

Key words: functional particularity

CONSIDERAȚII ASUPRA CITORVA PARTICULARITĂȚI FUNCȚIONALE ALE ZONEI PERIURBANE A MUNICIPIULUI SUCEAVA

(Considérations sur quelques particularités fonctionnelles de la zone
périurbaine de la ville Suceava)

C. Iațu

Privită sub raport spațial, zona periurbană a unui oraș se caracterizează printr-o sensibilitate marcantă la mutațiile care au loc în cadrul acestuia. Sensibilitatea zonei periurbane la necesitățile orașului crește pe fondul unor situații conjuncturale determinate de exemplu de legislația economică (favorizarea producătorilor privați, scumpirea transportului de mărfuri și de persoane etc).

Între zona periurbană și oraș are loc o "osmoză" ce se reglează pe de o parte între deficitul în masă și energie și excedentul în informație a orașului și excedentul în masă și energie și deficitul în informație a zonei periurbane, pe de altă parte.

Zona periurbană este cea care "filtrează" toate fluxurile care vin spre oraș sau pleacă dinspre oraș.

În cazul municipiului Suceava și a zonei sale periurbane s-a căutat surprinderea citorva particularități funcționale în condițiile trecerii de la un centralism excesiv (până în 1989) spre economia de piață (1990-1992).

Zona periurbană a municipiului Suceava are o suprafață de 92.496 ha, în timp ce a municipiului Suceava este de 5210 ha (împreună cu teritoriul său administrativ). De aici rezultă un raport de 17,75.

În ceea ce privește populația, zona periurbană are o populație de 95.011 locuitori (la recensământul din 1992), în timp ce municipiul Suceava are o populație de 114.355 locuitori (1992).

Dacă în ceea ce privește suprafața, raportul era în favoarea zonei periurbane, la populație situația se prezintă cu totul altfel și anume 1,2 în favoarea orașului.

Dacă am lua în calcul densitatea, pentru zona periurbană aceasta este de 102,7 locuitori/km², o densitate care depășește ușor media pe țară. În municipiu densitatea este de 2194 locuitori/km².

Funcțiile zonei periurbane pot fi comune cu acelea ale municipiului Suceava. Ceea ce le diferențiază este ponderea pe care o suportă în ansamblu. Funcția dominantă și suport în același timp, în zona periurbană a municipiului Suceava este **funcția agricolă**. Toate așezările rurale din această zonă au în profilul lor funcțional funcția agricolă. Astfel, această zonă constituie complexul agricol ce furnizează produse perisabile, în special (având în vedere dificultatea transportării lor și prețurile de transport ridicate), cum ar fi: legume, lapte, fructe, dar și produse cerealiere, plante tehnice etc.

Zona periurbană furnizează peste 50 % din cantitatea necesară de lapte a municipiului Suceava, cu disponibilități mult mai mari. De asemenea, peste 90 % din cantitatea de legume este furnizată tot de aceasta. Nu același lucru se întâmplă în ceea ce privește fructele, datorită ponderii mai mici a pomiculturii în zona periurbană. De aceea ele sînt aduse din alte zone ale țării sau din cadrul județului (mere - zona Fălticeni, piersici și struguri din Dobrogea, pepeni - zona Galați-Brăila).

În cadrul zonei periurbane se disting mai multe sectoare specializate în anumite culturi. Astfel în zona imediată a municipiului Suceava se conturează o specializare a așezărilor în legumicultură (Ipotești, Șcheia, Salcea, Dărmănești, Moara) și creșterea animalelor (Verești, Ipotești, Dărmănești). Sondajele efectuate în piețele municipiului Suceava au confirmat acest lucru.

Spre exteriorul zonei periurbane eterogenitatea este mai pregnantă îmbinîndu-se cultura cerealelor cu creșterea animalelor (la Udești, Todirești, Ciprian Porumbescu) sau păstrîndu-se dominanța culturii cerealelor și a plantelor tehnice (Dumbrăveni, Pătrăuți, Fîntînele) sau cultura cerealelor și pomicultura (Bosanci).

ZONA PERIURBANĂ A MUNICIPIULUI SUCEAVA

Ponderea suprafețelor legumicole, furajare și cu plante pentru industrializare(%)
din suprafața cultivată

①—municipiul Suceava

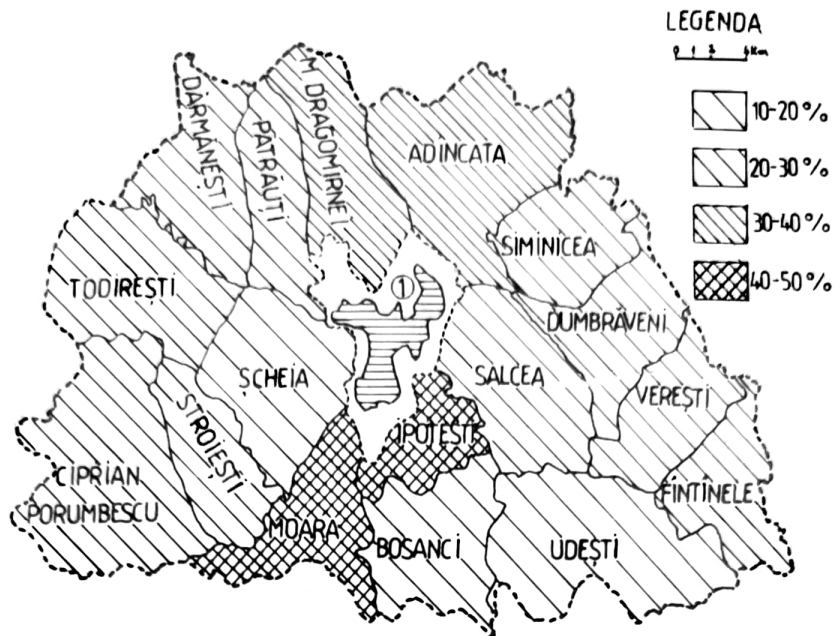


Fig.1

ZONA PERIURBANĂ A MUNICIPIULUI SUCEAVA

Deplasări zilnice pentru lucru(1991)—după indicele de navetism

①—municipiul Suceava

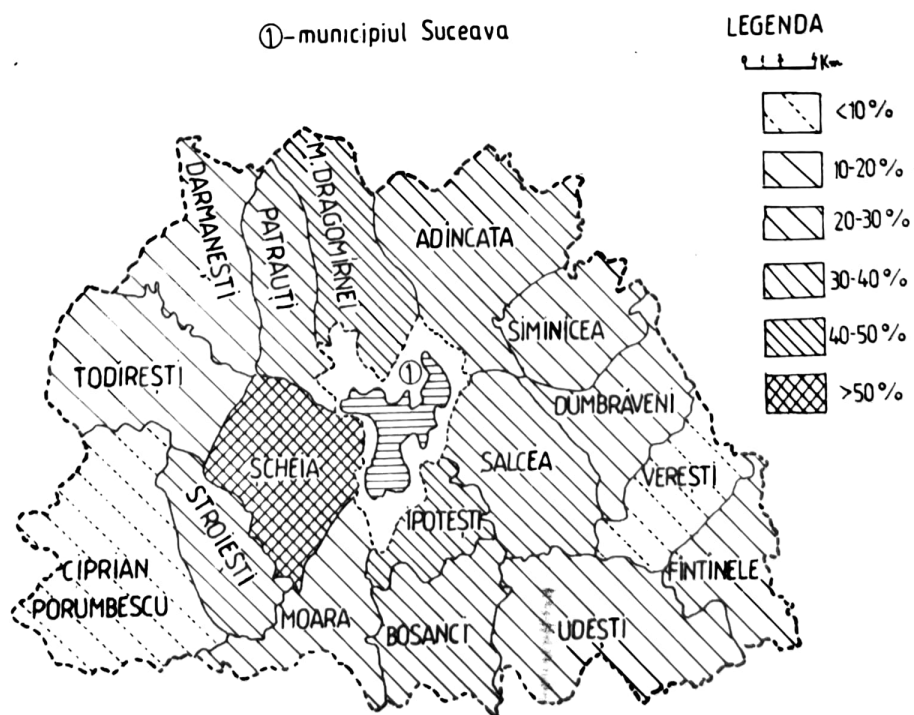


Fig.2

Dacă în ceea ce privește unele produse perisabile (legume, fructe, carne, brânză, lapte) se observă o revărsare a lor pe piețele municipiului, în ceea ce privește cerealele se manifestă stocarea lor de către producătorii individuali în speranța obținerii unui preț mai bun sau de a avea hambarul plin în condițiile în care pînă în 1989 nu beneficiau de nici 10 % din rodul muncii lor.

Funcția Industrială se face simțită după 1989, prin profilarea timidă a unor activități de producție mică (producere de chit, împletituri din răchită, producerea de cașcaval, prelucrarea în preparate și semipreparate a cărnii etc). Funcția industrială a municipiului Suceava a constituit factorul concurențial puternic pentru zona periurbană. Aceasta, coroborată cu dominarea, în cea mai mare parte a zonei periurbane cu funcția agricolă, nu a determinat o implementare a unor obiective industriale majore pentru zona periurbană. Acest lucru poate c-ar fi fost necesar în ceea ce privește stabilizarea forței de muncă și pierderea astfel a calității de aezare-dormitor (cum este cazul localității Șcheia).

Se pare că vocația zonei periurbane a municipiului Suceava este profilarea pe activități de industrie mică și meșteșugărească, produsele agricole constituind parțial baza acestor localități dar și un factor concurențial pentru piața de desfacere.

Suportul material și principal care asigură canalizarea principalelor fluxuri de materii prime, produse etc. este sistemul de transport. Fluxurile cantitative ale sistemului căilor de comunicație sînt supradimensionate. S-ar impune observația că ar trebui ca arterele principale să fie lărgite la mai multe benzi de circulație pentru că în momentul actual sînt supraaglomerate și destul de încete, adăugîndu-se și proasta întreținere a acestora.

Funcția comercială este slab dezvoltată în zona periurbană. Abia începînd cu 1990 s-au făcut cîțiva pași timizi în înființarea unor magazine noi, dar în puține localități. Totuși dependența comercială de municipiul Suceava persistă în continuare manifestîndu-se mai pregnant în zilele de țîrg săptămînal. Acest lucru se explică parțial și prin slaba aprovizionare cu mărfuri a unităților comerciale ce continuă să rămînă în cadrul cooperăției de consum. O privatizare rapidă ar fi mai eficientă și ar contribui la reducerea dependenței comerciale față de municipiul Suceava.

Funcția turistică și de agrement pe care o joacă zona periurbană nu se ridică la nivelul dorit. Obiective turistice sînt în cadrul zonei periurbane, dar nici unul nu se ridică la un potențial turistic remarcabil, care să absoarbă un număr mare de turiști din municipiul Suceava sau alte zone. Poate că o singură excepție o constituie pădurea și cabana Adîncata, în timpul verii și la sfîrșit de săptămîină, cînd pentru a scăpa de dogoarea zilelor "tropicale" o parte din locuitorii municipiului se retrag aici. Turismul de odihnă și de agrement nu atinge cota potențială ridicată care s-ar cuveni, datorită mai multor cauze - principala cauză constituind-o concurența zonei Cîmpulung-Vatra Dornei, care are un potențial turistic mult mai mare decît cel al zonei periurbane sucevene, deși se află la distanță mai mare.

Dacă în timpul verii diferența dintre fluxul turistic din timpul săptămîinii și cel de la sfîrșit de săptămîină nu este prea mare, iarna, fluxul turistic este net în favoarea sfîrșitului de săptămîină. Vara, diferența dintre fluxul turistic din zona periurbană și alte zone turistice spre care se îndreaptă locuitorii municipiului Suceava este oarecum atenuată de cîteva obiective, cum ar fi: pădurea Adîncata, Motelul Ilișești, Mănăstirea Dragomirna. Iarna, zona periurbană din punct de vedere turistic aproape că nu există.

Ceea ce poate genera modificări în structura funcțională a zonei periurbane sînt evoluțiile în structura profesională a populației. Dacă în 1990 cca. 35-37% din populația activă erau navetiști, deplasîndu-se în întreprinderile industriale ale municipiului, în 1991 proporția lor a scăzut la 24-28%, iar în 1992 procentul se situează sub 10%. Șomajul care amenința forța de muncă a lovit în primul rînd în navetiști. Prin punerea în posesie în baza legii fondului funciar, o parte din foștii navetiști s-au stabilit la țară, renunțînd la navetă. Acest lucru va determina și schimbări în nivelul de trai al acestor familii, prin modificarea puterii economice de care dispun. Din acești foști șomeri unii au început să desfășoare activități private, să lucreze în agricultură, în comerț etc.

Dacă pînă nu demult "contractia" agriculturii (pîna în 1989) genera forță de muncă necesară industriei, transportului și chiar comerțului, procentul celor ocupați în agricultură scăzînd mereu și rămînînd o forță de muncă îmbătrînită, acum se întîmplă un fenomen invers, mai lent însă, de generare a forței de muncă de către industrie (mai ales în rîndul navetiștilor). Sectorul transportului și-a păstrat stabilitatea.

Din punct de vedere funcțional, tipologia așezărilor din zona periurbană nu cunoaște diferențieri prea mari, avînd de-a face ori cu o singură funcție (funcția agricolă) sau cu funcții mixte (agricole și industriale).

În cadrul așezărilor cu funcție agricolă se disting mai multe subtipuri:

- așezări legumicole-cerealiere-zootehnice (Dărmănești, Todirești)
- așezări legumicole-cerealiere (Salcea, Ipotești)
- așezări cerealiere-zootehnice (Moara, Șcheia, Udești)
- așezări agro-industriale (Verești, Ciprian Porumbescu)

Concluzii:

Sistemul de relații funcționale dintre municipiul Suceava și zona sa periurbană nu este totdeauna complet și nu toate tipurile de relații sînt suficient de bine dezvoltate (unele regresînd, altele accentuîndu-se, în timp ce altele se află doar în faza incipientă, dar cu vădite tendințe de evoluție ascendentă).

- Calitatea și cantitatea servirii cu mijloace de transport își pune amprenta asupra relațiilor dintre zona periurbană și municipiul Suceava, distingîndu-se diferite areale care beneficiază de favorabilitatea creată de sistemul de transport (Șcheia, Salcea), față de alte areale care se mențin doar cu puțin peste media din extraperiurban (Siminicea).

- Din studiul și analiza datelor de care dispunem, deducem faptul că nu se conturează o legitate funcțională clară pe tot cuprinsul zonei periurbane, pentru că intervin mulți factori aleatori care complică evoluția. Această agravantă este accentuată de perioada de tranziție economică și socială prin care trecem.

- Actualmente se poate spune că zona trece printr-o perioadă de transformări structurale profunde, ceea ce nu permite decît surprinderea parțială a unor aspecte legate de funcționalitatea zonei. Unele intervenții întîmplătoare din afara sistemului produc dereglări importante în mecanismul funcțional, existînd uneori riscul de a-l distruge parțial (desființarea patrimoniului fostelor CAP-uri).

- Dacă pînă la sfîrșitul anului 1989 se producea o absorbție a populației în perimetrul orașului, datorită ritmului ridicat de construcție, în prezent această absorbție este nulă, înregistrîndu-se un fenomen contrar. Pentru mulți orașeni, prin rădăcinile pe care le au în zona periurbană, aceasta constituie "cămara" de aprovizionare cu produse alimentare de toate tipurile.

- În cadrul zonei se remarcă totuși anumite areale concentrice de influență, în cadrul cărora se desfășoară cele mai semnificative relații de natură umană, industrială, agricolă, comercială, școlară, sanitară.

Atracția urbanului s-a exercitat pînă în 1989 ca un miraj asupra populației din zona periurbană și în special la tineri. Datorită faptului că agricultura nu le oferea nici o perspectivă și cele mai prost plătite munci erau cele agricole, tinerii se orientau, înca de pe timpul școlarizării, spre industrie, construcții, transporturi.

Prin plecarea lor, populația așezărilor rurale suferă un accentuat proces de îmbătrînire. După evenimentele din decembrie 1989, prin intrarea în posesia pămînturilor de către oamenii satelor s-au mai produs niște mutații, atît în gîndirea locuitorilor satelor, cît și a unora din cei plecați, care se întorc.

Oricum, procentul tinerilor plecați din localitate va fi mult mai mic ca pînă acum, datorită faptului că ei au acum o motivație destul de serioasă pentru a rămîne în sat.

BIBLIOGRAFIE

- Beaujeau-Garnier J., Chabot G. (1971), *Geografie urbană*, Ed. Șt., București
Derruau M. (1991), *Géographie humaine*, Ed. Armand Colin, Paris
Ianoș I. (1987), *Orașele și organizarea spațiului geografic*, Ed. Academiei, București
Ungureanu Al. (1980), *Orașele din Moldova-studiu de geografie economică*, Ed. Academiei, București

Résumé

La zone périurbaine de la ville de Suceava constitue le cadre spatial, social et économique qui fournit, conformément à une relation fonctionnelle complexe, le nécessaire pour assumer l'excédent en information de la ville. La fonction principale, qui est le support pour les autres fonctions (comerciale, de transport, touristique) et soutient l'approvisionnement de la ville est la fonction agricole. La zone périurbaine passe par une période des transformations structurelles profondes. Le mécanisme fonctionnel des composantes du système **ville-zone périurbaine** dans cette période de transition (1990-1992) peut souffrir des mutations par suite des circonstances (par exemple: la suppression des coopératives agricoles de production).

Universitatea "Ștefan cel Mare" Suceava