

A Troublesome  
Diagnosis – The  
Urban Gigantism

# GRAVITATEA UNUI DIAGNOSTIC – GIGANTISMUL URBAN

CORINA PANTELIMON

*The central element of this paper is Mattei Dogan's article, "Urban Gigantism - 320 giant cities". The urban gigantism is a malady of modern societies, a sociological malady. Nowadays, giant cities are proliferating, in spite of a aggravation of phenomena like poverty, criminality, the decrease of the living standard, etc. For example, the megalopolises are developing especially in the third world countries: Latin America, Africa, Asia. The urban gigantism must be understood like a shift not only in the aspect of the physical space occupied by a human settlement (...), but as a shift in the collective conscience of the populations.*

O rașe-state, orașe-târguri, orașe industriale, metropole – o tipologie a așezărilor urbane este cu adevărat greu de făcut. Orice demers în acest sens trebuie, așadar, salutat, dată fiind complexitatea și importanța temei. Specificul societăților urbane îndreptățește aprofundările din domeniul sociologiei urbane. Studiul dlui. Mattei Dogan asupra gigantismului urban ("Gigantismul urban: 320 metropole") este una dintre acestea, iar titlul acestui studiu semnifică, mai înainte de orice, un diagnostic de natură sociologică de maximă gravitate. Departe de a fi în primul rând un fenomen demografic, economic, ecologic sau arhitectonic, gigantismul urban este o maladie de tip sociologic, o maladie a societăților moderne, ale cărei efecte pot produce mutații iremediabile în memoria colectivă.

Odată cu epoca modernă, industrialismul dezvoltă un nou tip de metropolă, cea care are drept notă definitorie cantitatea, tradusă printr-o serie de indicatori economici, demografici, sociali, cum ar fi mobilitatea socială, natalitatea, nivelul de trai, consumul mediu, venitul etc. Orașul în cea mai avansată formă a sa, metropola, nu mai iradiază astăzi influențe de tip cultural în zona sa de dominație, ci de tip cel mult economic. Civilizația, în accepțiunea sa modernă, de tehnologie avansată și confort al vieții, definește astăzi capacitățile unui oraș de a deveni metropolă. Indicatorul cel mai evident și mai uzitat pentru acest statut este numărul de locuitori ce caută să se stabilească într-un asemenea centru urban. Acesta este și criteriul pe care Mattei Dogan îl adoptă de la bun început, atunci când vorbește despre creșterea incredibilă a pragului numărului de

## GRAVITATEA UNUI DIAGNOSTIC – GIGANTISMUL URBAN

locuitori pentru orașele gigant în ultima jumătate de secol: "Pentru o analiză prospectivă, nici măcar pragul milionului de locuitori nu este pe de-a-ntregul satisfăcător. Este necesar să distingem orașele cu mai mult de patru milioane de locuitori pe care le vom numi metropole, ca și orașele cu peste zece milioane de locuitori, adică megalopole."<sup>1</sup> Ne permitem să mai propunem aici, în perfect acord cu autorul, și un criteriu de natură calitativă, care distinge între aceste forme de aglomerații sociale: în timp ce metropolele, așa cum o arată etimologia lor, rodesc în noi așezări situate la distanțe variabile de orașul matcă, megalopolisurile cresc în interior, printr-o inflație de populație pseudo-urbană, atrasă exclusiv de resursele materiale oferite de oraș.

Metropolele (de la gr. *mêtēr*, mamă și *polis*, cetate, oraș) aveau în urmă cu sute sau mii de ani un înțeles diferit de cel strict cantitativ pe care suntem tentați să li-l acordăm astăzi. La începuturile acestui concept, metropola era orașul matcă, din care civilizația întemeietoare din colonii se origina și se hrănea; iar când vorbim de civilizație întemeietoare nu ne referim la proliferarea pur materială, exterioară a unor valori de asemenea materiale, ci la semnificația culturală profundă pe care acest lucru îl implica. Cucerirea unui spațiu străin, ostil, barbar, deci haotic, presupunea extinderea asupra lui a puterii civilizatoare a cuceritorilor. Întemeierea unei așezări, a unei colonii cerea, obligatoriu, transferarea asupra aceluia loc nou a tot ceea ce alcătuia universul mitico-religios al orașului matcă: protecția strămoșilor, a zeilor, ordinea cosmică garantată de aceștia.<sup>2</sup> Se realiza așadar ordonarea, cosmicizarea lumii din punct de vedere religios, cultural și, desigur, în mod implicit și secundar, și din punct de vedere material.

În evul mediu, metropole se numeau și orașele în care exista un sediu arhiepiscopal – criteriul religios se păstra astfel. De altfel, marile orașe ale evului mediu puteau fi considerate adevărate centre de iradiere culturală. Arta, filosofia, religia erau criterii importante de apreciere a prestigiului unei așezări urbane. De ase-

menea, înțelegerea metropolelor ca orașe matcă este cu atât mai valabilă cu cât epoca marilor descoperiri geografice, a marilor colonizări era în plină desfășurare. Sensul colonizărilor în perioada medievală s-a modificat însă față de cel manifestat în antichitate. Câștigând în generalitate și întărindu-și caracterul instituțional, religia pierduse deja mult din forța sa de convingere pur spirituală și individuală. Criterii mai profane, precum cele politice sau economice începeau să se manifeste în procesul de civilizare a coloniilor. După cum avertiza Oswald Spengler, destinul final al oricărei culturi este civilizația. Lucrul acesta începea deja să se facă simțit în noile așezări urbane. Cu toate acestea, existența unei aristocrații, a unei elite a cărei superioritate era legitimată prin naștere, independent de legile oamenilor sau nesemnificativ influențate de acestea, dădea orașelor epocii, mai ales aceluia unde existau reședințe princiare, o greutate culturală semnificativă. Știm din descrierile istoricilor atracția pe care asemenea locuri o aveau asupra artiștilor, filozofilor, savanților timpului, care sperau să găsească protecție și resurse pentru creațiile lor. Și, de multe ori, speranțele lor nu erau înșelate. Capodopere ale spiritului uman au făcut faima unor orașe precum Florența, Salamanca, Praga, Bruges, Nürnberg. Populația era, de asemenea, structurată – nu pe baza deosebirilor date de adorarea unor divinități diferite, ci pe aceea a stărilor sociale diferite. Nașterea într-o anumită comunitate socială avea aproape aceeași forță de determinare ca și nașterea într-un anumit cult în antichitate. Starea socială nu putea fi abandonată – și nici nu existau motive pentru a fi abandonată. Metropolele medievale adăposteau, așadar, o populație care-și găsea liantul și determinarea în comunitățile de stări sociale existente și în tradiție.

Iată, așadar, cum distincția între metropolă și megalopolis devine, în primul rând, una de natură calitativă. Orașele nu pot fi abordate ca fenomene sociale liniare. Multe discontinuități marchează transformarea de la prima formă de organizare urbană luată în discuție de teorii, orașul



antic, până la megalopolisul zilelor noastre. Importanța imensă pe care ele o dețin în mod continuu, influența pe care o dezvoltă asupra zonelor cu care vin în contact nu este însă pusă la îndoială. Mai multe definiții au delimitat, în diverse modalități, după diferite criterii, orașul de alte forme de organizare socială. Convergența toată însă în punctul în care demonstrează că orașul nu apare decât în momentul în care o anumită comunitate depășește nivelul asigurării nevoilor de subsistență. Producția meșteșugărească sau industrială, destinată valorificării prin vânzarea produselor, și comerțul sunt modalități economice specific urbane. Orașul este terenul inovației, al progresului în înțelesul său cel mai concret. Sensul acestui progres nu este însă întotdeauna același.

Numărul de locuitori reprezintă confirmarea unui nivel de trai superior în mediul urban celui existent în spațiile rurale, de pildă. Când spunem aceasta, presupunem implicit preferința populației pentru un nivel de trai mai bun decât cel oferit în mediul de proveniență – și subliniem încă o dată deplasarea produsă în conștiința colectivă, unde valorizarea statorniciei, a fidelității față de așezarea natală, cu tot ce implică aceasta<sup>3</sup>, a fost substituită de aspirația dobândirii unui confort sporit al vieții materiale. Iată de ce gigantismul urban trebuie înțeles ca o mutație nu doar în aspectul spațiului fizic ocupat de o așezare umană, incluzând și modificările mediului ambiant care o însoțesc, ci chiar ca o mutație în conștiința colectivă a populațiilor.

Implicațiile acestui fenomen se vădesc mai complexe decât s-ar putea crede la început. După cum atrage atenția autorul, proliferarea orașelor gigant pare să fi scăzut în intensitate în țările dezvoltate ale Europei occidentale și Americii de nord, manifestându-se cu putere în America Latină, Asia și chiar Africa. "Lista celor mai mari 35 de orașe la diverse date între 1900 și 1985 cu anticipări până în 2020 evidențiază faptul că metropolele se dezvoltă, în acest sfârșit de secol, aproape exclusiv în lumea a treia. În 1900, din cele 35 de orașe, doar 10 se găseau în țări aparținând astăzi lumii a treia: Pekin, Cal-

cutta, Constantinopole, Shanghai, Buenos Aires, Bombay, Rio, Cairo, Tianjin, Canton. În 1950, aceste orașe-far sunt ajunse din urmă de Mexico, Sao Paulo, Shen-yang și Hong Kong; în 1960, de Djakarta, Seul, Delhi, Wuhan; în 1970, de Manila, Teheran, Bangkok, Karachi, Madras; în 1980, de Bagdad, Bogota, Lima-Callao; în 1985, de Dacca."<sup>4</sup> Este aceasta o ofensivă a lumii a treia? Greu de crezut, în condițiile în care din punct de vedere economic, social, politic, aceste zone nu reușesc nici măcar să se apropie de standardele înalte adoptate de țările dezvoltate. Să fie atunci o confirmare a unei anumite organizări sociale înapoiate, pentru care ar putea fi inculcate populațiile băștinașe? Cercetările de antropologie culturală din ultimii ani au infirmat asemenea sentințe, date mult prea ușor, în urma unor cercetări nedebarasate de premisele artificiale ale universalității civilizației europene. Este vorba, mai degrabă, de efectul unei nefericite preluări de către populațiile locale a standardelor europene de **civilizație**, fără a putea prelua însă și baza culturală a acestor forme de organizare socială, baza care, de altfel, așa cum am spus, este din ce în ce mai atrofiată chiar în statele în care a apărut. Raportate la etaloanele Europei occidentale sau ale Americii de nord, aceste societăți au un lung drum de parcurs pentru a atinge acest nivel de civilizație, drum care traduce distanța dintre comunitățile europene arhaice și metropolele actuale. Fără a mai zăbovi, aceste societăți preiau direct formele finale ale acestei evoluții, atrofiindu-le într-o creștere rapidă, neorganică a megalopolisurilor. În aceste societăți sărace, existența unor centre ale bunăstării, în care resursele sunt, de multe ori, puse la dispoziție de către statele dezvoltate, duce la atragerea firească a populației între granițele supradimensionate ale unor asemenea orașe. "Între timp, subliniază Mattei Dogan, orașe care au dominat umanitatea la granița dintre secole, care s-au impus Europei în secolul al XIX-lea, au dispărut din plutonul conducător: Berlin (de est și de vest), Viena, Petersburg, Leningrad, Neapole, Bruxelles, Hamburg, Manchester, Birmingham, Glasgow, Liverpool, New-

## GRAVITATEA UNUI DIAGNOSTIC – GIGANTISMUL URBAN

castle, Budapesta. Sunt trecute, de asemenea, pe planul al doilea metropole americane ca: Boston, Pittsburgh, Saint Louis.”<sup>5</sup>

Este evident că ar fi greșit să apreciem nivelul de dezvoltare al unui megalopolis în funcție de o asemenea ierarhie. Un criteriu exclusiv cantitativ nu poate da seama de diferențele existente între orașele gigant. De aceea, autorul propune un repertoriu de cinci criterii distinctive care ar putea da seamă de aceste diferențe: densitatea, nivelul de trai, transportul, trogloditismul și criminalitatea. Observăm natura diferită a acestor criterii și încercarea autorului de a acoperi atât cantitativ cât și calitativ distincțiile între așezările urbane actuale.

Densitatea este, consideră autorul, unul dintre indicatorii puțin relevanți atunci când încercăm să operăm diferențieri între giganzii urbani ai lumii treia și orașele europene. El ia valori apropiate la Barcelona și la Ahmedabad, la Kiev și la Bagdad, la San Francisco și Karachi. Prin urmare, arunci când este considerat izolat, valoarea sa teoretică este aproape nulă. Transporturile sunt alt factor luat în discuție de Mattei Dogan pentru a da seamă asupra potențialului orașelor gigant. Din acest punct de vedere putem face anumite diferențe între orașele în care un procent important al populației călătorește cu mijloace de transport în comun (cum sunt cele europene și orașele lumii a treia) și cele în care majoritatea locuitorilor se deplasează cu autoturisme personale (cele din S.U.A., mai puțin New York). Aceste diferențe nu se pot traduce însă în criterii valabile și semnificative pentru clasificarea așezărilor urbane. Dimpotrivă, nivelul de trai, tradus prin procentul de locuințe racordate la un sistem de canalizare și prin mortalitatea infantilă, este criteriul principal care dă seamă de gradul de dezvoltare, de civilizație, al unei așezări. În condițiile hipertrofiei orașelor, este însă, în multe cazuri, greu de realizat o situație uniformă a acestor indicatori. Astfel, în megalopolisuri există zone, adevărate ghetouri, în care nivelul de trai este mult sub cel al unor așezări de dimensiuni mult mai modeste, ca să nu mai vorbim de cel al cartierelor

bogate ale aceluiași oraș. Arnold Toynbee, în excepționala sa lucrare asupra fenomenului urban, *Orașele în mișcare*, descrie topografia ciudată a unor orașe precum Caracas și Rio de Janeiro, în care cartierele de cocioabe sunt intercalate cu zonele rezidențiale ale populației înstărite. Cât de semnificativă mai poate fi, în acest caz, o medie a nivelului de trai pe întregul oraș? De altfel, acest criteriu se leagă de un altul, propus de autor sub termenul de “trogloditism”, precum și de cel al criminalității urbane. Implicațiile formării unor clase sociale urbane sunt dintre cele mai grave, în opinia lui Toynbee: “În orașele invadate de asemenea *slumsuri* există un război rece, care uneori se înfierbântă până la violență, între locuitorii slumsurilor și minoritatea mai înstărită a populației urbane. La fel ca multe războaie în sensul convențional al cuvântului, și acest război se dă pentru stăpânirea teritoriului.”<sup>6</sup> Trogloditismul este o trăsătură din ce în ce mai greu de izolat la un singur tip de megalopolisuri, fie el acela al orașului sudamerican sau asiatic. Și în Europa, și în America de nord, asemenea fenomene se generalizează, grație deschiderii granițelor și mobilității excepționale interstatale și intercontinentale a populațiilor. În condițiile unor amestecuri la scară atât de mare de populații de proveniență diferită, conflictualitatea cu bază economică sau socială este în mod evident potențată de aceea dintre valori culturale diferite. Uniformizarea adoptată în cadrul noilor societăți urbane prin renunțarea explicită la principalele referințe de ordin cultural și substituirea acestora cu repere “civilizaționale” seci și, în fond, derizorii poate fi capcana în care giganzii urbani se pot prăbuși.

Așa cum sublinia Mattei Dogan în introducerea articolului său, orașele au apărut înaintea multor forme sociale pe care acum le considerăm firești. Orașul-stat, de exemplu, a precedat statul națiune; orașele antice au apărut și s-au dezvoltat mult înainte ca națiunea să se constituie ca și concept politic, etnic, administrativ. De altfel, atunci când vorbim de orașe-state este riscant să ne gândim la mici state, în înțelesul pe care îl dăm astăzi acestui ter-



men, de dimensiunile unei cetăți. Structura socială, sistemul politic, militar, justițiar erau consolidate în virtutea altor criterii decât cele care funcționează în societățile moderne. Coeziunea socială era asigurată în societățile antice de religie – ea însăși însemnând altceva atunci decât acum. După cum accentuează Fustel de Coulanges în celebra sa lucrare despre *Cetatea antică*, a cărei putere predictivă nu a fost încă depășită în mod decisiv în acest domeniu, religia a fost principalul coagulant al societăților vechi. Nu un contract care măsoară cantitatea de libertate cedată de un individ și o raportează la cantitatea de securitate primită în schimb prin aderarea la viața socială, nici vreun corpus de legi, creația unor minți luminate care să prevadă avantajele organizării comunitare și să reușească să îi convingă sau constrângă pe oameni la respectarea lor – nici una dintre aceste soluții sau altele cu încărcătură de raționalitate umană nu ar fi reușit mobilizarea indivizilor în scopul progresului social. Dispersia voințelor particulare nu putea fi combătută tot de o voință particulară, ci de una superioară, transcendentă, de natură divină așadar. Doar o asemenea legitimitate indiscutabilă, inatacabilă putea ține împreună oamenii în organizații din ce în ce mai solide. “Pentru a le da reguli comune, pentru a institui o conducere și a-i face pe oameni să accepte ascultarea, pentru a face ca pasiunea să cedeze în fața rațiunii, și rațiunea individuală să se supună rațiunii publice, este nevoie, neîndo-

ielnic, de ceva mai puternic decât forța materială, mai respectabil decât interesul, mai sigur decât o teorie filosofică, mai trainic decât o convenție, de ceva care să existe în străfundul tuturor inimilor și care să stăpânească aici cu putere. Acest lucru este credința.”<sup>7</sup> Religia, era, așadar, în acea vreme liantul social, pătrunzând în toate spațiile vieții private și publice. Astăzi, rolul său a fost intens diminuat, iar în locul său se manifestă forme de drept sau de contract a căror putere de ordonare este de cu totul altă natură.

În accepția aceluiași autor, orașul este “locul de reuniune, domiciliul și mai ales sanctuarul” unei cetăți, adică a unei asociații religioase și politice a familiilor și triburilor. Această raportare este sensibil diferită de cea pe care ne-am obișnuit să o avem în studierea așezărilor urbane actuale, dată fiind substituția pe care am invocat-o mai sus, aceea a raportărilor de tip cultural cu raportări de tip civilizațional, predominant cantitativiste. Pentru depășirea paradoxurilor de care ne lovim atunci când încercăm să înțelegem realități atât de complexe precum proliferarea orașelor gigant în condițiile agravării unor fenomene ca sărăcia, criminalitatea, scăderea nivelului de educație, este necesar să ne întoarcem și către dimensiunea culturală, spirituală a acestor realități. Putem astfel încerca nu doar diagnosticarea unor fenomene sociologice, ci chiar a cunoașterii de tip sociologic.

## Note și bibliografie

1. Mattei Dogan, *Gigantismul urban: 320 metropole (I)*, în *Alternative*, an II, nr. 2, 5 (26), ian. 1991.
2. Astfel, după cum spune Fustel de Coulanges (informații preluate din Plutarh, *Romulus*, Dio Cassius, *Fragm.*, Ovidiu, *Fastele*, Festus, *Quadrata*), întemeierea Romei a fost desăvârșită, cu voia zeilor, într-o zi. Palatinul a fost locul indicat de auguri pentru noua așezare; pe acest

pământ Romulus aduce întâi un sacrificiu, apoi aprinde un foc sacru peste care sare împreună cu tovarășii săi pentru a se purifica. Sapă apoi o mică groapă în care aruncă un bulgăre de pământ adus din Alba Longa, orașul din care venea. La rândul lor, însoțitorii aruncă în aceeași groapă pământ din ținuturile din care veneau, pământul în care le fuseseră înmormântați strămoșii și pe care nu-l puteau părăsi fără a-și atrage blestemul

## GRAVITATEA UNUI DIAGNOSTIC – GIGANTISMUL URBAN

- zeilor. După această fixare a vetrei sacre a orașului, întemeietorul trasează incinta, printr-un ritual la fel de sacrosant. În veștminte sacerdotale, Romulus ține coarnezle plugului sacru și trasează limita peste care nici un străin și nici un cetățean nu poate trece. Porțile vor fi construite acolo unde brazda a fost întreruptă.
3. Vezi mai jos referirile la rolul dominant al religiei în societățile arhaice. Interdicția abandonării locului natal semnifică interzicerea abandonării divinităților protectoare legate de acel loc, a spiritelor strămoșilor îngropați acolo, prevenirea pedepselor ce ar fi fost atrase în urma acestui lucru.
  4. **Ibidem.**
  5. **Ibidem.**
  6. Arnold Toynbee, **Orașele în mișcare**, București, 1979, p. 272.
  7. Fustel de Coulanges, **Cetatea antică**, trad. Mioara și Pan Izverna, București, 1984.