sau psihologic emoțional la stimuli fizici,*
2. *Un răspuns emoțional la formă,*
3. *Un răspuns al inteligenței emoționale prin care stimulul fizic este interpretat prin filtrul experienței acumulate în trecut.*

Sau într-o formă contrasă, aprecierea:
1. Materialelor,
2. Formei,
3. Expresiei.

Aceste categorii includ elementele estetice care crează cele mai puternice emoții utilizatorului receptor. Scala intensității acestor emoții variază în mod cert, la nivel individual și aici validarea cercetărilor despre influența acestora va trebui întregită de perspectiva socio-psihologică a specialiștilor.
Fără îndoială unele elemente complementare nu se încadrează într-o singură categorie, de vreme ce un obiect poate avea mai multe efecte asupra observatorului.

[106] Jacobs, W. Stephen, Barclay G. Jones, *City Design Through Conservation: Methods for the Evaluation and Utilization of Aesthetic and Cultural Resources*, Berkley: Preliminary Draft, University of California, I960

Cu toate acestea, nu este esențial ca aceste categorii să se mențină distincte și separate, ceea ce este important este ca aceste obiecte să fie recunoscute și compuse în **structura esențială estetică** a orașului.

2.3.2.1 Elemente fizice complementare ale ambianței

1. Materialele (calitățile suprafețelor)
Calitățile bi-dimensionale care exprimă apelul pur senzorial ne sunt cel mai evidente. Aceste calități sunt: **culoare, textură, model, ritm și formă**. Răspunsul, obținut în urma stimulului exercitat de aceste elemente, implică cel mai scăzut grad al pregătirii formale, pentru a le putea aprecia calitățile. Industria jucăriilor folosește aceste descoperiri din plin: copii sunt atrași de culori strălucitoare, texturi distincte și modele reliefate puternic. Din punct de vedere practic, acestea pot fi considerate materialul brut al experienței vizual estetice.

_Culoarea
Când este folosită adecvat culoarea este esențială în coordonarea aparenței estetice a peisajului urban. Culoarea este dominantă în impresia estetică a majorității utilizatorilor și prin urmare este o resursă plastică determinantă în oraș.
Fondarea teoriei armoniei culorii datează de la începutul secolului XIX și a fost sintetizată în studiul lui Chevreul[107] (1967). Această teorie distinge 6 armonii distincte ale culorii grupate în două categorii: **armoniile analogice și armoniile de contrast**.

Armoniile analogice sunt: **(i) armonia de scală**, *în care sunt compuse valori strâns apropiate a unui singur ton*; **(ii) armonia tonurilor**, *în care culori analogice ale unei singure tonalități sunt baza compoziției*; **(iii) armonia tentei dominante a luminii culorii**, *în care o asortare a diferitelor tonuri și intensități sunt compuse într-o schemă de compoziție ca și cum ar fi pătrunse de o lumină colorată dominantă*.

Armoniile de contrast sunt: **(iv) armonia contrastului de scală**, *în care puternic diferite valori ale unui singur ton sunt combinate*; **(v) armonia contrastului de ton**, *în care culori analogice sau relaționate sunt combinate în intensități foarte diferite sau în puternic diferite grade de puritate și pigment*; **(vi) armonia culorilor de contrast**, *în care culori opuse, complementare, sau triade pe cercul cromatic sunt combinate*.

O clasificare simplificată a muncii lui Chevreul și cu aplicație directă în design urban a fost cea a lui Birren (1969): *Principles of Colour.*

Această clasificare a armoniilor de culoare distinge 6 tipuri de armonii:
1. **Armonia culorilor adiacente**
   Este armonia culorilor situate aproape unele de altele pe cercul cromatic. În natură, este compoziția cromatică, cel mai des întâlnită (ex.: în peisajele de toamnă). Armonia aceasta este caracteristică așezărilor dominate de arhitectură vernaculară sau care folosesc materiale locale.

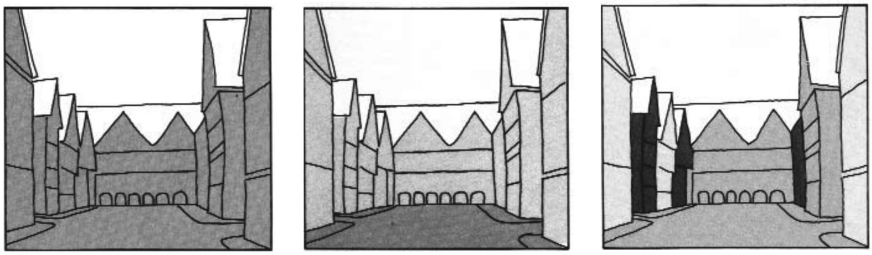
[107] Citat în: Moughtin, Cliff, Taner Oc, Steven Tiesdell, *Urban Design: Ornament and Decoration,* a 2-a ed., Architectural Press, Oxford, 1999

2. **Armonia culorilor opuse**
   Când culori complementare se situează în puternic contrast, rezultatul este agreabil în preferințele unora dintre noi, altora ni se pare stimulativ și vibrant. Culori opuse sunt: albastru și portocaliu, roșu și verde, iar prin alăturare se intensifică reciproc. Aceasta armonie atinge un rang de rafinament când culorile opuse sunt negru și alb. Țările nordice sunt caracteristice acestei armonii prin peisajele lor de iarnă în care totul este acoperit de zăpadă, cerul este incolor și elementele antropice sunt negre prin profilare pe fundal.
3. **Armonia culorilor opus-complementare**
   În această armonie o culoare cheie este combinată cu două tonuri apropiate ale unei culori exact opuse pe cercul cromatic. Exemple includ: roșu cu galben-verde și albastru-verde, roșu-portocaliu cu verde sau albastru, portocaliu cu albastru-verde și albastru –violet.
   Rezultatul este unul mai sofisticat și mai puțin direct decât o simplă armonie a complementelor.
   Oferă oportunitatea atingerii unei mai mari varietăți și subtilități în schema cromatică, o cerință importantă în culoarea orașului.
4. **Armonia triadelor**
   Această armonie oferă posibilitatea unei mai largi palete care poate fi particular utilă în design urban. Baza triadei este o alegere a trei culori egal situate într-un spectru pentru a produce un echilibru cromatic. Sunt 4 posibilități de formare a triadelor: primarele, roșu, galben, albastru; secundarele: portocaliu, verde, violet; intermediarele(terțiarele): roșu-portocaliu, galben-verde, albastru-violet și un alt grup de terțiare: galben-portocaliu, albastru-verde și roșu-violet.
   Prima triadă: roșu, galben, albastru este primitivă, directă și în mod normal are un farmec nesofisticat universal. Folosită, totuși cu alb, așa cum Le Corbusier a făcut-o, capătă atunci o calitate elaborat sofisticată. Combinația triadelor secundare și terțiare este violentă și țipătoare. Un exemplu în acest sens îl oferă templele chinezești care rafinează și extind aceste armonii în variate scheme de culoare.
5. **Armonia tentei dominante**
   Aceasta armonie este cea a peisajelor urbane privite de la distanțe mari și aflate sub efectul atmosferic al unei luminozități date de căldură, poluare, turbulență a aerului, irizare solară la apus sau răsărit. Sub efectul tonalității dominante a luminii toate culorile tind să se armonizeze oricât de disparate ar fi. Poate fi cu succes folosită în design urban când se particularizează unui anumit climat și expunere solară, și se creează un fundal care să accentueze tenta dominantă. Exemplu: Albul pal lăptos din Paris, este perceput astfel, în parte datorită atmosferei, dar este întărit și intensificat de griul pal al arhitecturii și negrul contrastant al elementelor de fier forjat.
6. **Armonia culorilor modificate.**
   Este armonia tentelor, umbrelor, tonurilor și a nuanțelor. **Este cea mai sofisticată armonie.**
   O tentă este o mixtură dintre culoarea pură (ex.: roșu) și alb.
   O umbră este mixtura dintre roșu și negru.
   Un ton de culoare este mixtura dintre roșu, negru și alb.
   Ca exemplu toate culorile și materialele folosite în orașele tradiționale sunt culori modificate adică: **nuanțe, tonuri, tente și umbre**. Când sunt folosite culorile pure,

acestea accentuează și scot în evidență trăsături speciale și de obicei cuprind suprafețe destul de mici. Contrastul natural cel mai des întâlnit este cerul strălucitor albastru și pajiștea întunecat verde.

Sunt 4 scări diferite în design urban la care poate fi văzută culoarea în oraș:

- Scara orașului sau a cartierului,
- Scara străzii sau pieței urbane, unde culoarea poate crea ambianțe diferite depinzând de clădirile adiacente, de colțurile clădirilor și de fațadele diametral opuse,
- Scara obiectului de arhitectură,
- Scara detaliilor: ferestre, obloane, decorațiuni din fier forjat, mobilier urban.



Accentuează volumul străzii | Accentuează *pereții* (planurile verticale) ale străzii | Accentuează verticalitatea fațadelor străzii

Fig. 2.8 STRADA_**Scheme cromatice diferite** sursa: Cliff Moughtin, p.143

Mai mult culoarea străzii și a fondului ei construit diferă din punct de vedere al percepției în 4 moduri: vedere laterală, vedere frontală, vedere de sus, vedere de dedesubt.

Așa cum deja am subliniat în prezentarea armoniilor cromatice, culorile se modifică sub influența umbririi masive, a soarelui strălucitor sau a situării în opoziție față de direcția razelor de soare. În fiecare situație, același pigment poate avea diferite**: umbre, tente, ton** al aceleiași nuanțe.



Fig. 2.9 STRADA_Armonii cromatice diferite: Paris (stânga**): armonia tentei dominante, Inverdan, Olanda (**dreapta**) armonia culorilor opus-complementare,** sursa: Corina Theodorescu

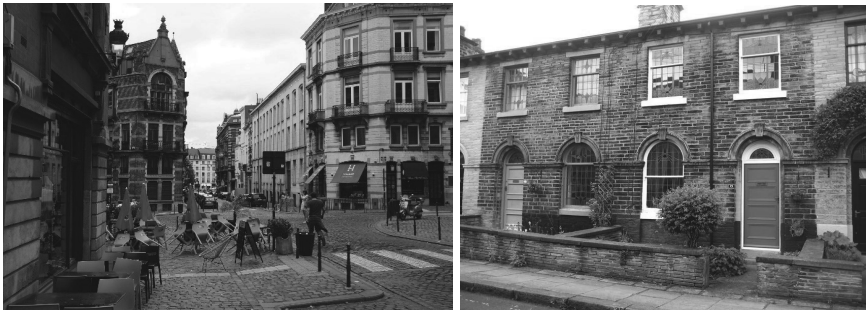


Fig. 2.10 STRADA_Armonii ale culorilor analogice: Bruxelles (stânga **)_ Suburbie din Londra (**dreapta**) și contrast de culoare prin micro-elemente** sursa: Ana Opriș

Exprimarea culorii se poate face prin continuitate sau contrast.

Textură

Când examinăm suficient de aproape texturile acestea sunt compoziții de micro-elemente care văzute de la distanță apar ca o suprafață continuă. Tocmai în această expresie a continuității unei granularități fragmentate rezidă calitatea particulară a texturii ca element estetic.

Pentru a avea efect, trebuie să existe o prezervare a raportului cert de scară dintre textură și mărimea sau forma obiectului ce îi este suport. Aceasta se manifestă într-un fel ca o dihotomie a aplicației. Diferențele sunt doar cele implicate de scară între textura, ca experimentare a unei rugozități a suprafeței de călcare în deplasarea pietonală și textura creată de repetitivitatea elementelor de cadru construit vizualizate din avion. Jacobs și Jones[108] evidențiază că valoarea aplicării la o scară largă este în întregime dependentă de probabilitatea de a fi văzută.

[108] Jacobs, W. Stephen, Barclay G. Jones, *City Design Through Conservation: Methods for the Evaluation and Utilization of Aesthetic and Cultural Resources*, Berkley: Preliminary Draft, University of California, I960, p.21



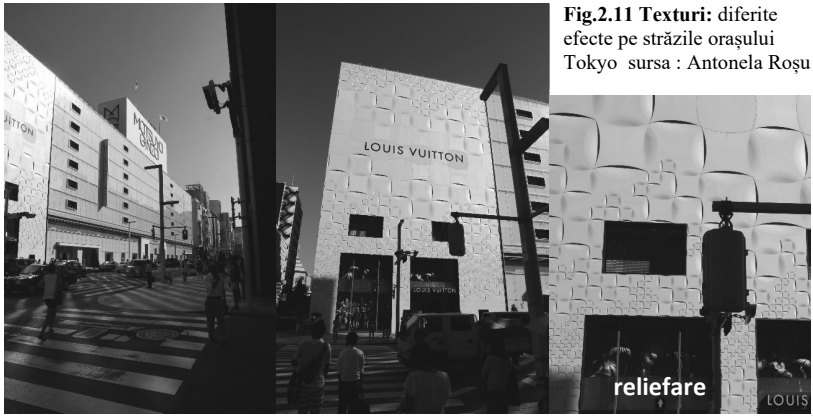
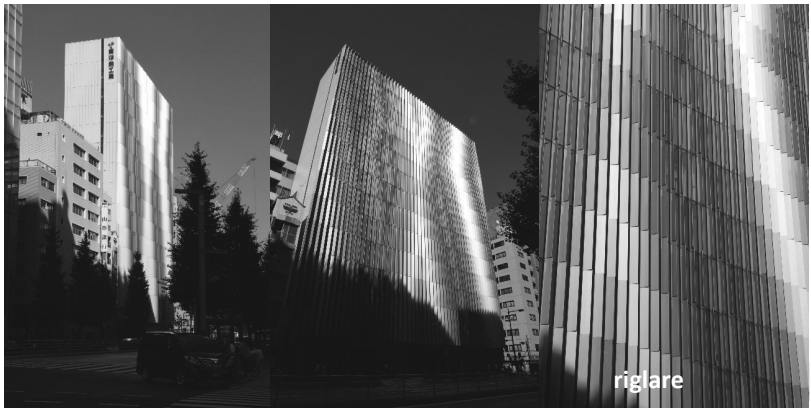


Fig.2.11 Texturi: diferite efecte pe străzile orașului Tokyo sursa : Antonela Roșu



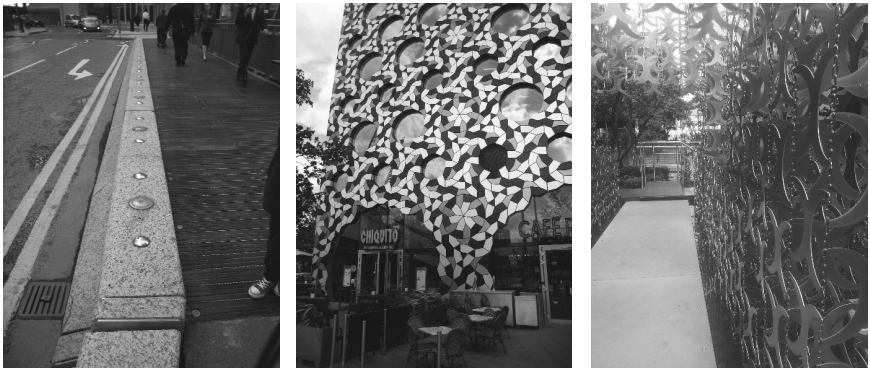


Fig. 2.12 **Londra – complexitate prin texturi: paviment, fațade, artă urbană s**ursa: Cristina Enache

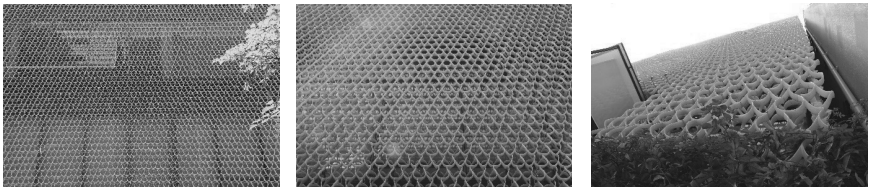


Fig. 2.13 Tokyo – complexitate prin texturi: paviment, fațade, artă urbană sursa: Antonela Roșu



În designul contemporan al străzii, textura joacă un rol din ce în ce mai important. Designul urban din Tokyo și din partea modernă a centrului londonez au atins o scală a rafinamentului expresiei și dozajului în folosirea texturilor pe fațade, dar și în pavimente sau în elementele decorative de artă urbană sau mobilier urban ale străzilor.

2. Forma (volum, obiect, geometrie)
Valoarea formei ca și calitate a unei suprafețe rezidă în singularitatea acesteia și absența repetitivității în variația suprafeței, în contrast cu ritmul, modelul, textura, culoarea care depind de repetiție pentru relevarea calităților lor estetice.
Diferite forme produc efecte emoționale diferite asupra utilizatorului, asemeni ritmului. Arta sculpturii a studiat profund impactul emoțional al formelor asupra celor care le privesc. Astfel, este deja cunoscut că o formă chircită produce un efect total diferit de una elongată sau extinsă.

_Modele (tipare, patern-uri)

De-a lungul istoriei urbanismului a existat o constantă preocupare în studiul modelelor ca formă bazică de organizare, fie că este relaționată de gridul străzilor sau gridul funcțional. În designul urban contemporan, modelele (*tiparele*) sunt primele considerate în experiența estetică urbană. Principala preocupare este de a grupa elementele designului urban într-un mod, conceput astfel încât simpla observare a lor să fie suficientă pentru a le identifica.

Această grupare de elemente se numește în design urban secvență vizuală[109]. Secvența este *definită ca o succesiune logică de elemente legate printr-o relație de solidaritate, care debutează atunci când apare un nou termen, fără antecedente în secvența anterioară și care se termină când un alt termen constitutiv existent nu este perpetuat*[110] (Roland Barthes).

Secvențele sunt o ritmicitate a succedării, în cadrul unui parcurs a unei suite de elemente, densități de evenimente și activități percepute diferit de fiecare dintre noi în funcție de capacitatea de evocare sugerată, de viteza și de modul cu care ne deplasăm.

Secvențele *programatice* sunt instrumentele construirii, în designul urban al spațiului estetic-configurativ, a echilibrului dintre coerență și complexitate, noțiuni definite în cadrul primului capitol. Cu alte cuvinte, un traseu, parcurs al unei înlănțuiri de spații urbane, trebuie gândit prin ordonarea și ierarhizarea importanței secvențelor dar și prin articularea dintre aceste prin elemente de contrast care induc orientare și stimul vizual. Rapaport[111] a studiat comparativ caracteristicile perceptuale în funcție de modul de deplasare și viteză, evidențiind diferența dintre cei motorizați și cei care merg pe jos.

[109] Eftenie, Mariana – *Concepţie şi proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referinţă,* Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2002, p.58
[110] Ibidem, p.58
[111] Rapoport, A., *Pedestrian Street Use: Cultural and Perception*, în V. A. Moudon (Eds.), *Public Streets for Public Use*, New York: Van Nostrand Reinhold Company,1987, p. 80-94

SPAȚIU CONSTRUIT → SECVENȚE VIZUALE → MEMORIE

Formarea secvențelor vizuale *sursa: Mariana Eftenie, p.59*

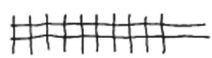
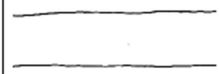
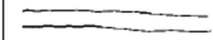
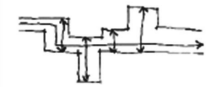
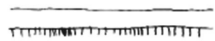
Spațiul celor motorizați		Spațiul pedestru	
Caracteristici	**Diagramă**	**Caracteristici**	**Diagramă**
Curbe graduale și perspective lungi		**Schimbări bruște de direcție și perspective scurte**	
Ritm regulat		**Ritm neregulat**	
Spații largi		**Spații înguste**	
Simetrie		**Asimetrie**	
Clădiri simple		**Clădiri complexe**	
Modulare gradată și grad mic de complexitate		**Schimbări neașteptate și grad mare de complexitate**	

Figure 2.14 Caracteristici perceptuale ale traseului în funcție de viteza deplasării sursa: A.Rapaport, p.82

_Ritm

Ritmul este îndeaproape relaționat cu modelul, tiparul. Asemeni modelului, ritmul este recunoscut în înșiruirea unei serii de elemente în câmpul vizual, diferențele semnificative derivând din intervalele acestor înșiruiri. În loc unei grupări mai puțin sau mai mult dense de tipare, utilizatorul răspunde mai degrabă accentelor recurente, care relaționate, la intervale posibil de estimat și înțeles vor da impresia ritmului. Este de altfel bine cunoscut că prin schimbarea ritmului în designul urban se poate schimba starea indusă de acesta, adică ambianța. Un ritm lent sugerează relaxare, în timp ce un ritm rapid sugerează bucurie.

O suprafață poate produce mai multe dintre cele 4 tipuri de repetare a variațiilor suprafeței în același timp. Spre exemplu: o suprafață poate reflecta modele privită de aproape sau textură privită de la distanță (vezi poza anterioară 2.11).

_Spațiu pozitiv _ spațiu negativ

Orașul este compus din mase construite și spații interstițiare dintre aceste obiecte. Ambele elemente formează spațiul. Masele construite sunt pozitivul spațiului iar golul dintre ele reprezintă negativul acestui spațiu. Prin urmare avem două subgrupe de elemente reprezentând experiențe estetice diferite și depinzând una de alta pentru expresie.

_Obiectele manufacturate

Obiectele *manufacturate* diferă, prin scară și utilitate, de masele construite și reprezintă elementele de mobilare a cadrului urban. Jacobs și Jones au observat că aceste obiecte sunt designate pentru utilitate, sau scopuri artistice sau bizare. Obiectele de utilitate, de obicei denumite mobilier urban sunt estetic interesante când exprimă un design industrial inteligent, obiectele artistice, decorative sunt surse ale stimulului estetic, dar mai există obiecte bizare, spre exemplu: un ceas urban ornat excentric sau diferite elemente din fier forjat ca detalii ale împrejmuirilor sau acoperișurilor care aduc varietate și exuberanță scenei străzii.

_Topografie și vegetație

Topografia este caracteristica majoră ce particularizează designul urban la orice scară. Forma terenului are o relație strânsă cu orașul așezat pe el. Un teren plat sugerează a combinație dual a arhitecturii verticale și orizontale. Un teren ușor deluros sugerează arhitectură verticală la confluența fluxurilor de cuburi pe pante, iar dealurile abrupte sugerează terasarea.

Asemeni clădirilor care sunt mărturii sociale, peisajul și designul peisagistic sunt mărturiile culturii urbane. Caracterul secțiunii orașului este reflectat în tratarea peisajului său.

_Forma spațiului

Spațiul are un impact emoțional puternic asupra receptorului. Intimitatea conferită de un spațiu mic definit configurativ și bucuria și admirația unei mari deschideri sunt amândouă emoții universale în care observatorul experimentează efectul puternic al contragerii sau dilatării spațiale. Aceasta emoție este conferită de scară. Un spațiu fie are o relație directă cu utilizatorul însuși permițându-i să fie în contact cu acesta și să-l poată măsura, fie ia o dimensiune extraordinară și supra umană în afara puterii comprehensibile a acestuia, asumându-și monumentalitatea.

Maeștrii Renașterii au dobândit și dezvoltat într-un rafinat mod arta folosirii scării arhitecturale pentru a institui emoție. Ei au descoperit ca o definire configurativă spațială în aer liber este resimțită cel mai confortabil când raportul dintre înălțimea și lățimea spațiului este 1/2: 1 sau 1/3:1. Când înălțimea spațiului este mai mare decât lățimea linia cerului devine obscură și spațiul devine o crevasă. Cu toate acestea o relație dintre ființa umană și un spațiu vast poate fi stabilită prin prezența unor obiecte la scară umană.

_Colțul străzii, Intersecția
O categorie mai dificilă, dar una de mare interes în aria designului urban o reprezintă acele spații care cuprind intersecțiile străzilor. Comparate cu piețele urbane, intersecțiile străzilor par indeterminate ca formă, dar adesea sunt cruciale în construirea dinamismului ce lipsește unei forme rigide a gridironului. Străzile diagonale care străbat rețeaua carteziană produc de asemenea intersecții interesante și spații mici, iregulate.

3. Expresia
Unul dintre cele mai puternice efecte estetice ale unui obiect este abilitatea de a evoca asociații mentale. În aceasta constă puterea unor variate obiecte sau configurații din cadrul orașului, aceea de a face apel la imagini mentale ale experienței sau ale prezentului nostru.

_Semnificația istorică
Locațiile istorice din oraș care sunt identificate cu un eveniment, o persoană sau un grup ce reprezintă o piatră de temelie în istoria orașului sunt încărcate de semnificații istorice. Conservarea acestor elemente istorice în țesătura orașului este esențială în întărirea identității urbane. Teza se va concentra asupra dialogului dintre nou și vechi din oraș, oferind exemple de încorporare a elementelor de patrimoniu sau semnificative istoric în designul urban contemporan (un exemplu este fântâna de la Piața Universității din București care prin istoria faptelor petrecute în acel amplasament are o valoare simbolică de neînlocuit).

_Semnificații actuale – comunicarea vizuală
Cel puțin din punctul de vedere al designerului comunicarea vizuală este în strânsă legătură cu calitatea peisajului urban a scenei urbane. Fie ca aceasta este făcută prin panouri publicitare sau crucifixuri, comunicarea vizuală oferă o varietate de înțelesuri și constituie condimentul experienței estetice urbane. Simbolurile vizuale din oraș sub orice formă conferă semnificații.

2.3.2.2 Elemente sociale complementare ale ambianței

_Micro-evenimentul și animația urbană
Activitatea este viața unui spațiu. În general, cel mai stimulative și folositoare spații deschise sunt cele care au diverse activități, întâmplări, întâlniri incidentale, lucruri și oameni a care să privești. Ele sunt o destinație și un punct de orientare. Efectul terapeutic al recreerii este dat de impactul senzorial al spațiului în sine care ne mobilizează atenția cu asociațiile bogate ale activităților pe care le conține.

2.3.2.3 Elemente senzoriale complementare ale ambianței

_Mirosurile urbane
De multe ori neglijate în design urban, mirosurile unui spațiu urban sunt extrem de importante în percepția emoțională a spațiului. Creierul uman asociază semnificații pozitive sau negative între percepția olfactivă a unui spațiu și memoria experienței

plăcute sau neplăcute trăite în locul respectiv. Orașele se identifică adesea prin mirosurile lor specifice care vin să adauge o componentă importantă identității urbane.

_Zgomotul sau Muzica Orașului

Strada ca spațiu preponderent solicitat ca loc al expunerii circumscrie de asemenea planul sonor. Zgomotul urban informează asupra modului de viață și activitatea locuitorilor. Acesta informează asupra modului în care trăiește orașul. Ca și mirosurile, zgomotul urban oferă o amprentă unică orașelor din culturi diferite. Cea mai cunoscută ca fiind extrem agreabil este cel al orașelor mediteraneene. Clinchetul veselei și rumoarea veselă a mulțimii sunt cele care le disting în mod generalizat în memoria majorității care au vizitat orașele de la Marea Mediterană. Proxemica sonoră de multe ori dictează distanțele de comunicare sau polarizare în spațiul străzii.
Aceste aspecte sunt considerate ca fiind importante pentru o mai bună înțelegere a ambianței urbane, a aspectelor și implicațiilor trăsăturilor specifice comportamentului și atitudinii umane în spațiul public.

Categoriile listate mai sus sunt menite a fi mai mult ilustrative decât să alcătuiască o listă definitivă. Acestea oferă un ghid în descoperirea obiectelor cu valoare estetică a orașului. Studiul va avea ca scop conturarea și propunerea unor modalități creative de încorporarea a acestora în textura orașului considerând ambele perspective: tradițional istorică și contemporană.

În scopul clarificării terminologiei, în cadrul tezei termenii: *design îmbunătățit, design estetic sau calitatea designului urban* ca manifestări vizuale vor fi definiți drept compunerea elementelor de formă arhitecturală, a materialelor și a expresiei într-o armonie capabilă să evoce un răspuns ridicat emoțional observatorilor.

Conceptul de ambianță urbană este cel care a schimbat și redefinit modul contemporan de gândire asupra experimentării zi de zi a orașului. Ambianța urbană este produs de sintaxă între designul urban al spațiului și experiența pe care spațiul o face posibilă, starea emoțională, trăirea într-un mod anume a spațiului. O ambianță urbană de calitate amplifică efectul produs de acest spațiu în viața noastră și ajută la însușirea spațiului, la dobândirea sentimentului de apropiere și apartenență la locul respectiv.

În timp ce, în literatura francofilă ambianța descrie mai mult experiența senzorială a unui loc, în cea anglo-americană ambianța se schimbă spre o experiență mai mult socială a unui spațiu.

Edward White este un susținător al valorilor semnificativ-culturale ale orașului tradițional. Matricea sa spațială *cale-loc-portal* încapsulează simbolurile spațiilor unui oraș care se lasă parcurs, descoperit treptat și al cărui sens se arată în trăirea experienței spațiului.

Fie că e tratată senzorial, fie că face apel la istorie și cultură, fie că se încearcă a fi cuantificată matematic, conceptul de ambianță urbană este motorul intrinsec al designului urban.

Capitolul 3
STRADA DIN PERSPECTIVA INTERACȚIUNII SOCIALE DEFINIȚII ȘI CARACTERISTICI DE BAZĂ. CRITERII ȘI TIPOLOGII.

Ce este strada?
Strada este piatra de rezistență a designului urban
Paul Goldberger, 1996
Strada este concentrarea experienței urbane
Lucy Bulllivant, 2002

3.1. SEMNIFICAȚIA STRĂZII ÎN SPAȚIUL URBAN

Având în vedere că: în *aria urbană străzile ocupă 25 – 30 % din intravilanul orașului*[112]; *sunt o importantă parte a peisajului vieții zilnice*[113] și servesc *ca locații ale expresiei publice*[114] este îndreptățit să concludem că experiența unei străzi oferită prin virtutea formei, funcțiunii și structurii sale în cadrul orașului, are o relație directă cu calitatea vieții urbane.

Această convingere este întărită și de Jane Jacobs, care pledează: *Străzile și trotuarele lor, spațiile publice principale ale orașului sunt organele sale vitale. Dacă străzile orașului arată interesant, orașul arată interesant; dacă ele arată plicticos, orașul arată plicticos*[115].

Studiul de față, pornește de la premiza conform căreia, oportunitățile pentru interacțiune socială în spațiul public sunt o reflectare a calității globale a vieții comunității. Pentru a atinge experiențe urbane dezirabile în cadrul orașului este necesară regândirea imaginii străzii ca pe un context favorabil socializării, creării sentimentului de apartenență și construirii demnității civice.

În baza acestui argument, capitolul de față va urmări să înțeleagă și să descopere - prin analize, interpretare și observații concludente asupra bibliografiei, prin exemple și sinteze personale – elementele cheie din gama factorilor care contribuie la stabilirea și susținerea rolului străzilor ca spații publice vitale, evocator semnificative și sociabile ale orașului.

[112] MacDonald, Elizabeth, Michael Larice, eds., *The Urban Design Reader*, Routledge, London, 2007, pg. 387
[113] Francis, Mark, *The Making of Democratic Streets in 'Public Streets for Public Use'*, eds. Anne Vernez Moudon; prefață Donald Appleyard, Van Nostrand Reinhold, New York, 1987, p .23
[114] Jacobs, Allan B, Great Streets, Mass.: MIT Press, Cambridge, 1993, p. 313
[115] Jacobs, Jane, *The death and life of great American cities,* New York: Modern library, reprintată, 1993

3.1.1. Strada definită ca spațiu social - spațiu public

O analiza a relației dintre *spațiul - social - spațiul urban - spațiul public* (*cu accent pe cel din urmă, prin particularizare*) clarifică conotația particulară a fiecărei categorii spațiale, condiție fundamentală în înțelegerea și utilizarea acestor concepte în cadrul metodologiei cercetării. Definirea relației dintre *spațiu public - spațiu privat* aduce de asemenea, în discuție relația sistemică dintre arhitectura cu funcție publică și oraș, aspect demonstrat ca fiind important în grila criterială a fundamentării teoretice stabilite în introducerea studiului.

Noțiunea de spațiu public, ca extensie a spațiului străzii în rețeaua de spații urbane are o dublă conotație și anume: una spațială și una socială. Ambele ipostaze presupun o dinamică temporal-istorică și culturală, limitele acestui spațiu fiind de natură perceptivă, juridică, sociologică. Există o mulțime de definiții, argumentate prin însăși dualitatea specifică a spațiului public identificată deja, acea de cadru fizic și spațiu social.

Multitudinea acestor definiții subliniază vocația publică și civică a străzii.
În contextul urban, din toate motivațiile care fac viața orașului atrăgătoare, oportunitățile pentru interacțiune socială în exterior sau calitatea vieții publice sunt aspecte vitale. Prin urmare, calitatea locuirii sau caracterul unei vieți a orașului este influențată de calitatea experiențelor trăite în spațiul public.

Atractivitatea și menținerea interesului pentru viața urbană rezidă în anticiparea unor experiențe mereu noi în spațiul public și contribuie la tonusul pozitiv al sănătății mentale, emoționale și fizice. Astfel, este notabil faptul că un factor contributor la calitatea locuirii urbane este posibilitatea de a avea contacte sociale care construiesc un sentiment de apartenență și un simț civic al rezidenților orașului. *Bunăstarea socială și sănătatea psihologică a societății depind de și se construiesc în comunitate*[116].

Philippe Graff distinge 3 niveluri ale practicilor de socializare corespondente a 3 tipuri diferite de raportare la spațiu. Astfel se diferențiază practicile:
- aferente vecinătății, prin care se utilizează spațiul public ca prelungire a celui domestic,
- proximității care sunt relaționate cu necesitățile vieții cotidiene,
- proprii centralității care sunt asociate noțiunilor de *amestec social, de aventură în cadrul spațiului urban, de anonimat în mulțime*[117].

Impulsul de a ieși *afară* stă în **anticiparea unor neașteptate și interesante experiențe** care să ne stimuleze simțurile. Oportunitatea divertismentului – într-o formă activă sau pasivă de observator – reprezintă o mare parte a experienței trăite în spațiul pubic. Interacțiunea socială este una dintre cele mai primare și facile financiar, forme de

[116] Oldenburg, Ray, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons and The Other Hangouts at the Heart of a Community*, **a 3-a ed.**, Marlowe&Company, New York, 1999, p.35
[117] Graff, Philippe, *Approche analytique de l'espace public urbain contemporain* în *L'espace public dans la ville mediterraneenne*,vol.I,L'Esperou, Montpellier, 1997, p.156

divertisment zilnic, a unei activități plăcute care se întâmplă rutinic. Unde și cum se petrece, indică sensul său și forma de semnificație și stilul de viață al participanților respectivi.

În acest sens, STRADA este locul cotidian care oferă oportunitățile de schimb social, în afara locuinței ca mediu privat. Acestea sunt vitale și acestea ajută la dezvoltarea unui legături cu comunitatea care duce la apariția sentimentului apartenenței și atașamentului față de un *loc*.

3.1.2. Strada definită ca loc al interacțiunii sociale

Rolul orașului de așezare pentru interacțiune umană socială a fost dintotdeauna un consistent scop al existenței sale. Ideea de oraș: *ca loc pentru relații sociale, a fost de la sine înțeleasă de-a lungul întregii civilizații umane până în secolul XX. Te puteai întâlni cu cineva în forumul din Pompei sau la intersecția de lângă piață, dar tot Te întâlneai, era UN ritual potrivit pentru UN Om, atât un rit și cât un drept*.[118]

Studiul de față are ca ipoteză existența unei conexiuni esențiale între calitatea designului spațiilor publice ale orașului și bunăstarea socială, emoțională și fizică a locuitorilor săi. Această experiență a bunăstării care poate fi gândită în termenii calității locuirii este *suma totală a tuturor întâlnirilor, relațiilor și experiențelor locuitorilor cu alți oameni de-a lungul unei zile. Un oraș dezirabil oferă ocazii și locuri pentru ca aceste experiențe să existe*[119].

> *Strada este piatra (structura) de rezistență a designului urban, și prin extensie a vieții urbane; orașul cu o viață a străzii vibrantă este orașul ce funcționează ca un mediu viabil. Este strada, nu clădirea individuală, elementul cheie de a face un oraș o piesă de design, pentru că strada este, cum spune Louis Kahn, adevărata cameră a orașului – chiar mai mult decât esplanadele sale ceremoniale sau piețele sale*[120]**.**
> **Paul Goldberger**

> *Spațiul mișcării constituit de străzi formează țesutul conectiv esențial al spațiului public urban – de la scara micro a circulațiilor între clădiri la scara macro a întregului oraș*[121].
> **Stephen Marshall**

Strada urbană tradițională a avut rolul de a unii direcțiile de circulație, spațiile publice și fațadele construite constituind astfel, identitățile urbane. Adepții *Mișcării Moderniste* în arhitectură și urbanism au tins în a imagina orașul viitorului ca pe o așezare mecanizată portretizând-o prin *poduri pietonale, faguri sferici sau structuri spațiale*

[118] Cullen, Gordon. *The Concise Townscape*, Van Nostrand Reinhold Co, New York, 1980, p.103
[119] Lennard, Suzanne H. Crowhurst, Henry L. Lennard, *Livable cities: people and places: social and design principles for the future of the city*, New York: Gondolier Press, Southampton, 1987, p. 2
[120] Goldberger, Paul, *The Rise of the Private City*, în J. Vitullo-Martin (eds), *Breaking Away: The Future of Cities: Essays in Memory of Robert F. Wagner*, The Twentieth Century Fund Press, New York, 1996, p.135-147.
[121] Marshall, Stephen, *Streets & Patterns,* Spon Press, New York, 2005, p. 13

nesfârșit dispersate (Orașul spațial de Yona Freidman)[122], ignorând calitatea sau absența structurii sociale a acestora. În ciuda acestor ambiții vizionare orașele de astăzi rămân centre ale contactelor sociale, întâmplătoare sau voite. Putem înțelege, prin aceasta, că speranța lărgirii orizontului fiecăruia, prin incidența contactelor contribuie oriunde la stimulul vieții orașului.

> *În general, din secolul XIX, oraşul a fost văzut ca ultima locaţie a modernităţii, vieţii sociale şi schimbării revoluţionare. În interiorul ţesutului său larg, strada este concentrarea experienţei urbane, un spaţiu amorf interactiv unde neasimilata alteritate este cel mai degrabă politic conţinută, depistată şi în acelaşi timp, cel mai palpabil perceptibilă ca o realitate a vieţii*[123].
> **Lucy Bulllivant**

> *Putem construi şi trăi în oraşe nu pentru că vrem, nu pentru că trebuie, dar pentru că ele oferă perspectiva unei vieţi gregare împlinite. Străzile urbane au fost şi pot fi contributori majori la acest tip de viaţă*.[124]
> **Allan B. Jacobs**

> *"Istoria începe la nivelul solului, cu paşii. Ei sunt numărul, dar un număr care nu face serie. Ei nu pot fi număraţi pentru că fiecare este o unitate de tip calitativ: un stil de aprehensiune tactilă şi de apropriere kinezică. Mişunatul lor este un nenumărabil de singularităţi. Jocurile de paşi sunt fasonări de spaţii. Ele ţes locurile."*[125]
> **Michel de Certeau**

Într-o înțelegere actuală și din perspectiva concertată psiho-sociologică, a spațiului public urban, strada trebuie înțeleasă ca *loc* al socializării și integrării sociale, al vizibilității și al *charismei sociale cum afirmă Molea și Rohmer*[126], al întâlnirii cu ceilalți în ritualul pe care îl presupune viața comunitară.

Spațiul public al străzii este un loc al mișcării. Ideea de spațiu este direct asociată unui loc, iar cea de timp unei experiențe. Mobilitatea devine un sistem care structurează orașul.

Așa cum rezultă din analiza succintă a definițiilor enumerate, metamorfoza în timp a unei străzi se identifică cu dinamica orașului fiind indisolubil legate dimensiunea fizică aparența spațială cu dimensiunea subtilă a spațiului social reprezentat prin elementele de viață urbană.

---

[122] Barnett, Jonathan, *An Introduction to Urban Design*, Harper & Row, Publishers, New York, 1982, p.7
[123]Bullivant, Lucy, *The Street in City Levels*, Ireson, Ally & Nick Barley (eds), Boston: Birkhäuser, London, p. 66-95, 2002, p. 68
[124] Jacobs, Allan B., *Great Streets*, Mass.: MIT Press, Cambridge, 1993, p. 313
[125] Michel de Certeau, *L'invention du quotidien*, p. 147.
[126] Eftenie, Mariana – *Concepţie şi proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referinţă,* Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2002, p.58

Tradiția, cultura urbană, experiența privind viață comunitară, alcătuiesc spațiul public urban iar STRADA se constituie ca locul cotidian, reprezentativ și revelator pentru oraș. Importanța străzilor ca *locuri* în contextul urban este însumată de următoarele așteptări pe care ar trebui să le îndeplinească:

- ***Să ofere calitate, caracter și aspirații unui cartier;***
- ***Să atragă, stimuleze și susțină o activitate economică și socială care să-i includă pe toți membrii comunității;***
- ***Să echilibreze balanța diversității opțiunilor de deplasare fără a compromite nici unul din modurile de transport;***
- ***Să asigure și susțină supravegherea din partea celor care operează în cadrul străzii sau adiacent acestuia[127].***

În ciuda acestui scenariu, perioada postindustrială, atât în America cât și în Europa, a cunoscut un proces rapid de suburbanizare a peisajului construit. Deși fenomenul dezvoltării extensive urbane a avut influențe și cauze diferite în cele două continente, alienarea vieții publice a orașului prin lipsa calității spațiului public și orientarea acestuia spre favorizarea deplasării cu mașina a avut loc peste tot în lume. Anterior acestei perioade orașele principale *erau dense, compacte și posibil de parcurs pe jos, cu un număr mare de funcțiuni economice și spațiale*[128]. Evenimentul apariției automobilului în 1920 – care a permis alternative de mobilitate și separarea locului de muncă de locuință – a inițiat prima fază de creștere suburbană în afara limitelor tuturor orașelor majore. Literatura existentă concentrată pe argumentarea împotriva proliferării suburbanizării și dezvoltării extensive (*urban sprawl*) a analizat problema din diverse unghiuri de privire ca: sustenabilitate (Williams, 1999); preocupare pentru calitatea vieții (MacDonald, 2007); calitatea mediului construit (Barnett, 1982); capacitatea unui mediu de a fi străbătut mergând pe jos (Schmitz, 2006), sunt doar câțiva.

Punctele de vedere sunt variate, însă aria preocupării rămâne constantă în toate argumentările: *aceea de a reduce dependența de automobil și astfel, a recrea un mediu construit concentrat pe experiența socială pedestră*.
Și scena acestei revoluții este, desigur, STRADA urbană.

[127] Urban Design Institute, Great *Streets Quality Report,* ian. 17-20,2006
[128] Karp, David A., Gregory P. Stone, & William C. Yoels, (a-2ed) *Being urban: a sociology of city life*, Praeger, New York, 1991, p. 255

3.1.3. Peisajul străzii – transformare și istorie

Uneori, imaginile și forța lor vizuală comunică mai mult decât ar putea să o facă cuvintele. Am ales pentru a ilustra plastic evoluția peisajului străzii, un spațiu public urban surprins în instantanee fotografice ce fac un salt în timp de 100 de ani. Este vorba despre Times Square din New York, inima Manhattan-ului, o dezvoltare urbană brutal de sinceră în exprimarea capacității unui teritoriu de a fi ocupat de construcții și de oameni[129].



Foto 3.1: New York, Times Square 1908, Multitudinea și diversitatea detaliilor subscriu unui tot armonios

Prima fotografie ilustrează o imagine a acestui spațiu surprinsă la începutul secolului 20, în anul 1908.

Ce observăm? Strada nu are semne de circulație sau alte elemente de signalectică, nu sunt desenate benzi pe pavaj, nu sunt bariere sau alte obstacole care să dirijeze sau împiedice circulația liberă a trecătorilor, de altfel oamenii trăiesc și se deplasează fără teamă în spațiul străzii. Clădirile ce delimitează spațiul public sunt dispuse în fronturi ce au o bază interactivă și transparentă, liniile designului urban sunt fluide, continue și simple.



Foto 3.2: New York, Times Square 2000, Strada își pierde rolul primordial de liant în agregarea comunității

Multitudinea detaliilor și diversitatea acestora subscriu unui tot armonios, lizibil si captivant totodată.

A doua fotografie este făcută la începutul secolului XXI în anul 2000.



Foto 3.3: New York, Times Square 2013, Spațiul public pierdut este recucerit și oamenii reîncep să trăiască viața străzii

[129] În dialogul arhitectului Jean Nouvell cu filosoful Jean Baudrillard publicat în Obiecte singulare [arhitectura si filosofie], trad.din.lb.fr. de Ciprian Mihali, *New York-ul este privit ca o utopie care s-a realizat*. p.19

Mașinile, prin număr și suprafață ocupată domină spațiul. Oamenii, în schimb, au un spațiu limitat de deplasare, fragmentat, obstrucționat de discontinuități derivate din separarea fluxurilor auto de cele pietonale și prioritizarea deplasării în viteză față de cea pedestră. Strada devine un spațiu tranzitat, parcurs și atât, pierzându-și rolul primordial de liant în agregarea comunității[130]. ea de a treia fotografie este una actuală, Times Square în 2013.

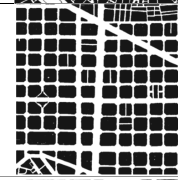
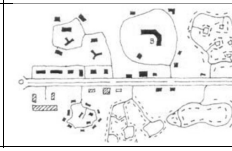
O parte din spațiul străzii ocupat înainte de benzi de circulație auto devine pietonal, amenajat cu locuri de stat și suprafețe destinate petrecerii timpului în oraș. Spațiul public pierdut este recucerit și oamenii reîncep să trăiască viața străzii.

Imaginile alese descriu un ciclu al cărui parcurs radiografiază totodată și mișcările din interiorul ideologiei urbanistice ce au încercat să găsească variate răspunsuri legate de creșterea și regenerarea orașului în contextul unei progresive creșteri demografice. *Cele trei paradigme uzitate atât în teorie cât și în practică sunt modelul culturalist, cel funcționalist și cel naturalist*[131] și au produs dezvoltări urbane diferite.

Strada a parcurs un traseu frământat, de la disoluție (în cadrul cartierelor funcționaliste) până la absolutizarea ei reconsiderând formulele orașului tradițional (vezi tabelul 3.1.).

Creșterea necontrolată a ariei urbanizate și impactul ei asupra dependenței de automobil, consumul ineficient de teren și energie și calitatea locuirii urbane au devenit constant în ultimii 30 de ani subiecte de analiză și critică atât în domeniile planificării spațiale cât și cele politice, economice și sociale. *Prin design numai pentru deplasarea auto – cu drumuri uriașe, parcări uriașe și uriașe subsidiare – orașele astfel se închid orbește într-un tipar necontrolat al dezvoltării*[132]. În cadrul extinderilor de tip suburbii (orașele americane și din colonii) dezvoltarea extensivă a generat o masivă infrastructură de transport care a distrus practic viața urbană publică. În Statele Unite, creșterea necontrolată este acum larg recunoscută drept costisitoare în termeni economici, ecologici și sociali. Punctul în care ne aflăm acum în designul urban al străzii este acela al reconcilierii dintre cale și *loc*.

[130] Choay, Francoise, *Urbanismul.Utopii și realități*, Paideia & Simetria, București, 2002
[131] Sandu, M. Alexandru, *Sâmburele care face să crească*, vol.2 in "Eseuri de urbanism si arhitectura", Arpad Zachi (coord.), Editura Fundației Arhitext Design, București, 2007, p. 12
[132] Nozzi, Dom, *Road to Ruin: an introduction to sprawl and how to cure it*, Praeger, Londra, 2003, p. 16

Tabel 3.1. Relație densitate – conectivitate în cadrul țesutului urban sursa:autorul, după Morphologie urbaine, Remy Allain (2005)				
Orașul european compact	**Densitate ridicată Conectivitate ridicată**	***țesut tradițional***	*Roma, Italia*	
	Densitate ridicată Conectivitate bună	***trama ortogonală***	*Barcelona, Spania*	
Orașul orientat spre deplasarea auto	**Densitate scăzută Conectivitate scăzută**	***grid***	*Los Angeles*	
Orașul în întregime nou proiectat	**Densitate scăzută, Conectivitate slabă**	***ansamblu de locuințe***	*Brasilia*	
Dezvoltarea extensivă *sprawl*	**Densitate slabă Conectivitate slabă** ***trafic auto major necesar***	***separarea activităților***		

3.2. TIPOLOGIZARE PE CRITERIUL INTERACȚIUNII SOCIALE

Cadrul metodologic și criterial al studiului străzii a fost analizat și etapizat astfel încât să fie lizibil și eficient de urmărit în partea ilustrativă și aplicativă a cercetării.

Cadrul criterial este structurat ca o matrice bidirecțională cuprinzând:

- *pe orizontală criteriile specifice fiecărui palier,*
- *pe verticală modul de repartiție și analiză a celor două tipuri de străzi: strada din țesutul tradițional și strada nou creată prin design contemporan.*

3.2.1. Cadru criterial de tipologizare

Sistemul criterial de referință al cercetării rolului străzii ca spațiu de interacțiune socială a fost constituit prin luarea în considerație a două categorii principale:

1. **criteriile arhitectural-urbanistice:**
- ***factori istorici și culturali*** (*stilistică, semnificație, identitate*)
- ***factori generatori ai calităților configurativ-spațiale*** (*omogenitate, continuitate, elemente fizice și simbolice*)
- ***factori funcționali***

2. **criteriile psiho-sociologice:**
- ***aspecte implicite și explicite ale spațiului social*** (*animație urbană, nevoi și disponibilități*)
- ***relații specifice ale spațiului social cu cadrul construit*** și ***vocația publică*** a acestuia (*micro-evenimente urbane, experiențe, practici și activități publice*)
- ***relații între oferte ale cadrului urban și aspirațiile populației***.

Identificarea categoriilor tipologice ale străzii din perspectiva interacțiunii sociale ilustrată cu exemple notabile din orașele importante reprezentând diferite culturi, conduce la stabilirea unui sistem criterial al calității designului urban stradal reprezentând un instrument de maximă utilitate în aplicarea concretă a metodei teoretice din cadrul tezei. Cadrul metodologic de studiu din partea ilustrativă, precum și grila criterială stabilită au fost de asemenea structurate din perspectiva teoriei studiate în cadrul capitolelor anterioare, validată la nivelul demersului exersat și practicat în orașe cu experiență din acest punct de vedere.

Alegerea exemplelor pentru ilustrarea ambianței ca factor activator al vieții publice în cadrul străzii, a fost gândită a fi cât mai diversă, cu o considerație atentă atât a orașelor care s-au înscris de a lungul timpului ca fiind capabile de schimbare continuă și inovare în întărirea vocației publice a spațiilor lor, cât și a celor care au o puternică tradiție și vocație pentru viața publică în exterior, exemplul cel mai elocvent fiind cele din spațiul mediteraneean.

Propunerea de tipologizare pe criteriul interacțiunii sociale din fig.3.4 are un caracter relativ și dorește doar să sugereze extrem de general categoriile de străzi existente în țesutul tradițional al orașului așezate pe o axă a intensității desfășurării activităților și a evenimentelor ce polarizează oamenii în interiorul spațiului străzii.

CADRU CRITERIAL DE REFERINȚĂ în studiul străzii din perspectiva interacțiunii sociale

3. CADRUL FIZIC arhitectural-urbanistic, cu caracteristicile specifice: - *Geometrice, principii estetico-configurative* - *Funcționale* - *Reprezentativitate* - *Semnificație* **4. CADRUL TOPOLOGIC (locul în sistem)** - *Relația dintre componentă și sistem* - *Tipul de rețea stradală* - *Echipamentele publice semnificative* - *Relația cu centrul orașului*	**1. CADRU PSIHO-SOCIAL (socio-comportamental)** - *Vocația publică în relație cu profilul funcțional* - *Loc al convivialității* - *Disponibilități* **2. CADRU ISTORIC-CULTURAL** - *Nucleu/zona centrală* - *Centru/zona istorică* - *Zone protejate* - *Centre/zone cu potențial de dezvoltare.*

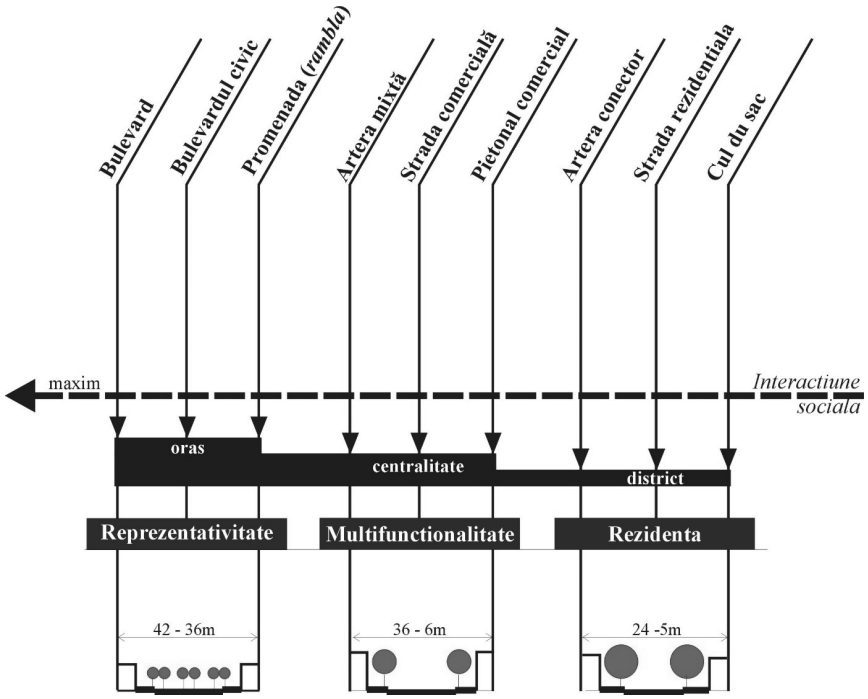


Fig. 3.4 Tipologizarea străzii pe criteriul interacțiunii sociale: gabarit transversal/atractivitate, polarizare oameni și activități/topologie, legătura cu orașul/rol, relație componentă-sistem
sursa: autorul

Francois Archer[133] identifică 3 funcții majore ale străzii:

- Tranzit
- Acces
- Bază a activităților

Archer definește strada ca o cale care se situează în interiorul mediului urban și care servește specific sau simultan pentru a străbate acea zonă sau pentru a accesa destinații sau *locuri* aflate de a lungul ei sau în vecinătatea ei și de a genera acel spațiu comun care poate fi folosit pentru diverse tipuri de activități. Prin urmare, o stradă performează cel puțin una din aceste trei funcții ale sale. Sigur, există și străzi monofuncționale cum ar fi: fundăturile (*cul du sacs*), drumurile expres urbane sau pasajele comerciale; alte străzi sunt multifuncționale, în viziunea lui Archer. În această categorie sunt incluse străzile orașului pre-industrial cu multiplele lor activități: strada principală din orașele de provincie cu magazinele și standurile pieței comerciale, bulevardele urbane cu terasele, cu ariile sale de recreere și trotuarele sale animate de trecători în plimbare, de rezidenți și deținătorii afacerilor de la parterul clădirilor.

Coexistența acestor funcțiuni a creat dintotdeauna dificultăți care au cerut soluții tehnice, organizaționale și sociale de toate tipurile. În antichitatea romană, pavajele separau carele de cei care mergeau pe jos și activitățile de bază ale străzii de meșteșug de cele de schimb comercial. Reguli de trafic organizau mișcarea pe tot timpul zilei și al nopții. În Evul Mediu era statutul social sau forța fizică cea care decidea dreptul celui care să treacă când doi oameni traversau strada. Coexistența diferitelor funcțiuni și utilizatori în cadrul străzii au creat diferite tipuri de dificultăți, dar constante de a lungul timpului. Aceste probleme sunt mai mult ca niciodată prezente astăzi în orașul contemporan. În secolul XIX, după cum am relevat în primul capitol noile nevoi ale societății moderne au creat strada multiplelor fluxuri: bulevardul parizian și străzile și bulevardele lui Cerda la Barcelona.

Astăzi dominația rolului de tranzit al străzii a născut diverse reacții împotriva acestei specializări funcționale. Din punctul de vedere al designului urban sunt variate moduri de a analiza această problemă, însă două caracteristici se mențin constate: aceea de cale și de loc. De când strada a devenit orientată spre deplasarea auto, strada ca *loc*[134] a fost din ce în ce mai neglijată.

Când o stradă funcționează doar ca și cale în cea mai mare parte a timpului, rolul de cale va deveni inevitabil dominant, iar cel de loc va trece în plan secund. Ca rezultat, străzile își vor pierde farmecul, atracția pentru oameni. Designul urban s-a concentrat din ce în ce mai mult pe nevoile deplasării pietonale pentru a readuce viața în strada urbană.
Așa cum am subliniat în capitolele 1 și 2, acesta este scopul esențial al căutărilor actuale în designul urban al străzii. Din studiul bibliografiei dedicate special acestui subiect se desprind 4 factori cheie care influențează designul concentrat pe deplasarea pedestră:

[133] Archer, Francois, Mireille Apel-Muller, *La rue est a nous tous, The street belongs to all of us*, ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007
[134] Moughtin, Cliff, *Urban Design: Street and Square,* a3-ed., Architectural Press,Oxford, 2003



Primele 3 categorii au fost deja studiate, studiul se va concentra pe detalierea calităților perceptuale legate de experiența vizuală.

3.3. CADRU CRITERIAL DE CALITATE ÎN DESIGN URBAN

3.3.1. Calități perceptuale în design urban

Red Ewing, alături Keith Bartholomew[135] sunt co-autorii cărții: *Design orientat către tranzit și deplasare pietonală.* Cartea sa operaționalizează aproape 50 de ani de teorie în design urban, într-un mod care oferă înțeles și aplicație practică urbaniștilor, membrilor comisiilor de avizare, consilierilor, antreprenorilor și cetățenilor care doresc medii construite mult mai dezirabile locuirii și socializării.

Începând cu anul 2000, au apărut o serie de instrumente eficiente pentru calculul indexului de adaptare a structurii urbane la mersul pe jos. Generic numite, *instrumente de audit pietonal*, aceste formule sunt, în prezent, folosite de cercetători, administrații locale și grupuri ale diferitelor comunități, pentru a măsura caracteristici fizico-spațiale relaționate cu indexul de adaptare a structurii urbane la mersul pe jos, precum: retrageri ale clădirilor, lungimea cvartalului și lățimea străzii și a trotuarului[136].

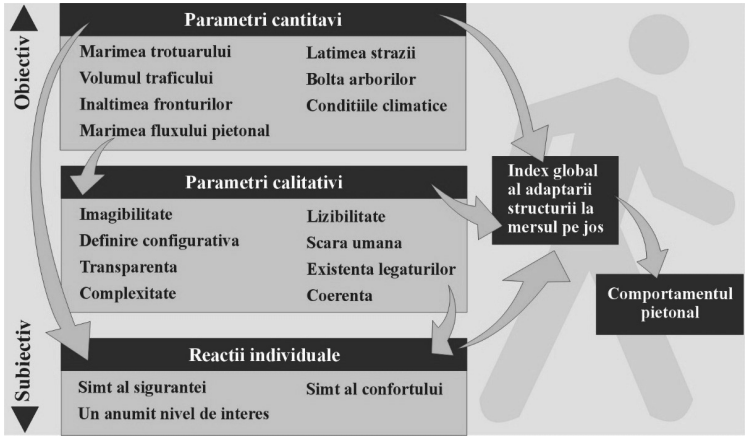


Fig. 3.5 Cadru conceptual al relației cantitate/calitate în designul urban orientat spre deplasarea pietonală_ sursa: Red Ewing, p.16

[135] Ewing este un recunoscut expert în urbanism și profesor, alături de Keith Bartholomew, colegul său prodecan la Colegiul de Arhitectură și Urbanism din cadrul Universității din Utah, SUA

[136] Site-ul Robert Wood Johnson Foundation's Active Living Research găzduiește 16 astfel de instrumente accesibil la http://www.activelivingresearch.org/

Cu toate acestea doar trăsăturile fizice ale unui spațiu urban nu ne pot spune mult despre experiența parcurgerii pietonale particulare a unei străzi anume. În mod specific, ele nu pot capta percepțiile generale ale oamenilor asupra ambiantului străzii, percepții ce pot avea relații subtile și complexe cu trăsăturile fizico-spațiale. Literatura din aria designului urban indică numeroase calități perceptuale ce pot afecta experiența pedestră[137].

Parametrii cantitativi și calitativi ai designului urban sunt relaționați de comportamentul pietonului prin cadrul conceptual arătat în figura 3.5. Percepțiile intervin (sau mediază) între trăsăturile fizice ale cadrului construit și comportamentul pietonului. Trăsăturile fizice influențează calitatea mediului pietonal, în modul direct și indirect al perceptibilității și sensibilității individuale.

Calitățile designului urban sunt diferite de acele calități referitoare la confort, siguranță și nivelul de stimul al interesului, care reflectă modul individual de a reacționa față de un loc – modul cum o persoană receptează condițiile acelui loc prin prisma atitudinii și preferințelor individuale. Percepția poate produce reacții diferențiate la scara individului. Prin situarea, în poziția de observatori din exterior, se poate atinge un grad de obiectivitate pe care reacțiile individuale nu o pot releva[138].

Studiul a avut la bază o documentară[139] extinsă și o sinteză a acesteia. Din studiul literaturii din câmpul profesional s-au listat 51 de calități perceptuale ale mediului urban.

Din cele 51, opt au fost selectate pentru continuarea cercetării, selecția s-a bazat pe importanța desemnată fiecăreia de studiile în cauză:
(1) *imagibilitate* (2) *definire configurativă*, (3) *scară umană*, (4) *transparență*, (5*) complexitate*, (6) *coerență*, (7) *lizibilitate* și (8) *existența legăturilor*.

Din cele opt, cinci au putut fi cu succes măsurate într-o manieră care să îndeplinească testul validității și al relevanței.

Abordarea originală a studiului a constat în derularea unei anchete bazată pe evaluare vizuală, în interiorul echipei de cercetare, formată din specialiști în urbanism dar și alte domenii conexe. Aceștia au vizionat diferite scene filmate și fotografiate ale unei varietăți de scene urbane ale străzii.

Prima etapă a cercetării a constat în relaționarea unor caracteristici fizice cu un sistem de punctare al celor 8 calități ale designului urban pentru un registru de scene urbane ale străzii.

[137] Alte domenii contribuie, de asemenea: arhitectura, peisagistica, psihologia ecologică și mereu în creștere, literatura bazată pe preferința vizuală sau percepția vizuală.
[138] Ewing Red, Keith Bartolomew, *Pedestrian&transit-oriented design*, American Planning Association,
Chicago, 2013
[139] Appendixul B al studiului relevă lista membrilor panelului de cercetare și evaluările acestora cantitative, accesibil la: http://content.lib.utah.edu/cdm/ref/collection/uspace/id/6133

A doua etapă a constat în intervievarea fiecărui membru asupra considerentelor care l-au determinat să ratifice punctajul acordat imaginilor, care astfel s-au clasat cel mai sus pe scala aprecierilor corespunzătoare fiecărei calități în parte.

Prima etapă a relevat imaginile ce corespund specific calităților studiate și a fost o evaluare calitativă, a doua etapă a furnizat informații cantitative relevante asupra caracteristicilor fizico-spațiale sau altele, ce au dus la aprecierea acestora.
Următoarea secțiune a lucrării de față prezintă sumar cele opt calități de design urban operaționalizate de panelul experților și subliniază răspunsul calitativ și cantitativ al acestora, oferind și punctul de vedere al autorului tezei derivat din interpretarea personală a literaturii relevante pentru fiecare calitate în parte.

_Imagibilitate



Fig.3.6 ***Paris: Place Vendome****: Simplitatea compoziției spațiale dar și elementele unice de identificare (omogenitatea arhitecturii și prezența monumentului ca punct focal) transformă acest ansamblu urban într-un loc imagibil, oferindu-i puternice semnificații simbolice și culturale.* Sursa: Corina Theodorescu

Imagibilitatea este calitatea unui loc care îl face distinct, recognoscibil și memorabil. Un loc are un grad mare de imagibilitate când elementele sale fizice specifice și configurarea lor captează atenția, transmit semnificații și creează o impresie de durată.

Kevin Lynch (1960) a fost primul care a susținut că un oraș imagibil este bine conturat, conține părți distincte și este imediat recognoscibil de cineva, care l-a vizitat sau a locuit acolo. Un rol important îl joacă capacitatea umană înnăscută de a vedea și a-și aminti modele. Este un loc în care elementele devin ușor de identificat și grupat în configurația de ansamblu.

Reperele sunt o componentă a imagibilității. Termenul de reper nu denotă implicit o structură civică grandioasă sau un obiect impresionant. În cuvintele lui Lynch acesta poate fi: *un mâner de ușă sau un dom*. Ceea ce este esențial este: singularitatea și locația sa, în relație cu contextul și cu orașul, privind la o scară mai mare.
Reperele sunt principii importante în designul urban al străzii pentru că se comportă ca:

- puncte focale de perspectivă
- puncte de orientare
- elemente de contrast în configurația urbană.

Tunnard și Pushkarev[140] atribuie chiar o mai mare importanță reperului: *un reper ridică o arie considerabilă din jurul său din anonimat, oferindu-i structură vizuală și identitate.* Imagibilitatea este legată de spiritul locului. Gordon Cullen[141] dezvoltă acest concept al spiritului locului afirmând că o temă vizuală caracteristică va contribui la un spirit coeziv al locului și va inspira oamenii să intre și să rămână în acel spațiu. Jan Gehl explică acest fenomen apelând la exemplele faimoaselor piețe italiene unde: *viața locului, climatul și calitatea arhitecturii se completează și se susțin reciproc pentru a crea o impresie complet unică și memorabilă.*[142] Când toți factorii reușesc să conveargă spre o finalitate atât de plăcută, un sentiment de confort psihologic și fizic rezultă: un sentiment că acel spațiu este un loc cu totul plăcut în care să te afli.

Imagibilitatea este influențată de multe alte calități ale designului urban: definire configurativă, scară umană, transparență, complexitate, coerență, lizibilitate, existența legăturilor; și este, într-un fel, efectul net al acestora. Locurile care întrunesc în grad înalt aceste calități sunt în mare măsură și imagibile. Designul urban se sprijină pe forța pozitivă a imaginilor când analizează imagibilitatea sau spiritul locului.

Contributori semnificativi la imagibilitate:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ Arhitectura vernaculară ▪ Repere ▪ Priveliști surprinzătoare ▪ Topografie neobișnuită ▪ Signalistica frontispiciilor	▪ Numărul de persoane (+) ▪ Proporția de clădiri istorice (+) ▪ Numărul de incinte, piațete, scuaruri (+) ▪ Prezența locurilor de luat masa în exterior (+) ▪ Numărul de clădiri cu siluete nerectangulare (+) ▪ Nivelul de zgomot (-) ▪ Numărul de amenajări peisagistice majore (+) ▪ Numărul de clădiri cu elemente distincte (+)

Importanța numărului de oameni și a amenajării locurilor de luat masa în exterior subliniază importanța activității umane în crearea locurilor imagibile.

[140] Tunnard, Christopher, Boris Pushkarev. *Man-Made America: Chaos or Control? An Inquiry into selected problems of Design in the Urbanized Landscape*, Yale University Press, New Haven, 1963, p.140
[141] Cullen, Gordon, The concise townscape, Architectural Press, Oxford, 2012, p.152
[142] Gehl, Jan, Viața între clădiri, Utilizările spațiului public, Igloo Media, București, 2011, p.41

Lipsa semnificației importanței reperelor, arhitecturii deosebite și a artei urbane i-a forțat pe experții panelului să reconsidere ceea ce face un loc memorabil.

_Definire configurativă spațială

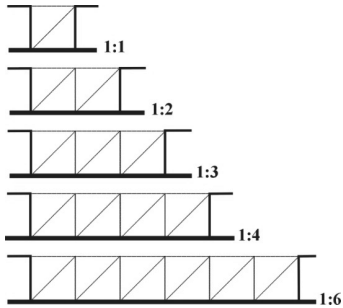


Fig.3.7 ***Barcelona:*** *3 tipologii ale străzii diferențiate prin raportul dintre proporțiile prospectului transversal: alee rezidențială și pietonal comercial din Barri Gotic puternic delimitate de fronturi și capetele de perspectivă, arteră de circulație din gridul lui Cerda, Eixample, definită de fronturi și plantația de aliniament. Torre Agbar (Jean Nouvell) se percepe ca și capăt de perspectivă și diminuează proporțiile arterei. Sursa: autorul*

Definirea configurativă spațială se referă la gradul de delimitare al unei camere spațiale în exterior. Aceasta se face prin fronturile clădirilor, pereți, copaci sau alte elemente verticale din spațiul străzii. Străzile sunt dependente de raportul dintre înălțimea elementelor verticale și lățimea prospectului transversal, în definirea configurativă spațială. Când există un echilibru între cei doi parametrii strada capătă această calitate de cameră spațială exterioară.

Definire configurativă spațială _ Raport înălțime – lățime

Alexander et al.	**1:1 ideal**
Hedman	**1:1 - 1:2 ideal**
Lynch and Hack	**1:4 minim**
	1:2 - 1:3 ideal
Duany și	
Plater-Zyberk	**1:6 minim**
A. Jacobs	**1:2 minim**
	1:1 ideal



Surse: C. Alexander, S. Ishikawa, and M. Silverstein, A Pattern Language - Towns · Buildings · Construction, Oxford University Press, New York, 1977, p. 490; R. Hedman, Fundamentals of Urban Design, American Planning Association, Chicago, IL, 1984, pp. 58-59; K. Lynch and G. Hack, Site Planning, MIT Press, Cambridge, MA, 1984, p. 158; A. Duany and E. Plater-Zyberk, The Second Coming of the American Small Town, Wilson Quarterly, Vol. 16, 1992, pp. 19-48; și A.B. Jacobs, Great Streets, MIT Press, Cambridge, MA, 1993, p. 280

Străzile au o definire configurativă puternică atunci când sunt delimitate și modelate de elemente verticale, care intersectează liniile virtuale convergente ale perspectivei. Simțul unei configurări precise spațiale apare, când aceste linii sunt întrerupte vizual de planuri verticale și dau senzația de *cameră spațială* în exterior.

Definirea configurativă spațială este îndelung studiată și susținută de Cullen[143]: *definirea configurativă spațială, sau camera exterioară, este, poate, cea mai puternică, cea mai evidentă, dintre toate mijloacele, de a institui simțul poziției, al identitificării cu împrejurimile…Încorporează ideea de co-prezență.* Alexander, Ishikawa, și Silverstein[144]: "*un spațiu exterior este pozitiv atunci când are o formă distinctă și definită, la fel de definită ca forma unei camere, și când forma sa este la fel de importantă ca formele clădirilor ce îl înconjoară* ".



Fig.3.8 Ilustrare diferite tipuri de definiri configurative: importanța capătului de perspectivă ca element de proporționare și echilibru în armonia ansamblului, sursa: Brian Edwards, p.24

Peisajul străzii este format de linia fronturilor care sunt pereții străzii, de suprafața orizontală a pavajelor care devin *podeaua* camerei spațiale și de linia cerului care este *tavanul* acesteia. În ariile mai puțin dense, copacii joacă un rol important în definirea configurativă a spațiului. Aliniamentele definite de arbori ajută la definirea limitelor vizuale ale spațiului, la corecțiile optice ale unui prospect larg transversal și alături de elemente bine proporționate la scara umană a străzii. Aceștia închid vizual spațiul atât vertical cât și orizontal. Orizontal pot defini sugestii vizuale și iluzii optice, vertical, asigură un *tavan* aerat de foliaj transparent. Capetele de perspectivă contribuie la simțul definirii configurative spațiale, chiar și în situația fronturilor discontinue[145]. În cadrul unui grid viar cartezian fără capete de perspectivă în lungul străzilor, în ciuda fronturilor continue, sentimentul definirii spațiale de cameră exterioară se diminuează mult[146]. Retragerea mare a clădirilor față de stradă sunt o sursă de *spațiu mort*. Discontinuitățile

[143] Cullen, Gordon, The concise townscape, Architectural Press, Oxford, 2012, p.29
[144] Alexander, Cristopher, Sara Ishikawa, Murray Silverstein et al., *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York, 1977, p.106
[145] Duany, Andres et al., *Towns and Town-Making Principles*, Rizzoli, New York, 1991
[146] Aceste exemplu se alică în general, orașelor americane sau celor coloniale ce au o tramă carteziană a străzilor.

fronturilor, prin prezența loturilor neconstruite sau ocupate cu parcaje, sunt minusuri ale definirii configurativ spațiale. Înălțimea fronturilor în definirea configurativă spațială variază în funcție de context și dimensiunea orașului.

Contributori semnificativi la definire configurativă spațială:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ Parcaje în lungul străzii ▪ Mediane plantate ▪ Prezența arborilor de aliniament ▪ Traficul în sine	▪ proporție Hfront - aceeași parte a străzii (+) ▪ proporție Hfront - partea opusă a străzii (+) ▪ proporție cer - frontul de vizavi (-) ▪ numarul liniilor lungi de perspectivă ▪ proporție cer - vedere frontală(-)

Liniile lungi de perspectivă, proporția mare a cerului, în perspectivă frontală și laterală diminuează percepția de cameră spațială. Un *zid* al străzii cât mai continuu format din fațadele clădirii în lungul fiecărei laturi stradale sporesc percepția definirii configurative. Analiza informațiilor din tabelul de mai sus sugerează că vederea în lungul străzii și a frontului de vizavi influențează mult delimitarea acesteia.

În mod surprinzător, media lățimii străzii, media alinierilor, media înălțimii clădirilor și raportul dintre lățimea prospectului transversal și înălțimea fronturilor acesteia nu au fost semnificative.

_Scara umană



Fig.3.9 ***Bruxelles****: elementele complementare de mobilare a cadrului urban ajută la perceperea scării umane în peisajul străzii sursa: Ana Opriș*

Scara umană se referă la o mărime, textură și articulare a elementelor fizice care să corespundă mărimii și proporțiilor umane și la fel de important, să corespundă vitezei cu care oamenii merg pe jos. Detaliile clădirilor, textura pavajelor, copacii străzii și mobilierul urban sunt toate elemente fizice ce contribuie la scara umană.

Clădirile de înălțime medie, străzile înguste și spațiile de dimensiuni mici creează un mediu la scară umană, opusul acesteia fiind obiectele de arhitectură de dimensiuni mari, străzile foarte largi și spațiile deschise extinse.

Există multe definiții ale scării umane și ceea ce o definește este o problemă de opinie. În general, în design urban regimul de înălțime al clădirilor considerat ca fiind apropiat unei scări umane, variază între 3 și 6 niveluri. Pentru clădirile mai înalte se recomandă o retragere a etajelor superioare din planul principal al fațadelor, păstrând o scară umană a percepției de la nivelul ochiului a străzii și permițând o mai bună însorire. Clădirile de dimensiuni mari ca masă și volum, ar trebui să folosească detalii arhitecturale pentru diminuarea percepției scării și umanizarea proporțiilor.

Stamps[147] a constatat că, în diminuarea percepției scării construcțiilor, cele mai importante, în ordine, sunt: mărimea secțiunii transversale, suprafața vitrată, articularea și împărțirea elementelor în articularea fațadelor clădirii.

Signalistica este foarte importantă prin adaptarea mărimii literelor și a graficii, vitezei de deplasare pietonală. Copacii sunt elemente de racordare la scara umană a străzilor prea largi prin definirea spațială orizontală și verticală pe care o induc prin prezența coroanele și foliajelor lor.

Contributori semnificativi la scara umană:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ Complexitatea pavajului ▪ Cantitatea de mobilier urban ▪ Adâncimea retragerii la nivelurile superioare ▪ Prezența mașinilor parcate ▪ Ornamentul arhitectural ▪ Proporția plin-gol a fațadelor	▪ numărul liniilor lungi de perspectivă (-) ▪ numărul pieselor de mobilier (+) ▪ micro-elemente (+) ▪ proporție parter cu vitraj (+) ▪ înălțimea clădirilor (-) ▪ numărul jardinierelor (+)

Calitatea scării umane a constat cea mai mare concordanță a aprecierii între cele două etape. Urbaniștii au tins să acorde punctaj mai mare pe acest criteriu, aceloraşi imagini. În mod interesant, zonele dense și înalte, Rockefeller Center și Times Square din New York City, au fost percepute la scară umană datorită compensării prin elemente de design, la nivelul străzii.

[147] Primul studiu - anchetă vizuală folosit pentru a explora percepția masei arhitecturale, 1998, menționat în Ewing Red, Keith Bartolomew, Pedestrian*&transit-oriented design*, American Planning Association, Chicago, 2013

_Transparență



Fig.3.10 Stradă din Tokyo, translucență și transparență, sursa: Antonela Roșu

Transparența se referă la gradul în care oamenii pot vedea sau percepe ce este în spatele liniei de demarcație dintre stradă și clădirile care o mărginesc, sau mai specific, este gradul de vizibilitate a activităților și spațiului de dincolo de această limită.
Elementele fizice care influențează transparența includ: pereți, deschideri vitrate, uși, garduri, amenajări peisagistice și străpungeri la parter ale fronturilor cvartalelor.

În sensul direct al cuvântului, transparența este o condiție materială care este permeabilă la lumină și aer, o calitate inerentă a substanței la fel ca a peretelui de sticlă.
Un exemplu clasic de transparență este strada comercială care își expune vitrinele ce invită trecătorii să privească și apoi să intre înăuntrul magazinului. Fațadele fără goluri vitrate sau cele de sticlă reflectantă sunt clasicul exemplu de design care distrug transparența.

Dar transparența poate fi mai subtilă decât atât. Ceea ce se ascunde în spatele limitei dintre stradă și clădiri trebuie doar imaginat, nu și văzut concret. Allan Jacobs[148] susține că străzile cu multe intrări contribuie la percepția activității umane din spatele spațiului străzii, în timp ce cele cu fațade oarbe și uși de acces la garaj sugerează că oamenii sunt departe. Chiar și fațadele fără goluri vitrate pot dezvălui puțină transparență când prin jardiniere, plante agățătoare sau curgătoare dau un indiciu al locuirii.

[148] Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993

Arborii cu coroane largi creează *copertine parțial transparente* oferind un grad de conștientizare a spațiului din spate și în același timp conferind simțul definirii configurativ spațiale. Prin contrast, arbuștii sau arborii cu coroane de mici dimensiuni diminuează transparența.

Transparența este cea mai critică la nivelul parterelor străzii, deoarece aici are loc cea mai mare interacțiune dintre interior și exterior.

Whyte (1988) sugerează că, dacă unui perete orb i s-ar calcula un index care să corespundă procentajului frontului până la 10.60 m înălțime, ar arăta că fațadele oarbe sunt trăsătura dominantă a peisajului citadin. Ultima caracteristică a transparenței este atunci când activitățile interioare sunt externalizate și aduse afară în spațiul trotuarului. Exemple sunt: locurile de luat masa și standurile de vânzare în exterior.

Contributori semnificativi la transparență:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ clădiri cu funcțiuni specifice (biserici, școli) ▪ mici amenajări ale curților ▪ signalistica așezată pe trotuar ▪ iluminatul interior, umbre și reflexii	▪ proporția vitrajului la parterului (+) ▪ proporția frontului – de aceeași parte a străzii (+) ▪ proporția utilizărilor active (+)

Experții panelului au sugerat că sticla reflectantă, arcadele și retragerile mari de la stradă diminuează transparența.



Fig.3.11. Exemple aflate opus pe scala definirii gradului de transparență în peisajul străzii: stânga, stradă din Milano definită de fronturi lipsite de comunicare dintre interior și exterior, dreapta: stradă din Paris cu fronturi interactive și transparente.
sursa: Ana Opriș și Corina Theodorescu

Complexitate



Fig. 3.12 ***Paris:*** *Complexitate vizuală prin multitudinea detaliilor care menţin constant interesul: omogenitatea cadrului spaţial balansată de densitatea elementelor: animaţie urbană, vitrine, mobilier urban, prezenţa boltei vegetale definită de aliniamentele de arbori.*
sursa: Corina Theodorescu

Complexitatea se referă la bogăţia vizuală a unui loc. Complexitatea unui loc depinde de varietatea mediului fizic, în mod specific de: numărul şi felul clădirilor, diversităţii arhitecturale şi ornamentaţiei, elementele de peisaj, mobilierul urban, signalistică, şi activitate umană.

Amos Rapoport[149] explică proprietăţile fundamentale ale complexităţii. Complexitatea este legată de numărul de diferenţe notabile la care privitorul este expus într-o unitate de timp. Oamenii se simt cel mai confortabil când primesc informaţie la rate perceptibile. Prea puţină informaţie duce la o privare senzorială, prea multă creează suprasolicitare senzorială.

Asemănător observaţiilor din capitolul 2, privind scara umană, Rapaport diferenţiază între pietoni şi cei care se deplasează cu mijloace motorizate, cerinţe diferite ale complexităţii. Deplasarea înceată a pietonilor are nevoie de un nivel ridicat al complexităţii pentru a le menţine interesul, în timp ce cei care se deplasează cu viteză mare vor găsi acelaşi mediu haotic. Zona suburbană comercială este prea complexă şi haotică la viteze de deplasare auto, şi aduce puţine diferenţe notabile la viteze pietonale.

[149] Rapoport, A., *Pedestrian Street Use: Cultural and Perception*, în V. A. Moudon (Eds.), *Public Streets for Public Use*, New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987

Ambiantul poate furniza niveluri joase de informație utilizabilă în 3 moduri:

1. *elementele pot fi prea puține sau prea similare,*
2. *elementele, deși numeroase și variate, pot fi prea predictibile pentru a aduce noutate și surpriză,*
3. *elementele, deși numeroase și variate, pot fi prea neordonate pentru comprehensiune.*

Pietonii sunt capabili să prefere străzi cu un grad ridicat al complexității, de vreme ce acestea oferă lucruri interesante de privit: detalii ale clădirilor, signalectică și afișaj, oameni, suprafețe, schimbarea modelelor de lumină și mișcare, și indicii ale locuirii.
Jan Gehl[150]notează că o rețea interesantă de itinerarii pietonale vor avea *efectul psihologic de a face ca distanțele parcurse să pară mai scurte*, prin virtutea faptului că o incursiune este *divizată în mod firesc în etape gestionabile*. Acest efect ajută la explicația situației în care oamenii vor merge pe jos distanțe mai lungi în zonele urbane decât în cele suburbane.

Complexitatea rezultă din varierea formelor clădirilor, mărimilor, materialelor, arhitecturii și ornamentației. Numeroase uși sau ferestre, de asemenea generează complexitate, alături de un numit grad de transparență.

Conform lui Allan Jacobs și Donald Appleyard, clădirile înguste în variate conformări sporesc complexitatea, în timp ce clădirile late o diminuează. Acest lucru este întărit și de Jan Gehl în studiul său din *Orașe pentru oameni*[151], referitor la gradul de definire al fronturilor interactive la nivelul parterului, stabilind chiar un indice în funcție de numărul de travee al fronturilor.

Allan Jacobs[152] se referă la nevoia de a fi multe suprafețe diferite asupra cărora lumina să se miște constant pentru a menține stimulul vizual. Câteva variații pot fi incorporate în orientarea în plan a clădirilor sau în alinierea acestora pentru a permite crearea unui front construit variat, în locul unuia monoton, linear. O retragere prea mare sau o variere excesivă a acesteia, pot totuși să submineze simțul definirii configurative conferit de consistența continuității planurilor verticale ale străzii.

Complexitatea este o calitate perceptuală care a fost extensiv măsurată în studiile de evaluare vizuală. Este relaționată cu: schimbările în texturi, amplitudini, înălțimi și retragerile clădirilor precum și formele clădirilor, articulație, și ornamentații.
Alte elemente ale mediului construit, de asemenea contribuie la complexitate.

În conturarea complexității peisajului străzii unul din rolurile copacilor este acela de a restaura bogăția și textura detaliului absentă din arhitectura modernă. Lumina, filtrată prin foliajul copacilor dă viață spațiului. Jocul de lumini și umbre transformă piatra, asfaltul și betonul într-o tapiserie de raze solare și umbre.

[150] Gehl, Jan, *Viața între clădiri, Utilizările spațiului public*, Igloo Media, București, 2011, p.143
[151] Gehl, Jan, *Orașe pentru oameni*, Igloo Media, București, 2012
[152] Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993

Mobilierul urban este un alt factor ce contribuie la complexitatea scenelor străzii. Allan Jacobs susține că elementele de iluminat public, băncile, pavajul special și chiar arta urbană converg în a crea locuri speciale, elegante.

Signalectica este o sursă majoră a complexității în ariile urbane și suburbane. Dacă este bine făcută, semnele pot adăuga stimul vizual, pot face spațiile publice mai seducătoare, și pot ajuta la crearea unui caracter al locului. Cullen numește reclama urbană *cea mai caracteristică, și, potențial cea mai valoroasă contribuție a secolului XX la decorul urban*[153].

Când acest afișaj este luminat în timpul nopții rezultatul poate fi spectaculos. Cu toate acestea, signalectica nu trebuie să fie lăsată să devină haotică și ostilă traficului pietonal. Nasar[154] conclude asupra faptului că oamenii preferă reclamele urbane cu o complexitate moderată, mai degrabă decât ridicată, măsurată prin cantitatea de variație dintre elementele de signalectică în locații, forme, culori, orientare și stilul scrisului. Allan Jacobs indică exemplul signalecticii din Hong Kong ca pe un exemplu de complexitate aproape de haos.

Prezența și activitatea oamenilor adaugă, în mare măsură, complexitate unei scene a străzii urbane. Aceasta se întâmplă nu numai pentru că oamenii apar ca obiecte discrete, ci pentru că ei se află într-o constantă mișcare. Gehl[155] explică că: *oamenii sunt atrași de alți oameni. Se grupează împreună și se mișcă împreună cu alții și caută un loc pentru ei lângă ceilalți. Noi activități încep în proximitatea unor evenimente aflate deja în curs de desfășurare.*

În cursul călătoriilor sale prin toată lumea, Allan Jacobs a descoperit că, cele mai populare străzi erau cele care conțineau trotuare destul de aglomerate cu oameni și viață, numindu-le, curse atractive cu obstacole care nu eșuează în a distra.

Complexitatea se poate naște la o scară mai largă, din modelul de dezvoltare urbană. Gehl susține că integrarea utilizărilor mixte ale terenului, a tipurilor de locuințe, de activități, de moduri de transport și de oameni creează diversitate, care în schimb adaugă un plus de complexitate.

Jane Jacobs[156] descrie diversitatea ca pe o mixare a utilizărilor primare cu cele secundare de întreținere în apropierea uneia de alta, generând circulația oamenilor pe tot parcursul zilei și al nopții, și prin urmare sporind siguranța, eficiența economică și atracția unui loc.

[153] Cullen, Gordon, *The concise townscape*, Architectural Press, Oxford, 2012, p.151
[154] Nasar, J.L., *The effect of sign complexity and coherence on the perceived quality of retail scenes,* Journal of the American Planning Association, 53, 499-509, 1987
[155] Gehl, Jan, *Viața între clădiri, Utilizările spațiului public*, Igloo Media, București, 2011, p.25
[156] Jacobs, Jane, *The Death and Life of great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*, Random House, New York, 1961, p.151

Contributori semnificativi la complexitate:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ stratificarea elementelor construite de la marginea străzii, de la trotuar la arcade la curtea interioară a clădirilor ▪ diversitatea vechimii construcțiilor ▪ diversitatea grupurilor sociale ▪ diversitatea utilizărilor pe parcursul zilei.	▪ numărul de oameni (+) ▪ numărul de culori dominante ale clădirilor (+) ▪ numărul de clădiri (+) ▪ prezența locurilor de luat masa în exterior (+) ▪ numărul culorilor de accent (+) ▪ numărul elementelor de artă urbană (+)

În general, complexitatea scade pe măsură ce designul devine mai controlat și mai predictibil (unele dezvoltări moderne sub un patronaj unificat). Contribuția semnificativă a prezenței oamenilor și a locurilor de luat masa în exterior sugerează că, activitatea umană și indiciile acesteia contribuie, la fel de mult la percepția complexității ca și elementele fizice ale cadrului străzii. Lipsa semnificației câtorva alte variabile este notabilă: numărul de materiale folosite, numărul decroșurilor frontului construit, textura suprafețelor orizontale, numărul corpurilor de iluminat public și al altor elemente de mobilier urban, printre altele.

_Coerență



Fig. 3.13 ***Paris: Rue du Rivoli****, ordinea vizuală întărită prin ritmul elementelor arhitecturale și de mobilier urban, dar și continuitatea registrelor orizontale și constanța cornișei fronturilor conferă un grad înalt de coerență acestui peisaj stradal.* *Sursa: Corina Theodorescu*

Coerența se referă la un simț al ordinii vizuale. Gradul de coerență este influențat de consistență și complementaritate în scară, caracter, și configurația clădirilor, elementelor peisagistice, mobilierului urban, materialelor pavajului și alte elemente de cadru fizic.

Allan Jacobs[157] descrie coerența în arhitectură ca fiind: c*lădirile de pe cea mai bună stradă se vor potrivi între ele. Acestea nu sunt la fel, dar ele exprimă respect reciproc, în mod particular, în ceea ce privește înălțimea și modul în care arată.*
Mulți autori văd complexitatea arhitecturii din epocile anterioare, ca o expresie a coerenței dată de, materialele comune, detaliile realizate și reflectarea uzului uman în exterior.

Când aceste elemente sunt absente din arhitectură, elementele de peisagistică devin critice pentru crearea unui simț al unității vizuale; plantația de aliniament cu un ritm apropiat al copacilor între ei creează un tipar de lumină și umbră care unifică scena străzii. La nivelul orașului, coerența ia forma unei densități ordonate a modelelor și ierarhiilor spațiilor comune[158].

Nikos Salingaros[159] aplicând principii matematice așezărilor urbane, conclude: *Coerența geometrică este o calitate identificabilă care leagă orașul în întregul său prin formă, și este o premiză esențială pentru vitalitatea țesutului urban.*
Este important să existe o balanță între uniformitate și designul repetitiv.

Hedman[160] previne asupra unui efect neașteptat când fiecare clădire caută să fie o afirmare unică și centrul atenției: *În loc să ofere un contrapunct stimulativ, adăugarea fiecărei clădiri noi și diferite intensifică impresia unei confuzii nervoase, iritante*.
El listează multiple caracteristici ale clădirilor care, repetate, pot crea unitate vizuală: siluetele clădirilor, spațiul dintre clădiri, retrageri de la stradă, proporții ale ferestrelor/bowindou-rilor/ușilor, alăturarea prin formă a clădirilor, amplasarea intrărilor, suprafețele materiale și finisajele, modelele de umbră, scara construcțiilor, stilul arhitecturii și elementele de peisagistică.

Deși sunt prezentate ca fiind opuse, coerența și complexitatea reprezintă dimensiuni și calități perceptuale complementare. Studiile de preferință vizuală indică în mod clar că privitorii nu apreciază doze masive de informație nestructurată. Oamenii sunt atrași de complexitate vizuală în peisajul urban, dar nu de complexitatea nestructurată prezentă în peisajul comercial suburban.

[157] Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993, p.287
[158] Alexander, Cristopher, Sara Ishikawa, Murray Silverstein et al., *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York, 1977
[159] Salingaros, Nikos.A., *Complexity and urban coherence*, Journal of Urban Design, 5(3), 291-317, 2000
[160] Hedman, R., *Fundamentals of urban design*, American Planning Association, Chicago,1984, p.29

Scenele urbane cu grad mare de complexitate și scăzut al coerenței sunt cel mai puțin apreciate. Într-un astfel de studiu, Nasar[161] a descoperit că oamenilor le place signalectica care este moderat complexă și foarte coerentă.
Sintetizând rezultatele a mai multor studii, Kaplan și Kaplan[162] categorisesc scenele urbane ale străzii astfel:

- complexitate joasă și coerență ridicată – plicticoase
- complexitate ridicată și coerență joasă – confuze
- complexitate ridicata și coerență ridicată – bogate și organizate.

Este important să notăm în privința coerenței că aceasta nu implică repetiție fără sens sau uniformizare ci mai degrabă o continuitate a designului și o ordonare tematică.

Contributori semnificativi la coerență:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ existența elementelor repetitive ▪ mase construite asemănătoare ▪ retrageri ale clădirilor ▪ mobilierul unitar al străzii ▪ elementele de peisagistică	▪ proporțiile comune ale ferestrelor (+) ▪ ritmul egal al copacilor și unitatea speciei folosite (+) ▪ numărul de oameni (+) ▪ numărul corpurilor de iluminat stradal în acord cu scara umană (+)

Un factor important al coerenței este diversitatea, fără diversitate un design coerent devine monoton.

Două din variabile au legături conceptuale puternice cu coerența: proporțiile comune ale ferestrelor și ritmul egal de plantare al copacilor și unitatea speciei folosite. Conexiunile cu celelalte două variabile sunt mai puțin evidente. Corpurile de iluminat public, având un design într-un stil unitar și racordate la scara pietonilor unifică vizual scenele străzii, într-un grad surprinzător de mare. Pietonii devin un element dominant și relativ uniformizant pe măsură ce numărul lor crește. Alte variabile conceptuale lipsesc cum ar fi: stilul unitar arhitectural sau masa unitară a clădirilor.

[161] Nasar, J.L., *The effect of sign complexity and coherence on the perceived quality of retail scenes,* Journal of the American Planning Association, 53, 499-509,1987
[162] Kaplan, R., & Kaplan, S., *The experience of nature - A psychological perspective,* Cambridge University Press, New York, 1989

_Lizibilitate



Fig.3.14

Bruxelles: *marcarea intersecțiilor într-un mod distinct și coerent, și oferirea unui câmp de vizibilitate cât mai comprehensibil în perceperea direcțiilor ajută la o mai bună orientare și cresc lizibilitatea.*

Sursă: Ana Opriș

Lizibilitatea se referă la ușurința cu care o structură spațială a unui loc poate fi înțeleasă și parcursă ca un întreg. Lizibilitatea unui loc este îmbunătățită de o rețea de străzi și de pietonale care oferă utilizatorilor un sens al orientării și al relativei locații prin elemente care servesc ca puncte de referință.

Kevin Lynch[163] descrie în clasica *Imaginea orașului*, lizibilitatea ca o claritate aparentă a peisajului orașului, *ușurința prin care părțile sale pot fi recunoscute și pot fi organizate într-un model coerent*. Lynch susține că atunci când oamenii sunt confruntați cu noi locuri urbane, aceștia creează automat hărți mentale prin care orașul este divizat în trasee, limite, sectoare, noduri și repere. Locurile cu limite puternice, repere distincte și noduri aglomerate permit oamenilor să formeze hărți mentale detaliate și cu o relativă acuratețe. În caz contrar, un oraș care nu are limite definite, noduri sau trăsături interesante va fi dificil de înțeles și de amintit sau reținut în memorie.

Lizibilitatea facilitează orientarea – procesul prin care oamenii se deplasează cu succes prin mediul construit și ating destinațiile dorite – ceea ce include: determinarea unei rute dintre două puncte, selectarea unei rute alternative atunci când ruta principală devine inaccesibilă, navigarea de a lungul unei rute și învățarea unui mediu nou spațial.
Configurația tramei stradale are o importantă influență asupra lizibilității, deși aceasta este uneori ambiguă. O tramă grid regulată face ușoară navigarea oamenilor chiar și atunci când sunt nefamiliarizați cu locul, cu toate acestea nu conferă o modalitate de distingere a unui cvartal de altul.

O tramă neregulată, în care cvartalele au o lungime neregulată și oferă o busolă a orientării prin schimbări de la cvartal la cvartal, poate crește dificultatea navigării și a învățării rețelei, chiar dacă fiecare cvartal se distinge prin diferite lungimi și orientări.

[163] Lynch, Kevin, *The image of the City*, MIT Press, Cambridge MA, 1960, p.3

Astfel trama stradală este coroborată cu alte elemente ale cadrului fizic pentru a determina lizibilitatea unui loc. Signalectica, în particular, ajută la distingerea unui punct de altul și la orientarea și direcționarea unui utilizator printr-o rețea stradală. Reperele, care au și o importantă influență asupra capacității de a evoca imagini, joacă un rol semnificativ și în hărțile mentale și astfel ajută la creșterea lizibilității unui loc. Capetele de perspectivă și punctele de deviere contribuie, de asemenea la lizibilitate. Capetele de perspectivă creează puncte focale.

Reprezentanții curentului *Noul Urbanism*, Andres Duany și Elizabeth Plater-Zyberk[164] argumentează și susțin prezența capetelor de perspectivă ca un important aport în captarea interesului comunității și în conferirea unui grad de definire configurativă spațială. La o scară mai mare, a orașului, capetele de perspectivă pot fi clădiri publice importante, repere proeminente sau elemente ale cadrului natural.

La o scară mică de cartier, capetele de perspectivă pot fi create prin elemente ca: foișoare, amenajări de giratorii sau inflexiuni ale traseului. Allan Jacobs[165] susține existența lor astfel: *de vreme ce străzile trebuie să înceapă și să se sfârșească undeva, aceste puncte ar trebui să fie bine marcate*. Acesta susține că punctele astfel marcate cu claritate, sunt atât puncte de referință, cât și de definire spațială a unei arii urbane.

Contributori semnificativi la lizibilitate:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ relația străzii cu contextul ▪ designul străzii	▪ existența capetelor de perspectivă (+) ▪ număr de clădiri cu elemente de identificare ▪ ritmul egal al copacilor și unitatea speciei folosite (+) ▪ arhitectură memorabilă (+) ▪ numărul elementelor de signalistică de localizare/identificare a clădirii/a serviciilor oferite (+) ▪ numărul de piese de artă urbană (+)

Multe din componentele calitative au fost comune cu cele alese pentru capacitatea de a evoca imagini, acest lucru sugerând ca există o dificultate în a preciza diferențieri între aceste două concepte. Numărul de clădiri cu elemente de identificare și numărul de elemente de signalistică au legături evidente cu lizibilitatea, restul variabilelor sunt mai puțin explicabile, dar pot avea legătură cu abilitatea de a amplasa o stradă într-un context mai larg prin distingerea caracterului ei. Există contradicții în definirea lizibilității, unii tind să o atribuie mai mult relației străzii cu contextul decât designul ei în sine, alții afirmă exact contrariul.

[164] Duany, Andres, Elisabeth Plater-Zyberk, *The second coming of the American small town*, Wilson Quarterly, 16, 19-48, 1992
[165] Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993, p.297

Existența legăturilor



Fig.3.15
Tokyo:
Existența pasarelelor suspendate, trecerilor de pietoni accentuează existența legăturilor la nivelul peisajului străzii.

Sursa:
Antonela Roșu

Existența legăturilor se referă la conexiuni fizice și vizuale – dinspre clădire către stradă, de la clădire la clădire, de la spațiu la spațiu, de la o parte a străzii la cealaltă – care tinde să unifice elemente disparate. Linia arborilor, decroșurile clădirilor și traversările marcate, toate creează legături. Legăturile pot avea loc, pe direcție longitudinală sau transversală în cadrul străzii.

Legăturile pot fi definite ca trăsături care sprijină interconexiunea unor locuri diferite și conferă acces propice între ele. Existența legăturilor este asociată în mod similar cu conceptul conectivității, de vreme ce ambele ilustrează ușurința mișcării într-o anumită zonă și depind de relațiile dintre trasee și noduri. Allan Jacobs[166] recomandă existența intersecțiilor, la fiecare 100 de metri sau mai puține. Alexander Ishikawa și Silverstein[167] au aceleași recomandări, sugerând traversări pietonale la 60 sau 100 de metri. Ei susțin utilitatea unei rețele exclusiv pietonale care să ruleze ortogonal față de gridul străzii pentru a maximiza accesibilitatea pietonală. Duany și Plater-Zyberk [168] în general limitează mărimea cvartalelor între 70 și 180 de metri pentru a asigura distanțe rezonabile de deplasare.

Pe de altă parte, Donald Appleyard[169] argumentează împotriva unei conectivități prea mari în ariile rezidențiale de vreme ce traficul de tranzitare poate eroda simțul comunității; el sugerează ruperea gridului prin bariere și elemente de deviere a circulației vehiculelor care să permită doar deplasarea pietonilor și a bicicletelor.

[166] Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993
[167] Alexander, Cristopher, Sara Ishikawa, Murray Silverstein et al., *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York, 1977
[168] Duany, Andres, Elisabeth Plater-Zyberk, *The second coming of the American small town*, Wilson Quarterly, 16, 19-48, 1992
[169] Appleyard, Donald, *Livable streets*, University of California Press, Berkeley, 1981

Existența legăturilor dintre stradă și clădirile ce o definesc este în egală măsură la fel de importantă și aceasta poate fi atât fizică cât și psihică. Menținerea liniilor de vizibilitate și a conexiunii dintre trotuare sunt moduri evidente de a conferi acest tip de legături, dar pot fi și moduri mult mai subtile. De exemplu, folosirea copacilor pentru creare legăturilor: rândurile continue de arbori pot conecta psihologic de la un capăt la altul, iar modelele de copaci care reflectă sau amplifică geometria clădirilor pot psihologic lega clădirile de stradă.

Trancik[170] scrie: *Designul urban este preocupat de problema de a face legături comprehensibile între lucruri discrete.*

Contributori semnificativi la existența legăturilor:

Contributori calitativi	Contributori cantitativi
▪ conexiuni între elemente ▪ rețea stradală de tip grid	▪ înălțimea comună a clădirilor (+) ▪ numărul de uși de intrare vizibile (+) ▪ numărul de conexiuni ale străzii (+) ▪ prezența locurilor de luat masa în exterior (+) ▪ proporția de uși amplasate în nișe (+)

Semnificația ușilor amplasate în nișe, a locurilor de luat masa afară și a înălțimii comune a clădirilor sugerează importanța conexiunii psihologice, la fel ca cea fizică dintre clădiri, trotuare și spațiul străzilor.

3.2.2. Sinteza criteriilor și calităților în designul urban al străzii

Înțelegerea, analiza și interpretarea sugestiilor, liniilor directoare și standardelor pentru designul străzii, desprinse din literatura de specialitate, conduc la următoarele aprecieri asupra calităților ce sunt necesare pentru a crea din străzi *locuri* pline de înțeles pentru oameni:

[170] Trancik, Roger, *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, John Wiley&Sons Inc, New York, 1986, p.106

Tabel 3.2 CRITERII ÎN URMA ANALIZEI LITERATURII DE SPECIALITATE

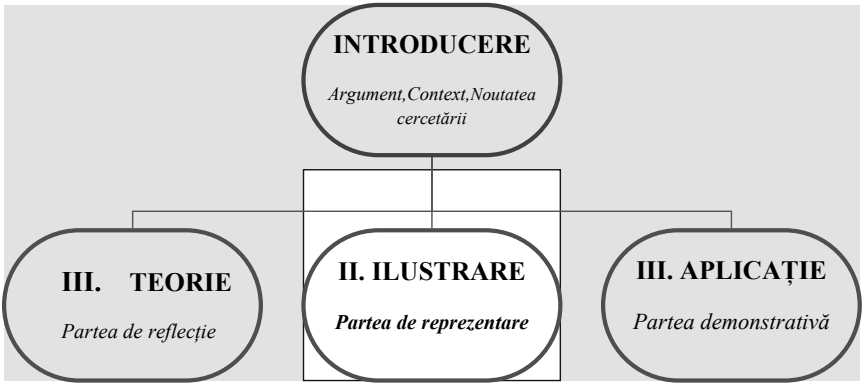
Siguranță	**Creșterea atractivității prin asigurarea motivațiilor pentru oameni de a petrece timp în spațiul străzii**	Diversitate funcțională	*Tipuri de servicii variate de a lungul străzii*
		Multiple destinații	*Mixitate în utilizarea terenului, instituții/comerț/dotări*
		Partere care suscită atenția	*Continuitatea marginilor active*
		Conectivitate	*Legături bune cu alte locații*
	Asigurarea unui flux constant și continuu de oameni care să folosească strada	Funcțiuni rezidențiale	*Densitate ridicată a rezidenței pentru a sprijini oferta economiei străzii*
		Durata activităților	*Varietate funcțională și program divers orar al desfășurării activităților*
Confort	**Accesibilitate**	Transport în comun	*Deservire bună și multiple alternative*
		Biciclete	*Piste amenajate și facilități*
		Mersul pe jos	*Benzi auto reduse și trotuare adecvat de largi*
		Control trafic	*Monitorizare viteză trafic, traversări pietonale sigure*
		Echilibru	*Egală distribuție a traficului motorizat/ nemotorizat*
	Securitate și adaptare la condițiile climatice	Siguranță	*Siguranță personală și protecție împotriva traficului*
		Confort fizic	*Opțiuni pentru a sta jos, rezistente și bine amplasate (protejate de vânt, soare, zgomot)*
		Confort climatic	*Protecție solară și împotriva vântului*
Interacțiune socială	**Implicarea socială**	Participarea comunității	*Micro-evenimente*
		Divertisment	*Oportunități pentru implicare în evenimentele stimulative din punct de vedere social*
		Locuri	*Pentru întâlnire, socializare*
	Semnificativ social	Cultură urbană, particularizare	*Experiențe unice în cadrul străzii*
Experiență vizuală	**Imagibilitate**	Suscitarea și menținerea interesului vizual	*Echilibru între complexitate și coerență în elementele vizuale ale străzii*
		Existența simbolurilor și a elementelor de artă urbană	*Caracter și lizibilitate*
		Prezența valorilor istorice și culturale	*Identitate*

Strada este spațiul vital de manifestare a relației cotidiene, acel loc în care oamenii se întâlnesc zilnic și interacționează unii cu alții. Dinamica relației dintre oraș și locuitorii săi este un proces desfășurat în timp, de influențare reciprocă, care la nivelul străzii – unitate morfologică de bază și celulă primară a vieții urbane – a suferit cele mai puternice mutații. În ultimii ani s-a pus puternic accent pe modul de percepție al spațiului public urban. Red Ewing este co-autorul unui studiu deosebit de sintetic asupra calităților unei străzi pentru a deveni incitantă parcurgerii pietonale. Acesta are la bază o documentație impresionantă de cercetări și studii pe tema modului în care străzile sunt percepute și trăite de utilizatorii lor. Acest studiu s-a concentrat pe diversitatea experienței vizuale. Rezultatele sale au fost coroborate cu criteriile identificate ca esențiale în asigurarea calității experienței pietonale ce vor constitui cadrul cercetării de față. Alte studii se concentrează asupra rețelei stradale și a modului de conectare a străzilor și drumurilor și nu atât de mult asupra modului în care acestea sunt experimentate de către oameni.

Toate aceste abordări discută de fapt, în mod complex, nevoia de a evalua ce tipuri de străzi acoperă azi cel mai bine nevoile contemporane.

PARTEA II
ILUSTRARE. EXEMPLE ȘI STUDII

SCHEMA STRUCTURII STUDIULUI



Capitolul 4
CONCEPTUL DE AMBIANȚĂ ÎN PEISAJUL STRĂZII DIN ȚESUTUL TRADIȚIONAL. STUDII ȘI EXEMPLE.

4.1. STUDII DE CAZ (I)

4.1.1. Scopul studiilor de caz

Primele trei capitole au relevat concepte și abordări teoretice ale designului urban, ale conceptului de ambianță și ale străzii ca spațiu de interacțiune socială.

Rolul străzii este, pe de o parte, unul structurant-funcțional, dar și social. Rolul obiectiv și utilitar al acesteia este asigurat de standarde care fac strada folosibilă, în timp ce rolul subiectiv și experimental al străzii este asigurat de standarde care fac din parcurgerea ei, **o trăire în sine**. În consecință, în această secțiune a studiului, cercetarea se va concentra pe **descoperirea diferitelor ipostaze ale străzii ca spațiu cu vocație publică**.

Studiul literaturii de specialitate a dus la înțelegerea modului de percepție a străzii de către utilizatorii săi și prin urmare, a modului în care designul acesteia sporește valoarea sa funcțională, estetică și socială. Următorul pas logic al cercetării este acela de a testa aplicabilitatea și eficiența acestor concluzii din partea teoretică. În selecția studiilor de caz demersul își propune:

- Alegerea unor exemple care și-au demonstrat succesul în procesul devenirii unor *locuri* remarcabile atât vizual-estetic, social cât și ca ambianță;
- Să se concentreze asupra alegerii unor exemple relevante pentru topica studiului – crearea unei străzi cu vocație publică.

Pentru a răspunde întrebării principale a studiului:

"*În ce mod ambianța urbană intensifică vocația publică a străzii?*" este necesar să ne adresăm ambelor dimensiuni ale străzii: configurativ-spațial și social.

Deconstrucția acestei întrebări naște două piste de cercetare:

1. ***În ce mod se construiește un cadru fizic cu o ambianță memorabilă?***
2. ***Ce caracteristici transformă o stradă într-un spațiu vital și vibrant social al orașului?***

Evaluarea acestor studii de caz poate oferi informații asupra mijloacelor plastice ale creării unui cadru configurativ spațial și asupra eficienței practicilor existente în designul străzii pentru a deveni un spațiu sociabil și prin urmare, poate răspunde celor două întrebării importante ale studiului.

4.1.2. Metoda de alegere a studiilor de caz:

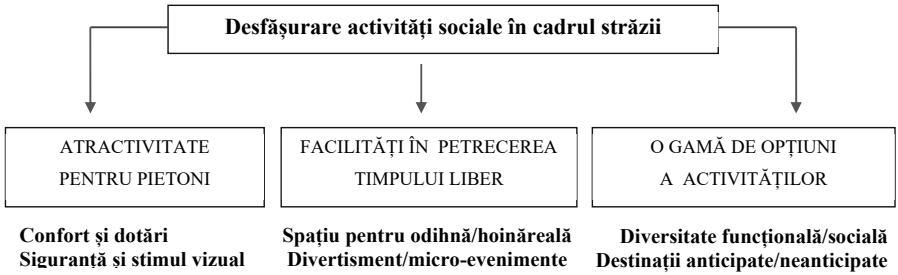
Cele două direcții de investigație au produs o structurare a studiilor de caz în două secțiuni:

1. Strada ca traseu-cale, experiență vizual-spațială;
2. Strada ca scenă a interacțiunii sociale.

Așa cum am studiat în cadrul capitolului 2, începând cu Renascentismul influența majoră a vizualului ca un predominant considerent în percepția spațiului, a dus la rafinament arta studiului dintre proporțiile spațiului și impactul acestuia asupra oamenilor. Astfel, cumulând acest criteriu cu bine-cunoscuta vocație publică a țărilor mediteraneene, prima direcție de investigație a condus către lecția medieval-renascentistă a orașelor italiene. A doua direcție s-a orientat către străzi cu ambianțe remarcabile ale orașului european turistic, alegând exemple reprezentative din fiecare din cele trei categorii identificate în tipologizarea făcută pe criteriul interacțiunii sociale: un bulevard, o stradă comercială, o stradă mixtă și o stradă rezidențială.

Vocația publică a unei străzi rezidă, în mare măsură, în capacitatea ei de a atrage oameni – în special pietoni – în a folosi strada pentru un timp cât mai lung și o experiență calitativă[171].

Studiul anterior al teoriei din prima parte a validat existența unor factori cruciali care facilitează atragerea utilizatorilor în a folosi spațiul străzii, iar pentru a exista interacțiune socială este necesară îndeplinirea următoarelor condiții:



Studiile de caz au fost alese în baza relevanței parametrilor de mai sus. Un alt criteriu de selectare a fost frecventa listare a acestora ca destinații cu o ambianță remarcabilă în cadrul site-urilor de promovare turistică și de impresii în călătorii din blog-urile celor pasionați de turism urban și acumularea impresiilor și observațiilor personale din vizitarea acestora.

[171] Gehl, Jan, *Oraşe pentru oameni*, Igloo Media, București, 2012

4.2. STRADA ÎN IPOSTAZA DE TRASEU_*CALE* - STUDIU DE CAZ COMPARATIV

4.2.1. Genius loci - orașul medieval, renascentist italian

Pe măsură ce ajungi, să cunoști treptat Europa, gustându-i vinurile, brânza și caracterul diferitelor ei țări, începi să realizezi că determinantul important al oricărei culturi este, în final – spiritul locului[172].

Înțelegerea spiritului locului este esențială pentru a înțelege cel mai bine ambianța și modul cum aceasta modelează un loc și identitatea sa. Scenografia orașelor italiene medievale și renascentiste oferă în acest sens o sursă inepuizabilă a plasticii și specificității cadrului urban al străzii, a varietății și dinamismului acestuia. O atentă analiză a aspectelor legate de scara spațiilor, modul de compunere, viteza de percepere a acestora, modul în care sunt locuite, trăite, duce la determinarea mijloacelor prin care astfel de cerințe pot fi realizate.

Esența experienței unui loc, câteodată se cristalizează într-o anumită clipă, când apusul de soare de deasupra Canalului Grande trimite o ultimă rază trandafirie deasupra clădirilor venețiene, sau când Piața San Marco este învăluită de ceața dimineții, când toate acestea îți pot aparține doar ție. Virginia Woolf sintetizează acest fenomen, când oamenii, locul și timpul se cristalizează, ca *momentul care îndueplecă*[173].

Arhitecții au nevoie de amândouă, de experiența acestui moment ale *locului*, și de înțelegerea caracteristicilor prezente ale *locurilor* evocative care sunt scenele vieții, visurilor și amintirilor oamenilor care le locuiesc. Christian Norbert-Schultz scrie în *Meaning in Western Architecture*: *...arhitectura îi ajută pe oameni să experimenteze un mediu înconjurător plin de înțelesuri, oriunde ar fi pe Pământ, și în acest mod îi ajută să-și găsească o ancoră existențială. Acesta este scopul adevărat al arhitecturii, a da înțeles existenței umane*[174].

Când locurile sunt pline de înțelesuri, oamenii care le locuiesc sunt capabili să își structureze experiența și să facă alegeri asupra modului unde și cum își desfășoară activitățile zilnice.

În *The Place of Houses*, Charles Moore și Donlyn Lyndon observă: *Visele ce însoțesc toate acțiunile umane ar trebui sa fie hrănite de locurile în care oamenii trăiesc*[175].
Locurile trebuie să stimuleze și să încurajeze oamenii în a părăsi interiorul pentru a găsi neanticipatul. În același timp, locurile trebuie să inspire oamenii pentru a putea să se identifice cu ele, a aduce propria experiență și propriile asociații mentale și afective în joc. *Când o persoană se identifică cu un loc spunem că locuiește*[176]. Și a locui este

[172] L. Durell, *Spirit of Place*
[173] Woolf, Virginia, *To the light house*
[174] Schultz, Christian Norberg, *Meaning in Western Architecture*, Praeger, New York, 1975, p.433
[175] Moore, Charles, Donlyn Lyndon, *The place of houses*, Hort, Rynehart and Winston, New York, 1974
[176] Schultz, Christian Norberg, *Genius Loci, p.59*

esențial pentru a te simți confortabil și conectat cu ambiantul, pentru a aparține unui loc. Este baza existenței umane.

Continuumul de spații urbane definit de interacțiunea dintre oameni și delimitările fizice ale materiei, despre care am vorbit în introducere, se regăsește într-una din cele mai sugestive ale sale forme urbane, în parcurgerea unei traseu – *cale*, ce te inițiază în pătrunderea și trăirea ambianței specifice a unui oraș.

4.2.2. Studiu comparativ de trei trasee din Bergamo, Rimini, Veneția

A fi **o *cale* între destinații** și în același timp **un traseu polarizator** sunt două calități esențiale în definirea unei străzi ca *loc* remarcabil și inconfundabil cu care interacționăm și rezonăm atât de profund, ca *locurile* din orașele italiene ce s-au păstrat aproape intact în forma medievală și renascentistă. Pentru a ilustra și analiza ipostaza devenirii unei străzi *o cale,* am conturat un **studiu de caz comparativ a trei străzi** – *trasee,* din trei orașe diferite din Italia: Bergamo, Rimini, Veneția.

Baza mea documentară o constituie un studiu[177] bogat ilustrat și interpretat de Barned Karen și Mary Gryfiin ce a constituit teza lor de master în arhitectură în cadrul Universității MIT: *Cale, Loc, și Portal Acoperit*. Studiul este o analiză comparativă a celor trei străzi deja menționate și a fost realizat în 1979. Multe din datele și starea descrisă e cei doi autori de la MIT University s-au schimbat între timp și este foarte interesantă evaluarea modului în care aceste spații urbane s-au schimbat și au evoluat într-o anumită direcție, în cei 30 de ani care au trecut de la data cercetării lor. Radiografia realizată atunci cu multă sensibilitate devine un punct important de la care poți înțelege metabolismul mereu în schimbare al orașelor, tendințele și noile direcții spre care acestea s-au schimbat. Voi puncta, pentru fiecare caz în parte diferențele apărute în timp și voi comenta în partea sintetică a studiului de caz semnificațiile lor. Studiul mi-a furnizat, în schimb, planurile orașelor, fațade, secțiuni, desfășurări ale spațiilor și schițe, pe care le-am preluat ca bază a propriilor mele interpretări. Acestea încearcă să releve, prin explorarea locurilor și prin analiza lor comparativă, acele calități specifice care dau caracter ambiantului și înlesnesc oamenilor identificarea cu ele.

În continuarea cercetării este investigată ipostaza *străzii – cale – traseu*, în vederea desprinderii liniilor de ghidaj care pot ajuta la gândirea și concretizarea în proiectarea cadrului spațial al străzii a unei ambianțe unificatoare și în același timp extrem de diversă asemeni celei trăite în străbaterea Via Gombito din Bergamo. Am cumulat acestui studiu propria mea experiență acumulată în vizita a două din destinațiile alese integrând analizei celor doi autori, propriile mele intuiții și interpretări. Arta de a crea o *cale* care să te conducă către locuri diferite, dar și să le lege într-o unitate a unei experiențe coerente și unice este **arta creării unui traseu**, a cărui reguli și coregrafie pot fi învățate din lectura străzilor ce aparțin structurii urbane stratificate în timp a orașelor tradiționale europene. Pentru a explora calitățile locului am identificat trei trasee diferite ce străbat trei orașe situate în partea de nord a peninsulei italice: Via Gombito - Bergamo, Corso

[177] Barned Karen, Mary Gryffin*, Path, Place and, Cover*, teză de master, MIT Press, Cambridge, 1979

D'Augusto - Rimini și Ruga Degli Orefici - Veneția. Aceste trasee au fiecare un punct culminant - *locul* și un spațiu de tip *portal acoperit*.

Palierele lecturii spațiului urban din cadrul studiului sunt alcătuite de cele trei componente: *cale – loc – portal*, din cadru matricei spațiale conceptualizată de E. White[178]

Cele trei orașe au evoluat în timp, forma lor urbană existentă astăzi constă în suprapunerea succesivă a straturilor de construcții și a modului de a le locui. Fiecare strat corespunde, într-un fel, ordinii anterioare. Relația lor cu contextul și cadrul natural este însă diferită pentru fiecare în parte (fig.1).

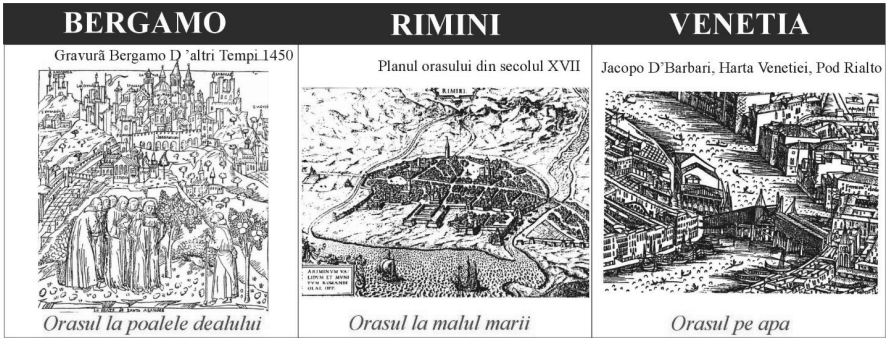


Fig. 4.1 Relația: Oraș - Cadru natural Sursa: Barned Karen, p.16

4.2.3. Etape de studiu

Studiul de caz este structurat în trei etape:

1. **Etapa descriptivă** – vor fi prezentate cele trei cazuri, relația orașului cu contextul, descrierea și lectura analitică a fiecărui caz în parte;
2. **Etapa interpretativă** – vor fi prezentate și comentate în paralel, cele trei cazuri, pe trei paliere succesive de relaționare:
   - *Relația oraș - traseu, scenografia orașului,*
   - *Relația cale - loc, scenografia traseului,*
   - *Relația cale - loc - portal, scenografia spațiului focal al traseului.*
3. **Etapa sintetică** – concluziile vor prezenta sintetic cele trei tipologii extrase - *scenografii, trasee, relații, spații urbane.*

Pentru a putea stabili câteva caracteristici generale ale peisajului străzii, posibil a fi aplicate / aplicabile în diferite tipologii de scenarii de alcătuire a unor trasee, caracterizate fiecare de specificul locului, al orașului, al oamenilor ce îl locuiesc, în cadrul acestui studiu de caz comparativ, accentul va fi pus pe:

[178] A fost studiată în capitolul 2 al tezei, *Școala americană*.

- Scenografia și relația cale/loc/portal pentru fiecare dintre cele trei trasee: Via Gombito (Bergamo), Corso D'Augusto (Rimini) și Ruga Degli Orefici (Veneția);
- Modul de configurare spațială și de articulare a relațiilor/secvențelor din cadrul traseelor;
- Scenografia spațiului ce constituie centrul traseului: Piazza Vecchia (Bergamo), Piazza Cavour (Rimini) și Campo della Becarie (Veneția);
- Relația dintre funcțiuni, activități, practici sociale și structura fizică a spațiilor;
- Identificarea caracteristicilor ce disting fiecare ambianță în parte.

1. Etapa descriptivă – cele trei orașe – contextul spațial și istoric

Toate cele trei orașe sunt situate în zona de nord a Italiei (fig.4.2) au dimensiuni similare dar poziționări diferite.

Bergamo și Rimini sunt la origine două vechi castre romane dar au poziții geografice și evoluții istorice diferite. Rimini și Veneția au poziții geografice similare dar au structuri urbane complet diferențiate. În timp ce Bergamo și Rimini sunt structuri spațiale, în care se poate distinge, în trama stradală, prezența vechilor axe romane cardo și decumanus, Veneția este complet diferită și unică atât în peisajul orașelor italiene cât și în peisajul orașelor europene și mondiale. Deși toate trei au aspecte comune, ce caracterizează imaginea și viața urbană intensă a orașelor medieval renascentiste italiene, sunt fiecare diferențiate de aspecte unice ce le conferă un puternic caracter propriu și identitate (fig.4.3). Bergamo are o poziție scenografică, ar putea fi caracterizat plastic bijuteria medievală de pe dealurile Lombarde, Rimini este o stațiune pe litoralul Mării Adriatice a cărei schimbare și evoluție este cea mai vizibilă față de cea descrisă de Barned Karen și Mary Gryffin în 1979, iar ultima aria Rialto din Veneția este aria comercială a bătrânului oraș ce își păstrează de la întemeiere această destinație.

Exercițiul analogic s-a bazat pe această existență, atât a criteriilor de similaritate, cât și de diferențiere pe care cele trei locații le au.

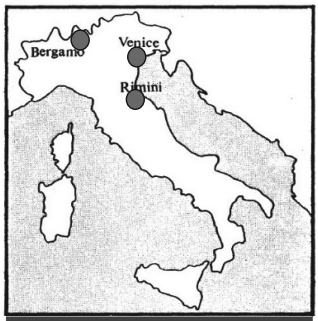


Fig. 4.2 Italia: Amplasarea celor 3 orașe Sursa: Barned Karen, p.4

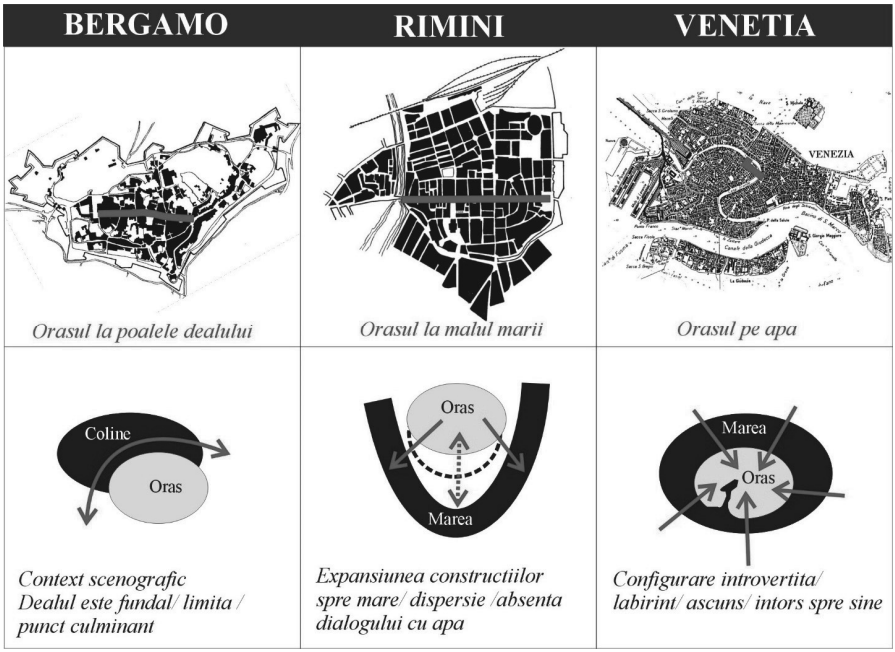


Fig. 4.3 Relația Oraș - context, Sursa: autorul

	SIMILARITĂȚI	DIFERENȚIERI
BERGAMO	- relație excepțională cu cadrul natural înconjurător	- așezat pe panta unui deal - poziție retrasă, scenografică - dealul este fundalul animației urbane - armonia dintre oraș și topografie
	- formă urbană fizică puternic păstrată de-a lungul istoriei - patrimoniu valoros arhitectural și urbanistic medieval și renascentist - ambianță preponderent intens construită - culori și materiale înscrise mimetic peisajului ambiant - dominanța pietrei naturale	- tramă ierarhizată majoră-minoră - păstrarea aproape intactă a formei vechi construite
		- **atmosferă temperată, ambianță invitantă, contemplativă**
RIMINI		- stațiune pe malul mării - configurare dispersată - lipsa dialogului cu apa - absența relației oraș - topografie
	- **accentul pus pe viața publică petrecută în exterior** - **evidența intensă a locuirii spațiilor și clădirilor**	- trama veche păstrată, radială - o parte din fondul construit vechi distrus și reînnoit în epoca postbelică
		- **atmosferă deschisă, ambianță cu variații de la agitație la pustiu**
VENEȚIA		- refugiu printre canale - poziție introvertită - configurare întoarsă spre sine - armonie dintre oraș și apă
		- tramă de tip labirint - păstrarea formei vechi, dar o parte aflată în curs de degradare
		- **atmosferă contrastantă între calm și activitate, ambianță captivantă**

Cadru existent – aspecte similare/aspecte specifice

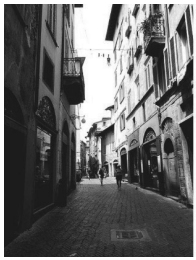




Fig. 4.4 Trasee studiate_ambianțe diferite:
Bergamo (stânga) - Rimini (centru) - Veneția, Rialto (dreapta) Sursa: autorul

1. Bergamo – Via Gombito – Piazza Vecchia - Palazzo Ragione

Orașul Bergamo este format din Citta Bassa și Citta Alta, acestea sunt legate de un funicular care străbate distanța dintre ele într-un interval scurt de 5 minutes. Orașul de Sus sau Citta Alta este amplasat pe panta colinelor Lombardiei. Topografia ascendentă a orașului investește amplasarea acestuia cu două calități deosebite. Prima este aceea a dialogului relației jos – sus, în care dealul devine un fundal natural al profilării vieții animate a orașului. A doua este relația sus – jos, în care orașul veghează cu serenitate asupra deschiderii câmpiei Lombarde. Citta Alta are acea ambianță atemporală, de anacronism protejat, specifică acestor locuri care par că au rămas neatinse de dezvoltările urbane ale perioadei moderne: deplasarea auto, industrie, dispersie necontrolată.

Primul traseu este coloana vertebrală principală din Citta Alta. Via Gombito păstrează urmele vechii axe *decumanus* romane și traversează întregul oraș de sus. Strada conectează două noduri majore aflate la capetele sale. Jos se află piața Mercato della Scarpe, iar sus este Citta Della, vechea cetate medievală. Închisă circulației auto din anul 1960, Via Gombito este în mod particular adaptată ca scară și secvențialitate circulației pedestre.



Fig. 4.5 Secvențe Spațiale: Piazza Vecchia – Mercato della Scarpe (sus) – Via Gombito (jos)

Strada este un traseu medieval îngust, mărginit de clădiri cu 3 sau 4 niveluri, unele din acestea au la parter funcțiuni comerciale (vezi fig.4.5). Aspectul întunecat și puternic delimitat configurativ este balansat de contragerea și dilatarea din loc în loc a parcursului prin mici alveole ale porticelor intrărilor în biserici sau piațete. Acest efect de contragere și expansiune al spațiului, cât și ușoara inflexiune în geometria sa și senzația kinestetică a ascensiunii dau un sens mișcării, coregrafiate în secvențe mereu altele, dar legate într-o experiență unitară.

Punctul central al traseului – Piazza Vecchia - este subtil anunțat de reflexiile în soare a granitului alb cu care este placată fațada Bibliotecii, întrezărite ca punct focal atunci când strada se curbează ușor. **Acestea anticipează, dar nu relevă încă, principala secvență spațială a străzii**. Traseul se domolește și se deschide într-o amplitudine elegantă spre spațiul din Piazza Vecchia. În acest oraș așezat pe deal, arta de a crea o suprafață plată, cu pavajul ei de cărămidă cu grijă articulat, își afirmă intenționat prezența și accentuează efortul existenței unei astfel de expresii. **Piazza Vecchia este definită și limitată ca entitate spațială**, dar comunică prin spațiul acoperit cu arcade (portalul) al parterului Palazzo della Ragione cu Piazza Duomo. Piazza Vecchia este centrul laic al orașului, iar Piazza Duomo este centrul religios care datează din secolul XIII. Împreună, cele două formează ansamblul simbolic și istoric central din Citta Alta. Fiecare spațiu are forma sa unică, scara și definirea lui configurativă distinctă dar se completează reciproc într-un mod armonios și proporțional.

Multiplicitatea definirii este una din cele mai puternice caracteristici ale spațiilor din Bergamo. Agregarea acestor monumente în jurul unor spații deschise inter-relaționate creează o experiență spațială bogată și complexă.

Alternanța *camerelor spațiale i*nterioare și exterioare este măiestria articulării acestui ansamblu. Acestea par apropiate ca scară tocmai prin interdefinirea lor reciprocă. (vezi fig.4.6)

Punctul culminant al traseului este această serie de spații identificabile, care se consolidează și evidențiază unele pe altele.

Parterul mărginit de arcade al Palazzo Ragione face legătura dintre cele două piețe contrastante ca ambianță. Piazza Vecchia este spațiul social și cultural al orașului, spațiul de întâlnire, de promenadă, de petrecere a timpului liber, în timp ce Piazza Duomo este spațiul de reculegere și meditație. Înălțimea spațiului acoperit, proporționalitatea sa remarcabilă este gândită să lege cele două spații ale pieței printr-un **efect**

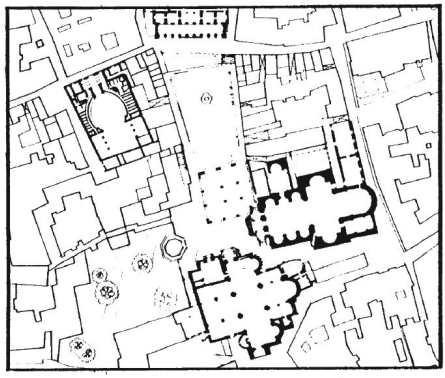


Fig. 4.6 Monumentele ce mărginesc Piazza Vecchia Sursa: Barned Karen, p.86

spectaculos de transparență al ecranului. Venind dinspre Piazza Vecchia se întrezăresc nuanțele de roz marmorat ale Bisericii Santa Maria Maggiore. Când ajungi sub portalul palatului, acesta te invită la repaus prin atmosfera protectivă și invitația parapetului ce are rol de bancă. Plastica spațiului este definită de contraste, lumină – umbră, spațiu deschis – spațiu acoperit – spațiul interior al monumentelor. Este un spațiu de tranziție dar și un spațiu în sine.

După ce trece de Piazza Vecchia, Via Gombito urcă mai persistent cu același joc de contracție-dilatare spre punctul de final al său, vechea cetate medievală Citta Della. Sunt și alte căi de a se ajunge aici. Alternativa acestui traseu este o serie complicată de căi secundare care oferă alternative mai puțin spectaculoase de a traversa țesutul dens al orașului.

Via Gombito este traseul de maximă intensitate a coregrafierii mișcării, pentru a obține efecte spectaculoase ale experienței spațiale prin claritate secvențială, de a ajunge în Piazza Vecchia. Climaxul acestui traseu este dat de compoziția prin juxtapunere a spațiilor piețelor centrale legate prin portalul acoperit al Pallazo Ragione. Deși gradarea secvențelor se face într-un registru ascendent și variat, întregul traseu este perceput ca o unică experiență.



Fig. 4.7 Deschidere spațială Piazza Vecchia, vedere dinspre Via Gombito
sursa: www.artonfile.com

2. Rimini – Corso D'Augusto – Piazza Cavour – Pescheria Buonamanci

Rimini are o rezonanță muzicală a numelui și totuși nimic din simplitatea și ritmicitatea acestuia nu se reflectă în ambianța orașului. Rimini este un oraș de coastă frust și discordant, suferind de pe urma ravagiilor făcute de bombardamentele din cel de al doilea război mondial și de pe urma dezvoltării insensibile ulterioare ca stațiune litorală. Orașul este dispersat printre rămășițele castrului roman. Rimini își întâmpină vizitatorii cu o intensitate frenetică a atmosferei care este stimulantă și exhaustivă, chiar în unele locuri suprasolicitantă. Viața publică în Rimini este un spectacol la care asistă o mulțime de oameni ce acceptă contradicția și haosul. Aceasta caracteristică este reliefată și de străzile centrului istoric delimitate de clădiri postbelice, punctate

de spații neinspirate și copleșite de traficul auto ce domină și poluează spațiul. Confuzia creată de circulația haotică pare, totuși, că nu perturbă viața petrecută în exterior a locuitorilor săi[179].

Aceasta este descrierea ce corespunde situației constatate de Barned Karen și Mary Gryffin în 1979. Astăzi după mai bine de 30 de ani, Rimini este cel mai schimbat dintre toate cazurile studiate. Confuzia traficului din mijlocul centrului istoric a dispărut. Orașul s-a orientat spre o imagine deschisă și primitoare de brand turistic. Corso D'Augusto a devenit predominant pietonal, permițând și deplasarea cu bicicleta și auto ocazional. Traseul din Rimini, Corso, este axa *decumanus* a vechiului castru roman, definită de arcul triumfal Arco D'Augusto și de podul roman Ponte di Tiberio, la cele două capete ale sale. Între aceste două repere, strada leagă două spații publice majore: Piazza Tre Martiri, a cărei bisectoare este și Piazza Cavour la care este tangentă pe latura nordică. Traseul este mai ușor să îl imaginezi decât să îl trăiești. Punctul său de pornire este anunțat de arcul triumfal roman. Arco D'Augusto este **elementul reper și de identitate** cel mai puternic al străzii. Corso D'Augusto este o axă dreaptă și plată, noul pavaj din piatră unifică într-o singură suprafață continuă întregul său curs. Mixitatea stilurilor arhitecturale și continuitatea fronturilor comerciale o face aglomerată și **nediferențiată în secvențe**.

Piazza Tre Martiri, unde se intersectează axele romane se percepe mai degrabă ca o lărgire a cursului străzii decât ca un spațiu în sine. Există variații mari în animația străzii, mărimea fluxului de turiști, micro-evenimentele, spectacolele sau momentele de vârf ale zilei (orele după-amiezii de cumpărături, de prânz, cină) fac să varieze sensibil ambianța străzii de la aglomerat sau aproape pustiu. Există momente, în schimb când se întâmplă prea multe, în prea puțin spațiu și chiar zona pietonală din Piazza Cavour se percepe ca fiind aglomerată.

Piazza Cavour aflată pe **locația forului antic roman**, se deschide dinspre Corso D'Augusto într-un mod mult mai puțin dramatic decât în Citta Alta. Volumetric piața este un joc dezechilibrat între scara mai mică a clădirilor civile și scara impozantă a celor publice. Discrepanța există atât între gabaritele clădirilor cât și tratările fațadelor din piață - teatrul monumental construit la începutul secolului XIX, palatele renascentiste de pe latura vestică și vechea piață de pește joasă și minoră. Relațiile dintre ele sunt **întâmplătoare și formale.** (vezi fig.4.8)

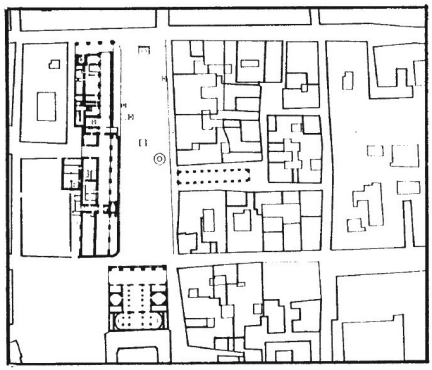


Fig.4.8 Monumentele ce mărginesc Piazza Cavour, Sursa: Barned Karen, p.87

[179] Scurtă sinteză facută de autor a descrierii orașului Rimini, Barned Karen, Mary Gryffin*, Path, Place and, Cover*, teză de master, MIT Press, Cambridge, 1979

Numeroasele trepte și platforme de intrare ale palatelor și teatrului constituie locurile de stat și de întâlnire ale oamenilor din piață. Ocazional, tot aici se organizează mici spectacole. Fântâna din spațiul pieței, în timpul zilei, este locul de joacă al copiilor și statuia din bronz a lui Paul V amplasată în centru un punct frecvent de polarizare. Periodic, spațiul pieței este transformat în arie comercială cu standuri și copertine. Cu toate acestea, în Piazza Cavour nu există un spațiu central. **Datorită proporției sale predominant lungă, spațiului îngust îi lipsește punctul focal.** Această proporție îl transformă în stradă, cu secvențe pe parcursul parcurgerii sale pe direcția lungă. Nici una nu are rolul jucat de cele din Piazza Vecchia. **Dar totuși, nici una nu este separată, ci mai degrabă se definește un singur spațiu.** Portalul acestui loc este mica Pescherie proiectată de Buonamici în 1747.

Pescheria se găsește inserată în frontul estic al pieței, adiționată în adâncime, perpendicular pe latura lungă a pieței. Este alcătuită dintr-o suită paralelă de 3 arcade, ce extrudează un volum îngust și lung în grosimea frontului. Fațada barocă principală spre Piazza Cavour este gândită ca un arc triumfal și este inspirată din arhitectura Domului din Ravenna, unde Buonamici avusese o serie de lucrări anterioare. Pescheria și-a pierdut rolul funcțional și oferă un spațiu mai retras pentru picnic, discuții, recreere mulțimii din piață. Totodată este o legătură dintre Piazza Cavour și țesutul complicat al traseelor secundare din oraș. Aria din spatele teatrului, un spațiu deschis folosit pentru parcare, nu este nici **contrapunct, dar nici o continuare a experienței** din interiorul pieței. Întorcându-ne la Corso D'Augusto, acesta continuă după Piazza Cavour spre Ponte di Tiberio, se îngustează devenind pietonal până aproape de pod, după care se reîntâlnește cu circulația intensă auto și a autobuzelor care fac legătura cu numeroasele suburbii dezvoltate în afara zidului roman.



Fig.4.9 Rimini: secvențe majore spațiale: Ponte di Tiberio – Corso D'Augusto – Arco D'Augusto (sus) – Corso D'Augusto (tronsonul îngust) - Piazza Tre Martiri - Piazza Cavour (jos)
Sursa: autorul

Traseul din Rimini este cea mai clară diagramă, o axă arhetipală ce conectează două puncte dar are o configurare geometrică în care repertoriul de mărimi și relații este mult disparat. Este indiferent față de topografie și leagă o serie de spații independente, prea diferite, separate, care sunt relaționate prin simpla adiționare; nu se interconectează și consolidează reciproc ca în traseul descris din Bergamo, Citta Alta.

3. Veneția – Ruga degli Orefici – Campo della Becarie – Pescheria

Ultimul traseu este situat în aria Rialto, a vechii piețe de pește din Veneția. Nu voi descrie orașul, fiind mult prea cunoscut, reper internațional și patrimoniu UNESCO, ci mă voi concentra asupra acestei zone mai puțin cunoscute a celebrului oraș italian. Această arie este una din cele mai vechi așezări din insulele venețiene. Este **punctul cel mai înalt topografic** al orașului; acum 500 de ani era punctul cel mai înalt și uscat. Podul Rialto este **elementul simbolic** al acestei arii. În timp ce Piazza San Marco s-a dezvoltat ca centrul politic și religios al Veneției, în Aria Rialto s-au concentrat băncile, punctele de schimb și comerț. În timp, a crescut ca **centrul financiar** al orașului, o arie bogată și strategică. Aria comercială Rialto datează din anul 1500. În anul 1514 a fost distrusă de un incendiu devastator. Singurele edificii care au rămas sunt Palatul Camerlenghi, biserica Giacomo, câteva clădiri în jurul Pescheriei si palatul Querini. Critică pentru supraviețuirea financiară a orașului această zonă a fost reconstruită.

Traseul se află în interiorul zonei pieței comerciale Rialto, situată în aria convexă a Canalului Grande, ce descrie o curbă apropiată de unghiul de 90° prin țesutul complex și labirintic al orașului. Strada Ruga degli Orefici leagă Podul Rialto și piața Campo della Becarie. Pe tot acest parcurs se desfășoară în timpul zilei o intensă activitate comercială. De la Campo della Becarie se ajunge la bătrâna Pesccherie ce privește spre Canal Grande, într-o poziție excepțională, singura avansată în linia sa, de a lungul Canalului.

Imediat ce treci faimosul Pod Rialto, **ești propulsat** în această arie și trebuie să îți faci loc printr-o zonă ce pulsează de viața și activitatea pieței comerciale. **Densitatea activității** pedestre și a mișcării continue conferă un **caracter aparte** cadrului construit din această parte a orașului. Activitatea dominantă este cea a pieței și standurile pieței modelează spațiul, maschează clădirile și invită oamenii să se deplaseze în interiorul spațiului într-o mișcare aleatorie. Structura fizică a traseelor și a clădirilor cedează forței freneziei activității comerciale a pieței, lăsând prin contrast aria abandonată și goală când aceasta se încheie.

Predominanța funcțională a pieței comerciale este întărită de absența unui singur traseu, sau axă dominantă de străbatere a locului, în schimb sunt un număr de trasee paralele dar si perpendiculare pe Ruga degli Orefici ce leagă Podul Rialto de spațiul Pieței Camp della Becarie și piața de pește.

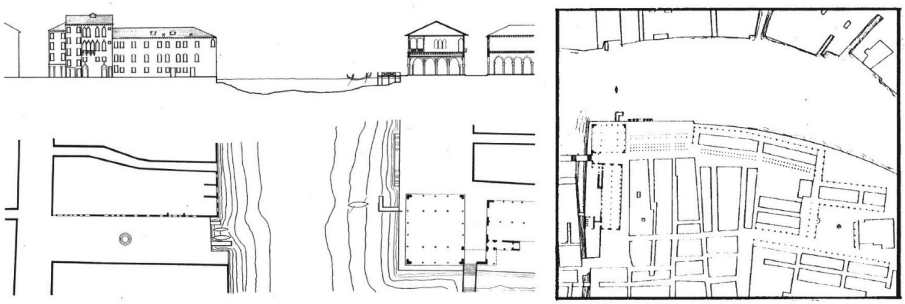


Fig. 4.10 De stânga la dreapta: Secțiune prin Canal Grande și tipologia clădirilor în aria Rialto
Sursa: Barned Karen, p.87

Deși fac parte din labirintul venețian au un caracter distinct. Aflate în partea convexă a curbei canalului Grande, traseele și clădirile urmăresc direcția perpendiculară pe canal și apoi schimbă unghiul, devenind perpendiculare pe cealaltă direcție. Aceasta configurație dictată de topografia specială a locului, dau senzația de *difuzie* spațială, în contrast cu alte părți ale Veneției (fig.4.10).

Zona adiacentă malului Canalului Grande, de la Loggia di Cavalieri la Rio della Beccarie a fost cândva deschisă publicului. Dar intervenția în țesutul construit a Fabbriche Nuove și a pieței de pește a restructurat întreaga zonă într-o serie similară de spații și galerii comerciale. Țesutul este repetitiv. Arcadele lungi ale clădirilor definesc spații acoperite longitudinale în care sunt distribuite standurile comerciale în așa fel încât să ocupe și să intersecteze cât mai mult traseele posibililor cumpărători. Excepție făcând clădirea Pesccheriei care *se detașează* și mica biserică San Giacomo, *îngropată* în aria dens construită a pieței comerciale, clădirile și spațiile deschise dintre ele sunt dificil de perceput separat, ca volume și fațade, ele se contopesc în imaginea urbană globală de *piață*. Piața San Giacomo se dezvăluie privirii în toată deschiderea ei după încheierea activității comerciale și dispariția standurilor ce închid latura tangentă a acesteia cu Ruga degli Orefici.

După ce străbați dinspre podul Rialto întreaga piață, treci prin Campo della Becarie și mergând spre apă întâlnești clădirea vechii Pescheria în formă de "*l* " care se încheie cu un pavilion deschis și acoperit, poziționat scenografic într-un punct cu vizibilitate deosebită spre ambele laturi laterale ale canalului. Tot aici se află și un punct de traversare al apei către Sfânta Sofia. Spațiul este retras față de animația ce precedă traseul ajungerii în acest punct. Efectul spațial al Pescheriei este acela de surpriză, de încântare deosebită, aproape de senzația descoperirii unui secret, unui lucru ascuns și deosebit. Din păcate, funcțional spațiul nu oferă atractivitate pentru petrecerea timpului, cafenea sau un loc de stat. În prezent, frumoasa clădire renascentistă este în continuare nefolosită și amenințată de degradare.

Spre deosebire de Bergamo (sau de piața San Marco) care sunt spații de tip – scenă, te așteaptă, te invită să asiști, traseul din aria Rialto oferă o imagine a fundalului vieții urbane, a spectacolului din culisele scenei urbane. Caracterul spațial este unul difuz, secvențele sunt simultane, nici una nu domină clar. Locul este dominat de funcția pieței comerciale iar toate celelalte, spațiile deschise și cadrul construit, i se subordonează.



Fig. 4.11 Veneția: secvențe spațiale: Pescheria – Ruga degli Orefici – Ponte Rialto dimineața devreme (sus) – Piața de legume – Piazza San Giacomo (jos) sursa: autorul

2. Etapa interpretativă

În această etapă a studiului comparativ vor fi prezentate și comentate în tandem, cele trei cazuri, pe trei paliere succesive de relaționare:

- ***Relația oraș - traseu, scenografia orașului*** *(fig.4.12);*
- ***Relația cale - loc, scenografia traseului*** *(fig.4.13);*
- ***Relația cale - loc - portal, scenografia spațiului focal al traseului*** *(fig 4.14).*

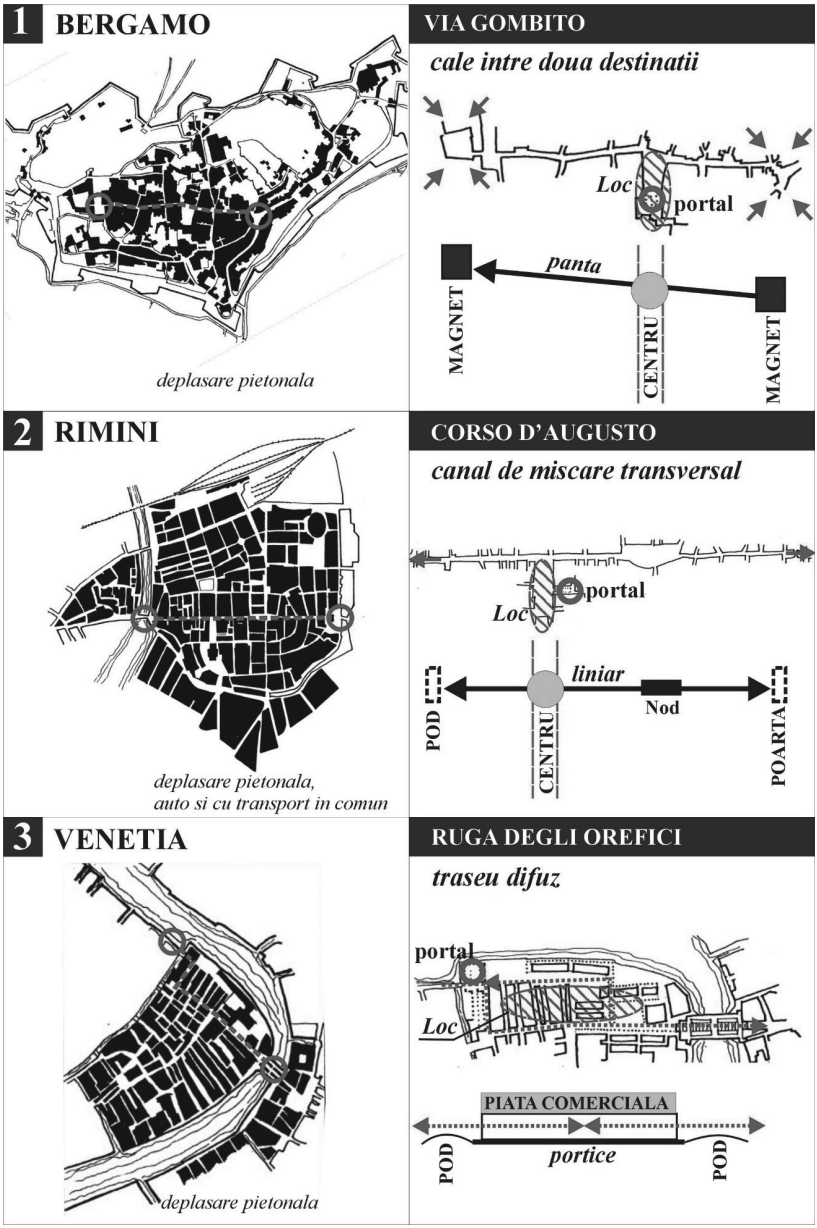


Fig. 4.12 Relația Oraș - traseu, scenografia orașului sursa: autorul

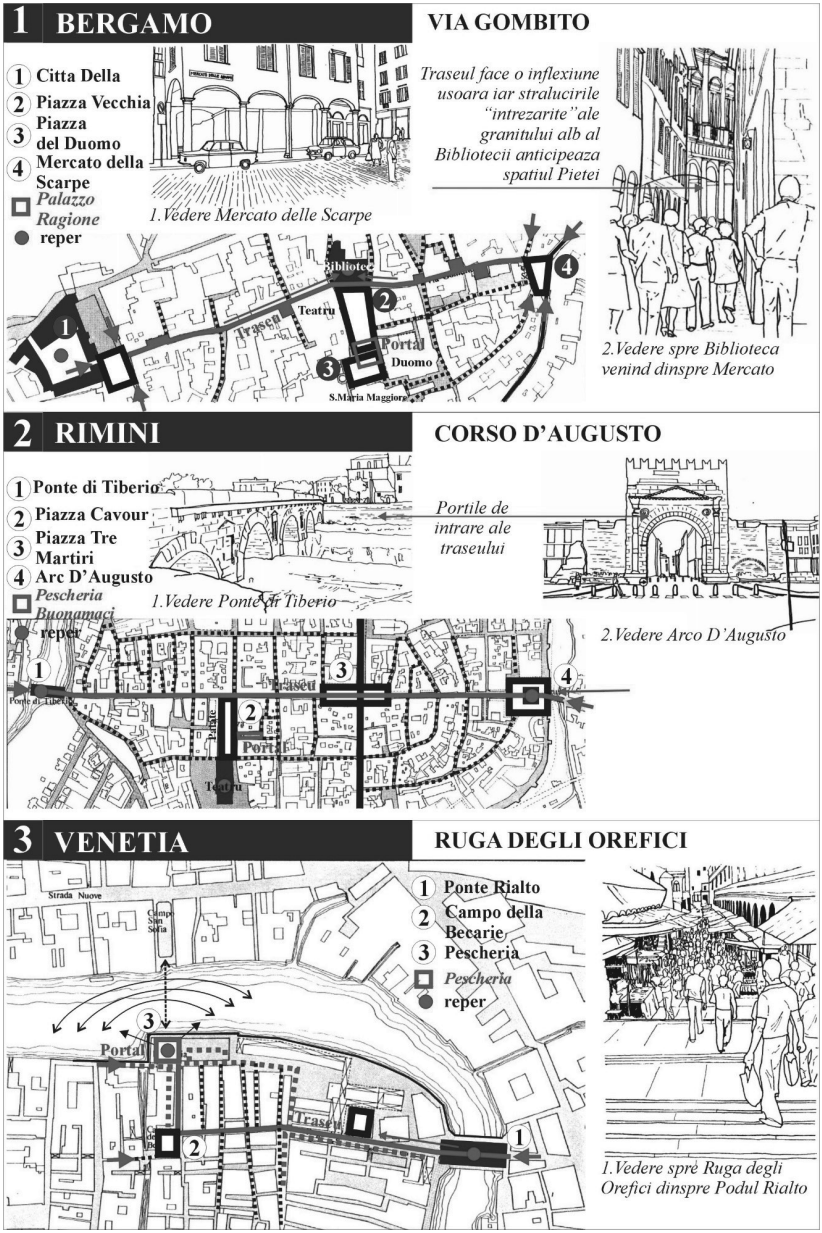


Fig. 4.13 Relația Cale - loc, scenografia traseului sursa: autorul

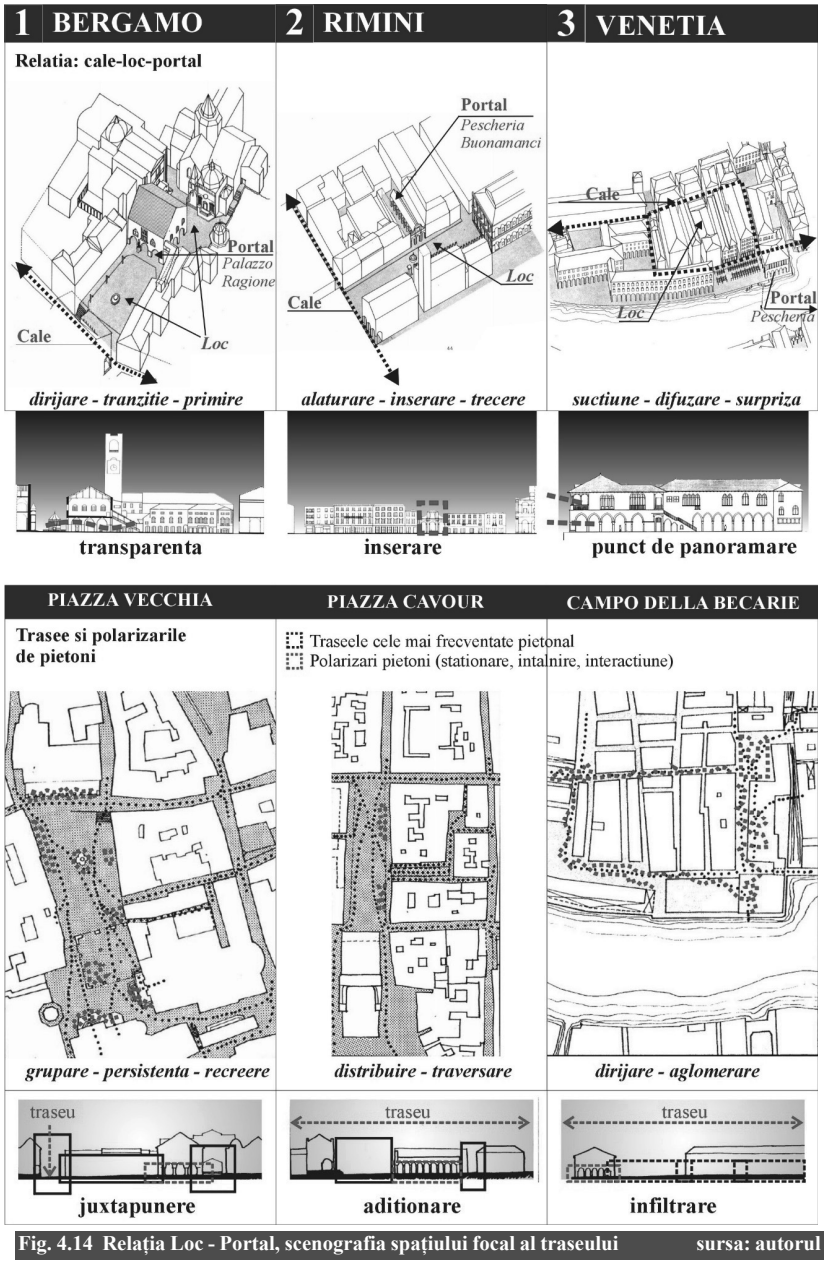


Fig. 4.14 Relația Loc - Portal, scenografia spațiului focal al traseului **sursa: autorul**

_Relația oraș - traseu, scenografia orașului

Sistemul de căi, prin urmare, exprimă opțiunile de mișcare ale omului, gradul de întindere al lumii sale. Traseele divid mediul în arii mai mult sau mai puțin cunoscute[180].

Traseele sunt imaginate, de regulă, ca având un începuturi și un sfârșituri, *locuri* de la care să plecăm și *locuri* în care să ajungem. Dar mai mult decât a fi doar **canale de mișcare**, traseele au potențialul, atât prin definirea lor, cât și prin evenimentele întâlnite de a lungul lor, să își asume **un caracter propriu**. Pentru fiecare caz studiat în acest demers analogic există un traseu sau o rețea de trasee care structurează această abordare a *înțelegerii locului*.

În cele trei orașe, semnificația traseelor este diferită în scenariul urban: Bergamo *te capturează lent*, Veneția *forțează implicarea* și Rimini *te direcționează*.

Primele două trasee, Via Gombito și Corso D'Augusto sunt **similare ca diagrame**, amândouă descriind una din cele două **axe ale castrelor romane** (*axa decumanus*) dar scara și topografia le diferențiază ca experiență. Cadrul construit din Bergamo este dens, stratificat și conservat în forma evoluției sale istorice, cel din Rimini suferit distrugeri în timpul celui de-al doilea Război Mondial și reconstruire în perioada postbelică; este o relație **continuă și controversată vechi - nou.**

Via Gombito este o calea care leagă cele două intrări majore în orașul fortificat. Strada este un întreg secvențial, o continuitate a episoadelor scenografice legate într-o derulare unitară a unei singure experiențe. Secvențele spațiale sunt integrate și imaginate într-un crescendo spre punctul focal al traseului și apoi spre destinația finală. Scara umană a cadrului configurativ și ritmul acestuia te capturează lent. Spațiile ți-se dezvăluie treptat, traseul are inflexiuni ce dezvăluie anticipat un punct așteptat și anunțat mereu altfel, urcă ușor, în fața ta se întrezăresc străluciri ale fațadelor, fiecare efect este coregrafiat pentru intensitatea senzațiilor deplasării pe jos.

În Bergamo, Citta Alta scena urbană este creată, gândită în detaliu, pregătită și există o atmosferă tăcută a așteptării spectatorilor.
În Rialto, Veneția, prin contrast ești propulsat în interiorul acțiunii și te lași cuprins și condus de această fervoare a ariei pline de mișcare și viață. Densitatea activității pedestre și a mișcării browniene definesc **caracterul aparte** al acestui *loc*.

Spre deosebire de Bergamo, scena urbană elegantă care te așteaptă să te primească, aria Rialto este o invitație în culisele scenei urbane, la spectacolul ascuns, plin de viață, informal și tensiune al părții neregizate.

Predominanță funcțională definită de activitatea pieței comerciale disipează traseul unic într-o **rețea difuză**, **o rețea multiplă de posibilități**, canalizată de dispoziția standurilor comerciale și amplasarea lor avidă în a capta cât mai **multe fluxuri**.

[180] Norbert-Schultz, Cristian*, Existence, Space and Architecture,* Praeger, New York, 1971, p.23

Traseele și spațiul urban din Rialto se contopesc într-o **experiență unitară, intensă, tumultoasă** a unui singur *loc* care ce culminează cu *locul* **retras și distinct** al pavilionului vechii piețe de pește. Pescheria, prin poziția sa avansată față de linia de mal a Canalului Grande este un **punct de belvedere unic** al orașului, a cărui **descoperire devine un contrapunct al experienței pieței**.

Traseul din Rimini, puternic marcat de fragmentele romane, arcul și podul, transmite cel mai mult o experiență deschisă. Orașul este presărat printre fragmentele romane și cele rămase în urma distrugerilor. Reconstruit masiv în perioada post belică într-o manieră mai puțin sensibilă față de trecutul istoric, orașul a pierdut o parte din semnificația conținutului său fizic.

Dintre toate cele trei, Rimini este indiferent față de topografia terenului. În Veneția există o tensiune tot timpul între pământ și apă, în Bergamo panta abruptă a dealului este un suport și o limită afirmată, în Rimini orașul se întinde către apă dispersat fără a stabili un dialog vizual și funcțional cu marea. Axa principală Corso D'Augusto străbate centrul istoric într-o dispoziție simetrică și rectilinie față de acesta. Deși mobilitatea traseului s-a schimbat față de acum 30 de ani, devenind o promenadă, lipsește dramatismul, gradientul percepției și anticipația atât de fin orchestrate de Via Gombito în Citta Alta. În Rimini, scena urbană este deschisă, se poate citi într-o singură privire, spectatorul așteptând o variație mai puternică pentru suscitarea și menținerea interesului pe toată lungimea parcursului. Deși este coerentă, îi lipsește complexitatea.

Concluzii: Toate cele trei trasee sunt integrate și definite în relație cu caracterul orașului din care fac parte, au un caracter propriu dat de densitatea elementelor care le definesc (vezi fig.4.12):

1. Via Gombito este relaționat topografiei și locurilor din interiorul său, transformând funcția mișcării și a conexiunii într-un *episod unitar* cu caracter propriu.
2. Corso D'Augusto este puternic identificat structurii axei romane, direcționând și punctând prin *locurile* sale *un canal continu* al mișcării oamenilor, evenimentelor, activităților.
3. Aria Rialto se percepe ca un loc unitar, *definit prin funcțiunea sa*, rețeaua difuză a traseelor și delimitările acestora fizice sunt subordonate desfășurării activităților pieței comerciale.



Fig. 4.15 Elemente de indentitate – traseu medieval (Bergamo), arc roman (Rimini), arcade (Veneția) Sursa: autorul

_Relația cale – loc, scenografia traseului

Tranziția de la cale la loc reprezintă dihotomia bazică a formei urbane. Norbert – Schultz o numește *tensiune dintre centralitate și longitudinalitate*[181]. Aceasta tensiune este rezolvată prin aranjamente formale și puternice. În cele trei cazuri studiate relația dintre traseu – cale și loc (piața) este rezolvată de două tipare:

1. *Relație directă între două elemente puternice (Bergamo, Rimini)*
2. *Relație indirectă între elemente egale (Rialto).*

În Bergamo și Rimini piețele se deschid spre strada dominantă pe latura scurtă adiacentă acesteia, stabilind un **raport direct vizual** între calea majoră și spațiul central al traseului.

În zona Rialto, piețele San Giacomo și Campo della Becarie sunt parte a traseului și **se deschid simultan**, nici traseul, dar nici locul nu domină.

Diferența între Bergamo și Rimini este dată de **modul de anunțare** al *locului* în cadrul traseului. În Bergamo, Biblioteca cu fațada sa de granit alb, în contrast cu umbra zonei înguste, este elementul aflat în zona de vizibilitate maximă a inflexiunii traseului, din ambele direcții ale sale. Reflexiile puternic solarizate ale granitului anticipează un spațiu deschis care se percepe doar în momentul ajungerii în dreptul pieței. Aceasta tensiune și incitare a privirii pregătește efectul spațial al pieței care se amplifică prin amplitudinea și suprafața sa plană, în contrast cu panta străzii. Cealaltă latura paralelă cu traseul este un ecran transparent: portalul.



Fig. 4.16 Relație cale – loc , directă (Bergamo, Rimini) indirectă, filtrată (Rialto, Veneția) sursa:autorul



Fig. 4.17 Moduri de compunere a spațiilor traseului și contrastul lumină/umbră: juxtapunere (Bergamo_stânga), alăturare (Rimini, centru) infiltrare (Rialto, Veneția, dreapta)

[181] Norbert-Schultz, Cristian*, Existence, Space and Architecture*, Praeger, New York, 1971, p.26



Fig. 4.18 Reperele traseului: Biblioteca (Bergamo), Teatrul (Rimini), Pescheria (Rialto, Veneția) sursa:autorul

În Rimini, lipsește acest element de anticipație, Piazza Cavour se deschide direct privirii și poate fi citită în totalitate. Proporția sa alungită face ca spațiul să invite la parcurgere și nu la repaus.

_Relația cale - loc - portal, scenografia spațiului focal al traseului (fig 4.14).

Structura și caracterul traseelor și a spațiilor deschise din cele 3 cazuri studiate, creează diferite ambiante în care se poziționează portalul acoperit.

Specificitatea fiecărui ambiant descris este ilustrată și întărită de modul de articulare spațială a portalului cu locul și cu traseul – cale.
Sunt trei atitudini diferite (vezi fig.4.16):

1. *Bergamo – transparență, portalul este un spațiu de tranziție între două ambianțe dar se afirmă puternic ca un spațiu în sine, cu o ambianță proprie;*
2. *Rimini – inserare, portalul este inserat, adăugat în fanta îngustă a unui front continuu și definește relația cu spațiile secundare din țesutul urban, e o prelungire, o trecere;*
3. *Veneția – orientare, portalul are o poziție separată, distinctă, de obiect unic care marchează un punct de vizibilitate excepțională.*

Toate cele trei trasee sunt tipologii diferite de compunere a spațiilor, de articulare și structurare a elementelor specifice (fig.4.19):

1. Via Gombito este un traseu compus din spații juxtapuse, puternic afirmate ca identitate și ambianță, dar ierarhizate și legate prin elemente comune.
2. Corso D'Augusto este un traseu compus prin alăturarea spațiilor, fără elemente de articulare între acestea, relația cursivă și directă predispunând la distribuire, trecere.
3. Aria Rialto este un traseu difuz – rețea, cu elemente egale, neierarhizate, dar legate printr-o serie de elemente de filtrare (în principal, arcade acoperite) care conferă spațiului senzația de sucțiune/difuzare. Dirijarea culminează cu efectul *surpriză* al spațiului de panoramare.

3. Etapa sintetică

Obiectivul principal al acestui studiu comparativ a fost învățarea unui mod de a privi, înțelege și împrumuta. Adesea, în crearea unui nou design al spațiilor urbane și arhitecturale, imagini ale *locurilor* dar și condiționări ale existentului sugerează multiple posibilități de evoluție a acestuia. Dar, uneori este dificil să știi dacă o formă este apropiată contextului sau nu, și dacă este, ce calități specifice transformă un concept de proiectare într-un mediu construit care să capete calitatea de *loc*.

Conceptul care a susținut firul logic al demersului analogic abordat este căutarea *coincidenței* dintre cale și *loc*. Acesta a oferit un suport de a exersa un mod de înțelegere a *spiritului locului*.

Metodele de observație folosite, diagramele și cartogramele, analizele fotografice, fac parte din abordarea mai largă a tezei de a privi și gândi o stradă ca un *loc*.

În această ultimă parte sintetică a studiului de caz, voi delimita acele criterii de abordare a designului spațial în care *calea și locul* coincid, converg și creează spații.
Înțelegerea și evaluarea diferențelor dintre cele trei cazuri studiate, au dus la enumerarea unei bogății de mijloace specifice ce au modelat acest demers de convergere dintre cale – *loc*.

În cadrul cercetării prezentate coincidența dintre cale și loc este realizată într-un singur caz: porticul palatului Ragione din Bergamo.



Fig. 4.19 Cale – loc - portal: transparență (Bergamo), inserare (Rimini), orientare (Veneția) sursa:autorul



Fig.4. 20 Plastica specifică orașelor italiene: materiale, texturi, culori sursa:autorul

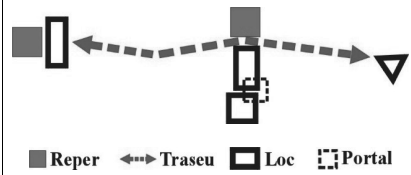
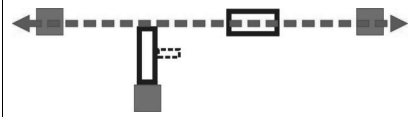
4.2.4. Sinteza studiu de caz:

1. *Calea* este gândită ca un *câmp de posibile trasee*, și nu unul singur-canalizat/dirijat;
2. Această difuzie *în câmp* trebuie gândită ca o libertate a alegerii și diferențierea distinctă prin percepții diferite a traseelor alternative, de cel cu scenografia cea mai spectaculoasă;
3. Transparența are multe valențe:
    - a vedea, surprinde mici fragmente (gradare, stimul al percepției)
    - a avea o diversitatea a vignetelor care decupează priveliștile (complexitate)
    - percepția simultană a volumului construit dar și a transparenței ecranului[182];
4. Continuitatea spațiilor este asigurată cel mai bine de trecerea între ele la același nivel;
5. *Corespondența* vizuală a dimensiunii spațiilor, gândirea camerelor spațiale interioare ca *pozitivul negativului* reprezentat de spațiile exterioare din jur[183]
6. Existența unor *conectori* spațiali "*prin", "pe lângă", "peste", "pe sub"*, ce ne permit să conștientizăm distincții și diverse experiențe ale locurilor pe parcurs;
7. Punctarea secvențelor traseului, prin efectul contragere-dilatare a spațiului rezultat în urma varierii secțiunii transversale, în diverse moduri, oferă claritate, ritm și varietate.
8. Subtilitatea tranziției între spații diferite: *interior – exterior acoperit, închis, semiînchis, deschis – exterior;*
9. Contrast: lumină – umbră, îngust – larg, câmp continuu – detaliu;
10. Filtrarea luminii în spații.



Fig. 4.21 Filtrarea luminii în spații – transparența ecranului, proiectare pe fundal (Bergamo), decupaj, delimitare (Rimini), combinarea surselor: zenitală și prin portice – efect de difuzie, dematerializare (Veneția)

[182] Portalul din Bergamo, este un ecran de închidere al spațiului transparent, păstrarea legăturii vizuale cu biserica Santa Maria Maggiore este incitantă și liniștitoare în același timp.
[183] Vezi alăturarea monumentelor și legăturii spațiale existente în ansamblul central Bergamo.

	Ambianța orașului *Scena urbană*	**Tipul de compunere a traseului** *scenografia traseului*	**Tipul de relații** *cale-loc-portal*
BERGAMO	Orașul care ***te întâmpină*** Scena este pregătită, induce un simț tăcut al așteptării și te capturează lent	 **Secvențialitatea ca *întreg*** Traseul format din episoade integrate și imaginate ca o unică experiență *Cale* între destinații dar și traseu polarizator	**Compunere traseu** - ascendență, inflexiune - definire configurativă - contragere/dilatare **Relații între spații** - juxtapunere - simultaneitate - tranziție - *camere* spațiale **Expresie plastică** - transparența ecranului - contrast lumină/umbră - contrast lucios-mat - filtrarea luminii în spații
RIMINI	Orașul care ***te direcționează*** Scena este deschisă, poți participa sau răspunde cu indiferență	 **Un *canal* de mișcare** Traseul axial, rectiliniu, puternic, canalizant Necesară diversitate și variere a secvențelor	**Compunere traseu** - liniaritate, planeitate - simetrie, direcționare -“citire” totală **Relații între spații** - alăturare, adiționare - relație directă - inserare, integrare - autonomie spațială **Expresie plastică** - disparare - lipsa *conectorilor* - dezechilibru volumetric
VENEȚIA - ARIA RIALTO	Orașul care ***forțează implicarea*** Culisele scenei urbane și spectacolul lor intens, informal, seducător	 ***Magnetizare* prin funcțiune** Rețea difuză orientată spre un punct culminant Dominantă funcțională și efectul *surpriză* al unui punct de panoramare excepțională Necesară o funcțiune a punctului culminant	**Compunere traseu** - dominanța topografiei - determinare funcțională - rețea, orientare **Relații între spații** - difuzare/sucțiune - infiltrare, dirijare - paralelism, ierarhizare - orientare, surpriză **Expresie plastică** - ritm, repetiție, cadență - multiplicare, decupaj - dematerializare prin filtrarea luminii

Tabel 4.2 Cadrul sintetic: tipologii de scenografii, trasee/relații, plastica spațiului

4.3. STUDII DE CAZ (II)

4.3.1. Străzi și ambianță: exemple si comentarii

Adesea experiența pozitivă sau negativă a celorlalți devine o bază referențială a propriei noastre experiențe. Poate că în nici un alt domeniu, mai mult decât în urbanism, nu se reflectă mai pregnant faptul că experiența globală în extinderea sau regenerarea orașelor trebuie documentată și cercetată cu atenție, dar rezultatele trăirii altora trebuie adoptate și recalibrate specific unui loc și oamenilor lui.



Fig.4.22 ***Passeig de Gracia, Barcelona:*** *Imagine urbană identitar iconică*
sursa:www.artonfile.com

Am ales să prezint un tur virtual al unor străzi existente, speciale prin ambianța lor, din orașe europene cu un înalt standard de calitate al vieții, cu intenția de investiga și observa parametrii ce pot defini calitatea în designul urban al peisajului stradal. Prima oprire este la Barcelona unde vom străbate unul din cele mai largi bulevarde din lume Passeig de Gracia. Alegerea acestui exemplu a fost gândită pentru relevarea unei trăsături definitorii ce consacră pe scala valorică acest bulevard: identitate și imagine iconică. Aceasta derivă atât din prezența fronturilor punctate de arhitectură de valoare excepțională (celebrele realizări ale arhitectului catalan Antonio Gaudi) și arhitectura nouă de calitate, cât și din echilibrul perfect acordat scării umane în definirea proporțiilor spațiale ce definesc secvențele prospectului său transversal. Relația dintre lățimea spațiului, coronamentul arborilor și înălțimea clădirilor ce mărginesc acest bulevard, e proiectată în așa fel încât să creeze senzația de culoar protejat, aproape de atracțiile oferite de vitrine, ferit de zgomotul traficului, dar totuși cu vizibilitate bună asupra întregului ansamblu. Ambele caracteristici conferă trecătorilor un sentiment de trăire estetică și confort.



Fig.4.23 ***Passeig de Gracia****: Comparație dintre imagine reală/receptată sursa:www.artonfile.com*

Deși reprezentativ la scara orașului, distribuirea echilibrată și moderată a activităților comerciale, de alimentație publică și culturale, pe parcursul său, creează o atmosferă relaxată și deloc aglomerată, de salon urban de lux accesibil tuturor.

Un exemplu de stradă comercială unică prin simbol și caracter este Rue du Muffetard din Paris. Strada este cunoscută parizienilor și nu numai, datorită constituirii sale ca scenă de desfășurare a multor acțiuni din romanele lui Honore Balzac. Este de fapt o veche stradă lungă din perioada romană, cu un traseu îngust ce descrie o curbă largă, ușor ascendentă ce variază și menține interesantă percepția traseului. Acesta se schimbă subtil, în secvențe marcate de puncte de reper. Fronturile sunt continue, cu deschideri înguste la stradă, ceea ce face posibilă prezența unor diverse și numeroase mici magazine sau bistrouri, la parter. Spațiul străzii este comun pentru toate modurile de deplasare, cu



Fig.4.24 ***Rue du Muffetard, Paris****: Strada eroilor din romanele lui Honore Balzac, caracter și identitate culturală în imagine urbană, sursa: www.artonfile.com*


real


receptat

Fig.4.24 ***Rue du Muffetard****: Comparație dintre imagine reală/receptată sursa:www.artonfile.com*

unic sens pentru cel auto, existând și locuri de parcare în lungul trotuarului pe o singură latură. Parcurgerea acestei străzi se transformă într-o simfonie a simțurilor, în care se amestecă culorile vitrinelor, tarabelor cu mărunțișuri și aromele cafenelelor.
Expresia plastică a acestui spectacol este sugestiv redată de un artist pe pânza sa.

Un alt exemplu ales, de data aceasta, pentru minunata valorificare a cadrului natural dar și pentru conformarea volumetric – spațială deosebită ca geometrie și secvențializare, este o stradă mixtă într-un mic oraș german, Staufen numită Breisgau. Strada are un traseu gândit și relaționat direct cu peisajul natural valoros al orașului, spre care de altfel, se deschide relevând drept capăt de perspectivă dealul vechii cetăți. Cursul străzii are inflexiuni ce induc dinamism și gradare a efectului surpriză reprezentat de priveliștea către cetate. Arhitectura este marcată de specificul local ceea ce conferă spațiului un caracter distinct, inconfundabil. Cu toate că se află în centrul unui oraș cu atractivitate turistică există o balanță atent aleasă între rezidență și celelalte funcțiuni. Peisajul acestei străzi surprinde prin extraordinara varietate exprimată prin multiple modalități.





Fig.4.25: ***Breisgau, Staufen, Germania:*** *Orientare spre peisaj în imagine urbană sursa:W.Brandl*

Următorul exemplu este o stradă rezidențială din Rotterdam, Olanda, țară care a acordat politicilor urbane de locuire o importanță deosebită. Strada se numește Graaf Floristrat și e un traseu diagonal într-un țesut rezidențial, care la nivel local este cunoscută totodată, ca legătură mai scurtă între două puncte de interes ale zonei.



Fig.4.27 ***Graaf Floristrat, Rotterdam:*** *Reper și Elemente de identificare în imagine urbană sursa:W.Brandl*

Strada are un element distinct de identificare, modul asimetric de parcare, pe o latură în lungul, pe cealaltă, perpendicular pe latura trotuarului. Această asimetrie și prezența unei plantații mature de aliniament dau dinamism și o atmosferă aparte peisajului străzii. Trotuarele sunt largi de 5 metri și sunt amenajate cu rasteluri de biciclete, iar în fața intrărilor la locuințe, cu bănci sau ghivece de flori. Micile detalii domestice indică o apropiere afectivă a spațiului străzii de către locuitori. Fronturile continue de clădiri au înălțimea de 4-5 niveluri și deși au o arhitectură diferită există elemente unificatoare ale imaginii, constituite din folosirea acelorași materiale, culori și același raport plin-gol în fațade. Predomină rezidența, punctată de funcțiuni ca: mic hotel, studiouri de artiști, magazin specializat de accesorii pentru petreceri costumate. Este un exemplu compozițional de unitate prin diversitate, de simplitate și totuși diferențiere sensibilă a imaginii urbane, specifică unei zone de locuințe colective de densitate medie.

Ultimul exemplu se situează în aria deosebit de studiată și comentată a modelelor școlii de urbanism din Anglia. Turul virtual se încheie în spațiul străzii Doneirale din Londra. Strada face parte dintr-un țesut regulat, de tip cartezian, ce face legătura dintre o arteră importantă a zonei și râu, lângă stadionul Fulham. Doneirale Street are un prospect transversal total de 18 metri, trotuare de 2 metri și locuri de parcare în lungul străzii pe ambele laturi. Ca și funcțiune este exclusiv rezidențială, cu case tip și grădini de fațadă pe o adâncime de 2 metri față de aliniament, ceea ce permite o personalizare a acestora mai discretă decât în cazul celor de 3 metri. Deși arhitectura tipizată a caselor ar putea induce monotonie, acestea sunt în același timp, diferențiate prin culoare și mici detalii ale intrărilor, dar unificate prin constanța materialelor și texturilor. Coronamentul bogat al copacilor dispuși în plantație de aliniament pe stradă și micile amenajări individuale ale locuințelor, personalizează într-un mod fericit ambianța acestei străzi și o distinge ca percepție din masa unui grid de străzi asemănătoare ca tipologie și funcțiune, aflate în vecinătate. În fapt, Doneirale este un reper la nivel local, traseul ei constituie alternativa cel mai des aleasă de rezidenți pentru a străbate aceasta zonă în dorința de a se plimba pe malul râului aflat în proximitate.



Fig.4.28 ***Doneirale Street, Londra:*** *Unitate și diversitate în imagine urbană sursa:Vicky Bennet*

4.3.2. Sinteza caracteristicilor comune ale străzilor analizate

Percepția și trăirea peisajului străzii sunt construite în cadrul conceptului de mișcare. Orașul nu este un cadru static, oamenii se mișcă în interiorul său și e perceput aflându-te în mișcare. Mare parte din studiile recente în profesiunea noastră s-au axat pe moduri de deplasare și influențe diferite ale acestora asupra percepției peisajului străzii. Lynch(1960), Cullen (1971), Gehl (1987), Rapoport(1990), Alan Jacobs (1993) și alții consideră deplasarea pietonală ca modul cel mai bogat în informație de experimentare a spațiului străzii. Azi se pune accent în designul urban al spațiilor publice pe proiectarea unor trasee care te ispitesc să le parcurgi mergând pe jos, sunt sigure, confortabile și facilitează acele mici contacte sociale de la care stau la baza vitalității vieții publice a orașului. Atât in practică cât și în teorie există o continuă explorare și experimentare în descoperirea calităților necesare ce determină un mediu urban să devină sociabil și pozitiv receptat ca ambianță.

Care sunt caracteristicele comune ale străzilor prezentate? Analiza comparativă pe criterii similare, relevă o serie de calități comune ale tuturor exemplelor de mai sus:

1. Accesibilitate, mobilitate, conectivitate
În toate exemplele există variate moduri de deplasare (pedestră, cu bicicleta, auto) cu accent principal pe mersul pe jos. Trotuarele permit deplasarea pietonală confortabilă și în siguranță, dar sunt prevăzute și locuri de parcare și staționare auto și biciclete. Străzile au legături bune cu contextul învecinat și sunt totodată, traseu polarizator dar și cale între destinații.

2. Lizibilitate
Spațial străzile exemplificate sunt ușor de înțeles celui care le parcurge prin calibrarea atentă a cantității de informație din câmpul vizual perceput cu menținerea stimulului în timpul deplasării pe tot parcursul spațiului. Din aceasta perspectivă lizibilitatea este o funcție ce optimizează atât conținutul cât și accesibilitatea informației transmise, în așa fel încât prea multă sau prea puțină informație o compromite. Cadrul fizic al străzii este

rapid comprehensibil când sunt contururi clare și ferme (fronturi adesea continue). Există o pondere echilibrată între elementele armonizante ce dau simplitate și continuitate vizuală și elementele de diversitate ce fac un mediu – fără a derapa spre haotic - mai lizibil și intrinsec stimulativ față de unul în care toate vederile sunt similare.

3. Caracter și atractivitate

Fiecare exemplu este inconfundabil ca imagine urbană și caracter. Recognoscibilitatea este o calitate esențială în componenta identității unui spațiu urban în cadrul orașului. Acest lucru este definit atât de componentele fizice (detalii specifice, stilul, tipul de vegetație, materiale, texturi) cât și de componentele mobile ale acelui loc (activități specifice, mod de viață, atmosfera și spectacolul străzii). Străzile exemplificate au o arhitectură distinctă și micro-elemente ce exprimă cultura locului.

4. Vitalitate urbană

Ritmul vieții urbane diferă în exemplele studiate în funcție de caracterul zonei urbane în care sunt situate. Dar în toate cazurile dinamica vieții publice este una pozitivă. Animată și extrem de diversă prin mixitate socială și interacțiune umană în cazul celor situate în zonele centrale sau de interes ale orașului (Passeig de Gracia, Rue du Mufetard, Staufen) și sociabilă în cele situate în arii rezidențiale (Graaf Floristrat și Doneirale Street). Oamenii și-au însușit spațiul fiecăreia din aceste străzi și asta reiese din popularitatea turistică câștigată a primelor trei și din personalizarea discretă a spațiului intermediar dintre locuință și stradă în cazul ultimelor două.

Metamorfozarea spațiului urban al străzii într-un *loc* în care oamenii iubesc să trăiască este, de fapt, generarea unei ambianțe urbane propice. Ambianța distinctă creată la nivelul pedestru al peisajului străzii este o mediere între imaginea și vitalitatea orașului. Prin vitalitate urbană înțelegem calitatea și nu cantitatea timpului petrecut de oameni în spațiile publice. În acest capitol studiul a analizat complex modalitățile existente ale ambianței în oraș și designul urban din perspectiva intensificării pozitive a experienței parcurgerii pe jos a orașului și a creării unui cadru propice de interacțiune umană.

De-a lungul istoriei urbanismului a existat o constantă preocupare în studiul modelelor ca formă bazică de organizare, fie că este relaționată de gridul străzilor sau gridul funcțional. În designul urban contemporan, modelele (*tiparele*) sunt primele considerate în experiența estetică urbană. Principala preocupare este de a grupa elementele designului urban într-un mod, conceput astfel încât simpla observare a lor să fie suficientă pentru a le identifica.

Această grupare de elemente se numește în design urban secvență vizuală[184]. Secvența este *definită ca o succesiune logică de elemente legate printr-o relație de solidaritate, care debutează atunci când apare un nou termen, fără antecedente în secvența anterioară și care se termină când un alt termen constitutiv existent nu este perpetuat*[185] (Roland Barthes).

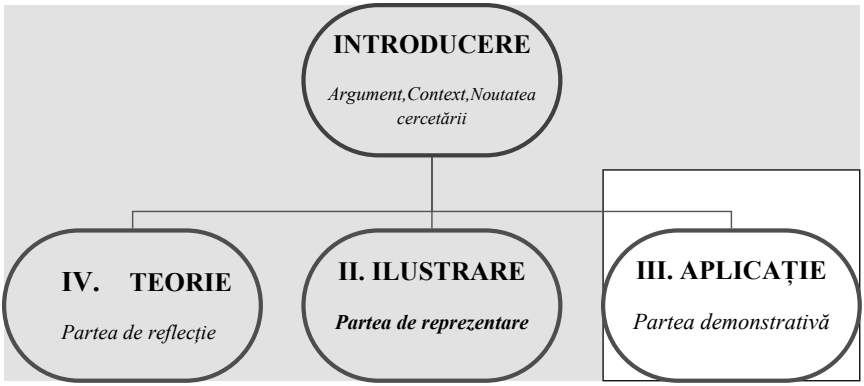
[184] Eftenie, Mariana – *Concepţie şi proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referinţă,* Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2002, p.58
[185] Ibidem, p.58

Secvențele sunt o ritmicitate a succedării, în cadrul unui parcurs a unei suite de elemente, densități de evenimente și activități percepute diferit de fiecare dintre noi în funcție de capacitatea de evocare sugerată, de viteza și de modul cu care ne deplasăm.

Secvențele *programatice* sunt instrumentele construirii, în designul urban al spațiului estetic-configurativ, a echilibrului dintre coerență și complexitate, noțiuni definite în cadrul primului capitol. Cu alte cuvinte, un traseu, parcurs al unei înlănțuiri de spații urbane, trebuie gândit prin ordonarea și ierarhizarea importanței secvențelor dar și prin articularea dintre aceste prin elemente de contrast care induc orientare și stimul vizual.

PARTEA III
CADRUL PRACTICII ÎN DESIGN URBAN

SCHEMA STRUCTURII STUDIULUI



Capitolul 5
DESIGNUL URBAN AL STRĂZII CONTEMPORANE INSTRUMENTE. METODE. IPOSTAZE

5.1. STRADA COMPONENTĂ A SISTEMULUI URBAN

Strada este o componentă a sistemului urban. Nu există noțiune abstractă de stradă fără un oraș în jurul ei. Spațial, strada este în întregime definită de clădirile care o mărginesc. Cu toate acestea orice stradă funcționează în cadrul unui sistem de drumuri care structurează toate tipurile de trafic în interiorul orașului ca întreg.

În concluzie, designul străzii trebuie să acopere un registru care pornește de la cel mai mic detaliu al spațiului construit sau al spațiului amenajat până la gândirea unui plan care distribuie și prioritizează funcțiunile unei străzi. Iar aspectul central al designului străzii este întotdeauna acela al dublului sens al partajării (*sharing)* și al adunării.

Codurile nescrise de practici ale străzii sunt o mediere între cumulul de practici instituite ca obișnuință în timp și legea impusă. Această mediere este diferită pentru fiecare cultură în parte: la francezi există reprezentanți locali care protestează împotriva regulilor, la japonezi regulile legale nu se negociază. Funcționarea unei străzi depinde de crearea unui set de reguli pe care toți jucătorii să îl accepte. Deși sunt depuse eforturi constant, negocierea și concilierea complexității de interese care sunt angrenate în funcționarea unei străzi este încă dificilă.

În esență, după Francois Archer[186], orașul oferă două resurse primare:
1. Resursa cantitativă, cea a unui număr larg care dă forță și permite economii de scară.
2. Resursa calitativă, care în mod particular, deschide o cale către ceea ce americanii numesc *serendipidity*, adică găsirea *neanticipatului*, a ceea ce nu te aștepți.

Specializarea funcțională în industrie sau în urbanism exploatează, în principal doar prima resursă, cea a numerelor. Astăzi, totuși, într-o societate mult mai complexă unde inovația și creativitatea joacă un rol extensiv, noile modele ale performanței exploatează cea de a doua resursă, potențialul schimburilor neprogramate, întâlnirilor neașteptate care oferă șansa de transfer a ideilor și tehnologiilor.

În acest context, virtuțile străzilor multifuncționale și multisociale sunt redescoperite, pentru că acestea sunt locurile fricțiunii sau chiar a confruntării cu *celălalt*.

Aceasta nu înseamnă că nevoia de specializare funcțională a dispărut complet. În multe cazuri ea funcționează, poate încă să genereze economii de scară sau poate oferi soluții eficiente la probleme particulare. Pietonalul și autostrada sunt ilustrările extreme pe scala specializării funcționale și e benefic ca ele să existe. Cu toate acestea, ele sunt

[186] Archer, Francois, Mireille Apel-Muller, *La rue est a nous tous, The street belongs to all of us*, ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007

restrânse unor situații specifice și sunt progresiv combinate într-o rețea sistemică cu alte tipuri de străzi, chiar devin condiționate de existența în paralel a străzilor multimodale și multifuncționale.

Una din tendințele accentuate în orașele aflate în creștere și orientate spre sustenabilitate, este mutarea infrastructurii de viteză în subteran (Barcelona, Boston, Torino) prin îngroparea drumurilor expres sau liniilor de cale ferată de deplasare rapidă. Aceste operațiuni creează loc la suprafață, unde cele 3 funcții de bază ale străzii: tranzit, acces și bază de activități pot fi reconciliate.

Archer[187] identifică două opțiuni sistemice în designul contemporan al străzii:
1. Sistemul modern sau hipermodern (*este o versiune updatată a mecanismului anterior de specializare*),
2. Sistemul postmodern (*este o revizuire mai radicală a conceptului specializării, și caută mai degrabă să adapteze soluții pre-moderne sau timpurii*).

1. **Exemplul de sistem hipermodern este întâlnit la Tokyo.**
   În Tokyo există 3 tipuri de specializări ale străzilor:
   1. Străzi locale, dominate de funcția de acces la rezidență, traficul se desfășoară foarte încet, câțiva km/h, toate modurile de transport împart aceeași suprafață.

   2. Străzile trunchiului metropolitan care sunt dominate de funcția de tranzit în tot orașul. Acestea au viteze crescute, fluxuri puternice de trafic, pietonii și bicicliștii au suprafețe restrânse, timp lung de așteptare la traversare și acces prin pasarele pietonale sau legături verticale dintre clădiri și metroul din subteran.
   3. Strada comercială a cărei funcție principală este asigurarea bazei de desfășurare a multiplelor activități. Un aspect important îl joacă livrarea și acestea pot deveni chiar verticale în cazul în care baza turnurilor are acces direct la metrou.

2. Al doilea exemplu este cazul orașului european postmodern, în care opțiunile pentru sistemul de străzi iau forma reîntoarcerii la un oraș compact și flexibil, unde străzile sunt multimodale și multifuncționale pe cât posibil.

Parisul este exemplul cel mai ilustrativ în acest sens, orașul încearcă să atingă coexistența între toate formele comune de transport ale orașului cu benzi comune pentru autobuze și biciclete, cu piste ciclabile pe artere mari, linii de tramvai în mijlocul benzilor auto, benzi de deservire majore a traficului în mijlocul bulevardelor, etc.

În America opțiunile postmoderne iau diverse forme în ariile suburbane ale marilor orașe conduse de ideile mișcării ideologice *Noul Urbanism*. Așa cum am analizat în primul capitol, *Noul Urbanism* promovează o formă și o imagine de *resuscitare* a clasicei *străzi principale* americane: *main street* cu o orientare multifuncțională și unde deplasările pot fi făcute predominant pe jos.

[187] Archer, Francois, Mireille Apel-Muller, *La rue est a nous tous, The street belongs to all of us*, ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007

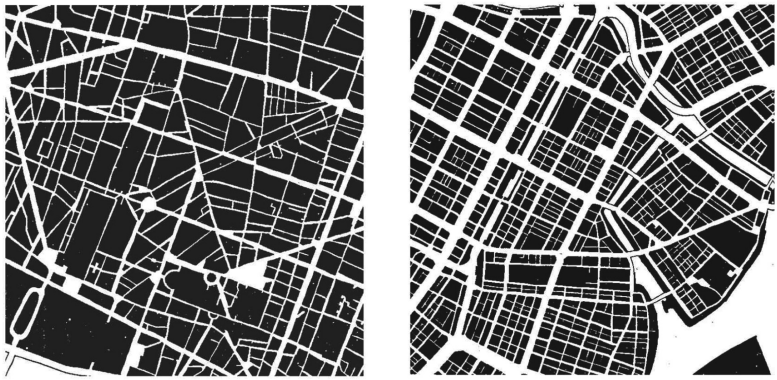


Fig.5.1. ***Comparație între două opțiuni sitemice extreme:*** *Tokyo sistemul hipermodern în care sunt 3 categorii principale de străzi specializate pe o funcție, Paris sistemul postmodern, al coexistenței și multimodalității, sursa: google.earth*



Fig.5.2. ***Tokyo _3 categorii principale de străzi****: stânga_strada de acces la rezidență, centru și dreapta: două străzi comerciale, sursa: Antonela Roșu*

Aceste exemple nu sunt antagoniste, dacă sunt privite și raportate la scara întregului oraș. Modelul parizian și noua dezvoltare americană din suburbii numită simbolic *satul urban*, (*urban village*) sunt posibile doar pentru că funcționează în interiorul unei metropole plină de drumuri expres urbane și linii de căi ferate regionale. Fără aceste rețele metropolitane, scara locală ar fi incapabilă să ofere un bazin al cererii și al forței de muncă pentru activitățile și serviciile necesare celor care locuiesc în suburbii.
O întreagă gamă de soluții este posibilă între aceste două extreme. În fapt orașele contemporane sunt din ce în ce mai mult heterogene, reflectând tendințele unei populații cu stiluri de viață complexe și aflate mereu în schimbare.

Într-o singură metropolă, putem găsi o varietate de soluții - *hibride* situate între cele două modele de proiectare prezentate. Exemple:

- *în Boston, drumul expres a mers în subteran și astfel s-a creat o suprafață la sol pentru multifuncționalitate,*
- *la Barcelona funcțiile străzilor variază în diferite momente ale zilei și nopții schimbându-se după un program orar,*
- *la Berlin oamenii își iau bicicleta în tramvai,*
- *Los Angeles și-a transformat una din arterele de tranzit 3-nd Street într-un pietonal cu terase și magazine.*

Stephen Marshall, în cartea sa Streets and Patterns188este preocupat de identificarea celor mai potrivite tipologii de străzi, care să asigure nevoile unei societăți contemporane și de integrarea acestora într-o rețea sistemică.
Continuator al ideilor structuraliste promovate de Cristopher Alexander în *New Theory of Urban Design* și al ideilor lui Jane Jacobs, derivate din critica funcționalismului și a specializării excesive, Marshall propune o abordare de *jos în sus (bottom-up)* în design urban. Această gândire pornește de la reconsiderarea străzii ca unitate primară de bază în structura urbană. În cadrul capitolului 9, denumit: *From streets to patterns*, identifică un sistem structural viar polivalent pe care îl denumește *gridul tartan* (*tartan grid*).

În accepția lui Marshall, gridul tartan combină, în mod eficient și elastic: continuitatea lineară a tipurilor de rute cu diversitatea utilizării terenului și cu flexibilitatea tipologiilor de construire. Tipurile de străzi pot fi diversificate în așa fel, încât să poată acomoda moduri sustenabile de transport, rezultând astfel un model de structură urbană multimodală prin transport și multifuncțională prin mixitate.

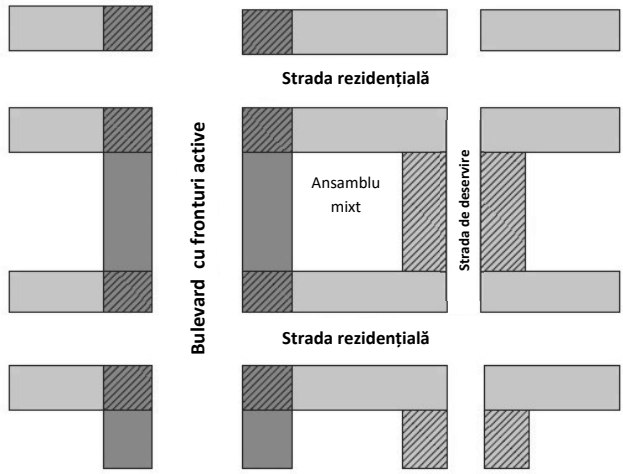


Fig. 5.3. ***Model mixt de utilizare a terenului generat de interacțiunea dintre diferite tipuri de străzi*** *sursa: Stephen Marshall, p.241*

[188] Marshall, Stephen, *Streets and Patterns*, Spon Press, Londra, New York, 2005

Marshall explicitează într-un cadru generativ, codul constitutiv al elementelor sistemului de străzi integrate în gridul tartan. (vezi fig.5.4)

Acesta pledează pentru sintetizarea unui model sistemic de străzi prin intermediul acestei serii de reguli constitutive care să înlocuiască configurații și compoziții indicate a fi potrivite și impuse în mod rigid prin ierarhizare și specializare funcțională. În viziunea sa, acest mod de implementare a tipurilor de străzi și conexiuni facilitează atingerea unei mai mari diversități a posibilelor modele sistemice.

Sfera de influenta	Codul de reguli	Explicitare
Transport/ruta retea	1. Moduri	Moduri permise in coexistenta
	2. Arterialitate	Conexiuni necesare intre tipurile de rute
	3. Constrangeri de acces	Conexiuni permise intre tipurile de rute
	4. Tipuri de conexiuni	Tipuri de jonctiuni permise intre tipurile de rute
Zonificare functionala	5. Utilizari active ale fronturilor	Utilizari compatibile admisibile a se alatura reciproc pentru a crea un tip de strada
	6. Compozitia ansamblului	Utilizari compatibile admisibile a se alatura reciproc pentru a crea un tip de ansamblu
Design urban	7. Relatii intre cladiri si spatii	Configuratie globala si asamblare a cladirilor, configurarea masei construite in ansambluri, a relatiilor dintre acestea si modelarea spatiului strazii

Fig. 5.4. ***Elementele codului constitutiv al sistemului de străzi integrate***
sursa: Stephen Marshall, p.242

Primele 4 reguli formează sistemul pentru managementul rețelei de transport aplicabil oricărei rețele urbane sau inter-urbane. Cea de a 5-a regulă asigură coerența utilizărilor active ale fronturilor care generează un anumit tip de stradă, astfel încât primele 5 corelate creează un sistem de generare a unui model de stradă.

Marshall relaționează acest model cu *arta pierdută*[189] a designului tradițional al gridului viar. Cea de a 6-a regulă creează un sistem de proiectare a zonificării funcționale. Ultimele două reguli completează codul de gândire în design urban, acesta fiind relaționat cu componenta tridimensională a străzii.

Marshall a conceput acest cod minimal de reguli ca pe un schelet-cadru care poate genera configurații structurale urbane. Aspectele diferite implicate pot fi integrate într-un singur sistem sau pot fi folosite ca și componente independente.

Posibilitățile derivate pe baza acestui cod nu trebuie privite ca simple adaptări ale unui sistem ierarhic, ci ele pot deveni interpretări particularizate ale unei tematici inter-relaționate.

[189] Marshall, Stephen, *Streets and Patterns*, Spon Press, Londra, New York, 2005, p.242

5.2. DESIGNUL STRĂZII_ IPOSTAZE CONTEMPORANE

În designul contemporan al străzii se întâlnesc cele mai variate abordări. Orașele sunt într-o continuă creștere a mobilității și expansiunii care excede nivelul local, iar dacă la începutul studiului, în partea teoretică m-am oprit asupra Orașului Compact, Sustenabil, Creativ și modelul de Oraș Autentic ca produs al unui Urbanism Integral, în acest capitol voi cerceta cum aceste principii sunt traduse și hibridizate în practica birourilor de arhitectură și design urban din lume.

Obiectivul acestui capitol este acela de a sintetiza și inventaria tipologiile de ambianțe care inspiră în mod curent practica actuală a designului urban.

În practica curentă design urban există două tipuri generale de abordări:

1. **Prima este concentrată pe revitalizarea spațiului public**.
   Această operațiune presupune regândirea unei zone detrimentale a orașului și aici există un registru complex de intervenții: îndepărtarea dezordinii vizuale din cadrul străzii prin designul creativ al obiectelor și al suprafețelor străzii; schimbarea mobilității unei străzi prin orientare spre transport în comun și pietonal; reconectarea cu orașul prin crearea unor noi legături sau prin schimbarea rolului componentelor în sistem.
2. **A doua abordare este cea a extinderii ariei urbane prin zone nou construite sau a densificării prin intermediul străzilor a celor deja existente.**
   Ambele abordări au în vedere două criterii majore în dezvoltarea economică și creșterea calității vieții urbane: mobilitatea și multifuncționalitatea. Aceste două criterii sunt interdependente și cerințele de satisfacere a lor a stimulat creativitatea și inovarea în designul străzii care au dus la deconstrucția conceptului clasic al străzii urbane, la depășirea limitelor în a găsi tipologii și soluții particularizate, sustenabile și adaptabile fiecărei situații în parte. Exemplele studiate reprezintă o reinterpretare creativă și deschisă a conceptului de ambianță și de stradă.

Cercetarea a urmărit o radiografiere a celor mai noi tendințe în designul urban care negociază noi limite între public și privat, între coexistență și transversalitate, între orizontal și vertical, între permeabil și transparent, între convivial și spectacular. Aceste ipostaze sunt deliberat căutate în sensul metaforic al străzii. Mobilitatea a început să devină o componentă centrală a vieții urbane contemporane, a modului de funcționare al orașului și al dinamicii unei societăți în era informațională.

În anul 2000, în cadrul unui program inițiat de PSA Peugeot Citroen numit *City on the Move*, a luat naștere un-Institut de Cercetare a soluțiilor inovative pentru mobilitate urbană, patronat de Francois Archer și Xavier Fels. Temele principale ale preocupărilor care au adus împreună un impresionant grup de specialiști, reprezentanți ai oamenilor de afaceri și academicieni a fost testarea noilor soluții în design urban, compararea acestora și identificarea celor mai originale idei și soluții. Rezultatul acestor încercări s-a concretizat în 2007, prin organizarea unei expoziții: *Nu ești în Stradă, Tu ești Strada*

(You are not in the Street, You are the Street), în care au fost expuse și proiectate pe panouri imense scene stradale din toate orașele lumii.

Programul își dorește să contribuie prin crearea unui forum de comunicare internațională prin conferințe, comunicări, work-shop-uri la inventarea străzii secolului XXI, *o componentă a mediului urban care a devenit una din spațiile majore ale dezvoltării durabile*[190].

În cadrul catalogului care a fost publicat în urma expoziției, Didier Rebois comentează și prezintă într-un mod original o nouă interpretare a străzii contemporane prin selectarea a 50 de proiecte de arhitectură și design urban contemporan. Acestea au constituit o bază de prelucrare și de extindere a direcțiilor de cercetare ale tezei în designul contemporan urban.

Acest capitol va lua forma unui index comentat a unei palete variate de exemple în urma cărora vor fi sintetizate principii creative de intervenție în design urban într-o viziune nouă de reconsiderare a **mobilității, conectivității și eficienței** în creșterea calității vieții urbane.

Francois Archer consideră densificarea ca un efect paradox al tehnologiei infirmației[191]. Informația și tehnologiile de comunicații nu numai facilitează, ci chiar instigă mai multe călătorii decât substituie. Digitalizarea și virtualizarea excesivă a lumii de azi cresc valoarea a tot ce nu se poate mișca sau substitui virtualului. Spre exemplu: tot ceea ce cere contact față în față, tot ceea ce are nevoie să fie simțit, atins, gustat, trăit ca experiență personală. Turismul urban, având ca destinații orașele mari ale lumii a devenit o preocupare și un obiectiv important al petrecerii timpului liber în societatea contemporană.

Astfel, ICT[192] nu este o altenativă la viteză și densitate. Din contră, stimulează creșterea mobilităților și polarizării urbane. Ca rezultat, naște o criză a spațiului în centrul orașului și a spațiilor publice și stimulează medierea limitelor între public și privat și între limitarea direcției orizontale și compensarea acestui aspect prin ascensiunea celei pe verticală.

[190] Cuvânt introductiv al lui Xaviers Fels în: Archer, Francois, Mireille Apel-Muller, *La rue est a nous tous, The street belongs to all of us*, ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007, p.7

[191] În cadrul tezei de doctorat: *Peisajul urban în contextul tehnologiei informaționale,UAUIM, 2010,* Cristina Enache studiază și evaluează în detaliu acest impact asupra peisajului urban.

[192] ICT – Information and comunication technologies – Tehnologia informației și comunicațiilor.

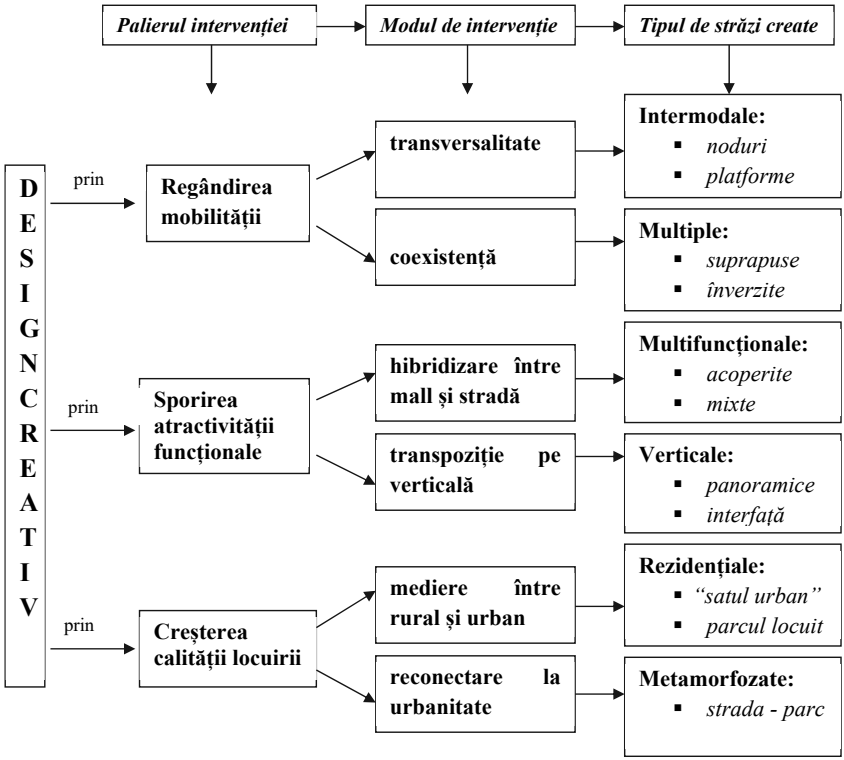
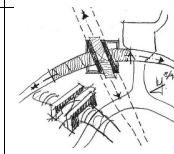
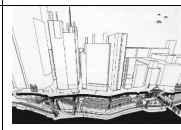


Fig. 5.5. Modalități de intervenție prin design urban creativ în peisajul străzii contemporane
sursa: autorul

STRĂZI INTERMODALE

Accesibilitatea și conectivitatea gândite de la nivelul internațional la cel local

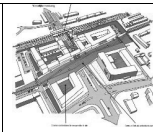
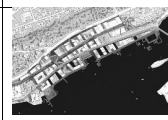
A

Noduri - hub		Platforme	
MOBILITATE / ***transversalitate***			
1. Strada ponton - *obiect sculptural* *Terminal feribot* Yokohama, Japonia		1.Strada *balcon* *Hub urban* Groningen, Olanda	
2. Strada pod - *obiect sculptural* *Gara feroviară* Napoli, Italia		2. Strada *galerie* *Gara TGV* Torino, Italia	
3. Strada din terminal *Gara maritimă* Tromso, Norvegia		3. Strada *platforme etajate* *Stația Hauptbahnhof* Berlin, Germania	
4. Strada *oblică* *Tunel între stații de metrou* Haga, Olanda		4. Strada *peste autostradă* *Cartier Zuidas* Amsterdam, Olanda	

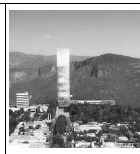
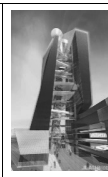
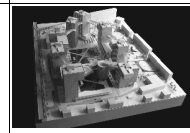
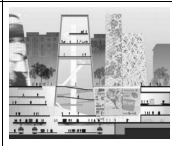
STRĂZI MULTIPLE

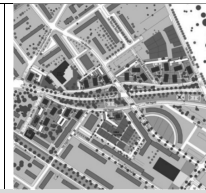
Coexistența mobilităților diferite

B

Suprapuse		Înverzite	
Coexistență			
1.Străzi intersectate *Campus rezidențial* Haarlem, Olanda		1.Promenada peste apeduct *Viaduc de Arts* Paris, Franța	
2.Străzi paralele *Rezidență în vechiul port* Skien, Norvegia		2.Bulevard / faleză/ stradă rezidențială *Orașul mediteraneean* Marseille, Franța	

ATRACTIVITATE FUNCȚIONALĂ

	C	**Acoperite**		**Mixte**	
	Hibridizare între mall și stradă	1.Strada pasaj urban *Legătură oraș-mall* Eindhoven, Olanda		1.Strada *sculptată* în volumul mall-ului *Cartierul Almere* Almere, Olanda	
		2.Strada prin mall *Mall Roppongi Hills* Tokyo, Japonia		2.Strada comercială *Stadsplein* Spijkenisse, Olanda	
		3.Strada cu *copertină* *Târgul Milano* Milano, Italia		2.Strada *dublă* *O nouă legătură în țesut* Nijmegen, Olanda	
		STRĂZI VERTICALE			
		Un mod inovativ de creare a legăturilor complexe public-privat			
	D	**Panoramice**		**Interfață**	
	Transpoziție pe verticală	1.Strada *obiect de artă* *Muzeul Guggenheim* Guadalajara, Mexico		1.Strada *atrium de sticlă* *Banca Centrală europeană* Frankfurt, Germania	
		2.Strada tradițională pe verticală *Turnul EDITT* Singapore		2. Strada *din cer* *Hibridul interlegat* Beijing, China	
		3.Strada *pe acoperiș* *Magazin general* Copenhaga, Danemarca		2.Strada *canion* *Forum des Halles* Paris, Franța	
		STRĂZI REZIDENȚIALE			
		Conectarea străzii rezidențiale cu cea urbană în diferite forme			

CALITATEA LOCUIRII	**E**	**Satul urban**		**Parcul locuit**	
		1.La mijloc între rural și urban *Cartier nou* Herdecke, Danemarca		1.Cartierul dintre livezi *Sociopolis* Valencia, Spania	
		2.Densificare în centru secundar *Kelvin Grove* Brisbane, Australia		2.Insule urbane și străzi *verzi* *Jardin de la Lironde* Montpellier, Franța	
		3.Hibrid între oraș gradină și centru *Cartier nou* Oxnard, California		3.Campus rezidențial și mall *Chasse Park* Breda, Olanda	
	F	**STRĂZI METAMORFOZATE** ***Infuzarea ansamblurilor colective cu noi mobilități și conexiuni cu urbanitatea***			
		1.Strada - parc *Cartier Neuhof* Strasbourg, Franța			

Tabel 5.1 Strada_ipostaze în designul urban contemporan, sursa:autorul

_Străzi intermodale

În orașele de astăzi schimbarea de la un mod de transport la altul a devenit un lucru obișnuit.

Prin urmare, aeroporturile transferă de la nivelul internațional la cel local, stațiile de metrou și autostrăzile transferă de la regional la urban, iar drumurile expres urbane de la conurbație la cartier. În ultimii ani s-au dezvoltat accelerat aceste hub-uri intermodale care sunt noduri de legătură între diferite moduri de transport, de la global la domiciliul personal sau locul de muncă.

Prezența lor facilitează coroborarea dintre modul de călătorie și circumstanțele în care aceasta are loc, intermodalitatea devenind o condiție necesară a mișcării în interiorul orașului și efectuarea unor călătorii pe distanțe lungi într-un timp mai scurt.

Una din problemele majore ale managerierii acestor noduri, adevărate hub-uri intermodale constă în concilierea dintre fluxuri și dintre ele și oraș. Poziția lor strategică pe scala accesibilității aduce cu sine avantajele dezvoltării complementare de servicii și activități subsidiare.

În fapt, acestea chiar pot subvenționa financiar într-un parteneriat public-privat costurile foarte mari de construcție. Multe hub-uri au fost gândite doar din punctul de vedere tehnic al infrastructurii și funcționalității lor. A existat puțină preocupare pentru crearea spațiilor care să fie adaptabile complexității lor. O altă condiție esențială este integrarea lor cu țesutul urban în așa fel încât, această transpoziție de la global la local să se facă cât mai fluid și plăcut pentru utilizatorii acestor noduri. În mod particular, într-o lume afectată de fenomenul globalizării, această legătură de la global la local creează identitatea *locului*.

Prin urmare, intermodalitatea nu poate fi redusă la o platformă tehnică care își îndeplinește doar rolul funcțional și are *deasupra* sa dotări comerciale. Intermodalitatea are nevoie de o acordare cu mediul urban și o legătură cât mai puternică fizică și semnificativ simbolică cu orașul în care se află. Iată de ce intermodalitatea poate genera un nou tip de stradă.

Există două abordări a acestui tip de gândire:

1. **Noduri-hub**: strada intermodală care este un obiect sculptural, ce devine astfel un simbol la nivel internațional al culturii țării respective. Exemplele sunt cele de la Yokohama și Napoli. O altă alternativă este negocierea dintre nod și oraș, care se face prin crearea unor noi tipuri de spații publice urbane pe care le-am numit generic strada oblică, cea de la Haga sau străzile din cadrul gării maritime care a fost gândită ca un ansamblu integrat texturii urbane din Tromso, Norvegia.



Fig. 5.6. ***Tromso, Norvegia: Gara maritimă gândită să continue străzile orașului*** *sursa: www.spacegroup.com*

2. **Platforme:** o suprapunere de layere într-o structură unitară care își dorește să transforme conceptual *limita* reprezentată de intersectarea țesutului urban cu o direcție infrastructurală puternică în *legătură*, reconectând părțile discontinue ale conurbației.

   Exemplele[193] sunt: strada *balcon* din Groningen, Olanda care este o platfomă perforată pentru a pătrunde lumina naturală, anvelopând o parcare pentru biciclete și oferind la suprafață o zonă de așteptare și recreere în preajma Gării Centrale.

   Un alt exemplu este strada *galerie* din Torino, prin intermediul căreia cele două zone urbane fragmentate de existența căilor ferate în țesut, se reconectează și devin accesibile la nivel internațional. Același lucru se întâmplă și în cartierul Zuidas din Amsterdam. Mutarea autostrăzii urbane în subteran dă posibilitatea recuperării suprafeței supraterane, iar prin avantajul accesibilității acest cartier va fi transformat într-un centru de servicii și afaceri la nivel internațional. La Berlin Stația *Hauptbahnhof* devine un complex de platforme etajate care prin cumularea cu cele două turnuri de birouri și servicii de la bază se transformă într-o structură identitară a unei zone anonime de intrare în marea metropolă.



Fig. 5.7. ***Torino, Italia: Gara TGV gândită să conecteze zonele urbane care înainte erau separate de rețelele majore ale infrastructurii de transport*** *sursa: www.portasusa.com*

[193] Toate exemplele se regăsesc analizate în fișele de studiu ce constituie Anexa 3 a tezei.

_Străzi multiple

Crezul principal al proiectării urbane din a doua jumătate a secolului XX a fost acela al rețelelor diversificate, dar cu minime suprapuneri. Iată de ce intersecțiile între străzi, locurile de confluență a mobilităților diferite a fost multă vreme o fobie și un lucru de evitat.

Dar în această tentativă de regândire a mobilităților într-un sistem al coexistenței devine aproape imposibil să desemnezi fluxuri separate și acoperitoare pentru toate modurile diversificate care au început să existe în mișcarea orașului. În plus, separarea benzilor cu viteze diferite naște un efect spațial neplăcut și multe conflicte.

Astfel în această abordare a multiplicității se valorizează dimensiunea liniară neglijată a străzii: transversalitatea. Străzile multiple prin suprapunerile lor, prin intersectarea și concilierea modurilor diferențiate de deplasare oferă o nouă alternativă de coexistență a mobilității urbane.

În acest design, orașul este văzut ca o rețea de străzi multiple, sistemul evitând specializarea acestora, ci mai degrabă cumularea unor mobilități și activități compatibile cu ambianțe urbane apropiate. Obiectivul nu este de a face străzile reciproc impermeabile, ci de a crea o interfață care să le țească împreună și să le asigure frecvența intersecțiilor cu nivelul cartierului. Acest concept restaurează dinamica gridului, într-un mod care diferă față de vechile sisteme.

Există două tipuri de abordare:
1. **Prin suprapunere**, se creează niveluri diferite care prin intersectare sau paralelism dau posibilitatea coexistenței mai multor mobilități diferite fără diminuarea niciuneia.
2. **Mobilitățile *verzi***, care adaugă componenta ecologică prin înverzirea acestor străzi și regândirea intersectării unei rute de mobilitate rapidă cu străzile locale.



Fig. 5.8 ***Paris, Franța: Viaduc des Arts*** *a fost transformat într-o promenadă plantată,* ***www.viaducdesarts.com***

_Străzi multifuncționale

Aceste străzi s-au născut din hibridizarea megastructurilor comerciale *(de tip mall urban)* și a funcției tradiționale a străzii ca bază a activităților.

În acest sens putem identifica 3 tendințe:
1. Prima tendință manifestată în a doua jumătate a secolului XX a fost aceea de mutare a comerțului în afara orașului în megastructuri și concentrări de parcări auto.
2. A doua tendință a fost mutarea acestor megastructuri în interiorul țesutului urban. Apoi au fost create străzi artificiale în interiorul acestor mall-uri.
3. În ultimii ani, aceste străzi interioare au recreat atmosfera unor străzi adevărate și chiar în unele cazuri au fuzionat cu cele ale orașului generând o nou tip de stradă *intensă*.

În generarea acestui tip de străzi se întâlnesc trei teme principale:
1. **Regândirea relației dintre public și privat**, prin crearea unor străzi pasaje urbane acoperite menite să conecteze două entități diferite, iar prin ambianța lor să creeze structuri care aduc identitate și caracter unor locuri ce se înscriu în seria anonimă a marilor branduri și imagini care se pot întâlni peste tot la scară internațională.



Fig. 5.9 ***Eindhoven, Olanda: Dialog între mall și țesut, între public și privat*** *www.fuksasarchitect.com*

2. **Negocierea fie din nevoi stringente ale spațiului, fie ca gest simbolic, dintre orizontala și verticala orașului.** Acest concept reinventează metafora "turnului" arhitectural conectându-l cu orașul prin intermediul unui spațiu comun de tip atrium, care conține în interiorul său, fluența și intersectarea fluxurilor ale unui sistem de circulații transpus pe verticală. În Copenhaga acoperișul unui mare magazin s-a

transformat într-o platformă pietonală de tip belvedere accesibilă, direct de pe scara rulantă care face legătura cu stația de autobuz. În Paris, Rem Koolhas propune o imagine simbolică transformării Halelor pariziene în structuri tronconice interlegate prin conexiuni diferite și continue între niveluri.





Fig. 5.10 ***Copenhaga: dialog între orizontală și verticală, între public și privat,*** *www.artonfile.com*

3. **Reiterarea străzii tradiționale comerciale** definite de forma clădirilor și de baza interactivă și transparentă, mobilată cu activități care să atragă și să ofere posibilitatea oamenilor de a petrece timp de recreere în oraș. Acest concept fie continuă trasee existente prin sculptarea în masa construită a golului străzii, fie propune o legătură nouă prin densificarea și modelarea unui țesut mai lax sau lipsit de coerență.





Fig. 5.11 ***Nijmegen, Olanda: Dialogul între nou și vechi, între public și privat*** *a generat în țesutul existent o stradă "dublă "care fuzionează specializarea intens comercială a mall-ului cu activitățile de recreere ale unei străzi tradiționale, www.sjoerdsoeters.com*

_Străzi rezidențiale

În primele 3 capitole ale tezei am analizat influența conceptului orașului grădină și consecințele sale traduse și transformate în dinamica societății actuale. Așa cum deja am accentuat, problema dezvoltării extensive (*sprawl*) se manifestă acut în America, dar ea se face simțită și în Europa. Problemele grave de excluziune socială, mai ales în rândul celor tineri dar și problemele ecologice create de dependența deplasării cu automobilul

au provocat constante căutări ale unui nou mod de a construi în suburbii și de a revitaliza viața urbană din cele existente.

Astfel s-a născut un nou concept al străzii care tinde să reconecteze *simbolic* strada rezidențială cu strada urbană.

Acest concept are două abordări:

1. **Prima** se bazează pe o negociere și reinterpretare a relației dintre rural și urban. Designul urban al cartierului din Herdecke conceptualizează un stil de viață aflat la mijloc dintre rural și urban, încercând să potențeze maxim calitățile acestora: conexiunea cu orașul și activitățile sale și legătura cu natura prin situarea în proximitatea apei și a unui peisaj valoros. Noțiunea de *sat urban (urban village)*, definește cel mai bine această contradicție care este transformată într-un mod de viață. O altă abordare este cea de densificare parțială a centrelor sau unor zone care pot deveni poli ai suburbiilor urbane. A treia ilustrează o abordare total nouă în concepția cartierelor americane și anume cea a conceperii unei unități care să ofere prin servicii și dotări urbanitate.

2. **A doua** abordare are o componentă puternic ecologică. Dezvoltările rezidențiale sunt subordonate peisajului și existenței unei proporții dominante a zonelor plantate, fie că sunt livezi, fie că este un parc sau un campus universitar.



Fig. 5.12 ***Herdecke, Olanda: mediere între urban și rural****, obiectivul principal al acestui proiect de regenerare urbană a fost transformarea unei arii industriale a portului într-o dezvoltare rezidențială, care să nu altereze scara și caracterul rural al comunității de 25 000 de oameni care trăiesc pe acest mal al Ruhr-ului. www.herdecke.com*

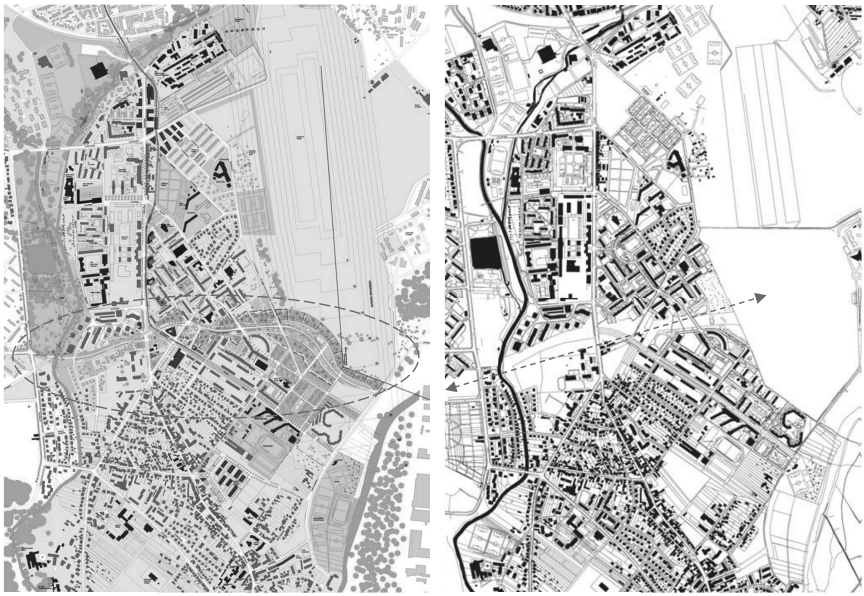
_Străzi metamorfozate

Programul masiv de construire a locuințelor colective, pus în practică după cel de al doilea război mondial, a născut cartiere a căror decădere și evoluție negativă este deja bine cunoscută, mai ale în țările blocului est-european, dar și în cele din vest.

Ca răspuns al acestei crize sociale și urbane, multe țări au introdus diverse măsuri prin care să stopeze degradarea și să încerce să inverseze sensul deteriorării acestora.

Străzile metamorfozate s-au născut din această încercare de conectare a unor componente distincte între ele și odată cu aceasta, reconectarea la urbanitate.

Mișcarea dintre aceste zone și oraș în ambele sensuri este intensificată prin intermediul acestor străzi prin introducerea transportului în comun, dar și prin designul lor ca zone polarizatoare în sine prin amenajări, spații de promenadă și recreere, partere active transformându-le în ***strada – parc***.



Situație propusă

Situație existentă

Fig. 5.13 ***Strasbourg, Franța: reconectare la urbanitate****, proiectul amplu de regenerare urbană a urmărit restaurarea coerenței urbane în acest teritoriu hibrid, situat la periferia orașului și având reputația unui cartier cu probleme sociale și de infracționalitate (Neuhof). În acest sens a fost creată o nouă legătură care să conecteze fragmentele disparate ale țesutului și să le integreze într-un circuit de spații publice: strada-parc.*
Sursa: Urban Textures, Yves Lyon, p.114-115

5.3. TIPOLOGII CONTEMPORANE ÎN CONCEPTUL DE AMBIANȚĂ URBANĂ

5.3.1. Conceptul contemporan al continuității

O nouă paradigmă cucerește domeniul arhitecturii și al designului urban, *paradigma unui spațiu solid care nu mai suportă fluxuri ci le încorporează în însăși substanța sa*[194].

Criticul englez Jeffrey Kipniss[195](1993) descrie această nouă paradigmă: *ca o schimbare de la continua heterogenitate la heterogena continuitate*.

Cele 31[196] de exemple de proiecte urbane și arhitecturale relevă în varietatea și diversitatea, deja constatată a abordărilor, un principiu comun: acela al hipercontinuității moderne.

În această provocare a continuității hipermoderne: multe colțuri au devenit rotunde, carcasele clădirilor verticale au devenit pante, planșeele și dalele s-au desfășurat în rampe negociate între public și privat, între longitudinal și tri-dimensional.

Studiul cazurilor prezentate fațetează conceptul de design urban actual ca fiind asemănător conceptului existent în designul industrial al tehnologiei și care este denumit: *seamless*, adică dintr-o bucată, fără sudură.

Succesul mondial al designului industrial Apple MacIntosh a constat în această suprafață care șterge toate pragurile sau discontinuitățile, obiectul fiind acoperit cu o membrană singulară de plastic care ascunde toată complexitatea și multiplicitatea componentelor sale. Performanțele asamblajului tehnic a deschis astfel într-un mod nelimitat, cale liberă acestor suprafețe netede, fără limite și margini.

Acest concept al continuității a fost preluat și în arhitectură și design urban. În multe din proiectele analizate, conceptul designului s-a concentrat pe încorporarea tuturor elementelor tehnice și structurale într-o singură și multiplicată suprafață, în ideea eradicării tuturor diferențelor inerente sistemelor convenționale.

Această tendință poate fi gândită nu numai ca o reflectare a celor mai noi tendințe în design, ci și ca o reacție la orașul postmodernist al anilor ’80 caracterizat de o imagine haotică și fragmentată. Orașul postmodern poate fi aproximat ca structură și imagine unei juxtapuneri de zone autonome fără conexiuni comune. Aceste adevărate: *arhipeleaguri periurbane*[197] în aparență își reconciliau lipsa legăturilor cu vecinătatea prin conexiunea cu restul orașului.

---

[194] Delalex, Gilles, *The seamless street, în Archer,* Francois, Mireille Apel-Muller*, La rue est a nous tous, The street belongs to all of us,* ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007, p.53

[195] Citat în ibidem, p.54

[196] Acestea constituie subiecte analizate individual în fișele de studiu prezente în anexa 3 a tezei.

[197] Delalex, Gilles, *The seamless street, în Archer,* Francois, Mireille Apel-Muller*, La rue est a nous tous, The street belongs to all of us,* ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007, p.54

Arhitecții și urbaniștii anilor ’90 s-au focalizat la nivel conceptual dar și al intervenției prin design urban pe restabilirea continuităților dintre fragmentele orașului. Aceștia au simțit mai importantă crearea legăturilor care să conecteze diferitele fragmente decât să intervină asupra fragmentelor în sine.

Această suprafață care să asigure fluxurilor de oameni, informații o neîntreruptă mișcare nu mai este orizontală, neutră, deasupra căreia se acumulează obiectele și rețelele ci devine ea însăși un mediu care încorporează în însăși textura sa și grosimea sa toate componentele unui oraș strâns legate împreună.
Imaginea arhipeleagului este înlocuită cu cea a pielii de pește în același timp fluidă și multiplă[198].

Conceptul continuității nu este nou. Promotorul megastructurilor moderne, care prin legăturile aeriene sau planșeele continue depășeau obstacolele pe care clădirile și rețele urbane le prezentau, era la nivel conceptual redus la ambiția continuității.

Noutatea este reprezentată de reiterarea străzii în prim-plan și restaurarea acesteia în manualele de design urban ca element structurant și căutarea unor moduri creative de a-i da continuitate.

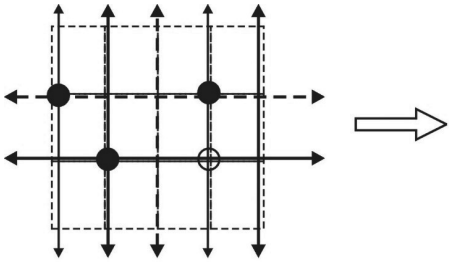
Scara interesului s-a schimbat de la regiune la legătură și paviment. Idealul hipermodern al continuității a fost găsit în dimensiunea transversă a străzii. Această dimensiune este regăsită în formă concentrată în imaginea *plintei urbane*[199] care formează legătura dintre clădire și pavimentul străzii. Adesea, *plinta urbană* bordantă a străzii formează o suprafață continuă cu nivelul orizontal al pavimentului stradal, într-o întrepătrundere biunivocă, strada *intră* în clădire sau *interiorul* clădirii *iese* în stradă.

În baza acestui concept studiul va încerca în continuare, să identifice schematic ambianțe caracteristice designul urban al străzii contemporane.

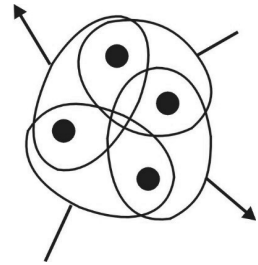
[198] Ibidem, p.55
[199] Banda de partere active a străzii este denumită în multe manuale de design urban: *plintă urbană.*

Ambianța continuității

Principiul gândirii continuității hipermoderne



De la o rețea a fluxurilor



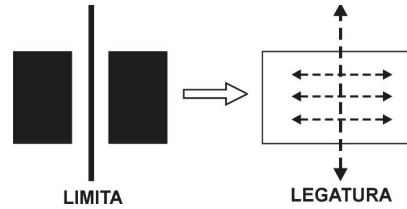
La o suprafață care încorporează însăși în masa sa fluxurile

A. Continuitatea ca membrană



Unificarea clădirii cu strada într-o anvelopantă sub care se contopesc toate elementele

B. Continuitatea ca negativ al discontinuității



Transformarea unei limite într-o legătură și zonă de sutură în discontinuitatea urbană

C. Continuitatea coexistenței



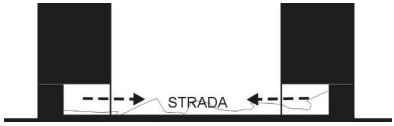
Plinta urbană și pavimentul străzii se unifică pentru a forma o suprafață continuă

Fig. 5.14 Tipologia ambianțelor contemporane sursa: autorul

D. Continuitatea prin transparență



Pavimentul străzii se continuă la nivelul parterului clădirilor permițând fluxurilor să curgă în spatele sticlei fațadei



Extinderea spațiului interior în spațiul străzii și mobilarea acesteia ca un "lounge" urban

Fig. 5.15 Tipologia ambianțelor contemporane sursa: autorul

1. Ambianța hibridității

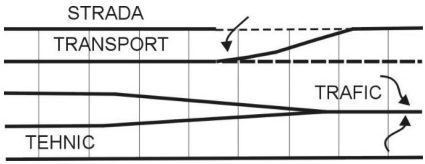
Principiul continuității prin hibridizarea a două entități

A. Hibridizarea maselor



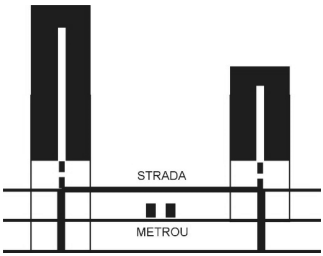
Conectarea străzii tradițional comerciale din țesut cu mall-ul dă naștere unei străzi pasaj urban

B. Hibridizarea nivelelor



Deformarea orizontalelor dar nu în plan, ci în secțiune asigură o continuitate a experinței

C. Hibridizarea dintre orizontală și verticală

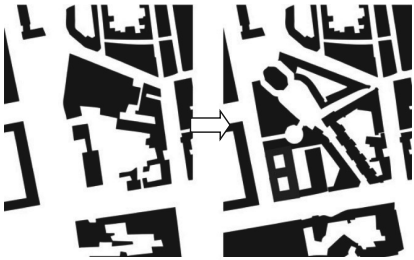


Regândirea relației strategice dintre stradă și clădire prin negocierea transversalității și asigurarea continuității fluxurilor pe verticală dar și pe orizontală

Fig. 5.16 Tipologia ambianțelor contemporane sursa: autorul

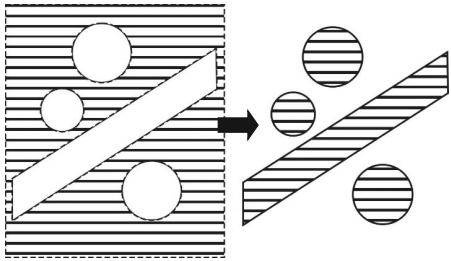
2. Ambianța simbolic-culturală

Principiul modelării reciproce plin-gol



existent ***propus***

1. De la lipsit de identitate la simbolic prin recrearea unei noi continuități

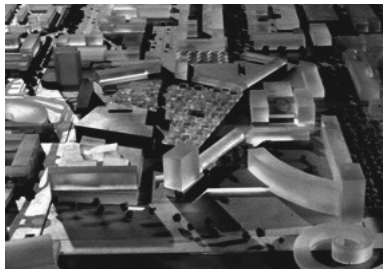


2. Pentru că e mai greu să construiești decât să elimini, cele mai semnificative spații se pot crea prin eliminare decât prin adiționare

Fig. 5.17 Tipologia ambianțelor contemporane sursa: autorul

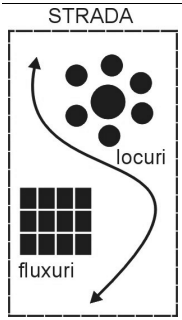


Exemplul 1: Rob Krier, cartier dens rezidențial în centrul Haga Sursa:www.sjoerdsoeters.com



Exemplul 2: Rem Koolhaas, cartier dens în Almere Sursa: www.oma.com

Principiul coexistenței dintre lumea *fluxurilor* și lumea *locurilor*



În cadrul străzii negocierea se face între fluență și petrecera timpului ca experiență plăcută, iar asta generează două curente strâns legate:

***lumea fluxurilor**: a travesărilor, a țeserilor paralele, a fluidității și a rețelei*

***și lumea locurilor**: a punctelor de polarizare, a zonei de interactivitate dintre trotuar și clădiri, a simbolurilor*

Fig. 5.18 Tipologia ambianțelor contemporane sursa: autorul

EXEMPLE



Fig. 5.19 St.Gallen, Elveția: exemplu de ambianță a continuității prin replicarea spațiului interiorul în stradă: *lounge urban* *sursa: Urban Landscape, p.241*



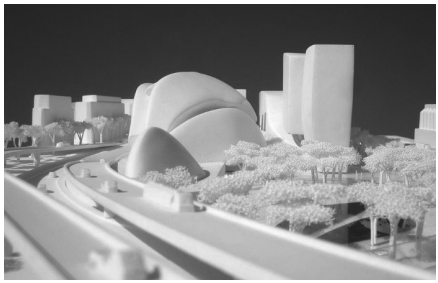
Fig. 5.20 Bergen, Norvegia: exemplu de ambianță a continuității pavimentului străzii și crearea unei suprafețe care prin texturi și artă urbană capătă valențe simbolic-culturale, *sursa: Urban Landcape,*

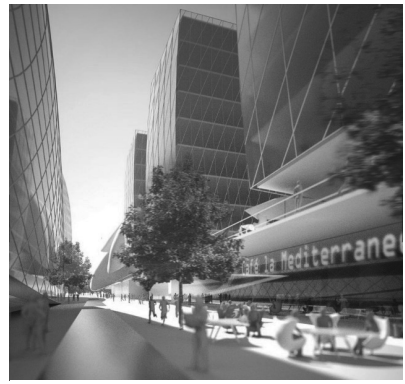


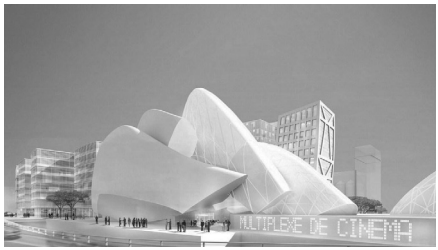
De la un capăt la altul, pe cei 480 m ai săi, strada arată ca un bloc dintr-o singură bucată, decorat cu benzi multicolore ce reprezintă variatele activități culturale ce se desfășoară: teatre, expoziții virtuale, arii de întâlnire, instituții de asistență socială, hotel.

Un program convivial și dinamic care estompează limitele dintre public și privat, interior și exterior cu scopul de accentua *simfonia* generată de

Fig. 5.21 Londra, Shaftesbury Avenue: exemplu de ambianță a continuității dintre paviment și plinta urbană. Acest design este un proiect *manifest* de transformare a acestei străzi centrale londoneze într-un *foyer urban multietnic*. Sursa: www.architectura.it







Arhitectura ansamblului concepută de Massimilliano Fuksas este centrată pe complementaritatea dintre spațiile interioare și exterioare. Străzile sunt gândite ca trasee verzi și animate care străbat acest ansamblu oferind utilizatorilor și vizitatorilor o continuitate a spațiilor interioare cu activitățile din cele exterioare.

Fig. 5.22 Marseille, Franța: exemplu de ambianță a continuității ca membrană. Euromed Center este un proiect care aduce o nouă identitate ariei docurilor industriale printr-o semnificativă densificare.
Sursa: La rue est a nous ...tous, p.213

Continuitatea prin urmare apare ca o expresie a spiritului sau a spațiului erei noastre. Reflectă emergența unui spațiu ideal, fără praguri și întreruperi care ar putea să definească spațiul rețelei informaționale a societății în care trăim. Scriitori precum Manuel Castells (1989) și Saskia Sassen (1999) au postulat că această comunicare globalizată va crea o nouă formă a spațiului, fără frontiere fizice, de vreme ce putem contacta pe oricine în lume, sau fără frontiere temporale, de vreme ce o putem face 24 de ore din 24.

În acest nou concept al continuității materia brută și constituirea dintr-o bucată se îmbină într-o ideologie a netezimii, a fluenței, a flexibilității și a energiei rezultată din fricțiunea fluxurilor, oamenilor, informațiilor adunate într-o suprafață comună.

În timp ce continuitatea se stabilește între locurile conectate, separația crește dintre locurile deconectate, între țările din sud și țările din nord, sau între districtele puternic financiare și ghetouri. Această referință a continuității poate avea corespondențe cu spațiul fără limite, dar poate deveni o capcană prin absența unei ieșiri.

Similar, continuitatea din imaginea străzii impune limite. Se bazează pe aparatul tehnic care poate funcționa ca un obstacol sau un adjuvant. Fiecare din mecanismele străzii, fie că este echiparea tehnică, traversarea pietonală sau mobilierul urban pot împinge aceste bariere într-un sens sau îl pot întări în alt sens. Lifturile sau scările rulante, sau benzile rulante sunt tehnologii care facilitează mișcarea și tranziția dintre interior și exterior, dintre orizontală și verticală. Dar ele se pot defecta, pot crea blocaje prin supra-aglomerare și genera discontinuități mai subtile și mai discrete decât cele vechi.

O viitoare pistă de cercetare poate fi investigarea gradului de risc al acestei continuități și evaluarea impactului asupra societății în echivalență cu cel al tehnologiei de comunicații.

Cu toate că este dificil a menține continuitatea unei comunicări de la distanță care circulă prin o multiplicitate de rețele locale și de a implementa o suprafață arhitecturală fără suturi și limite, colțuri, trebuie recunoscut conceptul continuității ca o nouă componentă a unei noi viziuni care stăpânește imaginația designului unei străzi reinventate a lumii capitalului, designerilor urbani și a arhitecților.

Capitolul 6
MODALITĂȚI DE OPERARE A CONCEPTULUI DE AMBIANȚĂ ÎN DESIGNUL URBAN AL STRĂZII. SINTEZA. CONCLUZII FINALE.

6.1. ECHILIBRUL ÎNTRE ROLUL FUNCȚIONAL ȘI CARACTERUL STRĂZII

Din anul 2011, în cadrul Universității Hogeschool Rotterdam, s-a desfășurat un proiect de cercetare în design urban, finanțat de Creative Industries Fund NL. *De Urbanisten*, acesta fiind numele grupului au avut ca obiectiv principal al cercetării armonizarea aspectului funcțional și cel al ambianței în cadrul străzii contemporane. În cadrul studiului, *De Urbanisten* au promovat un concept de design urban al străzii denumit: *ambianța funcțională* sau *functional ambiance*.

Cu alte cuvinte, una din preocupările majore a fost aceea de a crea un design al străzii urbane în care organizarea traficului și spațiul pentru plimbarea și recreerea pietonală să fie compatibile, să se creeze astfel un echilibru între funcțiune și ambianță.

Fondul cercetării a fost constituit de un număr de 10 cele mai bune practici europene în design urban în remodelarea străzii. Aceste străzi au fost analizate în baza a 8 concepte care însumează cadrul configurativ al străzii, au o influență importantă asupra comportamentului oamenilor și au un caracter transdisciplinar.

Jumătate din aceste concepte au legătură cu *lumea fluxurilor*, iar cealaltă jumătate cu *lumea locurilor*. Fiecare concept este important în sine dar, fiecare stradă are nevoie de echilibrul propriu.

Prima etapă a cercetării a constat în desfășurarea unei anchetei de observație a comportamentului oamenilor, din fiecare stradă. În cea de a doua etapă, s-au înregistrat activitățile specifice și acestea au fost exprimate în sensul unor conexiuni dintre cadrul fizic și fiecare dintre cele 8 concepte. Seria de *scene urbane* astfel ilustrate, determină *ambianța funcțională* caracteristică fiecărei străzi în parte.

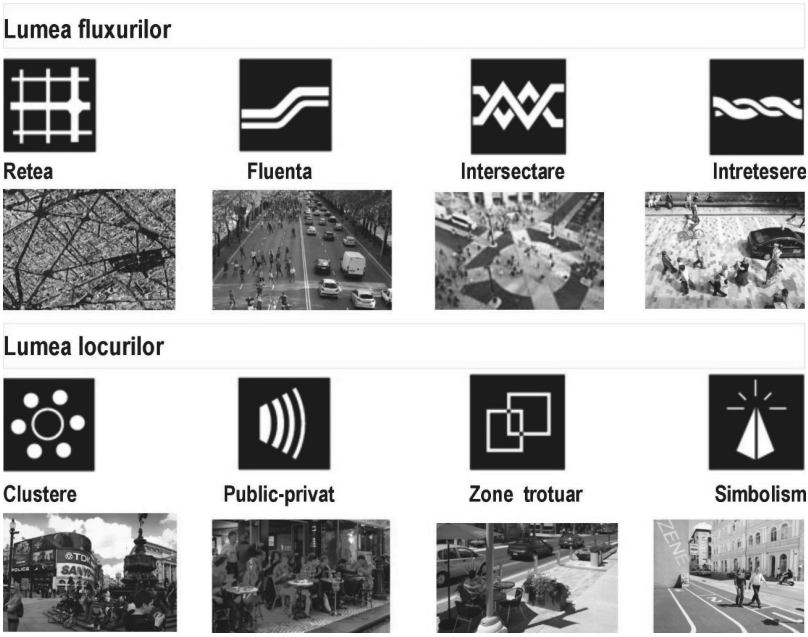


Fig.6.1 Cadrul conceptual De Urbanisten: ambianța funcțională
Sursa: www.functionalambiance.nl

Pe baza acestor rezultate, De Urbanisten au dezvoltat un instrument de măsurare a echilibrului dintre cele 8 concepte, o diagramă denumită: *spidergraph*. Diagrama este folosită pentru a analiza condițiile curente din stradă, pentru a determina obiectivele și aspirațiile viitorului design al străzii și pentru a oferi o bază de operare în discuțiile dintre profesioniști. În cadrul workshop-urilor desfășurate pe această tematică s-a dovedit că un limbaj comun interdisciplinar ilustrat de acest tip de diagramă este o metodă eficientă de demarare a comunicării și de stabilire a unor ambiții comune.

Toate cele 10 cazuri analizate datorează calitatea lor specifică unei abordări care s-a concentrat pe modelarea unui comportament decent în trafic al oamenilor. Mai degrabă decât să descurajeze comportamentul nedorit prin intervenții fizice (o practică comună în gestionarea problemei traficului), cazurile exemplificate demonstrează că strada trebuie să creeze condiții care să încurajeze și stimuleze un comportament specific. Studiul se află în stagiul final. Cele 10 practici au ajutat la testarea și ilustrarea elementelor esențiale ale ambianței funcționale. Fiecare situație specifică a găsit un mod original și creativ de asigurare a balanței dintre organizarea spațiului fluxurilor și organizarea spațiului locurilor. La fel de important este căutarea unui echilibru între capturarea relațiilor formale și permiterea relațiilor informale dintre mișcare și rezidență din spațiul străzii.

Pentru concluziile finale, este încă prea devreme a ne pronunța. Ceea ce este clar este că spațiul public trebuie să contribuie la urbanitate și nu să o compromită. Pentru a contribui designul străzii trebuie altfel gândit și modelat de o atitudine diferită de cea de până acum. Prea adesea, practica curentă a designului urban în remodelarea străzilor este dictată de o singură disciplină. De Urbanisten au descoperit în cursul cercetării că există modalități și disponibilități de comunicare și colaborare transdisciplinară.

Vom prezenta în continuare succint exemplele studiate de De Urbanisten, acestea fiind considerate o sursă de inspirație și resurse pentru remodelarea peisajului străzilor bucureștene.

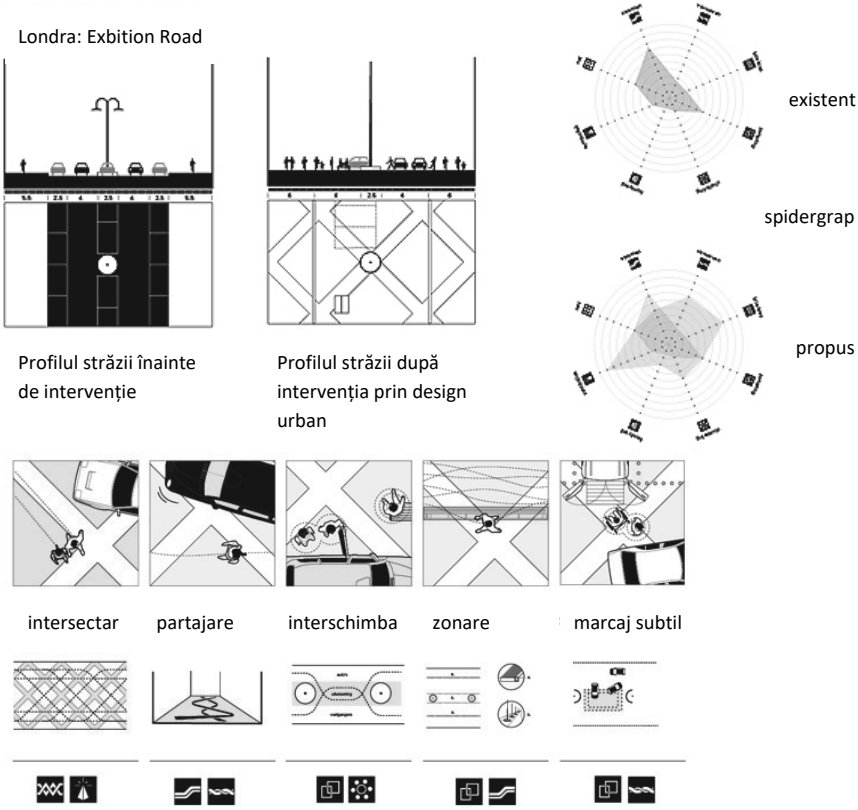
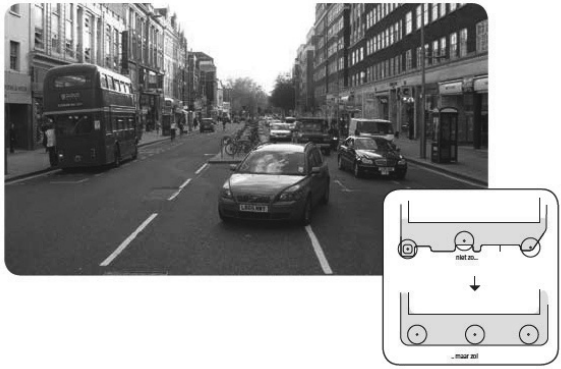


Fig.6.2 Londra: exemplu de analiză prin diagrama spidergraph
Sursa: www.functionalambiance.nl





Londra: Kesigton Street

Excesiva dezordine vizuală și fragmentare a trotuarelor existentă a fost rezolvată prin continuitatea liniilor și minimalism în mobilier urban.





Londra: Exbition Road

Strada s-a transformat într-o zonă partajată în care marcajele subtile ale zonării activităților sunt în echilibru cu continuitatea pavimentului care unifică și oferă spațiu fluxurilor dar și locurilor.

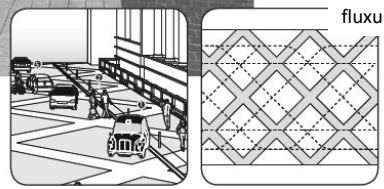
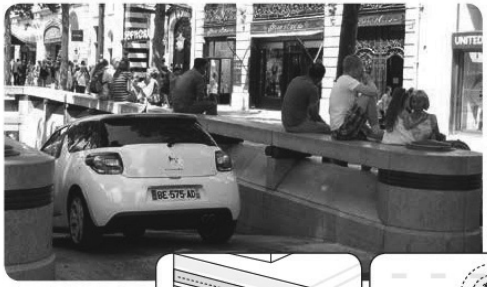


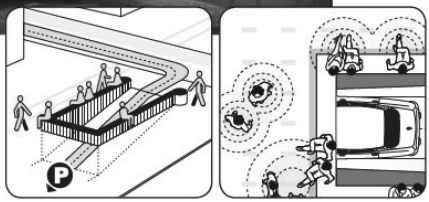
Fig.6.3 Londra: exemple de practici în remodelarea prin design a străzii, Sursa: www.functionalambiance.nl





Champs Elysees

Parapeții care mărginesc intrările în parcajul subteran s-au transformat în locuri de stat și de întâlnire.







Rue du Cler

Extinderea activităților în spațiul străzii, de la comerț la alimentație publică au animat și transformat strada într-un spațiu dinamic și divers.

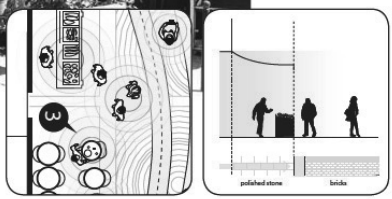
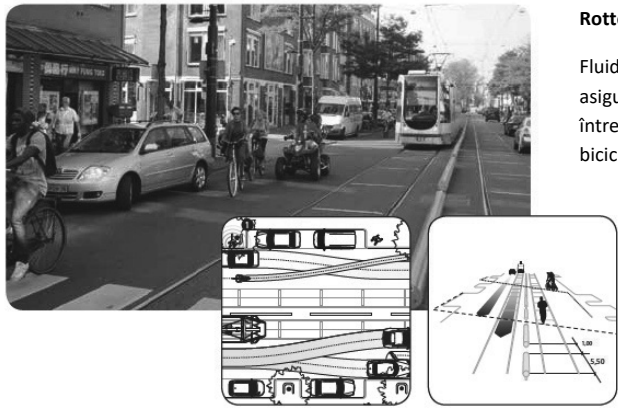


Fig.6.4 Paris: exemple de practici în remodelarea prin design a străzii, **s**ursa: www.functionalambiance.nl

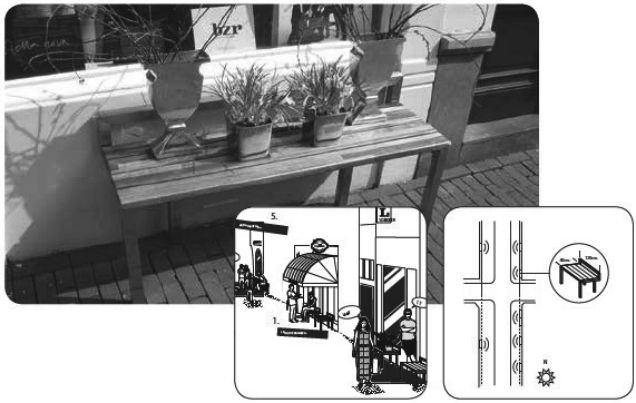




Rotterdam: West Kruiskade

Fluidizarea fluxurilor e asigurată de partajarea străzii între circulația auto, tramvai și biciclete.



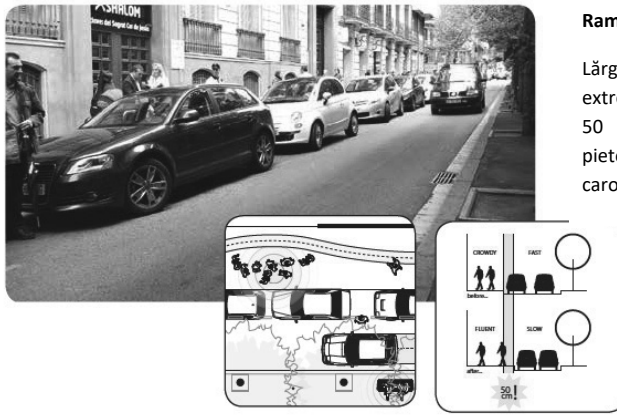


Amsterdam: Haarlemmerstraat

Tendința de dezvoltare a activităților externalizate în spațiul străzii a fost încurajată prin reducerea fluxului carosabil la un singur sens și lărgirea asimetrică a trotuarelor.

Fig.6.5 Amsterdam: exemple de practici în remodelarea prin design a străzii, Sursa: www.functionalambiance.nl

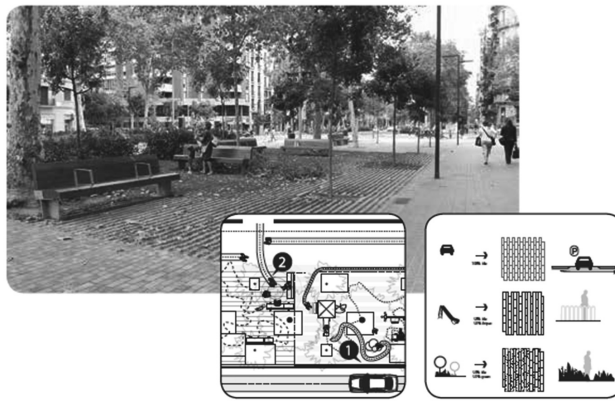




Rambla

Lărgirea trotuarelor din extremitatea ramblei cu doar 50 de cm a fluidizat fluxul pietonal și temperat fluxul carosabil de pe benzile laterale.





Passeig Sant Joan

Acest bulevard s-a transformat într-o promenadă plantată prin lărgirea și amenajarea peisagistică a trotuarelor sale. Suprafețele permeabile și amenajările întăresc ambianța de loc a străzii.

Fig.6.6 Barcelona: exemple de practici în remodelarea prin design a străzii, Sursa: www.functionalambiance.nl

6.2. ECHILIBRUL DINTRE MOBILITATEA ORAȘULUI ȘI CARACTERUL STRĂZII

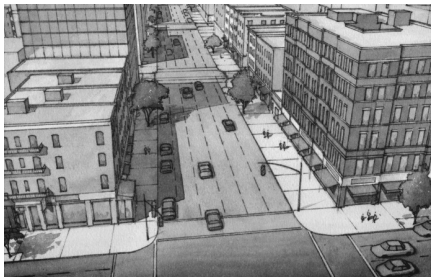
În America una dintre cele mai prolifice și extinse mișcări de transformare a străzilor prin design urban este cea promovată de National Complete Streets Coalition. În prezent, afiliată organizației naționale Smart Growth America, această Coaliție a dezvoltat și implementat cu un succes foarte mare un set de politici și programe de remodelare a străzilor din orașele Americii de Nord. Noua tipologie se numește strada completă (complete street) și are ca obiectiv: asigurarea facilă și în siguranță a tuturor modurilor de transport, de la mijloacele de transport în comun până la biciclete și pietoni.

Victor Dove și John Massengale, autorii cărții Street Design, *The Secret to the great cities and towns*[200], susțin că această tipologie reprezentată de strada completă și a cărei design presupune marcarea prin vopsire a benzilor special dedicate modurilor diferite de transport nu este sensibilă la interacțiunea socială și la asigurarea unei interfețe agreabile și benefice cu orașul. Dove și Massengale argumentează că obiectivul primar al acestor străzi este să permită tranzitul mașinilor, acum și al bicicletelor prin oraș dar fără nici o preocupare față de localizarea acestora în interiorul orașului, districtului sau a unui cvartal anume. Cu alte cuvinte aceștia întăresc concluziile celor de la De Urbanisten, și anume că designul urban al străzii ar trebui prin metode subtile să influențeze benefic comportamentul oamenilor în trafic. În cadrul studiului din cartea mai sus menționată, cei doi autori critică evoluția designului urban american și pledează pentru aplicarea modelelor practicii europene dată de cele mai bune exemple, unele dintre ele deja au fost studiate și prezentate în capitolul 4.

Proiectele lui Dove și Massengale ilustrează prin concept și design atitudinea critică a acestora față de calitatea proiectării urbane a străzilor americane.

Unul dintre acestea este remodelarea străzii Second Avenue din New York și propune ca alternativă transformării sale în cadrul programului Complete Streets, o rambla new-yorkeză, argumentând această alegere ca fiind una ce răspunde cu adevărat orientării spre deplasarea pietonală a locuitorilor din Manhattan. Celelalte exemple ilustrează orientarea spre făurirea de locuri și spre asigurarea cerințelor comunității principiile care călăuzesc ideologia Noului Urbanism din al cărui forum fac parte cei doi autori.

[200] Dove, Victor, John Massangale, Street Design, The Secret to Great Cities and Towns, John Wiley&Sons, New Jersey, 2014

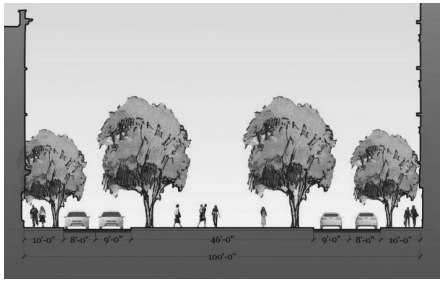


existent



Design urban: Second Avenue, Yorkville Promenade

propus



Profil Second Avenue propus – *rambla barceloneză*



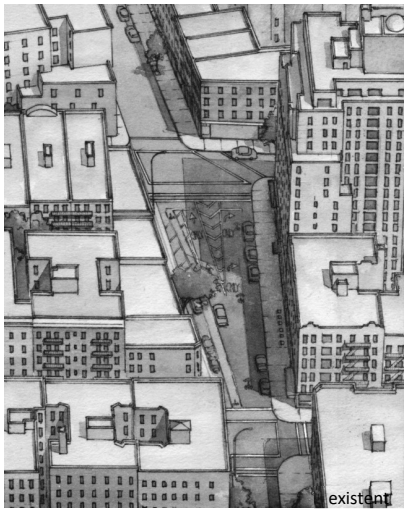
propus



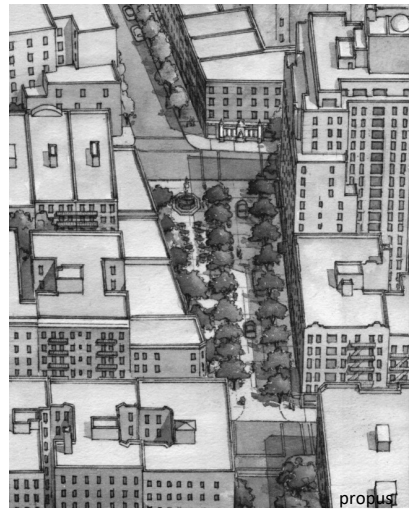
Remodelare alee comercială

existent

Design urban: Jane Jacobs Square



existent



propus

Fig.6.6 New York: exemple de practici în remodelarea prin design a străzii,
Sursa: Dove, Massengale, p.379

REFLECȚII FINALE ALE STUDIULUI

Considerentele generale legate de istoric, evoluție, concept, din prima parte a lucrării și particularizarea unor concluzii legate de dinamica peisajului stradal din partea ilustrativă și aplicativă anterioară, urmează a fi evidențiate în cele ce urmează, prin prezentarea acestor reflecții finale.

Studiul a abordat designul urban din perspectiva înțelegerii procesului de interconexiune dintre oameni și spațiul urban și a modului în care acesta evoluează pozitiv sau negativ ca răspuns al unor noi cerințe funcționale, tehnologice și economice globale.

Sinteza conceptului de ambianță în ideologia de arhitectură și urbanism

Designul urban a apărut la sfârșitul anilor ’60 și reprezintă mișcarea ideologică și practică care s-a concentrat pe revitalizarea spațiului public urban. Punctul de critică principal a fost slaba calitate a spațiului public din cadrul proiectelor moderniste, pusă pe seama diviziunii responsabilității dintre cele două profesiuni: arhitectura și urbanismul.

Designul urban a evoluat ca ideologie de la tradiția vizual artistică, a cărei baze puse în școala de imagine urbană din anii 60 a rămas consistent valabilă până în prezent, la tradiția ce a pus accent pe valorile și importanța practicilor sociale. Acest mod de a gândi a pus în centrul designului urban modalități interactive care să ajute la participarea comunității și să orienteze propunerile spre împlinirea nevoilor și aspirațiilor acesteia.
În tendințele actuale, componenta sustenabilității este completată cu capacitatea de schimbare, autoreglare și răspuns la complexitatea unei lumi noi în considerarea designului urban.

Conceptul de ambianță urbană este cel care a schimbat și redefinit modul contemporan de gândire asupra experimentării zi de zi a orașului. Ambianța urbană este produs de sintaxă între designul urban al spațiului și experiența pe care spațiul o face posibilă. O ambianță urbană de calitate amplifică efectul produs de acest spațiu în viața noastră și ajută la însușirea spațiului, la dobândirea sentimentului de apropiere și apartenență la locul respectiv.

Spațiul urban în care se construiește acest sentiment de apartenență, siguranță și interacțiune este strada. Strada trebuie să își reia locul de unitate primară[201] în structura orașului. Strada *este un mijloc și social, și spațial configurativ estetic*[202]. Din acest punct de vedere, spațiile urbane curente (în cazul nostru particular, strada) devin un cadru de înțelegere a experienței urbane, din perspectiva nevoii de relaționare cu ceilalți și a stimulării perceptive, inerent cognitivă și emoțională.

[201] Jacobs, Jane, *The Death and Life of great American Cities: The failure of Modern Town Planning*, Random House, New York, 1961
[202]Sandu, M. Alexandru, *Sămburele care face să crească*, vol.2 in ”Eseuri de urbanism si arhitectura”, Arpad Zachi (coord.), Editura Fundatiei Arhitext Design, București, 2007, p.95

Strada este spațiul vital de manifestare a relației cotidiene, acel loc în care oamenii se întâlnesc zilnic și interacționează unii cu alții. Dinamica relației dintre oraș și locuitorii săi este un proces desfășurat în timp, de influențare reciprocă, care la nivelul străzii – unitate morfologică de bază și celulă primară a vieții urbane – a suferit cele mai puternice mutații.

În timp ce, în literatura francofilă ambianța descrie mai mult experiența senzorială a unui loc, în cea anglo-americană ambianța se schimbă spre o experiență mai mult socială a unui spațiu.

Edward White este un susținător al valorilor semnificativ-culturale ale orașului tradițional. Matricea sa spațială *cale-loc-portal* încapsulează simbolurile spațiilor unui oraș care se lasă parcurs, descoperit treptat și al cărui sens se arată în trăirea experienței spațiului.

Fie că e tratată senzorial, fie că face apel la istorie și cultură, fie că se încearcă a fi cuantificată matematic, conceptul de ambianță urbană este motorul intrinsec al designului urban.

În ultimii ani s-a pus puternic accent pe modul de percepție al spațiului public urban. Majoritatea studiilor se concentrează asupra descoperirii calităților unei străzi pentru a deveni incitantă parcurgerii pietonale. Alte studii se concentrează asupra rețelei stradale și a modului de conectare a străzilor și nu atât de mult asupra modului în care acestea sunt experimentate de către oameni.

Toate aceste abordări discută de fapt, în mod complex, nevoia de a evalua ce tipuri de străzi acoperă azi cel mai bine nevoile contemporane.

Metamorfozarea spațiului urban al străzii într-un loc în care oamenii iubesc să trăiască este, de fapt, generarea unei ambianțe urbane propice. Ambianța distinctă creată la nivelul pedestru al peisajului străzii este o mediere între imaginea și vitalitatea orașului. Prin vitalitate urbană înțelegem calitatea și nu cantitatea timpului petrecut de oameni în spațiile publice. În întregul său demers teza a analizat complex modalitățile existente ale ambianței în oraș și designul urban din perspectiva intensificării pozitive a experienței parcurgerii pe jos a orașului și a creării unui cadru propice de interacțiune umană.

Moduri de operare a conceptului de ambianță în designul urban contemporan

Deși progresul este constant urmărit a existat întotdeauna un regret, o nostalgie a trecutului, un sentiment că ceva din lume a fost iremediabil pierdut, în acest proces ireversibil al modernizării. Acest aspect desigur, a generat noi estetici și un alt mod de conceptualizare a frumosului.

Există două tendințe: prima este cea care se întoarce către valorile tradiționale ale orașului și a stilului de viață din orașul pre-industrial, a doua este cea care se situează în

avangardă și este preocupată de soluții ce deschid noi drumuri și se adaptează unor schimbări ireversibile.

Studiul a început cu discutarea conceptelor expuse de fondatorii canonului clasic al designului urban: Kevin Lynch, Gordon Cullen, William H. White, Jan Gehl și Jane Jacobs. Studiul acestora relevă faptul că retorica maeștrilor teoreticieni în design urban își găsește corespondența în practică.

Tendințe contemporane, continuitatea simbolic culturală

Numeroasele exemple studiate în teză ilustrează tendința de a configura spațiul public urban utilizând principiile de compoziție și agregare funcțională derivate din Școala de imagine urbană a anilor'60.

La lecția segregării din rețeta clasică a pietonalului din anii 70 se adaugă cea a coexistenței pașnice[203] a multiplelor moduri de deplasare cu prioritizarea celei pedestre. Mobilității i-se adaugă accesibilitate și astfel, strada devine o rețea, un continuum de spații ce leagă și interconectează diverse spații ale orașului.

În designul urban contemporan, modelele (*tiparele*) sunt primele considerate în experiența estetică urbană. Principala preocupare este de a grupa elementele designului urban într-un mod, conceput astfel încât simpla observare a lor să fie suficientă pentru a le identifica.

Această grupare de elemente se numește în design urban secvență vizuală[204]. Secvențele sunt o ritmicitate a succedării, în cadrul unui parcurs a unei suite de elemente, densități de evenimente și activități percepute diferit de fiecare dintre noi în funcție de capacitatea de evocare sugerată, de viteza și de modul cu care ne deplasăm. Secvențele *programatice* sunt instrumentele construirii, în designul urban a spațiului estetic-configurativ, a echilibrului dintre coerență și complexitate.

Un traseu în accepția clasică a designului urban este un parcurs al unei înlănțuiri de spații urbane, care trebuie gândit prin ordonarea și ierarhizarea importanței secvențelor dar și prin articularea dintre aceste prin elemente de contrast care induc orientare și stimul vizual.

Traseul străzii are nevoie de repere vizuale și gradiente ale percepției, simplitate și tratarea cât mai neutră a elementelor formale din cadrul spațiului stradal, pentru a se evita excesul de vizibilitate prezent de multe ori în cadrul suprafețelor orașului.

Capacitatea de a evoca imagini a unei străzi, adesea depinde de memoria afectivă sau palierul simbolic al spațiului. Elementele arhitecturale specifice și menținerea

[203] Sandu, M. Alexandru, *Sămburele care face să crească*, vol.2 in "Eseuri de urbanism si arhitectura", Arpad Zachi (coord.), Editura Fundatiei Arhitext Design, București, 2007, p.91
[204] *Vezi Capitolul 3 al tezei.*

caracterului local prin tradiții și practici particularizate sunt determinante în crearea unei identități urbane.

Tendințe contemporane, continuitatea hipermodernă

Continuitatea apare ca o expresie a spiritului sau a spațiului erei noastre. Reflectă emergența unui spațiu ideal, fără praguri și întreruperi care ar putea să definească spațiul rețelei informaționale a societății în care trăim.

În acest nou concept al continuității materia brută și constituirea dintr-o bucată se îmbină într-o ideologie a netezimii, a fluenței, a flexibilității și a energiei rezultată din fricțiunea fluxurilor, oamenilor, informațiilor adunate într-o suprafață comună.

În timp ce continuitatea se stabilește între locurile conectate, separația crește dintre locurile disconectate, între țările din sud și țările din nord, sau între districtele puternic financiare și ghetouri. Această referință a continuității poate avea corespondențe cu spațiul fără limite, dar poate deveni o capcană prin absența unei ieșiri.

Similar continuitatea din imaginea străzii impune limite. Se bazează pe aparatul tehnic care poate funcționa ca un obstacol sau un adjuvant. Fiecare din mecanismele străzii, fie că este echiparea tehnică, traversarea pietonală sau mobilierul urban pot împinge aceste bariere într-un sens sau îl pot întări în alt sens. Lifturile sau scările rulante, sau benzile rulante sunt tehnologii care facilitează mișcarea și tranziția dintre interior și exterior, dintre orizontală și verticală. Dar ele se pot defecta, pot crea blocaje prin supraaglomerare și genera discontinuități mai subtile și mai discrete decât cele vechi.

O viitoare pistă de cercetare poate fi investigarea gradului de risc al acestei continuități și evaluarea impactului asupra societății în echivalență cu cel al tehnologiei de comunicații.

Cu toate că este dificil a menține continuitatea unei comunicări de la distanță care circulă prin o multiplicitate de rețele locale și de a implementa o suprafață arhitecturală fără suturi și limite, colțuri, trebuie recunoscut conceptul continuității ca o nouă componentă a unei noi viziuni care stăpânește imaginația designului unei străzi reinventate a lumii capitalului, designerilor urbani și a arhitecților.

Particularizare la nivelul străzii și repertoriu de recomandări

Constanta preocupare în studiul modelelor ca formă bazică de organizare, fie că este relaționată de gridul străzilor sau gridul funcțional a creat o diversitate de soluții. Stephen Marshall identifică un model adaptat nevoilor contemporane în *gridul tartan*.
Peisajul străzii este definitoriu în agregarea unei imagini urbane mai bune în care oamenii să descopere un soi de plăcere a locului[205], noi moduri de a participa la existența colectivă și să dezvolte comportamente estetice și morale superioare. Vitalitatea străzii

[205] Baudrillard, Jean, Jean Nouvel, Obiecte singulare [arhitectura si filosofie], trad.din.lb.fr. de Ciprian Mihali, Paideia, Bucuresti, 2005, p.24

derivă din calitatea timpului petrecut de oameni în spațiul acesteia și nu din numărul oamenilor ce o străbat zilnic.

Procesul proiectării unei ambianțe urbane distincte poate fi înțeles ca un proces de structurare a relațiilor între elementele configurative - spațiale și sociale ce compun orașul, între forma sa fizică și locuitorii săi. La nivelul străzii, această structurare a relațiilor devine un cadru de modelare a ambianței urbane dorite ce individualizează următoarele paliere:

		Palierul intervenției	*Calitate necesar fi sporită*	*Modalități de reflectare a acesteia în design*
Spațiu urban	Cadru urban	**1. Configurativ-spațial**	**Coerență, lizibilitate**	*Continuitate, definire clară spațială, transparență, armonie, articulare, lungime axială optimă*
		2. Estetic	**Confort, siguranță**	*Calitatea materialelor, ergonomia mobilierului urban, acuratețe, adecvare la mediu, mentenanță bună*
	Viață urbană	**3. Dinamică**	**Accesibilitate, conectivitate**	*Multimodalitate, mobilitate, permeabilitate*
		4. Funcțional	**Caracter, Atractivitate**	*Destinații finale ale traseului bine marcate, polarizare, dispersie adecvată, margini active funcțional, mici spații de stat și regrupare*
Spațiu social	Cadru social și cultural	**5. Percepție**	**Complexitate, identitate**	*Secvențializare, pondere între unitate/ diversitate vizuală, neutralitate, detalii cu specific local, repere ierarhizate, identitate prin elemente culturale*
		6. Interacțiune	**Vitalitate, sociabilitate, convivialitate**	*Dinamism, mixitate socială, microevenimente urbane, siguranță, securitate*
		7. Artistic, poetic - imaginativ, simbolic	**Creativitate, expresivitate**	*Flexibilitate în utilizarea spațiului, simbolism prin arta urbană, prezență permanentă, temporară sau experimentală, stimulente cromatice sau sonore*
	Cadrul	**8. Peisagistic**	**Orientare către natură, adaptabilitate și sensibilitate față de mediu**	*Moduri creative de plantare și conformare a volumelor de vegetație, gradarea vizibilității și deschiderii orientate prin elemente peisagistice*

Tabel 6.1 Grilă criterială de creare a unei ambianțe particularizate la nivelul străzii, sursa: autorul

Cadru de creare a unei ambianțe particularizate la nivelul străzii

Studiul și-a dorit prin cercetarea sa să pună bazele unui manual de design urban care să devină un ghidaj în generarea unor străzi care să devină *locuri* orientate spre interacțiune socială.

În acest sens, unul din principiile cele mai importante descoperite pe parcurs, este acela al creării unei ambianțe de calitate în cadrul străzii prin asigurarea echilibrului dintre rolul funcțional, caracterul, mobilitatea și rolul social al acesteia.

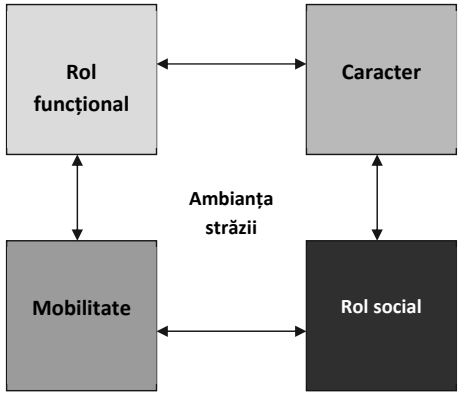


Fig 6.7 Cadru conceptual de creare a unei ambianțe de calitate la nivelul străzii, sursa: autorul

Un alt mesaj al acestui studiu este despre nevoia de diversitate. Multitudinea deliberată a cazurilor prezentate arată intrinsec, că într-o societate mult mai complexă, unde stilul de viață și practicile sociale sunt încontinuu diferențiate sau se schimbă, avem nevoie de străzi variate și orașe variate.

Orice model care este prea dogmatic sau prea închis este sortit eșecului și mai devreme, sau mai târziu va genera conflicte care sunt social, economic, ecologic costisitoare.
Cu toate acestea, plaja largă a exemplelor internaționale prezentate ne arată, totuși, că în spatele diferențelor culturale semnificative ale orașelor din multe țări, forțele motrice sunt de multe ori similare, și aceste diferențe ne pot ajuta să reflectăm mai mult asupra aspectelor comune decât diferențelor.

O altă concluzie a acestui studiu este relevarea versatilității străzilor, un lucru pe care utilizatorii tind să-l uite și ceea ce urbaniștii și inginerii de trafic adesea neglijează. Aceștia aplică uniform modelele specializării funcționaliste, ale cărei limitări sunt din ce în ce mai evidente astăzi.

Căutările și testarea soluțiilor în marele laborator al practicii de design urban din întreaga lume pun accent puternic pe echilibrul dintre cele trei funcții majore ale străzii: tranzit, acces și bază a activităților.

Străzile multimodale și multifuncționale sunt în centrul unei viziuni în care strada devine *un loc* al afacerilor, al informației, al întâlnirii sau evitării acesteia, al percepției reciproce, un mod de a fi împreună. Și contrar a ceea ce unii ar crede, dezvoltarea noilor tehnologii informaționale nu a redus nici importanța mobilității, nici nu a eradicat funcția străzii ca mijloc.

În designul străzilor multimodale și multifuncționale orientate spre deplasare pietonală, se disting trei categorii de caracteristici cu grade diferențiate de determinare a calității ambianței urbane:

i. Caracteristici esențiale,
ii. Caracteristici care sunt de dorit să existe,
iii. Elementele de adăugire valoroasă.

i. Caracteristici esențiale

1. **Densități medii-ridicate rezidențiale**
2. **Fină granularitate a texturii urbane**
3. **Rute de transport în comun cu raze de deservire de maxim ½ km**
4. **Lățimea ideală totală stradă - 26m**
5. **Intersecții sigure**
6. **Orientarea fațadelor clădirilor spre stradă**
7. **Mixitate a cel puțin două funcțiuni primare (rezidență, birouri)**
8. **Intersecții la distanțe scurte-medii**
9. **2-4 benzi auto (cu rare excepții)**
10. **Trotuare continue scalate corespunzător cerințelor de fluxuri**
11. **Tampon adecvat față de traficul auto**
12. **Locuri sigure și confortabile pentru a aștepta**

ii. Caracteristici care este de dorit să existe

1. **Utilizări secundare funcționale**
2. **Calmarea traficului**
3. ***Spații moarte* reduse la minim**
4. **Clădiri la scară umană sau articularea celor înalte prin retrageri la scara umană**
5. **Stațiile mijloacelor de transport în comun inteligent proiectate**
6. **Rețea viară de tip grid tartan**
7. **Ritm frecvent al plantării arborilor**
8. **Proximitatea scuarurilor sau a altor spații publice**
9. **Elemente de iluminat urban la scară umană**
10. **Existența elementelor de lizibilitate: indicii de orientare, repere**

Caracteristicile, listate mai sus sunt importante pentru a face mai bogată experiența pietonală în cadrul străzii. A face din stradă un loc este însă un proces gradual, care necesită întreţeserea a numeroase elemente sinergice. Invariabil, locurile cu o ambianță de calitate reprezintă produse sau rezultate care sunt deasupra sumei componentelor individuale.

iii. Elemente de adăugire valoroase

1. **Repere**
2. **Calitatea arhitecturii fronturilor**
3. **Pavimente continue și expresive**
4. **Apă**
5. **Mobilier urban funcțional și unitar**
6. **Signalectică coerentă și adaptată scării de percepție pedestră**
7. **Artă urbană**
8. **Prelungirea activităților în exterior**

Designul urban atinge cu adevărat obiectivul de a transforma spațiul public al străzii într-un *loc,* atunci când prin legături subtile între elemente și configurări creative modelează comportamentul oamenilor spre unul dezirabil și deschis spre interacțiune și sociabilitate**.**

Standardul de calitate al vieții într-un oraș este semnificativ ridicat la valori înalte de existența calității în designul străzilor din acel oraș[206]. Se pot aduce argumente atât cantitative, cât și calitative în sprijinul acestei afirmații.

Cantitativ, străzile reprezintă în general 80% din domeniul public al unui oraș și aproximativ 40% din suprafața de teren aferentă teritoriului intravilan a acestuia.
Calitativ, din punct de vedere al cadrului urban, străzile sunt sistemul vital al organismului urban și considerând viața urbană, strada este unicul liant dintre civitas și urbis[207].

Existența unei conexiuni precise între calitatea spațiului urban și dinamica pozitivă a vieții urbane din acel spațiu se verifică ca fiind adevărată.

Conceptul general de *croire* a spațiului urban pe măsura dată de oamenii din cadrul său, relevă noi paliere de investigație, de înțelegere și interpretare a potențialului latent a unui spațiu public, acel *mai mult decât ceea ce vezi* care fructificat și valorizat, creează *un loc*.

Particularizarea în cazul de față a urmărit reinventarea imaginii străzii și transformarea ei într-un loc în care oamenii iubesc să trăiască și se simt apartenenți la comunitate.
Și cu toate acestea, calitatea ridicată în designul străzilor este cel mai complex și dificil proces al proiectării urbane, atât datorită complexității de factori fizici și umani, din sfere separate de interese și responsabilități, implicați în structura unei străzi, cât și datorită dinamicii mult crescute de transformare a peisajului străzilor în comparație cu alte tipuri de spații urbane.

O viitoare deschidere a liniilor urmate în acest studiu poate fi gândirea unei posibile clasificări a străzilor într-un **sistem integrat între mobilitate și valoarea ca *loc urban***.

[206] *If you have great streets you get a great city*. Adams, Rob, *Transforming Australian Cities,* City of Melbourne Project Team, raport, 2010
[207] Se referă la societatea civică și spațiul urbei.

Bibliografie selectivă

1. Alexander, Cristopher, Sara Ishikawa, Murray Silverstein et al., *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York, 1977
2. Alexander, Cristopher, *The Timeless Way of Building*, Oxford University Press, New York, 1979
3. Alexander, Cristopher, *New Theory of Urban Design,* Oxford University Press, 1987
4. Archer, Francois, Mireille Apel-Muller, *La rue est a nous tous, The street belongs to all of us*, ediție bilingvă franceză-engleză, Au Diable Vauvert, Paris, 2007
5. Appleton, Jay, *The Experience of Landscape*, John Wiley&Sons Inc, London 1975
6. Appleyard, Donald, *Livable Streets,* University of California Press, Berkeley, 1981
7. Bacon, E., *Design of Cities,* Thames &Hudson, London, 1975
8. Bentley, Ian et al., *Responsive Environments: A manual for Designers*, Architectural Press, London, 1985
9. Bentley, Ian, *Urban Transformations: Power, People and Urban Design*, Routledge, London, 1999
10. Broadbent, Geoffrey, *Semnificaţie şi comportament în cadrul construit*, trad.din lb.engl. de Ianola Trişcu şi Anamaria Zahariade, EdituraTehnică, Bucuresti, 1985
11. Barned Karen, Mary Gryffin*, Path, Place and, Cover*, teză de master, MIT Press, Cambridge, 1979
12. Baudrillard, Jean, Jean Nouvel, *Obiecte singulare [arhitectura si filosofie],* trad.din.lb.fr. de Ciprian Mihali, Paideia, Bucuresti, 2005
13. Deac, Ioan, *Ontologia subiectivităţii*, Paideia, Bucuresti, 2003
14. Duany, Andres et al., *Towns and Town-Making Principles*, Rizzoli, New York, 1991
15. **CUTHBERT, R. ALEXANDER, *THE FORM OF CITIES: POLITICAL ECONOMY AND URBAN DESIGN*, BLACKWELL, LONDON, 2006**
16. **CUTHBERT, R. ALEXANDER, *UNDERSTANDING CITIES: METHOD IN URBAN DESIGN*, ROUTLEDGE, NEW YORK, 2011**
17. Cuthbert, R. Alexander, *Designing Cities: Critical Readings in Urban Design*, Blackwell, London, 2003
18. Chelcea, Septimiu, *Metodologia elaborarii unei lucrari stintifice*, Comunicare.ro, Bucuresti, 2003
19. Choay, Francoise, *Urbanismul.Utopii şi realităţi*, Paideia&Simetria, Bucureşti, 2002
20. Choay, Francoise*, Pentru a antropologie a spațiului*, colecție de articole, trad.de Kazmer Kovacs, Registrul Urbaniștilor din Romania, Bucuresti, 2011
21. Cullen, Gordon, *The concise Townscape*, Architectural Press, New York, 1971
22. Cullen, Gordon, *Visions of urban design*, Academy Editions, Michigan, 1996
23. Carmona, Matthew, Steve Tiesdell (eds.), *Urban Design Reader*, Architectural Press, Oxford, 2007

24. Carmona, Matthew, Steve Tiesdell &ali, *Public Spaces Urban spaces*, Architectural Press, UK, 2003
25. Carmona, Matthew et al, *Living Places: Caring for Quality*, Office of the Deputy Prime Minister, London, 2004
26. Cohen, Jean-Louis*, Urban textures-Yves Lyon*, Birkhäuser – Publishers for Architecture, Berlin, 2005
27. Cooper, Marcus Clare, Carolyn Francis (eds.), *People places, Design Guidelines for Urban Open Spaces*, 2-a ed., John Wiley&Sons Inc., New York, 1998
28. Dove, Victor, John Massangale, *Street Design, The Secret to Great Cities and Towns*, John Wiley&Sons, New Jersey, 2014
29. Duany, Andres, Elisabeth Plater-Zyberk, *The second coming of the American small town*, Wilson Quarterly, 16, 19-48, 1992
30. Eco, Umberto, C*um se face o teza de licență*, trad.din lb. italiana de George Popescu, Pontica, Bucuresti, 2000
31. Eftenie, Mariana – *Concepţie şi proiectare în urbanism prin considerarea utilizatorului – receptor ca factor de referinţă,* Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2002
32. Ellin, Nan, *Postmodern Urbanism,* ediție revăzută, Princeton Architectural Press, New York, 1999
33. Ellin, Nan, *Integral Urbanism*, Routledge, New york, 2006
34. Ellin, Nan, *Good urbansim : six steps to creating prosperous places*, Island Press, Washington, 2013
35. Enache, Cristina, *Peisajul urban în contextul tehnologiei informaționale*, Editura Universitară Ion Mincu, 2012
36. Ewing Red, Keith Bartolomew, *Pedestrian&transit-oriented design*, American Planning Association, Chicago, 2013
37. Fleming, Ronald Lee, *The art of placemaking: interpreting community through public art and urban design*, Merrell, London, 2007
38. Fleming, Ronald Lee, Renata von Tschanner, *Place Makers: creating Public Art that tells you where you are*, Hardcover, Harcourt Brace Jovanovich, 1987
39. Francis, Mark, *The Making of Democratic Streets in 'Public Streets for Public Use'*, eds. Anne Vernez Moudon; prefață Donald Appleyard, Van Nostrand Reinhold, New York, 1987
40. Foucalt, Michel, *Securitate, Teritoriu, Populatie*, cursuri College de France, trad.de Nicolae Ionel, Idea Design&Print, Cluj, 2009
41. Gehl, Jan, *Viața între clădiri*, Igloomedia, Bucuresti, 2010
42. Gehl, Jan, *Oraşe pentru oameni*, Igloomedia, Bucureşti, 2012
43. Ghenciulescu, Stefan, *Oraşul Transparent - limite şi locuire în Bucureşti*, Editura Universitară Ion Mincu ,2008
44. Holl, Steven, Juhani Pallasmaa, Alberto Perez-Gomez*, Questions of perception, Phenomenology of architecture*, William Stout Publishers, San Francisco, 2008
45. Hall, Peter, *Oraşele de mâine*, All Educational, Bucuresti, 1999
46. Hayden, Dolores, *The Power of Place: Urban Landscapes as Public History*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1995
47. Harvey, David, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the origins of Cultural Change*, Blackwell Publishers, Cambridge, Massachusetts,1989

48. Hedman, R. , *Fundamentals of urban design*, American Planning Association, Chicago,1984
49. Jacobs, Jane, *The Death and Life of great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*, Random House, New York, 1961
50. Jacobs, Allan, *Great Streets*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1993
51. Kaplan, R., Kaplan, S., & Ryan, L. R., *With People in Mind - Design and Management of Everyday Nature*,
52. D. C.: Island Press, Washington, 1998
53. Katz, Peter, *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, McGraw-Hill, New York,1994
54. Kasprisin, Ron, *Urban Design: The composition of complexity*, Routledge, New York, 2011
55. Koolhaas, Rem, *Amoma*, Taschen Gmbh, Koln, 2004
56. Koolhaas, Rem, *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*, Monacelli Press, New York,1994
57. Koolhaas, Rem, *SMLXL,* Monacelli, New York, 1996
58. Knox, l.Paul, *Cities and Design*, Routledge, New York, 2011
59. Landry, Charles, *The Creative City*, Earthscan, Londra, 2000
60. Legge, Kylie, *Doing it differently*, Urban Trends, Australia, 2012
61. Losantos, Agata (eds), *Urban Landscape*, Loft Publications, Barcelona, 2008
62. Lynch, Kevin, *The image of the City*, MIT Press, Cambridge MA, 1960
63. Lynch, Kevin, *What time is this place?,* MIT Press, Cambridge, 1972
64. Lynch, Kevin, *Good city form,* MIT Press, Cambridge MA and London, 1984
65. Lynch, Kevin, *Imaginea Orasului*, trad.din lb.engl. Alexandru Petrisor, Registrul Urbanistilor din Romania, Bucuresti, 2012
66. MacDonald, Elizabeth, Michael Larice, eds., *The Urban Design Reader*, Routledge, London , 2007
67. Madanipour, Ali*, Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process*, John Wiley& Sons Inc, Chichester, 1996
68. Madanipour, Ali, *Public and Privat Spaces of the City*, Routledge, London, 2003
69. Madanipour, Ali (ed.), *Whoes Public Space? International case studies in urban design and development*, Routledge, New York, 2010
70. Machedon, Florin, *Metode de analiză morfologică a ţesuturilor urbane*, Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2006
71. Marshall, Stephen, *Streets&patterns*, Spon Press, Londra&New York, 2005
72. Meiss, Pierre Von, *Elements of Architecture: From Form to Place*, E & F N Spon, London, 1990
73. Mihali, Ciprian, *Inventarea spaţiului (Arhitecturi ale experienţei cotidiene)*, Paideia, colecţia Spaţii imaginate, Bucureşti, 2001
74. Mihali, Ciprian, *Artă, tehnologie si spaţiu public*, Paideia, Bucureşti, 2003
75. Moughtin, Cliff, *Urban Design: Street and Square,* a3-ed., Architectural Press, Oxford, 2003
76. Moughtin, Cliff, Taner Oc, Steven Tiesdell, *Urban Design: Ornament and decoration*, a 2-ed., Architectural Press, Oxford, 1999
77. Moughtin, Cliff, Peter Shirley, *Urban Design: Green Dimension*, a 2-ed., Architectural Press, Oxford, 2005

78. NACTO, *Urban Street Design Guide*, Island Press, New York, 2013
79. Nasar, J.L.,*The effect of sign complexity and coherence on the perceived quality of retail scenes,* Journal of the American Planning Association, 53, 499-509
80. Negulescu, Mihaela, *Mobilitate și formă urbană*, Editura Universitară Ion Mincu, 2007
81. Norberg, Schultz, *Genius Loci: Towards a Phenomenological Approach to Architecture*, Rizzoli, New York, 1980
82. Norbert-Schultz, Cristian*, Existence, Space and Architecture*, Praeger, New York, 1971
83. Nozzi, Dom, *Road to Ruin: an introduction to sprawl and how to cure it*, Praeger, Londra, 2003
84. Oldenburg, Ray, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons and The Other Hangouts at the Heart of a Community*, **a 3-a ed.**, Marlowe&Company, New York, 1999
85. Pallasmaa, Juhani, *The eyes of the skin, architecture and the senses*, John Wiley&Sons Ltd, West Sussex, 2005
86. Panerai, Philippe, Jean Castex, Jean Charles Depaule, *Urban forms, The death and life of the urban block*, Architectural Press, UK, 2004
87. Patapievici, Horia, *Cerul văzut prin lentilă*, Nemira, Bucureşti, 1994
88. Rapoport, Amos, *Pedestrian Street Use: Cultural and Perception,* în V. A. Moudon (Ed.), *Public Streets for Public Use,* Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987
89. Rowe, Colin, Koetter, Fred, *Collage City*, MIT Press, Cambridge 1978
90. Sassen, Saskia, *The Global City,*Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 2001
91. Salingaros, Nikos.A., *Complexity and urban coherence*, Journal of Urban Design, 5(3), 291-317, 2000
92. Sandu, M. Alexandru, *Sub semnul paradoxurilor*, vol.1 in "Eseuri de urbanism si arhitectura", Arpad Zachi (coord.), Editura Fundatiei Arhitext Design, 2007
93. Shaftoe, Henry, *Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places*, Cromwell Press Trowbridge, 2008
94. Sucher, M.David, *City Comforts: How to build an Urban Village*, City Comforts Press, Seattle, 2003
95. Stan Angelica, *Devenirea peisajului*, Editura Universitară Ion Mincu, Bucureşti, 2012
96. Stoian, Ina, Daniela Calciu (eds.), *Orasul posibil, Intervenţii în spatiul urban postcomunist,* Editura Tact, Cluj Napoca, 2012
97. Sitte, Camillo, *Arta construirii oraşelor-urbanismul după principiile sale estetice*, trad.in lb.rom. de Rodica Eftenie, Hanna Derer, Mihai Eftenie, Editura Tehnică, Bucureşti, 1992
98. Urban Design Group, *Mixed Streets*, Urban Design Group Journal, Londra, 2013, accesibil la www.spacesyntax.com
99. Tibbalds, Francis, *Making People Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities,* **a 3-a ed.***,* Spon Press, New York, 2001
100. Thibauld, Jean-Paul, *The sensory fabric of Urban Ambiances,* vol.6 în *The senses and society*, Berg, UK, 2011

101. Trancik, Roger, *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, John Wiley&Sons Inc, New York, 1986
102. Triscu, Aurelian, *Spaţii Urbane Pietonale*, Editura I. P. Arta Grafică, Bucureşti, 1985
103. Tuan, Yi – Fu, (1977) *Space and Place: The perspective of experience*, a 8-a. ed., University of Minnesota Press, Minneapolis, 2001
104. Yeang, llewelyn Davies, *Urban Design Compedium*, studio | REAL, a 3-ed., Londra, 2012
105. Wang, Thomas C., *Plan and Section Drawing***, a 2-a ed.,** John Wiley&Sons Inc, New York, 1996
106. Watson, Georgia Butina, Ian Bentley, *Identity by design*, Elsevier Ltd, Oxford, 2007
107. Whyte, H. William, *Social Life of Small Urban Spaces***,** The Conservation Foundation, Washingthon DC, 1980
108. White, T.Edward, *Path–Portal–Place, Appreciating PublicSpace in Urban Environments*, Architectural Media Ltd,Tallahassee, 1999
109. ARTICOLE ÎN PUBLICAŢII PERIODICE, COMPEDII ŞI SITE-URI
110. Vernon, Byron, Reena Tiwari*, Place-Making through Water Sensitive Urban Design,* in vol.1 Sustainbility, Curtin University of Technology, Perth Western Australia, sept.2009, accesibil la www.mdpi.com/journal/sustainability
111. Skala, Franz, *Ecocity: Book I-A better place to live,* Facultas Verlags-und Buchhandels AG, Viena, 2005
112. Skala, Franz, *Ecocit: Book II-How to make it happen,* Facultas Verlags-und Buchhandels AG, Viena, 2005
113. Jones Gleave, Alan, Steer Davies, L*iverpool, UK: reinventing the city,* Salt Lake City Workshop 33: Reinventing Communities, 2005
114. Department for transport, *Manual for streets*, Thomas Telford Publishing, Londra, 2007
115. CABE*, By Design, Urban design in the planning system: towards better practice,* Department of the Environment, Transport and the Regions, Publications Sale Centre, Londra, 2000
116. Project for Public Spaces, PPS*, How to turn a place around: Handbook for creating successful public places*, 2005, accesibil la www.pps.org
117. Project for Public Spaces, PPS, *What is place making*?, accesibil la www.pps.org/reference/what_is_placemaking/

- www.gehlarchitects.com
- http://www.ecocityprojects.net.
- www.cabe.org.uk/case-studies
- www.cabe.org.uk/manual-for-streets
- www.cittaslow.blogspot.com
- www.cnu.org
- www.completestreets.org
- www.functionalambiance.com
- www.designtrust.blogspot.com
- www.livingstreets.org.uk
- www.mfe.govt.nz/issues/urban/design-protocol/index.html
- www.planwerk.org
- www.observatorulurban.ro
- www.suite101.com
- www.ambiances.net

GLOSAR DE TERMENI SPECIFICI

1. Accesibilitate
Proprietate a unui spaţiu fizic sau virtual legată de relaţia acestuia faţă de infrastructurile de circulaţie şi comunicaţionale, de amplasarea faţă de principalele puncte de acces în reţea. Putem vorbi de accesibilitate în teritoriu – caz în care prioritară este poziţionarea faţă de principalele artere carosabile şi pietonale, sau accesibilitate comunicaţională, în care infrastructura tehnică şi tehnologică conferă gradul de accesibilitate.

2. Ambianță
Forma și stilul unui loc care pune persoanele aflate în acel loc într-o anumită stare emoțională sau de instituire a unor emoții (se definește în principiu la intersecția dintre obiectiv și subiectiv, dintre material și senzorial).

3. Ambiant
Ceea ce inconjoară o situație, care se găsește în jurul a ceva, mediul înconjurător.

4. Ambient
Atmosfera, conotația subiectivă a ambianței (se definește ca variație în timp și la momente diferite a ambianței aceluiași loc și este generat de un cumul de factori fizici: lumină, culoare, textură, temperatură, acustică, dar și umani: disponibilitate, sensibilitate, etc.).

5. Calitatea locuirii:
Termenul poate fi interpretat ca gradul de bunăstare sau calitatea vieții într-un mediu construit dat. Această noțiune este centrul preocupărilor de a aborda diferite aspecte și indicatori pentru a măsura locuibilitatea unui loc anume. Locuibilitatea acoperă nevoi umane în sensul larg, de la cele existențiale: hrană și simpla siguranță, până la estetică, expresie culturală și sentimentul de apartenență la o comunitate sau un loc[208]. În afara acestor factori precum: accesibilitate, siguranță, oportunitățile găsirii unui loc de muncă și prezența dotărilor aferente locuirii, calitatea mediului și cea socială a unei arii, percepute de rezidenți, de cei care muncesc în zonă, de clienții serviciilor oferite de magazinele și afacerile zonei și de vizitatorii zilnici determină, de asemenea, ceea ce face dintr-o zonă - un loc dezirabil pentru a locui.

În sumar, calitatea locuirii este un concept complex și cu multe fațete, iar indicatorii acesteia pot varia între diferite culturi și locații geografice. Ca notă generală, locuibilitatea este influențată de cât de mult atributele particulare ale unei anumite arii pot satisface necesitățile economice, sociale și culturale ale rezidenților săi, în vederea asigurării sănătății și prosperității acestora.

[208] Committee on Identifying Data Needs for Place-Based Decision Making, 2002, 'Community and Quality of life data needs for informed decision making' , pg 23

6. Coerenţa spaţială
Coerența se referă la un simț al ordinii vizuale. Gradul de coerență este influențat de consistență și complementaritate în scară, caracter, și configurația clădirilor, elementelor peisagistice, mobilierului urban, materialelor pavajului și alte elemente de cadru fizic.

7. Complexitatea spaţială
Complexitatea se referă la bogăția vizuală a unui loc. Complexitatea unui loc depinde de varietatea mediului fizic, în mod specific de: numărul și felul clădirilor, diversității arhitecturale și ornamentației, elementele de peisaj, mobilierul urban, signalistică, și activitate umană.

8. Conectivitate
Calitatea unui element sau unui ansamblu de elemente de a fi coerent relaţionat în cadrul uneia sau mai multor reţele de comunicaţie (informaţionale, de transport, comunicaţionale, etc.), de a asigura utilizatorilor săi conexiunea în cadrul acestora.

9. Definire configurativ spațială
Se referă la gradul de delimitare spațială a unui spațiu prin elemente, planuri verticale și orizontale. Spațiile publice în care elementele verticale și orizontale sunt definite de o relație direct proporțională au calitatea de a fi percepute ca și *camere* urbane.

10. Genius loci
Concept alcătuit din mai multe componente - topografia, contextul geografic, contextul social – istoric, contextul economic – aspecte care, cumulate spaţial într-un anumit spaţiu, generează o aglomerare de informaţii cu influenţe şi consecinţe asupra spaţiului fizic, social şi informaţional, rezultând o serie de peisaje specifice, identitare; pluralitate de locuri care există simultan, pe mai multe nivele.

11. Identitate locală
Caracteristică sau complex de caracteristici ale unei zone mici sau medii ca suprafaţă, cuprinzând o structură coerentă urbană sau rurală percepută în contextul peisajului natural în care s-a format, care se constituie sau se poate constitui ca imagine simbol a zonei.

12. Identitatea peisajului urban
Calitate a peisajului urban, constituită ca proces de acumulare succesivă şi apropriere a unor valori la nivel spaţial, social şi cultural, care conduc la posibilitatea delimitării acestuia în contextul urban major. Identitatea este acea configuraţie a locului – naturală sau antropică – care îl face pe individ conştient de spaţiul pe care-l locuieşte, de care aparţine.

13. Imagibilitate
Capacitatea de a evoca imagini, noțiune apărută în teoria lui Kevin Lynch. Imagibilitatea este calitatea unui loc care îl face distinct, recognoscibil și memorabil. Un loc are un grad mare de imagibilitate când elementele sale fizice specifice și configurarea lor captează atenția, transmit emoții și creează o impresie de durată.

14. Peisaj
Suprafaţa, întinderea percepută de om, al cărei caracter este rezultatul acţiunilor şi interacţiunilor factorilor naturali şi / sau antropici.(Convenţia Europeană a Peisajului)

15. Peisajul străzii
Peisajul străzii este un termen folosit pentru a descrie țesătura naturală sau construită a unei străzi și este definit de calitatea designului urban și efectul vizual produs de acest, în particular de modul în care aria minerală este inserată și tratată. Acesta include clădiri, suprafața orizontală a străzii și totodată echipamente și amenajări care să faciliteze utilizarea străzii de la stațiile de autobuz și elemente de signalectică până la scheme de plantare.

16. Permeabilitate
Existența alternativelor de a traversa un mediu construit.

17. Sintaxă spaţială
Termen conceput de prof. Bill Hillier în anii 1980 ca instrument pentru a simula impactul proiectelor de arhitectură, sintaxa spaţială reprezintă un ansamblu de tehnici folosite pentru analiza influenţei configuraţiei spaţiale asupra comportamentului uman.

18. Spaţiu social
Spaţiu ce aparține categoriei conceptuale și se constituie ca ipostază a vieții/existenței sociale în contextul fenomenului arhitectural-urbanistic. Spațiul cu care societatea se confruntă zilnic, spaţiul determinat de existența socială, prin modalități culturale și economice.

19. **Transparența urbană**
Transparența se referă la gradul în care oamenii pot vedea sau percepe ce este în spatele liniei de demarcație dintre stradă și clădirile care o mărginesc, sau mai specific, este gradul de vizibilitate a activităților și spațiului de dincolo de această limită.

20. Vocația publică a unui spațiu urban
Specificitatea configurativ spațială și funcțională, în relație cu dinamica temporală, definesc vocația publică a spațiului urban. Prin urmare, vocația publică se definește ca fiind gradul de adecvare dintre oferta unui spațiu public urban și aspirațiile populației orașului.