

Dualitatea peisajului rutier

Mihai - Cristian - Gabriel MIRON,

drd. arh., Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” – Școala Doctorală de Arhitectură,
București, România
miron94@gmail.com

Abstract

Articolul realizează o scurtă analiză a *zonei rutiere*, definind acest termen prin intermediul noțiunii de *limită* care, privită din altă perspectivă, se poate transforma într-un *prag* - concept foarte important în înțelegerea relației dintre drum și localitățile din jurul său -, afirmându-se, astfel, *caracterul dual al drumului* și face o trecere în revistă a evoluției infrastructurii și dotărilor rutiere, de la traseele (comerciale) vechi la rețelele contemporane de drumuri de mare viteză, concentrându-se pe investigarea *spațiilor de servicii*, cu scopul de a arăta faptul că drumurile, prin dotările acestora (sau absența lor) pot acționa fie ca elemente ce *separă* diferite medii (urban – rural) și *fragmentează* peisajul, fie ca elemente ce *facilitează* legăturile, interacțiunea între urban – drumul - și rural – localitățile pe care le traversează – și dezvoltarea locală printr-o raportare echitabilă la context. De asemenea, este explorat potențialul conceptului japonez de *stații rutiere de servicii* – *michinoeki* -, ca model de transformare a actualelor (non)spații rutiere de servicii, din simple puncte de oprire temporară în *centre multifuncționale* - și chiar *poli de dezvoltare* - relevante la nivel local, capabile să influențeze pozitiv percepția, ambianța și relațiile dintre infrastructură, șofer și peisajul înconjurător – profunzimile teritoriului -, sprijinind *economia locală* și *cultura regională* – prin sinteza și integrarea specificului local - și subliniindu-se astfel importanța unei abordări integrate pentru revitalizarea și dezvoltarea sustenabilă a zonelor preponderent rurale. Studiul poate fi relevant pentru arhitecți, urbanisti și autorități, deoarece oferă o altfel de perspectivă asupra planificării și dezvoltării infrastructurii rutiere și propune, prin *redefinirea* spațiilor rutiere de servicii, o soluție practică, viabilă și aplicabilă la scară largă pentru a transforma drumurile – în special cele de mare viteză -, din bariere *pasive* în elemente permeabile care participă în mod real și *activ* la rezolvarea problemelor, dezvoltarea pe o multitudine de planuri și coeziunea socială a mediului rural traversat.

Cuvinte cheie: drum de mare viteză, stație de servicii, limită și prag, *michinoeki* și dezvoltarea locală, conectivitate și percepție.

Argument

Spațiile rutiere de servicii sunt o resursă importantă a drumurilor și a localităților din imediata lor vecinătate din cele mai vechi timpuri. La fel ca și peisajul (contextul) în care se înserează, ele sunt într-o continuă (trans)formare datorită activităților și influențelor antropogene exercitate asupra acestora.

În prezent, peisajul rutier este unul dezolant, fără identitate și este extrem de eterogen.

Acest peisaj rutier reprezintă ceva mai mult decât partea carosabilă, împreună cu amenajările adiacente și eventualele zone de protecție sau de siguranță de care beneficiază fiecare drum în parte, care diferă de la caz la caz, având un potențial latent de dezvoltare și putând fi un spațiu de comunicare eficient între drum și localitățile din apropiere, adică profunzimile teritoriului rural, în majoritatea cazurilor.

De cele mai multe ori, limita zonei rutiere este percepută ca fiind strict linia de separație dintre partea carosabilă și elementul care o mărginește i.e. un trotuar, acostamentul, rigola etc. Există, totuși, situații în care anumite spații de la marginea drumului s-au dezvoltat în așa măsură încât au ajuns să se contopească cu drumul și să-i extindă și să-i folosească în mod constructiv influența. Aceste spații rutiere de servicii, denumite *Michinoeki*, creează

legături la nivelul teritoriului, între marea masă de localități – rurale, în special – și centrele urbane prin drumuri și rezolvă din problemele actuale care macină comunitățile locale, în general, ajunse în pragul sărăciei.

Obiective. Semne de întrebare

Obiectivul principal al acestei lucrări este acela de a identifica un mecanism de comunicare și colaborare între drumurile de mare viteză (urban) și mediul rural majoritar (fie că ne raportăm la zona metropolitană și periurbană a unui oraș sau la zona pur rurală), în scopul unei dezvoltări echilibrate a celor două medii - urban și rural.

Semne de întrebare:

Cum poate colabora un astfel de spațiu rutier de servicii cu localitatea și cu șoferii care tranzitează zona ?

Care este influența drumurilor și a peisajului rutier în contextul dezvoltării spațiale, teritoriale și sociale ?

Care este influența peisajului rutier și a activităților desfășurate în cadrul acestuia asupra comunităților locale, zonei metropolitane și șoferilor care tranzitează acest peisaj ?

Context

Am ales să pornesc de la modurile de existență „a avea” și „a fi”, descrise de Erich Fromm în cartea sa „A avea sau a fi ?” [1], deoarece acestea oferă un cadru conceptual care rezonază profund cu temele de limită, prag și peisaj rutier. Aceste concepte permit o explorare mai nuanțată a relației dintre infrastructura rutieră, peisajul și modul în care percepem și trăim drumurile.

Modul de existență „a avea” este asociat cu acumularea, consumul și funcționalitatea. În zona rutieră, acest mod se manifestă prin prioritizarea eficienței și a vitezei, reflectată în drumurile de mare viteză și spațiile de servicii utilitare. Aceste elemente sunt concepute mai degrabă ca instrumente pur economice decât ca spații de explorare, experiențiale, accentuând tranzitul rapid și minimalizând conexiunile cu peisajul și comunitățile traversate.

În contrast, modul „a fi” implică o abordare activă și relațională, centrată pe experiența drumului (călătoria și nu destinația) și pe interacțiunea cu mediul. Drumurile vechi, traseele istorice și spațiile de servicii de tip michinoeki exemplifică acest mod, oferind oportunități de conexiune cu tradițiile, cultura și economia locală. Ele transformă drumul dintr-un simplu coridor de tranzit într-un spațiu autentic de relaționare.

Pornind de la această perspectivă, următoarea secțiune va explora conceptul de zonă rutieră, ca limită sau prag, analizând modul în care infrastructura rutieră influențează relația dintre călător și peisaj.

1. Zona rutieră – limită sau prag ?

„Spațiu-timpul spune materiei cum să se miște, iar materia spune spațiu-timpului cum să se curbeze” [2].

Zona rutieră este definită și percepută ca fiind o limită, convențională sau antropică (manifestată în mod uzual prin zone de protecție, garduri, ziduri etc), ce desparte, din punct de vedere morfo-tipologic, insule, și, implicit, parcele, pe care există sau nu fond construit. Ideea de limită implică noțiunea de încadrare în teritoriu, întrucât în momentul stabilirii ei, se fixează o anumită zonă în spațiul topologic, care presupune stabilirea unor linii de separație la intersecția cu insulele vecine și conturarea unei identități proprii – libertatea inițială, conținută în sine însuși, în limitele spațiului conturat.

Drumurile moderne (de mare viteză), orientate către eficiență și viteză, reflectă modul de existență al lui „a avea”. Ele sunt percepute ca limite – structuri care trebuie depășite rapid pentru a atinge destinația. În acest context, experiența drumului devine secundară, sacrificată în favoarea acumulării și posesiei obiective (bunuri, timp economisit, rezultate concrete) și a identificării cu acestea. Drumul încetează să fie un spațiu viu și devine un instrument al funcționalității

„Ceva este în măsura în care are hotare. Actul hotărârii este actul ontologic suprem.

[...] **Un lucru este, în mod absolut, câtă vreme persistă în hotarul lui, și el încetează să fie o dată cu destrămarea acestuia.** Un lucru este prin identitatea pe care i-o conferă propriul hotar: căci datorită acestuia el este acest lucru inconfundabil, și nu un altul. [...] [3, p. 22].”

„**Prima limită care face cu puțință existența libertății este însuși faptul de a fi.** O dată cu faptul că ceva este, în loc să nu fie, apare limita ca o condiție de manifestare a libertății gravitaționale, a libertății care trebuie, ca să se poată manifesta, să depindă, să atârne de ceva. [...] Drumul care deschide către libertatea gravitațională începe astfel cu însuși faptul de a fi [3, p. 8].”

În același timp, această zonă rutieră ar putea fi înțeleasă mai bine dacă ar fi comparată cu o zonă transfrontalieră, care, practic, desparte niște „insule” mai mari, pe care noi le numim „state”. Este importantă această comparație, întrucât ea sugerează faptul că această limită (de frontieră) care se așază în teritoriu poate fi traversată, situație în care limita devine prag, adică o suprafață cu caracter tranzitoriu, care încurajează interacțiunea cu spațiile adiacente, în primul rând, și mai apoi cu profunzimile teritoriului.

În opoziție, modul de existență al lui „a fi” transformă drumul într-un prag, un spațiu intermediar cu valoare intrinsecă. „A fi” pe drum înseamnă trăirea unei experiențe autentice, unde călătoria însăși are sens și contribuie la dezvoltarea personală. Drumurile istorice sau cele secundare, mai lente, încurajează conectarea cu peisajul, comunitățile locale și, în cele din urmă, cu propria ființă. Astfel, pragul devine o metaforă pentru relația activă și profundă stabilită cu mediul traversat.

„[...] hotărîrea implică crearea permanentă a hotarului, modularea lui la nivelul libertății, se poate vorbi, acum pentru prima oară, de o plasticitate a hotarului. [...] Dar acest fel al nostru de a fi presupune faptul de a ne afla în permanență dincolo de noi. Sîntem mereu înaintea noastră, sîntem în pasul plănuirii, în forma visată, în hotarul rîvnit.[...] Hotarul e mereu de atins și noi ieșim din noi, depășindu-ne către un nou hotar. Sîntem această identitate mobilă, prinși în cursa fără sfîrșit a secvențelor „de depășit–de atins“. De aceea, orice depășire a limitei este o depășire a noastră către noi, este succesiva noastră de-finiere. Pentru că nu sîntem niciodată în odihnă, pentru că sîntem mereu în proiect, sîntem mereu în alt loc decît în cel în care ne aflăm. Sîntem ființa indefinită care se definește liber în raza neașezării sale. Sîntem mereu în fața următorului hotar de atins, mereu în fața noastră, sîntem fără încetare preluați în proiect. Orice hotărîre, orice instituire de hotare este o preluare în proiect. Proiectul este expresia plasticității hotarului care ne definește succesiv înălăuntrul destinului nostru de ființe conștiente finite [3, p. 25].”

Aruncînd o privire de-a lungul istoriei, putem observa faptul că ideile de limită și delimitare a spațiului au fost și încă sunt strîns legate de noțiunea de posesie, iar orice așezare umană (aflată, bineînțeles, la marginea unui „drum”, pe apă ori pe uscat) a pornit de la ceva restrîns și a evoluat în ceva din ce în ce mai mare și mai întins, care a depășit limitele inițiale. Această (auto)depășire sau trecere dincolo de limitele (auto)impuse este o condiție necesară pentru dezvoltare.

Drumul, în esență, are caracter urban - mai ales atunci cînd ne referim la un drum de mare viteză, cum ar fi o autostrada sau chiar la un bulevard important dintr-un oraș mare -, iar atitudinea oamenilor față de un astfel de drum, în general, dacă ne raportăm strict la locuințe, este aceea de a se feri de el, de a evita apropierea de acesta, din cauza zgomotului și a poluării. Limita, în această situație, este una tare, iar a fi în prezența ei este doar un lucru temporar sau puțin probabil. Este genul de limită care poate mutila contextul – atunci cînd ne referim la cei care locuiesc în imediata ei vecinătate – însă poate spori alte activități (economice, sociale șamd) dacă schimbăm sistemul de referință. Însușirile limitei sunt relative, funcție de dorințele și interesele celor care o combat. O limită, așadar, poate fi prag pentru anumite persoane, în timp ce pentru alții poate fi un capăt al existenței sau un declin al evoluției. Mergînd mai departe cu paralela cu zona transfrontalieră, această linie de frontieră i.e. autostrada – sau orice alt drum – poate presupune la un anumit nivel, așa cum se întîmplă în situația ieșirii dintr-o țară și intrării în alta, anumite schimbări și adaptări la nivelul vieții individului.

Drumurile nu sunt doar structuri fizice, ci reflectă o tensiune fundamentală între „a avea” și „a fi”. Ca limite, ele comprimă timpul, spațiul și întreaga existență, asemeni găurilor de vierme din teoria relativității, reducînd totul la o eficiență alienantă ce fracturează relația pe care (încă) o avem cu mediul înconjurător i.e. mediul rural. Ca praguri, însă, drumurile devin spații liminale, locuri de tranziție unde timpul și spațiul coexistă armonios, iar autenticitatea experienței este centrală.

„[...] Față de istoria vieții speciilor, unde în spatele aparentei diversități domnește serialitatea ca monotonie infinită a tiparului, spectacolul omenirii ca istorie a destinului

produce diversitatea infinită în spatele identității aparente. Fiecare destin este o explozie de noutate care, ea singură, echivalează cu survenirea unei specii în istoria generală a vieții.

Ca modalitate de creatio continua, spatiul hotărârii devine unul al surprizei și prilej al uimirii nesfârșite. Ființă a hotărârii, omul se definește printr-un hotar care nu poate fi înseriat și care nu se mai distribuie în exemplarele speciei.[...] [3, pp. 24-25].”

Astfel, ideea de limită văzută ca o linie de frontieră - caracter tranzitoriu - indică faptul că o limită este capabilă să devină prag și, prin aceasta, să stimuleze dezvoltarea din afara acestei limite impuse.

Relația dintre drum și călător este influențată de modul de existență predominant. În „a avea”, drumul este un simplu mijloc, subordonat destinației. În „a fi”, însă, drumul devine un loc viu, un spațiu al creației (de conexiuni) și al interacțiunilor profunde cu peisajul rutier și extra-rutier, o invitație la descoperire și reflecție. Această dualitate între limitele drumurilor moderne și pragurile celor istorice sugerează o posibilă direcție de reconciliere între funcționalitate și umanitate.

„În necuprinderea iubirii eu aflu că hotarul meu e lipsa de hotar, imposibilitatea de a fi fixat într-un hotar. Trec dincolo de toate elementele fondului intim-străin, alunec peste determinațiile care mi-au fost date și, liber fiind, mă opresc la singura determinație care, fiindu-mi deopotrivă dată, nu mă mai poate fixa: la libertate. **Cînd mă fixez în libertate, eu mă fixez în lipsa de hotar.**[...] [3, p. 75].”

2. Peisajul rutier

Arhitectura de la marginea drumurilor de mare viteză este formată din diverse structuri ce au ca scop deservirea șoferilor și a automobilelor lor. În general, ea este asociată cu dezvoltarea rutieră de la începutul secolului XX, când au apărut autostrăzile în Statele Unite ale Americii.

Principalele resurse ale peisajului rutier, care se găsesc pe toate continentele, sub o formă sau alta și în ansambluri monofuncționale sau cu funcțiuni reduse, sunt spațiile rutiere de servicii (asimilate ca și zone de odihnă în anumite țări), care se manifestă în general prin: parcaje și grupuri sanitare, restaurantele, showroom-urile auto, funcțiunile legate de odihnă și divertisment (cinematograful drive-in, specific peisajului rutier american, o relicvă rară care amintește de divertismentul de la mijlocul secolului XX), magazinele, clădirile specializate (service-uri auto, benzinării, spălătorii auto, spații logistice, fabrici șamd) și spații de cazare. De-a lungul drumurilor – de mare viteză -, pe lângă peisajul rutier (auto)generat, se pot întâlni atât peisaje de câmpie, cât și peisaje montane, orașe, dar și sate, zone dezvoltate, dar și zone mai puțin dezvoltate sau aflate în curs de dezvoltare.

Acest peisaj situat pe linia de frontieră definită mai sus, este unul dual, întrucât este influențat din două direcții total diferite și ortogonale, și anume, mediul în care se inserează – care este de obicei unul rural și este situat de o parte și de alta a drumului - și pe care îl traversează și mediul urban pe care îl reprezintă în mare măsură – ca și vector sau axă de dezvoltare - și îl conectează la nivel teritorial. Cele două influențe exercitate asupra

peisajului rutier depind de lucruri precum nivelul de dezvoltare locală, necesitățile orașelor care sunt legate de autostradă, de elemente naturale, de felul în care este utilizat spațiul și de resurse.

Abordarea generală în tratarea acestei limite era de ignorare și detașare, prin faptul că aceste spații rutiere de servicii erau amplasate în zone fixe (fie ele în spații deschise, cum ar fi câmpurile ori în proximitatea unui nod de circulație) și atitudinea lor față de împrejurimi era aceea de închidere sau de „întoarcere a spatelui”, evitând orice contact cu localitatea, așadar, adresabilitatea față de drum era totală. De asemenea, spațiile care deserveau autostrada nu țineau cont nici de resursele locale – materiale, umane, etc – și nici nu aveau în vedere o anumită dezvoltare pe termen lung, în plan local. Ele deserveau în mod direct șoseaua și pe cei care le dețineau și le administrau, și indirect, economiile globale ale orașelor, regiunilor, țărilor șamd, neglijând cu succes mediul rural în care erau amplasate.

Așadar, autostrada întorcea spatele localităților și își vedea de „drum”, iar localnicii, neavând pârgurile necesare pentru a putea contribui măcar la realizarea unui astfel de spațiu rutier de servicii local, întorceau la rândul lor și ei spatele autostrăzii și sfârșeau prin a abandona terenul de la marginea ei, a-l folosi pentru agricultură sau industrie ori a-l vinde unor oameni cu potențial economic care urmau să-l exploateze în interes propriu.

Dacă ne referim la România, de exemplu, la tronsonul București – Ploiești al autostrăzii A3 (unul dintre tronsoanele autostrăzii A3 pe care le studiez în teza mea de doctorat), putem observa câteva situații mai delicate în care se găsesc comunele Moara Vlăsiei și Gruiu din județul Ilfov și comunele Gherghița, Râfov și Bărcănești din județul Prahova, unde autostrada trece prin interiorul comunelor, separând sate. Motivul pentru care s-a realizat astfel autostrada A3 nu face subiectul acestei lucrări, însă acest fapt va fi util mai departe. De asemenea, este de menționat și faptul că toate localitățile din județul Ilfov traversate de autostrada A3 sunt incluse în zona metropolitană a municipiului București.

În prezent, la nivel mondial, tratarea acestei zone rutiere a căpătat alte forme și nuanțe, care denotă faptul că cei implicați în realizarea acestor spații rutiere de servicii au început să conștientizeze potențialul pe care îl are o posibilă cooperare între aceste spații și localitățile vecine și, astfel, peisajul de la marginea drumurilor – în special al autostrăzilor – a devenit mai divers și mai bogat prin elemente calitative din punct de vedere spațial și funcțional care susțin și o dezvoltare sustenabilă locală. Din păcate, momentan, nu este și cazul României.

2.1 Tipologii de drumuri, trasee, spații (și peisaje) rutiere: scurtă evoluție a mobilității și serviciilor de la marginea drumului

Un exemplu aparte de arhitectură de la marginea drumului este benzinăria, care, timp de zeci de ani a fost un element fundamental al peisajelor (hipo)rurale și (hiper)urbane. Pe măsură ce secolul XX a văzut democratizarea automobilului, benzinăria a devenit probabil una dintre cele mai generice tipologii arhitecturale universale, care, în momentul de față, din cauza oamenilor care migrează în zone urbane condensate, cu sisteme publice de transport în continuă dezvoltare și a motorului cu ardere internă care evoluează spre alternative electrice, se află în pragul crizei, la limita dintre a fi subiectul unor conversii

interesante sau a deveni o altă „ruină a modernității” și o relicvă omniprezentă în relația neliniștită dintre urbanism și automobil [4].

În general, în celelalte părți ale lumii, abordările față de acest spațiu de la marginea drumurilor de mare viteză sunt asemănătoare, cu anumite diferențe ce țin de cultura locală sau de anumite elemente naturale, cum ar fi, spre exemplu, faptul că în zona Orientului apropiat, în țările cu populație musulmană majoritară, acest spațiu beneficiază și de spații pentru rugăciune [5] sau faptul că în Australia aceste spații sunt foarte rare și se manifestă de foarte multe ori doar sub forma unui spațiu acoperit, fără grupuri sanitare sau alte funcțiuni conexe.

Trei zone ale lumii se remarcă la nivelul abordării acestui tip de spațiu, și anume, Statele Unite ale Americii, nordul Europei și zona Japoniei.

Dacă ne referim strict la zona Statelor Unite, vom putea observa că în faze incipiente, această arhitectură rutieră se găsea într-o formă vernacular, dar odată cu dezvoltarea tehnologiilor și a francizării afacerilor (extinderea lor la nivel global), clădirile au devenit standardizate și ușor de recunoscut – în anumite situații s-a ajuns în punctul în care funcțiunea se manifesta în mod literal în imaginea obiectului de arhitectură, acest lucru fiind și o formă de a-și face singură reclamă (o manifestare incipientă a „advertising-ului” [6] [7]).

În partea de nord a Europei vom găsi o preocupare pentru cadru natural [8], întrucât drumurile de mare viteză sunt inserate în teritoriu într-un mod care nu agrează peisajul, iar încă din faza de proiectare a acestor drumuri se are în vedere importanța zonelor traversate, pentru că nord-europenii se preocupă de componenta turistică prin faptul că autostrăzile traversează anumite locuri de o calitate aparte. Această preocupare derivă și din preocuparea pentru șoferii care parcurg distanțe foarte mari, deoarece această diversificare a imaginii de-a lungul drumului în care diferite peisaje se succed are scopul de a-l menține pe șofer mereu conectat cu drumul și de a nu-l lăsa să se simtă copleșit de o monotonie vizuală, până în punctul în care ar putea să adoarmă și, astfel, să-și pună viața în pericol.

Zona Japoniei este una specială, întrucât spațiile de servicii care deservește drumurile – de la drumuri rurale la drumuri de mare viteză -, denumite Michinoeki, își propun să nu neglijeze locul în care sunt realizate și contribuie la o dezvoltare locală armonioasă a comunităților afectate de acestea.

Dacă privim puțin în istorie, putem găsi cu ușurință spații asemănătoare cu michinoeki. În trecut, nefiind posibil să parcurgi distanțe foarte mari fără oprire, au apărut de-a lungul drumurilor spații de oprire și de odihnă combinate cu o varietate de alte servicii conexe, menite să creeze oportunități de a interacționa cu mediul și cultura locului.

Mobilitatea umană și infrastructura rutieră reprezintă o dimensiune fundamentală a dezvoltării sociale și economice, dar analiza exhaustivă a drumurilor, traseelor și spațiilor de servicii de-a lungul istoriei ar necesita o explorare a întregii istorii a omenirii, ceea ce

depășește cadrul acestui articol. Cu toate acestea, o trecere în revistă succintă a câtorva exemple ilustrative din diferite epoci poate ajuta la conturarea unui tablou semnificativ pentru a înțelege evoluția lor, în special în raport cu spațiile rutiere moderne și conceptul de michinoeki, explorat în cele ce urmează.

Drumurile și spațiile de oprire au apărut ca răspuns la nevoile de transport, comerț și comunicare, reflectând adaptabilitatea și creativitatea diverselor civilizații. În **preistorie**, drumuri precum:

- **The Ridgeway din Marea Britanie** (cca. 3000 î.e.n.) - considerat cel mai vechi drum al Marii Britanii, datează de peste 5.000 de ani și străbate numeroase situri din perioadele neolitică, epoca bronzului și epoca fierului. [9] Transformat în traseu național în 1973 [9], acesta face parte din rețeaua National Trails, având o lungime de aproximativ 140 km și întinzându-se, în sudul Angliei, de la Overton Hill (lângă Avebury) până la Ivinghoe Beacon (în Buckinghamshire). [10] Drumul urmează crestele dealurilor, fiind neasfaltat și necesitând întreținere minimă, ceea ce îl face dificil pe alocuri din cauza pantelor abrupte și a lățimii reduse. În trecut, comercianții preferau The Ridgeway pentru siguranța oferită de poziția sa ridicată, evitând drumurile mai expuse situate în văi. [11] În epoca fierului, forturi au fost construite de-a lungul drumului pentru a proteja ruta comercială în timpul declinului Imperiului Roman de Apus și atacatorii saxoni și vikingi au folosit acest traseu pentru deplasări militare, iar în Evul Mediu, ciobanii traversau The Ridgeway cu turmele lor pentru a ajunga în diferite târguri. [11] Astăzi, The Ridgeway este frecventat de drumeți, cu anumite secțiuni permise vehiculelor motorizate, însă acestea sunt restricționate în lunile de vară pentru a proteja traseul [12], și oferă o incursiune în istoria antică a Angliei, precum și peisaje naturale spectaculoase.;



Fig. 1. Stânga – Pășuni de-a lungul Ridgeway; Dreapta – Peisaj din zona Ridgeway
Surse: Stânga sus: <https://www.bbc.com/travel/article/20240723-the-ridgeway-hike-the-5000-year-old-pathway-thats-britains-oldest-road>; Dreapta sus: <https://www.historic-uk.com/HistoryMagazine/DestinationsUK/The-Ridgeway/>



Fig. 3. Stânga - Drumul către Giza, Egipt, Dreapta - Piramidele de la Giza, Egipt
 Sursă stânga:<https://www.dangerousroads.org/africa/egypt/3765-road-to-giza.html>, Sursă dreapta:https://en.wikipedia.org/wiki/Old_Kingdom_of_Egypt#/media/File:All_Gizah_Pyramids.jpg

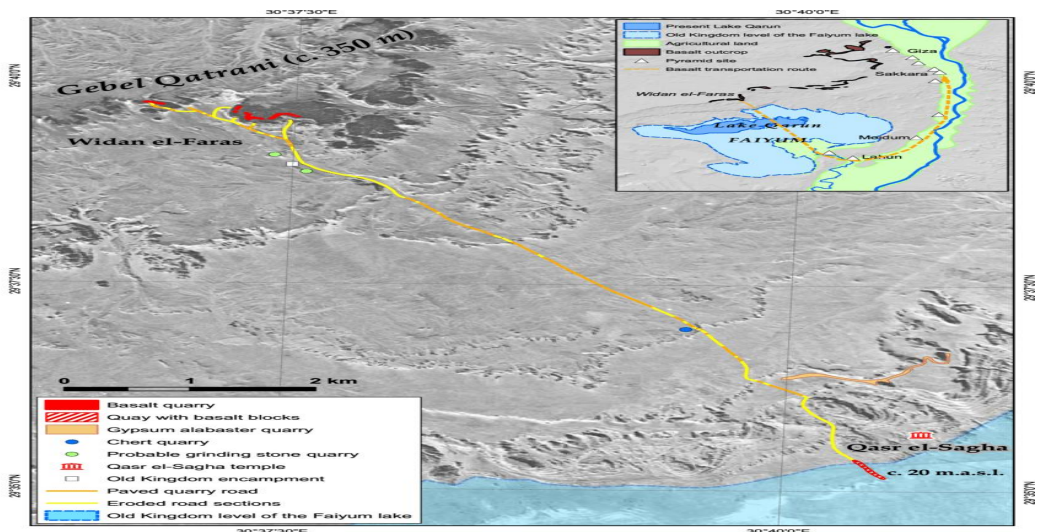


Fig. 4. Hartă carierei de bazalt Wadan el-Faras, aflată în nordul deșertului Faiyum, realizată de către Per Storemyr

Sursa:https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Widan-el-Faras-basalt-quarry-H2-Old-Kingdom-in-the-northern-Faiyum-showing_fig7_281397894 (Harrell, James & Storemyr, P. (2009). Ancient Egyptian quarries - an illustrated overview. QuarryScapes: Ancient Stone Quarry Landscapes in the Eastern Mediterranean. 12. 7-50.)

- sau **Drumul Chihlimbarului** (aproximativ 1900 î e.n. – aproximativ 300 î e.n. [15]) - Acest drum a fost definitoriu pentru multe rute preistorice ce legau partea nordică a Europei cu partea sudică a acesteia și a reprezentat o rută comercială foarte importantă, întrucât se transporta chihlimbar din zona Siciliei către teritoriile actuale ale Greciei, Spaniei, Portugaliei și nordului Africii. [16] Comerțul cu chihlimbar sicilian a intrat în declin la începutul epocii bronzului, în jurul anului 1600 î e.n., când a început să își exercite influența

chihlimbarul din zona Mării Baltice, care, până în jurul anului 1000 î.e.n. reușise să se răspândească în peninsula iberică și mai apoi către Marea Mediterană și Asia, prin intermediul Mării Negre și apoi al Drumului Mătăsii [17]. În perioada Imperiului Roman, această rută (ruta de est) a legat exclusiv Marea Baltică de Marea Mediterană – romanii, în schimbul chihlimbarului, a blănurilor și pieilor de animale și a mierii, ofereau regiunii Mării Baltice sticlă, alamă, aur sau metale neferoase precum cuprul sau staniul. Pentru că era o rută comercială cu activitate intensă, de-a lungul acesteia au fost construite fortificații romane pentru a proteja comercianții de raidurile triburilor germanice. Alte două drumuri ale chihlimbarului au existat în Europa – drumul de vest și drumul central, ambele fiind considerate mai vechi decât drumul de est – iar locul de extracție se afla în peninsula Jutland. [17] În prezent, de-a lungul coastei baltice, de la Kaliningrad până în Lituania, există o rută dedicată turismului, care traversează diverse puncte de interes ce au legătură cu drumul apărut în timpurile preistorice, cum ar fi muzee sau ateliere de prelucrare a chihlimbarului. [18] De asemenea, între Polonia (Gdansk) și Croația (Pula) există un drum ciclabil, „EuroVelo9 The Amber Road”, care urmează cursul inițial al Drumului Chihlimbarului [19].

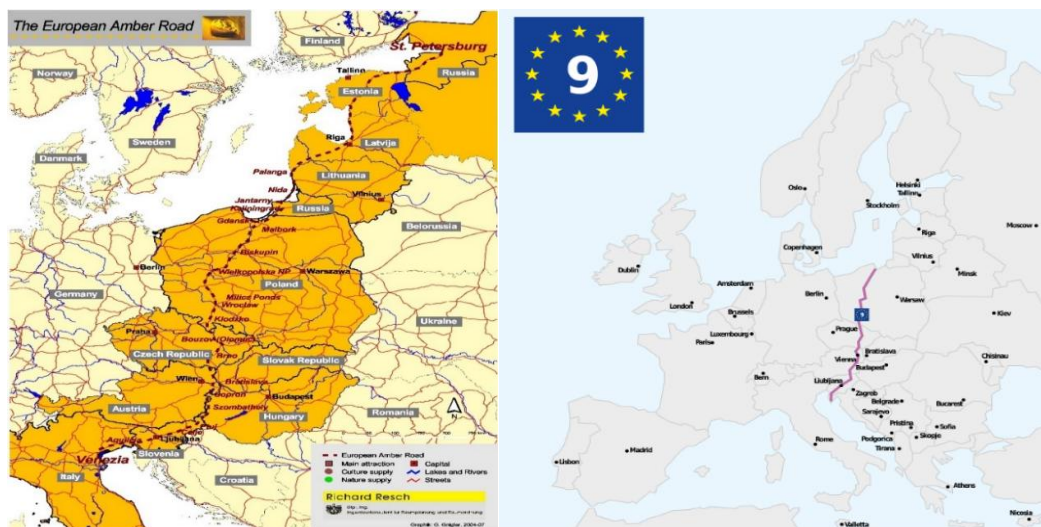


Fig. 5. Stânga - Drumul Chihlimbarului – ruta estică, de istoricul polonez Jerzy Wielowiejski, 1980, Dreapta - Harta drumului ciclabil EuroVelo9

Sursă stânga:https://en.wikipedia.org/wiki/Amber_Road#/media/File:Amber_Road.jpg, Sursă dreapta:https://en.wikipedia.org/wiki/EV9_The_Amber_Route#/media/File:EuroVelo_Route_9.svg

În **Anglia**, drumurile din Somerset Levels, precum **Post Track** (3838 î.e.n.) - Se găsea pe valea râului Brue, în zona Somerset Levels. Acesta era realizat din scânduri de frasin [20] și se afla în prelungirea drumului Sweet Track, pentru care se presupune că a servit, de fapt, drept platformă de construcție [21]. Post Track a fost reparat în permanență, ceea ce sugerează faptul că era un drum des folosit [22, p. 236]. - și **Sweet Track** (3807 î.e.n.) - A fost construit la 31 de ani distanță față de Post Track [23] și este considerat al doilea cel mai vechi drum din lemn descoperit în insulele britanice, primul fiind Post Track [24]. Acesta traversa o fostă mlaștină ce despărțea o insula la Westhay și o zonă de teren înalt la Shapwick, întinzându-se pe o distanță de aproximativ 2000 metri. [25] Constructorii acestui

drum ce se dezvoltă în prelungirea lui Post Track erau fermieri din neolitic care colonizaseră zona respectivă în jurul anului 3900 î.e.n.. [25] Aceștia au realizat Sweet Track din X-uri formate din stâlpi de frasin și stejar imersați parțial în apă și fixați în solul mâlos [26], peste care așezau scânduri din stejar de 40 cm lățime, 3m lungime și 5 cm grosime [27], ceea ce sugerează faptul că drumul era destinat doar oamenilor, nu și animalelor [25]. Scândurile ce proveneau de la arborii cu o vârstă apropiată de 400 de ani și cu un diametru de 1m au fost tăiate doar utilizând topoare din piatră, pene de lemn și ciocane, fapt ce ne arată că fermierii respectivi aveau și abilități bune de prelucrare a lemnului. [25, pp. 4-5] - , demonstrează încercări timpurii de organizare a mobilității, legând insule și traversând terenuri dificile.

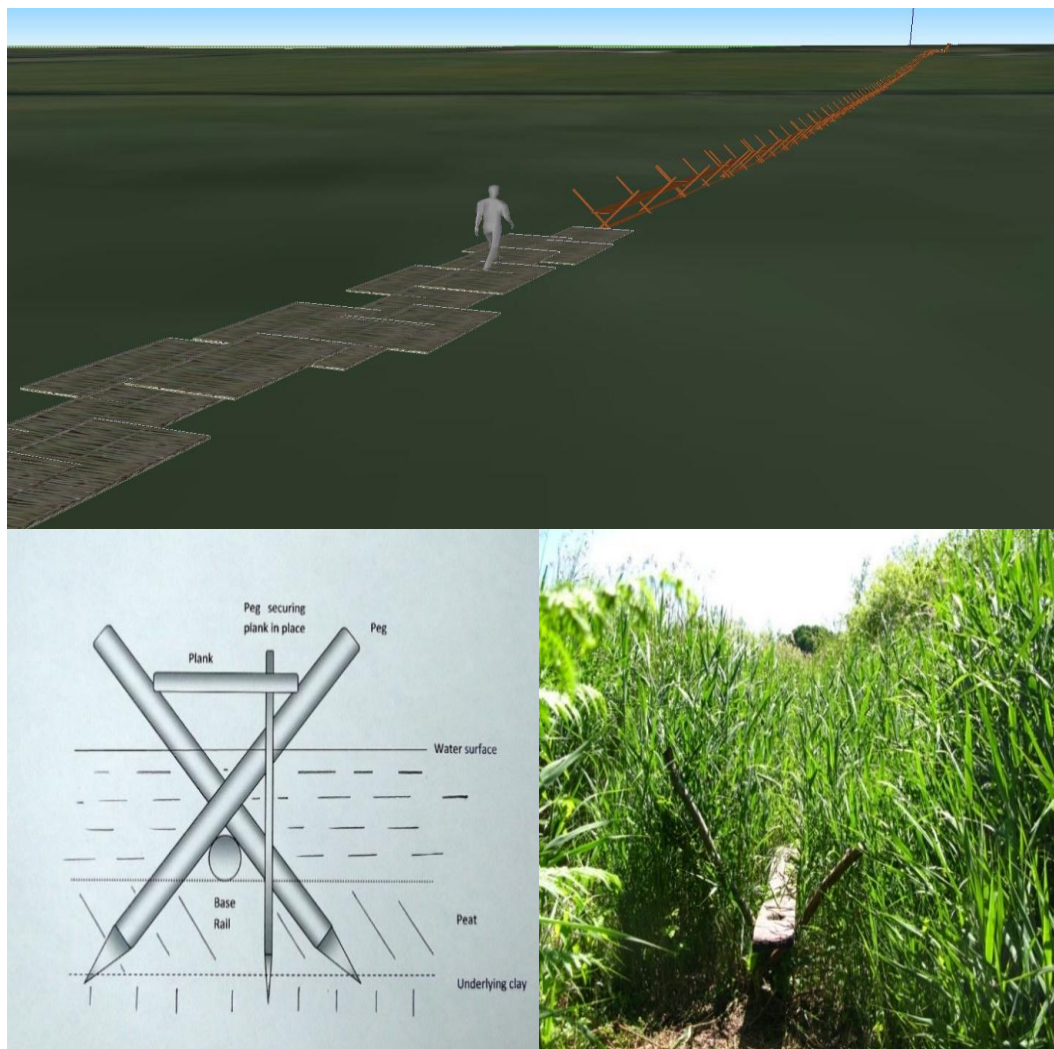


Fig. 6. Sus - Reconstrucție digitală a Sweet Track, capătul sudic, unde se îmbina cu Post Track, Stânga jos – Secțiune transversală, Sweet Track, Dreapta jos - Replică a Sweet Track

Surssă sus:https://en.wikipedia.org/wiki/Sweet_Track#/media/File:Reconstruction_of_the_Sweet_Track.jpg,

Surssă stânga jos:https://en.wikipedia.org/wiki/Sweet_Track#/media/File:Sweet_track_cross_section2.jpg,

Sursă dreapta jos:https://en.wikipedia.org/wiki/Sweet_Track#/media/File:Sweet_Track_replica.jpg

În **perioada antică**, Imperiul Ahemenid (550–330 î.e.n. – primul Imperiu Persan fondat de Cirus al II-lea cel Mare) a reconstruit și extins **Drumul Regal**, Acest drum vechi a fost reconstruit și reorganizat de către Darius I în secolul V î.e.n. [28] pentru a facilita deplasarea în cadrul imperiului, legând orașele Susa (în Iran) și Sardis (în Turcia de astăzi) [29, p. 96]. Acest traseu, Susa – Sardis, era făcut frecvent de către mesagerii (angaros) aflați în slujba regelui, în cadrul instituției regale a mesagerilor numită Angarium [30, p. 127]. Sistemul poștal al regelui era foarte eficient, deoarece distanța de aproximativ 2700 km era parcursă călare în 9 zile, iar acest lucru se datora faptului că la intervale bine stabilite se aflau puncte de oprire din care pleca mereu câte un nou mesager odihnit. [30, p. 127] Distanța de aproximativ 2700 km a Drumului Regal, pentru mulți călători obișnuiți și comercianți, era mult mai greu de parcurs și dura, de obicei, luni de zile. [31] Pentru a le ușura călătoria celor care plecau la drum, în timpul domniei sale, Darius I a construit un număr însemnat de caravanseraieri – acestea au dus ulterior și la nașterea unor orașe caravană, cum ar fi Palmyra, Dura sau Hatra - și a dispus avanposturi regale de-a lungul drumului. [31]

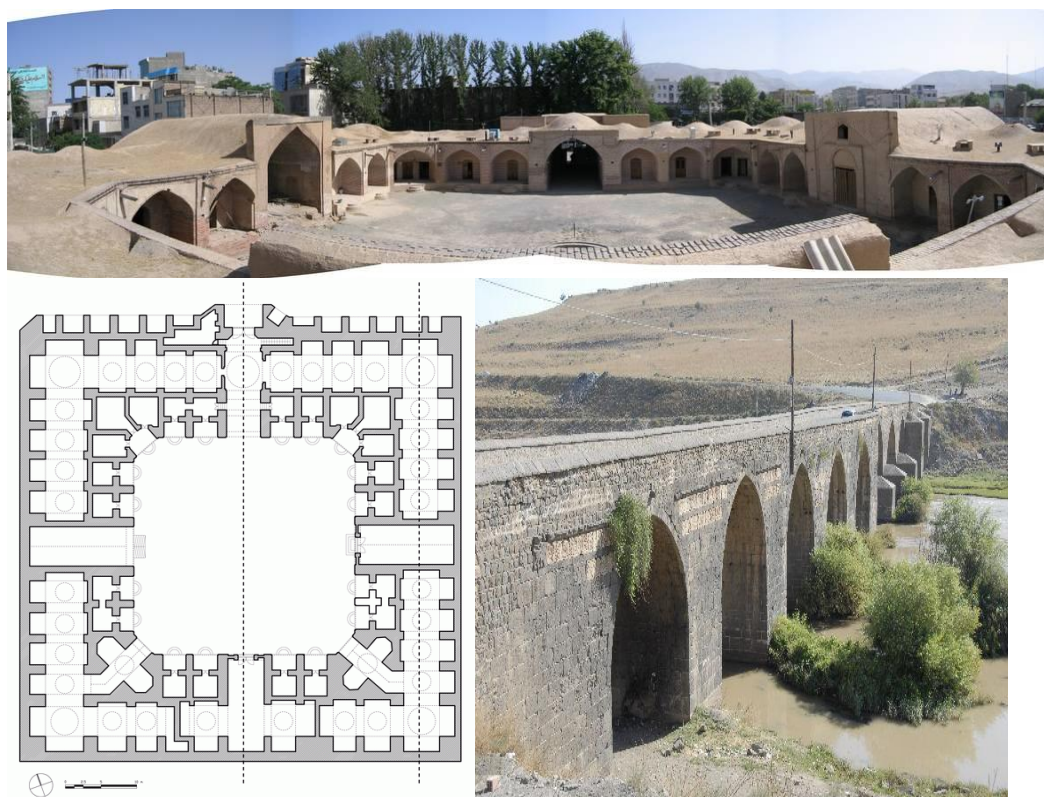


Fig. 7. Sus - Caravanseraii Shah-Abbasi, Karaj – Iran, Stânga jos - Plan al unui caravanserai - Karaj, Iran, Dreapta jos - Podul de la Diyarbakir peste râul Tigris
 Sursă sus:https://en.wikipedia.org/wiki/Caravanserai#/media/File:Caravansaray_Shah-Abbasi_Karaj_Panorama.jpg, Sursă stânga
 jos:https://en.wikipedia.org/wiki/Caravanserai#/media/File:Caravansara_plan.png, Sursă dreapta jos
<https://www.livius.org/pictures/turkey/diyarbakir-amida/the-bridge-of-amida/>

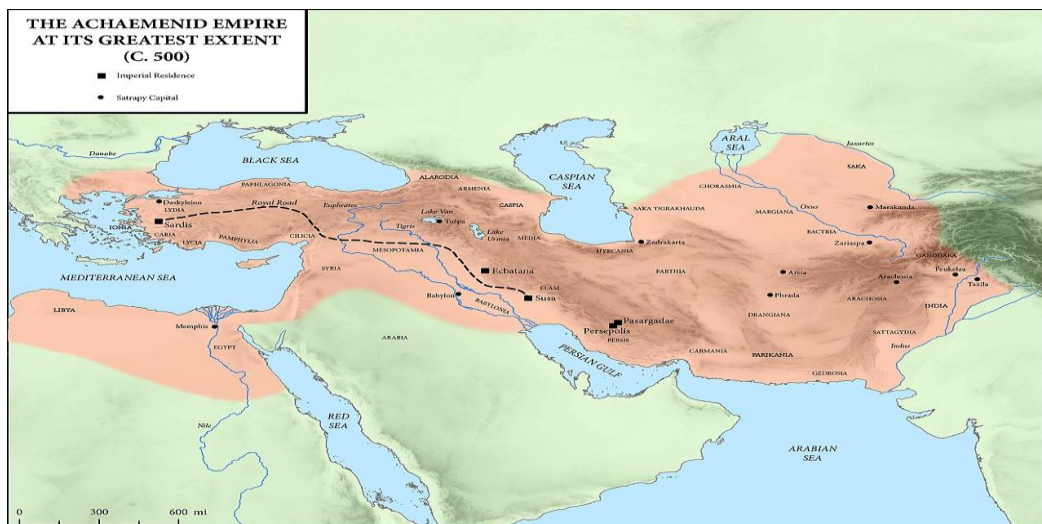


Fig. 8. Hartă a Imperiului Achemenid (Primul Imperiu Persan) - secțiunea Drumului Regal descrisă de Herodot

Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Road#/media/File:Achaemenid_Empire_at_its_greatest_extent_according_to_Oxford_Atlas_of_World_History_2002.jpg

Traseul drumului a fost reconstruit pe baza scrierilor lui Herodot și a cercetărilor arheologice. [32] Se presupune că de undeva de lângă Babylon, Drumul Regal s-ar fi împărțit în două secțiuni: una care mergea către est spre orașele Susa, Persepolis și Munții Zagros și una care mergea către nord-est spre orașul Ecbatana și mai apoi făcea legătura cu Drumul Mătăsii – multe porțiuni de pe această secțiune se suprapuneau cu Drumul Mătăsii -, și, implicit, cu Asia Centrală. Această secțiune purta numele de Marele Drum Khurasan. [32] Drumul Khurasan a fost un drum construit în epoca bronzului ce a funcționat inițial în perioada 2300 – 1700 î.e.n. și făcea legătura dintre Mesopotamia cu Iran și, mai apoi, cu Asia Centrală (China) [33]; ulterior, acesta a fost relevant între secolele 8-16 pentru Califatul Abbasid ce a avut capitala la Bagdad. [34, p. 9] Este important de menționat faptul că, cel puțin pe secțiunea Drumului Khurasan, existau, de fapt, două drumuri, unul pentru caravane și altul pentru poștă, pentru ca mesagerii regali să nu aibă întârzieri. [34, p. 430] Calitatea drumului persan a fost una foarte ridicată, deoarece a fost utilizat chiar și în timpurile Imperiului Roman, iar urme ale acestui drum important din Antichitate se pot vedea și astăzi în Turcia – podul de la Diyarbakir [35].

Civilizația romană a fost prima care a conceput construcția sistematică de drumuri încă de la începuturile sale, creând o rețea extinsă care a rezistat până în prezent. Această realizare a fost posibilă datorită organizării administrative bine structurate în provinciile imperiului. Drumurile romane au facilitat comerțul, dezvoltarea orașelor și consolidarea statului roman, conectând regiuni vaste, de la Sahara la Asia Mică, Grecia, Balcani, Germania, Galia, Italia și Hispania. [36] Multe drumuri au fost construite și întreținute prin inițiative private, iar Legiunile Romane au fost frecvent implicate în construcția acestora, atât pentru acces militar, cât și pentru transportul proviziilor și echipamentelor (castrele fiind printre primele spații de oprire și de odihnă de la marginea drumurilor romane). [36] Câteva exemple notabile de drumuri ar fi:

- Via Appia (312 î. e.n.), supranumită „Regina drumurilor”, lega Roma de Brindisi;
- Via Domitia (118 î.e.n.), primul drum roman din Galia, ce conecta Italia de Spania;
- Via Egnatia (146 î.e.n.), lega coasta Adriatică de Bizanț, integrând rutele comerciale est-vest;
- Via Augusta (13-12 î.e.n.), cel mai lung drum roman din Spania, utilizat pentru comerț și control militar.

Rețeaua romană de drumuri era susținută de diverse **spații rutiere**:

• **Taverne** (tabernae) și **thermopolia** – **spații comerciale și de alimentație**. În cadrul orașelor, la parterul caselor celor mai avuți (domus-urile) [37] și la parterul insulelor (insulae) – echivalentul locuințelor colective de astăzi, ce au apărut în perioada imperială, când populația crește foarte mult -, insule în care locuia clasa de jos (plebea) și clasa de mijloc [38] (equites – aceștia făceau parte din ordinul ecvestru roman și ulterior au devenit și reprezentanți ai claselor administrative și politice) [39], se găseau, de obicei, spații comerciale și ateliere meșteșugărești unde lucrau fierari, tâmplari, olari, frizeri, croitori, măcelari, pescari șamd. Un spațiu aparte, care se ocupa și cu partea de alimentație, este taverna (tabernae).

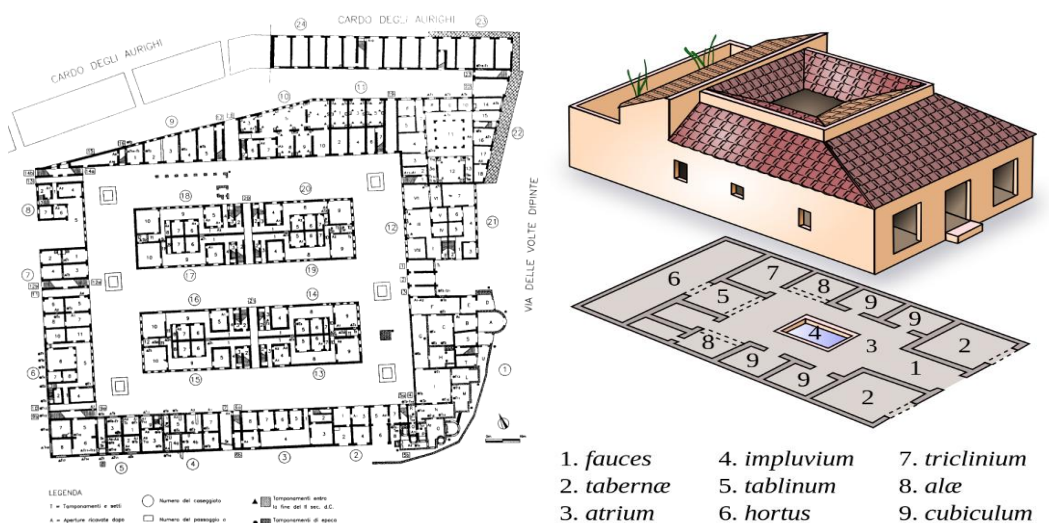


Fig. 9. Stânga - Insula romană, Dreapta – Domus cu tavernă

Sursă stânga: <http://www.ostia-antica.org/regio3/9/9.gif>, Sursă dreapta: <https://en.wikipedia.org/wiki/Taberna>

Tavernele sunt o manifestare clară și durabilă a comerțului antic. Arheologii, analizând situri precum Pompeii, Ostia sau Herculaneum, au observat faptul că acestea ar putea găzdui o mare varietate de activități. [40] De asemenea, dovezi literare și juridice subliniază o caracteristică importantă a tabernae: flexibilitatea. Acest lucru a făcut ca traducerea cuvântului „tabernae” să fie una dificilă – spre exemplu, cuvântul englezesc „shop” nu reușește să fie atât de cuprinzător precum termenul latinesc care este capabil să înglobeze atât de multe activități, cum ar fi găzduirea de magazine de vânzare cu amănuntul, ateliere meșteșugărești, birouri, bănci, frizerii, cabinete medicale, spații ce furnizează alimente și băuturi pentru brutării, măcelării, pescării, baruri și hanuri. [40] Unii dintre cei implicați în furnizarea de bunuri de lux, cum ar fi bijutierii și vânzătorii de cărți, au avut, de asemenea,

sediu în tabernae. [40] Mai mult, deși funcția lor era în primul rând comercială, multe dintre aceste unități aveau și o funcție rezidențială. [40]

Fiind o precursoră a spațiilor de alimentație publică, cea mai răspândită activitate într-o tavernă era aceea de bar, restaurant sau chiar fast-food și era susținută de existența unei **popinae**, care era o tejghea, de obicei, în formă de L, cu blat din piatră. [41, p. 374] Pe acest blat se găseau goluri circulare, numite „**dolia**”, acoperite cu diverse capace și în care se aflau recipiente cu mâncare sau cu băuturi – acestea puteau fi încălzite, la nevoie, datorită unor mici cuptoare amplasate chiar sub acestea. [41, p. 374]



Fig. 10. Stânga - Tavernă cu popinae, Dreapta - Thermopoliumul lui Vetutius Placidus, Pompeii
Sursă stânga:https://www.youtube.com/watch?v=v5Qz00eUF5Q&t=250s&ab_channel=Invicta, Sursă dreapta:https://penelope.uchicago.edu/~grout/encyclopaedia_romana/wine/thermopolium.html

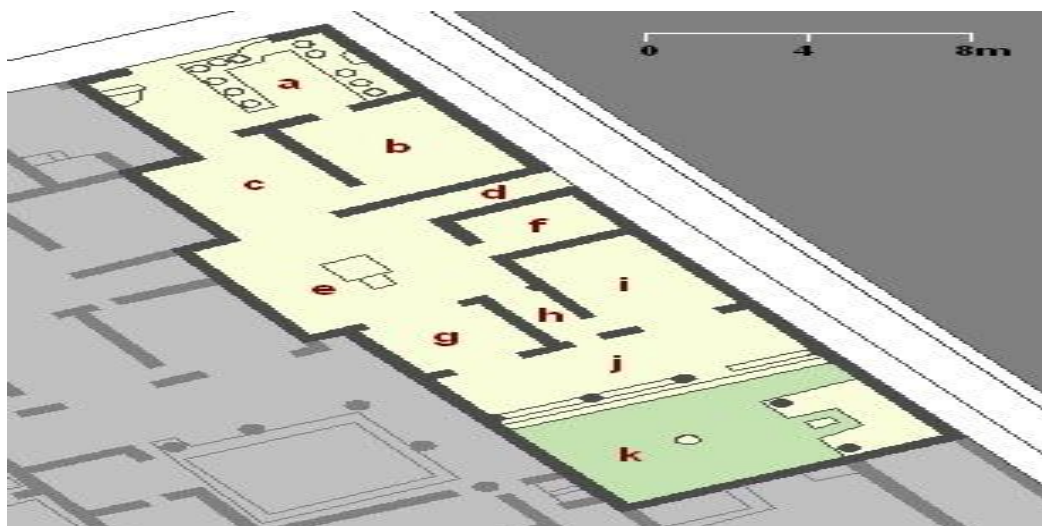


Fig. 11. Thermopoliumul și casa lui Vetutius Placidus,

a – zona de bar, b – camera decorată cu lararium-ul, c – oecus (principalul living al unei case grecești, introdus în arhitectura romană împreună cu peristilul; adesea are rol și de loc de luat masa), d – fauces (pasaj de intrare sau vestibul care duce în general la atrium), e – atrium cu impluvium (bazin cu apă) în centru său și cu compluvium (gol) la nivelul acoperișului, f – cubiculum (dormitor), g – tablinum (camera centrală de la capătul atriumului unei case romane; inițial folosită ca dormitor matrimonial și ulterior ca spațiu de depozitare), h- andron (coridor de acces; de obicei, coridorul care unește atriumul cu peristilul într-o casă romană), i – triclinium (sala de mese a unei case romane, numită astfel datorită celor trei canapele de banchet „klinai” dispuse în jurul pereților), j – portic, k - grădină

Sursa: <https://sites.google.com/site/ad79eruption/pompeii/regio-i/reg-i-ins-8/thermopolium-of-vetutius-placidus>

În anumite texte din literatura latină, cuvântul **popinae** este sinonim cu termenii **cauponaе**, **hospitia** sau **stabula**, însă **arheologii** folosesc în mod uzual termenul de **thermopolium** (plural thermopolia; gr. thermopōlion) [42] care desemna „un loc în care se vindea ceva cald” – clienții putea lua și mâncarea la pachet [43]. Aceste spații erau frecventate de către cei care nu își permiteau propria lor bucătărie, mai exact, de către cei mai săraci, care locuiau în insulae. [38] De asemenea, era un loc foarte căutat și de către hoți sau oameni cu vicii variate (alcool, jocuri de noroc, prostituție) [41], după cum scrie dramaturgul roman Plautus în operele sale Curculio și Trinummus. [44]

Janet DeLaine, arheolog roman și profesor de Arheologie Romană la Universitatea Oxford, distinge **patru tipuri de taverne** la Ostia, raportându-se la locul în care acestea sunt amplasate: **1)** taverne situate de-a lungul drumurilor principale, **2)** taverne ce aparțin de clădiri publice, **3)** taverne dispuse de-a lungul drumurilor secundare, **4)** taverne create în piețe sau bazaruri. [45]

Tabernae se găseau, de obicei, în orașe, dar și pe drumurile dintre acestea (ca alternativă la cauponaе și mansio, pentru plebea romană) și reprezentau componenta fundamentală a sistemului comercial roman. Cheia popularității acestei structuri a fost flexibilitatea sa. Tavernele puteau fi adaptate și utilizate pentru aproape orice funcție dorită de proprietar sau de chiriaș. [40, p. 158];



Fig. 12. Stânga - Șir de taverne, Via della Fortuna, Pompeii, Dreapta - Planul Ostiei - sfârșitul Republicii, taverne de-a lungul zidului castrului și predecesoare ale Horreum-ului lui Hortensius
Sursă stânga: Claire Holleran, Shopping in Ancient Rome - The Retail Trade in the Late Republic and the Principate, p.100, Sursă dreapta:<https://www.romanports.org/en/articles/human-interest/687-tabernae-at-ostia.html>

- **Cauponae – hanul roman.** Hanurile romane erau dispuse de-a lungul drumurilor importante, după cum putem afla din descrierea drumului dintre Roma și Brundisium făcută de către poetul roman Horațiu [46] în predicile sale [47]. Acestea erau cunoscute și ca taberna diversoria, diversorium sau deversorium [46] și beneficiau și ele de existența unei popina (thermopolium) – diferența dintre caupona și o tavernă obișnuită era faptul că prima avea și camere de cazare; este adevărat că există și taverne cu încăperi pentru dormit, însă acestea nu erau atât de frecvente – spațiile de cazare erau, în general, camere ale locuinței (domus, villa, villa rustica) ce găzduia taberna [46]. Mai multe informații pe acest subiect se pot găsi la această sursă [48].;

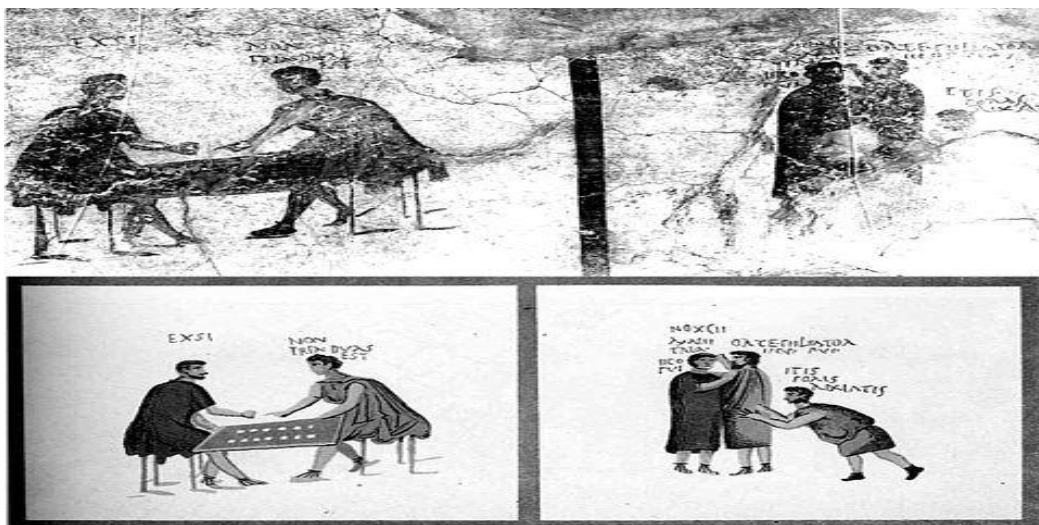


Fig. 13. Ceartă între doi bărbați în timpul unui joc cu zaruri și apariția proprietarului , frescă din Caupona lui Salvius, Pompeii

Sursa: <https://historyandarchaeologyonline.com/ancient-roman-inns-and-hotels-history-and-archaeology-online/>

- **Hospitium** (pl. Hospitium / Hospitia) – **hotelul roman**; Hospitiumul a apărut, inițial, în locuințe private, iar, cu timpul, acesta a devenit exclusiv comercial, casele fiind transformate spre a oferi oaspeților mâncare, băutură și spații de cazare. [49] Prin urmare, multe dintre aceste hospitia au început să ofere săli de mese private, triclinium (sală de mese a unei case romane, numită astfel datorită celor trei canapele de banchet „klinai” dispuse în jurul pereților) și atriumuri. [49] Cele mai mici și mai simple, cu o zonă de bar centrală (popinae) și se asemănau cu hanurile (cauponae) și ofereau, de cele mai multe ori, camere de dormit în altă parte. Un hospitium important era casa lui Sallust, o casă veche în stil samnit transformată în hotel dintr-o reședință privată în perioada lui Augustus. [49];



Fig. 14. Casa lui Sallust de Josef Theodor Hansen, 1886

Sursa: <https://historyandarchaeologyonline.com/ancient-roman-inns-and-hotels-history-and-archaeology-online/>

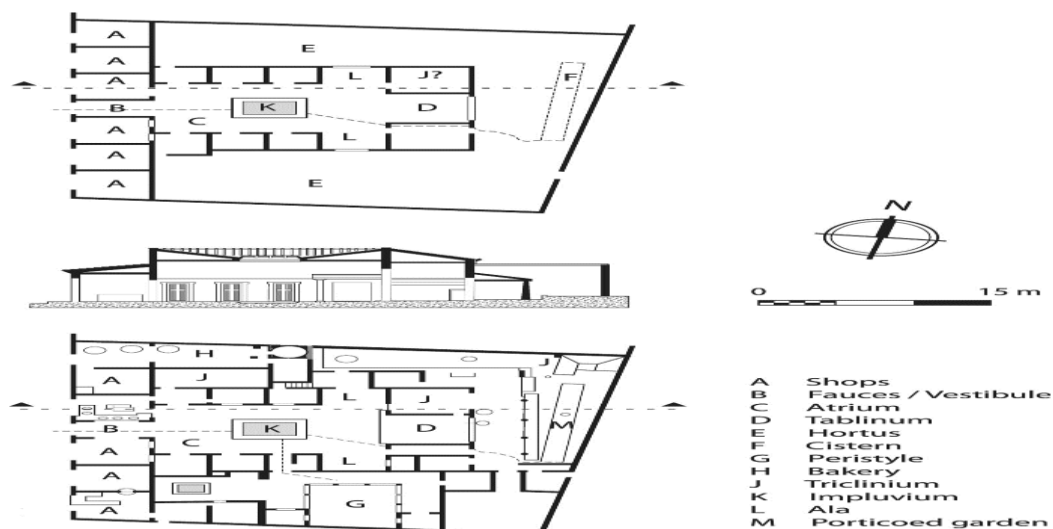


Fig. 15. Casa lui Sallust, Pompeii, 1902

Sursa: https://static.cambridge.org/binary/version/id/urn:cambridge.org:id:binary:20190806050935696-0565:9780511979743:47071fig5_3.png?pub-status=live

- **Mansio** (pl. Mansiones) – spații de cazare controlate de administrația romană, cu confort garantat pentru cei cu permisiune specială [36]; termenul provine din latinescul mansus și înseamnă „a rămâne” sau „a sta”, iar clădirile se asemănau cu o vilă și reprezentau adesea un popas important pentru diplomați [50, pp. 272-273]. Acestea erau amplasate, în mod uzual, la un interval de 25-30 km [50, pp. 272-273].;
- **Stabula** (pl. Stabulae) – **motelul roman** ce se găsea la intrarea în orașe și localități. Acesta oferea, în plus, față de hospitium, posibilitatea de a adăposti animalele cu ajutorul cărora romanii călătoreau, înspre stradă existând o rampă pentru a permite accesul

animalelor și carelor. [49] Animalele erau ținute în grajduri dispuse în spatele motelului, în general, într-o curte spre care se deschideau bucătăriile și băile, iar oaspeții erau cazați în camerele din față ori în camere dispuse deasupra grajdurilor. [49];

- **Mutatio** (pl. Mutationes) – punct de oprire ce ofereau trecătorilor posibilitatea de a-și schimba caii obosiți cu niște cai mai odihniți, utilizați în cadrul sistemului poștal (cursus publicus) [51, p. 234] înființat de împăratul Octavian Augustus [52, pp. 661-663]. De cele mai multe ori, aceste puncte de oprire erau însoțite și de o tavernă. [53]



Fig. 16. Stație romană de schimbare a cailor - Mutatio

Sursa: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roman_horse_changing_stations_\(mutationes\)_at_Lithohori,_Kavala_2.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roman_horse_changing_stations_(mutationes)_at_Lithohori,_Kavala_2.jpg)

În **Asia**, rețelele de drumuri erau la fel de complexe. În **China**, **Shudao** (sec. IV î.e.n.) conecta Sichuanul cu regiunile centrale, utilizând poduri suspendate și tuneluri. [54] Dinastia Han (202 î.e.n. – 220 e.n.) a dezvoltat **Drumul Imperial**, sprijinit de **stații poștale** (yizhan). [55]

În **Japonia**, rețeaua **Gokishichido** (secolul VII) organiza drumurile naționale. Acest **sistem guvernamental** - împrumutat de la chinezi -, era compus din **cinci provincii** în regiunea Kinai - regiunea în care se afla pe vremea respectivă capitala, Nara și Heian-kyo, parte din actualul Kyoto - **și șapte do** i.e. circuite care conțineau la rândul lor alte provincii, precum și drumurile care le traversau și uneau capitala imperială cu capitalele provinciale [56, p. 255]. Un exemplu important de unitate administrativă - din perioada Asuka (aprox. 538 – 710 d.Hr) - din acest sistem era Circuitul Tosando [57, p. 83], - cunoscut și ca „Circuitul munților de est” -, se dezvolta de-a lungul munților centrali din nordul insulei Honshu [58, p. 57], cu precădere în regiunea Tohoku. Deși aceste unități nu au supraviețuit după perioada Muromachi (sec. XIV – XVI), ele au continuat să existe ca entități geografice până în secolul XIX [58, p. 57]. Tot în Japonia, dar ceva mai târziu, **în perioada Edo** (secolele XVII-XIX), au fost create cinci artere importante – cele mai importante fiind Tokaido și Nakasendo -, denumite **Gokaido**, de-a lungul cărora s-au realizat stații de odihnă și de servicii pentru călători, denumite **shukuba**, unde aceștia se puteau caza, puteau

obține informații locale și regionale, puteau vinde sau cumpăra bunuri locale – alimente, ceai ș.a.m.d. - și își puteau îngriji caii [59].

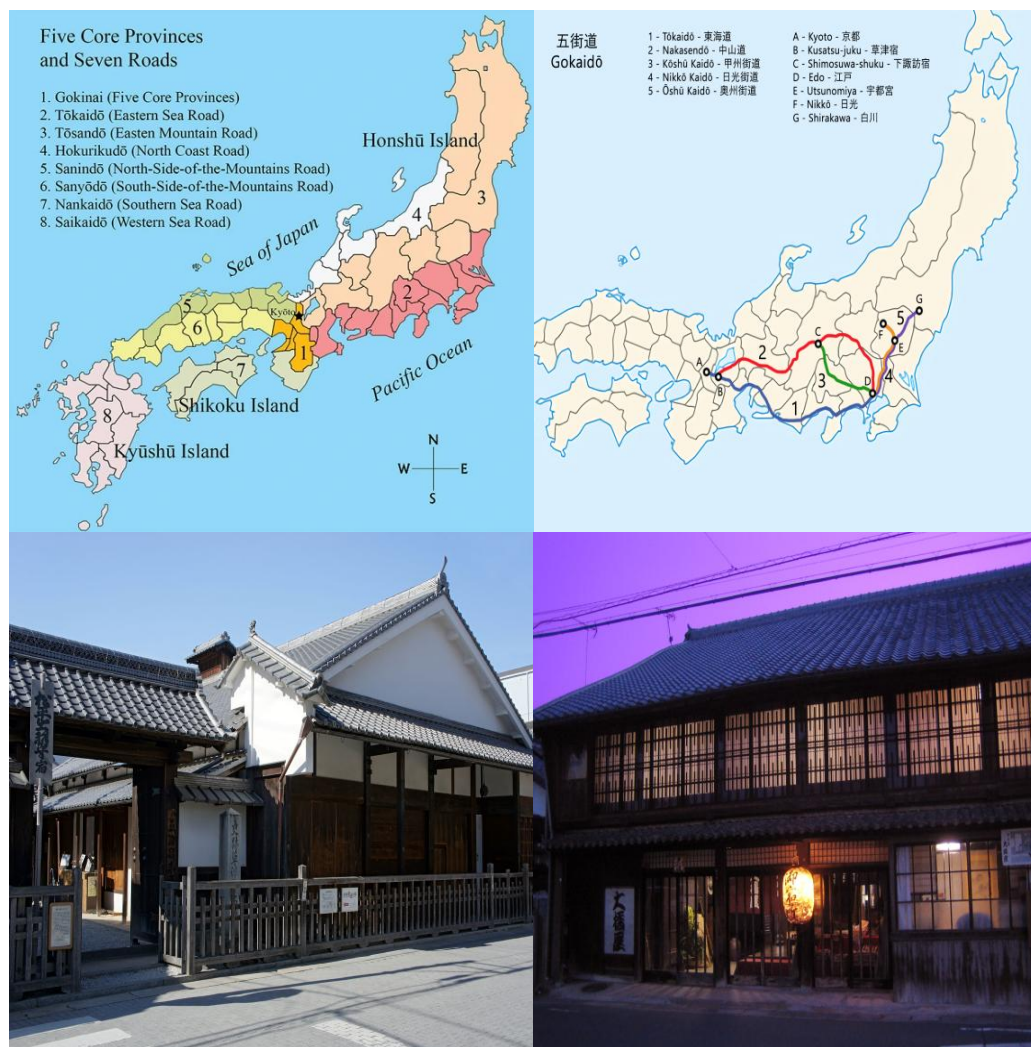


Fig. 17. Stânga sus - Gokishichido - Vechi unități administrative din perioada Asuka, Dreapta sus – Rețeaua de drumuri Gokaido, Stânga jos - Kusatsu-juku (honjin), Dreapta jos - Akasaka-juku (hatago)
 Sursă stânga sus: <https://denniskawaharada.wordpress.com/hiroshige-famous-places-1/>, Sursa dreapta sus: https://en.wikipedia.org/wiki/Edo_Five_Routes, Sursă stânga jos: <https://en.wikipedia.org/wiki/Kusatsu-juku>, Sursă dreapta jos: [https://en.wikipedia.org/wiki/Akasaka-juku_\(T%C5%8Dkaid%C5%8D\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Akasaka-juku_(T%C5%8Dkaid%C5%8D))

În **Evul Mediu**, **drumurile ligii hanseatice** (secolele XIII–XVII) au susținut comerțul maritim și terestru în **Europa de Nord**. [60] În aproximativ aceeași perioadă, **Camino de Santiago** (secolul IX – prezent) a devenit o **rețea de rute importante de pelerinaj** – având de-a lungul acesteia, în Peninsula Iberică, **spații de cazare** numite **albergues** [61] -, având ca **destinație mormântul Sfântului Apostol Iacob cel Mare** din catedrala din Santiago de Compostela din Spania.

Drumul Mătăsii a fost și el un drum foarte important pentru **Europa și Asia de Est**, la fel cum au fost și **rutele trans-sahariene** din **Africa**, întrucât de-a lungul acestora au apărut popasuri importante, cum ar fi **caravanseraurile, fondouks-urile** – **sunt un tip de caravanserauri ce au existat în zona Africii de Nord și în Orientul Mijlociu, ce aveau spații de cazare și de depozitare** [62] - sau **ribaturile** – **fortificații de mici dimensiuni construite de-a lungul frontierelor arabe în timpul cuceririi musulmane a Magrebului și care ulterior s-au transformat și în caravanserauri, contribuind și la protejarea rutelor comerciale** [63]-, care combinau funcțiuni comerciale și defensive și erau, de obicei, amplasate în jurul unor elemente de cadru natural. Acestea, în timp, au evoluat în așezări umane – de exemplu, **orașele caravană**, cum ar fi Palmyra sau Hatra - care s-au conectat cu cele existente și au contribuit la o dezvoltare economică și culturală a regiunilor influențate de către acestea.



Fig. 18. Stânga – Fondouk el-Nejjarine (Fes, Maroc), Dreapta – Ribat (Monastir, Tunisia)
 Sursă stânga:https://en.wikipedia.org/wiki/Funduk_al-Najjarin, Sursă dreapta:<https://en.wikipedia.org/wiki/Ribat>

În **America Centrală**, **drumurile mayașe (sacbeob)** din perioada precolumbiană – în principal, erau drumuri cu lățimi variabile destul de mari, ajungând chiar și la 10m [64], înălțate pietonale (albe, datorită utilizării calcarului și a sascabului i.e. prafului de calcar [65]), deoarece mayașii nu aveau vehicule sau animale de tracțiune, însă se puteau transforma și în diferite spații publice cu diferite semnificații [66] religioase, sociale, politice sau economice [67] - **legau orașele din bazinul Mirador** [66].



Fig. 19. Un sacbe - Vedere din nordul orașului Chichén Itzá, Tatiana Proskouriakoff, 1946
Sursa: <https://arqueologiamexicana.mx/mexico-antiguo/chichen-itza-yucatan>

Rețeaua incașă de drumuri Qhapaq Ñan (secolul XV – XVI) din **America de Sud** – „Drumul regal” în Quechua [68], a reprezentat cel mai amplu și mai avansat sistem de transport din America de Sud precolumbiană, având aproximativ 40.000 km lungime [69, p. 242]. Pe aceste drumuri circulau informații, bunuri, soldați și persoane în cadrul Imperiului, care acoperea 2 milioane km² [70] și era locuit de circa 12 milioane de oameni [71]. Întreaga rețea avea de-a lungul său mai multe tipuri de puncte de oprire: stații de schimb pentru curieri (**chasquis**), stații de oprire (**tambos**) la distanțe de o zi de mers pentru odihna călătorilor și a turmelor de lame, centre administrative (**qullqas**) pentru redistribuirea bunurilor și fortărețe (**pukaras**) la granițe și în zone recent cucerite [68], toate acestea facilitând transportul și administrarea imperiului.



Fig. 20. Stânga – Sistemul Rutier Andin - Zona Arheologică Monumentală Aypate , Dreapta - Sistemul Rutier Andin - Secțiunea traseului Inca în zona Huanuco Pampa - Huamachuco. Drum pietruit de lângă Ushnu din Soledad de Tambo, Ancash.

Sursă:https://whc.unesco.org/include/tool_image_bootstrap.cfm?id=209592&gallery=site&id_site=1459



Fig. 21. Hartă rețeaua incașă de drumuri Qhapaq Ñan

Sursa:<https://whc.unesco.org/en/qhapaqnan/>

Epoca modernă a adus diversificarea spațiilor de servicii. În **perioada colonială**, **Camino Real de Tierra Adentro** (secolele XVI–XIX) – cunoscut și ca Drumul Regal Interior sau Ruta Argintului, a fost o rută comercială activă timp de 300 de ani (secolul al XVI-lea – al XIX-lea), întinsă pe 2600 km (de la Mexico City până în Texas și New Mexico, SUA) și folosită în principal pentru transportul argintului din minele din Zacatecas, Guanajuato și San Luis Potosí și al mercurului importat din Europa [72]. Deși a avut o semnificație comercială importantă, a promovat și legături culturale, sociale și religioase între culturile

spaniole și cele amerindiene [72]. - **lega Mexicul de sud-vestul Statelor Unite**, susținând, în principal, comerțul și administrația.



Fig. 22. Harta El Camino Real de Tierra Adentro – National Park Service USA
Sursa: https://www.nps.gov/elca/planyourvisit/upload/ELCA_map.jpg

În **America de Nord**, **expansiunea frontierelor către „vestul sălbatic”** – și mobilitatea constantă a acestora - a fost sprijinită de puncte de oprire precum **waystations** și **trading posts**, care ofereau aprovizionare și siguranță călătorilor și care aveau un rol foarte important în susținerea economiei regionale. [73] Ulterior, odată cu popularizarea automobilului – cu o problematică separată - **Route 66 (1926–1985)** a devenit **simbolul mobilității moderne și al culturii (rutiere) americane**. [74] Spațiile de oprire de-a lungul acestei rute includeau benzinării, restaurante și diferite magazine de suveniruri, anticipând, într-o mică măsură, anumite elemente de natură culturală și economică ce se regăsesc în modelul Michinoeki.

În **Australia**, drumurile traversate de **diligentele Cobb and Co** (secolul XIX) – a fost o companie de transport cu diligențe din Australia, fondată în 1853 de americanul Freeman Cobb și partenerii săi, a devenit renumită în secolul al XIX-lea pentru transportul pasagerilor și a corespondenței către câmpuri aurifere și diferite zone izolate din Australia [75]. Pe traseele respective existau stații de diligențe – amplasate frecvent în cadrul hanurilor sau hotelurilor – unde Cobb and Co schimba caii, la fiecare 10-15 mile, iar după ce căile ferate au început să se extindă, diligentele Cobb & Co au început să deservesc rute secundare, sincronizate cu orarul trenurilor [76, pp. 61-63]. - aveau puncte de oprire organizate, similar cu cele de pe **The Old Great North Road** - construit de către oamenii care au fost condamnați în secolele XVIII – XIX de către sistemul penal britanic și trimiși în diferite colonii din Australia -, care lega coloniile timpurii [77].



Fig. 23. Drum versus cale ferată, Cooper-Henderson, c1843 – Pasagerii unei diligențe privesc în depărtare către un accident feroviar

Sursa: <https://greatnorthroad.co.uk/stage-coach-history>

În **Europa**, **coaching inns-urile** (secolele XV–XVIII) **din Marea Britanie** – care deserveau, printre altele, **The Great North Road**, ce lega **Anglia de Scoția** [78] - și **hanurile** similare **susțineau transportul diligențelor** [78], în timp ce **familia Thurn und Taxis** dezvolta o rețea extinsă de **stații poștale** (secolele XVI- XVIII) în **Sfântul Imperiu Roman** [79].

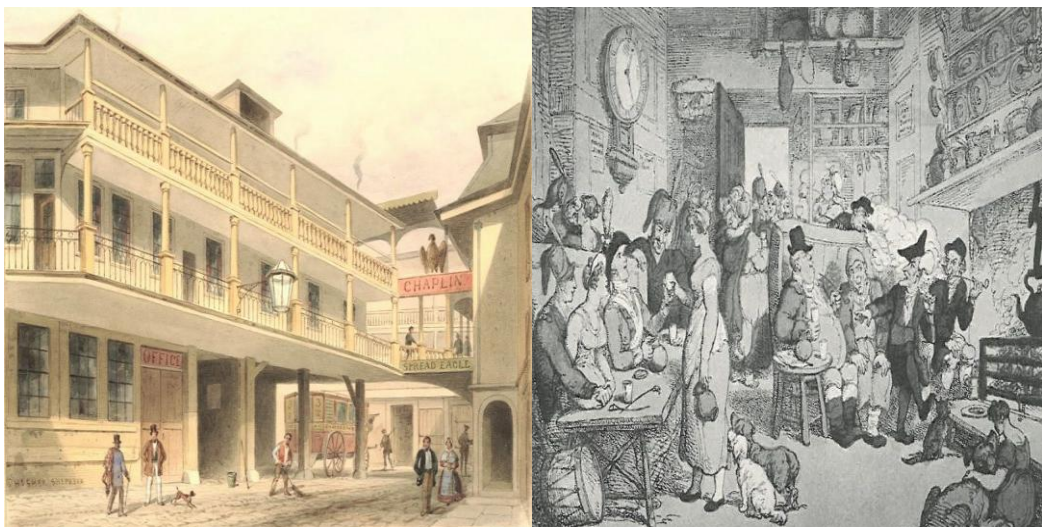


Fig. 24. Stânga – Curtea interioară a hanului Spread Eagle (Inn) de pe Gracechurch Street, Shepherd, c1850.

Image credit: British Museum, CC BY-NC-SA 4.0, Dreapta – Bucătăria unui han la sfârșit de secol 18 – Thomas Rowlandson

Sursă stânga: <https://greatnorthroad.co.uk/stage-coach-history>, Sursă dreapta: <https://greatnorthroad.co.uk/coaching-inns>

În prezent – drumurile de mare viteză

În cazul României - cel puțin -, dotările de la marginea autostrăzilor lipsesc (funcție de autostrada la care ne raportăm – de exemplu, porțiunea din autostrada A3, București – Ploiești este într-o astfel de situație) sau se manifestă sub forma benzinăriilor, a spațiilor logistice, a unor centre comerciale și a spațiilor pentru odihnă (parcaje și grupuri sanitare).

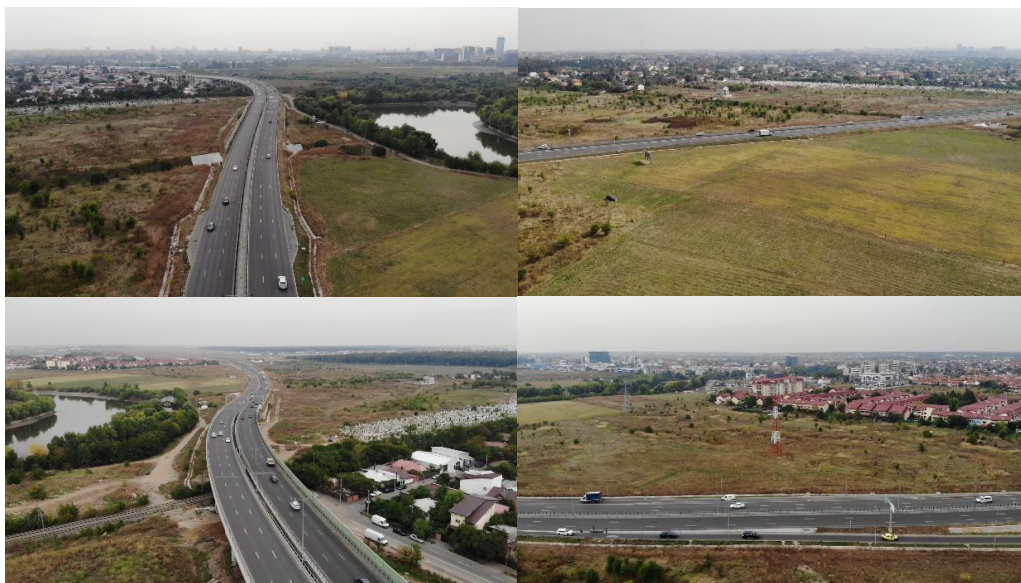


Fig. 25. Parte din zona metropolitană a Bucureștiului - autostrada A3, zona Pipera
Sursa: arhiva personală



Fig. 26. Stânga - Autostrada A43, Germania, Dreapta - Autostrada A22, Italia
Sursă stânga:<https://structurae.net/de/medien/394947-autobahn-a-43-deutschland>, Sursă dreapta:<https://structurae.net/de/medien/366087-autobahn-a-22-italien>

Construcția de autostrăzi este o consecință a extinderii urbane și a nevoilor crescânde ale orașelor. Această creștere continuă se răsfârânge și asupra zonelor suburbane (metropolitane), care tind să se densifice și ele din ce în ce mai mult.

Automobilul este un agent coroziv care acționează asupra întregii societăți și efectele sale se răsfârâng, mai ales, spre domeniul urbanismului și al arhitecturii, introducând noțiunea de mobilitate în mediul rural [80, p. 9] și generând trafic (și, implicit, aglomerație) și

poluare (prin numărul uriaș de mașini care aproape că staționează în oraș, deplasându-se cu viteze extrem de mici. Câteva dintre soluții sunt deja în curs de implementare, menite să readucă în prim plan pietonul și transportul în comun.

Autostrada face ca distanțele să se apropie. Această reducere a distanțelor – care reprezintă o contracție geografică și temporală – are consecințe economice importante, pentru că este o negare a spațiului [81, p. 149], iar teritoriul rural dintre orașe riscă să își piardă orice semnificație în favoarea ideii de câștigare a timpului sau a neirosirii sale. Dorința de mișcare (mobilitate pentru conexiune teritorială) și de viteză din ce în ce mai mare a generat drumurile de mare viteză (autostrăzile), niște non-spații care par să fi devenit mai importante decât spațiul (peisajul) însuși. Autostrada, în sine, nu are valoare, ci viteza (care agrează) pe care o poate atinge automobilul.

Totodată, contracția (geografică) a mediului rural – nu doar în sensul de depopulare, ci și de apropiere prin aparenta reducere a distanței prin creșterea vitezei de deplasare (contracție temporală) – face ca acesta, deși se află la o distanță rezonabilă de oraș, pare mai aproape ca oricând, este ușor accesibil și i se pot vedea toate rănilor.

De asemenea, și constatarea lui Paul Virilio în lucrarea sa, *Speed and Politics*, că, odată cu viteza care crește, libertatea descrește, este încă foarte actuală [81, p. 158]. Practic, această relație de invers proporționalitate este valabilă pentru oricine – cu cât viteza activităților desfășurate zi de zi crește, cu atât riscăm mai mult să scurtcircuităm momente care ne detașau de acestea, cum ar fi drumul de acasă la birou, spre exemplu. Cu alte cuvinte, devenim tributari unui ciclu repetitiv angoasant care ne afectează chiar și sănătatea.

Această scurtă privire de ansamblu asupra drumurilor și spațiilor de servicii subliniază diversitatea și adaptabilitatea lor de-a lungul timpului. Ele reflectă tranziția de la necesități de bază la structuri care integrează funcții sociale, economice și culturale, pregătind terenul pentru concepte moderne precum Michinoeki, discutat în secțiunea următoare.

2.2 Conceptul de „Michinoeki”

O formă mai evoluată de stație de servicii de la marginea drumului se găsește în Japonia. Conform site-ului oficial [82], Michi-no-Eki înseamnă „stație rutieră” în japoneză. Acest sistem de stații rutiere de servicii a fost început în urmă cu aproximativ 30 de ani – ca parte a unei inițiative guvernamentale de promovare a turismului local - și are ca scop crearea unui mediu rutier sigur și confortabil, cu spații care își propun să dezvăluie particularitățile locului în care se inserează (localitate, regiune). [82] Ele sunt situate de-a lungul drumurilor naționale și autostrăzilor și oferă parcaje, grupuri sanitare, informații regionale și turistice pentru șoferi. În prezent, există peste 1.000 de locații în Japonia. [82]

Toată rețeaua niponă Michi-no-Eki este organizată în 9 blocuri regionale pentru a facilita schimbul de informații, cooperarea reciprocă și îmbunătățirea serviciilor oferite utilizatorilor și comunităților locale [82].



Fig. 27. Spații minimale pentru o stație rutiera (michinoeki); spațiul pentru promovarea comunității va fi realizat de către municipalitate, iar celelalte spații vor fi realizate de către administratorul drumului sau municipalitate - imagine realizată de Road Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

Sursa: https://www.gov-online.go.jp/pdf/hlj/20230801/highlighting_japan_august_2023.pdf, p.7

Fiecare Michi-no-Eki are trei caracteristici distincte [82]:

- „**Odihnă**” - facilități de odihnă care includ parcare gratuită 24 de ore și grupuri sanitare;
- „**Comunitate**” - cooperare regională în care centrele culturale, atracțiile turistice și de agrement și alte facilități de dezvoltare locală promovează interacțiunea cu regiunea;
- „**Informații**” - informațiile ce privesc drumurile, turiștii și situațiile de urgență sunt ușor disponibile.

Basic Concept of Michi-no-Eki

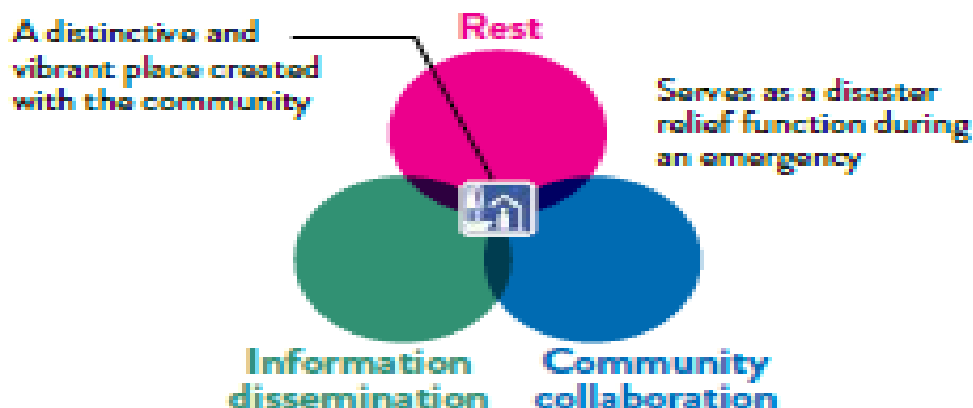


Fig. 28. Explicarea conceptului Michi-no-eki (imagine realizată de Road Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan)

Sursa: https://www.gov-online.go.jp/pdf/hlj/20230801/highlighting_japan_august_2023.pdf, p.7

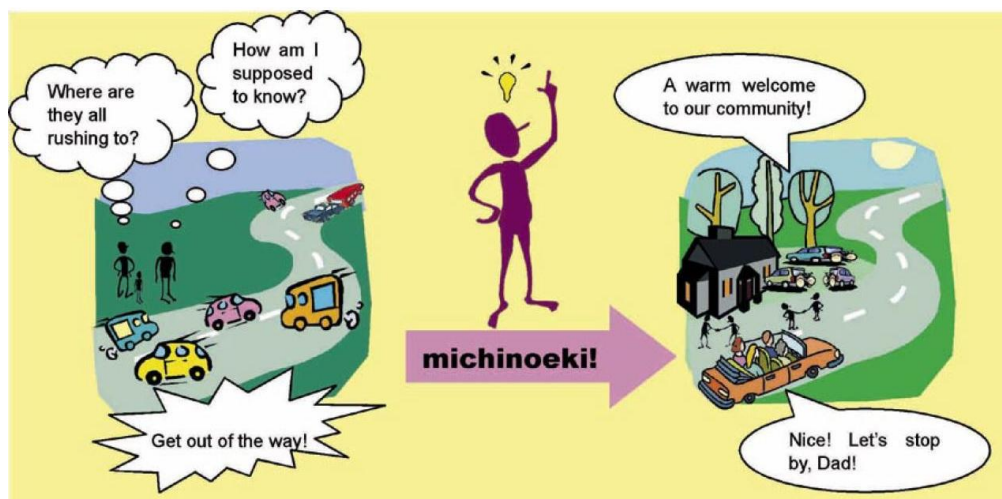


Fig. 29. Cooperarea dintre localitate și drumul care o traversează prin intermediul spațiului rutier de servicii (michinoeki)

Sursa: <http://documents.worldbank.org/curated/en/753051468137999706/pdf/356830Guidelin1de0stations01PUBLIC1.pdf>

În cele ce urmează, voi dezvolta puțin ideea de Michinoeki, plecând de la un document elaborat de Banca Mondială [83], care a analizat, în contextul japonez, felul în care sunt create și mai apoi utilizate aceste stații rutiere de servicii și a extras anumite principii, pe care le-a folosit ulterior pentru a construi stații rutiere de servicii similare cu michinoeki și în alte părți ale lumii, cum ar fi China sau Kenya, cu scopul principal de a ameliora efectele sărăciei, prin confruntarea directă a problemelor sociale și economice existente în comunitate.

Banca Mondială, împreună cu Japonia care este experimentată cu acest tip de proiect, au identificat cinci etape de realizare a unei stații rutiere de servicii de tip michinoeki, și anume, faza de concept, cea de identificare, cea de preparare/pregătire, cea de evaluare și cea de operare/funcționare [83], pe care nu le voi detalia, ci voi descrie pe scurt, parcursul.

Este foarte important ca în toate etapele, să existe cooperare între toate părțile implicate – cum ar fi administrația publică locală, sectorul privat prin localnicii șamd – pentru ca proiectul să fie, la final, unul reușit.

Așadar, la început, un inițiator de proiect selectează dintr-o listă cu potențiale situri pe care a întocmit-o anterior, acel sit pe care se va realiza stația rutieră și care va ține cont de obiectivele de dezvoltare locală și cererile comunității, asta după ce, în prealabil, a discutat cu părțile interesate i.e. în general, reprezentanți ai primăriei și localnicii dispuși să se implice. Mai departe, discuțiile cu cei implicați sunt aprofundate, pentru a se fixa interesele părților și serviciile care se vor oferi; aceste consultări ar trebui să culmineze cu înființarea unei societăți pe acțiuni bazată pe un parteneriat public - privat, care va opera stația, gestionând activitățile desfășurate și făcând demersuri pentru a motiva localnicii implicați să ofere servicii constante, de calitate. În acest moment, se poate lua în calcul și lansarea

proiectului cu un număr restrâns de servicii, urmând ca în viitor această stație de servicii să se extindă. Înainte de implementarea proiectului se realizează o analiză de impacturi economice și sociale, pentru a se determina dacă apar situații conflictuale, cum ar fi o posibilă concurență între un serviciu oferit de michinoeki și o afacere existentă în localitate. În cazul existenței unei astfel de situații, serviciul respectiv este reanalizat și eliminat sau înlocuit cu un altul, pentru a nu influența negativ economia locală. [83]

După cum am văzut mai înainte, acest concept de „Michinoeki” se adresează și țărilor nedezvoltate sau în curs de dezvoltare. În astfel de țări, sărăcia este o problemă apăsătoare pentru mare parte din societate, iar oamenii afectați de aceasta nu au, de obicei, locuri de muncă, locuințe decente, nu pot beneficia de educație adecvată și de foarte multe ori sănătatea lor este una precară. Găsindu-se într-un context atât de sensibil, aceștia sunt expuși în mod direct și agresiv vicisitudinilor de orice natură și sfârșesc, de multe ori, incapabili de a influența chiar deciziile care le pot afecta propriile vieți, prin a fi tratați nedrept sau chiar ignorați de către restul societății.

Aceste spații rutiere de servicii iau în calcul tocmai acești oameni și își propun să promoveze o dezvoltare durabilă bazată pe comunitatea locală vulnerabilă, exploatând drumurile, care, dincolo de impactul lor inițial pozitiv pe plan economic – transport rapid de bunuri – și pe plan social – o îmbunătățire a mobilității, au și multe efecte negative, întrucât aceste beneficii sunt resimțite mai mult la nivel urban, în orașe. Această neglijare a localităților traversate de drumuri – inclusiv cele de mare viteză – a produs un efect relativ îngrijorător, și anume o densificare accelerată la nivel urban, care, în timp, a accentuat și mai mult decalajul economic dintre zonele rurale și cele urbane. Din păcate, această imagine se poate regăsi în majoritatea țărilor – este adevărat, cu anumite nuanțe -, indiferent de nivelul de dezvoltare atins.

Michinoeki sunt spații destinate odihnei și schimburilor - comerciale, culturale, turistice sau de altă natură -, amplasate strategic de-a lungul drumurilor, unde diverse probleme (în principal, locale) sunt abordate într-un mod coerent și organizat, iar funcțiunile lor relaționează atât cu drumurile rurale (de mai mică viteză), cât și cu autostrăzile - care, deși facilitează transportul de mare volum, pot avea un impact negativ asupra localităților traversate -, stabilind conexiuni între rețeaua rutieră (principală sau secundară) și comunitățile locale. [83, p. 11]

Cu toate acestea, Michinoeki se diferențiază semnificativ de spațiile de servicii uzuale, private - precum benzinăriile, restaurantele ș.a.m.d. -, și de zonele de odihnă amplasate la marginea drumurilor, prin trei aspecte esențiale [83, p. 12]:

- Oportunitățile de a oferi servicii în Michinoeki sunt mult mai accesibile decât în zonele de servicii convenționale, fiind deschise unei game variate de participanți, inclusiv afacerilor locale și membrilor comunității. Prin Michinoeki, localnicii au posibilitatea să inițieze propriile afaceri – și, astfel, să își crească sau să își diversifice veniturile -, să dobândească noi cunoștințe și să interacționeze atât cu sectorul privat, cât și cu cel public (taxe ș.a.m.d.). Acest proces stimulează independența financiară și contribuie la revitalizarea și dezvoltarea locală. [83, p. 12];

- Pe lângă funcțiile comerciale, Michinoeki oferă comunității locale o gamă largă de servicii publice și sociale. Acestea includ servicii de salubritate, îngrijire medicală – axată pe tratamente și prevenirea bolilor infecțioase, precum HIV/SIDA –, servicii de îngrijire a copiilor, programe educaționale și de formare profesională, precum și activități culturale care sprijină dezvoltarea comunității. [83, p. 12];
- Spre deosebire de zonele de servicii rutiere obișnuite, care se concentrează exclusiv pe nevoile șoferilor și oferă doar facilități de odihnă, Michinoeki are în vedere și comunitatea locală, transformându-i pe locuitori în utilizatori activi ai spațiului. Totodată, serviciile oferite de Michinoeki nu se limitează doar la cei menționați anterior, ci sunt accesibile și pietonilor sau cicliștilor, satisfăcând astfel o multitudine de nevoi - atât ale localnicilor, cât și ale călătorilor -, și facilitând schimburi constante de informații, cunoștințe și bunuri. [83, p. 13]

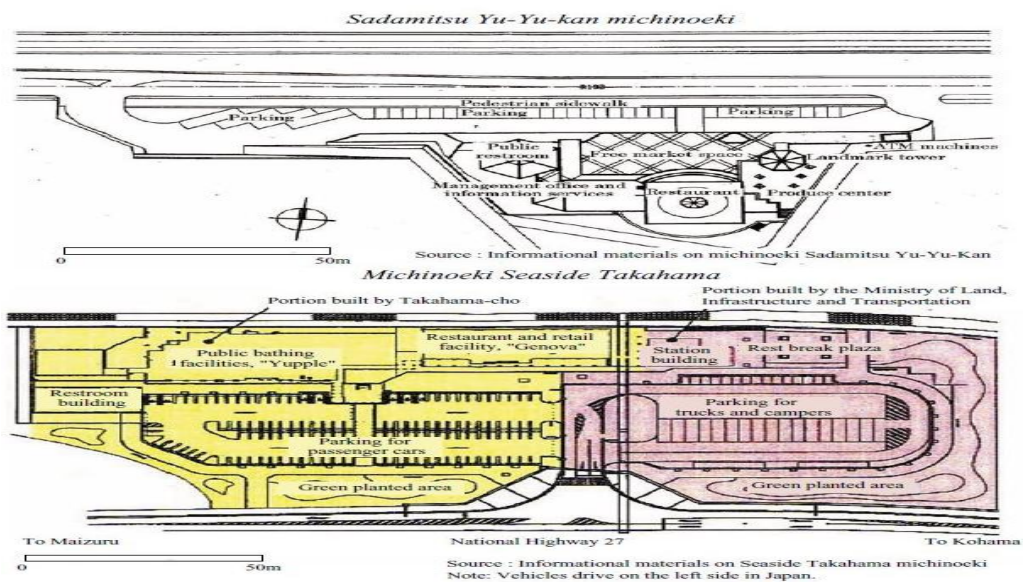


Fig. 30. Exemple de relaționări cu drumul a unor michinoeki, Japonia

Sursa: <http://documents.worldbank.org/curated/en/753051468137999706/pdf/356830Guidelin1de0stations01PUBLIC1.pdf>

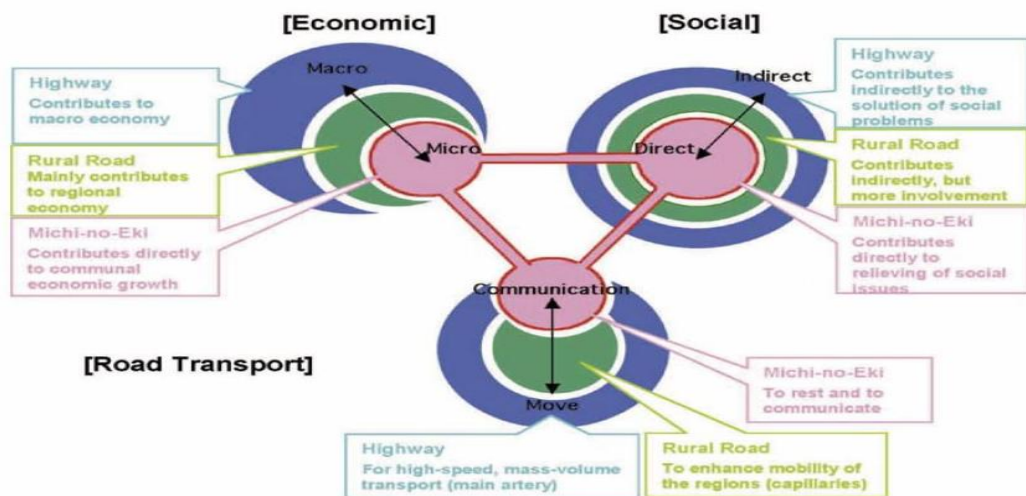


Fig. 31. Drumurile și beneficiile lor - Complementaritatea dintre acestea și Michinoeki

Sursa: <http://documents.worldbank.org/curated/en/753051468137999706/pdf/356830Guidelin1de0stations01PUBLIC1.pdf>

Din cauza impactului pe care l-a avut automobilul asupra lumii în secolul trecut și a evoluției în domeniul infrastructurii rutiere – apariția drumurilor de mare viteză –, astăzi, popasul nu mai este ceva de luat în seamă, în contextul în care poți ajunge la destinație într-un timp scurt. Acest lucru are efecte negative clare, și anume, migrarea populației din zonele rurale în zonele urbane și, deci, declinul localităților, care rămân în urmă cu o populație în mare parte îmbătrânită.

Michinoeki poate contribui la crearea unei infrastructuri rutiere care să fie capabilă să susțină componentele culturală și turistică, dând valoare elementelor de unicatitate ale țării.

Așa cum aflăm din studiul Băncii Mondiale, **michinoeki-urile** ar putea fi eficiente și dacă ar fi **amplasate la nivelul granițelor statelor** [83, p. 21], având un potențial important în creșterea economică și în gestionarea impactului social și de mediu în zonele de frontieră, în contextul globalizării. Zonele cu trafic transfrontalier sunt adesea asociate cu activități ilegale, precum comerțul ilegal sau prostituția. Amplasarea unor stații rutiere de tip Michinoeki în apropierea frontierelor naționale ar putea contribui la gestionarea acestor probleme, cu condiția ca ele să nu fie integrate direct în infrastructura de frontieră, pentru a evita riscuri precum evaziunea fiscală sau neplata taxelor, care ar putea compromite transparența frontierei. Prin oferirea unor servicii diverse – precum facilități bancare, informații despre trafic, activități culturale, recomandări pentru vizitarea obiectivelor turistice locale și naționale, spații de odihnă și cazare – stațiile Michinoeki pot ajuta comunitățile să răspundă atât cerințelor comerciale, cât și să gestioneze riscurile sociale și de mediu specifice acestor zone. [83, p. 21]

Așadar, michinoeki este un instrument util în ameliorarea sărăciei, dovedind o permeabilitate totală față de utilizatori – atât cei care tranzitează localitatea, cât și localnicii – și contribuind la inițierea și îmbunătățirea dezvoltării locale. Prin sporirea sferei de

influență a funcțiunilor și serviciilor sale dincolo de marginea drumului, în profunzimile teritoriului rural, aceste stații răspund și nevoilor sociale punctuale.

Exemple și studii de caz există – unele dintre ele fiind prezentate, într-un mod detaliat, în teza mea de doctorat -, însă acestea vor face obiectul unor viitoare articole separate.

În acest context, perspectivele oferite de articolul „Smart Tourism and Poverty Reduction” [84] completează conceptul michinoeki prin evidențierea modului în care tehnologiile inteligente pot contribui la reducerea sărăciei și la dezvoltarea durabilă a comunităților locale. Prin integrarea infrastructurii digitale și a inovației, aceste stații pot promova experiențe turistice autentice, care generează beneficii economice și sociale. Mai mult, utilizarea AI [85] în gestionarea stațiilor rutiere de servicii (de tip michinoeki) poate optimiza operațiunile, facilita colaborarea între autorități, comunități și utilizatori, și poate susține o rețea rutieră mai conectată și mai sustenabilă.

Astfel, michinoeki nu doar că răspund nevoilor imediate ale comunităților, dar prin implementarea tehnologiilor moderne, ele pot deveni hub-uri de inovare și chiar dezvoltare regională.

3. Dualitate la nivelul peisajului rutier

Peisajul rutier, aflat în permanență la granița dintre urban și rural, reflectă o dualitate permanentă cu interferențe, în principal, între natura istorică și culturală a spațiului și dezvoltările recente, în mare parte economice și infrastructurale.

3.1 Relații. Conexiuni

Pentru a trăi în mod autentic, este necesară dezvoltarea de conexiuni cu mediul nostru înconjurător (cu tot ceea ce include acesta, fie că este vorba despre o comunitate, de elemente de cadru natural sau elemente antropice). În cadrul peisajului modern, relațiile dintre oameni (șoferii și localnicii pe lângă care trec cei dintâi) sunt extrem de reduse și punctuale, punându-se accentul, de fapt, pe încurajarea vitezei, a eficienței și, implicit, a unei productivități constante. Schimbarea acestui peisaj palid și trist se poate produce dacă gândim conceperea drumurilor de mare viteză – în special – din perspectiva lui „a fi” i.e. să încurajăm conștientizarea și cunoașterea contextului (a mediului) traversat prin crearea de legături cu profunzimile teritoriului – și, implicit, ale peisajului. Aceste legături – sau întreruperi în monotonia urbană a drumului și a peisajului rutier – se pot contura prin modificarea siluetei peisajului rutier i.e. prin dezvoltarea spațiilor rutiere de servicii de tip michinoeki și integrarea acestora în comunitățile din vecinătate, pentru că acestea, spre deosebire de spațiile clasice (moderne) de la marginea drumurilor, nu sunt doar spații de aprovizionare (externă) și consum, ci pot fi și locuri de conexiune cultural-istorică – se produce raportarea la loc, prin integrarea culturii și istoriei locale, precum și a altor componente conexe, cum ar fi turismul, agricultura, meșteșugurile ș.a.m.d. – și socială. Acest mod diferit de a vedea stațiile rutiere este mult mai apropiat de modul de existență incluziv al lui „a fi” – care pleacă de la micro (spațial, comunitar, cultural, turistic și chiar simbolic) la macro (strategic), de la local la zonal, regional, național și, eventual, global -, iar stațiile nu mai reprezintă doar o simplă nevoie pentru șoferi – de lua o pauză, de a mânca, de a utiliza toaletele etc. – și niște spații pur utilitare și sterile (pentru comunitățile locale),

ci devin o oportunitate de a interacționa cu localitatea și de a o înțelege – prin peisaj -, iar pentru localnici pot reprezenta, în primul rând, locuri cu expunere, în care ei se pot face văzuți. Relația om – mașină ar fi trecută, astfel, într-un plan secundar, iar relația om – mediu sau om – comunitate ar fi (re)adusă în prim-plan, spre beneficiul ambelor părți.

Este ușor de observat, la o simplă parcurgere a unei autostrăzi din România – de exemplu, autostrada București – Borș A3, care face obiectul tezei mele de doctorat -, faptul că, la nivel rutier, există conexiuni relativ clare între localitățile mai mici și cele mai mari, însă acestea nu relaționează la un nivel mai profund cu teritoriul local, cu relațiile potențiale pe care le are peisajul înconjurător, material sau imaterial (elemente de cadru natural, trecutul localității, monumente istorice ș.a.m.d.), și se limitează doar la chestiuni pragmatice referitoare la un comerț spontan și transport, deși există multe alte potențiale latente (cultural, turistic și de agrement, de cercetare, economic, social etc.), în funcție de locul studiat. Parteneriatul dintre comună (prin administrația publică locală și localnici) și ceea ce reprezintă drumul, cât și integrarea în zona rutieră a unor decizii comune constituie principii de bază în cadrul ideii de Michinoeki și sunt necesare și în peisajul românesc.

3.2 Siluetă și peisaj

Drumurile istorice erau integrate (mai bine) în peisaj, adesea, și se adaptau la contururi și ritmuri locale – din această chestiune este important de reținut atitudinea față de local și existența unei minime raportări la mediu; bineînțeles că, în contextul actual, modern, aceste lucruri pot căpăta alte forme, fără a rămâne tributari unor elemente desuete care nu mai sunt compatibile cu actualul mod de viață -, iar călătoria, în sine, devenea o parte importantă (și valoroasă) a vieții cotidiene. Aceste drumuri au fost precursorii actualelor drumuri (de mare viteză) care, în prezent, sunt caracterizate mai mult de funcționalitate și mai puțin de o conectare profundă și echitabilă cu teritoriul i.e. de neglijarea multor aspecte reale și imediate din viețile oamenilor, în detrimentul unor elemente și valori pur economice care au relevanță, în mare parte, la nivel global și mai puțin la nivel local. Esența sau rațiunea inițială a drumului este aceea de a conecta – un drum poate uni un elev de școala sa, un om de familie sa, un pacient foarte bolnav de spitalul care îl poate salva, un consumator de un anumit supermarket, un adult aflat în felurite nevoie de un cazinou, un soldat de un loc de conflict, un om de persoană iubită și așa mai departe. Poate că, în prezent, rațiunea inițială a rămas valabilă, însă ea servește pe mult mai puțini oameni decât ar putea. Stația rutieră de tip michinoeki nu își propune, în mod evident, să rezolve orice fel de problemă și să fie considerată o soluție unică, însă ar putea constitui o (re)întoarcere la rațiunea sau viziunea inițială a mediului rutier, printr-o încercare de îmbinare a utilității (pentru urban, dar, în special, pentru rural, sau metropolitan ori periurban) - pe care nu o putem nega și care este foarte necesară – cu o mai bună înțelegere a celui geniu loci și o filosofie a trăirii autentice a locului, oferind călătoriilor de-a lungul drumurilor – în special a celor de mare viteză – și valori culturale (pornind de la aceste stații rutiere, șoferii ar putea studia și înțelege mai bine istoria și contextul locului, pot intra în legătură cu diferite tradiții și meșteșuguri caracteristice acelei zone etc.), estetice și, de ce nu, spirituale.

Peisajul rutier generat de autostrada A3 de-a lungul acesteia este unul tânăr și este influențat, în mare parte, de interese (macro)economice.

În prezent, zona nodurilor rutiere pe tronsonul București – Ploiești nu este foarte dezvoltată. Ceea ce se găsește în aceste zone, în majoritatea cazurilor, sunt clădiri de locuințe sau zone industriale dezafectate care au apărut înaintea autostrăzii.

Peisajul de-a lungul autostrăzii este unul nu prea divers, având terenuri agricole și elemente de cadru natural (ape, păduri) de o parte și de alta, care sunt întrerupte ocazional de un țesut existent de locuințe, în cazul comunelor menționate mai înainte (Moara Vlăsiei, Gruiu, Gherghița, Râfov și Bărcănești), în care autostrada separă clar sate. În cazuri izolate, în acest peisaj rural, se pot identifica la marginea autostrăzii și câteva zone comerciale (la intersecția Centurii Bucureștiului cu autostrada A3 și în vecinătatea nodului rutier de la Snagov unde funcționează la marginea pădurii un hotel), industriale (în vecinătatea nodului rutier format din autostradă și Centura de Vest a Ploieștiului – rafinăria Petrobrazi-, a nodului rutier de la Moara Vlăsiei – hale industriale dezafectate – și a nodului rutier de la Snagov – fosta fermă a Vlăsiei, aflată într-o stare avansată de degradare) sau de spații logistice (în zona Centurii Bucureștiului).

Silueta din zona metropolitană a Bucureștiului este una aproape plată, raportul dintre plin (construit) și gol (spațiu liber, verde) fiind în favoarea golului, și crește brusc în zona de nord a orașului - aflată la sud de primul inel de centură -, culminând cu accentele verticale situate în zona cartierului de afaceri din Pipera și inversând dramatic raportul. Această distribuție deloc echilibrată a fondului construit în cadrul zonei metropolitane, mai ales în zona nodurilor rutiere de la autostrada și lipsa unei secvențialități coerente la nivel spațial și peisagistic, deși problematice, creează un teren fertil cu potențial de dezvoltare și amenajare datorită segmentelor de peisaj natural ce permit diversificarea frontului (rutier, arhitectural, peisagistic), cu scopul de a crea accentue sau repere atractive în zonă, care să ofere plus-valoare localităților din jur și peisajului existent.

3.3 Perspective. Percepție. Ambianță

În trecut – datorită rutelor istorice, a tradițiilor și a spațiilor rutiere de atunci – drumul era văzut ca o experiență complexă, multisenzorială (pe lângă văz, oamenii se hrăneau cu produse locale, înnoptau, schimbau idei ș.a.m.d. la vechile stații rutiere). Percepția asupra peisajului, ambianța și schimbările de perspectivă de pe trasee care generează transformări vizuale sunt elemente foarte importante pentru experiența drumului.

În prezent, în cadrul peisajului rutier conturat în jurul lui „a avea”, percepția este una săracă, deoarece șoferul este încurajat - în special pe drumurile de mare viteză - să nu părăsească mediul controlat de și din automobil, să cultive viteza și, implicit, ignorarea mediului traversat - de cele mai multe ori rural - din cauza numărului redus de locuri pentru oprire semnificative, cele existente fiind incapabile să faciliteze orice fel de comunicare între urban (binomul drum de mare viteză – șoferi) și rural (comunitatea locală, cu problemele sale, cele mai multe cauzate de mediul urban și de relația unidirecțională dintre cele două medii care amplifică dependența ruralului de urban) – toată experiența este redusă la un simplu proces mecanic de deplasare în spațiu, din punctul A în punctul B.

În contextul lui „a fi”, percepția drumului și a peisajului rutier devine mai bogată, deoarece șoferul este încurajat – prin stații rutiere de servicii bine gândite și amplasate în locuri cu

diferite potențiale pentru localitățile traversate de drumurile de mare viteză – să se (mai) oprească, să interacționeze cu mediul rural, să-l sprijine (d.p.d.v. economic, turistic, social, cultural etc.) și, de ce nu, să-l înțeleagă și să ajungă, treptat, să-l aprecieze mai mult, pentru că el este cel care susține într-o proporție foarte ridicată mediul urban (prin hrana asigurată din agricultură, forța de muncă manifestată prin oamenii care migrează în fiecare zi pentru cel puțin 8 ore în orașe, la serviciile lor).

Din această punere în balanță a celor două moduri de existență reiese importanța peisajului (rutier) și, implicit, a siluetei – urbane (clădiri) și rurale (relief și elemente de cadru natural: ape, păduri, terenuri agricole etc.) -, care trebuie tratată cu respect față de mediul rural și cu atenție și coerență (cel puțin spațială și funcțională) la nivel de fond construit (de) inserat, deoarece aceasta poate deveni un reprezentant (simbolic) al unei experiențe mai bogate și autentice a drumului (și, implicit, a localităților traversate de acesta).

Stațiile rutiere de tip Michinoeki – așa cum am menționat anterior -, prin îmbinarea utilității cu dimensiunea locală (culturală, socială etc.), sunt capabile să rezolve sau să stimuleze soluții mai potrivite pentru mediul rural copleșit de nenumăratele probleme pe care le cunoaștem cu toții. Acest tip de stație rutieră depășește scopul pur pragmatic (forma) - economic și fiziologic - și atinge esența problemelor (fondul), creând o ambianță plăcută, asociată cu modul de existență al lui „a fi” - orientat, în acest context, pe trăirea unei experiențe veritabile, estetice și comunitare – și demonstrând faptul că ele sunt, de fapt, spații liminare unde limita dintre funcțional și contemplativ – dintre „a avea” și „a fi” – se estompează.

Autostrada A3 este un element important la nivel național, dar și la nivelul zonelor rurale din nordul Bucureștiului. Este un tip de element care generează un peisaj, în general, deloc interesant, cu prețul perturbării peisajului existent. Este de menționat faptul că dezvoltările localităților din zonă au și ele un rol important în crearea unor perspective și a atmosferei locale care influențează parcurgerea spațiului rutier determinat de autostrada, în funcție de locul în care te afli pe drum sau de legătura pe care ai stabilit-o anterior cu acel spațiu local – cum ar fi, spre exemplu, posibilitatea de a face un popas la margine de drum, la margine de apă, lângă pădure, în cadrul localității.

Percepția spațiului de la marginea autostrăzii – și a multor alte drumuri – este una neinteresantă, din cauza faptului că, așa cum am văzut mai sus, nu există o secvențialitate, iar peisajul înconjurător necesită diferite intervenții și amenajări la nivelul teritoriului care să-l facă mai atractiv, și pentru localnici, și pentru șoferii care ar putea să oprească și să se bucure de acesta.

Ambianța, la nivel rutier, este creată, în mare parte de elementele de cadru natural.

Toate aceste lucruri – perspectivele, nivelul de percepție al șoferilor și localnicilor asupra spațiului și atmosfera locurilor – împing spre o analiză clară a contextului, cu identificarea punctelor forte și a celor slabe ale peisajului, care pot fi gestionate astfel încât componentele turistice și de agrement, în special, să fie dezvoltate prin crearea de spații

primitoare, în acord cu natura și cu dorințele oamenilor, mai ales pe această porțiune a autostrăzii A3, care este inclusă în zona metropolitană a Bucureștiului.

4. Concluzie

Peisajul rutier reprezintă o oportunitate de reconectare între urban și rural, printr-o planificare care să echilibreze nevoile pragmatice cu cele culturale și naturale. Aceasta implică intervenții bine gândite pentru a valorifica elementele existente și a dezvolta un peisaj coerent, funcțional și atractiv.

Mențiune: Este important de menționat faptul că fragmente ale acestui articol sunt preluate din Teza de doctorat a autorului - care continuă și dezvoltă lucrarea sa de disertație - intitulată „Arhitectura de la marginea drumului. La pas pe drumuri de mare viteză”. Această lucrare încrucișată își propune să răspândească o parte din rezultatele cercetării către zona academică și să contribuie la o mai bună înțelegere a relației dintre infrastructura rutieră, peisaj (mediile rural și urban) și dezvoltarea locală.

Referințe

- [1] E. Fromm, A avea sau a fi ?, București: Trei, 2021.
- [2] J. A. Wheeler, A Journey into Gravity and Spacetime, Scientific American Library, 1990.
- [3] G. Liiceanu, Despre limită, București: Humanitas, 1994.
- [4] N. P. Walsh, "What is the Future of the Gas Station ?," 14 10 2019. [Online]. Available: <https://www.archdaily.com/926414/what-is-the-future-of-the-gas-station>. [Accessed 24 11 2024].
- [5] National Geographic Society, "Caravanserai," 19 10 2023. [Online]. Available: <https://education.nationalgeographic.org/resource/caravanserai/>. [Accessed 27 11 2024].
- [6] R. Venturi, S. D. Brown and S. Izenour, Learning from Las Vegas, Taylor & Francis Ltd, 2007.
- [7] L. N. Sharp, "Roadside Architecture," 30 09 2005. [Online]. Available: <https://www.georgiaencyclopedia.org/articles/arts-culture/roadside-architecture>. [Accessed 26 11 2024].
- [8] U. Egebjerg, P. Friis, N. Lutzen, N. Torslov, B. le Maire Wandall and et al., "Beautiful Roads - A Handbook of Road Architecture," Danish Road Directorate, Copenhagen, 2002.
- [9] B. Sainsbury, "The Ridgeway: Hike the 5,000-year-old pathway that's Britain's oldest road," 2024 07 24. [Online]. Available: <https://www.bbc.com/travel/article/20240723-the-ridgeway-hike-the-5000-year-old-pathway-thats-britains-oldest-road>. [Accessed 2024 11 25].
- [10] "The Ridgeway," [Online]. Available: https://www.nationaltrail.co.uk/en_GB/trails/the-ridgeway/. [Accessed 2024 11 25].
- [11] B. Johnson, "The Ridgeway," [Online]. Available: <https://www.historic-uk.com/HistoryMagazine/DestinationsUK/The-Ridgeway/>. [Accessed 25 11 2024].
- [12] "The Ridgeway Map and Trail Information," [Online]. Available: https://www.nationaltrail.co.uk/en_GB/trails/the-ridgeway/trail-information/. [Accessed 25 11 2024].
- [13] P. Storemyr, T. Heldal, E. Bloxam and J. A. Harell, "Widan el-Faras Ancient Quarry Landscape, Northern Fayum Desert, Egypt: Site Description, Historical Significance and Current Destruction," Zurich - Switzerland, 2003.
- [14] M. Elrazaz, "Egypt's Widan Al-Faras: The world's oldest road all but forgotten," 22 02 2014. [Online]. Available: <https://english.ahram.org.eg/News/94839.aspx>. [Accessed 26 11 2024].
- [15] T. E. o. E. Britannica, "Amber Routes," 13 02 2015. [Online]. Available: <https://www.britannica.com/topic/Amber-Routes>. [Accessed 26 11 2024].

- [16] "Amber Road," [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Amber_Road. [Accessed 26 11 2024].
- [17] J. M. de Navarro, "Prehistoric Routes between Northern Europe and Italy Defined by the Amber Trade," *The Geographical Journal*, vol. 66, no. 6, pp. 481-503, 1925.
- [18] "Baltic Amber Tour," [Online]. Available: <https://www.baltictour.com/tours/private/baltic-amber-way.html>. [Accessed 26 11 2024].
- [19] "EuroVelo 9 Baltic - Adriatic," [Online]. Available: <https://en.eurovelo.com/ev9>. [Accessed 26 11 2024].
- [20] B. Coles and J. Coles, *Sweet Track to Glastonbury: The Somerset Levels in Prehistory*, New York: Thames and Hudson, 1986.
- [21] "10740: Post Track, Shapwick Heath," 13 10 2016. [Online]. Available: <https://www.somersetheritage.org.uk/record/10740>. [Accessed 26 11 2024].
- [22] A. Whittle, *Europe in the Neolithic: The Creation of New Worlds*, Cambridge University Press, 1996.
- [23] R. Brunning, "A window on the past – The prehistoric archaeology of the Somerset Moors," in *The Somerset Wetlands: An ever changing environment*, Wellington, Somerset Books, 2006, pp. 40-41.
- [24] "10739: Sweet Track, Shapwick Heath," 04 09 2024. [Online]. Available: <https://www.somersetheritage.org.uk/record/10739>. [Accessed 26 11 2024].
- [25] M. Costen, *The Origins of Sommerset*, Manchester University Press, 1992.
- [26] N. Fleming, J. Grant and S. Gorin, *The Archaeology Coursebook: An Introduction to Themes, Sites, Methods and Skills*, New York: Routledge, 2008.
- [27] B. Coles, "Archaeology follows a wet track," *New Scientist*, vol. 116, pp. 42-46, 1987.
- [28] D. F. Graf, "The Persian Royal Road System," *Continuity and Change: Proceedings of the Last Achaemenid History Workshop*, vol. 8, pp. 167-189, 1994.
- [29] R. L. Fox, *Alexander the Great*, London: Penguin, 1973.
- [30] K. Mehrdad, *The Persian Empire: A Historical Encyclopedia*, Bloomsbury Publishing USA, 2016.
- [31] "Caravan City," [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Caravan_city. [Accessed 26 11 2024].
- [32] W. M. Calder, "The Royal Road in Herodotus," *The Classical Review*, vol. 39, no. 1-2, pp. 7-11, 1925.
- [33] H. P. Francfort, "Iran and Central Asia – The Grand Route of Khorasan (Great Khorasan Road) during the third millennium BC and the "dark stone" artefacts," *Archéologies*, pp. 247-266, 2019.
- [34] G. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate: Mesopotamia, Persia, and Central Asia, from the Moslem Conquest to the Time of Timur*, New York: Barnes & Noble, 1905.
- [35] J. Lendering, "Amida (Diyarbakır)," 13 10 2020. [Online]. Available: <https://www.livius.org/articles/place/amida/>. [Accessed 26 11 2024].
- [36] "Roman Ways. Itineraries of the Roman Empire.," 27 04 2007. [Online]. Available: <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5130/>. [Accessed 26 11 2024].
- [37] T. E. o. E. Britannica, "domus," 19 02 2016. [Online]. Available: <https://www.britannica.com/technology/domus-dwelling>. [Accessed 26 11 2024].
- [38] T. E. o. E. Britannica, "insula," 20 12 2021. [Online]. Available: <https://www.britannica.com/technology/insula>. [Accessed 26 11 2024].
- [39] T. E. o. E. Britannica, "eques," 8 11 2019. [Online]. Available: <https://www.britannica.com/topic/eques>. [Accessed 26 11 2024].
- [40] C. Holleran, *Shopping in Ancient Rome - The Retail Trade in the Late Republic and the Principate*, Oxford University Press, 2012.
- [41] D. S. Potter, *A Companion to the Roman Empire*, John Wiley & Sons, 2008.
- [42] J. Berry, *The Complete Pompeii*, Thames & Hudson, 2007.
- [43] H. G. Liddell and R. Scott, *A Greek-English Lexicon*, Oxford: Clarendon Press, 1940.

- [44] "Thermopolium," [Online]. Available: https://penelope.uchicago.edu/~grout/encyclopaedia_romana/wine/thermopolium.html. [Accessed 26 11 2024].
- [45] "Tabernae at Ostia," 15 08 2020. [Online]. Available: <https://www.romanports.org/en/articles/human-interest/687-tabernae-at-ostia.html>. [Accessed 11 26 2024].
- [46] W. Smith, "Caupona," [Online]. Available: https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/caupona.html. [Accessed 26 11 2024].
- [47] "SERMONVM Q. HORATI FLACCI LIBER PRIMVS," [Online]. Available: <http://www.thelatinlibrary.com/horace/serm1.shtml>. [Accessed 26 11 2024].
- [48] "The Inns of Greece and Rome," [Online]. Available: <https://elfinspell.com/ClassicalTexts/Firebaugh-TheInnsOfGreeceAndRome/MyIntro.html>. [Accessed 26 11 2024].
- [49] N. Sheldon, "Ancient Roman Inns and Hotels," 31 01 2021. [Online]. Available: <https://historyandarchaeologyonline.com/ancient-roman-inns-and-hotels-history-and-archaeology-online/>. [Accessed 26 11 2024].
- [50] J. W. Ermatinger, *The Roman Empire: A Historical Encyclopedia*, ABC-CLIO, 2018.
- [51] S. Bianchetti, M. Cataudella and H.-J. Gehrke, *Brill's Companion to Ancient Geography: The Inhabited World in Greek and Roman Tradition*, Leiden: Brill, 2015.
- [52] A. Kolb, "Communications and Mobility in the Roman Empire," *The Oxford Handbook of Roman Epigraphy*, 2015.
- [53] "Mutationes," [Online]. Available: <https://www.archaeologists.com/w/mutationes/en>. [Accessed 26 11 2024].
- [54] "ShuDao," 30 01 2015. [Online]. Available: <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5994/>. [Accessed 26 11 2024].
- [55] F. Benson and M. G. Lay, "road," 11 08 2022. [Online]. Available: <https://www.britannica.com/technology/road>. [Accessed 26 11 2024].
- [56] L. Frederic, *Japan Encyclopedia*, Cambridge - Massachusetts: Harvard University Press, 2002.
- [57] W. E. Deal, *Handbook to Life in Medieval and Early Modern Japan*, New York: Oxford University Press, 2006.
- [58] I. Tisingh, *Annales des empereurs du japon*, 1834.
- [59] "Edo Five Routes," [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Edo_Five_Routes. [Accessed 27 11 2024].
- [60] "The Hansa," [Online]. Available: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/the-hansa>. [Accessed 27 11 2024].
- [61] "What is an Albergue ?," [Online]. Available: <https://www.alberguescaminoportugues.com/home/what-is-an-albergue>. [Accessed 27 11 2024].
- [62] "Fondouk," [Online]. Available: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fondouk>. [Accessed 27 11 2024].
- [63] "Ribat," [Online]. Available: <https://en.wikipedia.org/wiki/Ribat>. [Accessed 27 11 2024].
- [64] K. K. Hirst, "Sacbe, the Ancient Maya Road System," 01 15 2018. [Online]. Available: <https://www.thoughtco.com/sacbe-the-ancient-maya-road-system-172953>. [Accessed 27 11 2024].
- [65] E. R. Littmann, "Ancient Mesoamerican mortars, plasters, and stuccos: the composition and origin of sascab," *American Antiquity*, vol. 24, no. 2, pp. 172-176, 1958.
- [66] T. W. Pugh, "From the Streets: Public and Private Space in an Early Maya," *Journal of Archaeological Method and Theory*, vol. 26, pp. 967-997, 2019.
- [67] V. H. Cantarell, "Sacbé, Millennial Adventure Path," 15 07 2023. [Online]. Available: <https://yucatanoday.com/en/blog/sacbe-white-millennial-adventure-path>. [Accessed 27 11 2024].
- [68] G. Martinez Martinez, "Qhapaq Nan: El Camino Inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos," *Arqueología y Sociedad*, vol. 21, no. 78-79, pp. 21-38, 2010.
- [69] T. N. D'Altroy, *The Incas*, Blackwell Publishers Inc., 2002.

- [70] R. Raffino and et al., "Rumichaca: El puente inca en la Cordillera de los Chichas (Tarija, Bolivia)," in *Arqueologia argentina en los incios de un nevo siglo*, Universidad Nacional de Rosario Facultad de H., 2007, pp. 215-223.
- [71] C. Lopez and J. Aguilar, "La poblacion en el Virreinato," 21 08 2014. [Online]. Available: <https://historiaperuana.pe/periodo-colonial/virreinato/la-poblacion-en-el-virreinato>. [Accessed 27 11 2024].
- [72] "Camino Real de Tierra Adentro," 2010. [Online]. Available: <https://whc.unesco.org/en/list/1351/>. [Accessed 27 11 2024].
- [73] H. W. Brands, *The Age of Gold: The California Gold Rush and the New American Dream*, Anchor, 2003.
- [74] M. Wallis , *Route 66: The Mother Road*, St. Martin's Griffin, 2001.
- [75] "Cobb & Co," [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Cobb_%26_Co. [Accessed 27 11 2024].
- [76] S. Priestley , *The Victorians: Making Their Mark*, Fairfax, Syme & Weldon Associates, 1984.
- [77] " Old Great North Road - World Heritage walk," [Online]. Available: <https://www.nationalparks.nsw.gov.au/things-to-do/walking-tracks/old-great-north-road-world-heritage-walk>. [Accessed 27 11 2024].
- [78] "Stage-coach History," [Online]. Available: <https://greatnorthroad.co.uk/stage-coach-history>. [Accessed 27 11 2024].
- [79] "Thurn und Taxis, a family line devoted to the postal service," [Online]. Available: <https://ajuntament.barcelona.cat/gabinetpostal/thurn-und-taxis-una-nissaga-al-servei-del-correu/?lang=en>. [Accessed 27 11 2024].
- [80] L. Mumford, *The Highway and the City*, London: Secker Warburg, 1964.
- [81] P. Virilio, *Speed and Politics*, Los Angeles: Semiotext(e), 2007.
- [82] "Michi-no-Eki Official Website," [Online]. Available: <https://www.michi-no-eki.jp/about>.
- [83] T. Yokota, "Guidelines for roadside station - michinoeki," 2006. [Online]. Available: <http://documents.worldbank.org/curated/en/753051468137999706/pdf/356830Guidelin1de0stations01PUBLIC1.pdf>. [Accessed 24 11 2024].
- [84] S. Tao, "Smart tourism and poverty reduction," *SCRD*, vol. 3, no. 2, pp. 65-75, iunie 2019.
- [85] C. Vrabie, "Promisiunile Inteligenței Artificiale (AI) Administrației Publice și Orașelor Inteligente," *Smart Cities International Conference (SCIC) Proceedings*, vol. 11, pp. 9-46, iunie 2024.