

Radu-Matei COCHECI

GEOGRAFIE URBANĂ

**Sinteze pentru viitori specialiști în urbanism și
amenajarea teritoriului**

Editura Universitară "Ion Mincu"
București
2020

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

COCHECI, RADU-MATEI

Geografie urbană: sinteze pentru viitori specialiști în urbanism și amenajarea teritoriului / Radu-Matei Coheci. - București : Editura Universitară "Ion Mincu", 2020

ISBN 978-606-638-205-2

91

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

© 2020, Editura Universitară „Ion Mincu”, Str. Academiei, 18-20, sector 1, București, cod 010014, tel. 40.21.30.77.193

Mulțumiri

Rolul cel mai important în concepția și elaborarea acestei lucrări l-a avut Prof. Dr. Arh. Cătălin Sârbu, căruia vreau să îi mulțumesc pentru susținerea acordată în structurarea lucrării și îndrumarea oferită pentru adaptarea sa la cerințele unui material didactic. Îi mulțumesc și pentru încrederea pe care mi-a oferit-o în urmă cu trei ani, atunci când m-a sprijinit să preiau cursul de *Geografie și ecologie urbană*, al cărui titular era.

Doresc să mulțumesc pe această cale și familiei mele, care a fost mereu alături de mine în parcursul profesional. Fără educația oferită de către ei și fără încurajările lor nu aș fi reușit să ajung aici.

Pentru susținerea oferită în parcursul profesional și academic de până acum aș dori să adresez mulțumiri profesorilor mei Prof. univ. dr. Ioan Ianoș, pentru îndrumarea oferită de la începutul studiilor mele doctorale și până în prezent, Conf. dr. arh. Gabriel Pascariu, pentru șansa de a lucra alături de dumnealui atât în mediul academic, cât și în proiectele deosebit de interesante pe care le-a coordonat, și Conf. dr. arh. Claudiu Runcanu, pentru încrederea oferită încă de la începutul carierei mele universitare în cadrul departamentului Planificare Urbană și Dezvoltare Teritorială.

Pentru forma finală a acestui material doresc să le mulțumesc colegilor mei Lulia Smărăndoiu, Miruna Drăghia, Serin Geambazu și Reinhold Stadler, care prin feedback-ul sau prin materialele oferite m-au ajutat să definitivez anumite secțiuni ale acestei lucrări.

Nu în ultimul rând, le sunt recunoscător studenților mei pentru toate ideile oferite pe parcursul experienței didactice. Sper ca acest material să le fie util pe durata studiilor.

M.C.
septembrie 2020

Prefață

Societatea contemporană este multidimensională, tot mai complicată și extrem de dinamică, resimțindu-se tot mai puternic impactul conjugat al mai multor fenomene globalizante, printre care se detașează: schimbările climatice, mondializarea economiei și urbanizarea. Între cele trei mari categorii de fenomene există o relație strânsă, în care urbanizarea, prin gradul de concentrare (câteodată excesivă) a populației și activităților economice, pare a fi placa turnantă a schimbărilor globale, pe fondul unor dinamici de natură cosmică. Creșterea explozivă a metropolelor și orașelor, în general, bulversează structurile teritoriale, sărăcește resursele primare și face tot mai dificilă gestionarea unor procese de adaptare la condițiile climatice și la o piață globală mai puțin predictibilă.

Apariția lucrării „Geografie urbană. Sinteze pentru viitori specialiști în urbanism și amenajarea teritoriului”, scrisă de un tânăr cadru didactic și specialist, absolvent al ambelor domenii (geografie și urbanism), completează o nișă care asigură o comunicare mult mai facilă a specialiștilor urbaniști și geografi în dorința lor de a fundamenta și gestiona, mai corect și eficient, intervențiile în teritoriu. Lucrarea are valențe care nu sunt în totalitate specifice unui curs, ci chiar unei lucrări științifico-practice de sinteză, oferind specialiștilor din domeniul urbanismului și amenajării teritoriului modele și metode de analiză practicate în geografia urbană, care, prin adaptare, pot fi extrem de utile în analiza urbană și diagnosticul teritorial.

Modul de structurare a lucrării și conținutul fiecărui capitol au fost gândite de așa manieră încât să permită atât studentului, cât și specialistului integrarea noilor cunoștințe în portofoliul deținut, pentru ca, ulterior, acestea să se regăsească într-o mai bună abordare a procesului de elaborare a documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului. În același timp, o astfel de lucrare este utilă și studenților din domeniul geografie și specialiștilor din acest domeniu, pentru o mai bună colaborare cu urbaniștii și pentru creșterea forței de implementare a competențelor pe care le dețin în procesul de structurare inteligentă a teritoriului.

Logica fiecărui capitol este direct exprimată prin întrebări care pornesc de la relevanța geografiei urbane pentru domeniul urbanismului, de la definiția și dinamica orașului ca sistem teritorial, până la modul în care trebuie analizat și gestionat organismul urban, luând în considerație relațiile tot

mai complexe ale acestuia, atât cu așezările din spațiul de susținere, cât și cu alte orașe din sistemul/meta-sistemul urban în care se încadrează.

Bazat pe o bibliografie relevantă în domeniul geografiei urbane, autorul reușește să selecteze principalele concepte, modele și studii de caz care conduc la o pregătire cât mai complexă a studenților din domeniul urbanismului și care oferă specialiștilor, deja formați, noi piste pentru abordări interdisciplinare.

Poate pentru unii dintre utilizatorii acestei lucrări, existența la sfârșitul fiecărui capitol a unui grup de întrebări, denumite „de verificare”, pare surprinzătoare și, poate, școlărească, dar după modul în care sunt formulate, pe lângă rolul lor strict didactic, au o mare importanță în formarea unui sistem de gândire mult mai flexibil asupra orașului și modului său de inserție spațială. Cele 15 casete incluse în lucrare, prin informațiile sintetice pe care le conțin, întregesc conținutul științific al acesteia și favorizează înțelegerea conexiunilor între cele două domenii.

O reflecție mai profundă a modului în care este concepută și scrisă această lucrare demonstrează că geografia urbană nu este o disciplină care doar întregește grupul disciplinelor complementare ale unui program de studiu, ci, realmente, contribuie la formarea profesional-științifică a specialiștilor din domeniul urbanismului și amenajării teritoriului.

Limbajul accesibil și foarte atractiv, materialele grafice originale, trimiterile bibliografice corecte, măsura cunoștințelor oferite și claritatea parcursului evolutiv al conceptelor în geografia urbană, arată rigoarea cu care este îmbibată această lucrare. În mod sigur, studenții, ca și specialiștii din domeniul urbanismului și amenajării teritoriului, vor găsi în cele peste 170 de pagini elemente de substanță care le vor deschide noi perspective de abordare interdisciplinară a acestui fascinant sistem teritorial, care este orașul.

Prof. univ. d.h.c. Ioan Ianoș

Cuprins

Mulțumiri	1
Prefață.....	3
Cuprins.....	5
Listă acronime	8
Introducere.....	10
1. De ce geografia urbană?	13
1.1. Geografia ca știință. Ramurile geografiei	13
1.1.1. Sisteme teritoriale și ramurile geografiei	15
1.2. Paradigme și concepții de abordare în geografie.....	18
1.3. Evoluția geografiei urbane în contextul științelor geografice	20
1.4. Importanța geografiei urbane în activitatea de urbanism și amenajare a teritoriului	27
2. Ce este orașul?	30
2.1. Definirea orașului	30
2.2. Criterii de individualizare a orașelor. Cazul României.....	32
2.3. Dificultăți în individualizarea orașelor	35
2.3.1. Localitate și unitate administrativ-teritorială.....	35
2.3.2. Aglomerație urbană, conurbație, megalopolis.....	37
2.3.3. Zone metropolitane și zone urbane funcționale	41
2.4. Tipologia așezărilor umane	47
2.4.1. Tipologia așezărilor rurale	47
2.4.2. Tipologia așezărilor urbane	49
3. Cum evoluează orașul?.....	56
3.1. Geneza orașelor.....	56
3.2. Urbanizarea	59
3.2.1. Factorii urbanizării.....	63
3.2.2. Fazele urbanizării.....	66
3.3. Suburbanizarea.....	68

3.3.1.	Dispersia urbană.....	69
3.3.2.	Suburbanizarea în România.....	70
3.4.	Deurbanizarea. Orașe și regiuni în contracție	74
4.	Cum analizez orașul?.....	80
4.1.	Structura majoră a orașelor.....	80
4.2.	Tipuri de analize urbane	84
4.3.	Analiza aspectelor socio-economice	92
4.3.1.	Zonificarea funcțională.....	93
4.3.2.	Modele de localizare a activităților economice.....	95
4.3.3.	Modele de structură urbană privind dezvoltarea orașelor	100
4.3.4.	Date și indicatori utilizați în analize ale aspectelor economice și socio-demografice ale orașelor.....	104
4.4.	Analiza calității mediului urban	108
4.4.1.	Surse de degradare a mediului.....	108
4.4.2.	Calitatea factorilor de mediu.....	113
4.4.3.	Vulnerabilitatea orașelor.....	117
5.	Cum este gestionat orașul?	126
5.1.	Guvernanța urbană	126
5.1.1.	Tranziția de la guvernare la guvernanța multi-nivel.....	126
5.1.2.	Parteneriatul ca expresie a guvernanței urbane contemporane	129
5.1.3.	Instrumente participative.....	131
5.2.	Sistemul administrativ din România.....	134
5.2.1.	Structura sistemului de planificare din România	137
5.2.2.	Studiu de caz – guvernanță urbană în municipiul București	139
6.	Care sunt relațiile dintre orașe?	145
6.1.	Sisteme de așezări – concepte utilizate	145
6.2.	Caracteristicile sistemelor de așezări	147
6.2.1.	Ierarhizarea sistemelor de așezări.....	147
6.2.2.	Centralitatea în sistemele de așezări.....	154
6.2.3.	Specializarea	155

6.3.	Tipuri de sisteme de așezări	156
6.3.1.	După scara spațială.....	156
6.3.2.	După morfologia relațiilor	157
6.4.	Sistemul urban european	158
6.5.	Sistemul național de așezări.....	161
	Glosar de termeni	168

Listă acronime

ABA - Administrație Bazinală de Ape

ADI - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară

ADP - Administrația Domeniului Public

ADR - Agenția pentru Dezvoltare Regională

ALPAB - Administrația Lacuri, Parcuri, Agreement București

APM - Agenția pentru Protecția Mediului București

CAEN - Clasificarea activităților din economia națională

CBD - Zona centrală de afaceri (*Central Business District*)

CEMAT - Conferința Consiliului Europei a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului

CFR - Căile Ferate Române

CGMB - Consiliul General al Municipiului București

CJ - Consiliul Județean

CL - Consiliul Local

CNAIR - Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere

DAS - Direcția de Asistență Socială

DCMB - Direcția pentru Cultură a Municipiului București

DSP - Direcția de Sănătate Publică

DPSIR - Declanșatori - Presiune - Stare - Impact - Răspuns

EEA - Agenția Europeană de Mediu (*European Environmental Agency*)

ESDP - Perspectiva de Dezvoltare Spațială Europeană (*European Spatial Development Perspective*)

ESPON - *European Spatial Planning and Observation Network*

FUA - Arie urbană funcțională (*Functional Urban Area*)

GAL - Grup de Acțiune Locală

GIC - Grup de Inițiativă Civică

GIS - Sisteme Informaționale Geografice (*Geographical Information Systems*)

HG - Hotărâre de Guvern

INS - Institutul Național de Statistică

IS - Inspectoratul Școlar

ISU - Inspectoratul pentru Situații de Urgență

ONU - Organizația Națiunilor Unite

LAU - Unități administrative locale (*Local Administrative Units*)

MAI - Ministerul Afacerilor Interne

MApN - Ministerul Apărării Naționale

MEGA - Arie metropoolitană europeană de creștere (*Metropolitan European Growth Area*)

MLPDA - Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației

NUTS - Nomenclatorul unităților teritoriale pentru statistică (*Nomenclature of Territorial Units for Statistics*).

ONG - Organizație Non-Guvernamentală

PAAR - Plan de Analiză și Acoperire a Riscurilor

PATN - Plan de Amenajare a Teritoriului Național

PMB - Primăria Municipiului București

POR - Programul Operațional Regional

PS - Primărie de Sector a Municipiului București

SDTR - Strategia de Dezvoltare Teritorială a României

STB - Societatea de Transport București

UAT - Unitate Administrativ-Teritorială

UE - Uniunea Europeană

VMG - Venit Minim Garantat

Introducere

Lucrarea *Geografie urbană. Sinteze pentru viitori specialiști în urbanism și amenajarea teritoriului* este rezultatul a trei ani de experiență în predarea cursului *Geografie și ecologie urbană* la specializările Facultății de Urbanism din cadrul Universității de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" din București. Principalul grup țintă al acestei lucrări este reprezentat, firesc, de studenții Facultății de Urbanism. Cu toate acestea, lucrarea poate fi utilă și pentru viitori specialiști din domenii conexe urbanismului și amenajării teritoriului, interesați de aprofundarea unor aspecte privind analiza fenomenului urban.

Lucrarea este concepută ca suport de curs pentru prima parte a disciplinei *Geografie și ecologie urbană*, predată în semestrul I al anului II la specializările Proiectare și planificare urbană, Amenajarea și planificarea peisajului și Urbanism și administrarea teritoriului din cadrul Universității de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" din București. Prin urmare, **scopul lucrării** este de a oferi studenților urbaniști un material care să explice principalele concepte studiate de către geografia urbană, cu accent pe modelele și metodele utilizate în înțelegerea proceselor de urbanizare.

Câteva **clarificări** sunt necesare însă înainte de a parcurge lucrarea. În primul rând, lucrarea nu are pretenția de a cuprinde întreaga complexitate a geografiei urbane - o ramură a geografiei aflată într-o continuă evoluție de la apariția ei în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, cu multiple direcții de cercetare dezvoltate în acest interval de timp.

În al doilea rând, lucrarea a fost gândită ca material didactic pentru o disciplină încadrată într-un plan de învățământ ce vizează deprinderea de către studenți a unor abilități și competențe specifice. Cursul de *Geografie și ecologie urbană* se înscrie într-o suită de cursuri menite să ofere viitorilor urbaniști o perspectivă asupra disciplinelor conexe implicate în analiza orașelor și teritoriilor. De aici rezultă opțiunea pentru prezentarea generală a unor elemente de morfologie urbană, sociologie sau economie, ce sunt abordate mai detaliat în alte lucrări de geografie urbană, însă care, în cazul Facultății de Urbanism, fac obiectul unor alte discipline din planurile de învățământ. De asemenea, anumite noțiuni de ecologie urbană (abordate în partea a doua a cursului *Geografie și ecologie urbană*) sunt prezentate aici pe scurt, urmând a fi detaliate într-o lucrare viitoare.

În al treilea rând, consider că geografia urbană oferă specialiștilor în urbanism și amenajarea teritoriului o serie de modele și metode ce permit o abordare sistemică în procesul de proiectare și planificare, utilă în special în primele etape ale acestui proces: cele de analiză a situației existente și de diagnostic. Prin urmare, lucrarea prezintă posibile clasificări ale unor fenomene, tipuri de analize urbane, exemple de indicatori utilizați și alte

elemente care să sprijine o abordare holistică a acestor etape ale proiectării și planificării.

Merită amintite câteva aspecte despre **modul de utilizare** al acestei lucrări. Deși se recomandă parcurgerea în ordinea propusă în cadrul lucrării, fiecare capitol este gândit ca unitate de învățare independentă. Titlul capitolelor indică întrebările la care această lucrare încearcă să ofere un răspuns.

Fiecare capitol cuprinde patru secțiuni:

1. Rezumatul principalelor idei cuprinse în capitolul respectiv, prezentat sub forma unor puncte-cheie.
2. Conținutul capitolului. Pe lângă partea scrisă propriu-zisă, figuri și tabele, capitolele cuprind și casete ce oferă detalieri suplimentare sau studii de caz cu privire la elementele deja prezentate. De asemenea, notele de subsol oferă fie referințe bibliografice suplimentare, fie explicații detaliate cu privire la abordarea aleasă pentru secțiunile respective. În cadrul capitolelor, prezentarea unor aspecte teoretice este urmată, acolo unde acest lucru a fost considerat posibil, de oferirea unor exemple. Cea mai mare parte a acestor exemple vizează teritoriul României, lucrarea dorind să ofere astfel o perspectivă asupra situației sistemului urban din țara noastră.
3. Secțiunea de **Întrebări de verificare**, menite să testeze înțelegerea de către cititori a unor concepte prezentate pe larg în cadrul capitolelor, dar și să îi îndemne pe aceștia să aplice anumite cunoștințe deprinse la teritorii cu care aceștia sunt familiari.
4. Secțiunea de **Referințe bibliografice**, ce cuprinde toate materialele utilizate în elaborarea capitolului respectiv. Cărțile, capitolele de cărți, articolele de specialitate și actele normative consultate sunt indicate prin numere, în ordinea menționării lor în cadrul capitolului.

Structura lucrării este următoarea:

- Capitolul 1 **De ce geografia urbană?** explică importanța geografiei urbane ca disciplină conexă amenajării teritoriului și urbanismului și prezintă, succint, o parte din temele ce vor fi abordate pe larg în alte capitole ale lucrării.
- Capitolul 2 **Ce este orașul?** prezintă criteriile avute în vedere pentru diferențierea așezărilor urbane de cele rurale și explică dificultatea individualizării orașelor astăzi, pe fondul dezvoltării formelor de concentrare urbană și a creșterii complexității relațiilor urban-rural.
- Capitolul 3 **Cum evoluează orașul?** ilustrează câteva teorii cu privire la apariția și evoluția orașelor și prezintă pe larg fazele urbanizării, cu exemple referitoare la procesul de urbanizare din România.
- Capitolul 4 **Cum analizăm orașul?** este cel mai extins din cadrul lucrării. Pe lângă criteriile utilizate în analiza zonelor urbane, capitolul prezintă o serie de modele ce au încercat să explice evoluția orașelor și a sistemelor urbane, precum și modul de utilizare a unor sisteme de indicatori pe domeniul socio-economic și pe cel al calității mediului. Abordarea mai detaliată pe partea de calitate a mediului are și rolul

de a introduce câteva noțiuni ce sunt aprofundate în partea de ecologie urbană a cursului.

- Capitolul 5 ***Cum este gestionat orașul?*** prezintă, succint, câteva aspecte legate de guvernarea urbană, sistemul administrativ și sistemul de planificare spațială din România. Obiectivul este de a înțelege structura complexă a actorilor ce pot fi implicați în concepția și implementarea unui proiect major de dezvoltare urbană. Capitolul prezintă, în acest sens, și o schemă-cadru de guvernare urbană pentru municipiul București, pe baza cadrului instituțional actual.
- Capitolul 6 ***Care sunt relațiile dintre orașe?*** introduce câteva concepte importante în studiul sistemelor de așezări, oferind o serie de explicații ce vor fi aprofundate de către studenții urbanști la disciplinele ce vizează domeniul amenajării teritoriului.
- În loc de concluzii, ultimul capitol al lucrării prezintă un ***Glosar de termeni*** ce adună definițiile unor noțiuni de geografie urbană cu care studenții ar trebui să rămână după parcurgerea acestei lucrări.

Lucrarea reprezintă o primă încercare de a sistematiza cunoștințele fundamentale de geografie urbană necesare viitorilor specialiști în urbanism și amenajarea teritoriului. Pe lângă obiectivul didactic, ea încearcă să ofere, indirect, un răspuns la întrebarea *de ce este importantă, astăzi, analiza geografică a fenomenului urban?*

1. De ce geografia urbană?

- *Geografia este o știință spațială cu caracter integrator.*
- *Geografia urbană este o ramură a geografiei umane, având ca obiect de studiu orașul privit ca sistem urban integrat într-un supra-sistem al rețelei urbane.*
- *Geografia urbană oferă un suport teoretic și analitic pentru activitatea de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism).*

1.1. Geografia ca știință. Ramurile geografiei

Orice disciplină (și, implicit, orice știință, inclusiv geografia), poate fi individualizată și justificată prin patru căi: (1) activitatea colectivă a practicanților, (2) obiectul de studiu, (3) metodele și tehnicile utilizate sau (4) preocupările disciplinei, ce reies din întrebările de cercetare pe care aceasta le pune¹.

Oricare dintre cele patru căi menționate mai sus devine însă dificil de urmat în explicarea geografiei ca disciplină. Asta se întâmplă pentru că geografia are un caracter interdisciplinar, fiind considerată o disciplină de sinteză. Cercetarea geografică se intersectează adesea cu cercetarea din alte domenii, întrebările de cercetare fiind legate însă, mereu, de dinamica unor fenomene din interiorul unor spații².

Geografia încearcă să răspundă, astfel, mai multor întrebări în ceea ce privește fenomenele observate:

- **Unde?** - distribuția spațială a fenomenelor.
- **De ce?** - cauzele ce conduc la producerea fenomenelor respective.
- **Cum?** - inter-relaționarea cu alte fenomene (inclusiv analiza efectelor produse în spațiul respectiv).

Dacă descriem geografia prin intermediul metodelor și tehnicilor utilizate, este evident rolul foarte important pe care metoda cartografică l-a avut în dezvoltarea geografiei. Harta permite ilustrarea, într-un mod sintetic, a distribuției spațiale a unor fenomene, având rol informativ și analitic. În ultimele decenii, sistemele informaționale geografice (GIS - *Geographical Information Systems*) au reprezentat o tehnică adesea asociată cu cercetarea geografică¹. Oferind avantajul corelării informației spațiale (localizarea în teritoriu a unor elemente, pe baza coordonatelor geografice) cu alte date utile (date statistice), sistemele informaționale geografice sunt astăzi principalul instrument utilizat în cercetarea geografică, pentru realizarea unor analize spațiale complexe.

În sens larg, putem considera spațiul, privit ca proiecție spațială a învelișurilor geografice, ca fiind obiectul de studiu al geografiei³. Învelișurile geografice (sau geosferele) sunt:

- **Litosfera:** substratul geologic și relieful, ca rezultat al proceselor geologice și acțiunii unor agenți modelatori (apă, vânt etc.);
- **Hidrosfera:** totalitatea apelor de pe planetă - Oceanul Planetar, ape continentale (râuri, oglinzi de apă), ape subterane, dar și calote glaciare și ghețari;
- **Atmosfera:** învelișul gazos ce înconjoară planeta și determină caracteristicile climatice;
- **Biosfera:** învelișul planetei în care se manifestă viața, cuprinde totalitatea speciilor de floră și faună;
- **Noosfera:** înveliș suprapus uneori biosferei, desemnează omenirea.

Cercetarea spațiului geografic poate fi facilitată prin definirea unor decupaje teritoriale⁴. Definim, astfel, teritoriul ca fiind spațiul geografic mărginit, fragmentat și, implicit, gestionat de către o persoană sau un grup de persoane. Asociat inițial noțiunii de stat (fragmentul de spațiu geografic controlat și exploatat de către un stat⁵), definirea noțiunii de teritoriu a evoluat, istoric, odată cu dezvoltarea unor noi concepte*. Astfel, **teritoriul poate fi considerat un subsistem al spațiului geografic, situat la interfața dintre natură și societate**³.

Această dualitate natură-societate este evidentă în evoluția geografiei ca știință, prin separarea acesteia, evidentă în special din anii 1970, în două părți¹:

- Geografia fizică - studiază elementele de cadru natural.
- Geografia umană - studiază societatea umană, interacțiunea dintre factorul uman și mediul natural fiind principala temă a geografiei umane⁴.

Pe lângă geografia fizică și geografia umană, unii autori adaugă geografia regională ca ramură a geografiei ce studiază un spațiu specific (denumit, în sens larg, regiune), printr-o analiză integrată a componentelor geografice, fie ele naturale sau umane⁶. Geografia regională va studia, astfel, atât decupaje teritoriale clar delimitate (unități administrative - un stat, un județ, un oraș; unități de relief - ex: Depresiunea Colinară a Transilvaniei, Podișul Dobrogei de Sud; regiuni economice - ex: Valea Jiului), cât și entități spațiale definite funcțional / analitic, în funcție de anumiți factori determinanți (ex: zone urbane funcționale).

* De exemplu, teritoriul poate fi privit ca un efect al relațiilor de tip rețea, exprimat prin practici socio-tehnice - este produsul unor tehnici legate de măsurarea terenurilor sau de producerea datelor statistice (vezi Painter, J. (2010). *Rethinking territory*. Antipode, 42(5), 1090-1118).

† Direcție influențată de geografia umană și de dezvoltarea ecologiei - relația dintre viața organică și habitat (mediul înconjurător) - vezi *Originea speciilor* (Charles Darwin, 1859).

Prin urmare, geografia poate fi definită ca disciplină ce studiază locurile și relația dintre oameni și mediu, analizând atât proprietățile fizice ale suprafeței terestre - geografia fizică - cât și societățile răspândite pe acest spațiu - geografia umană. Astfel, geografia studiază diferențierea spațială (la diferite scări: globală, continentală, națională, regională, locală) a variațiilor observate în mediu, în activitatea umană sau în interacțiunea dintre mediu și activitatea umană⁷.

Sintetizând, geografia este o disciplină de legătură între științele fizice, obiective (care studiază lumea naturală), și cele umane, subiective¹. S-a dezvoltat ca știință spațială, în special în ultimele decenii, odată cu preluarea unor teme definite în științele sociale⁸, ce au contribuit la diversificarea preocupărilor în geografia umană. În cazul geografiei umane, analiza spațială și relația om-mediu rămân teme principale de cercetare⁷. Caracterul integrator al geografiei reiese din acest accent pe interacțiunea om-mediu, cercetările în domeniu devenind deosebit de relevante la începutul secolului XXI, în contextul schimbărilor globale de mediu - climatice și ecologice⁹.

1.1.1. Sisteme teritoriale și ramurile geografiei

În sens larg, știința se ocupă cu producerea de generalizări ce explică fenomene particulare, fiind o activitate prin care se încearcă înțelegerea (pe cât se poate) obiectivă a lumii¹. Conceptul de sistem* permite simplificarea acestei lumi, printr-o abstractizare a realității în vederea studierii mai ușoare a diferitelor elemente individualizate și a relațiilor dintre acestea.

În cercetarea geografică, conceptul de sistem teritorial joacă astfel un rol deosebit de important în înțelegerea realității. Definit ca un ansamblu funcțional, constituit din elemente și relații, ce are ca finalitate atingerea unor scopuri comune, sistemul teritorial înglobează¹⁰:

- Un subsistem natural, cu următoarele elemente:
 - Relieful;
 - Solul;
 - Apa;
 - Climatul;
 - Vegetația;
 - Fauna.
- Un subsistem antropic, ale cărui elemente sunt:
 - Populația;
 - Activitățile economice;

* A.D. Hall și D. Fagen (1956 - *Definition of system*. Introductory Chapter to Systems Engineering, New York, Bell Telephone Laboratories) și L. Von Bertalanffy. (1956 - *General system theory*, General Systems) sunt considerați fondatori ai Teoriei generale a sistemelor.

- Așezările umane;
- Comportamentele comunităților umane.

Plecând de la definiția de mai sus a sistemului teritorial, pot fi detaliate ramuri și sub-ramuri ale geografiei în funcție de elementele studiate din cadrul unui sistem teritorial (vezi **Tabelul 1**).

Tabel 1. Relația geografiei cu alte discipline, plecând de la elementele sistemului teritorial

Elemente ale subsistemului natural	Sub-ramuri ale geografiei fizice	Relația cu alte discipline
Relieful	Geomorfologia	Geologia
Solul	Geografia solurilor	Pedologia
Apa	Hidrologia	Hidrotehnica
Clima	Climatologia	Meteorologia
Vegetația	Biogeografia	Biologia
Fauna		
Elemente ale subsistemului antropic	Sub-ramuri ale geografiei umane	Relația cu alte discipline
Populația	Geografia populației (geodemografia)	Demografia
Activitățile economice	Geografie economică	Economia
Așezările umane	Geografia așezărilor umane	Urbanism
Comportamente ale comunităților umane	Geografia comportamentală	Antropologie, psihologie, sociologie

Tabelul de mai sus ilustrează caracterul integrator al geografiei, ale cărei ramuri prezintă legături strânse cu științele pământului și cu științele sociale, realizând o **sinteză spațială** a acestora.

În cazul geografiei umane, pot fi identificate și alte subramuri, în afara celor evidențiate anterior (geografia socială, geografia culturală, geografia politică, geografia istorică), însă pentru scopul acestei lucrări ne interesează îndeosebi geografia așezărilor umane (sau geografia urbană și rurală). Aceasta are un rol integrator la nivelul geografiei umane, întrucât analiza așezărilor urbane și rurale presupune studierea tuturor aspectelor de geografie umană⁵: aspecte economice, sociale, culturale, demografice, comportamentale.

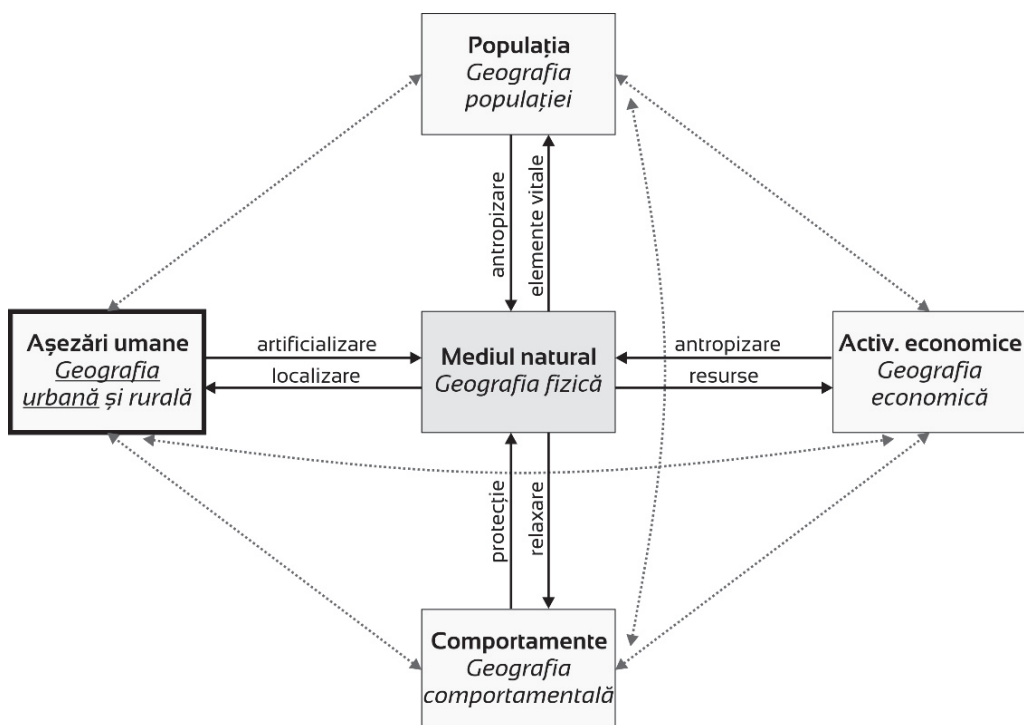


Fig. 1. Relația dintre ramurile geografiei umane și componentele subsistemului antropic al unui sistem teritorial*

* Prelucrare după Ianoș, I. (2000). *Sisteme teritoriale*. Editura Tehnică, București.

1.2. Paradigme și concepții de abordare în geografie

În vederea înțelegerii evoluției gândirii geografice și a temelor abordate de cercetarea geografică, este utilă o scurtă trecere în revistă a diferitelor abordări ale geografiei de-a lungul istoriei.

Încă din Antichitate a fost subliniată importanța practică a geografiei - Strabon subliniază importanța cunoașterii teritoriului pentru comercianți și conducători. Cristalizarea unei geografii formale, comparabile cu ceea ce au realizat geografii Antichității (Strabon, Ptolemeu) se realizează însă abia în secolele XVII - XVIII. În *Geographia generalis*, Bernhard Varenius menționează faptul că geografia are două părți (una generală, ce consideră întreg Pământul, și una specială, ce se ocupă de regiuni individuale), criticând faptul că geografia se limitează la descrieri regionale (**caracter profund descriptiv**), fără a încerca formularea unor teorii sau principii generale¹.

Paradigma este considerată a fi expresia gândirii unei anumite epoci¹¹. În geografie, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea asistăm la promovarea a două paradigme ce își au sursa în ideile a două personalități considerate a fi fondatorii geografiei umane: Friedrich Ratzel (determinismul geografic) și Paul Vidal de la Blanche (posibilismul)¹².

Astfel, în secolul XIX, odată cu dezvoltarea geografiei ca știință, în contextul ideilor lui Darwin potrivit cărora variațiile în mediu explică fiziologia organismelor, se dezvoltă paradigma **determinismului geografic**. Plecând de la curentul determinist (orice eveniment este determinat de cauze pre-existente), determinismul geografic consideră că mediul este factorul determinant al dezvoltării sociale - Friedrich Ratzel susține că gradul de dezvoltare socială și economică este dependent de factorii geografici¹³. Este o viziune asupra legăturii dintre societate și mediul natural ce poate fi regăsită încă din Antichitate*, însă care neagă rolul factorilor sociali și al antropizării mediului.

Dihotomia dintre determinism și posibilism este determinată tocmai de această viziune asupra mediului: în timp ce determinismul susține că influența mediului asupra dezvoltării societății este semnificativă (bazată pe viziunea geografiei fizice asupra lumii), posibilismul subliniază rolul pe care efortul societății îl poate avea pentru depășirea unor limite impuse de cadrul natural - o viziune mai apropiată de cea a geografiei umane¹⁴. În paradigma **posibilismului**, introdusă de școala franceză de geografie (Paul Vidal de la Blanche), accentul se pune pe opțiunile de dezvoltare ale societății, ce vor ținti, de cele mai multe ori, reducerea restricțiilor impuse de mediul natural, prin **antropizarea factorilor de mediu**.

* Foarte interesant aici este modul în care dezvoltarea civilizațiilor a fost legată, de-a lungul timpului, de caracteristicile climatice.

Pe lângă aceste paradigme ce au caracterizat evoluția geografiei la finalul secolului XIX și începutul secolului XX, se remarcă o serie de concepții de abordare în geografia umană, ce au influențat evoluția geografiei urbane în secolul XX:

- Abordări timpurii, legate de paradigma deterministă: în geografia urbană, se încearcă explicarea originii și dezvoltării orașelor ca rezultat al caracteristicilor fizico-geografice ale amplasamentului său¹⁵.
- Abordări moderne, legate de paradigma posibilistă: în geografia urbană, dezvoltarea urbană este analizată prin prisma alegerilor (acțiunea umană) și a constrângerilor (inclusiv sociale) existente asupra acelor acțiuni. Aceste abordări moderne sunt¹⁶:
 - **Abordări pozitiviste**, ce pleacă de la premisa că există legi universale ce determină comportamentul uman. Aceste legi sunt fie determinate de principii ecologice, fie determinate de raționalitatea indivizilor.
 - **Abordări behaviouriste și umaniste**, ce critică abordările pozitiviste, considerând mai important în studiul geografic analiza modului în care oamenii relaționează cu mediul.
 - **Abordări structuraliste**, ce consideră că relațiile sociale și spațiale sunt puternic influențate de capitalism.
 - **Sociologia urbană**, aflată într-o relația foarte apropiată cu geografia urbană datorită cercetărilor realizate în Școala de la Chicago.
- Abordări legate de evoluția geografiei culturale la mijlocul anilor 1980, accentul fiind pus pe descifrarea înțelesurilor simbolice ale peisajului urban¹⁶.
- Abordări contemporane - lipsa unei perspective filosofice dominante începând cu anii 1990, fiind urmate mai multe direcții de cercetare¹⁶.

B.J.L. Berry și Beaujeu-Garnier, două personalități cu un rol foarte important în dezvoltarea geografiei urbane, consideră că geografii se definesc mai puțin prin obiectul de studiu, ci prin conceptele pe le studiază¹⁵. Subcapitolul următor definește geografia urbană în contextul științelor geografice, fiind detaliate principalele tematici studiate în funcție de diferitele abordări menționate anterior.

1.3. Evoluția geografiei urbane în contextul științelor geografice

Geografia urbană este ramura geografiei umane (mai precis, a geografiei așezărilor umane) care se ocupă de dimensiunile spațiale ale fenomenului urban. Principalul obiect de studiu al geografiei urbane este, deci, orașul, privit ca sistem morfologic, social, economic și cultural, integrat într-un suprasistem (sistem de orașe)¹⁵.

Geografia urbană este dificil de definit precis, ea fiind mai degrabă rezultatul preocupării geografilor urbani. Aceste preocupări sunt de 3 tipuri¹⁶:

- **Descriptive** - descrierea structurii interne a zonelor urbane și a proceselor din interiorul acestora, ori a relațiilor dintre diferite arii urbane.
- **Interpretative** - examinarea modului în care oamenii înțeleg și reacționează la diferitele tipare și procese urbane.
- **Explicative** - analiza originii acestor tipare și procese urbane.

Dezvoltarea geografiei urbane ca ramură a geografiei, în special în secolul XX, a fost strâns legată de evoluția orașelor. Astfel, odată cu creșterea complexității relațiilor dintre orașe și mediul rural și apariția unor concepte precum zonele de influență și rețeaua urbană¹⁵, cercetările în domeniul geografiei urbane au considerat toate categoriile de așezări urbane (inclusiv comune suburbane, localități rurale asimilate urbanului etc.), dar și așezările rurale aflate sub influența directă a orașelor⁶.

Începuturile geografiei urbane ca ramură a geografiei umane sunt legate de școala franceză de geografie. Primii geografi ce abordează acest domeniu sunt Elisée Reclus, într-un studiu asupra orașelor mari din Franța, și Raoul Blanchard, ce publică o lucrare cu privire la orașul Grenoble la începutul secolului XX⁶. În prefața acestui studiu, Blanchard descrie această abordare tradițională a geografiei urbane, ce dorea să explice originea și dezvoltarea orașului în funcție de caracteristicile fizico-geografice ale amplasamentului său¹⁵. Această primă etapă în evoluția geografiei urbane este o **etapă descriptivistă și explicativă**, fiind relaționată cu studiul morfologiei urbane și al analizei fazelor de evoluție ale orașului, dezvoltat în universitățile germane⁶.

A urmat apoi o **etapă a gândirii în spiritul economiei spațiale**, dezvoltată în special în perioada interbelică⁶. Este o etapă marcată de către economiștii spațiali germani, cel mai important reprezentant fiind Walter Christaller, care încearcă explicarea taliei, a numărului și a distribuției orașelor prin intermediul teoriei locurilor centrale. El iese astfel din tiparul abordărilor precedente în geografia urbană, ce încercau să analizeze evoluția istorică a orașelor, concentrându-se pe relațiile dintre orașe în ceea ce privește furnizarea de servicii către populație¹⁵.

Caseta 1. Metoda de geografie urbană a lui Raoul Blanchard¹⁷

Ca pionier în analiza spațială a orașelor, Blanchard propune o metodă de analiză ce ia în considerare factorii geografici sub influența cărora s-a dezvoltat orașul: atât factori fizici (relief, sol, climat, vegetație, hidrografie și hidrologie), cât și elemente umane: infrastructura de circulații, posibilitățile de dezvoltare a industriei, densitatea populației, prezența unei frontiere. Plecând de aici, Blanchard propune analiza factorilor geografici pe două paliere, pentru a comenta apoi relația dintre amplasament și sit:

1. **Amplasamentul general (*situation*)** - analiza unor fenomene la nivel regional, ce au acționat (favorabil sau nu) în dezvoltarea unei așezări umane.
 - Condițiile de relief: de exemplu, favorabilitatea altitudinilor scăzute și a reliefului puțin accidentat, ce permite dezvoltarea facilă a căilor de comunicații.
 - Natura solului: posibilități realizare construcții.
 - Vegetația: modul în care pădurile dense împiedică urbanizarea.
 - Apele: dezvoltarea orașelor la confluența unor râuri.
 - Elemente umane: prezența unor rute comerciale importante, a unor materii prime, a unor frontiere (dezvoltarea unor orașe, inițial, ca fortificații).
2. **Situl local (*site*)** - explicarea unor alegeri făcute de oraș, în funcție de posibilitățile de dezvoltare oferite de amplasament:
 - Relief - extinderea orașelor din zone fortificate (situate pe terase / dealuri) în zonele joase (de luncă): Lyon.
 - Climat - utilizarea formelor de relief pentru protejarea orașului față de vânturile violente: Marseille.
 - Utilizarea apei: pentru navigație (conectare rute navigabil cu rute terestre - Istanbul, valorificare confluențe - Belgrad, conectare rute fluviale cu rute maritime, pe estuare - Londra, Hamburg) sau ca mijloc de apărare (dezvoltarea unor orașe pe insule: Paris - Île de la Cité).

Ca instrumente de lucru în analiza orașelor, Blanchard propune:

- Studiul planurilor orașului (inclusiv planuri istorice).
- Utilizarea datelor statistice (cât mai detaliate) din recensăminte, a datelor cu privire la circulația din oraș pentru măsurarea fluxurilor și a datelor oferite de serviciile publice.
- Cercetarea de teren: vizite pe sit, interviuri.

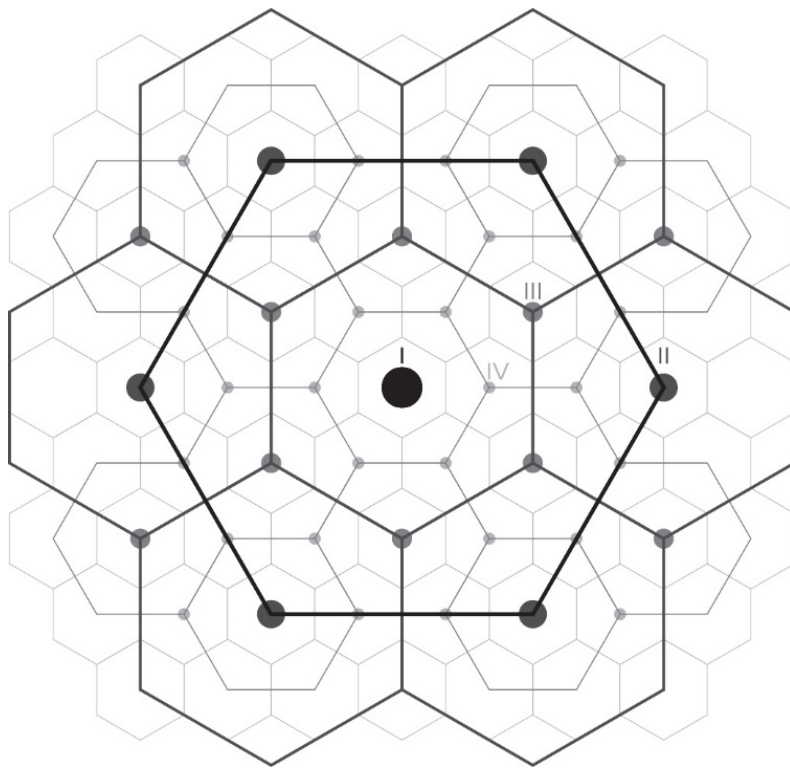


Fig. 2. Model grafic al teoriei locurilor centrale - Walter Christaller. Prelucrare proprie)

Cercetarea orașului poate fi relaționată cu procesele de urbanizare determinate de revoluția industrială, studiile de sociologie urbană ale Școlii de la Chicago din anii 1920 privind structura internă a orașului^{*} fiind relevante în acest sens. Reprezentații acestei școli încearcă utilizarea unor concepte ecologice pentru explicarea modelelor sociale, culturale și spațiale ale orașului, analizând însă foarte puțin dimensiunile non-antropice ale peisajului urban¹⁸. Se încearcă definirea unor modele de structură spațială (Burgess - orașul concentric, Hoyt - orașul sectorial) ce iau în considerare impactul industrializării asupra orașelor: dezvoltarea industriei în jurul centrului (ce rămâne comercial), apariția unor zone rezidențiale foarte dense pentru clasa muncitoare și tendința clasei de mijloc de a se muta în suburbiile aflate în expansiune din cauza problemelor de igienă urbană¹⁶.

Aceste abordări ecologice se înscriu în logica abordărilor pozitivistice, fiind utilizate principii ecologice pentru a explica anumite procese socio-economice din interiorul orașelor. Cercetările Școlii de la Chicago explică

^{*} Structura internă a orașului era determinată de modul de utilizare a solului - sau, altfel spus, de zonele funcționale majore identificate în interiorul orașului. Este analizat raportul specific dintre activități și proiecția lor în spațiul urban.

procesele de dominare, invazie sau succesiune din oraș, determinate de competiția pentru spațiu între diferitele activități umane¹⁵. În anii 1960 apar noi modele de structură spațială (exemplu - modelul orașului britanic al lui Mann, ce ia în considerare direcția vânturilor dominante)¹⁶.

După 1950, odată cu fundamentarea teoriei generale a sistemelor, geografia urbană intră, ca și alte discipline, într-o **etapă a gândirii cantitative**, în care sunt redescoperite și aplicate în cercetările geografice modelele clasice de localizare a activităților economice (von Thunen, Weber, Christaller, Losch*)⁶. Complexitatea evoluției orașelor determină abordarea, în cadrul unor tratate de geografie urbană, a unor teme precum periferiile și aglomerațiile urbane¹⁹. Dacă școala franceză (Chabot, Beaujeu-Garnier, Pierre George) continuă anumite abordări tradiționale (de exemplu, studiul planurilor orașelor și al morfologiei - conceptul de țesut urban propus de Lavedan¹⁵), școala americană se concentrează pe utilizarea unor tehnici cantitative pentru validarea unor modele⁶. Astfel, B.J.L. Berry, principalul exponent al școlii americane din acea perioadă, propune o rafinare a teoriei locurilor centrale pornind de la ierarhia centrelor comerciale repartizate într-o zonă metropolitană, iar C. Clark fundamentează o lege a gradientului densităților intra-urbane, legată de distanța față de centrul orașului¹⁵.

Abordările pozitivistice încep să fie criticate însă începând cu anii 1970 din cauza simplificării excesive, prin care se considera că elementele de cadru urban (spațiale) determină elementele de viață urbană (oameni, activități) din interiorul orașelor, fără a lua în calcul constrângerile impuse de procesele socio-economice¹⁵. Astfel, **abordările behaviouriste** în geografia urbană au încercat să analizeze modul în care comportamentul comunităților era influențat de cunoașterea subiectivă a mediului, de percepția asupra spațiului urban - acest comportament nu poate fi modelat apelând la legi și principii universale, ci este determinat de motivații individuale complexe⁶. În același curent al înțelegerii relațiilor dintre indivizi și locuri apar abordările umaniste în geografia urbană, ca o critică la adresa peisajelor monotone din orașele moderne^{†16}.

În aceeași perioadă (anii 1970) apar **abordările structuraliste** în geografia urbană, ce pleacă de la convingerea că relațiile sociale și spațiale sunt influențate de capitalism ca mod dominant de producție. Este manifestarea în cadrul geografiei umane a influenței neo-marxiste în științele sociale. Astfel, se consideră că cercetarea geografică trebuie să sprijine rezolvarea unor probleme sociale presante, fiind aduse critici geografiei cantitative, pozitvistice, ce nu a luat în considerare accentuarea inegalităților în cadrul sistemului capitalist¹⁶. Sunt de remarcat, în această perioadă, cercetările lui Manuel Castells privind relația dintre structurile economice și sociale și cele

* O parte dintre aceste modele sunt prezentate în cadrul Capitolului IV.

† Vezi Edward Relph - *Place and Placelessness* (1976).

spațiale*, precum și cele ale lui David Harvey privind legăturile dintre restructurarea urbană și procesele de restructurare economică¹⁶. În această perioadă, geografia urbană se conturează ca disciplină ce studiază rezultatele spațiale ale proceselor sociale (inclusiv procese de luare a deciziilor)¹⁵.

Această etapă a evoluției geografiei urbane (1970 - 1990), numită și **etapa gândirii radicale și umaniste**⁶, este determinată de influența puternică a economiei politice, cu accentul pus pe problemele legate de sărăcie, inegalitate, justiție socială, dar și probleme culturale: participarea cetățenilor, aspecte de guvernanta urbană și planificare, politici urbane²⁰.

Astfel, începând cu mijlocul anilor 1980, geografia urbană este puternic influențată de **noua geografie culturală**: orașele nu reprezintă doar un cadru fizic pentru procese sociale și economice, ci un spațiu în care sunt exprimate valori culturale și se manifestă reprezentarea simbolică a unor poziții (de exemplu, prin înălțimea clădirilor)¹⁶. Accentul se pune pe interpretarea peisajelor urbane, ce pot căpăta diferite valențe simbolice de-a lungul istoriei. Astfel, peste caracteristicile fizice ale orașului se adaugă straturi reprezentate de relațiile economice, culturale, politice și sociale²⁰.

După 1990, se remarcă incertitudinea teoriei urbane din cauza lipsei unui curent filosofic de bază și a abordării eclecticice a perspectivelor geografiei urbane, cu multiple direcții de cercetare⁶. Mega-tendințe precum globalizarea economică și progresul tehnologic au determinat schimbări importante în dezvoltarea urbană: renașterea centrelor orașelor (inclusiv prin fenomene sociale complexe, precum gentrificarea), apariția unor *edge cities* ce duc la o urbanizare fragmentată și polarizată, dezvoltarea policentrică a noilor regiuni urbane, declinul orașelor mici și mijlocii, agravarea unor fenomene de exclusiune socială¹⁵. În contextul acestor schimbări globale (la care se adaugă problemele privind degradarea calității mediului, apariția și răspândirea bolilor infecțioase, aspecte privind sănătatea și calitatea vieții), geografia urbană joacă în continuare un rol deosebit de important în sinteza științifică transdisciplinară a fenomenelor urbane⁹. **Figura 3** realizează o sinteză a evoluției geografiei urbane ca ramură a geografiei, în raport cu principalele teme abordate.

Merită enumerate următoarele direcții majore de cercetare în geografia urbană după 1990⁶, ce își păstrează și astăzi actualitatea:

- Dinamica sistemelor urbane în condițiile globalizării - cum răspund orașele de diferite dimensiuni?
- Restructurarea economică urbană - orașul post-industrial și, în curând, post-terțiar.

* Castells discută despre rolul statului în gestiunea crizelor urbane (*The Urban Question - A Marxist Approach*), iar apoi comentează rolul protestelor sociale urbane în schimbarea orașelor (*The City and the Grassroots*)

- Efectele spațiale ale polarizării sociale intraurbane - zone urbane marginalizate.
- Vulnerabilitatea orașelor, în special în contextul schimbărilor climatice.
- Orașul sustenabil - schimbări determinate de necesitatea evoluției către o economie cu emisii reduse de gaze cu efect de seră.

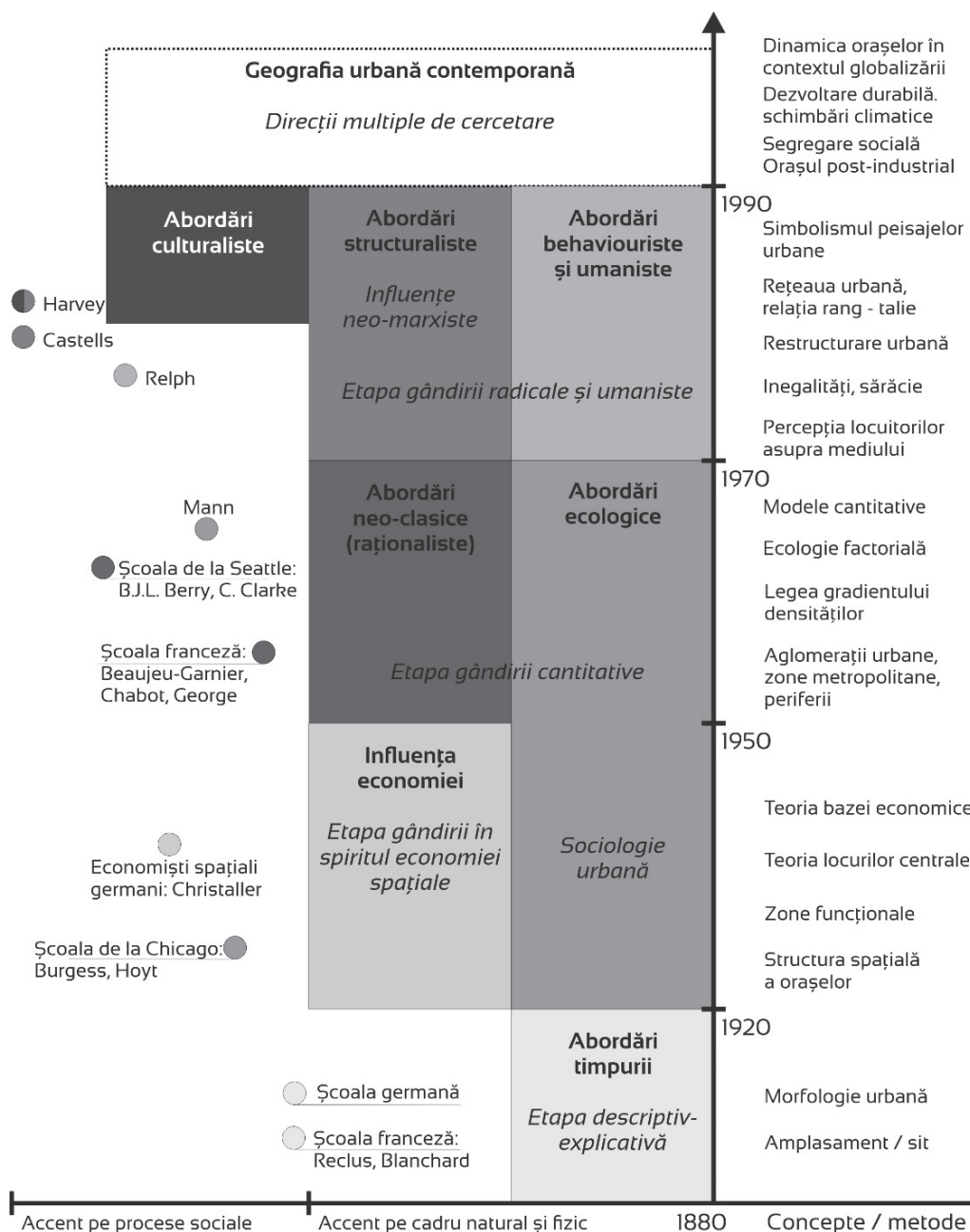


Fig. 3. Evoluția geografiei urbane - sinteză

O scurtă mențiune despre școala românească de geografie urbană*: fondatorul acesteia este geograful Vintilă Mihăilescu, ce publică prima lucrare dedicată exclusiv analizei urbane în anul 1915 (*Bucureștii, din punct de vedere etnografic*). În anii 1960, se remarcă studiile asupra tipologiei așezărilor urbane din România, inclusiv utilizarea nomogramei triunghiulare pentru clasificarea orașelor pe baza structurii populației active pe cele trei sectoare de activitate[†]. Studiul rețelelor și sistemelor urbane este aprofundat în anii 1970 -1980, prin studii la nivel național (Vasile Cucu - *Orașele României* în 1970; Ioan Ianoș - *Orașele și organizarea spațiului geografic* în 1987) sau regional (Alexandru Ungureanu - *Orașele din Moldova* în 1980). După 1990, preocupările geografilor români se concentrează efectul perioadei de tranziție asupra orașelor românești⁶. De remarcă, și în cazul geografiei urbane din România, diversitatea abordărilor: studii despre restructurarea economică a orașelor în perioada post-comunistă, despre calitatea factorilor de mediu, despre vulnerabilitatea orașelor la diferiți factori de risc sau despre sărăcia urbană.

* Pentru o analiză mai detaliată, vezi Ianoș, I. (2005). *Geografie urbană și rurală*. Ministerul Educației și Cercetării, Proiectul pentru Învățământul Rural.

† Șandru I., Cucu V., Poghirc P., (1961), *Contributions géographiques a la classification des villes de la République Populaire Roumaine*, Analele științifice ale Universității "Al. I. Cuza", Iași, VII, 2.

1.4. Importanța geografiei urbane în activitatea de urbanism și amenajare a teritoriului

Urbanismul și amenajarea teritoriului se află în strânsă legătură cu diverse științe sociale care sunt, după cum am văzut în subcapitolele anterioare, relaționate cu geografia: economia, sociologia, psihologia. Unii autori consideră că planificarea spațială (sau urbanismul și amenajarea teritoriului) este, de fapt, geografie umană relaționată cu sistemele urbane și regionale, aplicată în vederea atingerii unor obiective specifice²¹.

În analiza sistemelor de așezări umane există două perspective importante⁴:

- Perspectiva geografică, care încearcă să fundamenteze deciziile privind dezvoltarea sistemelor, prin metode și concepte științifice.
- Perspectiva urbanistică, mai predispusă viziunilor și propunerilor de dezvoltare, îmbinând concepte și teorii cu politici sau proiecte ambițioase.

Astfel, la nivel teritorial cercetarea geografică a așezărilor umane va fi completată prin politici sau măsuri de amenajare a teritoriului⁴. La nivelul așezării urbane, geografia urbană oferă numeroase concepte și metode de analiză ce pot fi utilizate pentru fundamentarea opțiunilor luate în proiectarea sau planificarea urbană.

Următoarele capitole vor aprofunda aceste concepte utilizate în geografia urbană, plecând de la definirea orașului (**Capitolul 2**) și analiza originii sale și a evoluției în timp, prin prisma fenomenului de urbanizare (**Capitolul 3**). Vor fi apoi prezentate teorii, metode și criterii de analiză pentru componentele sociale și economice ale orașelor (**Capitolul 4**), evaluarea calității mediilor urbane și a vulnerabilității orașelor (**Capitolul 4**) și analiza aspectelor instituționale, de guvernanță urbană și teritorială (**Capitolul 5**). Ultimul capitol (**Capitolul 6**) prezintă o introducere în analiza sistemelor de așezări.

Întrebări de verificare

1. Descrieți relația dintre componentele unui sistem teritorial și ramurile geografiei.
2. Explicați de ce geografia urbană are un rol integrator la nivelul geografiei umane.
3. Comentați evoluția geografiei urbane în secolul XX, considerând relația acesteia cu alte discipline.
4. Explicați diferențele între perspectiva geografică și cea urbanistică în studiul unei așezări urbane.
5. Considerați că situl unui proiect de urbanism poate fi subiectul unui studiu de geografie urbană? Argumentați.

Referințe bibliografice

-
- ¹ Unwin, T. (2013). *The place of geography*. Routledge.
 - ² Baerwald, T. J. (2010). *Prospects for geography as an interdisciplinary discipline*. *Annals of the Association of American Geographers*, 100(3), 493-501.
 - ³ Ianoș, I., Heller, W. (2006). *Spațiu, economie și sisteme de așezări*. Editura Tehnică, București.
 - ⁴ Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Mincu, București.
 - ⁵ Brenner, N., Elden, S. (2009). *Henri Lefebvre on State, Space, Territory*. *International Political Sociology*, 3(4), 353-377.
 - ⁶ Ianoș, I. (2005). *Geografie urbană și rurală*. Ministerul Educației și Cercetării, Proiectul pentru Învățământul Rural.
 - ⁷ Johnston, R.J. (2001). *Geography*. Smelser, N. J., & Baltes, P. B. (Eds.). (2001). *International encyclopedia of the social & behavioral sciences* (Vol. 11). Amsterdam: Elsevier, 6194-6199.
 - ⁸ Bonnett, A. (2003). *Geography as the world discipline: connecting popular and academic geographical imaginations*. *Area*, 35(1), 55-63.
 - ⁹ Skole, D. L. (2004). *Geography as a great intellectual melting pot and the preeminent interdisciplinary environmental discipline*. *Annals of the Association of American Geographers*, 94(4), 739-743.
 - ¹⁰ Ianoș, I. (2000). *Sisteme teritoriale - o abordare din perspectivă geografică*. Editura Tehnică, București.
 - ¹¹ Foucault, M. (1972). *The Archaeology of Knowledge*. Pantheon Books.

-
- ¹² Nicolae, I., (2005). *Antropogeografie - Geografie umană și economică generală*. Editura Universității din București, București.
- ¹³ Heffernan, M. (2003). *Histories of geography*. Key concepts in geography, 4-22.
- ¹⁴ Fekadu, K. (2014). *The paradox in environmental determinism and possibilism: A literature review*. Journal of Geography and Regional planning, 7(7), 132-139.
- ¹⁵ Racine, J. B., & Cosinschi, M. (1998). *Géographie urbaine*. Les concepts de la géographie humaine, 123-147.
- ¹⁶ Hall, T., (2006). *Urban geography*. Routledge.
- ¹⁷ Blanchard, R. (1928). *Une méthode de géographie urbaine*. Revue de géographie alpine, 16(1), 193-214.
- ¹⁸ Braun, B. (2005). *Environmental issues: writing a more-than-human urban geography*. Progress in human geography, 29(5), 635-650.
- ¹⁹ Beaujeu-Garnier, J., & Chabot, G. (1963). *Traité de géographie urbaine*. Armand Collin, Paris.
- ²⁰ Lees, L. (2002). *Rematerializing geography: the 'new' urban geography*. Progress in Human Geography, 26(1), 101-112.
- ²¹ Hall, P. (2005). *Urban and Regional Planning, Fourth Edition*. Routledge, London and New York.

2. Ce este orașul?

- *Orașul, ca obiect de studiu al geografiei urbane, este o așezare umană ce se diferențiază de sat prin criterii ecologice (mărimea și densitatea populației), economice (diversitatea funcțiilor și serviciilor) și sociale (un mod de viață urban).*
- *Definirea orașelor se poate face prin criterii de natură demografică, administrativă sau economică. Aceste criterii diferă însă foarte mult de la un stat la altul.*
- *Dificultățile în individualizarea orașelor sunt determinate de depășirea, de către zonele urbane, a teritoriilor administrative ale orașelor, rezultând aglomerații urbane cu zone de influență din ce în ce mai extinse.*
- *Așezările urbane și cele rurale pot fi clasificate după criterii morfologice, demografice, economice (funcționale) sau istorice.*

2.1. Definirea orașului

Orașul, în sens larg, reprezintă obiectul de studiu al geografiei urbane. Caracterul integrator al geografiei urbane, explicat în capitolul anterior, este subliniat de faptul că înțelegerea orașelor este un subiect de interes al tuturor științelor sociale, nu doar al geografiei umane: sociologia, economia, științele politice sau urbanismul¹.

Orașele pot fi definite* ca așezări umane cu un anumit cadru și un anumit mod de viață (urban), ce se diferențiază de celelalte așezări (rurale - satele) prin^{2 3}:

- Morfologia diferită: concentrarea și densitatea fondului construit, extinderea construcțiilor pe verticală;
- Aspecte demografice: volumul și densitatea populației;
- Aspecte economice: ponderea populației în activitatea neagrăcolă, diversitatea funcțiilor și serviciilor.
- Probleme specifice: segregare socială și etnică, rezolvarea circulației persoanelor și mărfurilor, respectiv a echipării tehnico-edilitare, poluare.

La sfârșitul secolului XIX, Friedrich Ratzel definea orașul prin intermediul caracteristicilor sale: o anumită formă de activitate profesională (comercială), o anumită concentrare a clădirilor și un număr minim de locuitori. De interes este și definiția dată de Simion Mehedinți, care definește așezarea urbană prin intermediul relațiilor dezvoltate la nivelul întregii regiuni - orașul este o grupare de clădiri și de oameni, provocată de circumstanțe regionale în legătură cu circulația mărfurilor și a oamenilor². Astfel, pe lângă caracteristici fizionomice (concentrarea populației și clădirilor), orașul reprezintă un *loc pentru schimb* (atât schimburi materiale,

* Pentru consultarea mai multor definiții ale orașului, a se vedea capitolul 4 din Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Minicu, București.

cât și servicii) pentru produsele care provin din regiunea respectivă sau care o tranzitează³.

Sintetizând, orice definiție a orașului are scopul de a diferenția, de fapt, așezările umane urbane de cele non-urbane (rurale). În acest sens, putem considera mai multe caracteristici prin care orașele se diferențiază de sate⁴:

- Caracteristici **ecologice**: mărimea și densitatea populației.
- Caracteristici **economice**: funcția unei așezări urbane (producția non-agricolă este majoritară). Concentrarea, în zonele urbane, a unor funcții economice determină apariția economiilor de aglomerație și, implicit, dezvoltări de tip zonă metropolitană sub impactul navetismului și al externalizării unor funcții urbane.
- Caracteristici **sociale**: diferențele între modul de viață din rural și cel urban - pot fi identificate aici atât caracteristici pozitive (infrastructura tehnico-edilitară, serviciile la care populația are acces), cât și negative (poluare, rata criminalității, congestia traficului).

Cu toate acestea, definiția orașului rămâne o provocare dificilă. În primul rând, există diferențe foarte mari de la o țară la alta în ceea ce privește pragurile minime stabilite pentru anumiți indicatori. Să luăm, de exemplu, mărimea populației. Dacă în Scandinavia așezări de 300 de locuitori pot fi considerate orașe, în Japonia o așezare trebuie să aibă minim 30.000 de locuitori pentru a fi considerată urbană⁵. Și diferențierea din punct de vedere social este dificilă: dacă în țările mai puțin dezvoltate, tradițiile rurale rămân încă puternice inclusiv în așezările urbane mari, în țările mai dezvoltate zonele rurale încep să aibă din ce în ce mai multe caracteristici urbane, însă prezintă în continuare o densitate mai scăzută a populației⁴.

În acest context, și având în vedere evoluția orașelor din ultimii 100 - 150 de ani, putem afirma că nu există caracteristici distinctive ale orașelor, ci doar diferențe față de așezările rurale - de exemplu, există spații comerciale și în sate, însă cele din orașe sunt mult mai mari și variate⁵. Vorbim astăzi mai degrabă despre un gradient urban (unele așezări sau teritorii sunt mai urbane decât celelalte) decât despre o diferențiere netă oraș - sat, însă din motive statistice sau politice se păstrează încă dihotomia urban - rural⁴. Din cauza dificultăților care apar în compararea unor statistici la nivel internațional, există recomandări pentru introducerea de noi metode pentru cuantificarea acestui grad de urbanizare, cu delimitarea a trei tipuri de zone: urbane, intermediare și rurale⁶.

2.2. Criterii de individualizare a orașelor. Cazul României

Organizația Națiunilor Unite identifică patru tipuri de criterii când vine vorba despre diferențierea așezărilor urbane de cele rurale²:

- **Criterii demografice** - de exemplu, o populație minimă. Acest prag minim variază însă foarte mult de la o țară la alta, fiind situat între 200 și 50.000 de locuitori⁷.
- **Criterii administrative** - pe baza hotărârilor legislativului din fiecare țară. Este cel mai răspândit criteriu, fiind folosit în peste jumătate din statele lumii, uneori în combinație cu alte criterii⁷.
- **Criterii economice** - de exemplu, un prag maxim pentru ponderea populației ocupate în agricultură.
- **Criterii legate de caracteristici funcționale** - este vorba despre facilitățile și funcțiile urbane existente. Exemplele menționate de ONU includ existența străzilor modernizate sau a sistemelor de alimentare cu apă și canalizare.

Caseta 2 enumeră indicatorii minimali pe care o așezare rurală din România trebuie să îi atingă pentru a putea fi declarată oraș, prin hotărâre a legislativului (lege aprobată în Parlamentul României). Se remarcă diversitatea criteriilor utilizate: demografice (minim 10.000 locuitori), economice (minim 75 % din populația ocupată să se ocupe de activități neagricole), dar în special legate de gradul de echipare și dotare al orașelor (caracteristici funcționale):

- Calitatea locuirii - instalații de alimentare cu apă, baie și WC în locuințe, instalații de încălzire centrală.
- Dotări publice - spital, liceu sau altă formă de învățământ secundar, dotări culturale și sportive, o suprafață minimă de spații verzi publice.
- Servicii turistice - existență unități de cazare de tip hotel, cu o capacitate de cazare cumulată de minim 50 de locuri.
- Gradul de modernizare al străzilor.
- Echiparea tehnico-edilitară - rețele de distribuție a apei, conducte de canalizare, racordare la o stație de epurare, rețele de hidranți exteriori, acces asigurat la un depozit controlat de deșeur⁸.

Aceleași criterii (însă cu alte valori minime necesare a fi atinse) sunt valabile și în cazul municipiilor. Astfel, conform legislației din România, unele orașe pot fi declarate municipii datorită numărului mai mare de locuitori și al rolului mai important la nivel teritorial, determinat de caracteristici economice, sociale, politice sau culturale⁸.

⁸ Conform legislației actuale în domeniul gestiunii deșeurilor, nu mai este obligatoriu ca fiecare oraș să aibă un depozit de deșeurii. De altfel, sistemul de management al deșeurilor la nivel județean prevede, în prezent, existența a doar 1-2 depozite, ce deservește întreg teritoriul județean.

Caseta 2. Criterii minimale de definire a orașelor în România⁹

Legea 100/2007 actualizează indicatorii cantitativi și calitativi minimali de definire a localităților urbane în România. Pentru orașe, aceștia sunt:

1. Număr de locuitori - 10.000
2. Populația ocupată în activități neagricole - 75 % din totalul populației ocupate.
3. Dotarea locuințelor cu instalații de alimentare cu apă - 70 %.
4. Dotarea locuințelor cu baie și WC în locuință - 55 %.
5. Dotarea locuințelor cu instalație de încălzire centrală - 35 %.
6. Număr de paturi în spitale la 1.000 locuitori - 7.
7. Număr de medici la 1.000 locuitori - 1,8.
8. Unități de învățământ - liceal / altă formă de învățământ secundar.
9. Dotări culturale și sportive - săli de spectacol, biblioteci publice, spații pentru activități sportive.
10. Locuri în hoteluri - 50.
11. Străzi modernizate - 50 % din lungimea totală a străzilor.
12. Străzi cu rețele de distribuție a apei - 60 %.
13. Străzi cu conducte de canalizare - 50 %.
14. Epurarea apelor uzate - racordare la o stație de epurare cu treaptă mecano-chimică.
15. Străzi cu rețele de hidranți exteriori pentru stingerea incendiilor - 60 % din lungimea totală a străzilor.
16. Spații verzi (parcuri, grădini publice, scuaruri) - 10 mp / locuitor.
17. Depozit controlat de deșeuri cu acces asigurat.

În aprilie 2020, pe teritoriul României erau 319 orașe, din care 103 municipii. Cu toate acestea, analize mai vechi ilustrează faptul că multe orașe din România nu respectă indicatorii minimali definiți prin lege. Astfel, în 2014 doar 80 de orașe din 217¹⁰ îndeplineau criteriul privind numărul de medici la 1.000 locuitori, în timp ce doar 65 de orașe aveau conducte de canalizare pe minim 50 % din lungimea totală a străzilor¹⁰. De altfel, după actualizarea indicatorilor minimali de definire în anul 2007 nu au mai fost declarate orașe noi pe teritoriul României.

⁹ În anul 2014 erau 217 orașe și 103 municipii în România (320 de orașe în total). Între timp, orașul Băneasa (județul Constanța) a fost retrogradat la nivel de comună în anul 2019.

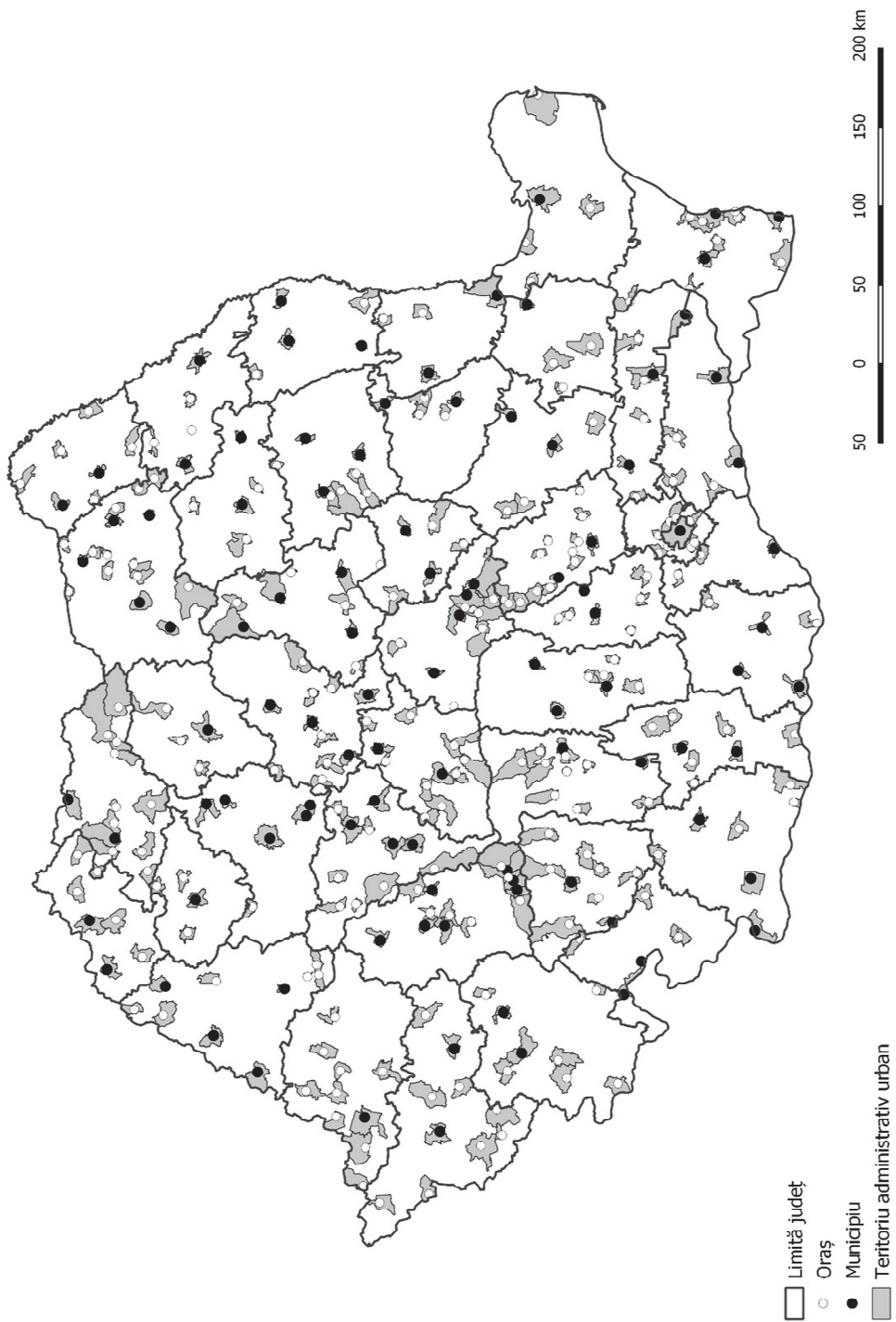


Fig. 4. Orașele din România - 2020. Prelucrare proprie

2.3. Dificultăți în individualizarea orașelor

Procesul de urbanizare din ultimul secol, caracterizat prin creșterea populației urbane, prin expansiunea în teritoriu a orașelor și prin dezvoltarea economiilor de aglomerație în zonele urbane, a dus, treptat, la estomparea limitelor clare dintre urban și rural. Din cauza acestor dificultăți în individualizarea zonelor urbane, în martie 2020, Organizația Națiunilor Unite a acceptat gradul de urbanizare ca metodă recomandată pentru facilitarea comparațiilor internaționale între orașe. Prin acest grad de urbanizare (*Degree of Urbanization*) sunt identificate trei tipuri de așezări umane¹¹:

- Orașele (*Cities*), cu o populație de minim 50.000 locuitori și o densitate de minim 1.500 locuitori / kmp.
- Orașele mici (*Towns*) și ariile semi-dense, cu o populație de minim 5.000 locuitori și o densitate de minim 300 locuitori / kmp.
- Sate (zone rurale).

Ipoteza urbanizării complete a societății a fost formulată încă din 1970 de către Henri Lefebvre¹². Ca urmare a dezvoltării relațiilor economice, demografice, sociale și culturale între oraș și teritoriul înconjurător, au apărut diferite forme de concentrare urbană ce au contribuit la aceste dificultăți în delimitarea clară a zonelor urbane de cele rurale².

2.3.1. Localitate și unitate administrativ-teritorială

Dacă raportăm așezarea umană la teritoriul administrativ (spațiul gestionat), cea mai elementară astfel de formă de concentrare urbană este chiar orașul însuși². În cazul României, orașul este definit ca fiind unitatea administrativ-teritorială constituită din cel puțin o localitate urbană, pe teritoriul său putând exista însă și localități* rurale, denumite **sate aparținătoare**¹³.

Prin urmare, deși întreaga populație aflată pe teritoriul administrativ al unui oraș este considerată a fi populație urbană, în cadrul teritoriului administrativ urban pot exista și sate, ce se supun reglementărilor legale specifice așezărilor rurale.

Orașul are astfel o componentă teritorială, fiind alcătuit din intravilan (suprafața de teren ocupată sau destinată construcțiilor și amenajărilor) și extravilan, care reprezintă restul teritoriului administrativ al orașului. Intravilanul este delimitat prin planurile urbanistice generale ale unităților administrativ-teritoriale și cuprinde atât suprafața pe care există construcții în prezent, cât și suprafața pe care se previzionează extinderea localităților în viitor.

* În România, așezările umane permanente (stabile) se numesc localități. Vorbim astfel despre localități rurale (sate, unele fiind sate reședință de comună) și localități urbane (orașe, municipii, unele fiind municipii reședință de județ, iar municipiul București fiind capitala României).

De cealaltă parte, extravilanul cuprinde suprafața agricolă (arabil, pășuni și fânețe, vii și livezi), suprafața fondului forestier, suprafața ocupată de construcții și amenajări de infrastructură (situată în afara intravilanului: căi de comunicație, echipare energetică, lucrări de gospodărire a apelor), precum și apele și bălțile (terenuri aflate permanent sub ape)⁹.

Extinderea spațială a orașelor determină, adesea, depășirea limitelor teritoriului administrativ al acestora, determinând, la diferite scări, forme superioare de concentrare urbană, ce vor fi detaliate în secțiunile următoare: aglomerația urbană, conurbația și megalopolisul.

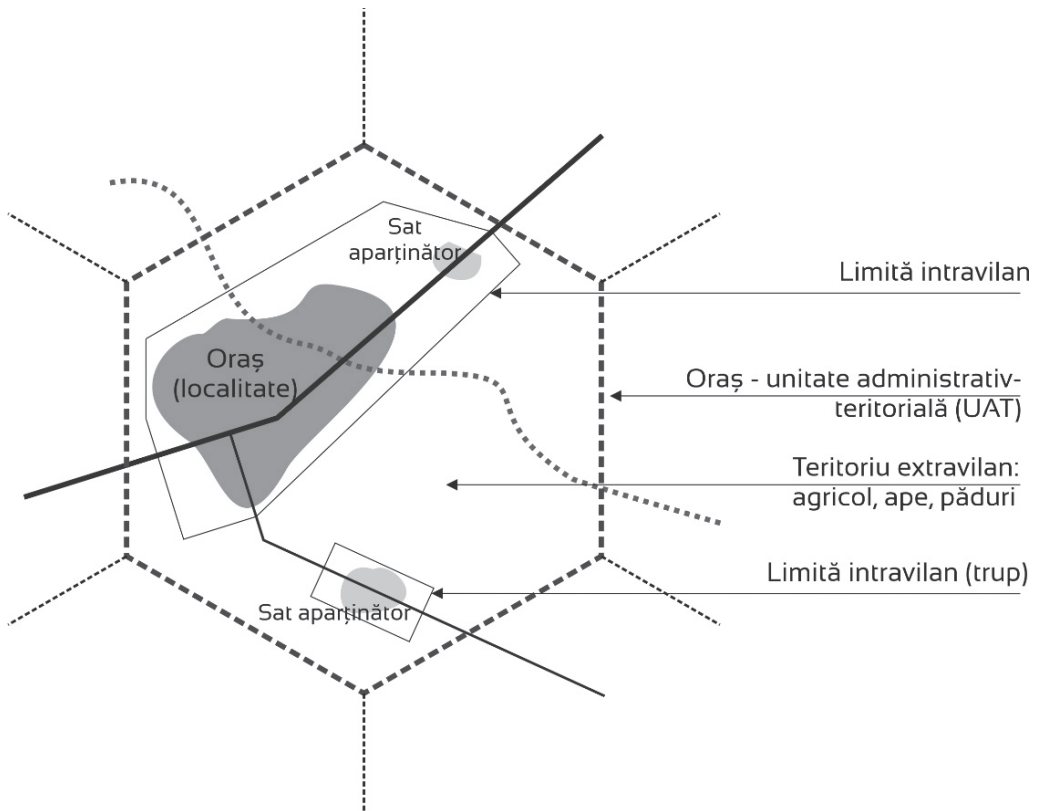


Fig. 5. Orașul - localitate și teritoriu administrativ

2.3.2. Aglomerație urbană, conurbație, megalopolis

Studiul relațiilor complexe dintre oraș și vecinătățile acestuia începe odată cu modelul orașului-grădină al lui Ebenezer Howard (1898), bazat pe ideea unui oraș central înconjurat de grădini periferice*. Patrick Geddes introduce în 1915† abordarea regională în analiza orașelor și a proceselor de urbanizare, comparând fenomenul dispersiei urbane cu cel de supra-aglomerare, iar Saarinen‡ explică tranziția necesară în dezvoltarea orașelor de la concentrarea haotică la descentralizarea ordonată¹⁴. Aceste cercetări au toate ca obiect studiul proceselor complexe prin care se formează noi tipuri de structuri spațiale, determinate de concentrările economice și demografice din jurul marilor orașe¹⁵. Ele se bazează pe dezvoltarea unor modele în care există un nucleu (centru) urban și periferia sa (constituită din orașe mai mici sau arii rurale), între care se dezvoltă relații specifice denumite relații urban-rural.

Există mai multe perspective în ceea ce privește definirea și descrierea aglomerațiilor urbane¹⁴:

- Perspectiva **ecologică** - aglomerația urbană ca rezultat al evoluției formelor urbane spațiale.
- Perspectiva **statistică sau cantitativă** - o anumită mărime spațială, definită prin criterii precum densitatea sau continuitatea suprafețelor construite. Tot aici pot fi introduse și criterii demografice, precum populația minimă a orașului central sau populația minimă a regiunilor periferice.
- Perspectiva **funcțională** - bazată pe accesibilitate și pe criterii precum rata navetismului sau distanța (inclusiv ca timp) între orașul central și regiunile cele mai periferice.

Delimitarea precisă a acestor forme de concentrare urbană este dificilă - discutăm adesea despre limite estompate (*fuzzy*), ce nu pot fi corelate cu decupajul administrativ-teritorial. De cele mai multe ori se recurge fie la definirea funcțională (bazată pe interacțiunea dintre centru și periferie, cu folosirea unor criterii precum navetismul), fie la definirea morfologică, legată de continuitatea spațiului construit, urbanizat¹⁶ (vezi figura de mai jos), aceasta din urmă fiind utilizată și de către Organizația Națiunilor Unite.

Astfel, conform definiției Organizației Națiunilor Unite, termenul de **aglomerație urbană** se referă la populația aflată într-un teritoriu delimitat ca zonă contiguă locuită la densități ale populației specifice zonelor urbane, fără a ține cont de limitele administrative. În statisticile oficiale privind

* Howard, E. (1902). *Garden Cities of To-Morrow*. London

† Geddes, P. (1915). *Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*. London, Williams.

‡ Saarinen, E. (1943). *The City: Its Growth, Its Decay, Its Future*. By Elliel Saarinen. (New York: Reinhold Publishing Corporation.

urbanizarea, populația aglomerației urbane este cea utilizată, în cele mai multe cazuri, pentru a stabili ierarhia orașelor de pe glob din punct de vedere al populației⁷.

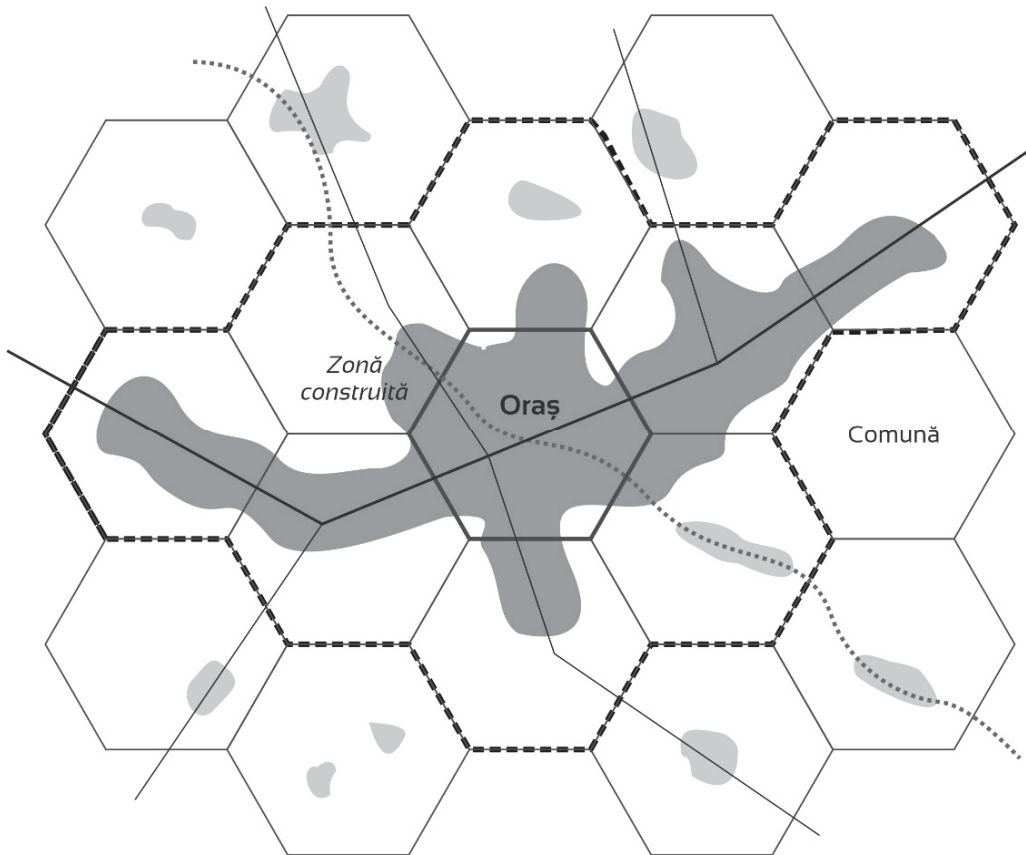


Fig. 6. Aglomerația urbană - zonă continuu urbanizată

În cazul în care două sau mai multe orașe situate la distanțe apropiate dezvoltă independent aglomerații urbane, rezultând arii urbanizate continue de dimensiuni și mai mari, discutăm despre apariția unei **conurbații**. Termenul descrie ariile urbane continue formate prin expansiunea simultană a mai multor orașe învecinate¹⁷, fiind inițial asociat aglomerațiilor urbane din Midlands-ului englez (Manchester, Liverpool, Leeds, Birmingham).

Aceste conurbații reprezintă regiuni policentrice, dezvoltate adesea în Europa ca urmare a progresului înregistrat de industria prelucrătoare și de minerit (îndeosebi industria cărbunelui) în secolele XIX - XX: Ruhr (Germania), Nord / Pas-de-Calais (Franța - Belgia), Donbass (Ucraina), Silezia Superioară (Polonia - conurbația Katowice)¹⁸.

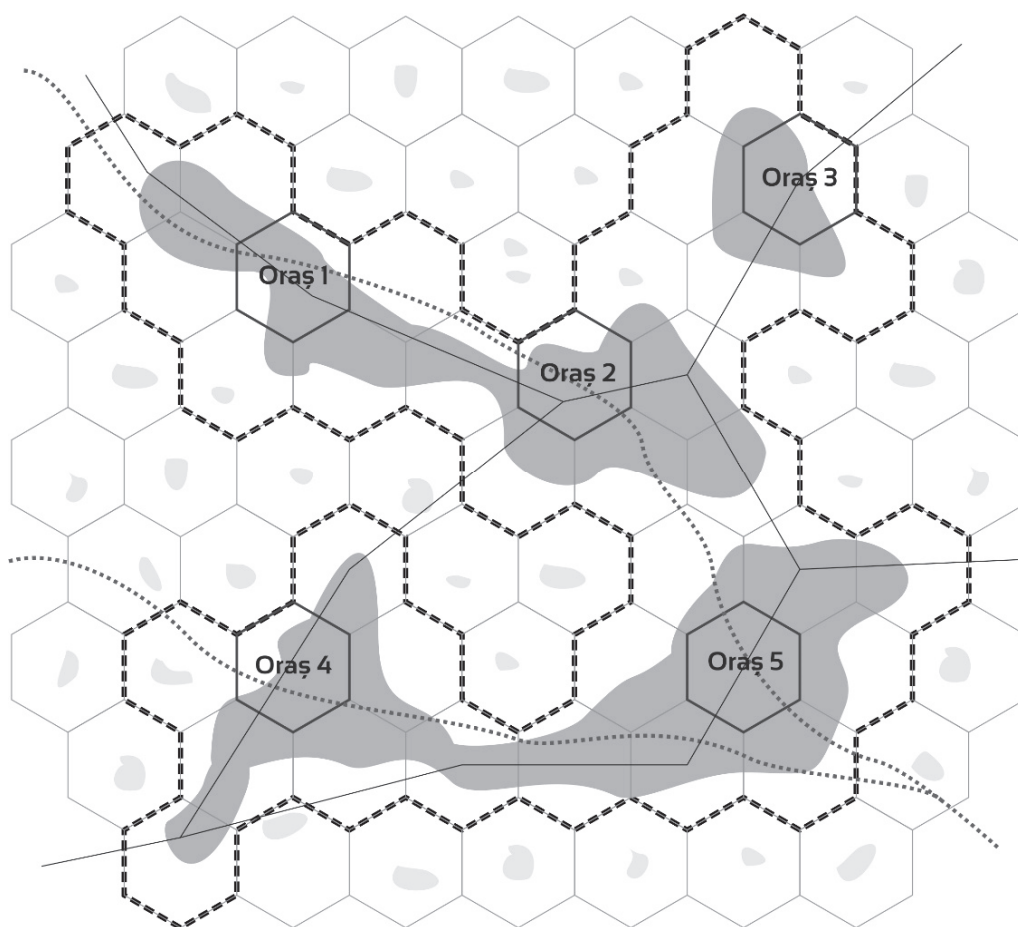


Fig. 7. Conurbația - grupări de aglomerații urbane

În 1957, Jean Gottman propune termenul de megalopolis pentru a descrie modul de dezvoltare al orașelor din nord-estul Statelor Unite ale Americii, în lungul căilor majore de transport: o întindere continuă de arii urbane și suburbane aflate între Boston și Washington, pe o distanță de circa 1.000 km și având, în 1950, o populație totală de circa 30 de milioane de locuitori¹⁹. Gottman stabilește, de asemenea, anumite condiții pentru ca o arie urbanizată să fie denumită megalopolis¹⁴:

- O distribuție densă a orașelor, care prezintă legături socio-economice cu regiunile lor periferice.
- O populație minimă de 25 de milioane de locuitori și o densitate a populației de peste 250 de locuitori / kmp.
- O infrastructură urbană eficientă și foarte bine dezvoltată - în special căi de comunicație care să conecteze principalele orașe.
- Să fie una dintre cele mai importante regiuni dintr-o națiune și să fie un nod internațional.

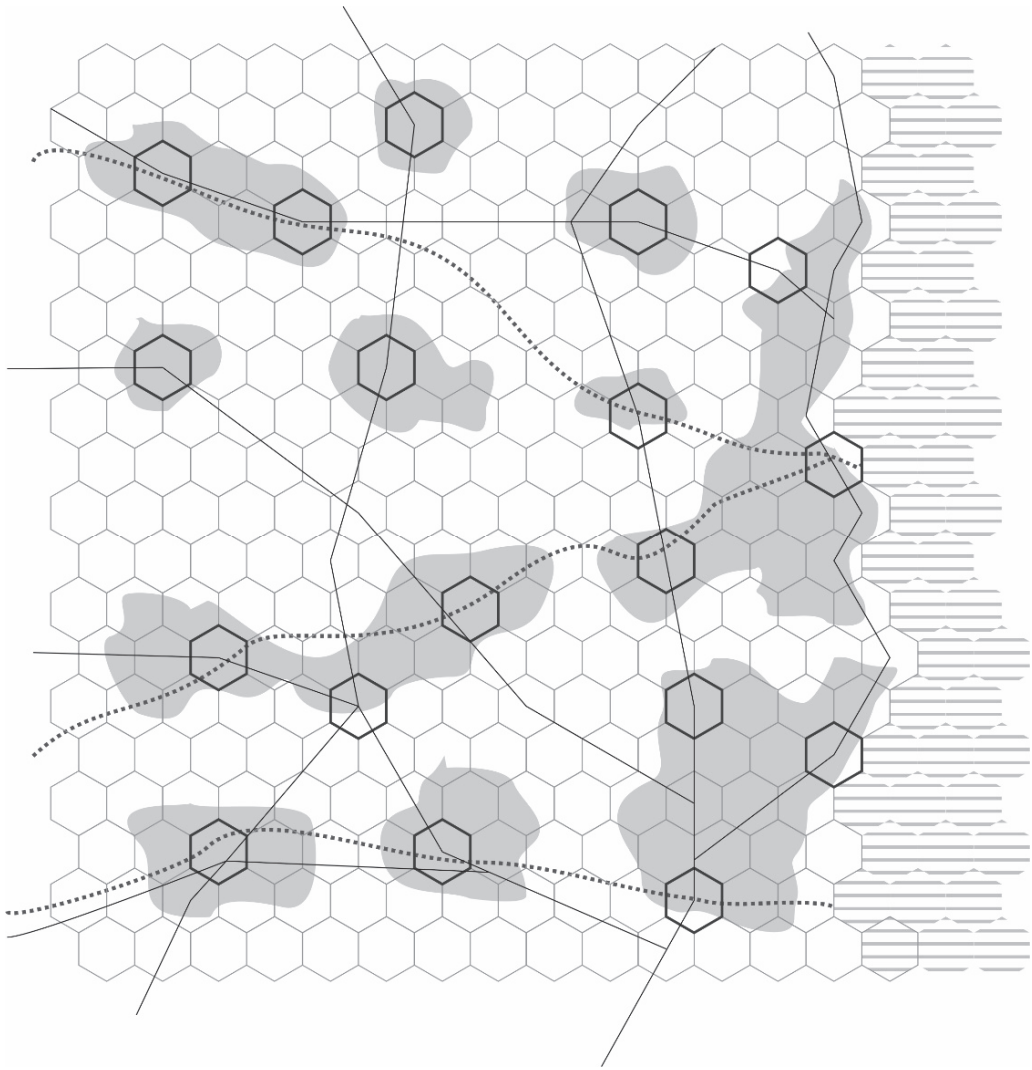


Fig. 8. Megalopolis

În final, Gottman identifică 6 megalopolisuri la nivel mondial, pe baza propriilor criterii¹⁴: Bos-Wash (coasta de nord-est a SUA, între Boston și Washington), Marile Lacuri (Chicago - Detroit, tot în SUA, împreună cu Toronto și), Coasta Pacificului în Japonia (Tokyo - Osaka), Europa de Nord-Vest (conurbațiile Randstad, din Olanda, și Rin-Ruhr din Germania), Greater London (Regatul Unit) și Delta Yangtze (în jurul orașului Shanghai). Astăzi numărul acestor megalopolis-uri este mai ridicat, dacă luăm în considerare ariile urbanizate de pe coasta de vest a SUA (San Francisco - Los Angeles - San Diego), coasta de sud-est a Braziliei (Sao Paulo - Rio de Janeiro - Belo Horizonte), ori concentrările urbane din jurul unor orașe foarte mari (Istanbul, Calcutta, Seul, Ciudad de Mexico).

Dinamica exponențială a acestui proces de concentrare a populației în zonele urbane a determinat introducerea în anul 1970 de către C.A Doxiadis a termenului de **Ecumenopolis**, ce desemnează orașul mondial².

Literatura de specialitate cuprinde multe alte concepte utilizate pentru definirea diferitelor forme de concentrare urbană, la diferite scări: de la **metropolă**, ca oraș cu peste 2 milioane de locuitori², la **orașe sau regiuni urbane globale** (care indică rolul economic din ce în ce mai important pe care îl au cele mai importante regiuni urbane în epoca globalizării și digitalizării)²⁰ și până la **regiuni megapolitane**, ce presupun o tranziție de la zonele metropolitane inițiale (centru urban - suburbii - zonă exurbană) la noi structuri trans-metropolitane²¹.

Două concepte prezintă însă o importanță aparte din punct de vedere al zonelor urbane europene și, implicit, al orașelor din România: zonele metropolitane și zonele urbane funcționale.

2.3.3. *Zone metropolitane și zone urbane funcționale*

Prin potențialul său socio-economic, se poate spune că orașul polarizează un anumit teritoriu în jurul său, pe care exercită o anumită influență³. Dezvoltarea relațiilor funcționale și spațiale dintre oraș și zona sa limitrofă determină nevoia unei cooperări mai active între unitățile administrativ-teritoriale, inclusiv prin dezvoltarea unor forme instituționalizate de cooperare²².

Principalele tipuri de relații ce se dezvoltă între orașe și teritoriul înconjurător sunt²³:

- **Relații de muncă:** prin deplasarea populației active din localitățile învecinate la locurile de muncă din oraș, în general în cadrul izocronelor de 30 - 45 minute.
- **Aprovizionarea:** aprovizionarea cu produse agro-alimentare a orașului (dinspre teritoriul înconjurător), respectiv aprovizionarea cu produse alimentare prelucrate industrial și cu produse industriale (dinspre oraș spre teritoriu).
- **Relații de servire:** satisfacerea unor necesități ale populației din teritoriul înconjurător, prin intermediul dotărilor urbane și a altor servicii din oraș: pentru educație, comerț și alte servicii, cultură și sport, sănătate, acces la instituții administrative. În sens invers, locuitorii orașului pot beneficia de zone de recreere și agrement (inclusiv zone turistice) aflate în teritoriul înconjurător.

Conceptul de **zonă metropolitană** este strâns legat de parteneriatele urban - rural create între orașele polarizatoare și orașele mai mici sau zonele rurale din jurul acestora. Zona metropolitană va include cel puțin un oraș polarizator și zona periurbană a acestuia (ca spațiu cu transformări profunde

aflat la contactul dintre urban și rural, determinat de extinderea unor funcțiuni urbane, caracter rezidențial recent și pregnanța navetismului²⁴), însă poate include și zone rurale mai îndepărtate cu care orașul a dezvoltat relații de cooperare (pentru rezolvarea unor probleme comune - de exemplu, gestiunea deșeurilor).

Parteneriatele urban-rural* care stau la baza declarării unor zone metropolitane sunt adesea formalizate prin intermediul unei asocieri de unități administrativ-teritoriale. În cazul României, aceste asocieri se numesc Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI). Ele reflectă relațiile de cooperare existente între orașul polarizator și unitățile administrativ-teritoriale din vecinătatea acestuia, pe diferite planuri (social - furnizare de servicii publice: educație, sănătate, cultură, loisir, economic - mutarea unor activități economice în afara marilor orașe, urbanistic - dezvoltarea unor zone rezidențiale în zonele periurbane) și fac posibilă desfășurarea în comun a unor proiecte majore de dezvoltare (rețele transport public, sisteme de gestiune a deșeurilor, sisteme de alimentare cu apă și canalizare, parcuri industriale etc.). Activitățile economice dezvoltate în teritoriile metropolitane servesc orașele principale, însă creează locuri de muncă și pentru locuitorii celorlalte localități din jurul orașelor.

Franța este un exemplu des invocat în ceea ce privește zonele metropolitane. Fragmentarea administrativă a teritoriului francez (peste 36.500 de comune - unități administrativ-teritoriale de bază) a determinat promovarea asocierii comunelor în vederea furnizării în comun a anumitor servicii publice²⁵. Aceste forme instituționalizate de asociere voluntară, denumite Entități Publice pentru Cooperare Intercomunală (*Établissement public de coopération intercommunale - EPCI*), sunt de mai multe tipuri. Cele din jurul marilor orașe (peste 500.000 de locuitori) sunt denumite comunități urbane (*communauté urbaine*)²⁶. Conceptul de zonă metropolitană apare însă în SUA încă din 1910, când sunt introduse districtele metropolitane (*Metropolitan Districts*) ca unitate statistică, tocmai pentru a avea o imagine mai fidelă a concentrării populației în jurul marilor orașe. În 1960 au fost definite zonele metropolitane statistice (*Standard Metropolitan Statistical Area*) în jurul orașelor cu minim 50.000 de locuitori. Alte criterii pentru stabilirea caracterului metropolitan al unităților administrativ-teritoriale incluse în zona metropolitană statistică includeau forța de muncă care nu e ocupată în agricultură, densitatea populației sau navetismul²⁷.

* În vederea corelării cu legislația existentă la nivel național, prin zonă metropolitană se vor înțelege teritoriile unde există o asociere voluntară a unor unități administrativ-teritoriale de bază în vederea cooperării.

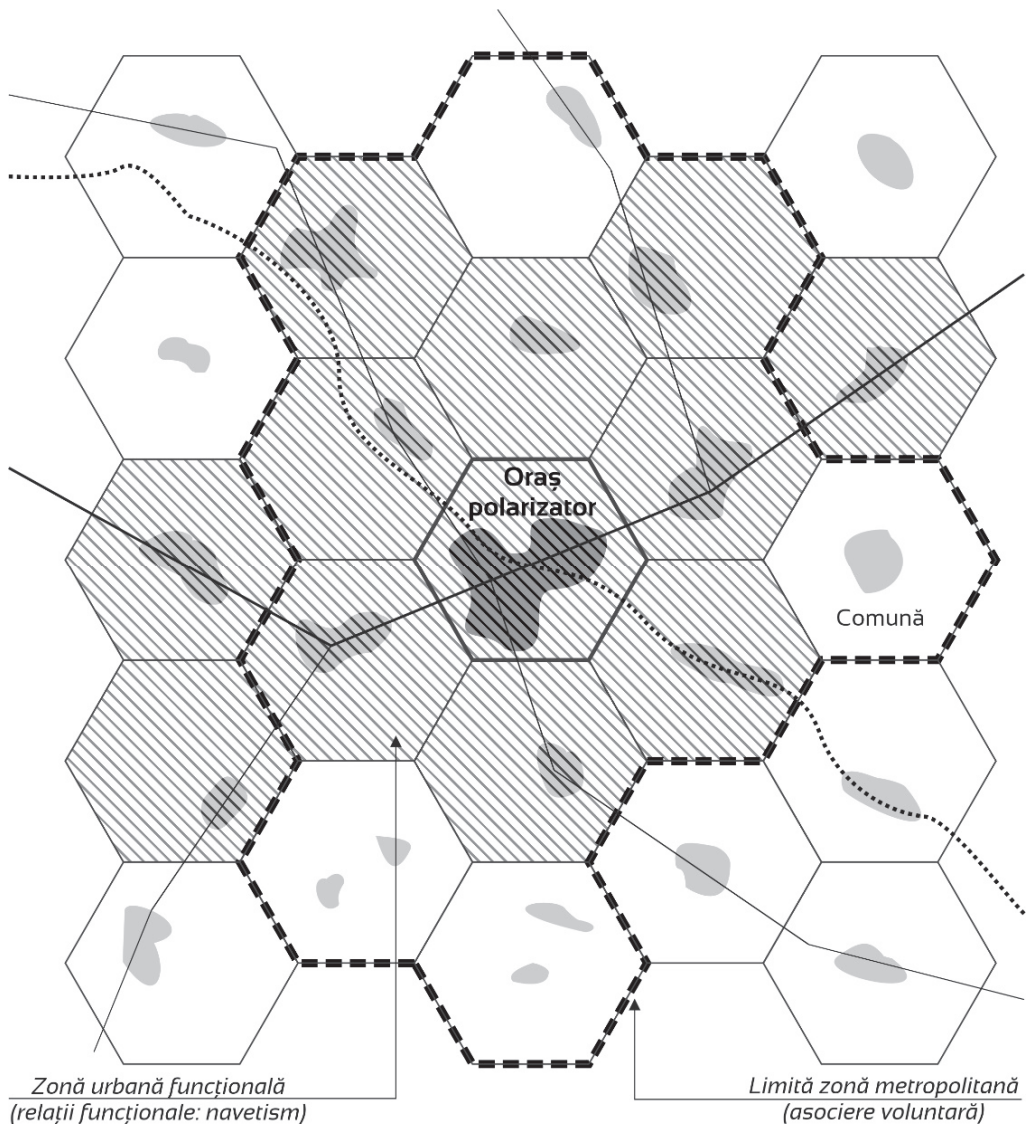


Fig. 9. Zone metropolitane și zone urbane funcționale

În România, zonele metropolitane au fost inițial definite ca fiind zone constituite prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane [...] și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri⁹. Recent, ultimele schimbări legislative au introdus condiția contiguității spațiale în delimitarea zonelor metropolitane²⁸. În Codul Administrativ, zonele metropolitane sunt definite, din punct de vedere instituțional, ca asociații de dezvoltare intercomunitară ce pot fi constituite, pe bază de parteneriat, între capitala României sau municipiile reședință de județ și unitățile administrativ-teritoriale aflate în zona limitrofă¹³.

Caseta 3. Zone metropolitane și zone urbane funcționale în România

Zonele metropolitane din România se constituie ca Asociații de Dezvoltare Intercomunitară, conform legii administrației publice (actualul Cod Administrativ). Primul document legislativ care a promovat constituirea zonelor metropolitane a fost legea de aprobare a Secțiunii IV a Planului de Amenajare a Teritoriului Național, ce prevedea posibilitatea municipiilor de rangul I de a se asocia cu unitățile administrativ-teritoriale aflate pe o distanță de până la 30 km. Prima zonă metropolitană constituită în România a fost Zona Metropolitană Oradea (în 2005).

În 2008, odată cu aprobarea legislației privind Polii Naționali de Creștere (HG 998 / 2008) a fost promovată constituirea zonelor metropolitane în jurul celor mai importante orașe din cele 7 regiuni de dezvoltare ale României (exceptând București-Ilfov): Cluj-Napoca, Timișoara, Brașov, Craiova, Ploiești, Iași, Constanța. În lipsa unor zone metropolitane constituite, aceste municipii nu ar fi putut accesa finanțarea europeană pe proiecte de dezvoltare urbană în perioada 2007-2013.

În iunie 2020, în România erau 13 zone metropolitane membre ale Federației Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, dacă exceptăm Municipiul București (cu o situație încă incertă), și alte 9 zone metropolitane declarate, în diverse stadii de maturitate.

Pentru perioada 2014-2020, municipiile reședință de județ din România au putut considera Zona Urbană Funcțională ca teritoriu pentru care să elaboreze documentele strategice necesare accesării finanțării europene pentru proiectele de dezvoltare urbană durabilă. Aceste zone au fost delimitate conform metodologiei OECD. Este foarte probabil ca zonele urbane funcționale să aibă un rol important și în viitor, fiind înțeleasă necesitatea unor abordări integrate pentru dezvoltarea acestor teritorii.

Dacă în delimitarea zonelor metropolitane este necesar să se țină cont, de cele mai multe ori, de existența unei dorințe de asociere voluntară a unităților administrativ-teritoriale, definirea ariilor (sau a zonelor) urbane funcționale* este legată de existența unor relații funcționale, determinate de interdependențe economice și descrise, adesea, prin fenomenul de navetism²⁹. În definirea unei zone urbane funcționale, OECD verifică următoarele criterii (valabile pentru teritoriul european)³⁰:

* Pentru a asigura corelarea cu documentele existente la nivel național, se va folosi traducerea acceptată a termenului de *Functional Urban Area*, respectiv Zonă Urbană Funcțională (ZUF).

- Existența unui centru urban (*urban core*) cu populație de peste 50.000 de locuitori, în care peste 50 % din populație trăiește într-o zonă contiguă cu densitate de minim 1.500 de locuitori / kmp. Se admite posibilitatea să existe mai multe centre urbane în cadrul unei astfel de zone urbane funcționale, deci ca zona urbană funcțională să fie policentrică.
- Delimitarea unui hinterland urban, în care sunt incluse toate unitățile administrativ-teritoriale de bază în care minim 15 % din populația ocupată lucrează într-un centru urban, cu condiția conservării contiguității spațiale.

Zona urbană funcțională este astfel *reprezentarea spațială a relației bidirecționale dintre un centru urban și și teritoriul său adiacent, bazată pe relații și fluxuri socio-economice care includ navetismul (privit ca relația dintre oferta de locuri de muncă și forța de muncă disponibilă în teritoriu) sau oportunități legate de educație și oferta serviciilor (publice sau private)*³¹. Criteriul accesibilității este de asemenea destul de frecvent utilizat în delimitarea ZUF (din considerente privind disponibilitatea datelor), fiind exprimat prin intermediul izocronelor de 30 sau 45 de minute (zonele accesibile într-un timp maxim de 45 de minute față de centrul ZUF).

Prin urmare, este posibil ca teritoriul zonei urbane funcționale (determinat pe baza unor criterii obiective - navetism, izocrone de accesibilitate) să nu coincidă cu teritoriul zonei metropolitane, determinat pe baza asocierii voluntare în vederea desfășurării unor proiecte comune (unde politicul joacă un rol important) - vezi și harta de mai jos, cu delimitarea zonelor metropolitane și a zonelor urbane funcționale din România.

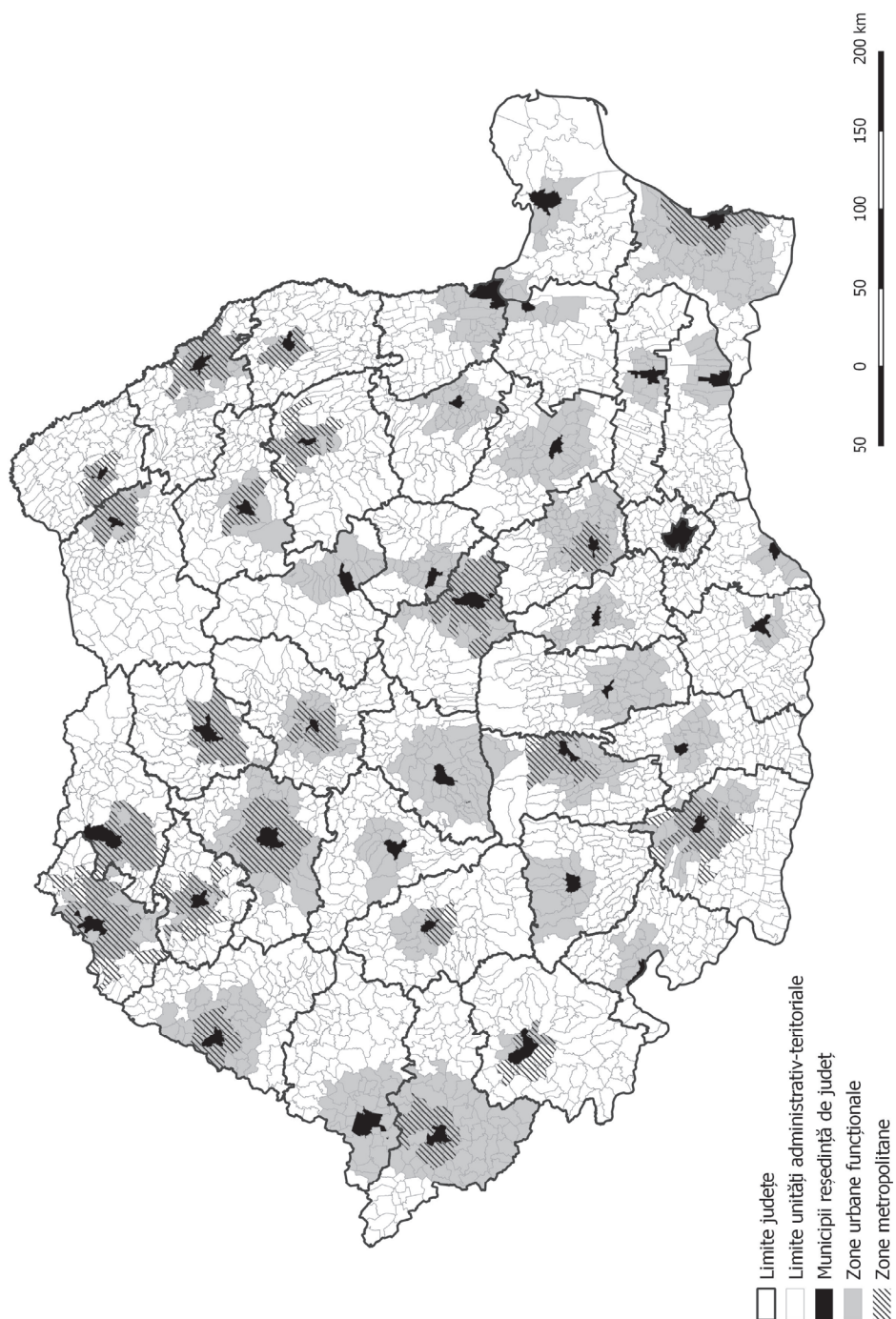


Fig. 10. Zone urbane funcționale și zone metropolitane în municipii reședință de județ*

* Sursă date: Anexa 3 - Ghid Axa 4 - Programul Operațional Regional 2014-2020. Studiu World Bank: "Sectoare pentru cooperare interjurisdicțională"

2.4. Tipologia așezărilor umane

Tipologia așezărilor umane rezultă din clasificarea acestora după diverse criterii. Aceste criterii pot fi de ordin:

- Morfologic - de exemplu, clasificarea satelor după formă sau după modul în care sunt grupate gospodăriile din vatra satului (densitatea construcțiilor).
- Demografic - după mărimea populației.
- Funcțional - după funcțiile economice.
- Istoric - după vechimea localității.
- Teritorial - după rolul pe care respectiva localitate îl are în rețeaua de localități.

Următoarele secțiuni prezintă astfel de posibile clasificări, atât pentru așezările rurale (utile în înțelegerea interacțiunii dintre oraș și satele din jur), cât și pentru cele urbane. Este de reținut faptul că orice clasificare a așezărilor umane pe tipuri va ține seama de caracteristicile sistemului de așezări la care acea clasificare se raportează. Cum modul în care se realizează diferențierea dintre așezările urbane și cele rurale variază de la un stat la altul, și tipologiile de așezări umane utilizate vor varia în funcție de caracteristicile teritoriului respectiv.

2.4.1. Tipologia așezărilor rurale

Diversitatea tipurilor de sate este determinată de elementele cadrului natural (de unde derivă poziția sitului satului în raport cu formele de relief și cu terenurile cultivate), precum și de dimensiunea acestuia din punct de vedere al densității construcțiilor sau al numărului de locuitori. Din punct de vedere al formei, se disting 3 mari grupe de forme: sate în lungime (sate-stradă, sau sate liniare), sate concentrate (sate masive) și sate în stea².

În ceea ce privește **mărimea demografică** a satelor, la nivelul spațiului geografic românesc se folosește următoarea clasificare³²:

- Sate mici și foarte mici (sub 500 locuitori).
- Sate mijlocii (500 - 1.500 locuitori).
- Sate mari și foarte mari (peste 1500 locuitori).

Din punct de vedere **morfologic** (forma, textura, structura vetrei satelor), în România se disting trei tipuri de așezări rurale³²:

- Satele de tip risipit (împrăștiat) - gospodăriile formează o vatră foarte dispersată (distanțe de la 100 la 2.000 m între gospodării), fiind caracteristice zonelor montane (ex: Munții Apuseni).
- Satele de tip răsfirat - situate la altitudini cuprinse între 400 și 800 m (dealuri subcarpatice și piemontane).

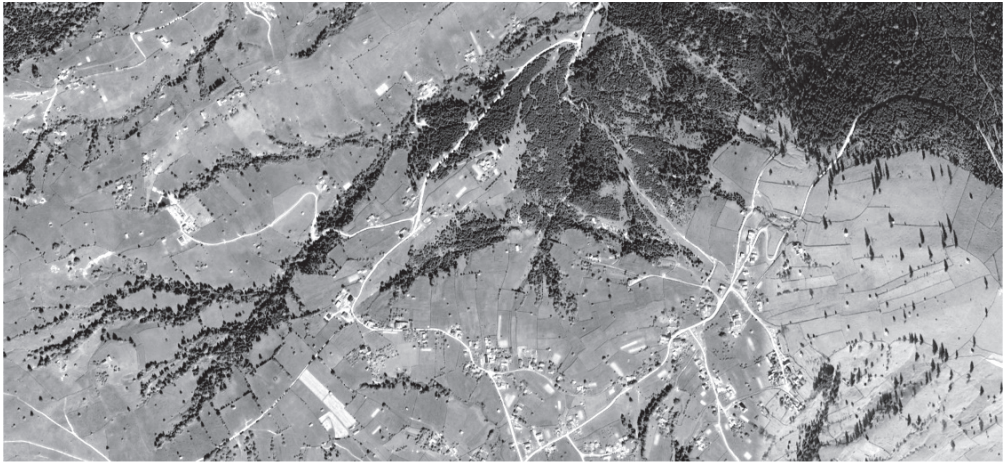


Fig. 11. Tipologii de sate din România: risipit (Paltinu, jud. Suceava), răsfirat (Remetea Chioarului, jud. Maramureș) și adunat (Perișoru, jud. Ialomița).*

* Sursă imagini: Google Earth, 2020.

- Satele de tip adunat - vetre bine conturate, cu o separare clară față de teritoriul moșiei (teritoriul agricol, cultivat, din jurul satului). Este un tip specific zonelor de câmpie și depresiunilor joase intramontane. Un subtip în cazul satelor adunate sunt satele mono-liniare sau bi-liniare (în lungul drumurilor sau al văilor).

O altă clasificare posibilă a așezărilor rurale este de ordin funcțional (în funcție de activitatea economică). În acest sens, pot fi identificate următoarele tipuri funcționale de sate²:

- **Așezări rurale cu funcții predominant agricole** - activitatea economică este bazată pe valorificarea terenurilor și a resurselor agricole.
- **Așezări cu funcții agro-industriale** - industrie alimentară (prelucrare a produselor agricole), industrie extractivă (minerit), alte ramuri industriale (în special în jurul marilor orașe).
- **Așezări agro-turistice** - dezvoltate ca urmare a valorificării unor resurse turistice.
- **Așezări agricole și de servicii** - atunci când anumite așezări rurale localizate în poziții avantajate prezintă servicii ce acoperă nevoile locuitorilor din satele din jur.
- **Așezări agro-silvice** - cu economie bazată pe valorificarea resurselor forestiere și pe creșterea animalelor.
- **Așezări agro-piscicole** - dezvoltate ca urmare a potențialului de pescuit al teritoriului din apropiere (mare, râu, lac - exemplu: satele din Delta Dunării).
- **Așezări cu funcții industrial-agricole** - în localitățile cu potențial agricol redus, în care s-au realizat însă mari investiții industriale.
- **Așezări rurale cu funcții complexe** - tipice satelor mari, care ajung să fie declarate orașe în urma accelerării proceselor de dezvoltare.

2.4.2. Tipologia așezărilor urbane

Cele mai des utilizate criterii de clasificare a orașelor sunt³³:

- **Poziția geografică** - orașe de munte, de deal și podiș, de câmpie.
- **Geneza** - orașe antice, medievale, moderne, contemporane.
- **Mărimea demografică** - orașe mici, orașe mijlocii, orașe mari.
- **Morfostructura** - orașe radiar-concentrice, polinucleare, rectangulare, liniare și biliniare, geometrice.
- **Fizionomia** - orașe de tip european, de tip nord-american, caracteristice statelor în curs de dezvoltare.
- **Funcția** - orașe cu funcții comerciale, culturale, industriale etc.
- **Forma de evoluție teritorială** - oraș, aglomerație urbană, microregiune urbană, conurbație, metropolă, megalopolis.

La nivel global, unii autori leagă traiectoria dezvoltării urbane de legătura pe care orașele o au, individual, cu evoluția economiei globale. Un exemplu în acest sens este clasificarea orașelor în³⁴:

- Orașe din Lumea a Treia.
- Orașe din țările socialiste.
- Orașe globale.
- Foste orașe industriale.
- Noi districte industriale.

La nivel european au existat mai multe încercări de încadrare a orașelor din Uniunea Europeană în diferite tipologii, clasificările fiind, de cele mai multe ori, realizate la niveluri teritoriale mai ample (zone sau regiuni urbane). Un studiu recent, bazat pe analiza densității populației în diferite regiuni urbane din Europa, identifică patru tipuri de zone urbane³⁵:

- Regiuni urbane monocentrice (București).
- Regiuni urbane dispersate (Silezia Superioară, Polonia).
- Regiuni urbane liniare (Coasta de Azur, Franța).
- Regiuni urbane policentrice (Randstad, Olanda).

Din punct de vedere funcțional, pot fi diferențiate următoarele tipuri de orașe²:

- **Orașe cu funcții complexe** - în general, orașele mari.
- **Orașe cu funcții specializate:**
 - **Funcție militară** - una din primele funcții urbane, rol diminuat astăzi.
 - **Funcție comercială** - care a stat, de cele mai multe ori, la baza dezvoltării orașelor (vezi orașe portuare sau orașe - târg).
 - **Funcție de transport** - dezvoltare a orașelor ca urmare a rolului avut în rețelele de transport rutier, feroviar, fluvial sau maritim.
 - **Funcție industrială** - distingem aici orașe miniere și orașe cu funcții industriale propriu-zise.
 - **Funcție culturală** - inclusiv orașele universitare sau orașe ale festivalurilor și congreselor.
 - **Funcție politico-administrativă.**
 - **Funcție de rezidență temporară** - orașe stațiuni.

În cele ce urmează, vor fi detaliate câteva posibile clasificări ale orașelor din România, pentru a ilustra modul în care anumite criterii de clasificare pot ajuta la o mai bună înțelegere a modului în care se dezvoltă și funcționează orașele din teritoriul național.

La nivelul României, pot fi identificate următoarele tipuri de orașe **după momentul apariției**³⁶:

- Orașe apărute în interiorul sau sub protecția fortificațiilor (Cluj-Napoca);
- Orașe care au luat naștere din târguri comerciale (Târgoviște);

- Orașe apărute în legătură cu dezvoltarea transportului, ca orașe-porturi, noduri de cale ferată, puncte vamale vechi (Bacău, Slatina);
- Orașe apărute datorită dezvoltării industriei extractive și prelucrătoare (Reșița, Petroșani, Baia Mare);
- Orașe noi, apărute pe locul satelor sau comunelor (Ploiești, Craiova)
- Orașe cu resurse curative (Vatra Dornei, Pucioasa, Călimănești).

După **poziția geografică**, Vintilă Mihăilescu identifică trei tipuri de orașe pe teritoriul României, o clasificare ce subliniază modul în care s-a dezvoltat sistemul național de așezări urbane:

- Orașe de sub munte - cu referire la orașele depresionare sau cele dezvoltate în dealurile piemontane.
- Orașe de sub dealuri - cele situate în zona de contact dintre dealuri sau podișuri și câmpie.
- Orașe de răspântie - dezvoltate datorită poziției lor la intersecția unor drumuri comerciale.

Din punct de vedere al **mărimii demografice**, clasificarea acceptată pentru orașele din România este următoarea³⁷:

- **Orașe mari** - peste 100.000 de locuitori. Aici se detașează municipiul București, ca singurul oraș foarte mare (peste 500.000 de locuitori) din România.
- **Orașe mijlocii** - între 20.000 și 100.000 de locuitori.
- **Orașe mici** - sub 20.000 de locuitori.

După **rolul localităților urbane în teritoriu**, o clasificare mai veche a orașelor din România (însă în continuare valabilă astăzi) identifică următoarele tipuri³⁸:

- Categoria I - Orașe mari cu funcțiuni complexe, centre economice și social culturale de importanță națională, cu raze de influență ce cuprind teritorii foarte largi: București, Cluj, Iași, Timișoara, Craiova, Constanța etc.
- Categoria II - Orașe mari cu funcțiuni complexe, principale centre economice și social-culturale a căror influență depășește teritoriul unui județ: Ploiești, Oradea, Sibiu etc.
- Categoria III - Orașe cu funcțiuni economice și social-culturale de importanță județeană (Alba Iulia, Râmnicu Vâlcea, Vaslui - în genera, restul municipiilor reședință de județ).
- Categoria IV - orașe centre industriale cu unități de importanță națională cu pondere importantă în cadrul producției industriale a țării (în trecut Hunedoara sau Onești, astăzi Mioveni sau Ghimbav).
- Categoria V - orașe cu activități economice și rol de servire social-culturală de importanță locală (Babadag, Năsăud, Videle etc.).
- Categoria VI - orașe stațiuni balneo-climaterice și turistice (Sinaia, Bușteni, Călimănești, Eforie etc.).

Nu în ultimul rând, există o clasificare normativă a localităților urbane din România (conform legislației în vigoare). Aceasta este prezentată în caseta de mai jos, detalii suplimentare fiind oferite în **Capitolul 7**.

Caseta 4. Clasificarea normativă a localităților din România

Legea nr. 351/2001 de aprobare a Secțiunii IV a Planului de Amenajare a Teritoriului Național conține o clasificare ierarhică (pe ranguri) a tuturor localităților din România. Conform legii, rangul reprezintă expresia *importanței actuale și în perspectivă imediată a unei localități în cadrul rețelei din punct de vedere administrativ, politic, social, economic, cultural etc.*, în raport cu dimensiunile ariei de influență polarizate și cu nivelul de decizie pe care îl implică în alocarea de resurse. Aceasta importanța trebuie să își găsească corespondentul și în nivelul de modernizare. Clasificarea pe ranguri este următoarea:

- Rang 0 - capitala României, municipiu de importanță europeană (municipiul București).
- Rang I - municipii de importanță națională, cu influență potențială la nivel european. Sunt 11 municipii de rangul I: Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Craiova, Brașov, Constanța, Brăila, Galați, Bacău, Ploiești, Oradea.
- Rang II - municipii de importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități. Toate celelalte municipii (reședință de județ sau nu) intră aici (91 de municipii).
- Rang III - orașe (216).
- Rang IV - sate reședință de comună.
- Rang V - sate aparținătoare.

Întrebări de verificare

1. Explicați principalele criterii pe baza cărora o așezare urbană (oraș) poate fi diferențiată de una rurală (sat).
2. Comentați diferența dintre oraș ca unitate administrativ-teritorială și oraș ca localitate urbană.
3. Descrieți diferențele dintre un oraș, o aglomerație urbană, o conurbație și un megalopolis.
4. Considerând același oraș polarizator, explicați diferențele care pot să apară între zona metropolitană și zona urbană funcțională a acestuia.
5. Ce tipuri de așezări urbane există în județul vostru? Considerați cel puțin trei criterii de clasificare.
6. Considerând exclusiv criteriul funcțional, comentați diferențele între tipurile de așezări rurale și tipurile de așezări urbane.

Referințe bibliografice

¹ Paddison, R. (2001). *Studying cities*. Paddison, R. (ed.), Handbook of urban studies, 1-11.

² Ianoș, I. (2005). *Geografie urbană și rurală*. Ministerul Educației și Cercetării, Proiectul pentru Învățământul Rural.

³ Cucu, V. (1976). *Geografie și urbanizare*. Editura Junimea, Iași.

⁴ Frey, W. H., & Zimmer, Z. (2001). *Defining the city*. Paddison, R. (ed.), Handbook of urban studies, 14-35.

⁵ Hall, T., (2006). *Urban geography*. Routledge.

⁶ European Commission - Eurostat et al. (2020). *A recommendation on the method to delineate cities, urban and rural areas for international statistical comparisons*. Statistical Commission, Fifty-first session, 3-6 March 2020.

⁷ DESA, UN. (2018). *World urbanization prospects: 2018*. Nairobi (Kenya): United Nations Department for Economic and Social Affairs.

⁸ Legea nr. 2 din 16 februarie 1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României.

⁹ Legea nr. 100 din 19 aprilie 2007 pentru modificarea și completarea Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități.

¹⁰ UAUIM - CCPEC. (2014). *Studiu de fundamentare în vederea actualizării PATN - Secțiunea Rețeaua de Localități*.

¹¹ Dijkstra, L., Hamilton, E., Lall, S., Wahba, S. (2020). *How do we define cities, towns and rural areas?*, <https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/how-do-we-define-cities-towns-and-rural-areas> consultat pe 19 mai 2020.

-
- ¹² Lefebvre, H. (2003). *The urban revolution*. U of Minnesota Press.
- ¹³ Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ.
- ¹⁴ Fang, C., & Yu, D. (2017). *Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon*. *Landscape and Urban Planning*, 162, 126-136.
- ¹⁵ Szajnowska-Wysocka, A., & Zuzńska-Żyśko, E. (2013). *The Upper-Silesian conurbation on the path towards the "Silesia" metropolis*. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 21(21), 111-124.
- ¹⁶ Thomas, I., Cotteels, C., Jones, J., & Peeters, D. (2012). *Revisiting the extension of the Brussels urban agglomeration: new methods, new data... new results?*. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2).
- ¹⁷ Fawcett, C. B. (1922). *British conurbations in 1921*. *The Sociological Review*, 14(2), 111-122.
- ¹⁸ Krzysztofik, R., Tkocz, M., Spórna, T., & Kantor-Pietraga, I. (2016). *Some dilemmas of post-industrialism in a region of traditional industry: The case of the Katowice conurbation, Poland*. *Moravian Geographical Reports*, 24(1), 42-54.
- ¹⁹ Gottman, J. (1957). *Megalopolis or the urbanization of the northeastern Seaboard*. *Economic Geography*, 33(7), 31-40.
- ²⁰ Sassen, S. (1991). *The Global City*. Nugent, D., Vincent, J., *A Companion to Anthropology of Politics*, Blackwell Publishing, 168-178.
- ²¹ Lang, R., & Knox, P. K. (2009). *The new metropolis: Rethinking megalopolis*. *Regional studies*, 43(6), 789-802.
- ²² Kaczmarek, T., & Kociuba, D. (2017). *Models of governance in the urban functional areas: Policy lessons from the implementation of integrated territorial investments (ITIs) in Poland*. *Quaestiones Geographicae*, 36(4), 47-64.
- ²³ Cristea, D. (1977). *Orașul și teritoriul periurban*. Lăzărescu, C. (coord.), *Urbanismul în România*, Editura Tehnică, București, 181 - 191.
- ²⁴ Quattro Design - Arhitecți și urbanști asociați. (2014). *Studiul 19. Noile legături urban rural și dezvoltarea locală*, Raport final, Strategie de Dezvoltare Teritorială a României.
- ²⁵ Booth, P. (2009). *Planning and the Culture of Governance: Local Institutions and Reform in France*, *European Planning Studies*, 17(5), 677-695.
- ²⁶ Geppert, A., (2014). *France, drifting away from the regional economic approach*, Reimer, M., Gemitis, P., Blotevogel, H.H., *Spatial planning and practices in Europe. A comparative perspective of continuity and changes*, Routledge, New York.

-
- ²⁷ Berry, B. J. L., Goheen, P. G., & Goldstein, H. (1969). *Metropolitan area definition: A re-evaluation of concept and statistical practice (Vol. 28)*. Washington: US Bureau of the Census.
- ²⁸ Legea nr. 190 din 25 octombrie 2019 pentru modificarea Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități
- ²⁹ Brezzi, M., & Veneri, P. (2015). *Assessing polycentric urban systems in the OECD: Country, regional and metropolitan perspectives*. *European Planning Studies*, 23(6), 1128-1145.
- ³⁰ OECD, (2013). *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*.
- ³¹ Ivanov, I. (coord.). (2018). *Zonele funcționale în statele membre ale Consiliului Europei*. Studiu pregătitor pentru a XVII-a sesiune a Conferinței Consiliului Europei a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului (CEMAT).
- ³² Erdeli, G. (1983). *Tipuri de așezări rurale - mărime, formă, structură și textură*, Universitatea din București - Institutul de Geografie, Geografia României - Vol. II Geografie umană și economică, Editura Academiei RSR, București, p. 173-182.
- ³³ Săgeată, R. (2010). *Geografie urbană*. Editura Universității "Lucian Blaga", Sibiu.
- ³⁴ Savage, M., & Warde, A. (1993). *Urban sociology, capitalism and modernity*. Macmillan International Higher Education.
- ³⁵ Nabielek, K., Hamers, D., Evers, D. (2016). *Cities in Europe*. PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, The Hague.
- ³⁶ Șandru, I. & Cucu, V.: *Classification of the types of towns in Romania*. *Revue roumaine: géographie* 8, 13-20 (1964)
- ³⁷ Deică, P. (1983). *Mărimea orașelor*, Universitatea din București - Institutul de Geografie, Geografia României - Vol. II Geografie umană și economică, Editura Academiei RSR, București, p. 149-158.
- ³⁸ Cristea, D. (1977). *Procesul de urbanizare*. Lăzărescu, C. (coord.), Urbanismul în România, Editura Tehnică, București, 7 - 21.

3. Cum evoluează orașul?

- *Apariția orașelor este determinată de caracteristicile favorabile ale sitului (proximitatea față de resurse ce pot fi valorificate), însă dezvoltarea lor ulterioară este mai degrabă legată de factori antropici (în special aspecte economice și culturale).*
- *Procesul de urbanizare se accentuează odată cu Revoluția industrială, fiind determinat de factori demografici, economici și politico-administrativi.*
- *Fazele urbanizării sunt urbanizarea, suburbanizarea, deurbanizarea și reurbanizarea. Fiecare este însoțită de procese sociale și economice specifice.*

3.1. Geneza orașelor*

Există mai multe teorii privind modul în care au apărut orașele, ca așezări umane detașate, prin mărirea și densitatea populației sau prin activitățile economice concentrate, de restul așezărilor umane. Într-o logică deterministă (mediul ca factor dominant), situl a fost principalul element care a determinat apariția așezărilor umane. Printre elementele definitorii ale sitului se numără¹:

- **Relația cu relieful** - amplasarea fortificațiilor la înălțime (așezări de tip acropolă: Atena, Roma) sau pe culmea depresionare montane, lângă pasurile sau trecătorile montane etc.
- **Relația cu apa** - orașele amplasate pe coastă (orașe litorale) sau orașele amplasate pe râuri, cu diferite amplasamente: meandre, terase, delte sau pe o insulă de pe râu (vezi cazul Parisului). Relația cu apa este deosebit de importantă și pentru așezările din deșert (în relație cu resursele de apă subterană existente).
- Prezența unor **resurse minerale** - orașele miniere.
- Prezența unor **resurse turistice** - stațiunile montane.

Rolul important al poziției geografice este subliniat și de geografii români, printre principalii factori ce favorizează apariția și dezvoltarea orașului enumerându-se: rețeaua hidrografică (resursa de apă), situarea la contactul dintre două zone geografice (ce a favorizat schimburile comerciale - produse agricole diferite) sau resursele balneare (turistice)².

În lucrarea sa de Geografie urbană, Griffith Taylor spune că răspunsul la întrebarea "De ce a ales omul să se stabilească aici?" este, de cele mai multe ori: "**Pentru că a sperat că poate să exploateze resursele naturale din vecinătate.**"¹

* Acest subcapitol preia și sintetizează anumite idei prezentate în capitolul *Geneza sistemelor urbane* - Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Mincu, București.

Într-o logică posibilistă (orice teritoriu poate fi dezvoltat de către om într-un anumit mod, ales din multe alte opțiuni posibile), Pierre George identifică 3 factori principali în apariția orașelor pe teritoriul european³:

- **Credința** - orașul loc de cult (sanctuar).
- **Apărarea** - orașul citadelă (fort).
- **Comerțul** - orașul târg.

Există mai multe teorii cu privire la originea orașelor*, ce pleacă de la anumite pre-condiții necesare pentru dezvoltarea așezărilor urbane în perioada pre-industrială (vezi mai jos). Este greu de crezut însă că la apariția orașelor a contribuit un singur factor, fiind vorba, de fapt, despre o transformare urbană a așezărilor rurale ce a implicat o multitudine de factori, adesea inter-relaționați⁴.

- **Teoria hidraulică** - nevoia de management al apelor (pentru irigații necesare dezvoltării agriculturii intensive, dar și pentru reducerea riscului la inundații) a determinat concentrarea populației în așezări ce capătă un caracter urban datorită specializării activităților și apariției unei elite ce controlează resursele de apă și, implicit, guvernează orașul.
- **Teoria economică** - apariția orașelor a fost favorizată de dezvoltarea rutelor comerciale.
- **Teorii militare** - orașele au apărut din nevoia oamenilor de a se aduna împreună pentru a fi protejați în fața unei amenințări externe.
- **Teorii religioase** - consideră importanța pe care o elită religioasă ar fi avut-o în conducerea așezărilor, având controlul asupra surplusului de produse agricole oferite ca ofrande.

În ceea ce privește relația așezare urbană - așezare rurală, pot fi prezentate două ipoteze cu privire la geneza orașelor. Prima, **ipoteza imploziei urbane**, a fost formulată de Lewis Mumford și pleacă de la premisa că orașul a evoluat din sat, prin adunarea laolaltă, ca urmare unui factor extern, aleatoriu, a unor funcțiuni care erau până atunci dispersate în teritoriu: locul de schimb pentru produse agricole, locul de muncă, fortăreața și templul. În cadrul așezării umane, aceste transformări s-au produs sub forma unei implozii, întrucât au însemnat **concentrarea populației și a activităților într-un teritoriu restrâns** și, implicit, o densificare accentuată. Mumford pune accentul pe forma arhitecturală rezultată din această transformare, *nucleul formativ* al orașului ca grupare centrală de edificii specializate. Astfel, prin arhitectură (sau prin spațiul construit) se răspunde nevoii de monumental și de simbolic al noii etape de evoluție a așezării umane⁵.

Mumford leagă însă această concentrare și de o natură ambivalentă a orașelor, predispuse atât la relații simbiotice (de cooperare) cu teritoriul

* Pentru o analiză mai detaliată privind criteriile care au stat la baza diferențierii orașelor de sate în Antichitate vezi Chide, V.G. (1950). *The urban revolution*. Town Planning Review 21, 3-17.

înconjurător, cât și la impulsuri de prădător (dominare și exploatare). Primele orașe se dezvoltă în spatele zidurilor de apărare, fapt ce permite protejarea surplusului de producție agricolă. Funcția militară este astfel, adesea, ceea ce determină detașarea orașelor de celelalte așezări umane⁶.

A doua ipoteză cu privire la geneza orașelor este cea a lui Jane Jacobs conform căreia *orașul începe, satul urmează (ipoteza rolului antrenant)*. Ipoteza se opune viziunii tradiționale (explicate și de Mumford) care vedea orașele ca așezări umane ce au evoluat din sate prin adăugarea unor funcții (administrative, militare, comerciale, religioase etc.). Jane Jacobs consideră că orașele au fost, de la început, sedii ale dezvoltării economice, ele diferențiindu-se față de sate prin **activismul schimburilor economice**⁵.

Jacobs susține, astfel, că orașele s-au dezvoltat primele din comunitățile de vânători - culegători ca centre de meșteșug și schimb comercial, agricultura dezvoltându-se într-o fază ulterioară ca expresie a economiei creative și inovatoare din orașe⁷. Altfel spus, apariția de noi activități în cadrul orașelor determină reinventarea zonei rurale adiacente orașului și a rolului economic al acesteia. Incapacitatea unor orașe de a continua diversificarea activităților economice și asimilarea inovațiilor tehnologice este văzută de Jacobs ca fiind principala cauză a declinului orașelor⁵.

Deși criticată, această teorie a orașului primordial (*Cities first*) este parțial susținută și de alți autori. Plecând, ca și Jane Jacobs, de la exemplul orașului Çatal Hüyük (descoperit în Anatolia în 1961), Edward Soja susține posibilitatea ca satele să se fi dezvoltat în jurul orașelor în momentul în care zona agricolă (terenuri cultivate, pășuni pentru creșterea animalelor) se extindea prea departe de oraș, fiind nevoie de crearea unor așezări temporare ce deveneau, în timp, permanente⁸.

3.2. Urbanizarea

Urbanizarea este definită ca *un proces social-economic complex și obiectiv, determinat de gradul sau intensitatea activității umane prezente într-un cadru geografic bine delimitat*². Este un proces de concentrare a populației în zonele urbane și de transformare a comportamentului social și cultural al populației. Factorul economic este deosebit de important în dezvoltarea urbană, industrializarea și, din secolul XX, fenomenul de terțializare a economiei (creșterea ponderii populației ocupate în servicii) fiind determinante în procesele de urbanizare⁹.

Subcapitolul precedent a arătat faptul că factorii comerciali, religioși și politici au fost determinanți în apariția orașelor în Antichitate (Mesopotamia, Valea Nilului, Valea Indusului, Valea Huang He). Deși numărul orașelor crește în Evul Mediu, populația urbană rămâne redusă, reprezentând între 4 și 7 % din populația globului până în anul 1850. **Revoluția industrială a fost factorul declanșator în creșterea exponențială a populației urbane**, prin¹⁰:

- Mecanizarea agriculturii, ce a determinat creșterea producției agricole și, implicit, posibilitatea de a hrăni populațiile urbane în creștere, care nu lucrau în agricultură.
- Dezvoltarea producției industriale, ce a determinat declinul producției meșteșugărești și nevoia de forță de muncă suplimentară.
- Dezvoltarea transportului (în special pe calea ferată), ce a determinat dezvoltarea comerțului.

Lefebvre se referă la societatea urbană ca fiind societatea rezultată în urma industrializării. El consideră că întreaga societate este, de fapt, urbanizată, întrucât satele au devenit o parte a procesului de producție agricolă industrială ce susține o societate bazată pe consum. El definește "revoluția urbană" ca fiind procesul de transformare ce afectează societatea contemporană și consideră că am ajuns într-o fază critică din punct de vedere al *problematicii urbane* ca urmare a transformărilor survenite în formele, funcțiunile și structurile urbane. Lefebvre analizează urbanizarea ca o succesiune de modele de orașe¹¹:

- **Orașul politic** - este subliniată importanța scrisului în apariția orașelor, întrucât a permis guvernarea acestuia: documente, legi, inventare, colectare de taxe, titluri de proprietate.
- **Orașul negustoresc** - apare atunci când schimbul comercial devine o funcțiune urbană, ce determină schimbări în forma și structura urbană. Reprezintă momentul în care orașele încep să capete un rol mai important în mentalul colectiv, ruralul nu mai produce pentru nobilime, ci pentru piețele urbane.
- **Orașul industrial** - deși inițial asociată cu zone non-urbane (dezvoltare lângă zonele cu resurse energetice, minerale, agricole), industria ajunge în orașe în căutare de capital, piețe de desfacere și forță de muncă mai ieftină. Lefebvre asociază urbanizarea determinată de industrializare cu un fenomen de implozie - explozie:

concentrarea accentuată a oamenilor, activităților, resurselor, bunurilor, pe de-o parte, și difuzia unor fragmente diferite (periferii, suburbii, case de vacanță, orașe-satelit) în spațiul din jurul centrelor urbane.

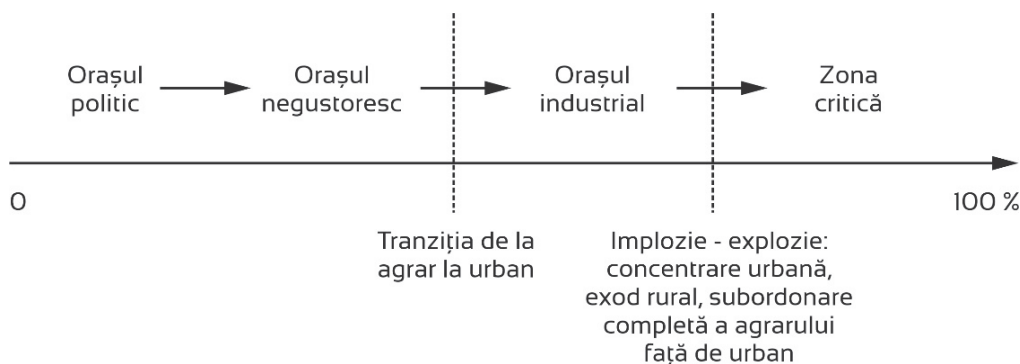


Fig. 12. Procesul de urbanizare*

Dacă până acum două secole, mărimea orașelor era limitată la distanța posibil a fi acoperită pe jos sau călare, odată cu revoluția industrială aceste limite au putut fi depășite¹². De această primă "revoluție urbană", asociată revoluției industriale, se leagă dezvoltarea unor noi forme urbane, caracteristice orașului modern¹³. Această dezvoltare era caracterizată prin condiții improprii de locuire și mortalitate în exces. Creșterea populației urbane din această perioadă a fost determinată de exodul rural - locuitorii din mediul rural se mutau în orașe, atrași de locurile de muncă mai bine plătite, efectul fiind o aglomerare excesivă a zonelor urbane existente¹⁰.

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, ca reacție la orașul aglomerat dezvoltat în perioada revoluției industriale, apare mișcarea igienistă ce susține introducerea unor reguli privind dezvoltarea orașelor și subliniază nevoia unor dezvoltări urbane mai verzi. La finalul secolului XIX și începutul secolului XX apar modele pentru dezvoltarea de noi orașe, conectate cu centrele urbane existente prin căi ferate sau șosele și bazate pe densități mai mici ale populației - cel mai cunoscut exemplu este *Orașul-grădină* al lui Ebenezer Howard¹⁴. Cu toate acestea, la finalul secolului al XIX-lea urbanizarea la nivel global era încă redusă (sub 3 %, doar SUA, Marea Britanie și nord-vestul Europei înregistrând populații urbane de peste 25 %) ⁴.

Analiza urbanizării pe glob în secolul XX relevă o creștere importantă a populației urbane, survenită inițial în Europa și America de Nord, iar apoi în special în Africa și Asia, ce erau până în 1950 predominant rurale⁴. După al

* Prelucrare după Lefebvre, H. (1970). *The urban revolution*. University of Minnesota Press.

doilea război mondial, se intensifică fenomenele de suburbanizare, fiind astfel și mai dificilă separarea urbanului de rural: zonele rurale încep să fie din ce în ce mai puțin dependente de activități agricole sau de minerit și să dezvolte din ce în ce mai mult activități terțiare, în special de recreere¹⁰.

A doua revoluție urbană are loc după 1970, ca urmare a unor schimbări globale precum transformarea zonelor industriale abandonate și a zonelor portuare, gentrificarea centrelor urbane, apariția de noi așezări la marginea zonelor urbane existente sau accentuarea fenomenelor de excluziune socială în interiorul orașelor¹³. După 1990, ea este puternic relaționată cu dezvoltarea tehnologiei informației și accentuarea proceselor de globalizare.

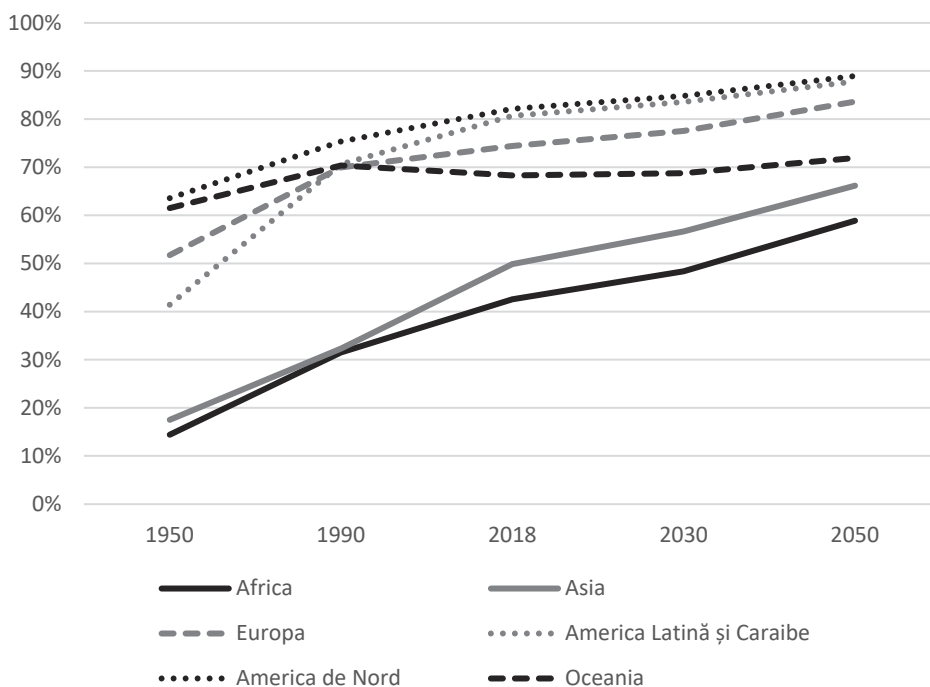


Fig. 13. Populația urbană pe glob (% din populația totală, 1950 - 2050 - prognoză). Prelucrare după datele din World Urbanization Prospects 2018¹⁵.

Dacă până în 1970 majoritatea populației urbane locuia în regiunile mai dezvoltate (*more developed regions*), după 1970 populația urbană majoritară se înregistra în regiunile mai puțin dezvoltate (*less-developed regions*), care au și astăzi cea mai ridicată rată a urbanizării⁴. **Figura 13** ilustrează evoluția populației urbane pe glob între 1950 și 2018, cu prognoze până în 2030 și 2050. Se remarcă ritmul accelerat al urbanizării în Africa și Asia și o încetinire a ritmului în America de Nord și America Latină și Caraibe. În Europa (ca și în alte regiuni mai dezvoltate), creșterea prognozată a ponderii populației urbane se bazează, de fapt, pe un declin mai accentuat al populației rurale comparativ cu populația urbană. De altfel, se preconizează

că cea mai mare parte a creșterii demografice pe glob din viitor se va datora creșterii populației urbane în țările mai puțin dezvoltate¹⁰.

*Caseta 5. Urbanizarea pe glob**

Conform ultimului raport a Organizației Națiunilor Unite, în anul 2018 55 % din populația globală (peste 4 miliarde de locuitori) trăia în zone urbane, față de 30 % în anul 1950. Se preconizează că în anul 2050 peste două treimi (68 %) din populația lumii va trăi în zonele urbane.

Cele mai urbanizate regiuni geografice în anul 2018 erau America de Nord (82 %), urmată de America Latină și Caraibe (81 %) și de Europa (74 %). Cea mai rurală regiune geografică era, în continuare, Africa, cu doar 43 % din populație locuind în zonele urbane.

Aproape jumătate din populația urbană trăiește în orașe cu mai puțin de 500.000 de locuitori, în timp ce aproximativ a opta parte din populația urbană locuiește în cele 33 de mega-orașe (*megacities*) cu peste 10 milioane de locuitori, față de doar 12 metropole cu peste 10 milioane de locuitori în 1990⁴. Dacă în urmă cu câteva decenii cele mai mari orașe se aflau în regiunile mai dezvoltate, astăzi cele mai multe mega-orașe se concentrează în regiunile mai puțin dezvoltate. Problemele care apar, în acest caz, sunt macrocefalia (concentrarea populației urbane dintr-un stat într-un singur oraș) și supra-urbanizarea[†] (în momentul în care creșterea populației urbane depășește oportunitățile de angajare, ducând la apariția ghetto-urilor la marginea metropolelor: Cairo, Calcutta, Jakarta, Lagos sau Seul)¹⁰.

În contextul continuării tendințelor de urbanizare la nivel global, buna gestiune a creșterii orașelor, în special în țările cu venituri sub medie, devine o provocare importantă pentru atingerea obiectivelor globale ale dezvoltării durabile¹⁵.

Este de reținut faptul că procesul de urbanizare are un impact teritorial măsurabil, relevat de extinderea suprafețelor ocupate de construcții (suprafețe urbanizate): creșterea populației care locuiește într-un oraș determină nevoia construirii de noi zone rezidențiale (cu densitate mai mică, sub forma parcelărilor cu locuințe individuale, sau mai mare, sub forma ansamblurilor de locuințe colective) și, implicit, nevoia dezvoltării infrastructurii, dotărilor și serviciilor: străzi (inclusiv servicii de transport

* Datele prezentate au fost preluate din World Urbanization Prospects 2018¹⁵.

† Fenomen apărut în marile orașe din țările mai puțin dezvoltate, în momentul în care creșterea economică nu mai ține pasul cu aflusul de locuitori veniți din zonele rurale sărace.

public), rețele tehnico-edilitare (apă, canalizare, energie electrică, iluminat public etc.), școli, dispensare, centre comerciale, spații verzi etc. Atunci când urbanizarea nu este realizată planificat, există riscul unor dezvoltări urbane haotice, lipsite de infrastructura și dotările minime necesare, după cum se va vedea în subcapitolul privind suburbanizarea.

Există o relație strânsă între urbanizare și venituri, deci, implicit, între urbanizare și creșterea economică. De asemenea, creșterea populației urbane este însoțită, chiar dacă într-o mai mică măsură, de o creștere a numărului de orașe¹⁶. Secțiunea următoare cuprinde o detaliere a acestor elemente determinate pentru urbanizare, denumite factori ai urbanizării.

3.2.1. Factorii urbanizării

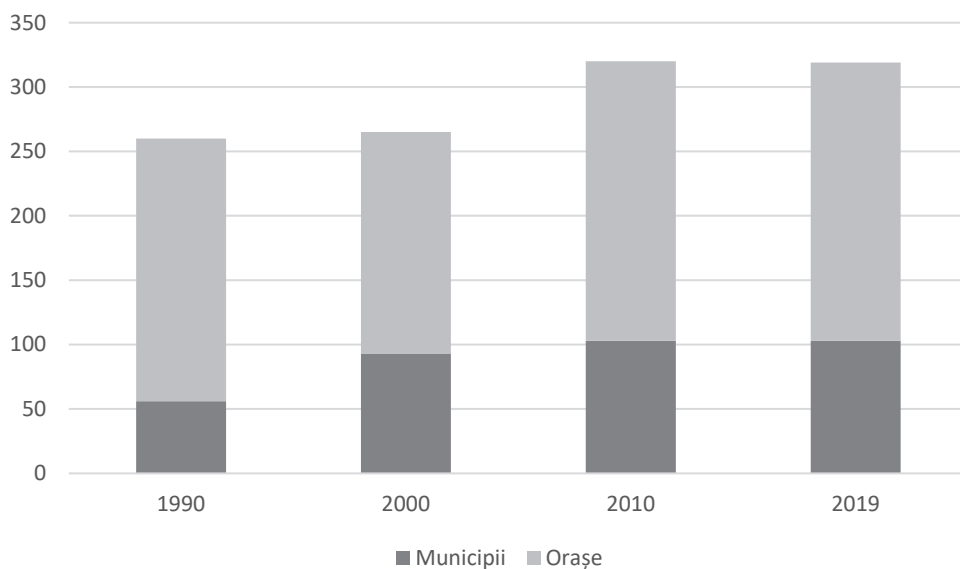
Principalul factor promotor al urbanizării este **explozia demografică** - creșterea populației globului, survenită în special începând cu a doua jumătate a secolului XX. Cu toate acestea, în această perioadă ritmul urbanizării a fost mult superior celui de creștere numerică a populației². Conform datelor ONU, în perioada 1950-1990, în care populația globului s-a dublat, populația urbană a crescut de aproape 3 ori¹⁵. Acest fapt se explică prin **migrația populației de la sate la orașe**, atractivitatea mediului urban pentru locuitori fiind determinată de oferta variată de locuri de muncă (datorită dezvoltării sectorului terțiar și cuaternar), precum și calitatea mai bună a vieții datorită accesului populației la servicii și dotări urbane (educaționale, sanitare, culturale)².

Se remarcă faptul că orașele mari (peste 10 milioane de locuitori) atrag din ce în ce mai multă populație. În 1950 New York era singurul oraș cu peste 10 milioane de locuitori (1,7 % din totalul populației urbane⁴), iar în 2018 existau 33 de orașe cu peste 10 milioane de locuitori (circa 12,5 % din totalul populației urbane). Sunt orașele care domină sistemul economic global și care vor continua să aibă o rată de creștere mare și în viitor, fiind cele mai atractive pentru populație din cauza oportunităților oferite.

Analiza evoluției urbanizării a relevat **importanța industrializării** ca factor principal în dezvoltarea orașelor începând cu secolul al XIX-lea². Se remarcă astfel legătura dintre mărirea economică a unor state și nivelul de urbanizare: în anul 1990, în cele mai bogate 25 de state se găseau peste 70 % din orașele cu peste un milion de locuitori de pe glob. Relația dintre urbanizare și creșterea economică poate fi influențată și de alți factori, precum dezvoltarea agriculturii - o agricultură intensivă permite o creștere rapidă a centrelor urbane locale⁴.

Deciziile politico-administrative reprezintă un alt factor al urbanizării, prin transformarea unor localități rurale în orașe. În România (ca și în alte țări din estul Europei), acest lucru s-a întâmplat în special în perioada comunistă, ca

urmare a politicii de industrializare forțată. Transformarea satelor în orașe s-a realizat prin realizarea unor obiective industriale, fapt ce a determinat fluxuri migratorii importante dinspre mediul rural către aceste noi orașe. Între 1945 și 1989 au fost declarate 128 de orașe noi la nivelul teritoriului național¹⁷. Un alt mod de urbanizare a fost integrarea unor sate în teritoriul administrativ urban (vezi cazul Bucureștiului), sau construirea de orașe noi în jurul unor mari obiective industriale (Victoria, Ploeni, Motru, Rovinari)¹⁷.



*Fig. 14. Evoluția numărului de unități administrativ-teritoriale de bază urbane (municipii și orașe) în România: 1990 - 2019
Prelucrare după date INSSE*

După 1990 (vezi **Figura 14**) procesul de declarare a unor orașe noi a continuat, cu 5 noi orașe între 1990 și 2000, 11 orașe în anii 2002 - 2003, 38 de orașe în anul 2004 și 6 orașe în anii 2005 și 2006. În total, au fost declarate 60 de orașe noi după 1990, iar 47 din orașele existente au fost declarate municipii. Atât în cazul orașelor declarate în perioada comunistă, cât și în cazul celor declarate după 1990 există o disfuncție comună, legată de gradul de asigurare a dotărilor și infrastructurii de tip urban.

În cele mai multe cazuri, atât orașele apărute în urma urbanizării forțate din perioada comunistă, cât și orașele declarate după 1990 nu satisfac cerințele minimale cu privire la infrastructura și dotările urbane necesare unei localități pentru a fi declarată oraș. Astfel, 35 dintre cele 60 de orașe declarate după 1990 sunt considerate a fi orașe cu caracteristici rurale conform studiilor recente cu privire la rețeaua de localități la nivel național¹⁸.

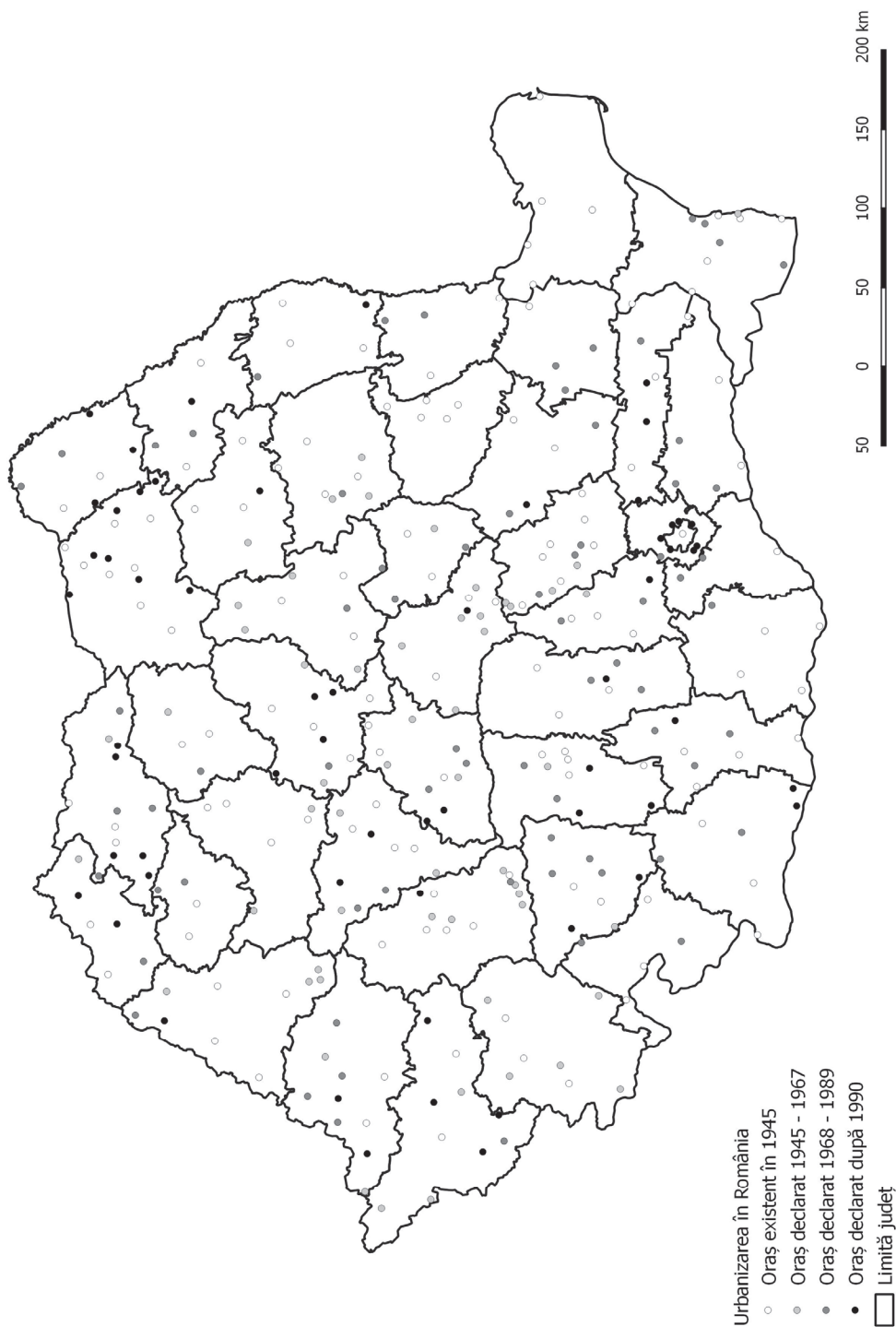


Fig. 15. Urbanizarea în România prin declararea de noi orașe. Prelucrare proprie

Nu în ultimul rând, un factor care poate contribui la accentuarea gradului de urbanizare este preferința culturală pentru un stil de viață urban⁴. Se poate

vorbi, în acest caz, de o urbanizare determinată de pătrunderea unor caracteristici urbane în comunitățile rurale, fără ca acestea să se transforme, din punct de vedere formal, în orașe. Este un proces caracterizat, în primul rând, de creșterea diversității ocupaționale și sociale a populației rurale, de difuzia unor atitudini și comportamente de tip urban în mediul rural și de diminuarea rolului tradițiilor și obiceiurilor¹⁹. Acest fenomen se petrece în special în zonele rurale în care o mare parte din forța de muncă activează, de fapt, într-un nucleu urban - vezi secțiunea următoare.

3.2.2. Fazele urbanizării

Vasile Cucu identifică mai multe moduri de manifestare a procesului de urbanizare, pe care le denumește caracteristici universale ale urbanizării². El observă, în primul rând, o **urbanizare intensiv centripetă**, specifică țărilor dezvoltate, ce se caracterizează printr-un grad foarte ridicat de concentrare a populației și bunurilor în interiorul marilor metropole. În același timp, asistăm la extinderea teritorială a orașelor, prin creșterea suprafețelor urbane, ocupate de construcții, adesea într-un ritm superior celui al creșterii populației. Este o urbanizare **extensiv-centrifugală**, caracterizată prin exodul unor funcții dinspre centrul orașelor spre zonele periurbane (centre comerciale, activități sportive, campusuri universitare) și printr-o densitate mai redusă a populației. În aceeași logică a unei urbanizări ce depășește limitele orașului se poate discuta și despre o **urbanizare difuză**, realizată îndeosebi pe terenurile agricole din jurul orașelor mari, în general pentru dezvoltarea unor noi zone rezidențiale.

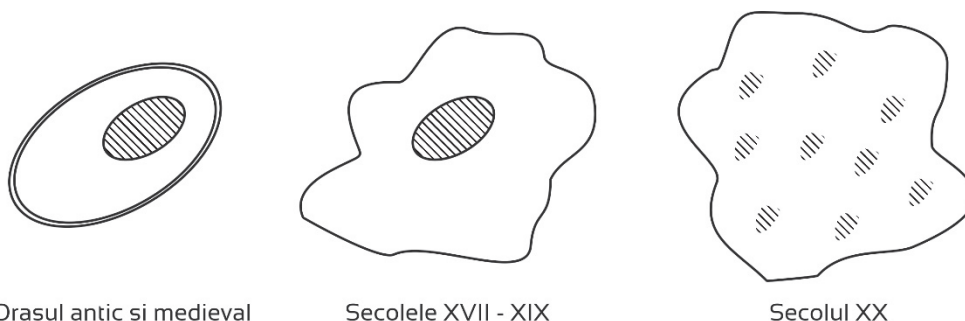


Fig. 16. Evoluția orașului. Prelucrare proprie după schița lui Cedric Price (*"The City as an Egg"*, 1982)

Cedric Price folosește metafora "orașul ca un ou" (*City as an Egg*) pentru a descrie evoluția orașului, într-o tranziție de la oul fiert (orașul antic, înconjurat de ziduri) la oul prăjit (orașul industrial, extins radiar-concentric în teritoriu) și continuând cu omleta (orașul secolului XX, cu numeroși sateliți dezvoltați în jurul orașelor mari, într-o expansiune urbană adesea necontrolată) - vezi **Figura 16**.

Dezvoltarea urbană poate fi caracterizată prin patru faze de evoluție, ce sunt definite prin prisma modului în care nucleul urban și zona periurbană evoluează din punct de vedere demografic²⁰:

- Urbanizarea - creștere demografică în nucleu, declin în periurban.
- Suburbanizarea - stagnare sau declin în nucleu, creștere în periurban.
- Deurbanizarea - declinul demografic din nucleu depășește eventuala creștere demografică din periurban (aglomerația rezultată pierde, per total, populație).
- Reurbanizarea - creștere în nucleu, declin sau stagnare în periurban.

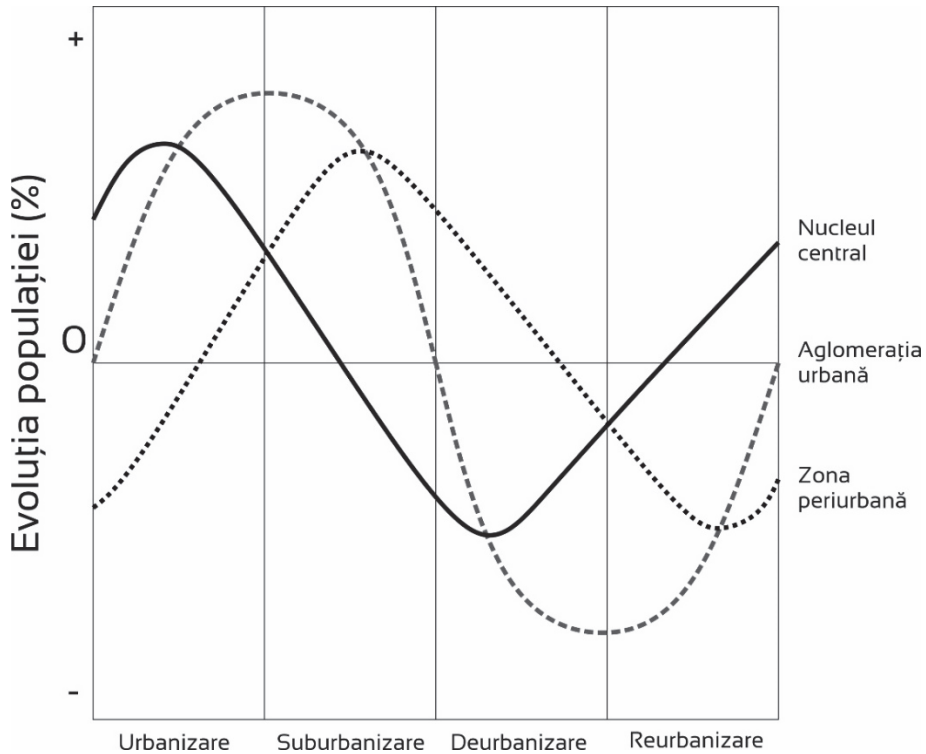


Fig. 17. Fazele urbanizării. Prelucrare proprie după Champion, 2000*.

Orașele din vestul Europei se află, în acest moment, într-o fază de reurbanizare căreia îi sunt asociate procese de gentrificare. Zonele centrale și pericentrale ale orașelor redevin atractive pentru persoanele cu venituri ridicate, fapt ce determină schimbări atât în structura socială a orașelor, cât și în modul în care se dezvoltă noile proiecte imobiliare rezidențiale²¹. Întrucât această fază a urbanizării nu a început încă în România, secțiunile următoare vor detalia aspecte cu privire la fazele 2 și 3: suburbanizarea și deurbanizarea.

* Champion, A. (2000). *Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization*, in R. Paddison and W. Lever (eds) *Handbook of Urban Studies* London: Sage

3.3. Suburbanizarea

Prin procesul de suburbanizare asistăm la materializarea, în teritoriu, a unor forme tranzitorii de dezvoltare, prin care așezările rurale se apropie treptat de orașe². Fenomenul se dezvoltă începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea, pe fondul apariției și răspândirii pe scară largă a unor noi mijloace de transport (inițial trenuri și tramvaie, apoi din secolul XX automobilele).

Orașul-grădină al lui Ebenezer Howard a fost un prim model ce a susținut construirea unor noi localități în jurul centrelor urbane majore, cu scopul de a decongestiona orașul principal, introducând un mod de locuire cu standarde mai ridicate de confort și sănătate, care îmbina, în viziunea lui Howard, avantajele din mediul urban cu cele din mediul rural²². La baza acestei viziuni s-a aflat ideea separării de elementele de disconfort din oraș (industrie poluantă, ape uzate)²³.

În 1935, Frank Lloyd Wright introduce conceptul de *Broadacre City*^{*}, susținând importanța automobilului în dezvoltarea unor zone urbanizate cu densitate redusă²⁴. Acest concept, devenit un model de urbanizare, este unul dintre argumentele pentru dezvoltarea suburbiilor în Statele Unite ale Americii, în relație cu dezvoltarea sistemului național de autostrăzi. Modelul a fost apoi reprodus pe întreg globul, de la orașele noi din Regatul Unit (anii 1950) și până la dezvoltările rezidențiale survenite în jurul orașelor mari din țările post-comuniste după 1990¹⁴. În paralel, în Europa, răspunsul modernist al lui Le Corbusier, bazat tot pe o separare rigidă a funcțiunilor, dar pe o dezvoltare rezidențială în ansambluri "eficiente" de locuințe colective, a fost utilizat ca model de urbanizare după al doilea război mondial²³.

Suburbanizarea tinde să devină un proces care accentuează anumite inegalități economice în teritoriu, clasele sociale mai dezavantajate ajungând adesea să fie concentrate în suburbii²⁵, acolo unde prețul terenurilor este mai redus (în special în America și vestul Europei). În alte țări (inclusiv în estul Europei), fenomenul este invers, întrucât în centrele urbane rămân doar cei care nu își pot permite să se mute în noile cartiere rezidențiale din afara orașelor²⁶.

În țările central-est europene (țări post-comuniste), procesul de suburbanizare își are originile în transformările survenite după 1990. Abordării comuniste a urbanizării, caracterizate prin industrializare rapidă, limitarea zonelor construite și dezvoltarea cartierelor de locuințe colective, i se opune o nouă abordare determinată de trei factori principali²⁷:

- **Privatizarea proprietății statului**, în special a terenurilor agricole aflate în vecinătatea zonelor urbane.

^{*} În viziunea lui Wright, fiecărei familii i-ar fi revenit un acru (circa 0,40 ha) de teren din rezervele federale, toate deplasările în afara acestei parcele realizându-se cu automobilul personal.

- **De-reglementarea activităților economice**, resimțită în special prin liberalizarea prețurilor și apariția unei piețe imobiliare independente.
- **Descentralizarea puterii politice**, autoritățile locale având dreptul de a reglementa modul de construire pe terenurile de pe raza unității administrativ-teritoriale, fără constrângeri impuse de guvernele naționale.

Autoritățile publice locale au adoptat un stil antreprenorial în reglementarea modului de construire, intrând în competiție unele cu celelalte pentru a oferi condiții cât mai facile de construire noilor investitori imobiliari. Favorizarea interesului acestora în locul interesului public a determinat apariția unui peisaj fragmentat, de dispersie urbană (*urban sprawl*), lipsit de servicii și infrastructură de bază²⁷.

3.3.1. Dispersia urbană

Un caz specific al suburbanizării este dispersia urbană, cunoscută în literatura de specialitate sub numele de *urban sprawl*. Este un fenomen caracterizat prin creșterea suprafețelor construite, de cele mai multe ori fără o planificare adecvată, în detrimentul suprafețelor agricole sau naturale din jurul orașelor²⁶. Printre caracteristicile unui astfel de tip de expansiune urbană se numără densitatea scăzută a construcțiilor, lipsa unor funcțiuni conexe (spații comerciale, dotări sociale), ce determină dependența de automobilul personal, precum și slaba dezvoltare a spațiilor pentru pietoni.

Unii autori discută despre procesul de *rurbanizare*, ca proces de extindere a unor așezări rurale cu cartiere noi de locuințe individuale, într-un mod dezordonat, neplanificat, fără asigurarea echipamentelor necesare noilor locuitori²⁸.

Ca manifestare extremă a fenomenului de suburbanizare, dispersia urbană este legată atât de rațiuni socio-economice (accesibilitate, existența infrastructurii tehnico-edilitare, prețul mai mic al terenurilor, modele comportamentale privind stilul de viață), cât și de deciziile politico-administrative (extindere excesivă a intravilanelor, permiterea dezvoltării localităților strict sub impulsul unor acțiuni private, necoordonate)²⁹. Ca orice tip de expansiune urbană, dispersia urbană are un impact negativ important asupra mediului, prin consumul de spațiu și de resurse naturale (materialele de construcție), prin modificarea circuitului apei în natură (permeabilizare soluri), creșterea cantității de ape uzate sau a consumului de energie și apă etc. Prin caracteristicile lor (densitate și compactitate scăzute), dezvoltările de tip "urban sprawl" au însă efecte negative și mai mari din cauza intensificării traficului auto (lipsa activităților economice și a dotărilor publice determină dependența de automobil) și a fragmentării habitatelor naturale²⁹.

La aceste probleme de mediu se adaugă disfuncțiile socio-economice generate de dispersia urbană. Densitatea scăzută a acestor dezvoltări determină ineficiența infrastructurii și serviciilor publice: transportul public, spațiile comerciale, școlile sau proiectele de realizare și extindere a infrastructurii de apă-canal au toate nevoie de o anumită densitate minimă (în jur de 50 de locuințe / ha) pentru a fi viabile¹⁴.

În anumite state, au fost luate măsuri pentru limitarea dispersiei urbane. În Regatul Unit s-a adoptat încă din anul 1938 politica centurilor verzi (*green belt policy*), prin care s-a încercat protejarea spațiilor libere, cu vegetație naturală, din jurul orașelor¹³. În Statele Unite ale Americii, unele orașe utilizează ca instrument limitele de creștere a orașelor (*urban growth boundary*)³⁰, similare cu limitele de intravilan stabilite în România prin intermediul Planurilor Urbanistice Generale.

3.3.2. Suburbanizarea în România

Factorii care au accentuat procesul de suburbanizare în România sunt similari cu cei identificați în cadrul altor țări post-comuniste. Astfel, pot fi identificați 3 factori principali care au influențat expansiunea urbană în România³¹:

- **Factori politici:** deciziile politice din anii 1990 au favorizat extinderea suprafețelor construite, Legea fondului funciar (Legea nr. 18 / 1991) permițând divizarea și trecerea marilor terenuri agricole din proprietate colectivă în proprietate privată.
- **Factori demografici:** tendința de migrare a populației din centrele urbane către zonele rurale din jurul acestora, în special în localitățile rurale situate în lungul principalelor axe de transport (drumuri europene și naționale).
- **Factori naturali:** topografia a influențat direcția de expansiune a orașelor, în cazul unor orașe depresionare (Brașov) sau situate pe văile unor râuri (Cluj-Napoca).

Deciziile politice rămân însă principalul factor care a contribuit la procesul de suburbanizare din România, pe fondul stilului antreprenorial de gestiune teritorială caracteristic autorităților locale din țările post-comuniste²⁷. Astfel, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, suprafața intravilanului municipiilor și orașelor a crescut cu circa 48 % în perioada 1993 - 2018, de la 226.777 ha la 470.014 ha. În același interval, numărul de locuințe în mediul urban a crescut cu doar 20 %, de la 4.108.920 la 4.928.829. Deși nu există date cu privire la creșterea suprafeței de intravilan în mediul rural, valorile tind să fie similare, în special în cazul comunelor din jurul orașelor importante.



*Fig. 18. Suburbanizarea în România: Popești-Leordeni (jud. Ilfov), Hărman (jud. Brașov), Florești (jud. Cluj)**

* Sursa imagini: Google Earth

Caseta 6. Suburbanizarea în România - Zona metropolitană Cluj-Napoca*

În 2015, zona metropolitană Cluj avea o populație de circa 400.000 de locuitori, pe un teritoriu ce cuprindea municipiul Cluj-Napoca și 18 comune din jurul acestuia. O analiză a indicatorilor din perioada 1992 - 2015 relevă următoarele aspecte legate de procesul de suburbanizare:

- Creșterea populației a fost de 8 % în perioada 2007 - 2015 comparativ cu doar 0,22 % în perioada 1992 - 2007. Comuna Florești, aflată la vest de Cluj, a avut o creștere de 240 % (peste 17.000 de locuitori noi).
- Numărul de locuințe din zona metropolitană a crescut cu 27 % în perioada 2007 - 2015, comparativ cu doar 8 % în perioada 1992 - 2007. În comuna Florești, creșterea a fost de 418 % (peste 14.000 de locuințe noi), iar comunele Baci (spre nord-vest) și Apahida (spre nord-est) au înregistrat creșteri de peste 50 %.
- Deși infrastructura tehnico-edilitară s-a extins, dotările și serviciile publice (educație, sănătate) nu au ținut pasul cu creșterea numărului de locuitori din zona periurbană.

Dinamica diferită a numărului de locuințe comparativ cu numărul de locuitori relevă faptul că, de fapt, numărul real de locuitori din zonele suburbane este mai mare, în statisticile oficiale fiind înregistrați doar cei cu domiciliul declarat în comunele respective.

Această extindere a zonelor construite în jurul municipiului Cluj-Napoca a fost determinată și de diferențele în prețul terenurilor și al apartamentelor. În 2009, în Cluj-Napoca prețul era de 83 € / mp în cartierul rezidențial Bună Ziua, față de doar 40 € / mp în Florești sau 25 € / mp în Apahida. În același an, apartamentele din Cluj-Napoca se vindeau, în medie, cu 781 € / mp, în timp ce în Florești prețul mediu era de 466 € / mp, iar în Apahida 302 € / mp.

O analiză detaliată pe dezvoltările din comuna Florești relevă disfuncții importante atât în ceea ce privește interiorul ansamblurilor (străzi înguste și neasfaltate, distanțe mici între construcții), cât și în ceea ce privește relația cu exteriorul (incompatibilități funcționale, prin amplasarea locuințelor în apropierea unei ferme de pui, sau accesibilitatea scăzută la dotări precum școli, spitale, spații verzi, fapt ce generează dependența de automobil).

* Datele au fost preluate din lucrarea de disertație *The Housing Issue - Emerging Suburbia in Postsocialist countries*, elaborate de către autor în cadrul programului *Advanced Studies in Urbanism and Real Estate Development* (2017).

Această extindere nejustificată a intravilanului, determinată de factori fiscali (impozitul pe terenuri este mai mare în cazul terenurilor incluse în intravilan, fapt ce se traduce prin venituri suplimentare la bugetul local), a facilitat realizarea unor dezvoltări haotice de cartiere rezidențiale în jurul marilor orașe din România.

De cele mai multe ori aceste noi cartiere sunt parcelări de locuințe individuale, realizate pe loturi agricole, însă, mai rar, au fost realizate și ansambluri de locuințe colective. **Caseta 6** prezintă un exemplu ilustrativ privind suburbanizarea din România (zona periurbană a municipiului Cluj-Napoca), însă în țară există și alte zone cu caracteristici similare, după cum se poate vedea în imaginea următoare.

3.4. Deurbanizarea. Orașe și regiuni în contracție

Procesul de urbanizare, în special în Europa și America de Nord, a fost strâns legat de dezvoltarea industriei după 1850. Începând cu anii 1980 însă, aceste orașe s-au confruntat cu probleme cauzate de declinul sectorului industrial, principalul efect fiind creșterea accentuată a numărului de șomeri. Printre cauzele procesului de dezindustrializare enumerăm globalizarea, prin migrația locurilor de muncă spre țările mai puțin dezvoltate, cu forță de muncă mai ieftină, dar și utilizarea pe scară largă a tehnologiei pentru a eficientiza procesele de producție. Cele mai afectate au fost orașele fără economii suficient de diversificate din zone precum nordul Angliei sau Midwest-ul american, ce au suferit, în consecință, pierderi importante de populație din cauza migrației externe - o caracteristică a procesului e deurbanizare¹³.

Nu trebuie neglijat în procesul de deurbanizare rolul pe care îl are comportamentul populației, în special dorința unui segment al populației urbane de a se muta în mediul rural din cauza altor probleme caracteristice orașelor (poluare, congestie, rata crescută a criminalității). În țările din vest asistăm deja în ultimele decenii la un proces de restructurare a zonelor rurale, pe fondul migrației din zonele urbane³², ajutată de extinderea rețelelor de telecomunicații ce permite munca la distanță. Este de așteptat ca pandemia CO-VID19 din anul 2020 să accentueze aceste procese de migrație spre mediul rural inclusiv în țările post-comuniste.

Dacă pornim însă de la cauzele economice, în contextul acestui proces de deurbanizare apare conceptul de orașe în contracție (*shrinking cities*), cu referire, inițial, la orașele americane afectate la sfârșitul anilor 1970 de declin industrial și suburbanizare. Din 2002, apare pentru prima dată și termenul de regiune în contracție (*shrinking region*), cu referire la teritoriul Germaniei de est, caracterizat printr-un declin demografic accentuat³³. Pe lângă dezindustrializare și suburbanizare, alți factori ce contribuie în prezent la declinul populației urbane sunt globalizarea (prin creșterea disparităților între orașele globale și celelalte orașe) și factorii demografici- fertilitatea redusă, migrația tinerilor, îmbătrânirea populației³⁴.

Imaginea urbană a orașelor aflate în contracție are de suferit atât din cauza creșterii numărului de situri industriale abandonate (*brownfields*) odată cu închiderea fabricilor, cât și cu gradul scăzut de ocupare a locuințelor și spațiilor comerciale din cauza declinului demografic³⁵. La degradarea spațiilor urbane contribuie inclusiv diminuarea veniturilor administrației publice locale (mai puține taxe colectate) și a valorii imobiliare a construcțiilor și terenurilor din orașul aflat în declin³⁶.

Prin urmare, procesul de deurbanizare este asociat, de cele mai multe ori, unui declin cumulativ (demografic și economic - vezi **Figura 19**) al aglomerației urbane respective. Dacă în cazul orașelor mari, acest declin este adesea temporar, fiind reversibil odată cu restructurarea economiei, se

remarcă faptul că majoritatea orașelor în contracție din Europa sunt, în prezent, orașele mici și mijlocii³⁷, cu o economie insuficient de diversificată și fără o masă critică din punct de vedere demografic pentru a permite redresarea.

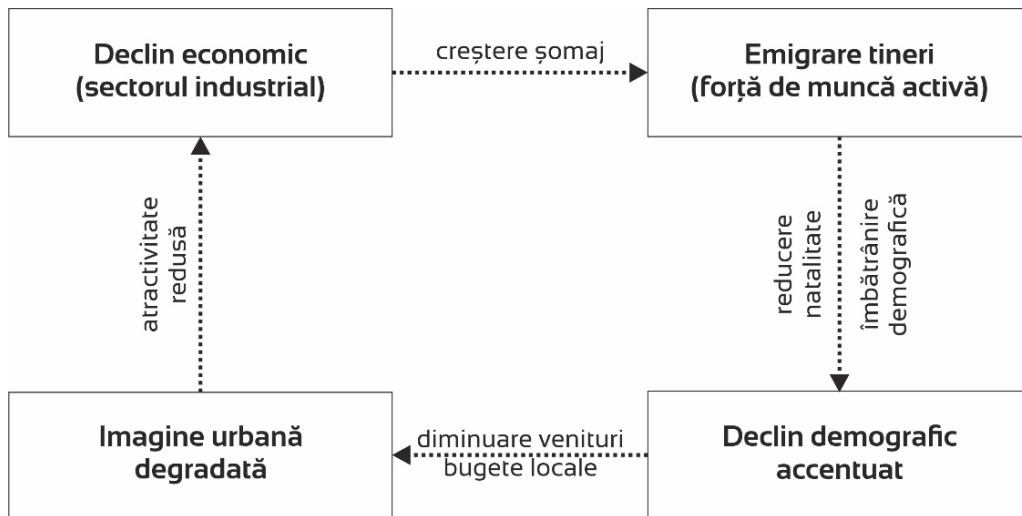


Fig. 19. Relația declin economic - declin demografic - declin imagine urbană

Caseta următoare prezintă câteva date cu privire la procesul deurbanizării în România. Se remarcă faptul că multe orașe mari din România au suferit descreșteri importante de populație după 1990, însă în multe cazuri aceste descreșteri sunt determinate de procese de suburbanizare. De cealaltă parte însă, o mare parte din orașele mici și mijlocii (în special cele mono-industriale, dezvoltate în perioada industrializării forțate din perioada comunistă) au suferit un declin demografic semnificativ după 1990, odată cu declinul industriei, traiectoria fiind similară cu cea a orașelor industriale din America de Nod și Europa de Vest în anii 1970 - 1980.

Caseta 7. Orașe în contracție în România

În România, termenul de municipiu sau oraș în contracție apare în studiul privind reactualizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea IV - Rețeaua de localități¹⁸. Un municipiu sau oraș este considerat în contracție dacă înregistrează descreșteri semnificative de populație în ultimii 25 de ani, atât procentual cât și în valori absolute. Acest fenomen identificat la nivelul teritoriului național este din ce în ce mai mult dezbătut în prezent în literatura de specialitate și nu numai*.

Datele utilizate în momentul realizării studiului privind reactualizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea IV - Rețeaua de localități indicau următoarele caracteristici la nivelul orașelor din România:

- Din cele 320 de unități administrativ-teritoriale urbane (municipii și orașe) din anul 2014, 257 (circa 80 %) înregistraseră descreșteri demografice în perioada 1990 - 2012, iar în cazul a 47 dintre acestea declinul demografic era de peste 20 %. Pe primul loc se situa orașul Bălan (jud. Harghita, -52 %). Municipiul reședință de județ cu cel mai important declin era Reșița (scădere a populației cu circa 26 % în perioada 1990 - 2012).
- În valori absolute, exceptând municipiul București, cele mai mari descreșteri demografice au avut loc, în perioada 1990 - 2012, în municipiul Brașov (scădere a populației cu circa 76.000 de locuitori).
- Se observă faptul că 36 din cele 47 de municipii și orașe cu declin demografic de peste 20 % în perioada 1990 - 2012 sunt încadrate în categoria orașelor mici (sub 20.000 locuitori).

Se remarcă faptul că, de cele mai multe ori, declinul demografic important în cazul orașelor din România a survenit în anii 1990. Astfel, între ultimele două recensăminte ale populației (2002 - 2011), doar 7 municipii și 10 orașe au înregistrat descreșteri de peste 20 %. Cel mai accentuat declin (peste 25 %) s-a înregistrat în municipiul Roman (jud. Neamț) și în orașul Baia de Arieș (jud. Alba).

* Vezi Păun-Constantinescu, I. (Ed.) (2019). *Shrinking Cities in Romania*, Editura MNAC, o publicație ce urmărește structura expoziției organizate la Muzeul Național de Artă Contemporană în 2016.

Întrebări de verificare

1. Alegeți (și argumentați) una dintre afirmațiile următoare: *Orașele s-au dezvoltat din sate ca urmare a creșterii complexității activităților* sau *Orașele au fost sedii ale inovării ce au permis dezvoltarea agriculturii și, implicit, a satelor.*
2. Explicați schimbările survenite în dezvoltarea orașelor europene odată cu Revoluția industrială.
3. Realizați un scurt comentariu asupra urbanizării României după 1950, explicând principalii factori ce au determinat creșterea populației urbane.
4. În ce fază a urbanizării considerați că se află localitatea unde v-ați născut? Argumentați.
5. Enumerați trei disfuncții asociate cu fenomenul dispersiei urbane din jurul orașelor mari, în cazul țărilor post-comuniste.
6. Explicați modul în care declinul demografic și cel economic sunt interrelaționate, în cazul orașelor aflate în contracție.

Referințe bibliografice

- ¹ Taylor, G. (1949). *Urban Geography: A Study of Site, Evolution, Pattern and Classification in Villages, Towns and Cities*. Routledge (republished 2007).
- ² Cucu, V. (1976). *Geografie și urbanizare*. Editura Junimea, Iași.
- ³ George, P. (1969). *Précis de géographie urbaine*. Presse Universitaire de France, Paris.
- ⁴ Pacione, M. (2009). *Urban geography: A global perspective*. Routledge.
- ⁵ Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Mincu, București.
- ⁶ Mumford, L. (1961). *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects* (Vol. 67). Houghton Mifflin Harcourt.
- ⁷ Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*, Random House, New York.
- ⁸ Soja, E. W. (2000). *Putting cities first: remapping the origins of urbanism*. Bridge, G. Watson, S. (Eds.). *A Companion to the City*, Blackwell Publishing, 26-34.
- ⁹ Goodall, B. (1972). *The economics of urban areas*. Pergamon Press.
- ¹⁰ Frey, W. H., & Zimmer, Z. (2001). *Defining the city*. Paddison, R. (ed.), *Handbook of urban studies*, 14-35.
- ¹¹ Lefebvre, H. (1970). *The urban revolution*. University of Minnesota Press.

-
- ¹² Batty, M., & Ferguson, P. (2011). *Defining city size*. Environment and Planning B: Planning and Design 2011, 38, 753-756
- ¹³ Hall, T., (2006). *Urban geography*. Routledge.
- ¹⁴ Floroiu, I.S., Cocheci, R.M., (2019), *Nevoia de optimizare a consumului de spațiu urban. Analiza densității urbane și a modelului de urbanizare în regiunea București-Ilfov, România*, Revista Argument, 11, 51-69.
- ¹⁵ UN DESA (2018). *World urbanization prospects 2018*. United Nations Department for Economic and Social Affairs.
- ¹⁶ Sobrino, J. (2013). *Urban demographic growth: the case of megacities*. In *Handbook of Research Methods and Applications in Urban Economies*. Edward Elgar Publishing.
- ¹⁷ Săgeată, R., (2006). *Deciziile politico-administrative și organizarea teritoriului. Studiu geografic cu aplicare la România*. Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, Top Form, București.
- ¹⁸ UAUIM - CCPEC. (2014). *Studiu de fundamentare în vederea actualizării PATN - Secțiunea Rețeaua de Localități*.
- ¹⁹ Bădescu, I., Cucu-Oancea, O. (2011). *Dicționar de sociologie rurală*, Editura Mica Valahie, București.
- ²⁰ Van den Berg L., Drewett R., Klaasen L. H., Rossi A., & Vijverberg C. H. (1982). *Urban Europe: A study of growth and decline*. Elsevier.
- ²¹ Couch, C., & Fowles, S. (2019). *Metropolitan Planning and the Phenomenon of Reurbanisation: The Example of Liverpool*. Planning Practice & Research, 34(2), 184-205.
- ²² Howard, E. (2003). *Garden Cities of Tomorrow*. Routledge (republicare după textul original din 1898).
- ²³ Montgomery, C., (2013). *Happy City. Transforming our lives through urban design*. Penguin Books.
- ²⁴ Wright, F. L. (1935). *Broadacre City: A new community plan*. Architectural Record, 77(4), pp. 243-254.
- ²⁵ Szirmai V. (2011). *Urban Sprawl in Europe: An Introduction*, V. Szirmai (Ed.), *Urban Sprawl in Europe. Similarities or differences?* (pp. 15-44), Budapest: AULA Kiado, Budapest.
- ²⁶ European Environmental Agency. (2006). *Urban sprawl in Europe - The ignored challenge*, EEA Report no. 11/2006.

-
- ²⁷ Stanilov, K, Sýkora, L. (2014). *Managing Suburbanization in Postsocialist Europe*. In L. Sýkora, K. Stanilov (Eds.), *Confronting Suburbanization. Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe* (pp. 296-320). Wiley Blackwell.
- ²⁸ Sandu, A. (2007). *Eseuri de urbanism și arhitectură. Vol. 2: Sâmburele care face să crească*. Editura Arhitect.
- ²⁹ Cochei, M. (2014). *Environmental Impact Assessment of Urban Sprawl in the Brasov Metropolitan Area*, *Urbanism. Arhitectură. Construcții*, 5(2), 21-37.
- ³⁰ Song, Y., Knaap, G.J. (2004). *Measuring Urban Form: Is Portland Winning the War on Sprawl?*, *Journal of the American Planning Association*, 70(2), 210-225/
- ³¹ Grigorescu, I., Mitrică, B., Kucsicsa, G., Popovici, E.A., Dumitrașcu, M., Cuculici, R. (2012). *Post-communist land use changes related to urban sprawl in the Romanian Metropolitan Areas*. *Journal of Studies and Research in Human Geography* 6(1): 35-46.
- ³² Halfacree, K. (2008). *To revitalise counterurbanisation research? Recognising an international and fuller picture*. *Population, space and place*, 14(6), 479-495.
- ³³ Cunningham-Sabot, E., Grasland, C., Rivière, D., Roth, H., Van Hamme, G. (2010). *Shrinking cities et shrinking regions. Définitions et typologies*, Baron, M., Cunningham-Sabot, E., Grasland, C., Rivière, D., Van Hamme, G., *Villes et régions européennes en décroissance - maintenir la cohésion territoriale*, Lavoisier, Paris.
- ³⁴ Baron, M., Buknik, S., Cunningham-Sabot, E., Ducom, E., Fol, S., Grasland, C., Rivière, D., Van Hamme, G. (2010). *Introduction - Villes, régions et décroissance*, Baron, M., Cunningham-Sabot, E., Grasland, C., Rivière, D., Van Hamme, G., *Villes et régions européennes en décroissance - maintenir la cohésion territoriale*, Lavoisier, Paris.
- ³⁵ Schetke, S., & Haase, D. (2008). *Multi-criteria assessment of socio-environmental aspects in shrinking cities. Experiences from Eastern Germany*. *Environmental Impact Assessment Review*, 28(7), 483-503.
- ³⁶ Rieniets, T. (2009). *Shrinking cities: causes and effects of urban population losses in the twentieth century*. *Nature and Culture*, 4(3), 231-254.
- ³⁷ Schlappa, H., Neill, W.J.B., (2013), *From crisis to choice: re-imagining the future in shrinking cities*, *Cities of Tomorrow - Action Today*. URBACT II Capitalisation, URBACT, Saint-Denis.

4. Cum analizez orașul?

- *Abordarea sistemică a orașului permite studierea și analiza mai ușoară a acestuia, prin concentrarea asupra elementelor de cadru urban sau a elementelor de viață urbană.*
- *Analiza geografică a zonelor urbane (cu accent pus pe spațializarea fenomenelor studiate) permite fundamentarea deciziilor urbanistice.*
- *Modelele de localizare a activităților economice și modelele de structură urbană permit explicarea unor aspecte social-economice ale evoluției orașelor.*
- *Analiza factorilor de mediu devine foarte importantă în contextul actual al degradării calității mediului urban și al schimbărilor climatice. Modelul Declanșator - Presiune - Stare - Impact - Răspuns este adesea utilizat în analiza problemelor de degradare a mediului.*

4.1. Structura majoră a orașelor

Orașul poate fi privit ca o formă particulară de organizare a spațiului geografic, caracterizată prin interacțiunea componentelor naturale și a celor antropice și determinată de legi ecologice și economice¹.

Orașul este un sistem, fiind compus dintr-o serie de elemente constitutive între care există diferite relații. Plecând de la teoria generală a sistemelor, totalitatea relațiilor dintre elementele constitutive ale unui oraș (privit ca sistem) reprezintă structura urbană². Astfel, structura orașului rezultă din relațiile stabilite între elemente precum: activitățile economice, dotările și serviciile pentru populație, locuințele, spațiile plantate, circulațiile³. Dacă privim orașul ca un sistem, atunci acesta devine mai simplu de studiat și de analizat - reținem de aici faptul că orice sistem este, de fapt, un model, întrucât reprezintă o abordare simplificată a realității.

Pot fi identificate, în cadrul sistemului urban, structurile generale ale fluxurilor de intrare (fluxuri de materie - materii prime, produse finite, apă - , fluxuri de energie, fluxuri financiare și informaționale) și de ieșire (produse finite, poluanți atmosferici, ape uzate, deșeuri menajere). O analiză mai detaliată a acestor fluxuri este caracteristică unei perspective ecosistemice asupra orașului (orașul ca ecosistem urban).

Plecând de la ipoteza orașului ca sistem optimal deschis, se individualizează patru componente majore ale orașului¹:

1. **Teritoriul** (subsistemul suport), definit ca ansamblu al condițiilor fizico-geografice și tehnico-economice: elemente de cadru natural, resurse, sistemul de așezări în care se încadrează orașul respectiv, totalitatea infrastructurii existente (inclusiv construcțiile).
2. **Activitățile social-economice și culturale**, un subsistem dinamic ce are ca suport teritoriul (resursele, infrastructura). Dezvoltarea

acestor activități poate impune apariția unor noi infrastructuri sau adaptarea celor existente.

3. **Populația.** Este cel mai dinamic subsistem al orașului, ce influențează, prin dimensiunea numerică și structura sa (demografică, etnică, religioasă, ocupațională etc.) tipul de activități socio-economice și culturale dintr-un oraș.
4. **Elementele vehiculării de masă, energie și informații.** Acestea sunt reprezentate de deplasarea oamenilor și de sistemele de transport existente într-un oraș (sistemul de circulații, rețelele tehnico-edilitare), dar și de factorii de mediu (aer, apă) care asigură circulația unor substanțe în cadrul orașului.

Conform teoriei structurilor urbane, acest subsistem suport (teritoriul) include elementele de cadru urban (organizarea spațială a orașului), în timp ce subsistemul dinamic al activităților include elementele de viață urbană (funcții și activități urbane, inclusiv activitatea de gestiune a teritoriului urban). Acest mod de viață urbană rezultă din diversitatea activităților productive, dar și din nivelul de dotare și diversitatea serviciilor oferite de oraș, fiind exprimat printr-o anumită modalitate de utilizare a timpului și o anumită modalitate de organizare a spațiului. El determină constituirea unei colectivități urbane, caracterizate printr-un comportament specific al populației urbane⁴.

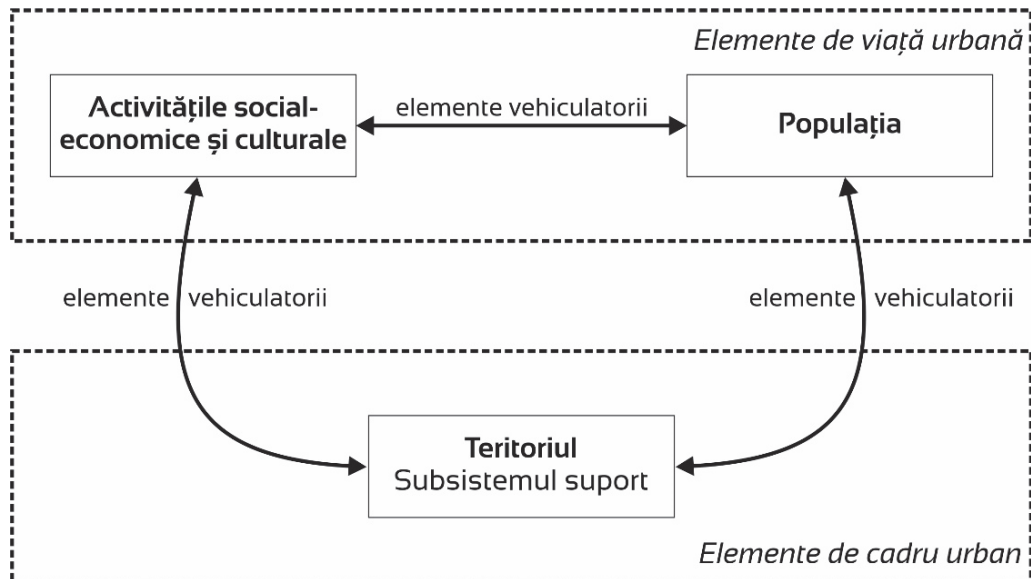


Fig. 20. Structura majoră a orașului

Elementele sistemului reprezentat de oraș pot fi detaliate suplimentar, sprijinind astfel realizarea unor analize urbane complexe, pentru fundamentarea modului în care este direcționată și reglementată dezvoltarea orașelor⁵:

1. Cadrul natural - reprezintă mediul în care se află orașul, ce influențează direct dezvoltarea acestuia;
2. Unitățile economice;
3. Dotările urbane;
4. Forța de muncă;
5. Populația;
6. Locuințele;
7. Spațiile plantate;
8. Circulația;
9. Cadrul construit și compozițional;
10. Echiparea tehnică.

Figura 21 ilustrează relațiile între aceste elemente din cadrul orașului, sub forma unei matrice a structurii urbane. Se remarcă faptul că între aceste elemente pot exista două tipuri de relații:

- **Relații spațiale** - de exemplu amplasarea unităților economice în funcție de condițiile naturale (vânturile dominante), accesibilitatea dotărilor de la locuințe sau coordonarea dintre circulații și echiparea tehnică.
- **Relații cantitative** - de exemplu, dimensionarea unităților economice în funcție de forța de muncă disponibilă, a dotărilor urbane în funcție de caracteristicile populației (volum, repartitie pe grupe de vârstă) sau calibrarea volumului necesar al transportului public urban în funcție de forța de muncă existentă.

Plecând de la această abordare sistemică, de împărțire a orașului în diferite elemente sau subsisteme ce pot fi studiate separat, subcapitolul următor realizează o sinteză a tipurilor de analize urbane ce pot fi realizate pentru o mai bună înțelegere a modului de funcționare al orașelor.

		Cadru natural	Unități economice	Dotări urbane	Forță de muncă	Populație	Locuințe	Spații plantate	Circulație	Cadru construit	Echipare tehnică
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Cadru natural	1	○	○				○	○		○	
Unități economice	2			◎			○		○		○
Dotări urbane	3				◎		○		○		○
Forță de muncă	4					◎			◎		
Populație	5						◎	◎	◎		
Locuințe	6							○	○	○	○
Spații plantate	7								○		
Circulație	8										○
Cadru construit	9										
Echipare tehnică	10										

- Relații spațiale
◎ Relații cantitative

Fig. 21. Matricea structurii urbane*

* Prelucrare după Enache, M. (1977). *Metode moderne în sistematizarea orașului*. Lăzărescu, C. (coord.), Urbanismul în România, Editura Tehnică, București, pag. 204.

4.2. Tipuri de analize urbane*

Acest subcapitol prezintă, succint, o serie de posibile moduri de a analiza orașul, plecând de la structura majoră expusă anterior. Fiecare descriere a unui tip de analiză urbană este însoțită de un tabel sintetic ce prezintă aspectele ce pot analizate, criteriile de analiză cel mai des utilizate și exemple de elemente ce pot face obiectul unei astfel de analize urbane. Lista criteriilor de analiză și a indicatorilor enumerați nu este însă exhaustivă.

Metodele de analiză urbană prezentate sunt atât metode proprii geografiei, cât și metode preluate de la alte științe. Aspectul ce diferențiază geografia este, cum menționam și în **Capitolul 1**, accentul pus pe spațializarea fenomenelor analizate, de unde rezultă importanța geografiei urbane în realizarea unor analize aprofundate ale orașului, ce pot fundamenta deciziile luate în cadrul proiectelor de urbanism.

Ca analiză a elementelor fixe, de cadru urban, din orașe (clădiri, străzi, parcele), domeniul **morfologiei urbane** este unul deosebit de important, fiind la originea dezvoltării geografiei urbane. Morfologia urbană studiază formele urbane, inclusiv din perspectiva factorilor ce determină formarea și transformarea lor, a semnificației purtate și a participării acestora la constituirea și la asigurarea continuității identității urbane⁶.

Din punct de vedere urbanistic, cea mai importantă componentă a analizei morfologice este analiza țesutului urban, privit ca subsistem al orașului compus din 3 elemente: străzile, parcelele și clădirile⁷. Alți autori identifică o categorie separată, a spațiilor libere și plantate, pe care o separă de străzi, considerând astfel că sistemul morfologic urban este alcătuit din patru subsisteme⁶:

- Subsistemul parcelar;
- Subsistemul construit;
- Subsistemul viar (străzile);
- Subsistemul spațiilor libere și plantate.

Analiza morfologică permite identificarea caracteristicilor specifice ale unui spațiu urban. Pe baza acestor caracteristici specifice, analiza morfologică poate fundamenta impunerea unor reguli urbanistice, fie pentru conservarea identității unei zone (menținerea caracteristicilor fronturilor stradale, a regimului de înălțime, a modului de amplasare a construcțiilor pe parcelă), fie pentru rezolvarea unor disfuncții identificate (parcele prea mici pentru a permite construirea, fronturi destructurate).

* Acest capitol indică, orientativ, principalele tipuri de analize urbane ce pot fi utilizate pentru relevarea caracteristicilor și disfuncțiilor unor zone urbane. El nu se dorește a fi o prezentare exhaustivă.

Tabel 2. Analiza morfologică

Domeniu analizat	Criteriu analiză	Exemple
Țesut urban - parcele	Forma parcelelor	Parcele cu forme regulate sau neregulate
	Suprafața parcelelor	Parcele neconstruibile (sub 150 mp)
	Deschiderea la stradă	Parcele cu deschidere foarte mică la stradă (sub 8 m)
	Proporții	Parcele alungite (raport peste 1/3 între deschidere și adâncime)
Țesut urban - clădiri	Compoziția internă	Tip punctual / liniar / planar - după forma în plan a clădirilor
	Așezarea pe parcelă	Clădiri izolate, cuplate, înșiruite, covor.
	Înălțime	Joasă (P - P+1), medie (P+2 - P+4), înaltă, foarte înaltă
	Densitate	Foarte ridicată (Procent de Ocupare a Terenului peste 80 %),
Țesut urban - străzi	Trama stradală	Geometria tramei (rectangulară, ramificată, radia-concentrică), formă și distribuție noduri ierarhizare
	Caracterul străzi	Geometria traseului străzii, prospectul (raportul dintre înălțimea clădirilor și lățimea străzii)
	Relația clădire - parcelă - stradă (front)	Fronturi continuu / discontinuu, cu retragere / dispunere pe aliniament
Macro-forma urbană	Evoluția istorică a planimetriei orașului	Extinderile succesive
	Silueta urbană	Dominante de înălțime / de volum, accente

Analiza **infrastructurilor tehnice** este strâns legată de elementele vehiculatorii, una din componentele structurii majore a orașului. Un prim domeniu de analiză este reprezentat de căile de comunicație, ce asigură legătura dintre diferitele elemente urbane, canalizând traficul de persoane și mărfuri și contribuind la parcelarea teritoriului urban³. Străzile din oraș constituie suportul mobilității urbane, ele putând fi analizate nu doar calitativ (ca element al cadrului urban - apanajul analizei morfologice), ci și cantitativ (din punct de vedere al traficului - natura acestuia, intensitatea, fluența etc.)⁶. În acest sens, traficul urban trebuie privit ca un fenomen de relații, determinat de utilizarea diferențiată a teritoriului, intensitatea sa fiind direct condiționată de intensitatea de utilizare și, implicit, de valorificare a terenurilor⁸.

În analiza căilor de comunicație se poate avea în vedere și relația orașului cu exteriorul (și, implicit, a infrastructurii ce face posibilă această relație): modul de conectare, la nivelul teritoriului extins, prin intermediul căilor rutiere (autostrăzi, drumuri; autogări), feroviare (căi ferate în oraș, gări și halte), pe apă (porturi maritime, căi navigabile interioare cu porturi), aeriene (aeroporturi)³.

Tabel 3. Analiza infrastructurilor tehnice

Domeniu analizat	Criteriu analiză	Exemple
Căi de comunicație	Fluxuri	Flux scăzut / mediu / ridicat (număr autovehicule / biciclete / pietoni pe oră / minut)
	Dimensionări	Categorii de străzi
	Capacitate	Profile stradale (comentariu asupra capacității - raportare la fluxuri)
	Stare	Tip îmbrăcăminte (asfalt, pietriș, pământ) și starea acestora
	Transportul public	Grad deservire (pe tipuri de transport public), conexiuni realizate, calitate infrastructură (inclusiv stații)
	Parcări	Parcări subterane / la sol / supraterane
Echipare tehnico-edilitară	Grad deservire	Deservirea unei zone cu rețele de alimentare cu energie, apă, gaze naturale, canalizare, telecomunicații, termoficare
	Consum	Consum de energie electrică / energie termică / gaze naturale / apă raportat la populație
	Capacitate	Gradul de acoperire a nevoilor de consum a populației

Cel de-al doilea domeniu de analiză este cel al echipării tehnico-edilitare, fundamentale atât pentru asigurarea unui nivel ridicat al calității locuirii, cât și pentru dezvoltarea activităților economice. Se pot analiza, în cadrul orașelor, extinderea și gradul de deservire pentru o gamă variată de rețele tehnico-edilitare⁹:

- Alimentarea cu apă - sursele de apă, captarea acestora, tratarea apei, pomparea, rezervoarele de apă, rețeaua de distribuție;
- Canalizarea și epurarea apelor uzate - conducte de canalizare pentru apele uzate menajere sau industriale, pentru apele pluviale, stații de epurare a apelor uzate;
- Salubritatea - colectare, sortare, valorificare, depozitare deșeurii;
- Alimentarea cu energie termică - surse de energie, rețea de transport agent termic, rețea de distribuție agent termic;

- Alimentarea cu gaze naturale -stații de reglare măsură predate, rețeaua de distribuție a gazelor naturale;
- Alimentarea cu energie electrică - surse (centrale electrice), rețeaua de transport, stații de transformare, rețeaua de distribuție, puncte de transformare, rețeaua de iluminat public;
- Telecomunicații - rețea telefonie, fibră optică.

Analiza infrastructurii tehnice urbane este utilă, în primul rând, pentru identificarea unor disfuncții în cadrul zonelor urbane constituite (accesibilitatea redusă a unor zone, congestia traficului determinată de capacitatea depășită a unor străzi, zone nedeservite de rețele tehnico-edilitare) ce pot fi apoi soluționate prin proiecte de dezvoltare specifice. În cazul unor extinderi sau conversii, astfel de analize permit dimensionarea corectă a rețelei stradale și a infrastructurii tehnico-edilitare, în raport cu viitorii utilizatori preconizați. Nu în ultimul rând, cunoașterea traseelor rețelelor tehnico-edilitare este deosebit de importantă întrucât acestea impun, de multe ori, restricții în ceea ce privește construirea (prin zonele de protecție impuse de lege față de infrastructura energetică, infrastructura de alimentare cu apă etc.).

Tabel 4. Analiza economică

Domeniu analizat	Criteriu analiză	Exemple
Zonificarea funcțională	Funcțiuni urbane	Locuire individuală, colectivă, zone mixte, zone industriale, zone comerciale, zone de loisir
	Incompatibilități funcționale	Între zonele industriale și cele de locuire
Activități economice	Localizare activități economice	Detalierea tipurilor de activități economice din diferite zone funcționale: comerț cu amănuntul, servicii cu acces public, birouri profesii liberale
	Concentrare activități economice	Analiza cifrei de afaceri, a numărului de angajați, a suprafețelor ocupate, a numărului de clienți / vizitatori

Analiza economică a zonelor urbane va avea în vedere, în primul rând, identificarea zonelor funcționale din cadrul orașelor. Acestea sunt utilizate și în prezent în reglementarea urbanistică a localităților, indicând, de fapt, utilizările admise în diferite zone, cu scopul evitării apariției unor incompatibilități funcționale între activități urbane ce se pot afla în conflict unele cu celelalte (de cele mai multe ori, potențialele conflicte sunt legate de activități ce afectează calitatea locuirii).

Analiza economică poate fi realizată inclusiv din punct de vedere al cererii (indivizilor, agenților economici) și al ofertei urbane (sub forma resurselor existente în teritoriu, a datelor și informațiilor puse la dispoziția publicului, a serviciilor publice oferite de către autoritățile locale)¹⁰.

În ceea ce privește **analiza socio-demografică**, un rol important al acesteia este determinarea unui profil socio-ocupațional al locuitorilor, atât din punct de vedere demografic, cât și din punct de vedere ocupațional¹¹. Înțelegerea dinamicii demografice (ritmul de creștere sau descreștere al populației, din cauze naturale sau legate de migrație) permite realizarea unor prognoze care să fundamenteze necesitățile de dezvoltare ale orașelor. De asemenea, cunoașterea structurii demografice (în special a repartiției populației pe grupe de vârstă, prezentate sintetic prin intermediul piramidei vârstelor) permite identificarea nevoilor existente cu privire la asigurarea dotărilor social-culturale specifice³.

Un domeniu aparte al analizei socio-demografice este cel al calității locuirii. Spre deosebire de zonele rurale tradiționale, în mediul urban locuirea nu mai poate fi autosuficientă - locuința urbană funcționează într-un cadru rezidențial, în care dotările și amenajările aferente joacă un rol deosebit de important¹². Se poate vorbi astfel despre conceptul de locuire adecvată, ce semnifică atingerea unei serii de condiții ce includ, pe lângă caracteristicile locuinței adecvate (legate de suprafață, accesibilitate, securitate, stabilitate structurală, încălzire, iluminare, încălzire și ventilare adecvate, acces la o echipare edilitară adecvată), și aspecte privind calitatea mediului, factori de sănătate, localizare accesibilă în raport cu locul de muncă și dotările de bază, disponibile la un cost accesibil¹³.

În unele cazuri, determinate de lipsa unor locuințe cu costuri accesibile în țările aflate în curs de dezvoltare, o mare parte din imigranții care vin în orașele mari ajung să trăiască în cartiere marginalizate (*shanty towns*, *bidonvilles* sau *favelas*), constituite din construcții ilegale, cu o densitate foarte ridicată și cu o economie bazată pe sectorul informal¹⁴. În România au fost realizate studii pentru determinarea zonelor urbane și rurale marginalizate, în urma unor analize detaliate cu privire la capitalul uman (nivel de educație, starea de sănătate a populației, mărimea familiilor), existența unui loc de muncă și locuire (locuințe neconectate la sistemul de alimentare cu energie electrică, suprafață locuibilă mică per locuitor, ponderea mare a locuitorilor care nu sunt proprietari ai locuinței în care trăiesc)¹⁵.

Tabel 5. Analiza socio-demografică (a comunităților)

Domeniu analizat	Criteriu analiză	Exemple
Mărimea populației	Numărul de locuitori	Zone populate / zone depopulate.
	Densitatea populației	Zone cu densitate scăzută a populației (sub 80 de locuitori / ha).
Dinamica populației	Mișcarea naturală a populației	Zone cu spor natural pozitiv / negativ
	Mișcarea migratorie a populației	Zone din care pleacă populația zone în care vine populație nouă
Structura populației	Vârsta	Zone cu populație tânără / îmbătrânită
	Etnie	Zone cu concentrare comunități de diferite etnii
	Religie	Zone cu concentrare comunități de diferite confesiuni religioase
	Educație	Zone unde domină locuitori cu studii universitare
	Ocupație	Predominant sector primar / secundar / terțiar
Calitatea locuirii	Gradul de ocupare a locuințelor	Număr de persoane / locuință, Suprafață locuibilă / locuitor
	Acces la dotări și servicii publice	Distanța până la cea mai apropiată grădiniță / școală / spital
Marginalizare socială	Nivel de trai - rata sărăciei	Zone urbane marginalizate
	Criminalitate	Zone cu o rată ridicată a criminalității

Nu în ultimul rând, elementele de cadru natural și mediu au un rol deosebit de important în identificarea constrângerilor existente pentru dezvoltarea localităților. Scurgerea apelor, pantele, adâncimea apelor freatice, degradarea terenurilor (umpluturi, zone inundabile, zone afectate de alunecări de teren), construibilitatea solurilor reprezintă doar o parte din caracteristicile cadrului natural ce pot influența modul de dezvoltare a localităților³. De cealaltă parte, amplasarea zonelor industriale, distribuția vegetației (spații plantate) în cadrul orașelor, amplasarea construcțiilor în raport cu vânturile dominante sau orientarea acestora față de punctele cardinale pot contribui la ameliorarea sau la diminuarea calității mediului urban³. Un alt domeniu posibil de analiză este cel al peisajului cultural

urban, ce reflectă percepția comunității asupra morfologiei urbane și a elementelor de cadru natural.

Tabel 6. Analiză cadru natural, mediu, peisaj

Domeniu analizat	Criteriu analiză	Exemple
Cadrul natural	Geologia	Caracteristicile terenului pentru fundare
	Geomorfologia	Panta terenului, orientarea versanților
	Clima	Direcția vânturilor dominante
	Hidrografia	Caracteristici ale râurilor, oglinzilor de apă, apelor subterane
	Solurile	Tipuri de sol, fertilitatea solurilor
	Vegetația și fauna	Tipuri de vegetație, specii
Calitatea mediului	Surse de degradare a mediului	Surse menajere, agricole, industriale, mobile
	Calitatea factorilor de mediu	Concentrații de poluanți în aer, apă, sol
Riscuri	Vulnerabilitatea la riscuri naturale	Cutremure, inundații, alunecări de teren
	Vulnerabilitatea la riscuri tehnologice	Obiective industriale cu risc de incendiu și explozie
	Schimbări climatice	Caracteristicile insulei de căldură urbană, grad impermeabilizare sol
Peisaj	Tipuri de peisaj	Spații verzi normate, zonă industrială abandonată, zonă rezidențială cu densitate redusă
	Elemente de imagine urbană	Stilistică arhitecturală, starea clădirilor, cromatică

În acest sens, se poate discuta despre restrictivitatea mediului în momentul în care dezvoltarea activităților umane dintr-un oraș este condiționată de elementele nefavorabile ale cadrului natural (de exemplu, susceptibilitatea ridicată la inundații) sau de degradarea accentuată a mediului din cauze antropice (de exemplu, existența unor zone cu soluri contaminate)¹⁶. Mai multe aspecte ale analizelor economice și socio-demografice, precum și a analizelor calității mediului urban sunt prezentate, pe larg, în capitolele ulterioare.

Caseta 8 cuprinde o enumerare a studiilor de fundamentare ce pot fi realizate în cadrul documentațiilor de urbanism, pentru justificarea propunerilor de dezvoltare a unor localități sau zone din cadrul acestora. Se remarcă faptul că majoritatea studiilor pot fi asociate unor tipuri de analize urbane cu specific geografic.

Caseta 8. Studii de fundamentare - documentații de urbanism¹⁷

Propunerile din cadrul documentațiilor de amenajare a teritoriului și urbanism trebuie să fie bazate pe o analiză detaliată a teritoriului sau localității ce face obiectul documentației respective. Aceste analize sunt realizate în cadrul unor studii de fundamentare, după cum urmează:

1. Studii de fundamentare cu caracter analitic, care privesc evoluția teritoriului și localităților, caracteristicile acestora și propuneri de dezvoltare în domeniul analizat:

- (i) evoluția teritoriului și localității din punct de vedere istoric, cultural, demografic, economic, etnografic, urbanistic și arhitectural;
- (ii) organizarea circulației și transporturilor;
- (iii) condiții geotehnice și hidrogeologice;
- (iv) studii climatice, pedologice și ecologice;
- (v) stabilirea și delimitarea zonelor de risc natural și antropic;
- (vi) stabilirea zonelor protejate naturale și construite;
- (vii) tipuri de proprietate asupra imobilelor;
- (viii) echiparea tehnico-edilitară;
- (ix) valorificarea potențialului turistic sau balnear;

2. Studiile de fundamentare cu caracter prospectiv reprezintă elaborarea unor prognoze, scenarii sau alternative pentru diferitele domenii sectoriale, privind evoluția populației, evoluția activităților, evoluția mișcării în teritoriu a activilor, reconversia forței de muncă.

3. Studiile de fundamentare cu caracter consultativ: analiza factorilor interesați, anchete sociale.

4.3. Analiza aspectelor socio-economice

Analiza activităților economice se realizează utilizând clasificarea pe sectoare economice¹⁸:

1. **Sectorul primar** - agricultura, silvicultura, pescuitul, mineritul.
2. **Sectorul secundar** - construcțiile și industria prelucrătoare.
3. **Sectorul terțiar** - transport, servicii pentru asigurarea alimentării cu energie electrică, gaze, apă și canalizare, precum și activitățile comerciale (en-gros sau comerț cu ridicata).
4. **Sectorul cuaternar** - bazat pe cunoaștere, include serviciile financiare, asigurările, dezvoltarea imobiliară, învățământul și cercetarea-dezvoltarea, serviciile medicale, administrația publică.

Structura socio-economică a orașelor va fi astfel strâns legată de sectoarele economice dezvoltate¹⁹:

- Sectorul primar - baza agricolă rămâne un factor important pentru dezvoltarea orașului, prin teritoriul învecinat care asigură produse agricole pentru populația urbană. De asemenea, sectorul primar este cel mai important sector al economiei pentru orașele cu funcție agricolă (în care ramura industrială de bază este industria alimentară).
- Sectorul secundar - deosebit de important în procesul de urbanizare, industrializarea fiind principalul factor al dezvoltării orașelor în secolele XIX și XX.
- Sectorul terțiar și cuaternar - diversitatea și dimensiunea serviciilor ilustrează, în prezent, gradul de dezvoltare al orașelor.

Orașele ar trebui să aibă în structura lor următoarele sectoare principale de servicii (activități terțiare și cuaternare)^{19, 20}:

1. **Administrație și gospodărie comunală:** dotări administrativ-politice (sediu politico-administrativ, tribunal, sedii de bancă și administrație financiară, oficii poștale), echipare edilitară (infrastructură tehnico-edilitară, cimitir) și telecomunicații;
2. **Social-cultural:** dotări educaționale (pentru învățământ preșcolar, școlar, liceal, eventual universitar și activități de cercetare-dezvoltare), sanitare (dispensar, policlinică, spital), culturale (teatru, cinematograful, alte săli de spectacole, biblioteci, muzee și spații expoziționale), alte servicii sociale (creșe, centre de asistență socială);
3. **Comerț:** hipermarket-uri, magazine, piețe agro-alimentare, alimentație publică, prestări-servicii.
4. **Turism:** structuri de cazare, obiective specifice (de exemplu, grădini botanice, muzee regionale).
5. **Recreație și odihnă:** dotări sportive (terenuri de sport, stadioane, bazine de înot etc.) și de agrement.

4.3.1. Zonificarea funcțională

Odată cu accentuarea fenomenului de urbanizare am asistat la transferul unor funcțiuni din cadrul locuinței în diverse construcții sau amenajări specializate, acest proces de separare ducând, treptat, la împărțirea orașului în zone funcționale¹².

În cadrul orașului pot fi identificate trei subspații de bază: concentrări de locuințe, concentrări de activități productive și concentrări de activități terțiare. Acestea le corespund trei funcții specifice: rezidențială, secundară (industrială) și terțiară (de servicii). Astfel, principalele zone funcționale ce pot fi identificate în cadrul orașelor sunt¹:

- **Zone rezidențiale** - ocupă cea mai mare suprafață, pot fi separate în zone rezidențiale cu locuințe individuale și zone cu locuințe colective. Ele pot fi diferențiate și în funcție de structura socială - zone ale claselor bogate, zone ale claselor modeste, cartierele muncitorești și chiar cartiere rezidențiale foarte sărace tip *shanty towns* sau *favelas*.
- **Zone terțiare sau de servicii** - concentrate, în cazul orașelor mai mici, în centrul acestora sau pe strada principală. În cazul orașelor mari vorbim de policentrism: există o zonă centrală, precum și nuclee de servicii situate în afara zonei centrale (centre de cartier, centre de afaceri etc.).
- **Zone industriale** - de obicei industriile poluante se localizează la periferie sau în zona periurbană, în timp ce industriile nepoluante pot fi menținute și în zona pericentrală. Adesea zonele industriale sunt dezvoltate de-a lungul râurilor sau al altor căi de comunicație (drumuri principale, căi ferate).
- **Zone de transport și depozite** - sunt mai vizibile în cazul orașelor porturi, însă apar și în celelalte orașe (zona gărilor, a triajelor de cale ferată).
- **Alte zone funcționale** - zone politico-administrative, zone de recreere, zone de afaceri, zone cu destinație specială (militare), zone de gospodărie comunală.

Carta de la Atena (1933) propunea împărțirea orașului în patru zone funcționale majore: locuire, muncă, recreere, transporturi²¹. Separarea orașelor pe zone funcționale a venit din nevoia de a realiza o separare între locul de rezidență și cel de muncă, în ideea evitării amplasării unor unități cu impact semnificativ asupra calității mediului în interiorul sau în apropierea zonelor rezidențiale. Principiul zonificării funcționale permitea, în viziunea planificatorilor din secolul al XX-lea, asigurarea condițiilor optime de muncă, de locuit, de odihnă și recreere și de circulație (deplasare)²². Astfel, principalul rol al zonificării funcționale a fost și rămâne controlul externalităților negative (al impactului negativ pe care o anumită activitate urbană ar putea să o aibă asupra altor activități din vecinătatea sa)²³.

Caseta 9. Zonificarea funcțională în cadrul documentațiilor de urbanism din România*

În cadrul Planurilor Urbanistice Generale realizate în România, teritoriul intravilan al localităților se împarte în zone funcționale, în vederea impunerii unor reguli de construire corelate cu caracteristicile activităților urbane permise în cadrul fiecărei zone. Astfel, în cadrul documentațiilor de urbanism din România pot fi reglementate următoarele categorii de zone funcționale:

- zona pentru locuințe (L)
- zona centrală (C), zona pentru instituții și servicii (IS)
- zona de activități economice (E)
- zona pentru unități industriale și depozitare, zona pentru unități agricole (A)
- zona pentru căi de comunicație (T)
- zona pentru spații verzi amenajate, perdele de protecție, sport și agrement (V)
- zona cu destinație specială (S)
- zona pentru gospodărie comunală, zona pentru echipare edilitară (G)

Planurile Urbanistice Generale propun inclusiv o zonificare a teritoriilor aflate în extravilan: terenuri cu destinație agricolă, terenuri cu destinație forestieră, terenuri aflate permanent sub ape, terenuri cu destinație specială, terenuri neproductive, terenuri ocupate de căi de comunicație.

Transformările survenite în structura internă a orașului în ultimele decenii se reflectă și la nivelul zonelor funcționale tradiționale, ca urmare a manifestării pe scară largă a două procese economice: dezindustrializarea și terțiarizarea. Dezindustrializarea este determinată de dispariția unor întreprinderi sau de relocalizarea acestora (în special din cauza declinului industriei grele). În România, dezindustrializarea s-a manifestat, de cele mai multe ori, prin închiderea întreprinderilor care nu s-au putut adapta, după 1990, la cerințele economiei de piață¹. Cazul României nu este însă singular, dezvoltarea sectorului terțiar nereușind să compenseze locurile de muncă pierdute în urma dezindustrializării.

Principalele forme de dezvoltare ale sectorului terțiar și ale celui cuaternar au fost²⁴:

- **Birourile centrale ale corporațiilor multinaționale** - dezvoltate în special în cadrul orașelor "globale";

* Adaptat (în acord cu practica profesională din prezent în elaborarea Planurilor Urbanistice Generale) după Ordinul nr. 13N/1999 - Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General.

- **Servicii productive (suport) pentru companii** - servicii de consultanță juridică, financiară, publicitate, contabilitate. Reprezintă serviciile cu cea mai mare creștere în cadrul economiei marilor orașe din Europa și America de Nord. Din cauza profitului ridicat, sunt activități care reușesc să domine competiția pentru teren în centrul marilor orașe, fiind adesea un catalizator pentru gentrificarea acestora.
- **Unități de cercetare-dezvoltare ale unor companii** - se dezvoltă în special în orașele cu sedii centrale ale unor corporații, cu universități sau alte centre de cercetare, sau în care există situri industriale importante.
- **Noi spații industriale** - legate de apariția unor noi tehnologii (de exemplu, biotehnologie). Principalele cerințe necesare pentru localizarea acestor noi industrii sunt accesul la o forță de muncă înalt-calificată, integrarea într-un mediu ce facilitează inovarea și cooperarea cu alte companii sau industrii, legături bune cu sediile centrale ale corporațiilor, universități și alte instituții de cercetare, precum și conectarea la piețele naționale și internaționale. Noile spații industriale apar pe amplasamente ce sunt foarte diferite de cele ale vechilor platforme industriale, nereușind astfel să contribuie la procesul de regenerare a acestora.
- **Industria creative** - atrase în special pentru regenerarea fostelor zone industriale din interiorul orașelor, reprezintă domenii precum media, film, modă, design, muzică.
- **Sectorul IT (tehnologia informației)**, ce poate include inclusiv alte activități economice legate de sectorul mai larg al telecomunicațiilor.

Într-un context în care orașele sunt modelate de mega-tendințe precum globalizarea și progresul tehnologic, se remarcă faptul că dezvoltarea unor activități economice în cadrul orașelor este încă legată de anumiți factori ai localizării. Secțiunea următoare realizează o sinteză a principalelor modele privind localizarea activităților economice.

4.3.2. *Modele de localizare a activităților economice*

Diferențele în distribuția spațială a populației, a locurilor de muncă și a capitalului indică o dezvoltare economică inegală a regiunilor, ce poate fi explicată fie prin distribuția inegală a resurselor naturale, fie prin alți factori economici. Modelele dezvoltate începând cu secolul al XIX-lea au încercat să explice aceste diferențe observate la nivel teritorial, plecând, de cele mai multe ori, de la ipoteza inițială a unui spațiu omogen. Prin teoria localizării, se caută răspunsul la întrebarea ”de ce anumite activități economice au ales să se stabilească într-un loc particular din cadrul unui teritoriu?”. La baza tuturor modelelor de localizare ce încearcă să răspundă la această întrebare stă gradul de dispersare sau de concentrare spațială a producătorilor și consumatorilor²⁵.

Deși ipotezele de la care pleacă aceste modele le fac dificil de aplicat direct într-un teritoriu real, ele pot fi adaptate pentru a explica, inclusiv istoric:

- Amplasarea activităților în jurul unor centre urbane (utilizare agricolă - von Thünen);
- Localizarea unor întreprinderi industriale sau de servicii (Weber);
- Configurarea rețelilor de localități la nivel teritorial și relațiile dintre localități în plan vertical (ierarhie) și orizontal (centralitate, cooperare) - Christaller.

Cel mai vechi model de localizare este cel al lui **von Thünen privind utilizarea terenurilor agricole (1826)**. Costul de transport este principalul factor luat în considerare pentru diferențierea utilizării agricole a terenurilor din jurul unui oraș. Se pleacă de la ipoteza că acest cost crește direct proporțional cu distanța față de centru și uniform în toate direcțiile²⁶. Modelul consideră consumatorii concentrați într-un singur punct (piața este izolată, amplasată într-un singur oraș) și terenul izotrop (plat, fertilitate uniformă, distanța parcursă la fel de rapid în orice direcție). Prin urmare, modelul devine dificil de aplicat în cazul existenței unor centre secundare sau a unor rute importante de transport.

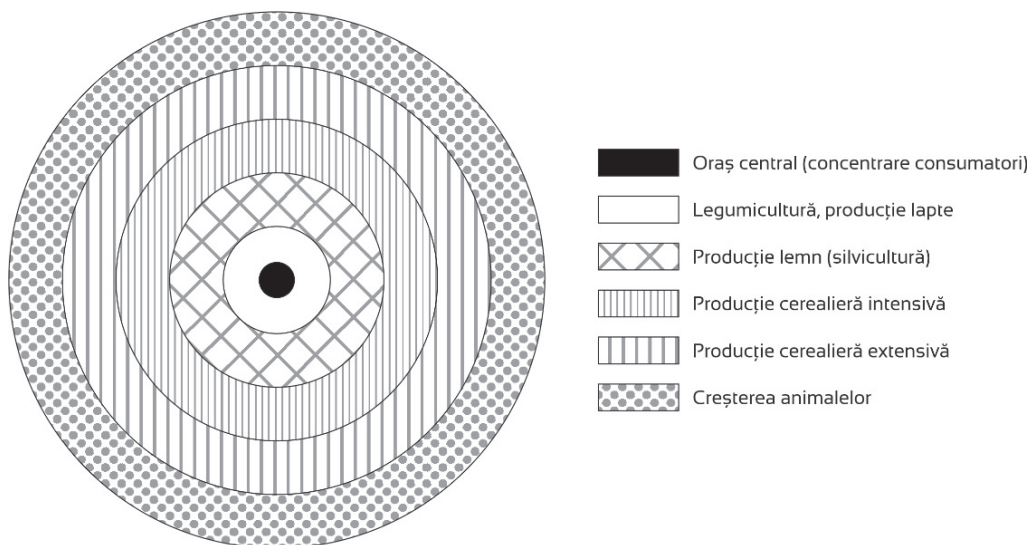


Fig. 22. Modelul lui von Thünen privind utilizarea produselor agricole

Astfel, von Thünen diferențiază o serie de zone concentrice în jurul punctului central (piața de desfacere):

- O primă zonă destinată legumiculturii și producției de lapte - produse perisabile, care trebuie să ajungă rapid la consumatori.
- O a doua zonă de producție silvicolă - mai aproape de oraș, întrucât lemnul este greu și prețul transportului este, implicit, unul ridicat.

- O a treia zonă pentru culturi cerealiere, cu diferențe în ceea ce privește intensitatea cultivării (care va fi mai ridicată mai aproape de centru, unde renta terenului este mai mare).
- O a patra zonă pentru creșterea animalelor pentru carne (animalele pot fi transportate vii în piață, iar produse precum lâna sau pielea sunt mai ușor de transportat).

Un alt model de interes este **Legea lui Reilly asupra gravitației comerțului cu amănuntul**. Este un model inspirat din teoria gravitației a lui Isaac Newton, în care producătorii sunt concentrați (în două centre urbane) și consumatorii dispersați într-un spațiu uniform situat între cele două centre. Reilly consideră că cele două orașe vor atrage consumatorii individuali din zona rurală înconjurătoare direct proporțional cu mărimea lor și invers proporțional cu pătratul distanței dintre ele²⁷.

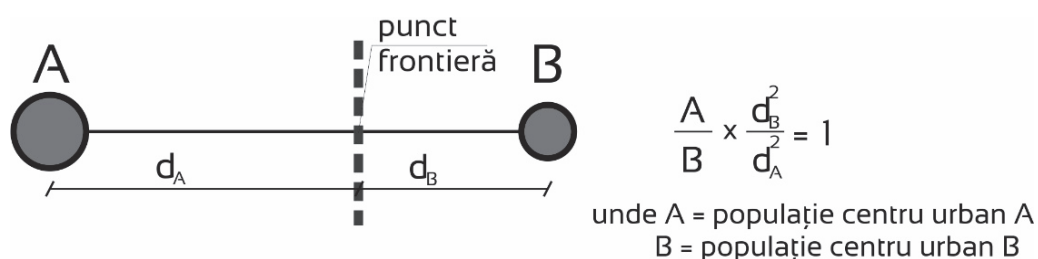


Fig. 23. Legea lui Reilly asupra gravitației comerțului cu amănuntul

Inițial, legea lui Reilly a fost folosită pentru a identifica punctul frontieră aflat de-a lungul căii de comunicație dintre două orașe care determină mărimea pieței controlate de fiecare oraș în parte. Ea a ajuns însă să fie utilizată și pentru analiza ariilor de influență ale marilor centre comerciale din interiorul orașelor²⁸. Modelul poate fi adaptat și în analiza rețelelor de localități, pentru determinarea zonelor de influență ale orașelor în funcție de mărimea acestora. Aceste zone de influență teoretică ale orașelor se determină utilizând relația dintre distanța dintre cele două orașe și masa critică a acestora (populația), cu ajutorul formulei lui Reilly - Converse²⁶.

Cea mai veche analiză privind localizarea unei firme îi aparține lui Alfred Weber²⁵. Cunoscut ca **modelul localizării industriale**^{*}, acesta susține că o fabrică va alege localizarea cu cel mai scăzut cost pentru dezvoltarea unei noi industrii: cele cu consum ridicat de materie primă se vor localiza mai aproape de sursa materiei prime, iar cele cu consum material redus se vor localiza mai aproape de piețele de desfacere. Apropierea de sursa de materie primă sau de piața de desfacere este determinată de nevoia de a menține cât mai scăzute costurile de transport, fapt ce permite maximizarea profitului.

^{*} Vezi Weber, A. (1909). *The Theory of the Location of Industries*.

După 1960, abordarea celui mai scăzut cost de transport este treptat înlocuită în cadrul teoriei localizării firmelor cu abordarea maximizării profitului. Tendința cea mai vizibilă este ca noile firme să se instaleze în locuri în care există deja alte activități economice - de obicei, în marile zone metropolitane, în care costurile de transport sunt minime, iar oferta (produsele) poate fi diferențiată²⁵.

Teoria locurilor centrale publicată în 1933 de Walter Christaller* propune un model de configurare a sistemelor de așezări, având la bază o abordare economică. Premisa de la care se pleacă este că așezările umane dintr-o anumită regiune pot fi explicate prin materializarea în teritoriu a trei categorii de funcții, fapt ce determină²⁹:

1. Un model liniar de dispunere a așezărilor, reprezentat de centre de transport - localizarea lor este determinată de rețeaua de căi de comunicație.
2. Un model concentrat (de tip cluster), reprezentat de centre în care se realizează activități specializate (precum mineritul) - localizarea acestora este determinată de localizarea resurselor în teritoriu.
3. Un model uniform, reprezentat de centre ale căror principală funcție este de a furniza bunuri și servicii teritoriului înconjurător, accesibile populației din acest teritoriu.

Teoria lui Christaller se referă la această ultimă categorie de așezări, denumite locuri centrale, a căror principală funcție este de a deservi teritoriul înconjurător. Se face astfel o distincție importantă între activitatea banală (care oferă servicii, în mod nemijlocit, consumatorului final, indiferent de frecvența utilizării - de la magazin alimentar la judecătorie) și activitatea specifică, ce se referă la producția de bunuri intermediare (agricole, industriale, servicii, ce ajung apoi la consumator prin intermediul activităților banale)²⁶.

Teoria locurilor centrale pleacă de la următoarele ipoteze^{29, 30}:

- Spațiul geografic este perfect omogen din punct de vedere al caracteristicilor fizico-geografice și umane (inclusiv densitatea populației), iar transportul se desfășoară în aceleași condiții în orice direcție.
- Se dorește maximizarea profitului - localizare a activităților acolo unde costurile de transport și producție sunt minime și veniturile maxime.
- Prețul este fix pentru toți agenții.
- Pentru consumator, transportul unui bun se reflectă în costul acestuia, care crește odată cu distanța.
- Se aplică principiile economiei de scară - costul mediu de producție scade pe măsură ce cantitatea produsă crește. Din prisma acestui

* Vezi Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland (The central places in southern Germany)*. Jena: Gustav Fischer.

principiu, rezultă faptul că existența economiilor de scară reprezintă o condiție necesară pentru existența orașelor.

Astfel, centralitatea unui loc va fi gradul în care acel loc deservește teritoriul înconjurător, prin prisma bunurilor și serviciilor oferite, pentru care sunt utilizați următorii parametri^{26, 29}:

- **Pragul de populație** sau pragul de producție - populația minimă necesară pentru ca un bun sau serviciu să fie furnizat, adică cererea minimă pentru a face ca acel bun sau serviciu să fie viabil. Este parametrul ce determină mărimea minimă a unui oraș, pentru ca acesta să furnizeze un anumit bun sau serviciu.
- **Raza bunului** sau a serviciului - distanța maximă pe care consumatorii sunt dispuși să o parcurgă pentru a cumpăra bunul sau serviciul respectiv. Este parametrul ce definește aria maximă de influență pe care o poate avea un oraș ce furnizează acel bun sau serviciu.

Pe baza acestor parametri, se realizează o ierarhie a locurilor centrale, ipoteza fiind că orice oraș situat pe un nivel superior va cuprinde toate activitățile existente în orașele de rang inferior. Teoria locurilor centrale se bazează pe studiul realizat de Christaller pe zona de sud a Germaniei, acolo unde autorul propune clasificarea localităților pe 7 ranguri: plecând de la cele mai mici locuri centrale (situate la 7 km distanță unele de celelalte și având o populație K), locurile centrale de rang superior vor avea mereu o populație de 3 ori mai mare și vor deservi o zonă de 3 ori mai mare. Această formă de organizare se numește ierarhia K-3, ea urmărind o progresie geometrică (1, 3, 9, 27 etc.)²⁹ - vezi și **Figura 24**.

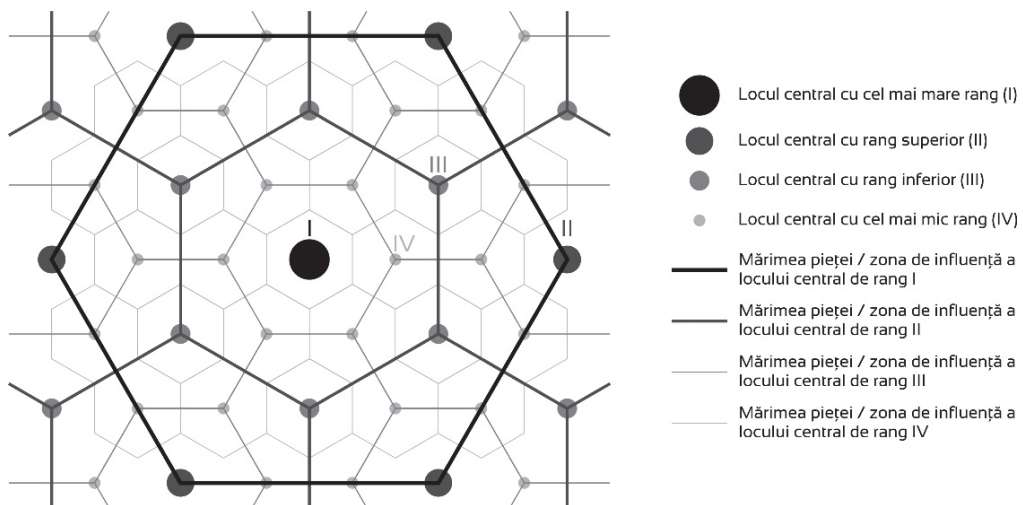


Fig. 24. Teoria locurilor centrale - ilustrare

Ca și în cazul celorlalte modele de localizare, ipotezele de la care pleacă teoria locurilor centrale fac dificilă aplicarea ei în realitate, de unde și

criticile aduse: prezumția comportamentului prea simplu al consumatorului (frecventarea locului central cel mai apropiat), considerarea unei populații omogene (ce ignoră circumstanțele individuale), desconsiderarea aspectelor istorice sau a celor legate de guvernarea locală sau considerarea doar a centrelor de servicii (nu și a celor industriale, care atrag o populație considerabilă prin oferta de locuri de muncă)²⁹. Cu toate acestea, teoria locurilor centrale a jucat un rol important în practică, exemple în acest sens fiind politica orașelor noi din Regatul Unit sau politica metropolelor de echilibru din Franța²⁶.

Diferențierea, în cadrul orașelor, între activitățile banale și cele specifice este reflectată și de **teoria bazei economice**, ce susține faptul că baza economică a oricărei arii urbane este reprezentată de exportul de bunuri și servicii. Dacă până la revoluția industrială aceste arii urbane reprezentau locuri centrale ce ofereau servicii zonelor agricole din jur, dezvoltându-se în special ca urmare a comerțului, începând cu secolul XIX asistăm la o specializare a economiei orașelor datorită industrializării³¹.

Astfel, conform teoriei bazei economice, economiile locale ale orașelor se împart astăzi în două sectoare²⁶:

- Activități de bază (sau baza de export), care includ activitățile economice (în special industrie) pentru care cererea este exterioară teritoriului orașului. Ele determină **funcțiile economice specializate** ale orașului.
- Activități secundare, care satisfac cererea populației rezidente din teritoriul respectiv. Ele determină **funcțiile economice standard** ale orașului.

4.3.3. Modele de structură urbană privind dezvoltarea orașelor

Primele modele de structură urbană au încercat să explice evoluția orașelor în perioada industrializării, fiind rezultatul cercetărilor realizate de către departamentul de sociologie al Universității din Chicago. Orașul Chicago cunoscuse o creștere rapidă datorită industrializării, iar modelele de structură urbană - modelul zonelor concentrice al lui Burgess și modelul sectorial al lui Hoyt - reflectau această structură a orașului²⁴.

În modelele propuse de către Școala de la Chicago s-a considerat că există o analogie între procesele naturale și cele de configurare spațială ale unui oraș industrial în creștere. Este o perspectivă ecologică asupra orașului conform căreia zonele cele mai atractive vor fi ocupate de către activitățile dominante, determinând o succesiune în modul de utilizare a terenurilor. Plecând de la aceste idei, **Burgess** (1925) propune un **model concentric**, ideal, bazat pe diferențierea zonelor rezidențiale considerând ca unic factor în evoluția orașului extinderea spațială, radială, a acestuia. Modelul ignoră rolul căilor de comunicație în influențarea direcțiilor de expansiune ale

orașelor, precum și eventualele diferențe determinate de relief sau de existența unor concentrări de activități industriale. Diferențierea zonelor rezidențiale se face luând în considerare nivelul de trai, cu noile valuri de imigranți (italieni, asiatici) instalându-se în zona de tranziție și cu valorile mai vechi (germani) reușind să se mute mai aproape de periferie, în zone cu o calitate a locuirii mai ridicată²⁹.

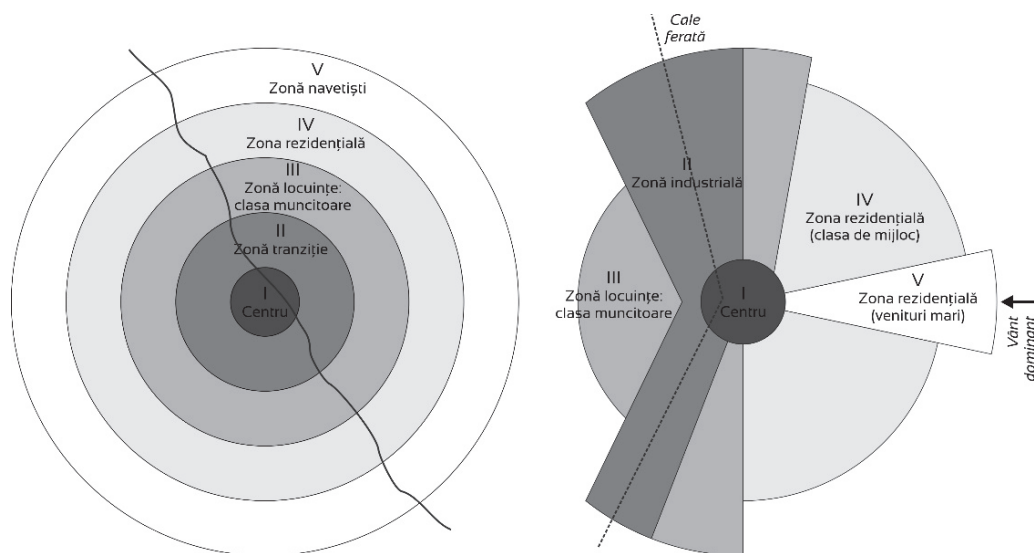


Fig. 25. Modelul zonelor concentrice (Burgess, stânga) și modelul sectorial (Hoyt, dreapta)

Hoyt (1939) critică modelul zonelor concentrice și, în urma unei analize detaliate a valorii chiriilor din 142 de orașe americane ajunge la concluzia că un **model sectorial al structurii urbane** indică mai bine modul de utilizare a terenurilor din cadrul orașelor. Modelul surprinde și rolul căilor de comunicații, atât în dezvoltarea zonelor industriale (de obicei, de-a lungul râurilor sau căilor ferate), cât și al zonelor rezidențiale pentru cei cu venituri ridicate (de-a lungul râurilor neutilizate de către industrie sau al drumurilor ce traversează zonele mai înalte, ferite de riscul la inundații)²⁹. Aceste zone rezidențiale pentru cei cu venituri ridicate vor fi amplasate, de asemenea, într-o poziție favorabilă față de vânturile dominante în raport cu amplasarea zonei industriale.

O combinație între modelul concentric și cel sectorial este oferită de către Mann (1965)* în **modelul orașului britanic**. Sunt îmbinate astfel cele două premise de la care plecau modelele anterioare: faptul că extinderea spațială a orașelor are loc concentric (Burgess), însă diferențele în ceea ce privește nivelul de trai din zonele de rezidențiale au o materializare sectorială în

* Mann, P. (1965). *An Approach to Urban Sociology*. London: Routledge

cadrul orașelor (Hoyt). Mann observă diferențierea foarte mare est-vest în ceea ce privește nivelul de trai al locuitorilor, diferență determinată de amplasarea către est a zonelor industriale în cadrul orașelor britanice, ca urmare a direcției vânturilor dominante (dinspre vest)²⁴. Deși explică mai bine anumite aspecte privind evoluția istorică a orașelor britanice, și modelul lui Mann a fost criticat din cauza faptului că nu ia în considerare complexitatea evoluției orașului, în special după primul război mondial.

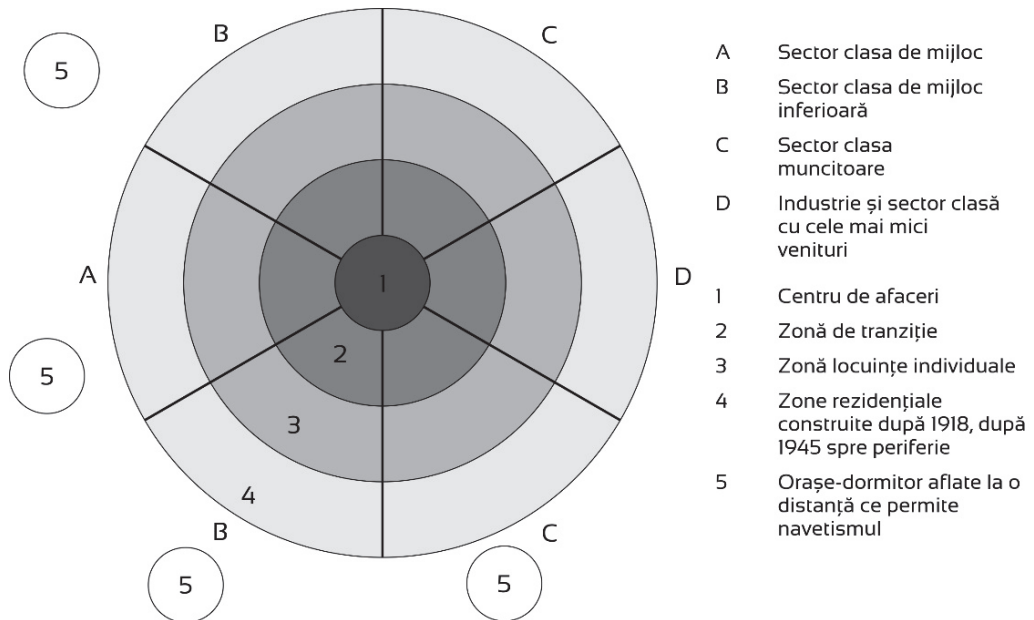


Fig. 26. Modelul orașului britanic - Mann (1965)

Harris și Ullman (1945) remarcă faptul că orașele mari nu cresc în jurul unui singur centru de afaceri (CBD - *Central Business District*), ci evoluează integrând alte nuclee de activități. Acest **model polinuclear al structurii urbane** reușește să reflecte mai bine dezvoltarea orașelor din prima jumătate a secolului XIX, punând accentul pe modul în care anumite nuclee se specializează în timp. Următorii factori sunt considerați în dezvoltarea modelului²⁹:

- Anumite activități se concentrează acolo unde dispun de infrastructura necesară - exemplul zonelor industriale localizate în vecinătatea căilor de comunicații (căi ferate, drumuri principale, porturi).
- Anumite activități se grupează împreună pentru a profita de asocierile facilitate de această apropiere - exemplul zonelor de afaceri în domeniul financiar-bancar.
- Anumite activități se resping din cauza efectelor externalităților negative - cazul separării industriei de zonele rezidențiale pentru populația cu venituri ridicate.

- Anumite activități care ar beneficia de pe urma unei localizări în zona centrală, dar nu își permit prețul ridicat al chiriilor, se localizează în noi nuclee (cazul depozitelor, zonelor comerciale mari etc.).

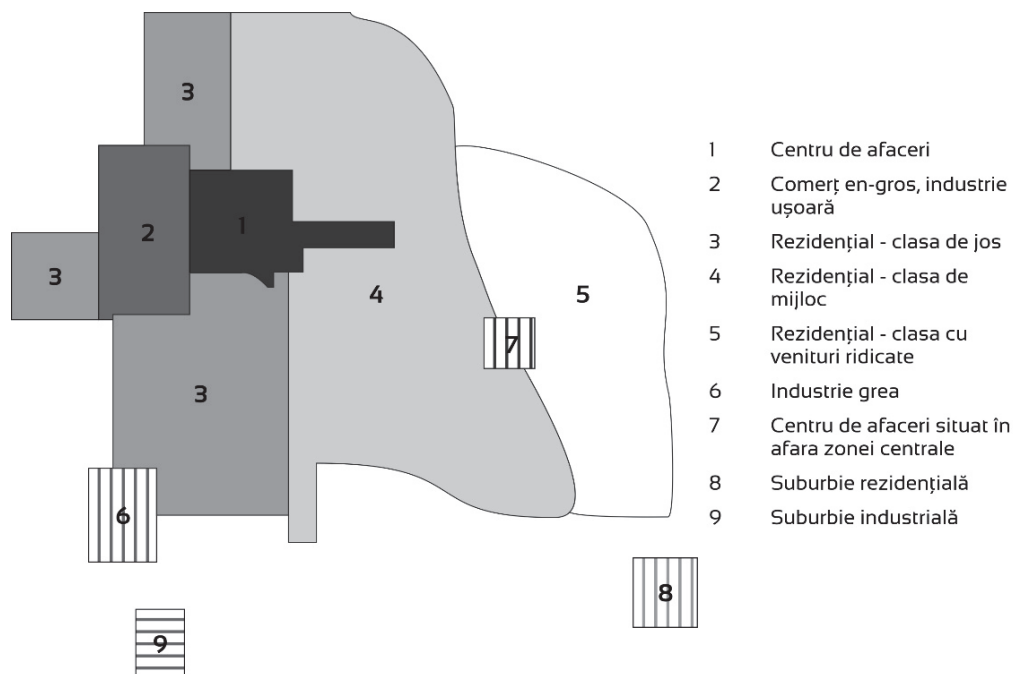


Fig. 27. Modelul orașului polinuclear - Harris și Ullman (1945)

De la publicarea celor 3 modele clasice privind utilizarea terenurilor în orașe (Burgess, Hoyt, Harris și Ullman) au apărut noi forțe ce influențează dezvoltarea orașelor, ce reflectă procese precum dezindustrializarea, terțializarea, suburbanizarea și influența tot mai mare a autorităților publice locale în gestiunea dezvoltării orașelor. White (1987) propune un model al orașului secolului XXI, având ca inspirație modelul zonelor concentrice, ce cuprinde următoarele zone²⁹:

1. **Nucleul central** - centrul de afaceri (CBD) rămâne cea mai importantă zonă economică a orașului, ce include activități financiar-bancare, sedii ale corporațiilor sau sedii ale instituțiilor publice. Cea mai mare parte a activităților comerciale s-a mutat spre periferie.
2. **Zona de stagnare** - reprezentată, de cele mai multe ori, de fostele cartiere muncitorești și zone industriale dezvoltate în perioada industrializării, adesea abandonate în prezent.
3. **"Buzunare" ale sărăciei, cu comunități de minorități** - sunt zone segregate, aflate în interiorul orașelor sau, mai rar, în suburbiile mai vechi.
4. **Enclave ale elitelor** - zone rezidențiale pentru persoanele cu venituri ridicate, situate către periferie (cartiere de locuințe individuale, cu

- parcele generoase) și, în cazul orașelor mari, inclusiv în apropierea zonelor centrale.
5. **Clasa de mijloc difuză** - sunt zonele care ocupă cea mai mare parte a ariilor urbane, fiind situate între limita orașului central și marginea zonei metropolitane.
 6. **Zone specializate** - parcuri industriale, universități, centre de cercetare, spitale, centre de afaceri, centre comerciale, situate atât în interiorul orașelor, cât și în zona periurbană.
 7. **Epicentre și coridoare** - o caracteristică specifică a dezvoltărilor urbane de la sfârșitul secolului XX o reprezintă epicentre situate la intersecția unor drumuri principale sau dezvoltări de tip coridor de-a lungul autostrăzilor și al drumurilor principale.

Aceste modele sunt utile în explicarea modului în care structura urbană s-a dezvoltat sub impactul industrializării și, mai recent, al proceselor ce au caracterizat a doua jumătate a secolului XX și începutul secolului XXI. Cu toate acestea, ele nu pot cuprinde întreaga complexitate a acestor procese, fiind modele mai degrabă concentrate pe explicarea modului de utilizare a terenurilor, considerând strict factori economici și sociali (precum venitul populației), și mai puțin aspecte culturale sau politice.

4.3.4. Date și indicatori utilizați în analize ale aspectelor economice și socio-demografice ale orașelor

Această secțiune prezintă, sub forma unor tabele sintetice, principalii indicatori utilizați în analiza aspectelor economice și socio-demografice ale orașelor, fiind furnizate informații suplimentare acolo unde este cazul. Listele prezentate pot fi completate și cu alți indicatori, în funcție de caracteristicile specifice ale zonelor urbane analizate.

Cea mai mare parte a indicatorilor menționați în aceste tabele pot fi calculați folosind datele puse la dispoziție de către Institutul Național de Statistică în baza de date Tempo Online de pe website-ul instituției, la diferite niveluri de agregare (național, regional, județean sau local). Alte date pot fi oferite de către:

- Direcțiile agricole județene;
- Direcția pentru politici fiscale și bugetare locale - Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației;
- Baze de date cu privire la activitatea firmelor din România;
- Recensămintele populației și locuințelor, realizate la fiecare 10 ani;
- Direcțiile de Asistență Socială;
- Studii realizate la nivel național (Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate), județean sau local.

Tabel 7. Indicatori - analiza aspectelor economice

Domeniu	Indicatori	Observații sau detalieri
Sectorul primar - agricultura	Suprafața fondului funciar (ha)	Suprafața de teren agricol (ce include arabil, pășuni, fânețe, livezi, vii) și non-agricol (fond forestier, terenuri ocupate de construcții, căi de comunicație, ape, terenuri degradate).
	Producția agricolă vegetală (tone / ha)	Pentru diferite categorii de culturi: cereale, cartofi, fructe, struguri etc.
	Suprafața de terenuri amenajată	Suprafața amenajată cu lucrări de irigații / desecări / combaterea eroziunii solului
	Volumul de lemn exploatat (mc / ha)	Foioase sau rășinoase
Sectorul secundar - industria	Producția de energie electrică (MW)	Pe diferite categorii de surse energetice: termocentrale, hidrocentrale, solar, eolian, nuclear.
	Producții industriale	Pe diferite categorii de produse.
Turism	Număr unități de cazare	Pe categorii: hoteluri, pensiuni, moteluri, camping-uri etc.
	Capacitate de cazare	Număr locuri, pe diferitele categorii de unități de cazare
	Durata medie a sejurului	Calculată prin raportarea numărului de înnoptări la numărul de sosiri.
Statistică întreprinderi	Cifra de afaceri	Venituri totale realizate într-un an de zile - pe întreprindere sau pe sector de activitate conform clasificării CAEN
	Număr de firme	Total sau pe sector de activitate conform clasificării CAEN
	Număr de angajați	Total sau pe sector de activitate conform clasificării CAEN
Date bugetare	Venituri bugetare	Total sau defalcat pe categorii de venituri (inclusiv finanțare din programe naționale sau europene).
	Cheltuieli bugetare	Total sau defalcat pe categorii de cheltuieli (inclusiv cheltuieli pentru investiții publice).

Tabel 8. Indicatori - analiza aspectelor socio-demografice

Domeniu	Indicatori	Observații sau detalieri
Demografie	Mărimea populației Evoluția numărului de locuitori	Populația după domiciliu sau populația rezidentă (care și-a declarat rezidența în localitatea respectivă).
	Sporul natural	În valori absolute (diferența dintre numărul de nașteri și numărul de decese) sau raportat la mie (‰ -diferența dintre natalitate, ca număr de nașteri la 1.000 de locuitori - și mortalitate, ca număr de decese la 1.000 de locuitori).
	Sporul migrator	În valori absolute (diferența dintre stabiliți cu domiciliul / rezidența și plecări cu domiciliul / rezidența) sau raportat la mie (‰)
	Indicatori ce reflectă structura demografică	Ponderele populației de o anumită etnie sau confesiune religioasă din totalul populației.
Forța de muncă	Resursa de muncă	Include populația în vârstă de muncă (populația activă), aptă de a lucra, precum și persoanele sub și peste vârsta de muncă aflate în activitate.
	Populația ocupată	Segmentul de populație activă care a desfășurat o activitate economică, inclusiv lucrătorii agricoli. Se poate analiza pe sectoare de activitate (primar, secundar, terțiar).
	Numărul de salariați	În valori absolute sau ca evoluție într-un interval de timp
	Rata șomajului	Raportul dintre numărul șomerilor înregistrați și populația activă, exprimat procentual
Educație	Număr unități școlare	Pe tipuri: liceal, gimnazial, primar, preșcolar etc.
	Număr elevi / cadre didactice	Prin raportarea populației școlare la numărul de cadre didactice din învățământul public.
Sănătate	Număr unități sanitare	Pe tipuri: spital, policlinică, dispensar, cabinet stomatologic etc.
	Număr medici / 1000 locuitori	-
Cultură	Număr dotări culturale	Biblioteci, muzee, săli de spectacole

Domeniu	Indicatori	Observații sau detalieri
Asistență socială	Număr beneficiari venit minim garantat (VMG)	-
Locuire	Număr de locuitori / locuință	Raportarea populației după reședință la numărul de locuințe
	Suprafață camere de locuit / locuitor	Raportarea suprafeței camerelor de locuit la numărul de locuitori
	Suprafața medie a locuinței	Raportarea suprafeței camerelor de locuit la numărul de locuințe

Dacă pentru unii indicatori este importantă valoarea absolută a acestora (de exemplu, mărimea populației), în alte cazuri valorile relative (procentuale) pot fi mai utile pentru a permite comparațiile între localități sau zone din oraș diferite ca mărime (de exemplu, evoluția populației într-un anumit interval de timp, în procente). Uneori, pentru a permite comparații între zone sau localități cu mărimi diferite este nevoie să se recurgă la analiza unor indicatori sintetici (de exemplu, număr de medici la 1000 de locuitori sau densitatea populației).

4.4. Analiza calității mediului urban

Orașele generează adesea disfuncționalități de mediu ce sunt suportate atât de locuitorii acestora, cât și de cei ai localităților rurale din apropiere³².

Analiza calității mediului urban are ca scop identificarea acestor **disfuncționalități de mediu**. Acestea reprezintă un fenomen de dezorganizare ce afectează capacitatea sistemului de a-și asigura un echilibru dinamic. Disfuncționalitățile de mediu pot fi de ordin natural sau antropice³³:

- Disfuncționalitățile **de ordin natural** se referă la modificări ale climei, sau la apariția unor modificări de ordin geologic (cutremure, vulcanism), geomorfologic (alunecări de teren), hidrologic (inundații) etc.
- Disfuncționalitățile **determinate de acțiunile antropice** se referă la procese precum poluarea, generarea de deșeuri, supraexploatarea resurselor naturale, consumul de spațiu în urma schimbărilor majore în modul de utilizare a terenurilor etc.

Aceste disfuncționalități de mediu au un efect negativ asupra calității vieții, prin disconfortul fizic și psihologic creat³⁴. În acest context, analiza calității mediului urban permite fundamentarea intervențiilor pentru ameliorarea calității vieții la nivelul așezărilor umane și reprezintă o componentă importantă a studiilor de geografie urbană.

4.4.1. Surse de degradare a mediului

Plecând de la conceptul de disfuncționalitate de mediu, putem defini **degradarea mediului** ca fiind procesul de alterare a caracteristicilor fizico-chimice și biologice ale componentelor naturale ale mediului. Degradarea mediului din surse antropice este adesea asociată cu fenomenul de poluare a factorilor de mediu abiotici (aer, apă, sol) și biotici (floră, faună), prin care se introduc în mediu produse toxice sau energii generate de activitățile umane, cu efecte negative pentru starea normală a sistemului. Poluarea se produce prin mai multe tipuri de procese poluatoare³³:

- Prin agenți fizici - poluarea termică, fonică, luminoasă, radioactivă;
- Prin agenți chimici - poluarea chimică;
- Poluare biologică - din cauza organismelor, vezi poluarea bacteriologică;

Degradarea mediului din surse antropice este, de fapt, un rezultat al procesului de **antropizare a mediului**, prin care societatea caută să reducă elementele restrictive ale mediului natural și să le potențeze pe cele favorabile. Procesul de urbanizare este unul din factorii ce determină antropizarea factorilor de mediu, întrucât urbanizarea presupune înlocuirea unor sisteme naturale cu sisteme socio-economice³⁵.

Efectul direct sau indirect al oricărui proces de degradare a calității mediului poartă denumirea de **impact environmental** sau impact asupra mediului³³. Acest impact poate fi cuantificat atât la nivelul factorilor de mediu (deteriorarea calității aerului, apei, solului, factorilor biotici), cât și la nivelul elementelor antropice - de exemplu, cuantificarea impactului pe care o zonă industrială îl are asupra zonelor rezidențiale din vecinătatea acesteia.

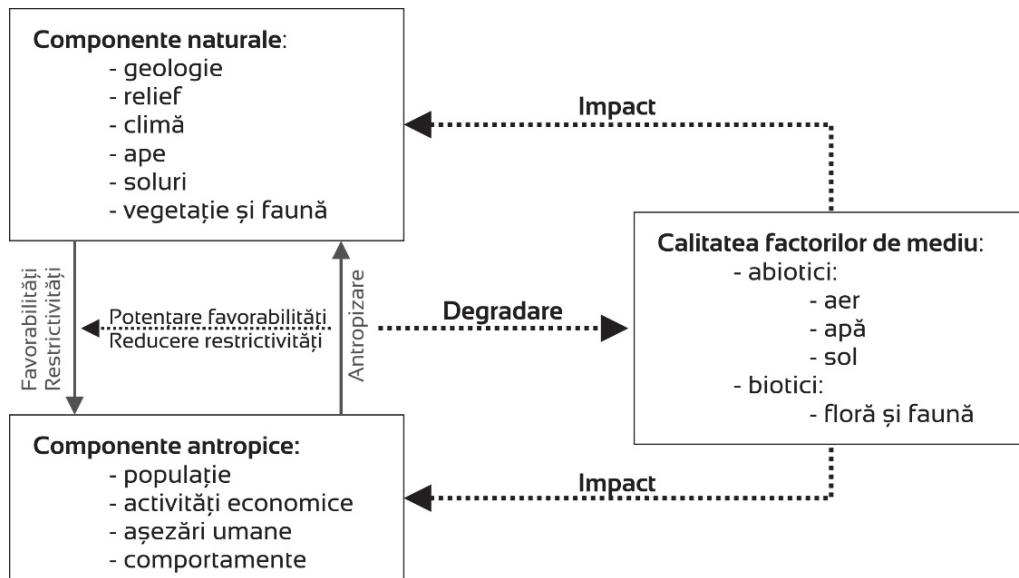


Fig. 28. Degradarea mediului

Sursele de degradare a mediului reprezintă ansamblul fenomenelor naturale și activităților umane care depășesc capacitatea de suport a mediului și impun transformări semnificative în funcționalitatea și structura ecosistemelor naturale și comunităților umane*. Sursele de degradare a mediului pot fi identificate și cartate, caracteristicile, distribuția sau densitatea acestora fiind relevate în urma analizelor de mediu tematice sau integrate realizate la nivelul zonelor urbane³⁶.

Deși există și surse naturale de degradare a mediului, precum vulcanismul, furtunile de praf sau incendiile de pădure, în această secțiune accentul va fi pus pe sursele antropice de degradare a mediului.

Sursele de degradare a mediului pot fi clasificate după următoarele criterii:

- După forma acestora:
 - Surse punctuale - evacuări de tip coș sau conductă;

* Ioja, I.C. (2008). *Metode și tehnici de evaluare a calității mediului în aria metropolitană a municipiului București*, Editura Universității din București, București, pag. 89.

- Surse liniare - se manifestă de-a lungul unei axe, cum este cazul arterelor de circulație;
- Surse difuze sau de suprafață - un depozit de deșeuri sau un sit contaminat.
- După **înălțimea** la care sunt amplasate:
 - Amplasate sub suprafața terenului;
 - Amplasate la sol;
 - Amplasate la înălțime joasă, medie, înaltă (peste 150 m).
- După **regimul de funcționare**:
 - Surse continue;
 - Surse intermitente;
 - Surse instantanee.
- După **tipul de activitate**:
 - Surse industriale;
 - Surse agricole;
 - Surse mobile;
 - Surse menajere;
 - Surse sanitare;
 - Alte categorii de surse.

Cartarea surselor de degradare a mediului din zonele urbane după tipul de activitate este puternic legată de distribuția zonelor funcționale în teritoriu. În cele ce urmează este prezentată o sinteză a principalelor tipuri de surse de degradare a mediului și a impacturilor acestora asupra calității factorilor de mediu*.

Sursele industriale se manifestă ca surse punctuale de degradare a mediului, concentrate în cadrul aglomerațiilor urbane. Cele mai mari probleme sunt generate de amplasarea necorespunzătoare față de alte funcțiuni, în special în relația cu vânturile dominante: impactul cel mai mare al surselor industriale se manifestă asupra calității aerului, prin pulberile, noxele și zgomotul generate de industria energetică, chimică, a materialelor de construcție, metalurgică. Nu trebuie neglijat însă nici impactul asupra calității apelor, prin evacuarea apelor industriale uzate (din industria metalurgică, energetică, chimică), sau asupra calității solurilor ca urmare a depozitării deșeurilor industriale (iazuri de decantare, halde de steril).

O problemă specifică a surselor industriale este poluarea istorică în cazul unităților industriale a căror activitate a încetat, ce se manifestă ca urmare a substanțelor blocate în instalațiile industriale sau în depozitele de deșeuri, ori ca urmare a deteriorării construcțiilor industriale. Lipsa unor spații verzi

* Detalierea surselor de degradare după tipul de activitate, prezentată în această secțiune, reprezintă o sinteză după capitolul privind sursele de degradare a mediului din lucrarea Lojă, I.C. (2008). *Metode și tehnici de evaluare a calității mediului în aria metropolitană a municipiului București*, Editura Universității din București, București

de protecție față de zonele din vecinătatea surselor industriale contribuie la agravarea acestor impacturi negative.



*Fig. 29. Sursă industrială de degradare a mediului - termocentrala Rovinari
Fotografie proprie, septembrie 2015*

De interes pentru domeniul geografiei urbane sunt **sursele agricole** amplasate în zonele periurbane și în orașele mici și mijlocii. În cazul culturii plantelor, sursele agricole se manifestă ca surse difuze de degradare a mediului, determinate de caracterul intensiv al culturilor, ce implică mecanizarea, utilizarea îngrășămintelor și pesticidelor sau lucrări de îmbunătățiri funciare (irigații, desecări, lucrări pentru combaterea eroziunii solurilor). Acest tip de agricultură are un impact negativ asupra calității apei ca urmare a substanțelor chimice utilizate, utilizarea excesivă a îngrășămintelor putând duce la eutrofizarea oglinzilor de apă.

O altă categorie de surse agricole o reprezintă unitățile zootehnice, ce au un impact semnificativ asupra calității aerului (mirosuri), apei (prin apele uzate evacuate), solului (prin deșeurile zootehnice). În plus, unitățile zootehnice prezintă un risc biologic semnificativ.

Sursele mobile au o manifestare liniară și sunt determinate de următoarele tipuri de circulații din cadrul zonelor urbane:

- Traficul rutier, unde problemele de degradare a mediului sunt accentuate de starea carosabilului, intensitatea fluxurilor sau de condițiile meteorologice;

- Traficul feroviar, ce fragmentează teritoriul și prezintă inclusiv risc tehnologic în cazul transporturilor de substanțe periculoase;
- Traficul fluvial și aerian.

Sursele mobile afectează în primul rând calitatea aerului, din cauza noxelor evacuate (inclusiv în cazul liniilor de cale ferată neelectrificate), a zgomotului și a vibrațiilor ce pot dăuna stabilității clădirilor. În plus, vehiculele scoase din uz reprezintă o categorie distinctă de deșeuri, ce trebuie gestionată corespunzător.



*Fig. 30. Surse menajere de degradare a mediului - Sânpaul, jud. Brașov
Fotografie proprie, aprilie 2013*

Deși aparent nu au un impact negativ asupra mediului, zonele rezidențiale cuprind și ele surse de degradare a mediului, cu caracter în general difuz. **Sursele menajere de degradare a mediului** au următoarele manifestări în mediul urban:

- Generarea de deșeuri menajere, ce afectează calitatea solurilor în special în cazul depozitării necontrolate;
- Generarea de ape uzate, pentru care trebuie să existe soluții eficiente de epurare pentru a reduce degradarea calității apelor;
- Emisii de pulberi în suspensie și noxe în atmosferă, ca urmare a încălzirii locuințelor utilizând combustibili fosili.
- Consum de resurse: spațiu, energie, apă, materiale de construcții. O categorie aparte aici este degradarea mediului produsă în domeniul construcțiilor, șantierelor ce nu funcționează corespunzător generând

pulberi în suspensie și zgomot ce afectează semnificativ calitatea aerului din zonele urbane.

Impactul negativ asupra calității mediului este mai mare în cazul zonelor rezidențiale din dezvoltările dispersate, adesea lipsite de rețele de apă și de canalizare, cu drumuri neasfaltate și cu soluții individuale de încălzire a locuințelor, pe bază de combustibili fosili³⁷.

În contextul generat de pandemia COVID-19 în anul 2020, analiza **surselor sanitare** de degradare a mediului a căpătat un rol și mai important. Dotările sanitare (spitale, policlinici, dispensare, cabinete medicale și stomatologice) prezintă un risc biologic ridicat, fiind necesare măsuri speciale pentru gestiunea deșeurilor medicale și a apelor uzate generate de către activitățile sanitare.

Pe lângă sursele de degradare a mediului menționate deja, pot fi identificate, punctual, și alte surse de degradare în cadrul zonelor urbane:

- Lucrările de construcții abandonate, ce devin adesea receptoare de deșeuri și pot prezenta un risc tehnologic în cazul utilizării unor materiale de construcție periculoase (azbest);
- Unități comerciale, de depozitare sau de prestări servicii (benzinării, vulcanizări, spălătorii), ce generează disfuncții în cazul amplasării necorespunzătoare, determină intensificarea traficului (marile centre comerciale), poluarea apelor și a solului (vulcanizări, spălătorii) sau prezintă risc tehnologic (benzinării);

În cazul tuturor surselor de degradare menționate anterior putem vorbi despre existența unor riscuri antropice sau tehnologice. Aceste riscuri pot fi identificate în cazul activităților industriale (vezi obiectivele supuse directivei SEVESO, ce are ca scop prevenirea accidentelor majore în care sunt implicate substanțe periculoase), dar și în cazul altor activități (transporturi speciale, obiective cu risc chimic sau de explozie precum depozitele sau benzinăriile, obiective cu risc nuclear sau radiologic).

4.4.2. Calitatea factorilor de mediu

În vederea evaluării complexe a mediului sunt folosiți indicatorii de mediu³⁶. Aceștia reprezintă o informație cheie, semnificativă și comparabilă, cu referire la mediu, bazată pe valorile unui parametru. Prin prelucrarea sau asocierea mai multor indicatori rezultă indici de mediu³⁸.

Indicatorii de mediu pot fi absoluți, atunci când sunt exprimați în unități absolute (de exemplu, volumul total de apă uzată evacuată, exprimat în metri cubi), sau relativi, atunci când sunt exprimați prin raportare la valorile altor indicatori sau ca ponderi din total (de exemplu, ponderea procentuală, din total, a deșeurilor reciclate)³⁸.

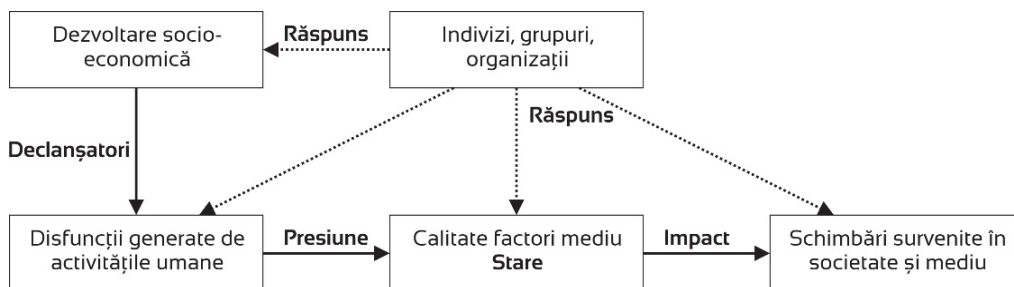


Fig. 31. Modelul DPSIR - indicatori de mediu

Un sistem de clasificare utilizat în evaluarea mediului este sistemul DPSIR (Declanșatori - Presiune - Stare - Impact - Răspuns)³⁶:

1. **Indicatorii declanșatori** descriu dezvoltarea societății, fiind cei de care se leagă declanșarea unor schimbări la nivelul mediului - de exemplu, creșterea populației.
2. **Indicatorii de presiune** oferă informații cu privire la activitățile antropice și problemele generate de acestea - de exemplu, emisii de poluanți sau consumul de resurse.
3. **Indicatorii de stare** prezintă calitatea mediului, prin caracteristici fizice (temperatură, pH), biologice (densitatea copacilor) sau chimice (concentrații de poluanți în atmosferă, de nitrați în apă, de metale grele în sol etc.).
4. **Indicatorii de impact** descriu schimbările survenite în starea mediului ca urmare a activităților umane. Un exemplu este accentuarea fenomenului de eutrofizare, prin dezvoltarea excesivă a algelor într-un lac ca urmare a poluării apei cu azotați și fosfați utilizați ca îngrășăminte chimice.
5. **Indicatorii de răspuns** se referă la răspunsul unor indivizi, grupuri sau organizații ca urmare a schimbărilor survenite în starea mediului.

Caseta 10. Modelul DPSIR - exemplul unei termocentrale

În cazul unei termocentrale cu o putere instalată mare, următorul sistem de indicatori de mediu poate fi folosit:

- **Declanșator:** cererea în creștere pentru energie electrică;
- **Presiune:** emisii de monoxid de carbon (CO) în atmosferă (kg / an).
- **Stare:** concentrația de CO în aer (ppm).
- **Impact:** creșterea incidenței bolilor respiratorii față de media ultimilor zece ani (%).
- **Răspuns:** quantum amenzi aplicate de către Garda de Mediu pentru depășirea emisiilor.

Caseta 10 prezintă un exemplu de utilizare a unui sistem de indicatori pe modelul DPSIR pentru o activitate umană cu impact semnificativ asupra mediului. Acest model poate fi adaptat și pentru alte activități cu impact (stații de epurare a apelor uzate, unități industriale poluante, realizarea unor lucrări majore de infrastructură etc.).

Sistemele de indicatori pot fi utilizate pentru evaluarea schimbărilor factorilor de mediu. Cel mai des sunt folosiți indicatorii de presiune, ce evaluează sursele de degradare a mediului, și cei de stare, care evaluează calitatea factorilor de mediu.

Indicatorii **presiunii asupra aerului** se referă, în general, la emisiile de poluanți în atmosferă - de exemplu, emisiile lunare de dioxid de sulf (SO_2 , kg) sau emisiile anuale de dioxid de carbon (CO_2) în sectorul energetic (mii tone). Indicatorii **stării aerului** se referă fie la concentrația în atmosferă a unor poluanți, ca medie zilnică / lunară / anuală (măsurată în $\mu\text{g} / \text{m}^3$ sau ppm), fie la parametri fizici precum temperatura ($^{\circ}\text{C}$) sau nivelul de zgomot (dB).

La nivel național, calitatea aerului este evaluată prin intermediul Rețelei Naționale de Monitorizare a Calității Aerului*, ce cuprinde datele colectate în cadrul stațiilor de monitorizare a calității aerului existente în fiecare județ și în municipiul București. Poluanții monitorizați în cadrul stațiilor sunt oxizii de azot (NO_2 , NO / NO_x), dioxidul de sulf (SO_2), monoxidul de carbon (CO), pulberile în suspensie (particule cu diametrul sub $10 \mu\text{m}$ - PM_{10} , sau sub $2,5 \mu\text{m}$ - $\text{PM}_{2,5}$), metalele grele (Pb, Cd, Ni, As). În anumite cazuri, sunt monitorizați și alți poluanți precum ozonul (O_3), hidrocarburile (benzen, toluen, etilbenzen etc.) sau pulberile sedimentabile (particulele cu diametrul de peste $10 \mu\text{m}$).

Legislația în vigoare† în domeniul calității aerului prevede niște concentrații maxime admisibile (valori-limită: orare, zilnice sau anuale), pe fiecare categorie de poluant monitorizat, precum și praguri de informare și alertă. Aceste praguri reprezintă valorile la care concentrația poluantului respectiv în atmosferă determină un risc pentru sănătatea umană în cazul populației deosebit de sensibile (pragul de informare), respectiv în cazul întregii populații (pragul de alertă).

Presiunea asupra apei se măsoară prin indicatori precum volumul total de apă uzată evacuat anual (mii mc), emisia anuală de azot în apele de suprafață sau subterane (mii tone). Indicatorii **stării apei** sunt reprezentați fie de concentrațiile unor poluanți (concentrația medie anuală de azotați - $\mu\text{g} / \text{m}^3$), însă pot măsura și alți parametri chimici (indicele chimic al calității

* Pentru mai multe informații, se poate consulta website-ul *calitateaer.ro*.

† Legea nr. 104 din 15 iunie 2011 privind calitatea aerului înconjurător.

apei, concentrația medie anuală de oxigen dizolvat în apă - mg / l), fizici (pH-ul apei) sau microbiologici (prezența unor microorganisme în apă).

Planurile de management ale bazinelor hidrografice, realizate de către administrațiile bazinale de ape*, cuprind informații cu privire la calitatea corpurilor de apă subterană, a râurilor și a oglinzilor de apă din cadrul bazinelor hidrografice respective. În cazul apelor subterane se realizează o evaluare cantitativă și o evaluare a stării fizico-chimice, în timp ce pentru apele de suprafață este evaluată starea chimică și cea ecologică, pe baza unor indicatori:

- **Biologici:** prezența unor specii (fitoplancton, faună piscicolă).
- **Hidromorfologici:** nivelul și debitul apei,
- **Fizico-chimici:** transparență, temperatură, aciditate (pH), condiții de oxigenare (oxigen dizolvat), nutrienți (concentrația de amoniu), metale grele (concentrația de Pb).
- **Microbiologici:** parametri bacteriologici (ex: concentrația bacteriilor coliforme - număr / l).

Presiunea asupra solului se cuantifică prin indicatori ce se referă la aplicarea unor substanțe chimice în ecosistemele agricole (de exemplu, consumul lunar de pesticide - kg, sau intensitatea folosirii îngrășămintelor chimice azotoase în agricultură - tone / ha) sau la generarea de deșeuri (de exemplu, cantitatea anuală de deșeuri municipale depozitată în depozitele de deșeuri - tone). **Starea solului** poate fi determinată prin indicatori precum suprafața de teren pavată și nefertilă dintr-o anumită zonă (ha) sau concentrația de metale grele în sol (ppm).

La nivel național există un inventar al siturilor contaminate și potențial-contaminate, ce include zonele unde calitatea solului este afectată ca urmare a încărcării acestuia cu diverși poluanți (de obicei, hidrocarburi sau metale grele).

Pentru factorii biotici, sunt folosiți indicatori ai **presiunii asupra florei și faunei** precum consumul anual total de apă (mii mc), captura națională de pește, raportată la populație (kg / locuitor) sau intensitatea utilizării resurselor forestiere (volumul anual de lemn recoltat). **Starea florei și faunei** poate fi cuantificată prin indicatori precum ponderea, din total, a speciilor de animale protejate (%) dintr-un anumit areal, sau de concentrația de metale grele în specii vii.

Caseta 11 prezintă o sinteză a indicatorilor de presiune, stare și răspuns în cazul mediului urban, deosebit de relevanți în cazul studiilor de calitate a mediului din orașe.

* Pentru mai multe informații se poate consulta website-ul Administrației Naționale Apele Române: rowater.ro.

Caseta 11. Calitatea mediului urban*

Indicatori de presiune:

- Rata de motorizare (număr vehicule / 1.000 persoane).
- Emisii atmosferice de dioxid de sulf, oxizi de azot, pulberi în suspensie sau compuși organici volatili (tone).
- Cantitatea anuală de deșeuri urbane generate (mii tone).

Indicatori de stare:

- Concentrația (imisiile) de dioxid de sulf, dioxid de azot sau pulberi în suspensie PM₁₀, respectiv PM_{2,5} (μg / m³);
- Nivelul de zgomot zi-seară-noapte (L_{zsn}), măsurat în decibeli (dB);
- Gradul de impermeabilizare a solului (%);
- Densitatea arborilor (număr / ha).

Indicatori de răspuns:

- Cheltuielile cu epurarea apelor uzate (unități monetare);
- Evoluția suprafeței de spații verzi publice pe cap de locuitor (% față de un an de referință);
- Cuantumul amenziilor aplicate pentru depozitarea necontrolată a deșeurilor (unități monetare);
- Ponderea clădirilor rezidențiale colective pentru care s-au finalizat proiectele de eficientizare energetică (%).

4.4.3. Vulnerabilitatea orașelor

Pe lângă disfuncționalitățile de mediu cauzate de activitățile antropice, orașele pot fi afectate și de disfuncționalități de mediu de ordin natural. În acest sens, **hazardul natural** se definește ca fiind un fenomen natural extrem cu potențial distructiv, ce poate afecta atât activitățile umane, cât și capacitatea de funcționare a ecosistemelor naturale. Hazardurile naturale se clasifică în două categorii majore, în funcție de factorii ce declanșează producerea acestora³⁹:

- **Hidrometeorologice:** furtuni, temperaturi extreme negative sau pozitive, incendii de pădure, secete, inundații;
- **Geofizice:** avalanșe, alunecări de teren, cutremure, erupții vulcanice.

Riscul natural descrie o stare și se referă atât la potențialul de producere a unui hazard natural, cât și la potențialele pagube (pierderi umane și

* După Țuțuianu, O. (2011). *Evaluarea și raportarea performanței de mediu: indicatori de mediu*. AGIR.

materiale) și la capacitatea de rezistență în fața unui astfel de fenomen extrem⁴⁰. Impactul hazardurilor naturale poate fi de trei tipuri: pierderile de vieți omenești, pagubele economice și impacturi asupra ecosistemelor. Din cauza extinderii activităților antropice în zone cu o probabilitate mare de producere a hazardurilor naturale, se remarcă o creștere, în ultimele decenii, a pierderilor economice cauzate de aceste fenomene extreme³⁹. Un exemplu în acest sens este extinderea zonelor rezidențiale în zone cu susceptibilitate ridicată a inundațiilor sau a alunecărilor de teren.

Vulnerabilitatea măsoară pagubele posibil a fi suferite de un element susceptibil la risc (populație, construcții, activități economice, infrastructură publică) atunci când este afectat de un hazard⁴¹. În cazul așezărilor umane, vulnerabilitatea mai mare este adesea determinată de amplasament (de exemplu, localizarea orașului în albia majoră a unui râu important) sau de anumite caracteristici, cum ar fi capacitatea rețelei de canalizare de a prelua apele meteorice.

Schimbările climatice au un rol semnificativ în creșterea frecvenței și intensității fenomenelor extreme din ultimele decenii³⁹. Astfel, pe lângă nevoia de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră în atmosferă, este nevoie ca **societatea să se adapteze la efectele negative determinate de schimbările climatice**. Se preconizează astfel nevoia de a trece de la un management al riscurilor naturale centrat pe reducerea riscurilor la un management centrat pe adaptarea la efectele schimbărilor climatice⁴².

Conceptul de **reziliență teritorială** este utilizat adesea în contextul dezbaterilor despre nevoia de adaptare la aceste efecte negative ale schimbărilor climatice⁴³. Reziliența se referă, astfel, la gradul de adaptabilitate al societății la posibilele evoluții viitoare ale mediului¹⁶. Prin managementul riscurilor înțelegem procesul de intervenție prin care se dorește reducerea amenințărilor la adresa vieților omenești, a bunurilor materiale și a ecosistemelor naturale. Într-un management al riscului ce vizează adaptarea la efectele schimbărilor climatice, scopul este reducerea vulnerabilității așezărilor umane, prin următoarele categorii de intervenții:

- Intervenții ce vizează **reducerea expunerii** - de exemplu, mutarea populației din zonele ce pot fi afectate de fenomene extreme;
- Intervenții ce vizează **reducerea sensibilității** - de exemplu, consolidarea clădirilor cu risc seismic sau creșterea suprafeței de spații verzi în orașe.
- Creșterea **capacității adaptative** - de a rezista efectelor negative ale hazardurilor naturale.

Adaptarea la schimbările climatice se poate realiza prin intervenții fizice (structuri de apărare împotriva inundațiilor), de mediu (realizarea de plantații pentru combaterea eroziunii versanților) sau socio-economice (sisteme de avertizare timpurie)⁴².

În prezent, se merge pe o abordare integrată a riscurilor în locul abordării anterioare, centrate pe reducerea dezastrelor³⁹. Astfel, există patru pași de urmat în cazul **managementului integrat al riscurilor naturale**:

1. **Prevenirea:** acțiuni menite să reducă expunerea - interdicții de construire în zonele afectate, măsuri legislative.
2. **Pregătirea:** acțiuni menite să reducă sensibilitatea - planificarea intervențiilor în caz de dezastru, politica de asigurări.
3. **Răspunsul:** acțiuni realizate în timpul manifestării fenomenului extrem;
4. **Recuperarea:** acțiuni realizate după manifestarea fenomenului extrem - reconstituirea comunităților afectabile, la un nivel cât mai apropiat de situația de dinaintea izbucnirii acestuia.

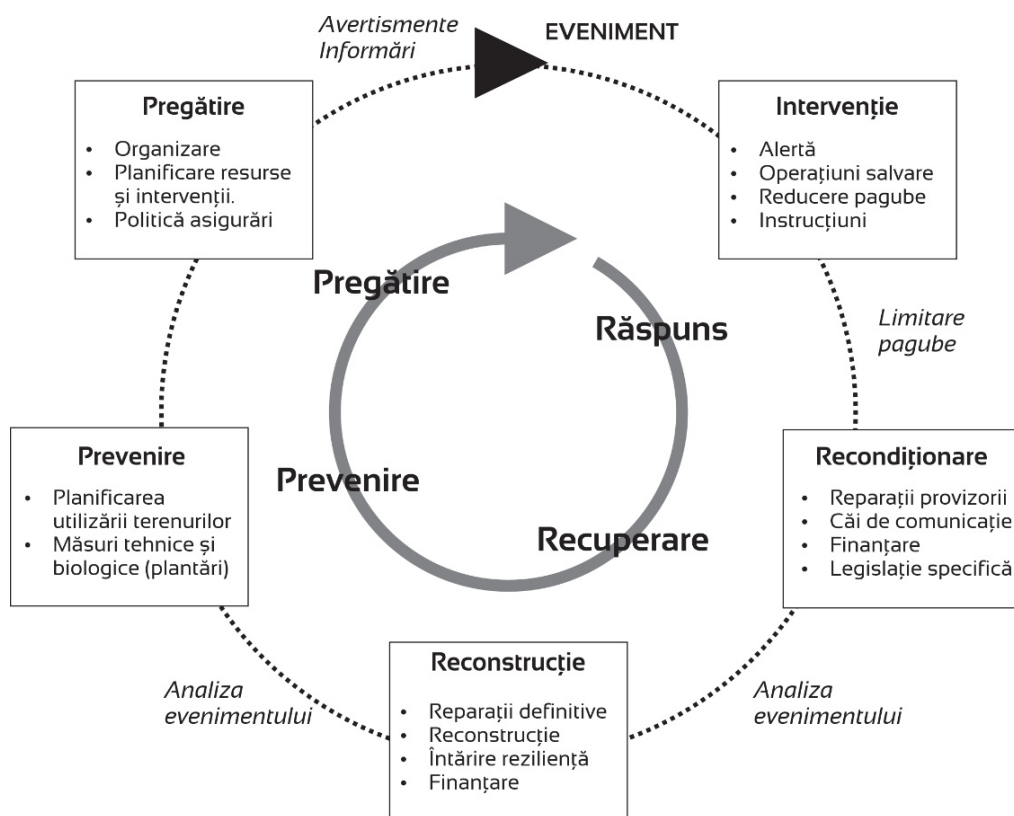


Fig. 32. Modelul de management integrat al riscurilor naturale*

Activitatea de urbanism poate avea un rol deosebit de important în reducerea vulnerabilității așezărilor umane, în primul rând prin controlul expansiunii urbane în zonele de risc (etapa de pregătire), dar și prin dezvoltarea unor planuri de evacuare sau de adăpostire în caz de dezastru

* Prelucrare după EEA. (2010). *Mapping the impact of natural hazards and technological accidents in Europe*.

(etapele de răspuns și recuperare)⁴⁴. **Hărțile de risc** devin un instrument important pentru fundamentarea deciziilor privind extinderea localităților, întrucât permit identificarea arealelor ce nu sunt pretabile pentru dezvoltarea urbană.

Legislația din România definește zonele de risc natural ca fiind *arealele în interiorul cărora există un potențial de producere a unor fenomene naturale distructive care pot afecta populația, activitățile umane, mediul natural și cel construit și pot produce pagube și victime umane*⁴⁵. Aceste zone se determină pe baza hărților de risc, ce vizează următoarele categorii de riscuri naturale:

- **Cutremure** - cele mai expuse sunt localitățile urbane aflate în zone în care intensitatea seismică este minimum VII (exprimată în grade MSK). Peste jumătate din populația țării trăiește în aceste localități urbane. Zona seismică a teritoriului național este cuprinsă în Normativul P100-1/2013 privind Codul de Proiectare Seismică.
- **Inundații** - trebuie analizată atât probabilitatea de producere a unor inundații pe cursurile de apă, cât și pe torenți. Pentru cursurile de apă majore, Planurile de Management al Riscului la Inundații, elaborate de către fiecare Administrație Bazinală de Ape, cuprind o cartare a zonelor inundabile, realizată pe baza unei metodologii comune stabilite la nivelul Uniunii Europene, conform Directivei-Cadru Apa (Directiva 2000/60/EC).
- **Alunecări de teren** - trebuie analizate atât alunecările de teren primare, cât și cele reactivate. Zonele cu cel mai mare potențial de producere a alunecărilor de teren sunt cele de deal (subcarpatice) și de podiș (Depresiunea Colinară a Transilvaniei, Podișul Getic, Podișul Moldovei), probabilitatea cea mai mare de producere a alunecărilor înregistrându-se în Subcarpații de Curbură. Există județe care au realizat studii detaliate ce includ hărțile de risc la alunecări de teren pe întreg teritoriul județean.

În lipsa unor studii sau a unor hărți de risc, o sursă importantă de informații cu privire la zonele de risc o reprezintă Planurile de Analiză și Acoperire a Riscurilor (PAAR), elaborate de către Inspectoratele pentru Situații de Urgență din fiecare județ.

Caseta 12 prezintă câteva aspecte privind managementul inundațiilor din mediul urban, un tip de hazard a cărui frecvență și intensitate este de așteptat să crească în următorii ani, pe fondul schimbărilor climatice.

Caseta 12. Inundațiile în mediul urban⁴⁶

Inundațiile în mediul urban pot avea diferite manifestări și cauze. Inundațiile din zonele continentale pot fi determinate de debitele prea mari ale cursurilor de apă ce traversează orașele, de depășirea capacității rețelei de canalizare de a prelua apele pluviale sau de accidente precum ruperea unor lucrări hidrotehnice (baraje, diguri). În zonele costiere, inundațiile pot fi cauzate de creșterile nivelului oceanului planetar, de furtuni sau marea care determină creșteri temporare ale nivelului mării, precum și de tsunami-uri.

În cazul orașelor, frecvența și intensitatea inundațiilor este crescută din cauza gradului ridicat de impermeabilizare (sigilare) a solului și de reducerea capacității râurilor ce traversează orașele, ca urmare a lucrărilor hidrotehnice realizate (regularizări, îndiguiri) și a structurii podurilor.

Următoarele tipuri de intervenții pot fi realizate ca răspuns la riscul crescut la inundații:

- Gestiunea scurgerilor - prin soluții de retenție a apelor pluviale, de ameliorare a posibilităților de infiltrare în sol sau de realizare a unor sisteme de drenaj (colectare ape pluviale).
- Gestiunea inundațiilor - previziune și alertă, intervenția în timpul producerii inundației, limitarea pagubelor.
- Gestiunea pierderilor potențiale - planificarea și gestiunea utilizării terenurilor, intervenții asupra clădirilor, normative de proiectare.

Întrebări de verificare

1. Descrieți structura majoră a orașului, plecând de la elementele de cadru urban și cele de viață urbană.
2. Alegeți un tip de analiză urbană și explicați utilitatea acesteia în fundamentarea unui proiect de urbanism.
3. Comentați modul în care s-a manifestat procesul de dezindustrializare și terțializare în orașul în care locuiți.
4. Explicați care ar putea fi limitele aplicării teoriei locurilor centrale în cazul teritoriului României.
5. Care dintre modelele de structură urbană prezentate (Burgess, Hoyt, Mann, Harris și Ullman, White) credeți că se potrivește cel mai bine localității voastre natale? Argumentați.
6. Folosind modelul DPSIR, realizați un sistem de indicatori de mediu pentru o activitate umană cu impact semnificativ asupra mediului.
7. Care credeți că sunt principalele riscuri naturale cu care se confruntă orașul în care locuiți?

Referințe bibliografice

- ¹ Ianoș, I. (2005). *Geografie urbană și rurală*. Ministerul Educației și Cercetării, Proiectul pentru Învățământul Rural.
- ² Enache, M. (1977). *Modele matematice în sistematizare*. Editura Tehnică, București.
- ³ Laurian, R. (1965). *Urbanismul*. Editura Tehnică, București.
- ⁴ Sandu, A. (1976). *Teoria structurilor urbane*. Curs Institutul de Arhitectură "Ion Mincu".
- ⁵ Enache, M. (1977). *Metode moderne în sistematizarea orașului*. Lăzărescu, C. (coord.), *Urbanismul în România*, Editura Tehnică, București, 202 - 221.
- ⁶ Stan., A., Ioniță, C. (2014). *Morfologie urbană*. Editura Universitară "Ion Mincu"; București.
- ⁷ Panerai, P., Depaule, J.C., Demorgeon, M. (1999). *Analyse urbaine*. Editions Parenthèses.
- ⁸ Stoenescu, L. (1977). *Traficul urban*. Lăzărescu, C. (coord.), *Urbanismul în România*, Editura Tehnică, București, 140 - 158.
- ⁹ Stoenescu, L. (1977). *Echiparea și amenajările tehnico-edilitare*. Lăzărescu, C. (coord.), *Urbanismul în România*, Editura Tehnică, București, 159 - 180.
- ¹⁰ Dumont, G.F. (1993). *Economie urbaine. Villes et territoires en compétition*. Litec, Paris.
- ¹¹ Acasandre, A. (2019). *Sociologie și demografie urbană*. Editura Universitară "Ion Mincu", București.
- ¹² Derer, P. (1985). *Locuirea urbană - schiță pentru o abordare evolutivă*. Editura Tehnică, București.
- ¹³ United Nations. (1996). *Report of the United Nations Conference on Human Settlements (Habitat II)*. Istanbul, 3-14 June 1996.
- ¹⁴ Clark, D. (2003). *Urban world/global city*. Psychology Press.
- ¹⁵ Swinkels et al. (2014). *The Atlas of Urban Marginalized Areas in Romania*. The World Bank.
- ¹⁶ Cocheci, R.M. (2017). *Modele de planificare teritorială în medii restrictive*. Editura Univesitară, București.

-
- ¹⁷ Ordin nr. 233 din 26 februarie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism
- ¹⁸ Kenessey, Z. (1987). *The primary, secondary, tertiary and quaternary sectors of the economy*. Review of Income and Wealth, 33(4), 359-385.
- ¹⁹ Cucu, V. (1976). *Geografie și urbanizare*. Editura Junimea, Iași.
- ²⁰ Cristea, D. (1977). *Dotările urbane*. Lăzărescu, C. (coord.), Urbanismul în România, Editura Tehnică, București, 159 - 180.
- ²¹ Corbusier, L., & Eardley, A. (1973). *The Athens Charter*. New York: Grossman Publishers.
- ²² Cucu, V. (1977). *Sistematizarea teritoriului și localităților din România*. Editura științifică și enciclopedică, București.
- ²³ White, M., & Allmendinger, P. (2003). *Land-use planning and the housing market: A comparative review of the UK and the USA*. Urban Studies, 40(5-6), 953-972.
- ²⁴ Hall, T., (2006). *Urban geography*. Routledge.
- ²⁵ Ottaviano, G., & Thisse, J. F. (2004). *Agglomeration and economic geography*. In Handbook of regional and urban economics (Vol. 4, pp. 2563-2608). Elsevier.
- ²⁶ Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Mincu, București.
- ²⁷ Bottum, M. S. (1989). *Retail Gravity Model*. The Appraisal Journal, 57(2), 166.
- ²⁸ Bucklin, L. P. (1971). *Retail gravity models and consumer choice: a theoretical and empirical critique*. Economic Geography, 47(4), 489-497.
- ²⁹ Pacione, M. (2009). *Urban geography: A global perspective*. Routledge.
- ³⁰ Béguin, H. (1992). *La localisation des activités banales*, dans : Bailly A., Ferras R., Pumain D. (sous la direction de -), Encyclopédie de géographie, Paris, Economica, 515-531.
- ³¹ Goodall, B. (1972). *The economics of urban areas*. Pergamon Press.
- ³² Ioja, I.C. (2008). *Metode și tehnici de evaluare a calității mediului în aria metropolitană a municipiului București*, Editura Universității din București, București.
- ³³ Mac, I. (2003). *Știința Mediului*. Editura Europontic, Cluj-Napoca.
- ³⁴ Dumitrache, L. (2004). *Starea de sănătate a populației din România - o abordare geografică*. Editura Universitară, București.

-
- ³⁵ Petrișor, A.I., Sârbu, C.N. (2010). *Dynamics of Geodiversity and Eco-Diversity in Territorial Systems*. Journal of Urban and Regional Analysis, 2(1), 61-70.
- ³⁶ Iojă, I.C. (2013). *Metode de cercetare și evaluare a stării mediului*. Editura Etnologică, București.
- ³⁷ Cochei, M. (2014). *Environmental Impact Assessment of Urban Sprawl in the Brasov Metropolitan Area*. Urbanism. Arhitectură. Construcții, 5(2), 21-37.
- ³⁸ Țuțuianu, O. (2011). *Evaluarea și raportarea performanței de mediu: indicatori de mediu*. AGIR.
- ³⁹ European Environmental Agency (EEA). (2010). *Mapping the impacts of natural hazards and technological accidents in Europe*. Publications Office of the European Union.
- ⁴⁰ Geological Survey of Finland (coord). (2006). *ESPON 1.3.1.: The Spatial Effects and Management of Natural and Technological Disasters in Europe*. www.espon.eu.
- ⁴¹ Galli, M., & Guzzetti, F. (2007). *Landslide vulnerability criteria: a case study from Umbria, Central Italy*. Environmental management, 40(4), 649-665.
- ⁴² Wamsler, C., & Brink, E. (2014). *Planning for climatic extremes and variability: A review of Swedish municipalities' adaptation responses*. Sustainability, 6(3), 1359-1385.
- ⁴³ Müller, B. (2011). *Urban and regional resilience-A new catchword or a consistent concept for research and practice?*. In German Annual of Spatial Research and Policy 2010. Springer Berlin Heidelberg, pp. 1-13.
- ⁴⁴ Sapountzaki, K., Wanczura, S., Casertano, G., Greiving, S., Xanthopoulos, G., & Ferrara, F. F. (2011). *Disconnected policies and actors and the missing role of spatial planning throughout the risk management cycle*. Natural hazards, 59(3), 1445-1474.
- ⁴⁵ Legea nr. 575 din 22 octombrie 2001 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea V: Zone de risc natural.
- ⁴⁶ Zevenbergen, C., Cashman, A., Evelpidou, N., Pasche, E., Garvin, S., & Ashley, R. (2010). *Urban flood management*. CRC Press.

5. Cum este gestionat orașul?

- *Procesele de dezvoltare urbană sunt astăzi organizate și coordonate de către o gamă largă de actori urbani, între care există relații complexe pe verticală și pe orizontală;*
- *Parteneriatele reprezintă una dintre cele mai comune expresii ale guvernantei teritoriale contemporane;*
- *Sistemul administrativ din România influențează puternic sistemul de planificare și, implicit, activitatea de urbanism și amenajare a teritoriului.*

5.1. Guvernanța urbană

Dezvoltarea urbană este un proces puternic influențat în prezent nu doar de instituțiile de stat la scară națională, regională și locală, ci și de instituții supranaționale (de exemplu, Uniunea Europeană), corporații trans-naționale și mișcări sociale locale. Lefebvre discuta, încă din anii 1970, despre lupta pentru a controla spațiul social, condusă de o multitudine de actori, mișcări sociale sau instituții și resimțită cel mai profund în regiunile urbane*. Problematika urbană (*la question urbaine*) se referă la rolul orașelor ca arene socio-spațiale în care dezvoltarea urbană capitalistă, cu toate contrastele și contradicțiile sale, este produsă și dezbătută¹.

Astfel, după ce în capitolele precedente am discutat despre cum definim și analizăm orașul, în acest capitol accentul va fi pus pe înțelegerea unor aspecte privind modul în care orașele sunt administrate sau, într-un sens mai larg, gestionate. Prin guvernanta urbană vom înțelege, astfel, modul de organizare și coordonare a diferiților actori (cetățeni, companii, instituții publice) implicați în dezvoltarea orașelor.

5.1.1. Tranziția de la guvernare la guvernanta multi-nivel

Guvernarea orașelor se manifesta, în mod tradițional, printr-o dominare a puterii statului, organizate formal și ierarhic, pe baza unor proceduri birocratice. Din anii 1990 asistăm la o tranziție de la guvernare către guvernanta, ce implică materializarea unor relații complexe, determinate de implicarea unor noi actori situați în afara sferei politice. Globalizarea economică (și liberalizarea piețelor), creșterea importanței unor instituții politice trans-naționale (Organizația Națiunilor Unite, Fondul Monetar Internațional, Uniunea Europeană etc.) și nevoia unei coordonări mai bune între sectorul public și cel privat sunt principalele motive ale acestei tranziții².

În sens larg, guvernanta poate fi privită ca acțiunea de cooperare a unor grupuri pentru atingerea unor obiective comune. Atingerea obiectivelor se

* Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Ed. Anthropos.

realizează, de cele mai multe ori, prin implementarea unor proiecte comune, unde este necesară cooperarea actorilor implicați:

- **Pe verticală** - de la autorități publice locale (primării) la administrația centrală la nivel național (Guvern);
- **Pe orizontală** - cooperarea instituțiilor cu responsabilități în domenii sectoriale diverse, ce pot avea o influență directă sau indirectă în implementarea proiectelor: protecția mediului, educație, sănătate, cultură și patrimoniu, transport etc.

Conceptul de **gubernanță multi-nivel**, apărut inițial pentru a caracteriza politica Uniunii Europene, include ideea dimensiunilor verticale și orizontale menționate anterior. Termenul de *multi-nivel* se referă la interdependența tot mai mare a autorităților care guvernează la diferite niveluri teritoriale (oraș, județ, regiune, stat), în timp ce *gubernanță* se referă la interdependența dintre autorități și actorii non-guvernamentali din fiecare nivel teritorial în parte³.

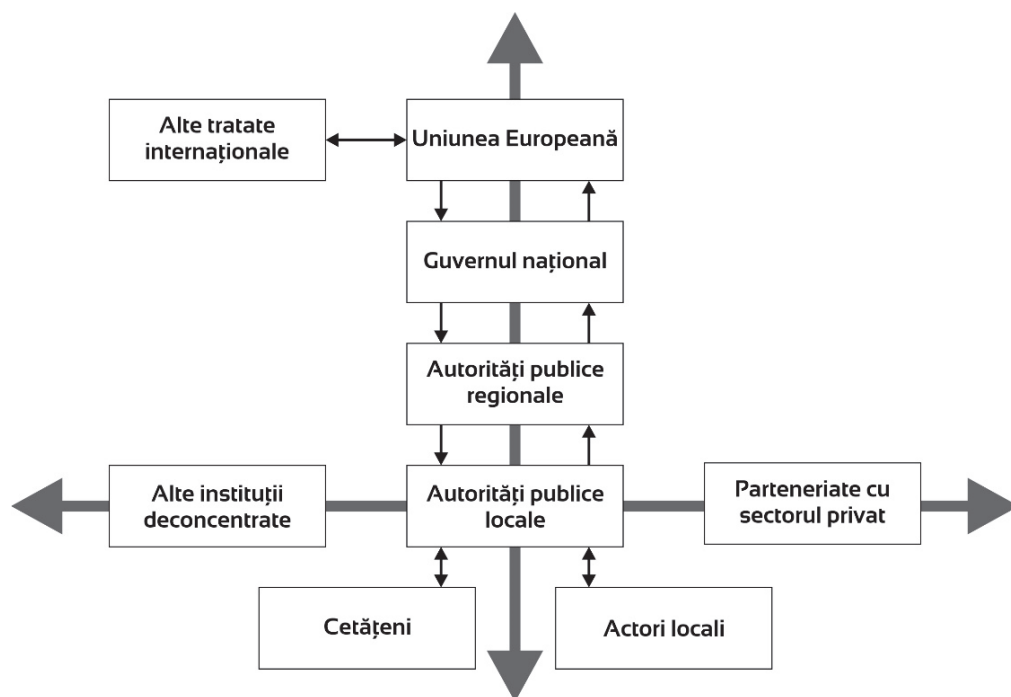


Fig. 33. Gubernanța multi-nivel

În cazul unor proiecte de dezvoltare urbană, devine foarte importantă capacitatea de a integra procesele de jos în sus (*bottom-up*), ce beneficiază de un grad de motivare crescut al actorilor locali pentru soluționarea unor probleme ale comunității, cu procesele de sus în jos (*top-down*), ce oferă un cadru procedural și de reglementare (inclusiv instrumente specializate - strategii, planuri, politici, programe) și resurse financiare.

Dacă legăm conceptul de guvernare multi-nivel de un teritoriu, putem vorbi despre **guvernarea teritorială** ca mod de organizare și coordonare a activităților întreprinse de diverse niveluri de guvernare². Această coordonare trebuie să țină cont de **principiul subsidiarității**, conform căruia există un anumit grad de independență al unei autorități subordonate față de o autoritate superioară - de exemplu, independența unei autorități publice locale față de guvernul central.

În acest sens, guvernarea teritorială poate fi definită ca formularea și implementarea politicilor, programelor și proiectelor publice cu scopul dezvoltării unui teritoriu specific⁴.

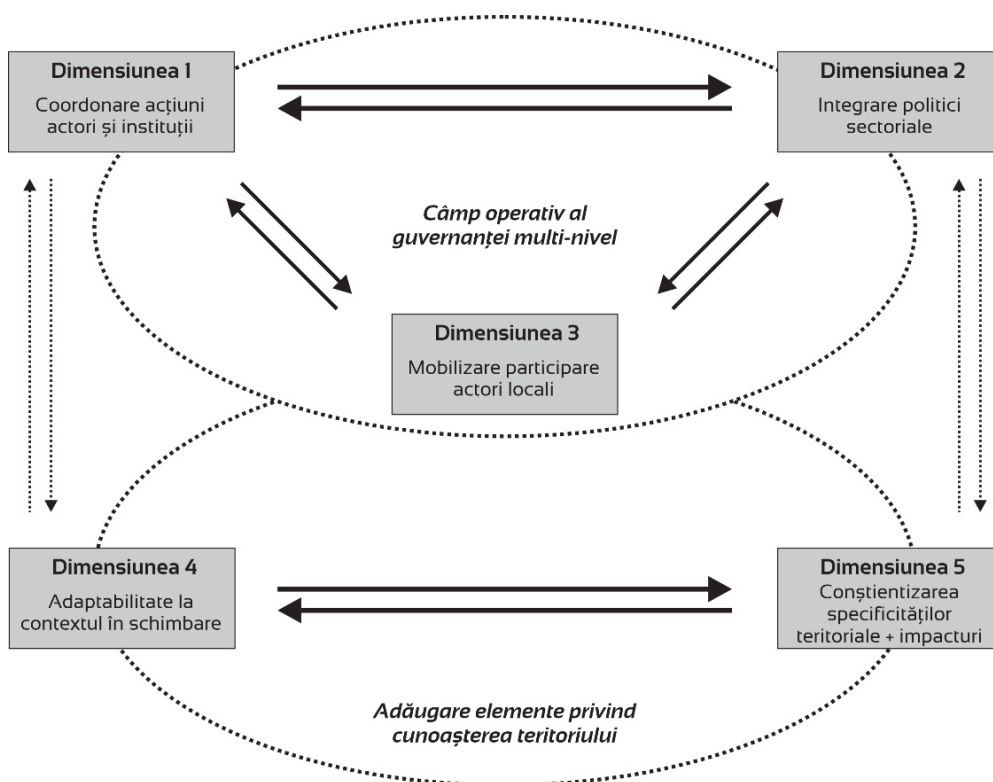


Fig. 34. Dimensiuni ale guvernării teritoriale*

Pot fi identificate cinci dimensiuni ale guvernării teritoriale⁴:

1. **Coordonarea acțiunilor actorilor și instituțiilor** - pe orizontală și pe verticală;
2. **Integrarea politicilor sectoriale** - inclusiv gestiunea conflictelor dintre sectoare;

* Prelucrare după Janin Rivolin, U et al. (2014). *Towards better territorial governance in Europe; a guide for practitioners, policy and decision makers based on contributions from the ESPON TANGO Project*. ESPON & Politecnico di Torino.

3. **Mobilizarea participării actorilor locali** - identificarea acestora, asigurarea legitimității democratice și a răspunderii publice, integrarea intereselor sau a punctelor de vedere diferite;
4. **Adaptabilitate la contextul în schimbare;**
5. **Conștientizarea specificităților teritoriale și a impacturilor** - este necesară o perspectivă geografică asupra dezvoltării, printr-o abordare bazată pe specificitățile teritoriale (*place-based approach*). O astfel de abordare permite înțelegerea potențialului specific al unui teritoriu și, implicit, alocarea eficientă a eforturilor și resurselor.

Un caz specific în care aceste noi forme de guvernare devin foarte vizibile este cel al proiectelor majore de dezvoltare urbană, asociate, de cele mai multe ori, unor programe mai largi de regenerare sau restructurare urbană. Aceste proiecte majore determină o tranziție de la structurile guvernamentale tradiționale la moduri de guvernare mai difuze și flexibile - o abordare colaborativă, bazată pe parteneriate și pe o implicare largă a rețelelor de actori⁵.

Actorii implicați în procesele de dezvoltare urbană pot fi:

- **Cetățeni**, inclusiv reprezentanți ai acestora (Grupuri de Inițiativă Civică);
- **Alți reprezentanți ai societății civile:** Organizații Non-Guvernamentale (inclusiv asociații profesionale);
- **Reprezentanți ai sectorului privat:** companii (inclusiv investitori, sectorul financiar- bancar, dezvoltatori imobiliari);
- **Reprezentanți ai sectorului public:** direcții și servicii ale administrațiilor publice locale, alte instituții publice, universități.

Identificarea actorilor ce au o influență asupra proceselor de dezvoltare urbană sau sunt influențați de un anumit proiect major de dezvoltare urbană este doar un prim pas. Este necesară apoi **analiza relațiilor dintre acești actori:** colaborare sau opoziție din cauza intereselor convergente sau divergente, relații ierarhice sau contractuale. Nu în ultimul rând, este importantă **cunoașterea cadrului instituțional** în care actorii respectivi se încadrează, inclusiv a **proceselor prin care sunt luate deciziile:** cum are loc colaborarea, cum sunt soluționate eventualele conflicte sau cum sunt integrate diferitele interese⁶.

5.1.2. *Parteneriatul ca expresie a guvernărilor urbane contemporane*

Parteneriatele au devenit un element deosebit de important în guvernarea locală a comunităților locale⁷. Ele pot fi definite ca structuri conținând doi sau mai mulți actori ce operează cu un anumit obiectiv, pe o durată limitată, caracterizate prin stabilitate și printr-un anumit grad de formalizare, unde actorii fac schimb de resurse și există o împărțire a responsabilității cu privire la rezultate⁸.

Pentru implementarea proiectelor majore, autoritățile publice locale pot recurge la parteneriate public-privat. Acest lucru se întâmplă atunci când partenerul public nu are fondurile necesare realizării investiției. Aceste tipuri de parteneriate presupun cooperarea unui partener public cu un partener privat în scopul dobândirii unui bun sau al unui serviciu public (denumit, în legislația națională, proiect public). Un parteneriat public-privat are următoarele caracteristici⁹:

- Durată îndelungată de implementare, stabilită prin relațiile contractuale între părți, care să permită partenerului privat recuperarea costurilor realizate (de investiție și exploatare) și obținerea unui profit rezonabil;
- Finanțarea realizării investiției majoritar din fonduri private;
- Distribuirea riscurilor se face în funcție de capacitatea partenerului public de a gestiona și controla un anumit risc.

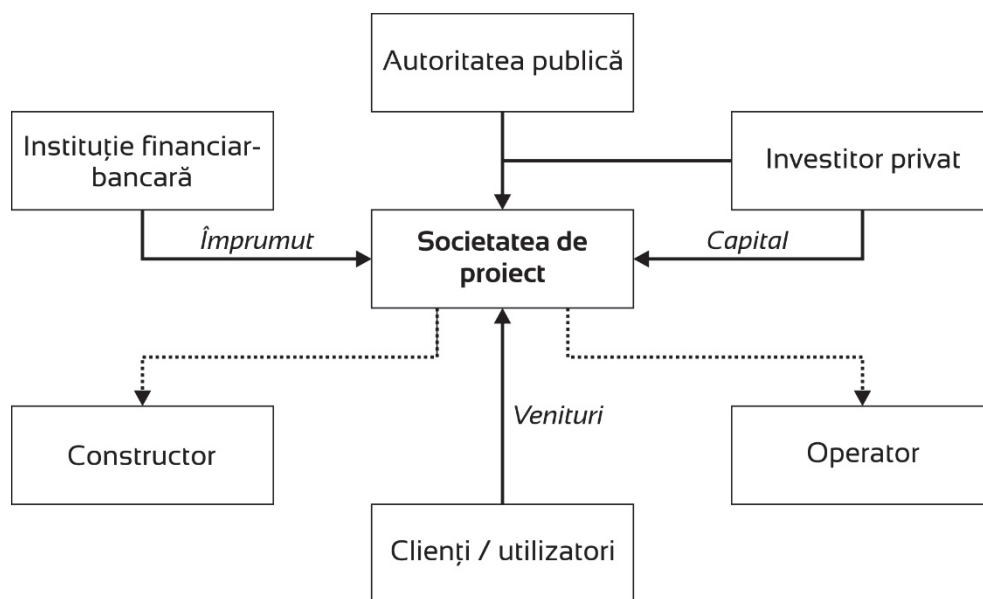


Fig. 35. Parteneriatul public-privat. Schematizare

Interesul unui proiect realizat prin parteneriat public-privat ar trebui să fie public, în sensul în care proiectul ar trebui să răspundă nevoilor unei comunități. Materializarea parteneriatului public-privat se realizează sub forma unei societăți de proiect, deținute integral de partenerii privați (parteneriat public-privat contractual) sau deținute împreună de partenerii publici și cei privați (parteneriat public-privat instituțional)⁹. De cele mai multe ori, finanțarea investiției inițiale este asigurată de către o instituție de credit (financiar-bancară), ce acordă un împrumut societății de proiect nou-înființate. În funcție de tipul parteneriatului public-privat, pot exista relații contractuale între societatea de proiect și constructor sau operator, sau acestea pot lipsi în cazul unor contracte de tip *Build - Operate - Transfer* (în

care societatea de proiect este cea care realizează și construcția, și operarea bunului public pe întreaga durată a contractului).

Un exemplu de parteneriat public-privat este reprezentat de concesionarea unor servicii publice, precum alimentarea cu apă și canalizarea. Se poate recurge la astfel de parteneriate și pentru operațiuni urbane complexe, precum realizarea unor parcaje subterane sau a unor piețe agro-alimentare.

Un alt tip comun de parteneriat este cel multi-actorial (*Multi-stakeholder partnership*), ce presupune implicarea a două sau mai multe organizații din fiecare din sectoarele: privat (camera de comerț, companii locale), public (autorități publice locale, universități, agenții de dezvoltare) și societate civilă (organizații non-profit, asociații de cartier)¹⁰.

5.1.3. Instrumente participative

Activitatea de urbanism devine un element de bază în cadrul noilor forme de guvernare urbană ce promovează democrația locală, participarea și incluziunea, transparența și responsabilitatea. Dintr-o activitate strict tehnică, planificarea urbană și teritorială s-a dezvoltat în ultimele decenii, devenind o activitate integratoare și participativă cu rol important în procesele de luare a deciziilor¹¹.

În acest context, se remarcă nevoia unor forme și procese de guvernare, sprijinite de activitatea de urbanism, prin care actorii locali să poată lucra împreună pentru a determina modurile de acțiune viitoare. Cu toate acestea, colaborarea între actorii locali are de suferit în statele deosebit de centralizate, ce limitează posibilitățile de colaborare la nivel local, sau în cazul organizării administrației publice pe departamente, ce împiedică realizarea unei coordonări spațiale¹².

Prin urmare, pentru o performanță crescută a guvernării teritoriale este nevoie de crearea unor mecanisme de interacțiune formale sau informale între diferiții actori locali, ce pot lua forma unor structuri organizaționale de planificare și implementare⁴. Dintre avantajele utilizării unor instrumente participative enumerăm⁷:

- **Centrarea pe obiective**, prin cadrul creat pentru structurarea discuțiilor (de obicei, dezbateri tematice sau ateliere de lucru);
- Se asigură **abordarea democratică**, prin posibilitatea de participare în mod egal a tuturor membrilor prezenți la atelierele de lucru organizate;
- **Eficiența**, atelierele de lucru putând duce rapid la identificarea problemelor presante, dar și a unor posibile soluții.

Există diferite moduri de a evalua participarea cetățenilor în activitatea de urbanism și, implicit, în procesele de luare a deciziilor cu privire la

dezvoltarea orașelor. Cea mai cunoscută este scara lui Arnstein privind participarea cetățenilor, ce include șase ”trepte” de participare: primele două sunt informarea și consultarea, iar ultima este controlul cetățenilor cu privire la deciziile luate¹³. Alți autori diferențiază etapele proceselor participative în funcție de miza implicării diferiților actori locali, după cum urmează¹⁴:

- Instrumente participative destinate publicului larg, ce vizează în primul rând educarea (pentru a avea un public informat despre problemele dezbătute), apoi informarea și feedback-ul obținut cu privire la propunerea de dezvoltare și, în final, consultarea prin instrumente precum atelierelor de lucru.
- Alte etape în care sunt incluși actorii locali direct influențați de propunerea respectivă de dezvoltare. Ele sunt planificarea în comun, medierea (în cazul unor conflicte apărute în urma încercării de a planifica în comun), litigiul (în cazul în care medierea nu a avut succes) și rezoluția sau prevenirea conflictelor.

Caseta 13. Modelul URBACT de planificare participativă

URBACT este un program european de cooperare transnațională al Uniunii Europene ce are ca scop dezvoltarea urbană sustenabilă și integrată a orașelor din Europa. Până în prezent s-au desfășurat programele de finanțare URBACT (2000 - 2006), URBACT II (2007 - 2013) și URBACT III (2014 - 2020).

Proiectele finanțate în cadrul programului URBACT presupun constituirea unor rețele de orașe pe anumite tematici. Este un prilej pentru aceste orașe să învețe unele din experiențele celorlalte cu privire la anumite probleme urbane. În cadrul proiectelor URBACT sunt dezvoltate planuri locale de acțiune (*Local Action Plan*) în cadrul unor grupuri locale de suport (*Urban Local Support Group*) constituite în cadrul fiecărui oraș participant.

Această abordare permite evitarea realizării unor intervenții fragmentate. În schimb, intervențiile propuse pentru soluționarea problemelor sunt integrate, fiind propuse într-un cadru multi-actorial și multi-scalar (actori de la nivelul cartierelor, al municipalității, al județului din care face parte municipalitatea etc.) ce asigură, ca orice proces coerent de planificare participativă, obținerea unor rezultate pozitive¹⁵.

O etapă importantă într-un astfel de proces de planificare participativă este cea inițială, de cartare a actorilor urbani care urmează să fie implicați. O implicare activă a grupurilor-țintă încă de la începutul proiectului este un factor important în modul de dezvoltare și implementare a planurilor de acțiune în viitor⁷.

Chiar și în cazul unor procese aparent participative, flexibile și mai puțin ierarhice (vezi proiectele majore de dezvoltare urbană), participarea riscă adesea să fie limitată la câțiva profesioniști (experți) selectați, fiind excluse atât sectorul non-profesional, cât și grupurile sociale cu o influență mai redusă⁵.

Caseta 13 prezintă, succint, procesul de participare realizat în cadrul proiectelor URBACT.

5.2. Sistemul administrativ din România

Modul de organizare și exercitare a puterii în fiecare stat este stabilit prin Constituție, considerată drept Legea fundamentală a țării. Conform Constituției României (revizuită, ultima oară, în anul 2003) și în acord cu principiul separației puterilor în stat, la nivel central (național) sunt stabilite următoarele structuri¹⁶:

- **Puterea legislativă** - este încredințată Parlamentului, alcătuit din Camera Deputaților și Senat, ai căror reprezentanți sunt aleși prin vot universal pentru un mandat de patru ani.
- **Puterea executivă** - este încredințată Președintelui (funcție de mediere între puterile statului, ales prin vot universal pentru un mandat de cinci ani) și Guvernului, care exercită conducerea generală a administrației publice, pe baza unui program de guvernare acceptat de Parlament. Guvernul este condus de către prim-ministru și este alcătuit din miniștri care asigură conducerea administrației publice centrale de specialitate.
- **Puterea judecătorească** - prin Înalta Curte de Casație și Justiție și celelalte instanțe judecătorești stabilite de lege.

Astfel, conform Codului Administrativ, **autoritățile administrației publice centrale** sunt Guvernele, ministerele, alte organe centrale de specialitate subordonate Guvernului sau ministerelor și autoritățile administrative autonome (a căror activitate este supusă controlului Parlamentului, nefiind în relații de subordonare față de celelalte autorități centrale). În ceea ce privește **autoritățile administrației publice locale**, acestea există la două niveluri teritoriale¹⁷:

- Nivel **județean**: consilii județene, conduse de către președinții consiliilor județene ce reprezintă autoritatea executivă;
- Nivel **local** (unități administrativ-teritoriale de bază: orașe, comune): consiliile locale (autorități deliberative) și primarii (autorități executive).

Primarii și consilierii locali și județeni sunt aleși prin vot universal, pe un mandat de patru ani. Autoritățile județene co-există cu instituțiile deconcentrate ale Guvernului: Prefectura și serviciile publice deconcentrate (structuri de specialitate ale ministerelor în unitățile administrativ-teritoriale).

Instituțiile deconcentrate ale Guvernului sunt conduse de către Prefect (reprezentantul Guvernului pe plan local). Prefectul asigură conducerea comitetelor pentru situații de urgență și verificarea legalității actelor administrative emise de către autoritățile administrației publice locale¹⁷.

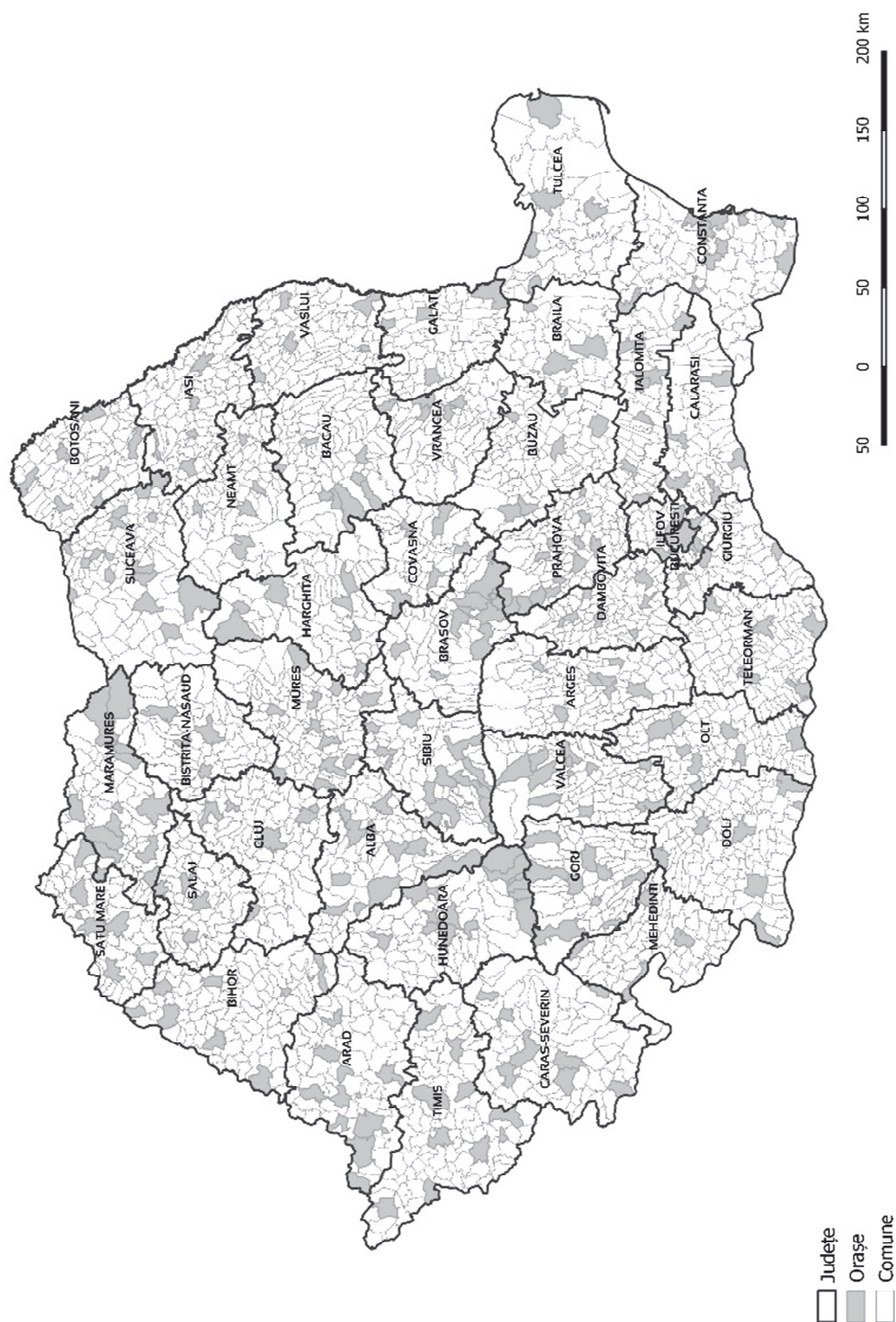


Fig. 36. Unități administrativ-teritoriale: județe, orașe, comune

În 1998, ca urmare a obligațiilor impuse de către procesul de integrare în Uniunea Europeană, au fost create opt **regiuni de dezvoltare** fără statut legal sau administrativ și, implicit, fără posibilitatea de a formula și implementa politici proprii. Principalul lor rol a fost legat de gestiunea și implementarea fondurilor europene¹⁸, prin intermediul Agențiilor pentru Dezvoltare Regională - organisme neguvernamentale, nonprofit, de utilitate publică*.

Între nivelul local, de bază, și cel județean se poate individualiza și un nivel intercomunitar, reprezentat de asocierea voluntară a unităților administrativ-teritoriale de bază. Un caz specific al acestor asocieri îl reprezintă **zonele metropolitane**, prezentate pe larg în Capitolul II. Un alt caz specific este cel al **Grupurilor de Acțiune Locală (GAL)**, prin care se susține dezvoltarea integrată la nivel local a zonelor rurale, finanțate prin inițiativa LEADER a Politicii Agricole Comune la nivelul Uniunii Europene.

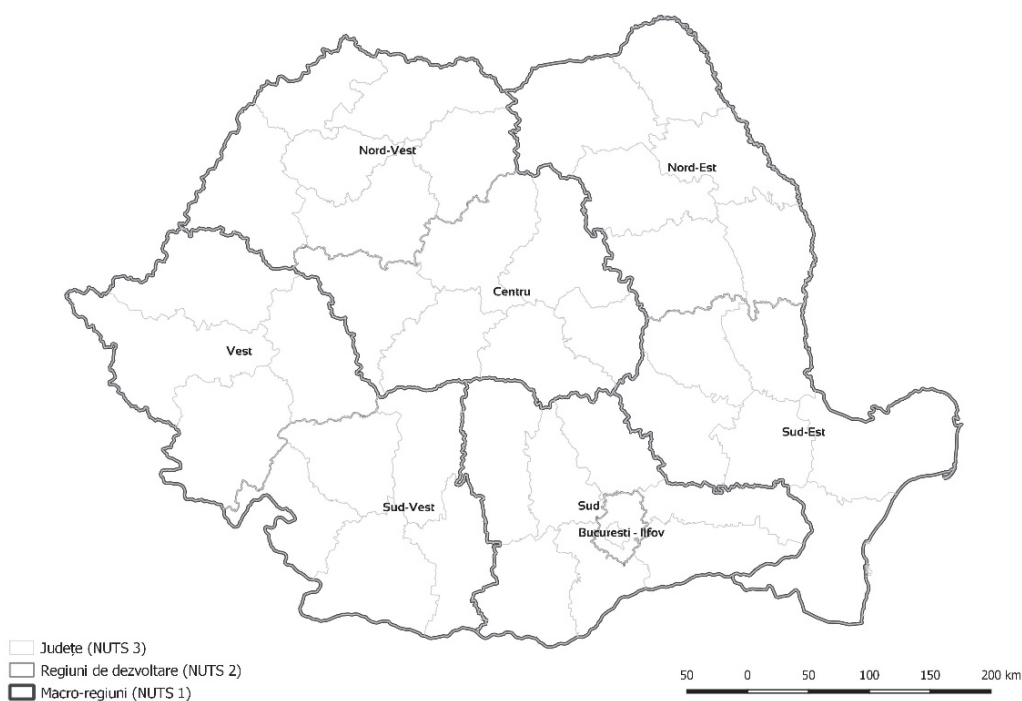


Fig. 37. România - decupaje teritoriale NUTS 1, 2 și 3

Diferitele decupaje teritoriale realizate la nivel național se încadrează în standardul utilizat de către Eurostat pentru a permite compararea diferiților indicatori la nivelul țărilor din Uniunea Europeană. Acest standard se numește nomenclatorul unităților teritoriale pentru statistică (NUTS -

* Vezi Legea nr. 315 din 28 iunie 2004 privind dezvoltarea regională în România

Nomenclature of territorial units for statistics) și este format din următoarele categorii¹⁹:

- **NUTS 1** - regiuni socio-economice majore (în cazul României, macro-regiuni, folosite doar ca unitate statistică);
- **NUTS 2** - regiunile, nivelul la care se aplică politicile regionale (reprezentate, în cazul României, de cele 8 regiuni de dezvoltare);
- **NUTS 3** - unități sub-regionale (județele, în cazul României);
- **LAU** (Local Administrative Units) - nivelul unităților administrativ-teritoriale de bază (orașe și comune, în cazul României).

5.2.1. Structura sistemului de planificare din România*

Definim sistemul de planificare spațială (pe scurt, sistemul de planificare) ca sistemul de reguli, competențe și practici care influențează dinamica spațială²⁰. Un sistem de planificare spațială poate fi analizat din prisma a patru dimensiuni²¹:

1. **Structura** - determinată de către sistemul administrativ și modul de guvernare;
2. **Instrumentele** - reprezentate, în cazul României, de documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism;
3. **Discursul** - ca asumare politică a planificării spațiale;
4. **Practicile** - rezultatul experienței de planificare și control.

Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România descrie principalele componente ale activității de planificare spațială din România, respectiv:

- **Amenajarea teritoriului** - planificare realizată pe teritoriul mai multor unități administrativ-teritoriale de bază, ce are ca scop armonizarea la nivel teritorial a politicilor sectoriale (economice, sociale, ecologice, culturale);
- **Urbanismul** - planificare realizată la nivelul unei singure unități administrativ-teritoriale de bază, cu accent pe reglementarea zonelor funcționale și a modului de construire.

Între autoritățile administrației publice și activitatea de amenajare a teritoriului și urbanism există următoarele relații:

- La nivel **național**, activitatea de urbanism și amenajarea teritoriului este coordonată de către Guvern, prin Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (MLPDA);
- La nivel **județean**, activitatea este coordonată de către Consiliul Județean, cu sprijinul arhitectului-șef al județului;

* Acest subcapitol nu se dorește a fi o prezentare exhaustivă a sistemului de planificare din România, ci doar o trecere în revistă a principalelor instrumente existente și a relațiilor între activitatea de amenajare a teritoriului și urbanism și responsabilitățile administrației publice.

- La nivel **local**, activitatea este coordonată de către Consiliul Local, cu sprijinul structurilor de specialitate în domeniul urbanismului, coordonate de către un arhitect-șef.

Tabel 9. Relația dintre sistemul administrativ și documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism din România

Unități teritoriale	Structuri administrative / statistice sau asociative	Documentații de amenajare a teritoriului și urbanism
Nivel național	Statul Român	Planul de Amenajare a Teritoriului Național
Macro-regional (NUTS 1)	4 Macro-regiuni (statistice)	-
Regional (NUTS 2)	8 Regiuni de dezvoltare (fără caracter administrativ)	Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Regional (PATZR) / Interjudețean (PATZIJ)
Sub-regional (NUTS 3)	41 de județe	Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ)
Nivel inter-comunal	Zone metropolitane Aglomerări urbane Grupuri de acțiune Locală Alte asociații de dezvoltare intercomunitară (ADI)	Strategii de dezvoltare teritorială metropolitană / periurbană; Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Interorășenesc (PATZIO) / Intercomunal (PATZIC).
Nivel local (LAU)	319 orașe (din care 103 municipii, inclusiv Mun. București cu 6 subdiviziuni administrative - sectoare) 2.862 comune	Planul Urbanistic General (PUG) Planul Urbanistic Zonal (PUZ) Planul Urbanistic de Detaliu (PUD)

Atribuțiile administrației publice în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului sunt detaliate în legislație*, pentru fiecare din nivelurile menționate anterior (național, județean, local).

Din punct de vedere al guvernanței, avizarea și aprobarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și urbanism reprezintă un exemplu al interacțiunii dintre actori la diferite niveluri teritoriale, pentru promovarea unor planuri ce reglementează dezvoltarea zonelor urbane (și nu numai). În legislație, avizarea și aprobarea sunt definite după cum urmează²²:

- **Avizarea** - este procedura de analiză tehnică desfășurată de către ministere, administrații publice locale sau alte organisme centrale sau teritoriale interesate, având ca obiect conținutul documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism. Avizarea se concretizează

* Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România

printr-un act (aviz favorabil sau nefavorabil) ce are caracter tehnic și este obligatoriu.

- **Aprobarea** - opțiunea forului deliberativ al autorităților competente (Parlament, Guvern sau, cel mai adesea, consilii județene sau consilii locale) de încuviințare a propunerilor cuprinse în documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism ce au obținut, în prealabil, toate avizele tehnice favorabile. Prin actul de aprobare (lege, hotărâre a Guvernului sau hotărâre a consiliilor județene sau locale), documentațiile capătă putere de aplicare.

5.2.2. Studiu de caz - guvernanta urbană în municipiul București

Cazul Municipiului București, capitala României, este unul special, ce merită o analiză detaliată a cadrului instituțional, în special în relație cu activitatea de urbanism. Municipiul București nu este parte a unui județ, autoritatea administrației publice fiind reprezentată de către Consiliul General al Municipiului București (CGMB) și de Primarul General al Municipiului București. În schimb, municipiul București are subdiviziuni administrative (cele 6 sectoare ale capitalei), fiecare cu Consiliu Local (CL) și primar ales. Prefectul municipiului București este reprezentantul Guvernului la nivelul capitalei României.

Primăria Municipiului București (PMB) este organizată pe direcții cu diferite atribuții în administrarea orașului. Exemple în acest sens sunt: Direcția Generală de Investiții, Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului, Direcția Generală Servicii Publice, Direcția Patrimoniu, Direcția de Mediu, Direcția Transporturi sau Direcția Cultură Învățământ Turism. Primăriile sectoarelor au o organigramă similară, fiind organizate pe direcții, servicii, compartimente și birouri.

Atribuțiile în ceea ce privește gestiunea municipiului București sunt împărțite între Primăria Municipiului București și primăriile celor 6 sectoare. În îndeplinirea atribuțiilor, primăriile pot avea sprijinul unor companii municipale sau pot concesiona anumite servicii publice către companii private. **Tabelul 10** prezintă câteva exemple privind modul de împărțire al atribuțiilor între Primăria Capitalei și sectoare.

În ceea ce privește activitatea de urbanism, următoarele categorii de documentații sunt avizate și aprobate la nivelul Primăriei Municipiului București: Planul Urbanistic General al Municipiului București, Planurile Urbanistice Zonale, precum și Planurile Urbanistice de Detaliu realizate în cadrul Zonelor Construite Protejate. De cealaltă parte, Primăriile de sector avizează și aprobă Planurile Urbanistice de Detaliu situate în afara Zonelor Construite Protejate.

Tabel 10. Exemple privind împărțirea atribuțiilor între Primăria Municipiului București și Primăriile sectoarelor capitalei

Domeniu	Primăria Municipiului București / alte entități subordonate CGMB	Primăriile sectoarelor / alte entități subordonate CL
Întreținerea străzilor	Străzi pe care circulă transportul public și străzile din centrul istoric - prin Administrația Străzilor / Compania Municipală Străzi, Poduri, Pasaje București	Celelalte străzi - prin Administrațiile Domeniului Public (ADP)
Întreținerea spațiilor verzi	Principalele parcuri și aliniamente stradale - prin Administrația Lacuri, Parcuri, Agrement București (ALPAB), Compania Municipală Parcuri și Grădini București	Spații verzi de mici dimensiuni și parcurile din cartiere - ADP
Dotări sociale și culturale	Infrastructura sanitară (spitale, policlinici) și culturală (teatre, muzee)	Infrastructura educațională și de asistență socială (prin Direcțiile de Asistență Socială).
Salubritate și gestiune deșeuri	Coordonare activitate consilii locale Valorificarea deșeurilor Dezinsecție, dezinfecție, deratizare	Gestiunea deșeurilor (prin operatori salubritate)
Rețele edilitare	Rețelele de apă, canalizare, termoficare, iluminat public - prin furnizori / operatori	-

Pe lângă structurile administrației publice, la nivelul unor proiecte majore de dezvoltare urbană din municipiul București pot fi implicate și următoarele categorii de actori:

- **Ministere, agenții guvernamentale, companii naționale** - Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (MLPDA), Ministerul Afacerilor Interne (MAI), Ministerul Apărării Naționale (MAPN), Căile Ferate Române (CFR), Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Metrex, Administrația Națională Apele Române (prin Administrația Bazinală de Ape Argeș-Vedea);
- **Instituții deconcentrate** - Agenția pentru Protecția Mediului București (APM - B), Inspectorate Școlare (IS), Inspectoratul pentru Situații de Urgență "Dealul Spirii" București-Ilfov (ISU-B -IF), Direcții de Sănătate Publică (DSP), Direcția pentru Cultură a Municipiului București (DCMB), Ocolul Silvic București;
- **Structuri publice cu caracter asociativ / non-profit:** Agenția pentru Dezvoltare Regională București - Ilfov (ADR-BI), alte Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) în care Mun. București este membru.
- **Companii municipale** - Societatea de Transport București (STB), alte companii municipale;

- **Companii din sectorul privat** - furnizori de rețele tehnico-edilitare (Apa Nova, Netcity, Distrigaz etc.), operatori de salubritate, constructori, dezvoltatori imobiliari.
- **Societatea civilă** - Grupuri de Inițiativă Civică (ex: GIC Bucureștii Noi, Floreasca, Iancului etc.), Organizații Non-Guvernamentale (ONG), cetățeni.

Acești actori pot avea fie o implicare directă în cadrul proiectelor de dezvoltare urbană (de exemplu, Căile Ferate Române în cazul dezvoltării unor terenuri pe care există infrastructură feroviară, sau Apa Nova în cazul unor lucrări de extindere a rețelelor de apă și canalizare), fie pot fi doar consultați:

- În faza colectării de date - de exemplu, Inspectoratele Școlare ce oferă informații cu privire la populația școlară din oraș.
- În faza de avizare a proiectelor - de exemplu, avizul Direcției pentru Cultură a Municipiului București în cazul unor proiecte derulate în vecinătatea unor clădiri aflate pe lista monumentelor istorice.

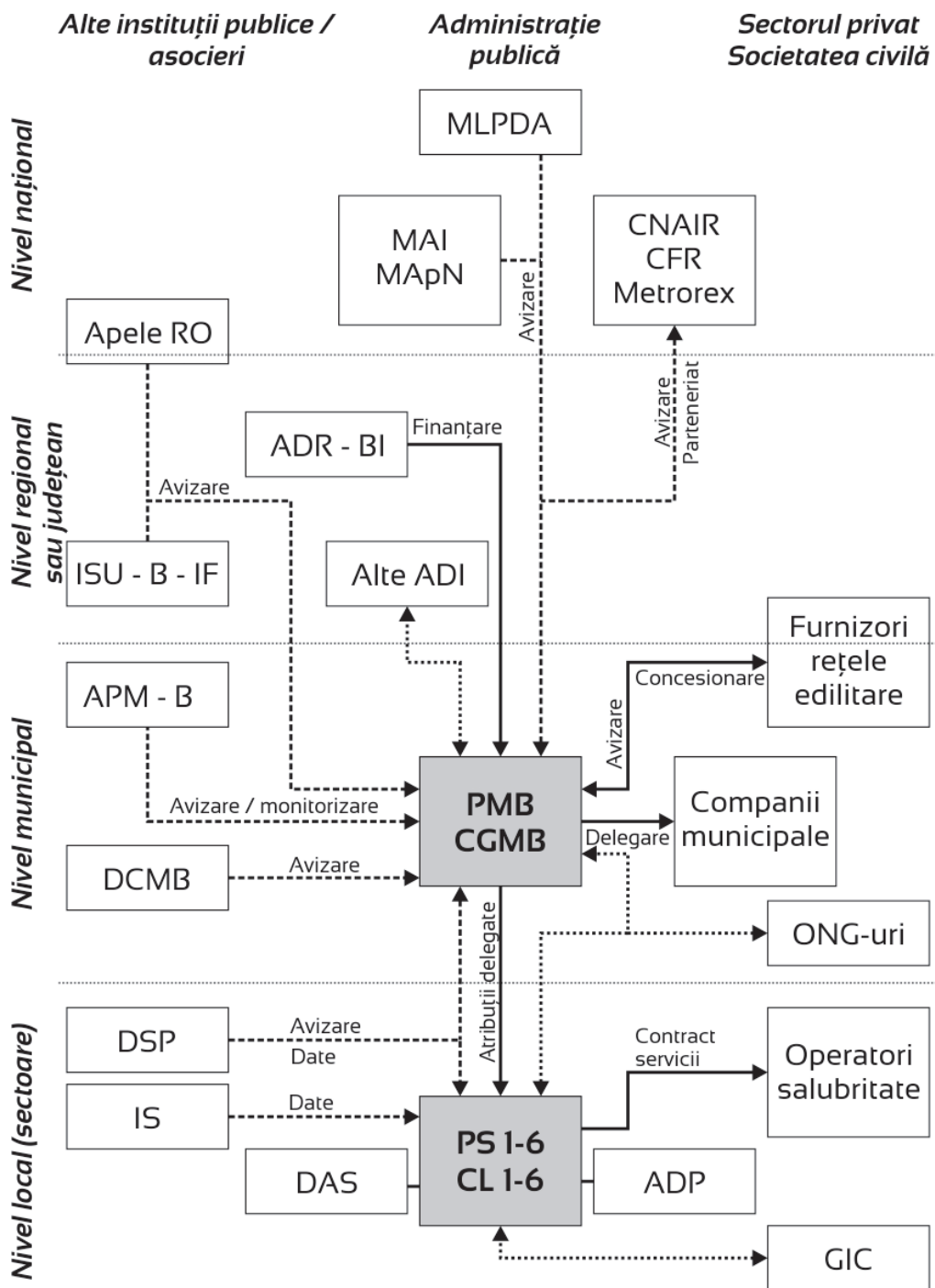


Fig. 38. Guvernanța urbană în cazul unui proiect de dezvoltare urbană din Municipiul București - posibile relații între actori

Întrebări de verificare

1. Pe strada unde locuiți se pregătește realizarea unei investiții publice: amenajarea unui spațiu verde de mici dimensiuni. Enumerați actorii urbani care ar putea fi interesați să participe în etapele de pregătire și implementare a investiției.
2. Explicați conceptul de guvernare multi-nivel.
3. Dați un exemplu de proiect major ce ar putea fi realizat în localitatea voastră natală prin intermediul unui parteneriat public-privat. Argumentați alegerea unui astfel de parteneriat.
4. Pentru proiectul major descris la punctul anterior, explicați care ar fi structurile implicate din cadrul primăriei (direcții, agenții, companii subordonate Consiliului Local).
5. Comentați relația dintre sistemul administrativ din România și sistemul de planificare spațială (documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism).

Referințe bibliografice

¹ Brenner, N. (2000). *The urban question as a scale question: reflections on Henri Lefebvre, urban theory and the politics of scale*. International journal of urban and regional research, 24(2), 361-378.

² Davoudi, S., Evans, N., Governa, F., & Santangelo, M. (2008). *Territorial governance in the making. Approaches, methodologies, practices*. BAGE: Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, (46), 33-52.

³ Bache, I., Bartle, I., & Flinders, M. (2016). *Multi-level governance*. In Handbook on theories of governance. Edward Elgar Publishing.

⁴ Janin Rivolin, U., Santangelo, M., Cotella, G., Governa, F., Caruso, N., De Luca, A., ... & Stead, D. (2014). *Towards better territorial governance in Europe; a guide for practitioners, policy and decision makers based on contributions from the ESPON TANGO Project*. ESPON & Politecnico di Torino.

⁵ Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). *Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy*. Antipode, 34(3), 542-577.

⁶ Geambazu, S. (2014). *Dimensions of urban waterfront regeneration: Case study of Halic/The Golden Horn. An assessment of obstacles and opportunities for inclusiveness*. TU Berlin, Urban Management Master Studies: 2012/2014.

⁷ Demeter A. (2012). *SURE - Toolkit on Participative Planning*. URBACT

⁸ Grisel, M., van de Waart, F., (2011). *Multilevel Urban Governance or the Art of Working Together*. European Urban Knowledge Network, Wilco, Amersfoort.

⁹ Legea nr. 233 din 24 noiembrie 2016 privind parteneriatul public-privat.

¹⁰ MacDonald, A., Clarke, A., Huang, L., Roseland, M., & Seitanidi, M. M. (2018). *Multi-stakeholder partnerships (SDG# 17) as a means of achieving sustainable communities and cities (SDG# 11)*. In Handbook of sustainability science and research (pp. 193-209). Springer, Cham.

¹¹ UN-Habitat. (2015). *International Guidelines on Urban and Territorial Planning*. United Nations Human Settlements Programme 2015, Nairobi.

¹² Healey, P. (1997). *Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies*. Macmillan International Higher Education.

¹³ Arnstein, S. (1969). *A Ladder of Citizen Participation*. Journal of the American Institute of Planners, 35(4), 216-224.

¹⁴ Connor, D. M. (1988). *A new ladder of citizen participation*. National Civic Review, 77(3), 249-257.

¹⁵ Tasan-Kok, T., Vranken, J. (eds.). (2011). *Handbook for Multilevel Urban Governance in Europe*. European Urban Knowledge Network, Wilco, Amersfoort.

¹⁶ Dincă, D. (2012). *Sistemul administrativ românesc: inspirație franceză și adaptare autohtonă*. Editura Economică.

¹⁷ Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ.

¹⁸ Dobre, A.M. (2010). *Europeanization and new patterns of multi-level governance in Romania*. Southeast European and Black Sea Studies, 10(1): 59-70.

¹⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background> accesat la data de 25 august 2020.

²⁰ Servillo, L., Lingua, V. (2014). *The Innovation of the Italian Planning System: Actors, Path Dependencies, Cultural Contradictions and a Missing Epilogue*. European Planning Studies, 22, 2, 400-417.

²¹ Janin Rivolin, U. (2012). *Planning Systems as Institutional Technologies: a Proposed Conceptualization and the Implications for Comparison*. Planning Practice and Research, 27, 1, 63-85.

²² Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România.

6. Care sunt relațiile dintre orașe?

- *Orașele nu sunt entități izolate, ci dezvoltă relații de subordonare, competiție sau cooperare cu alte orașe, formând sisteme urbane.*
- *Pe baza caracteristicilor sistemelor de așezări (ierarhizare, centralitate, specializare) pot fi fundamentate politici specifice de dezvoltare teritorială.*
- *Este posibilă realizarea unor ample clasificări la nivelul sistemelor de așezări, ținând cont de scara spațială, de morfologia relațiilor sau de criterii socio-economice complexe. La nivelul sistemului european sau al celui național, aceste analize permit evidențierea disfuncțiilor existente în teritoriu.*

6.1. Sisteme de așezări - concepte utilizate

Orașele nu sunt entități spațiale izolate. După cum am văzut în capitolele anterioare, orașele exercită o influență importantă asupra zonelor rurale din jurul acestora, iar în gestiunea acestora intervin adesea autorități aflate la niveluri teritoriale superioare.

Din punct de vedere geografic, ca urmare a relațiilor de inter-dependență dintre așezările urbane și rurale se formează sisteme complexe de localități la nivel național, regional sau local¹. Sistemul de așezări este inclus în cadrul sistemului teritorial, dezvoltarea sa fiind astfel strâns legată de condițiile fizico-geografice, economico-sociale și politice din teritoriul respectiv².

Sistemul general de așezări poate fi structurat pe sisteme urbane, ca urmare a existenței unor relații strânse de complementaritate sau de interdependență între mai multe orașe. Aceste relații pot viza aspecte economice, asigurarea unor servicii sau rezolvarea unor necesități de transport sau echipare tehnică³. Structura sistemului urban va fi determinată de⁴:

- **Componentele** acestuia: reprezentând orașele din cadrul sistemului, aflate în interdependență;
- **Relațiile** dintre componente: de integrare și ierarhizare, determinate de aspecte demografice, economice, de servicii, politico-administrative. În cazul relațiilor stabilite între așezări, cele mai importante sunt cele de servicii, urmate de cele administrative, economice și demografice⁵.
- **Legile** ce ordonează relațiile: geografice, economice sau social-istorice.

Între orașele din cadrul unui sistem urban pot să existe relații de subordonare, de competiție (directă, atunci când orașele sunt apropiate spațial, sau indirecte, când competiția se manifestă la nivel național) sau de cooperare⁶.

Legislația națională definește **sistemul urban** ca fiind *un sistem de localități învecinate între care se stabilesc relații de cooperare economică, socială și culturală, de amenajare a teritoriului și protecție a mediului, echipare tehnico-edilitară, fiecare păstrându-și autonomia administrativă*⁷.

Pe lângă conceptul de sistem urban, reținem și următoarele concepte utilizate în studiul localităților:

- **Trama urbană**, ce reprezintă simpla distribuție a așezărilor urbane dintr-un anumit teritoriu⁴;
- **Rețeaua de așezări**, ce reprezintă totalitatea localităților (urbane sau rurale) de pe un teritoriu (național, regional, județean, metropolitan) ale căror existență și dezvoltare sunt caracterizate printr-un *ansamblu de relații economice, demografice, de servicii, politico-administrative etc*⁸.
- **Armatura urbană**, care implică un ansamblu ierarhizat de orașe și zone de influență ale acestora ce asigură serviciile necesare populației, într-un anumit teritoriu⁹.

Spre deosebire de sistem, rețeaua de așezări nu este neapărat caracterizată prin coerență și sinergie, ci doar prin relațiile care se stabilesc între localități⁴. Astfel, conceptul de rețea de așezări (sau rețea de localități) se referea, în mod tradițional, la aspecte descriptive, fizic-configurative, și nu includea întreaga complexitate a relațiilor din cadrul unui sistem de așezări. Cu toate acestea, în prezent diferențierea dintre cele două concepte (sistem de așezări și rețea de așezări) nu este pe deplin clarificată².

Deși acest capitol se referă, în primul rând, la sistemele urbane (ca sisteme alcătuite strict din așezări urbane), pentru a oferi un context mai larg (care să includă, de exemplu, comunele situate în zona periurbană a marilor orașe) vom utiliza termenul de sisteme de așezări. De asemenea, preferăm utilizarea acestui termen celui de rețea de așezări.

Studiul sistemelor de așezări este necesar pentru fundamentarea unei planificări corelate a dezvoltării localităților, considerând aspecte precum redefinirea relațiilor urban-rural în zonele metropolitane sau diferențele de dinamică demografică și economică dintre sistemele urbane¹⁰.

6.2. Caracteristicile sistemelor de așezări

Relațiile care se stabilesc între componentele sistemelor de așezări pot fi exprimate prin fluxurile materiale și umane dintre așezările urbane. Aceste fluxuri pot determina, în timp, transformarea sistemelor de așezări și efecte precum ierarhizări, polarizări sau specializări în cadrul acestora².

6.2.1. Ierarhizarea sistemelor de așezări

Ierarhizarea presupune ordonarea descrescătoare a orașelor din cadrul unui sistem urban în funcție de valorile unui indicator. Ierarhizarea poate fi unicriterială (în cazul în care este utilizat un singur indicator) sau multicriterială (atunci când se realizează utilizând mai mulți indicatori)⁴. Ideea de ierarhie a centrelor urbane se intersectează cu conceptul de sistem urban, fiind o trăsătură fundamentală a acestuia¹¹. Poziția așezărilor umane într-o ierarhie demonstrează influența acestora la nivelul teritoriului analizat¹.

Într-o analiză asupra ierarhiei unui sistem național de așezări pe primul loc se plasează, de regulă, capitala statului respectiv, urmată de orașele cu activități și funcții regionale. Pe nivelurile următoare se situează orașele cu rol interregional, regional, intraregional, interlocal și local⁴.

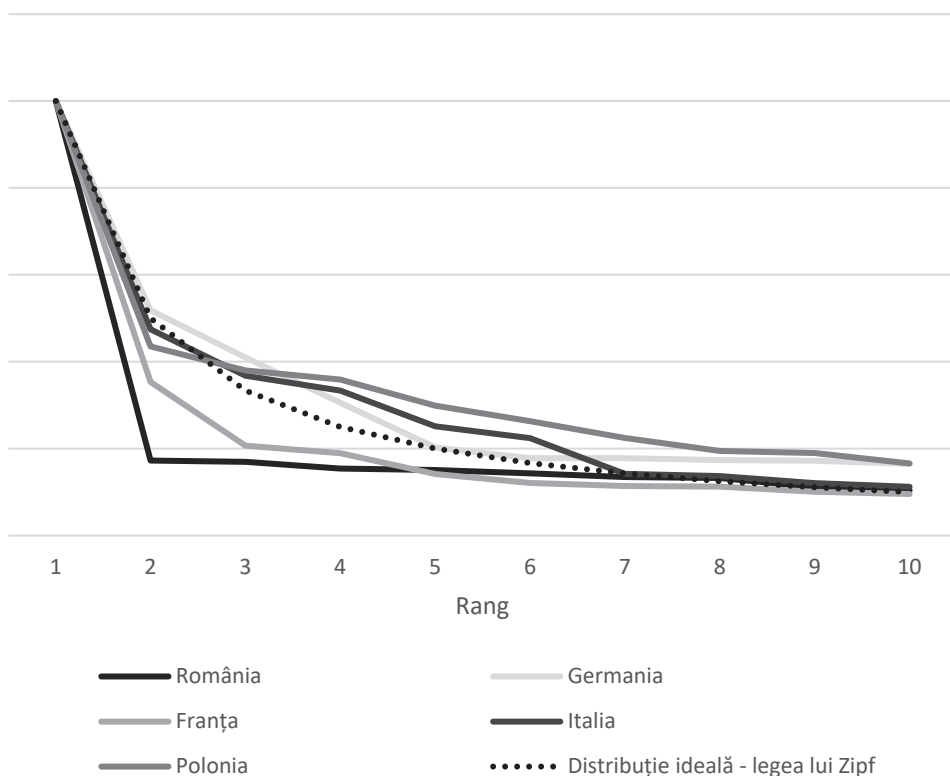
Legea primatului orașelor se referă la situația în care, la nivelul unui sistem de așezări, un singur oraș se detașează considerabil față de celelalte din punct de vedere al populației. Mark Jefferson* este cel care a lansat această teorie, susținând faptul că, în fazele incipiente ale urbanizării, orașul mai mare ca populație va deveni mai atractiv pentru funcțiile politice și economice, devenind astfel dominant la nivelul sistemului național de așezări¹².

Primatul este o situație ce caracterizează, din punct de vedere al ierarhiei, majoritatea sistemelor de așezări. La nivelul sistemelor naționale, capitala este, de cele mai multe ori, orașul care se detașează din punct de vedere al populației. Acest fapt este evident în cazul unor orașe precum Londra, Paris, Lisabona sau Viena (capitale imperiale). În unele cazuri, primatul nu este atât de evident la nivel național: vezi statele federale (SUA, Brazilia, Germania, Elveția), dar și statele cu un nivel regional puternic, cum este cazul Italiei sau al Spaniei, în care capitala nu se detașează atât de mult de următoarele orașe din ierarhie. Chiar și în aceste cazuri, caracterul de oraș primat devine evident la nivel regional (vezi Barcelona, Milano, Napoli, Hamburg, Frankfurt, München).

* Jefferson, M. (1939). *The Law of the Primate City*. *Geographical Review*, 29(2), 226-232.

Relația dintre talia unui oraș (descrisă, de obicei, prin mărimea sa demografică - numărul de locuitori) și rangul său în comparație cu talia altor orașe este adesea utilizată în evaluarea stării unui sistem urban la un moment dat. Ea permite realizarea unor analize comparate între sistemele naționale de așezări¹³. **Relația rang-talie** este cunoscută și ca **Legea lui Zipf**. Ea implică faptul că, într-o aranjare descrescătoare a orașelor unei țări după numărul de locuitori, populația P a unui oraș va depinde de rangul său r , ca număr de ordine al orașului din șirul ordonat descrescător, și de populația K a celui mai mare oraș din ierarhie⁴.

Astfel, dacă într-un sistem național populația celui mai mare oraș este de 900.000 de locuitori ($K = 900.000$), atunci al doilea oraș din ierarhie ($r=2$) ar trebui să aibă o populație de 450.000 de locuitori ($P = K/2$), al treilea ($r=3$) o populație de 300.000 de locuitori ($P = K/3$) ș.a.m.d.



*Fig. 39. Relația rang-talie pentru mai multe state europene.
Sursă date: Recensăminte populație*

Figura 39 arată distribuția primelor 10 orașe ca populație din cinci țări ale Uniunii Europene (România, Germania, Franța, Italia, Polonia), comparativ cu o distribuție ideală conform legii lui Zipf. Populația maximă este, în toate

cazurile, normalizată la 100, pentru a permite o comparație ușoară între sistemele de așezări. Se remarcă faptul că state centralizate, precum România și Franța, sunt caracterizate printr-o sub-dezvoltare a orașelor secundare, primatul capitalei fiind evident. În celelalte state (Germania, Italia, Polonia) situația este exact invers, întrucât orașele de pe pozițiile 2-6 se apropie foarte mult sau chiar depășesc această distribuție ideală a taliei (după populație).

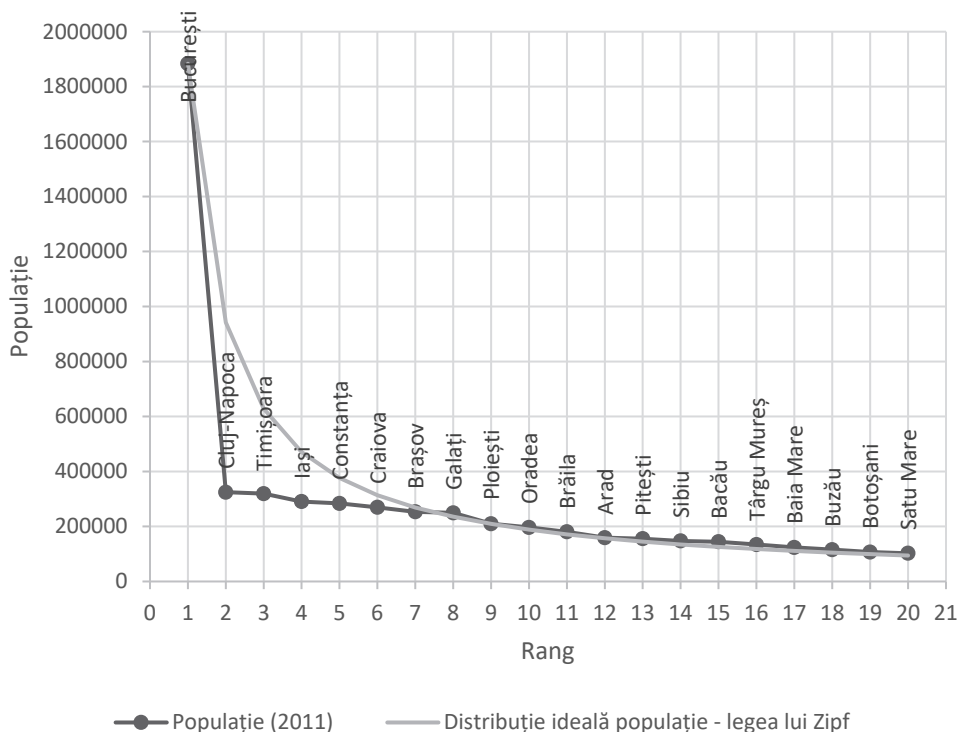


Fig. 40. Relația rang-talie - orașele României

Figura 40 ilustrează distribuția orașelor României, în funcție de populația înregistrată la Recensământul populației și locuințelor din anul 2011, pentru primele 20 de orașe ale țării (orașele mari - cele cu peste 100.000 de locuitori). Se remarcă faptul că, în cazul României, forma ierarhiei urbane din punct de vedere al relației rang-talie este una concavă în partea superioară, orașele de pe pozițiile 2-6 aflându-se sub distribuția ideală. Studii anterioare, realizate pe date demografice mai vechi (din anii 1966 și 1992) relevă concluzii similare, respectiv²:

- Hipertrofierea capitalei (municipiul București), primatul acestuia față de orașul aflat pe locul al doilea (în prezent, Cluj-Napoca) fiind evident (raport de 6:1);
- Poziția celorlalte orașe mari (cele peste 250.000 de locuitori) sub distribuția ideală, fapt ce subliniază lipsa unor poli secundari apropiați de mărimea și importanța Bucureștiului;

- Situatia oraşelor mari și mijlocii în jurul distribuției ideale sau chiar deasupra acesteia. Orașele mici (sub 20.000 de locuitori) se află sub această distribuție ideală, ilustrând problemele cu care se confruntă aceste categorii de orașe din România.

Deși mărimea demografică este adesea criteriul utilizat, pentru ierarhizarea orașelor din cadrul sistemului național de așezări se poate recurge și la alte criterii. Teoria **polilor de creștere** a apărut în 1955, când François Perroux^{*} a folosit sintagma **pol de creștere** pentru a se referi la un grup de unități industriale dinamice și integrate, dintr-un sector economic performant, ce generează o creștere economică prin efecte de multiplicare în celelalte sectoare ale economiei. În anii 1960 acest concept începe să fie legat de o zonă urbană, polii de creștere putând fi astfel definiți ca orașe care au capacitatea de a iradia dezvoltare în întreaga regiune din care fac parte, datorită legăturilor socio-economice pe care le au cu zonele înconjurătoare¹⁴. Un concept apropiat este cel de **pol de dezvoltare**.

În relație cu această teorie a polilor de creștere, nu trebuie neglijat rolul pe care **orașele secundare** (cele de pe a doua treaptă a ierarhiei în sistemele urbane naționale, care au de obicei între 10 și 50 % din populația orașului primat) îl au în dezvoltarea economică a țărilor respective, precum și în asigurarea unor funcții administrative sau de deservire a populației¹⁵. Chiar și nivelurile inferioare ale ierarhiei au un rol important: în Europa, circa 20 % din populație locuiește în **orașe mici** (definite ca având o populație între 5.000 și 50.000 de locuitori), ce oferă însă servicii (educație, sănătate, cultură) și locuri de muncă teritoriilor rurale din jur¹⁶.

Înțelegerea acestor ierarhii existente în cadrul sistemelor de așezări este importantă în vederea fundamentării unor politici specifice de dezvoltare teritorială, orientate către reducerea decalajelor de dezvoltare existente. Următoarele două cazuri oferă două exemple ilustrative în acest sens: politica metropolelor de echilibru din Franța anilor 1960 (**Caseta 14**) și politica polilor naționali de creștere din România în perioada 2007-2013 (**Caseta 15**).

^{*} Perroux, F. (1955). *Note sur la notion de pôle de croissance*. Economie appliquée, 1955, 1-2.

Caseta 14. Politica metropolelor de echilibru din Franța

În 1947, geograful francez Jean-François Gravier publică Paris și deșertul francez (*Paris et le désert français*), în care militează pentru descentralizare în vederea asigurării eficienței economice și a bunăstării populației, indicând posibile intervenții pentru atenuarea macrocefaliei din teritoriul Franței, dominat de regiunea Parisului.

Sprrijinită de centralizarea la nivel politic și administrativ, regiunea pariziană (Ile-de-France) deținea un monopol asupra dezvoltării economice a teritoriului francez, fiind deosebit de atractivă pentru populație și companii¹⁷.

În anii 1960 este creată DATAR (Delegația interministerială pentru amenajarea teritoriului și atractivitatea regională). Opt zone urbane sunt definite în 1964 ca **metropole de echilibru**, ca urmare a unui studiu ce analiza diverși indicatori economici și de echipare: Lille - Roubaix - Tourcoing, Nancy - Metz, Strasbourg, Lyon - Grenoble - Saint-Etienne, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes - Saint-Nazaire. Alte 10 centre au fost considerate centre regionale de rang 2, iar alte 24 au fost considerate a avea **funcții regionale incomplete**¹⁸.

Aceste metropole de echilibru au beneficiat de o politică de sprijin prin investiții publice menite să reducă decalajele față de dezvoltarea Parisului. Printre investițiile vizate s-au numărat infrastructuri moderne de transport (căi ferate de mare viteză, autostrăzi, aeroporturi), infrastructura de telecomunicații, finanțarea universităților și a altor instituții de cercetare sau învățământ, realizarea de centre medicale moderne sau de echipamente culturale¹⁷.

Prin aceste investiții în cele opt metropole de echilibru se avea în vedere o posibilă iradiere a dezvoltării la nivelul regiunilor din care făceau parte zonele urbane respective. De altfel, se observă faptul că metropolele de echilibru identificate reușeau să acopere aproape în întregime teritoriul Franței. Cele 3 zone urbane cu populație de peste un milion de locuitori (Lille - Roubaix - Tourcoing, Lyon - Grenoble - Saint-Etienne și Marseille) se află în nordul, estul și respectiv sudul Franței, iar celelalte zone urbane identificate deserveau zonele de nord-est (Nancy - Metz și Strasbourg), nord-vest (Nantes - Saint-Nazaire) și sud-vest (Bordeaux, Toulouse).

Caseta 15. Desemnarea poliilor naționali de creștere și ai poliilor de dezvoltare urbană (România, 2007-2013)¹⁹

În 2008, municipiile Brașov (regiunea Centru), Cluj-Napoca (regiunea Nord-Vest), Constanța (regiunea Sud-Est), Craiova (regiunea Sud-Vest), Iași (regiunea Nord-Est), Ploiești (regiunea Sud) și Timișoara (regiunea Vest) au fost desemnate **poli naționali de creștere** prin Hotărârea de Guvern nr. 998 din 27 august 2008 (revizuită prin HG nr. 1149/2008). În aceste municipii (și în celelalte unități administrativ-teritoriale cu care municipiile respective formau zone metropolitane) urmau să fie realizate cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională.

Astfel, 50 % din sursele financiare aferente axei prioritare 1 - *Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere* a Programului Operațional Regional (POR) 2007-2013 au fost alocate acestor 7 municipii reședință de județ. La alegerea poliilor naționali de creștere a fost luat în considerare cel mai important municipiu reședință de județ din fiecare regiune de dezvoltare în parte, cu excepția regiunii București-Ilfov, unde nu a fost desemnat un pol de creștere.

Pe lângă poliile naționali de creștere, aceeași hotărâre de guvern a desemnat ca **poli de dezvoltare urbană** următoarele 13 municipii, ce aveau alocate 20 % din fondurile axei prioritare 1 a POR 2007-2013: Baia Mare, Oradea, Satu Mare (Nord-Vest), Bacău, Suceava (Nord-Est), Sibiu, Târgu Mureș (Centru), Arad, Deva (Vest), Râmnicu Vâlcea (Sud-Vest), Pitești (Sud), Brăila, Galați (Sud-Est).

Toate celelalte orașe cu peste 10.000 de locuitori (inclusiv municipiul București) au fost încadrate într-o categorie denumită **centre urbane**, urmând să primească restul alocării financiare din cadrul axei prioritare 1 a POR 2007-2013.

Deși nu a fost recunoscută ca o politică, această decizie de alocare preferențială a fondurilor europene pentru dezvoltarea urbană durabilă a avut ca scop dezvoltarea echilibrată a teritoriului. A fost înțeleasă astfel nevoia de reechilibrare a puterii economice a municipiului București în comparație cu poliile de creștere și cei de dezvoltare¹⁰.

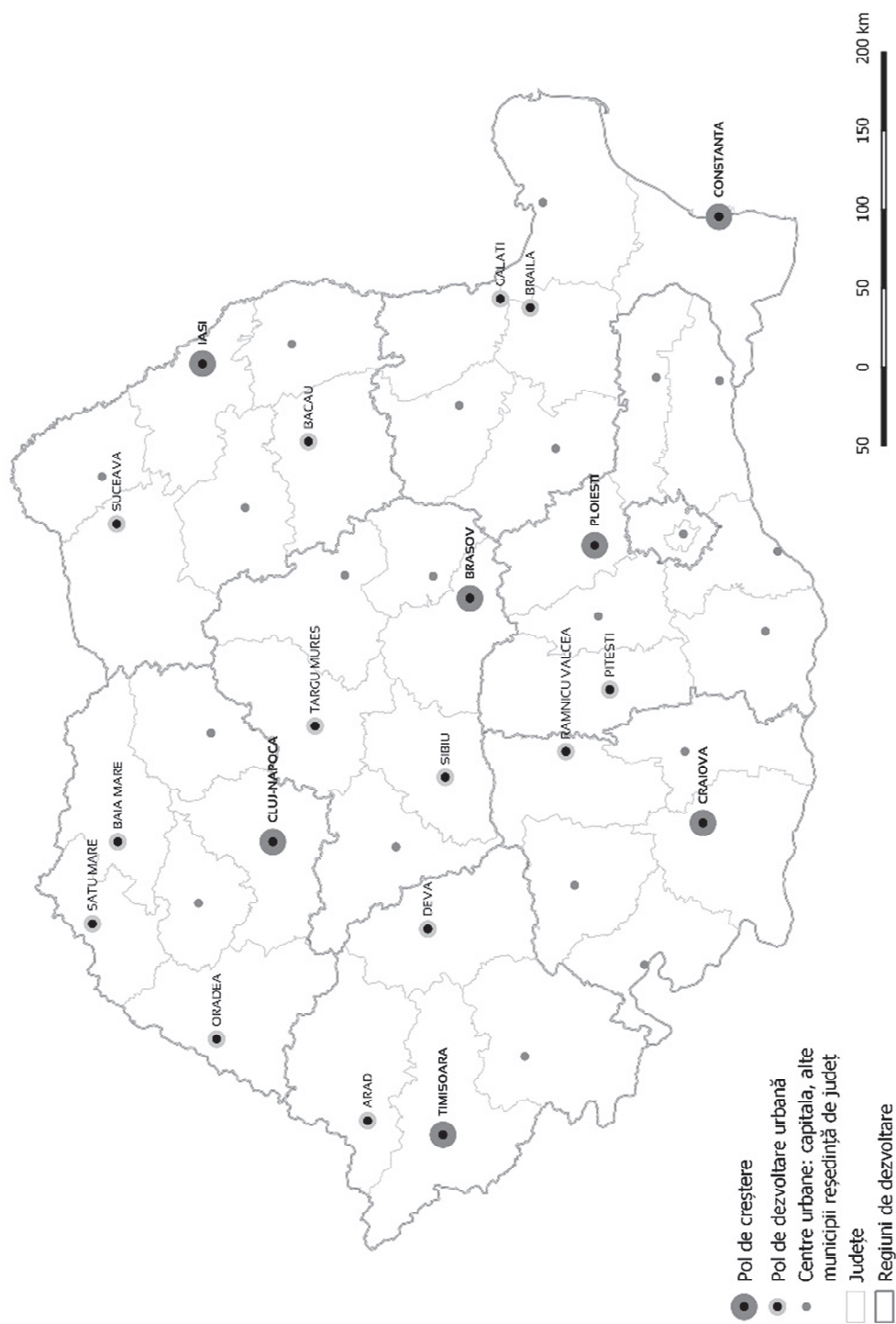


Fig. 41. Polii de creștere și polii de dezvoltare urbană în România (2007-2013)

6.2.2. Centralitatea în sistemele de aşezări

Ca trăsătură a sistemelor de aşezări, centralitatea este strâns legată de ideea de **polarizare**, ca interacţiune dintre un centru urban şi zona sa de influenţă⁴. Se remarcă astfel caracterul centripet al forţelor ce determină polarizarea, oraşele de rang inferior fiind dispuse în jurul unor oraşe polarizatoare de rang superior⁶. Centralitatea rezultă deci din orientarea teritorială a fluxurilor de materie, substanţă şi energie spre şi dinspre un centru polarizator⁵.

Centralitatea este, bineînţeles, strâns legată de teoria locurilor centrale a lui Walter Christaller: cu cât un centru urban are o ofertă mai largă de bunuri şi servicii, cu atât va polariza un teritoriu mai extins, fiind astfel mai important în ierarhia sistemului de aşezări. Astfel, dacă ierarhia implică doar relaţiile în plan vertical şi presupune ordonarea descrescătoare a oraşelor pe baza unor indicatori, centralitatea se axează pe gradul de convergenţă teritorială a relaţiilor funcţionale dintre oraşe, implicând atât planul vertical, cât şi cel orizontal⁴.

Teoria polilor de creştere, legea lui Zipf privind relaţia rang-talie şi teoria locurilor centrale constituie fundamentul actualei gândiri cu privire la **policentrism**. Se urmăreşte *diminuarea forţei de atracţie a marilor centre şi localizarea relativ echilibrată a activităţilor generatoare de funcţii într-un teritoriu*¹⁴.

Policentrismul a fost promovat ca principiu de bază în planificarea teritorială la nivelul Uniunii Europene odată cu adoptarea Perspectivei de Dezvoltare Spaţială Europeană (*European Spatial Development Perspective*) în 1999: dezvoltarea unui sistem urban policentric şi echilibrat şi întărirea parteneriatului între zonele urbane şi rurale. Agenda teritorială a Uniunii Europene 2020 menţionează, de asemenea, promovarea dezvoltării teritoriale policentrice şi echilibrate ca fiind una din cele şase priorităţi teritoriale pentru dezvoltarea Uniunii Europene¹⁰.

La nivelul teritoriului României, aspectele privind centralitatea au fost relevate, în ultimul deceniu, de studiile privind intensitatea polarizării urbane[†] sau de cele cu privire la navetism şi migraţie, conform cărora majoritatea migrantilor interni din România vor fi atraşi în următorii ani de 5-7 oraşe principale ale ţării²⁰.

⁴ Ianoş, I. (2010). *De la teoria polilor de creştere la dezvoltarea policentrică*. Revista Urbanismul - serie nouă, 4, 30-32, pp. 32.

[†] Vezi hărţile realizate de CUGUAT-T.I.G.R.I.S. pentru Atlasul Teritorial online al României.

6.2.3. Specializarea

Specializarea este un principiu al organizării sistemelor urbane, bazat fie pe valorificarea unor situații geografice particulare (exemplu: orașele-port) sau pe exploatarea unor resurse aflate în imediata vecinătate, cum este cazul orașelor cu funcții miniere sau turistice⁴.

Specializarea ca trăsătură fundamentală a sistemelor de așezări este relevantă și de teoria bazei economice a orașelor, conform căreia exportul de bunuri și servicii (activități specifice) reprezintă baza economiei unei arii urbane². Extracția resurselor naturale, activitățile industriale sau serviciile specializate (transporturi, apărare, turism) sunt exemple de astfel de activități, ce nu se adresează direct populației unui oraș și pot determina specializarea acestuia.

Se poate afirma că specializarea reprezintă răspunsul orașelor la mediul extern în care se dezvoltă, fiind o caracteristică ce poate "sparge" ierarhiile urbane prin relațiile dezvoltate de către orașele specializate cu alte orașe din sisteme diferite, aflate uneori la distanțe foarte mari⁴.

6.3. Tipuri de sisteme de așezări

Putem clasifica sistemele de așezări după tipurile de localități componente (urbane sau rurale). Sistemele rurale se constituie atunci când sistemul respectiv de așezări prezintă caracteristici precum ierarhia și centralitatea. Prin urmare, un **sistem rural** va avea în vârful ierarhiei satul cel mai dezvoltat, cu funcții intercomunale, ce oferă astfel bunuri și servicii unei arii mai extinse. Sistemele rurale se formează în zonele rurale profunde și au o dinamică mult mai lentă decât sistemele urbane²¹.

De cealaltă parte, sistemele urbane se referă la sistemele de așezări dominate de orașe. Într-un teritoriu, structura și complexitatea sistemului urban va fi determinată de gradul de urbanizare al teritoriului respectiv și de mărimea acestuia⁶.

În cele ce urmează sunt prezentate alte două posibile clasificări ale sistemelor de așezări: după scara spațială și după morfologia relațiilor stabilite între componente.

6.3.1. După scara spațială

În funcție de scara la care este analizat un sistem de așezări, distingem două tipuri majore de sisteme de așezări: primul este bazat pe relații endogene de tip ierarhic (sistemele locale, regionale și naționale), în timp ce al doilea reiese din relațiile de complementaritate dintre așezări și pe specializarea acestora, având astfel la bază doar relații de cooperare, nu și de subordonare (sisteme supranaționale, continentale etc.). Astfel, într-o succesiune de la nivelul inferior la cel superior se individualizează următoarele tipuri de sisteme²¹:

- **Sisteme locale** - care au o geometrie variabilă, în funcție de nivelul superior: de la sistemul de așezări generat în jurul unui sat reședință de comună, la sistemul de așezări din jurul unui oraș care polarizează o zonă de influență extinsă și mergând chiar până la sisteme de așezări la nivel județean (vezi cazul României).
- **Sisteme regionale** - ce au o organizare internă similară cu sistemele naționale, însă la scară diferită. Sistemele regionale resimt, de asemenea, mai intens influențele externe din sistemele regionale vecine. Ele se suprapun rareori pe regiunile geografice sau pe cele de dezvoltare, fiind determinate de relațiile funcționale dintre așezări.
- **Sisteme naționale** - dominate de capitală în cazul statelor centralizate, fragmentate în cazul statelor federale, unde individualizarea unor sisteme naționale este uneori forțată.
- **Sisteme supranaționale** - reprezintă un efect al permeabilității frontierelor, cel mai concludent exemplu fiind la nivelul Uniunii Europene.

- **Sisteme continentale și sistemul urban planetar** - prea devreme de discutat așa ceva în prezent, însă posibil în viitor pe fondul dezvoltării infrastructurii și accentuării procesului de globalizare.

6.3.2. După morfologia relațiilor

Am văzut deja faptul că, la nivel național, cea mai mare parte a sistemelor de așezări sunt dominate de capitală, care își manifestă statutul de oraș primat, dominând sistemul urban. Cu toate acestea, relațiile existente la nivel național sau regional între orașele ce compun sistemul urban ilustrează existența mai multor configurații posibile. Se disting astfel cinci tipuri morfologice de sisteme urbane⁵:

- **Sisteme excesiv monocentrice**, cu o detașare evidentă a orașului din vârful sistemului urban, din cauza lipsei orașelor de pe nivelurile intermediare.
- **Sisteme monocentrice**, în care există un oraș primat, dar și celelalte niveluri ierarhice sunt reprezentate.
- **Sisteme monocentrice echilibrate**, unde orașul de pe prima treaptă ierarhică se impune, însă există o foarte largă reprezentare a orașelor de pe nivelurile ierarhice inferioare.
- **Sisteme bicentrice**, în care două centre își dispută supremația în ierarhie.
- **Sisteme policentrice sau multipolare.**

Tabel 11. Tipuri morfologice de sisteme urbane - exemplificare^{5, 6}

Tip	Exemplificare la nivel național	Exemplificare la nivel județean - România
Excesiv monocentric	Letonia, Lituania - țări cu capitala foarte puternică.	Brăila - orașe mici, situate foarte aproape de nivelul reședințelor de comună
Monocentric	Franța, Grecia, România - capitala depășește de câteva ori următorul oraș.	Dolj, Timiș, Prahova, Brașov - raportul dintre primul și al doilea oraș între 4 și 8.
Monocentric echilibrat	Germania, Spania, Belgia, Federația Rusă - capitala se detașează, dar sistemul în ansamblu este echilibrat	Constanța, Cluj, Suceava, Mureș
Bicentric	Emiratele Arabe Unite (Abu-Dhabi, Dubai)	Neamț (Piatra Neamț, Roman) Olt (Slatina, Caracal).
Policentric	În state federale (SUA; Canada, Brazilia, Elveția) sau în cele cu o tradiție a dezvoltării multipolare (Olanda).	Teleorman (Alexandria, Turnu Măgurele, Roșiori de Vede) Vaslui (Vaslui, Bârlad, Huși).

6.4. Sistemul urban european

O atenție deosebită a fost acordată, în ultimele decenii, sistemului urban al Uniunii Europene, pe fondul integrării unor noi state membre și al nevoii de a fundamenta politici de dezvoltare durabilă a orașelor, susținute prin finanțări europene. Preocupările au fost determinate și de ponderea ridicată a populației urbane din Uniunea Europeană (circa 80 % în anul 2002, când UE avea doar 15 state membre*)².

Sintagma utilizată de obicei este de sistem urban european (și nu sistem al Uniunii Europene). Studiile menționate în această secțiune nu au fost realizate la nivelul întregului continent european (din ierarhie lipsesc mega-orașe precum Moscova sau Istanbul), ci doar la nivelul statelor membre ale UE, al spațiului economic european (Norvegia, Islanda, Liechtenstein) și al Confederației Elvețiene.

În comparație cu alte zone geografice, orașele din UE se caracterizează printr-o densitate medie de 3.000 de locuitori / kmp (aproape dublu față de orașele nord-americane, însă sub orașele din Africa, Asia și America Latină). De asemenea, talia lor este mai mică comparativ cu orașele din celelalte continente: doar două orașe sunt considerate mega-orașe, depășind 10 milioane de locuitori (Paris și Londra). Astfel, majoritatea locuitorilor sunt concentrați în orașe cu dimensiuni între 250.000 și 5.000.000 de locuitori²².

Studiul coordonat de Roger Brunet în 1989[†] subliniază concentrarea importantă a zonelor urbanizate pe direcția Liverpool - Manchester - Londra - Randstad-ul olandez - Bruxelles - conurbațiile Ruhr, Rin, Main - Milano, denumind această zonă ”**Banana albastră**”. Este începutul unor dezbateri privind sistemul urban european și viitorul acestuia², ce a condus la mai multe studii în ultimele decenii.

Peter Hall[‡] propune o structură pe șase niveluri ierarhice a teritoriului european²:

1. **Orașe mondiale** (globale), cu rol important în economia și politica mondială: Londra, Paris, Amsterdam, Bruxelles, Frankfurt;
2. **Orașe regionale în zona coridor** - cuprinse în zone de aglomerare urbană (Banana albastră, sud-estul Angliei);
3. **Orașe regionale periferice**, dezvoltate datorită industriei: Glasgow, Belfast, Cadiz etc;

* Date mai recente indică, și astăzi, o pondere a populației urbane în Uniunea Europeană ce depășește 70 % din totalul populației

[†] Brunet, R. (ed.). (1989). *Les villes européennes [European cities]*. Rapport pour la DATAR.GIP-Reclus, Paris: La Documentation Francaise.

[‡] Hall, P. (1993). *Forces shaping urban Europe*. Urban studies, 30(6), 883-898.

4. **Orașe-capitale regionale sau naționale**, cu rol de administrare la nivel național sau sub-național: Bristol, Copenhaga, Dublin etc;
5. **Orașe departamentale**, cu o scară mai mică a zonei deservite (departament sau provincie), ce se confruntă cu probleme din cauza dezindustrializării: Roubais, Charleroi, Essen etc;
6. **Centre de servire specializate** - orașe mici și mijlocii dezvoltate datorită specializării funcționale: Heidelberg, Uppsala, Bologna..

Kunzmann și Wegener aseamănă sistemul urban al Uniunii Europene cu un ciorchine, o viziune foarte apropiată de actuala viziune de dezvoltare policentrică a sistemului urban european¹⁴. Ei disting patru niveluri ierarhice²¹:

1. **Metropole globale**: Paris, Londra;
2. **Conurbații de importanță europeană**: Liverpool, Manchester-Leeds, Randstad, Rhin-Ruhr, Main, Copenhaga - Malmö.
3. **Euro-metropole**: Madrid, Barcelona, Lyon, Birmingham, Bruxelles etc.
4. **Orașe de importanță europeană**: Lisabona, Zürich, Glasgow, Salonic etc.

ESDP menționează **pentagonul** format de metropolele Londra, Paris, Milan, München și Hamburg ca fiind cea mai importantă zonă a Uniunii Europene din punct de vedere al dezvoltării economice. Este un areal care la finalul anilor 1990 (când Uniunea Europeană nu se extinsese către est) reprezenta 20 % din suprafața Uniunii Europene, însă avea 40 % din locuitorii acesteia și producea circa 50 % din Produsul Intern Brut total²³.

Alte încercări de ierarhizare a sistemului urban al Uniunii Europene au fost propuse prin studiile ESPON (European Spatial Planning and Observation Network). Acestea realizează o clasificare considerând ariile metropolitane europene de creștere (MEGA - *Metropolitan European Growth Area*) și ariile funcționale urbane (FUA - *Functional Urban Area*), după cum urmează²⁴:

1. **Noduri globale**: Londra, Paris.
2. **"Motoare europene"** - **MEGA categoria 1**: Amsterdam, Bruxelles, Madrid, Barcelona, conurbația Rin-Ruhr, Frankfurt, München, Copenhaga, Stockholm, Viena, Milano, Roma.
3. **MEGA puternice** - **categoria 2**: Dublin, Manchester, Torino, Atena, Oslo, Helsinki etc.
4. **MEGA potențiale** - **categoria 3**: Lisabona, Marseille, Valencia, Napoli, Praga, Budapesta, Varșovia etc.
5. **MEGA slabe** - **categoria 4**: Porto, Bordeaux, Genova, Ljubljana, Cracovia, Sofia, București, Timișoara etc.
6. **Arii funcționale urbane de importanță națională**: în România, acestea sunt Cluj-Napoca, Iași, Constanța, Brașov, Craiova, Galați, Ploiești și Oradea;
7. **Arii funcționale de importanță regională și locală**: 49 identificate la nivelul României.

Se remarcă diversitatea clasificărilor obținute, în funcție de momentul realizării studiilor și de indicatorii considerați în ierarhizarea sistemului urban. Cu toate acestea, în toate cazurile se observă detașarea metropolelor Paris și Londra de restul orașelor din Uniunea Europeană. **Figura 42** ilustrează ariile metropolitane de creștere identificate la nivel european în anul 2004, peste care sunt suprapuse zonele de concentrare din alte studii (Banana albastră, pentagonul).

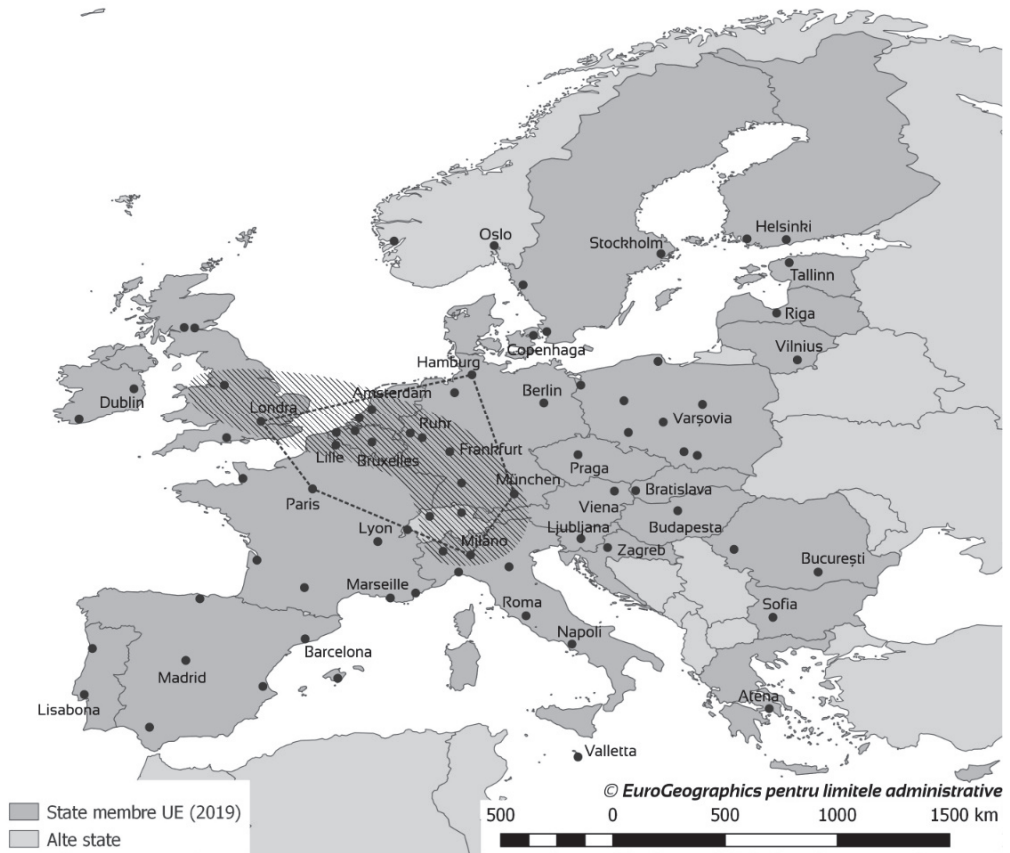


Fig. 42. Sistemul urban european

6.5. Sistemul național de așezări

Anumite caracteristici ale sistemului de așezări din România au fost deja amintite pe parcursul acestei lucrări precedente. Sistemul național de așezări a fost studiat în numeroase lucrări științifice importante*, iar după anul 2000 se remarcă existența unor studii pentru fundamentarea unor acte normative și politici de dezvoltare în ceea ce privește așezările urbane sau rurale†. Prin urmare, acest subcapitol prezintă doar câteva informații sintetice privind situația din prezent a sistemului național de așezări.

Evoluția sistemului național de așezări a fost determinată de factori:

- **Naturali:** dispoziția elementelor majore de relief și hidrografie: zonele depresionare, văile râurilor, coridorul Dunării, litoralul Mării Negre;
- **Istorici:** dezvoltarea separată a sistemelor urbane, în cadrul țărilor române;
- **Social-economici:** inclusiv demografici - a se vedea migrația populației în zonele periurbane ale marilor orașe;
- **Politici:** a se vedea impactul reîmpărțirilor administrative asupra unor orașe precum Caracal, Rădăuți, Fălticeni, Bârlad ș.a., care erau în trecut centre administrative.

În cazul României, o ierarhizare social-economică complexă propusă în anii 1970 propune următoarele categorii¹:

1. **Poli de creștere** - orașe mari, cu o populație de peste 200.000 de locuitori, cu o dezvoltare socio-economică importantă și o zonă de influență extinsă;
2. **Orașe de echilibru** - populație de 100.000 de locuitori, considerate poli de creștere de rangul al doilea;
3. **Centre de influență zonală** - orașe cu profil specializat (miniere, industriale), centre cu funcții administrative, noduri de transport, orașe stațiuni balneo-climaterice și turistice;
4. **Centre de influență locală** sau complementare - apar în zonele cu o densitate redusă a rețelei urbane;
5. **Comune cu profil urban** sau centre polarizatoare - localități rurale a căror echipare tehnico-economică și ofertă de servicii răspunde nevoilor populației din zona rurală în care se află.

* A se vedea, în acest sens, în special următoarele lucrări: Ianoș, I. (1987). *Orașele și organizarea spațiului geografic: studiu de geografie economică asupra teritoriului României*. Editura Academiei Republicii Socialiste România și Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Mincu, București.

† De interes aici sunt studiile pentru actualizarea Secțiunii IV (Rețeaua de localități) a Planului de Amenajare a Teritoriului Național, cele pentru fundamentarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României sau unele studii elaborate de către World Bank, citate în cadrul acestei lucrări.

Mai recent, alte studii propun o ierarhizare a sistemului de aşezări din România pe 7 categorii²:

1. **Capitala ţării:** Municipiul Bucureşti, caracterizat printr-o hipertrofiere în raport cu oraşele secundare.
2. **Capitale provinciale:** 12 oraşe mari, cu peste 100.000 de locuitori, ce exercită o influenţă extinsă la nivel teritorial - Cluj-Napoca, Iaşi, Timişoara, Braşov, Constanţa, Arad, Oradea, Satu Mare, Baia Mare, Sibiu, Craiova, Galaţi. Dintre acestea, se detaşează totuşi Cluj-Napoca, Timişoara şi Iaşi¹⁰.
3. **Capitale judeţene:** în cazul unor judeţe, vorbim de capitale policentrice - bipolare (Piteşti - Câmpulung, Slatina - Caracal) sau tripolare (Alexandria - Roşiori de Vede - Turnu Măgurele). Ele exercită o influenţă doar asupra judeţului respectiv, polarizarea depăşind rar graniţele judeţului (vezi cazul Brăila - Măcin).
4. **Centre intercomunale:** sunt localităţi mici şi mijlocii (între 10.000 şi 50.000 de locuitori):
 - a. oraşe cu rol intercomunal bine definit (Făgăraş, Lugoj, Câmpina, Urziceni) - în general oraşe care reprezintă poli de echilibru în judeţ;
 - b. oraşe mici, ce au nevoie încă de investiţii importante pentru a ajunge la un nivel de echipare optim - Corabia, Brad, Hârşova;
 - c. reşedinţe de comună ce îndeplinesc un rol intercomunal similar cu cel al oraşelor mici.
5. **Aşezări subordonate unor mari oraşe:** pot fi localităţi pe teritoriul cărora s-au amplasat obiective industriale importante (Mioveni, lângă Piteşti, Ovidiu lângă Constanţa, Mintia lângă Deva), care au rol de nod feroviar (Simeria lângă Deva, Piatra-Olt lângă Slatina), localităţi turistice (staţiunile din jurul municipiului Râmnicu Vâlcea: Băile Olăneşti, Băile Govora), miniere (Valea Jiului, Munţii Apuseni) sau sate dezvoltate în jurul marilor oraşe (Floreşti lângă Cluj, prima coroană de localităţi din jurul Bucureştiului etc.).
6. **Aşezări reşedinţă (oraşe sau sate) slab polarizate:** nu au nici un rol teritorial care să depăşească limitele administrative şi nici nu se află în zona de influenţă imediată a unui mare oraş. Sunt situate, de obicei, în afara reţelei majore de căi de comunicaţii.
7. **Sate aparţinătoare (inclusiv localităţi componente) ale oraşelor şi comunelor.**

În prezent, legislaţia din România prevede o ierarhizare pe ranguri a localităţilor⁸, realizată pe criterii socio-economice (rangurile 0 - capitala ţării, I - municipii de importanţă naţională, cu influenţă potenţială la nivel european, II - municipii de importanţă interjudeţeană, judeţeană sau cu rol de echilibru în reţeaua de localităţi) şi administrative (pentru rangurile III - oraşe, IV - sate reşedinţă de comună, V - sate aparţinătoare), ce a fost prezentată pe rang în capitolul II.

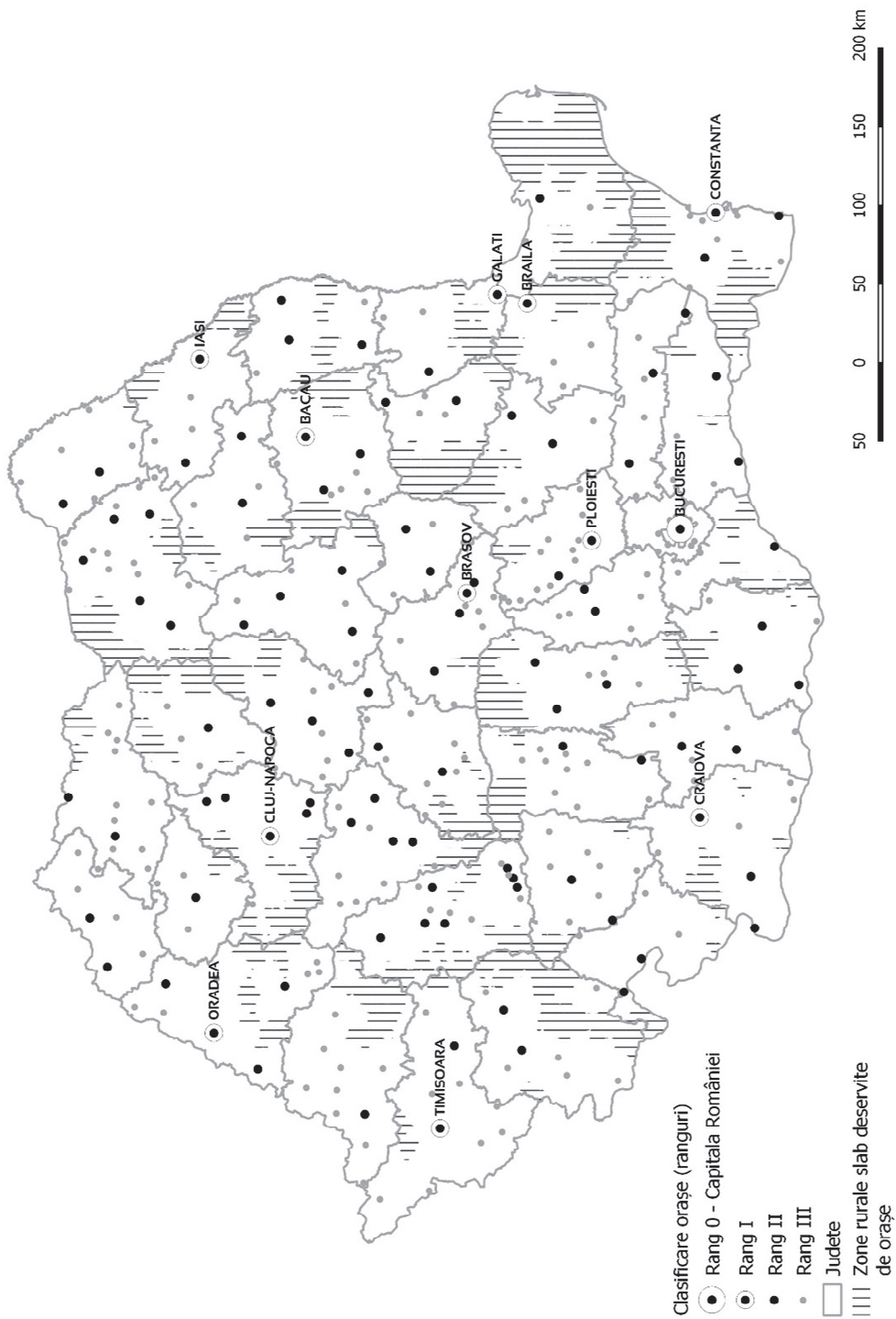


Fig. 43. Clasificarea pe ranguri a așezărilor urbane din România

Evoluția sistemului național de așezări este strâns legată de procesul de urbanizare, atât în manifestările sale din perioada comunistă, cât și în cele de după 1990. Acest lucru a determinat disparități puternice la nivelul teritoriului național^{2, 10}:

- Un număr mare de orașe aflate în declin: în 2012, 119 orașe aveau o populație de sub 10.000 de locuitori (prag minim pentru definirea unui oraș, stabilit de legislația în vigoare). Declinul demografic se resimte cel mai acut în orașele declarate în perioada industrializării forțate.
- Dezvoltarea puternică a unor comune din zona periurbană a marilor orașe, cu un ritm de creștere al populației ce depășește adesea ritmul investițiilor în asigurarea dotărilor publice și a infrastructurii necesare - Florești și Apahida (lângă Cluj), Holboca și Miroslava (lângă Iași). Se remarcă, astfel, tendința de concentrare a populației în orașele cu peste 100.000 de locuitori, caracterizate printr-o polarizare excesivă, în contrast cu stagnarea sau regresul înregistrat în cazul orașelor mici și mijlocii;
- Se mențin dezechilibrele în cea ce privește zonele lipsite de orașe (discontinuități ale sistemului urban): doar 11 orașe noi declarate după 2001 se aflau în zonele stabilite prin lege ca fiind prioritare*. De altfel, foarte multe orașe noi declarate după 1990 se aflau în jurul marilor orașe (București, Brașov, Pitești), evidențiind astfel tendința de concentrare a populației și a activităților economice în cadrul acestora.
- Depopularea localităților rurale, caracterizate printr-un proces accentuat de îmbătrânire demografică. Sunt afectate cu precădere localitățile situate în afara zonelor de influență a orașelor importante.

Sistemul național de așezări poate fi individualizat în subsisteme regionale sau locale, fiecare cu caracteristici proprii. Pot fi astfel evidențiate 12 subsisteme urbane la nivel regional, formate în jurul unor centre cu funcții macroteritoriale:

- **Subsistemul muntean**, în care se detașează clar municipiul București. Este cel mai extins ca suprafață și cuprinde municipiile reședință de județ de pe flancul sudic al Carpaților, din Câmpia Bărăganului și din sudul Câmpiei Române. El include, astfel, sistemele urbane ale județelor Ilfov, Buzău, Ialomița, Călărași, Giurgiu, Teleorman, Prahova, Dâmbovița, Argeș și, parțial, Vâlcea.
- **Subsistemul dobrogean**, având Constanța ca pol principal și Tulcea ca pol secundar. Cuprinde sistemele urbane ale județelor Constanța și

* Conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea IV - Rețeaua de localități, unde erau identificate 17 zone rurale lipsite de orașe pe o rază de 25-30 km, în care erau necesare acțiuni prioritare de dezvoltare a unor localități cu rol de servire.

Tulcea (nord-vestul județului tinde însă să fie polarizat de către Brăila-Galați);

- **Subsistemul Dunării de Jos**, centrat pe sistemul urban local Brăila-Galați, cu Focșani ca pol secundar. Include sistemele urbane ale județelor Brăila, Galați, Vrancea și, parțial, Tulcea;
- **Subsistemul moldovenesc**, structurat de axa Iași - Bacău, cuprinde sistemele urbane ale județelor Iași, Neamț, Bacău, Vaslui.
- **Subsistemul bucovinean**, structurat de relația de cooperare Suceava - Botoșani, include sistemele urbane din județele Suceava și Botoșani.
- **Subsistemul maramureșean**, centrat pe Baia Mare (pol principal) și Satu Mare (secundar), cuprinde sistemele urbane din județele Maramureș și Satu Mare;
- **Subsistemul bihorean**, centrat pe Oradea;
- **Subsistemul bănățean**, centrat pe axa Timișoara - Arad, cu poli secundari în zona montană (Reșița și Caransebeș). El include astfel sistemele urbane ale județelor Timiș, Arad, Caraș-Severin;
- **Subsistemul nord-transilvan**, centrat pe Cluj-Napoca și Târgu Mureș, având Alba Iulia și Bistrița ca poli secundari. Cuprinde sistemele urbane ale județelor Cluj, Sălaj, Mureș, Alba, Bistrița-Năsăud;
- **Subsistemul sud-transilvan**, centrat pe Brașov, cu o axă sud-transilvană spre Sibiu și una est-transilvană prin depresiunile Giurgeu și Ciuc (poli secundari: Sfântu Gheorghe și Miercurea Ciuc). El include astfel sistemele urbane ale județelor Brașov, Sibiu, Covasna și Harghita;
- **Subsistemul sud-vest-transilvan**, mai redus ca dimensiuni, centrat pe Deva, cu Hunedoara și Petroșani ca poli secundari. Cuprinde astfel sistemul urban al județului Hunedoara, inclusiv sistemele urbane locale din Depresiunea Hațegului și Valea Jiului;
- **Subsistemul oltean**, dominat de Craiova și având ca poli secundari celelalte reședințe de județ din regiunea sud-vest, la care se adaugă municipiul Caracal. El include sistemele urbane ale județelor Mehedinți, Gorj, Dolj, Vâlcea și Olt.

Întrebări de verificare

1. Comentați relația dintre legea lui Zipf și teoria polilor de creștere, cu aplicație la sistemul național de așezări.
2. Ce asemănări și ce deosebiri există între politica metropolelor de echilibru din Franța (anii 1960) și desemnarea polilor naționali de creștere (România, 2007-2013).
3. Argumentați faptul că sistemul urban național al României este un sistem monocentric.
4. De ce sunt zone precum ”banana albastră” sau ”pentagonul” relevante pentru studiul sistemului urban european?
5. Explicați, pe scurt, caracteristicile principale ale sistemului de așezări din județul în care locuiți. Vă puteți referi la aspecte precum ierarhia, centralitatea sau specializarea.

Referințe bibliografice

¹ Cucu, V. (1976). *Geografie și urbanizare*. Editura Junimea, Iași.

² Pascariu, G. (2011). *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane în procesul de planificare teritorială*. Editura Universitară Ion Mincu, București.

³ Cristea, D. (1977). *Orașul și teritoriul periurban*. Lăzărescu, C. (coord.), Urbanismul în România, Editura Tehnică, București, 181 - 191.

⁴ Ianoș, I. (2005). *Geografie urbană și rurală*. Ministerul Educației și Cercetării, Proiectul pentru Învățământul Rural.

⁵ Ianoș, I., Humeau, J.B. (2000). *Teoria sistemelor de așezări. Studiu introductiv*, Editura Tehnică, București.

⁶ Săgeată, R. (2010). *Geografie urbană*. Editura Universității ”Lucian Blaga”, Sibiu.

⁷ Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România.

⁸ Legea nr. 351 din 6 iulie 2001 pentru aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea IV: Rețeaua de localități.

⁹ Haumont, B. (1968). *Hiérarchie et armature urbaine*. Revue française de sociologie, IX, 251-256.

¹⁰ Quattro Design - Arhitecți și urbanști asociați. (2014). *Studiul 15. Rețeaua de localități după rang și importanță*, Raport final, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României.

¹¹ Bourne, L. S., Simmons, J. W. (1978). *Systems of Cities: readings on structure, growth and policy*. Oxford Univ. Press.

-
- ¹² Pacione, M. (2009). *Urban geography: A global perspective*. Routledge.
- ¹³ Racine, J. B., & Cosinschi, M. (1998). *Géographie urbaine*. Les concepts de la géographie humaine, 123-147.
- ¹⁴ Ianoș, I. (2010). *De la teoria polilor de creștere la dezvoltarea policentrică*. Revista Urbanismul - serie nouă, 4, 30-32.
- ¹⁵ Roberts, B. H., & Hohmann, R. P. (2014). *The Systems of Secondary Cities: The neglected drivers of urbanising economies* (No. 89861, pp. 1-12). The World Bank.
- ¹⁶ Atkinson, R. (2019). *The Small Towns conundrum: What do we do about them?*. Regional Statistics, 9(02), 3-19.
- ¹⁷ George, P. (1967). *Métropoles d'équilibre*. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest Européen, 38(2), 105-111.
- ¹⁸ Rochefort, M. (2002). *Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui*. Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales, (Hors-série).
- ¹⁹ Hotărârea de Guvern nr. 998 din 27 august 2008 pentru desemnarea polilor de creștere și a polilor de dezvoltare urbană în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională
- ²⁰ Cristea, M., Mare, C., Moldovan, C., China, A., Farole, T., Vințan, A., Park, J., Garrett, K.P., Ionescu-Heroiu, M. (2017). *Orașe Magnet: Migrație și navetism în România*, Banca Mondială, Washington, DC.
- ²¹ Tălângă, C. (2010). *Geografie urbană - note de curs*. Universitatea din București, Facultatea de Geografie.
- ²² European Commission, UN-Habitat. (2016). *The State of European Cities 2016. Cities leading the way to a better future*. European Commission.
- ²³ European Commission. (1999). *European Spatial Development Perspective*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- ²⁴ Nordregio (Lead partner). (2004). *ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe*. Final project report.

Glosar de termeni

Aglomerare urbană - teritoriu delimitat ca zonă contiguă locuită la densități ale populației specifice zonelor urbane, fără a ține cont de limitele administrative.

DESA, UN. (2018). World urbanization prospects: 2018. Nairobi (Kenya): United Nations Department for Economic and Social Affairs.

Armatură urbană - un ansamblu ierarhizat de orașe și zone de influență ale acestora ce asigură serviciile necesare populației, într-un anumit teritoriu.

Haumont, B. (1968). Hiérarchie et armature urbaine. Revue française de sociologie, IX, 251-256.

Centralitate - gradul în care un loc deservește teritoriul înconjurător, prin prisma bunurilor și serviciilor oferite.

Pacione, M. (2009). Urban geography: A global perspective. Routledge.

Conurbație - arie urbană continuă formată prin expansiunea simultană a mai multor orașe învecinate.

Fawcett, C. B. (1922). British conurbations in 1921. The Sociological Review, 14(2), 111-122.

Deurbanizare - scăderea populației în orașele-nucleu, pe fondul migrației locuitorilor către zonele periurbane din jur sau către alte orașe mai atractive din punct de vedere economic.

Sinteză

Dispersie urbană - denumit *urban sprawl* în literatura de specialitate, este un fenomen caracterizat prin extinderea suprafețelor construite, în general cu densități reduse și fără o planificare adecvată, în detrimentul suprafețelor agricole sau naturale din jurul orașelor.

European Environmental Agency. (2006). Urban sprawl in Europe - The ignored challenge, EEA Report no. 11/2006.

Documentație de amenajare a teritoriului și de urbanism - ansamblu de piese scrise și desenate, referitoare la un teritoriu determinat, prin care se analizează situația existentă și se stabilesc obiectivele, acțiunile și măsurile de amenajare a teritoriului și de dezvoltare urbanistică a localităților pe o perioadă determinată.

Legea nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România

Exod rural - proces de migrație a populației de la sate la orașe, determinat de oferta variată de locuri de muncă și de accesul facil la servicii și dotări urbane educaționale, sanitare sau culturale.

Sinteză

Extravilan - Teritoriul cuprins între limita intravilanului și limita administrativ-teritorială a unității de bază (municipiu, oraș, comună), înăuntrul căruia autorizarea executării lucrărilor de construcții este restricționată

Legea nr. 50 din 29 iulie 1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții

Geografie urbană - ramură a geografiei umane care se ocupă de dimensiunile spațiale ale fenomenului urban. Principalul obiect de studiu al geografiei urbane este orașul, privit ca sistem morfologic, social, economic și cultural, integrat într-un suprasistem (sistem de orașe).

Racine, J. B., & Cosinschi, M. (1998). Géographie urbaine. Les concepts de la géographie humaine, 123-147.

Gentrificare - fenomen socio-spațial complex, prin care populația săracă a zonelor rezidențiale cu un statut economic inferior este dislocată prin presiuni economice și sociale și înlocuită cu o nouă populație, provenind dintr-o clasă privilegiată.

Sinteză

Guvernanță teritorială - materializarea unor relații complexe, determinate de implicarea unor noi actori, situați în afara sferei politice, în procesele de guvernare a unor teritorii; mod de organizare și coordonare a activităților întreprinse de diverse niveluri de guvernare.

Davoudi, S., Evans, N., Governa, F., & Santangelo, M. (2008). Territorial governance in the making. Approaches, methodologies, practices. BAGE: Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, (46), 33-52.

Hazard natural - fenomen natural extrem cu potențial distructiv, ce poate afecta atât activitățile umane, cât și capacitatea de funcționare a ecosistemelor naturale.

European Environmental Agency (EEA). (2010). Mapping the impacts of natural hazards and technological accidents in Europe. Publications Office of the European Union.

Intravilan - totalitatea suprafețelor construite și amenajate ale localităților ce compun unitatea administrativ-teritorială de bază, delimitate prin planul urbanistic general aprobat și în cadrul cărora se poate autoriza execuția de construcții și amenajări. De regulă intravilanul se compune din mai multe trupuri (sate sau localități suburbane componente).

Legea nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România

Mega-oraș - Aglomerație urbană cu peste zece milioane de locuitori.

World Urbanization Prospects 2018

Megalopolis - arie urbanizată cu o distribuție densă a orașelor, cu o populație minimă de 25 de milioane de locuitori și o densitate de peste 250 locuitori / kmp.

Gottman, J. (1957). Megalopolis or the urbanization of the northeastern Seaboard. Economic Geography, 33(7), 31-40.

Morfologie urbană - studiul analitic al orașului ca habitat uman prin prisma formelor urbane și a proceselor ce stau la baza formării și transformării lor, a sistemelor și a agenților urbani ce au contribuit la procesul de constituire în timp.

Stan., A., Ioniță, C. (2014). Morfologie urbană. Editura Universitară "Ion Mincu"; București.

Oraș - așezare umană ce se diferențiază de sat prin criterii ecologice (mărimea și densitatea populației), economice (diversitatea funcțiilor și serviciilor) și sociale (un mod de viață urban).

Sinteză

Oraș în contracție - oraș care înregistrează descreșteri semnificative de populație în ultimii 25 de ani, atât procentual cât și în valori absolute.

UAUIM - CCPEC. (2014). Studiu de fundamentare în vederea actualizării PATN - Secțiunea Rețeaua de Localități.

Oraș primat - oraș care se detașează considerabil, din punct de vedere al populației, față de celelalte orașe din cadrul unui sistem urban, devenind mai atractiv pentru funcții politice și economice și ajungând dominant la nivelul sistemului respectiv de așezări.

Pacione, M. (2009). Urban geography: A global perspective. Routledge.

Peisaj cultural - reprezintă o formă sau o compoziție de forme de organizare spațială, formală și funcțională a modurilor de locuire, de producție și de exploatare a terenului și a resurselor, reflectând modul specific de raportare a comunităților la mediu. Structura peisajului cultural reflectă sistemele succesive de credințe, obiceiuri și norme privind organizarea socială, spațială, constructivă a comunităților, precum și mișcările în teritoriu ale acestora.

Tezele prelabile ale Codului patrimoniului cultural - Titlul IV

Pol de creștere - oraș care are capacitatea de a iradia dezvoltare în întreaga regiune din care face parte, datorită legăturilor socio-economice pe care le are cu zonele înconjurătoare

Ianoș, I. (2010). De la teoria polilor de creștere la dezvoltarea policentrică. Revista Urbanismul - serie nouă, 4, 30-32.

Polarizare - interacțiunea dintre un centru urban și zona sa de influență.

Ianoș, I. (2005). Geografie urbană și rurală. Ministerul Educației și Cercetării, Proiectul pentru Învățământul Rural.

Rang al localității - expresia importanței actuale și în perspectivă imediată a unei localități în cadrul rețelei din punct de vedere administrativ, politic, social, economic, cultural etc., în raport cu dimensiunile ariei de influență polarizate și cu nivelul de decizie pe care îl implică în alocarea de resurse. Aceasta importanța trebuie să își găsească corespondentul și în nivelul de modernizare.

Legea nr. 351/2001 privind aprobarea PATN - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități

Rețea de așezări / de localități - totalitatea localităților (urbane sau rurale) de pe un teritoriu (național, regional, județean, metropolitan) ale căror existență și dezvoltare sunt caracterizate printr-un ansamblu de relații economice, demografice, de servicii, politico-administrative etc.

Legea nr. 351/2001 privind aprobarea PATN - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități

Risc natural - descrie o stare și se referă atât la potențialul de producere a unui hazard natural, cât și la potențialele pagube (pierderi umane și materiale) și la capacitatea de rezistență în fața unui astfel de fenomen extrem.

ESPON 1.3.1.: The Spatial Effects and Management of Natural and Technological Disasters in Europe.

Rurbanizare - proces de extindere a unor așezări rurale cu cartiere noi de locuințe individuale, într-un mod dezordonat, neplanificat, fără asigurarea echipamentelor necesare noilor locuitori

Sandu, A. (2007). Eseuri de urbanism și arhitectură. Vol. 2: Sâmburele care face să crească. Editura Arhitext.

Sistem de planificare spațială - sistemul de reguli, competențe și practici care influențează dinamica spațială.

Servillo, L., Lingua, V. (2014). The Innovation of the Italian Planning System: Actors, Path Dependencies, Cultural Contradictions and a Missing Epilogue. European Planning Studies, 22, 2, 400-417.

Sistem teritorial - ansamblu funcțional, constituit din elemente și relații, ce are ca finalitate atingerea unor scopuri comune

Ianoș, I. (2000). Sisteme teritoriale - o abordare din perspectivă geografică. Editura Tehnică, București

Sistem urban - un sistem de localități învecinate între care se stabilesc relații de cooperare economică, socială și culturală, de amenajare a teritoriului și protecție a mediului, echipare tehnico-edilitară, fiecare păstrându-și autonomia administrativă.

Legea nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România

Structura urbană - totalitatea relațiilor dintre elementele constitutive ale unui oraș (privit ca sistem).

Enache, M. (1977). Modele matematice în sistematizare. Editura Tehnică, București

Suburbanizare - formă tranzitorie de dezvoltare în teritoriu, prin care așezările rurale se transformă, apropiindu-se de caracteristicile orașelor din imediata apropiere.

Cucu, V. (1976). Geografie și urbanizare. Editura Junimea, Iași

Sursă de degradare a mediului - ansamblul fenomenelor naturale și activităților umane care depășesc capacitatea de suport a mediului și impun transformări semnificative în funcționalitatea și structura ecosistemelor naturale și comunităților umane.

Ioja, I.C. (2008). Metode și tehnici de evaluare a calității mediului în aria metropolitană a municipiului București, Editura Universității din București

Teritoriu - spațiu geografic mărginit, fragmentat și, implicit, gestionat de către o persoană sau de către un grup de persoane. *Sinteză*

Urbanizare - un proces social-economic complex și obiectiv, determinat de gradul sau intensitatea activității umane prezente într-un cadru geografic bine delimitat. Rezultatul este concentrarea populației în zonele urbane și transformarea comportamentului social și cultural al populației.

Cucu, V. (1976). Geografie și urbanizare. Editura Junimea, Iași.

Zonă de risc natural - areal în interiorul căruia există un potențial de producere a unor fenomene naturale distructive care pot afecta populația, activitățile umane, mediul natural și cel construit și pot produce pagube și victime umane.

Planul de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea V: Zone de risc natural.

Zonă funcțională - parte din teritoriul unei localități în care, prin documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism, se determină funcțiunea dominantă existentă și viitoare. Zona funcțională poate rezulta din mai multe părți cu aceeași funcțiune dominantă (zona de locuit, zona activităților industriale, zona spațiilor verzi etc.).

Legea nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul în România

Zonă metropolitană - spațiu ce cuprinde teritoriul administrativ al orașului centru polarizator și al unităților administrativ-teritoriale cuprinse în zona de navetism a acestuia, la distanțe de până la 30 km, care respectă condiția de contiguitate spațială și în cadrul căruia s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri.

Legea nr. 190 din 25 octombrie 2019 pentru modificarea Legii nr. 351/2001 privind aprobarea PATN - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități

Zonă periurbană - teritoriu cu transformări profunde aflat la contactul dintre urban și rural, determinat de extinderea unor funcțiuni urbane, caracter rezidențial recent și pregnanța navetismului.

Quattro Design - Arhitecți și urbaniști asociați. (2014). Studiul 19. Noile legături urban rural și dezvoltarea locală, Raport final, SDTR.

Zonă urbană funcțională - reprezentarea spațială a relației bidirecționale dintre un centru urban și teritoriul său adiacent, bazată pe relații și fluxuri socio-economice care includ navetismul (privit ca relația dintre oferta de locuri de muncă și forța de muncă disponibilă în teritoriu) sau oportunități legate de educație și oferta serviciilor (publice sau private)

Ivanov, I. (coord.). (2018). Zonele funcționale în statele membre ale Consiliului Europei. Studiu pregătitor pentru a XVII-a sesiune a CEMAT.