

Urbanizarea și migrațiile intraurbane

dr. Vasile Miftode

(Iași)

Dacă am face abstracție de creșterea naturală a populației, *migrațiile ar constitui aspectul dinamic al procesului de formare a populației urbane*¹. Cele mai recente studii asupra dezvoltării urbane, îndeosebi asupra orașelor puternic industrializate, au arătat că populația urbană a crescut într-o proporție mai mare pe calea imigrațiilor decât pe calea mișcărilor naturale. Dealtfel, în unele zone și centre urbane — turistice, „de consum” — soldul balanței nașterilor — deceselor este negativ, generat de unele caracteristici demografice și în primul rînd de concentrarea populației „din a 3-a vîrstă” (exemplul Coastei de Azur, Nisa-Cannes sau Nisa-Menton). Spre zonele de acest tip migrează populațiile neproductive, îndeosebi, pensionarii, în timp ce forța de muncă se îndreaptă spre zonele de puternică dezvoltare industrială.

Mobilitatea spațială, adică migrația, ne apare ca un indicator puternic al unei *mobilități sociale*. Schimbarea localității și chiar numai a reședinței duce la o modificare a statusului socio-cultural, proces care începe prin modificarea aprecierii și percepției poziției în ierarhia socială². „Mobilitatea unui individ sau a unei populații — afirmă Park — nu poate fi măsurată pur și simplu printr-o schimbare de loc, ci mai curînd prin numărul și varietatea stimulilor la care individul sau populația răspunde”³.

Migrațiile intraurbane se află în raporturi de interdependență cu migrațiile interurbane. Ele ridică în fața sociologului probleme asemănătoare și constituie o formă de realizare a aceluiași proces social — procesul mobilității sociale. Migrațiile intraurbane sînt generate, într-o anumită măsură, de migrațiile interurbane (comunale) sau de unele caracteristici ale acestora: migranții se îndreaptă spre anumite centre⁴ și odată ajunși la „porțile” acestora, spre anumite zone sau microzone interioare — spre cartierele centrale sau spre cartierele periferice (în funcție de gradul de confort, venituri, obișnuințe etc.).

Factorul determinant în funcție de care se situează toți ceilalți indicatori — inter sau intraurbani — îl constituie *locul de muncă*, adică existența unor condiții economice materiale favorabile satisfacerii nevoilor migranților și familiilor lor. Un asemenea indicator constituie „*punctul de atracție*” fundamental în dirijarea și orientarea fluxurilor migratorii.

Situația fenomenului migratoriu este diferită de la o zonă la alta și de la o țară la alta. Sub acțiunea unor condiții obiective se stabilesc anumite regularități: în Franța și în alte țări dezvoltate, migranții se îndreaptă cu precădere spre orașele mici și mijlocii⁵ (în perspectivă interurbană) și spre cartierele periferice (în perspectivă intraurbană); în țările în curs de dezvoltare

¹ Burgess E. W., *Contributions to Urban Sociology*, Chicago, The Univ. of Chicago Press, 1964, p. 11.

² Perceperea schimbării poziției sociale este un fenomen complex; chiar dacă *schimbarea* este ireală în fapt, ea devine reală prin *consecințele ei* (în măsura percepției conștientizării).

³ Park R. E., Burgess E. W., *Introduction to the Science of Sociology*, Chicago, Univ. Press, XXI, 1 040, 1921, p. 589.

⁴ Spre *marile orașe* în țările în curs de dezvoltare sau subdezvoltare, spre *orașele mici și mijlocii* în țările industrializate (marile centre fiind deja poluate) și chiar spre *centrele rurale*, cel puțin în parte, în unele țări „post-industrializate” (terțiarizate sau în curs de terțiarizare) ca S.U.A., Japonia etc.

⁵ Vezi schemele direcțiilor de migrare construite de M. Croze în lucrarea *Un instrument d'étude des migrations intérieures: les migrations d'électeurs*, în rev. „Population”, 2, IV—VI, 1956, p. 235—239, unde se referă îndeosebi la migrațiile din zona Parisului.

tare, ei se îndreaptă mai ales spre marile orașe (pe cale de industrializare) sau spre principalele aglomerații urbane ale țării, tertiarizate în mod excesiv (cazul unor orașe din America Latină) și, cu excepția statelor socialiste (unde instalarea intraurbană și creșterea urbană au un caracter planificat, orientat în mod rațional, științific), spre cartierele vechi, lipsite de confort, pe cale de dezafectare; în fine, în țările așa-zise „postindustrializate”, migrații se îndreaptă îndeosebi spre zonele care oferă și locuri de muncă dar și condiții de viață mai puțin afectate de consecințele civilizației industriale (spre zonele nepoluante sau mai puțin poluate).

În ciuda aparențelor, migrațiile intraurbane sînt mai complexe decît migrațiile interurbane, cauzele și motivațiile lor fiind mai numeroase și mai profunde.

★

Constituirea populației urbane se realizează printr-un proces dinamic de distribuție și redistribuție, migrație și remigrație demografică. Migrațiile intraurbane joacă în acest proces un rol fundamental. Schimbarea locurilor de muncă sau a reședințelor, deplasarea în „spațiul social” urban constituie în fond exteriorizarea și materializarea unor factori economici și a unor incitații socio-afective și culturale *

Analiza exhaustivă a procesului de constituire a populației urbane prin migrațiile intraurbane nu se poate întreprinde decît pe baza unor date complete. Astfel avem în vedere cele trei elemente inițiale: a. populația urbană originară (existentă înainte de declanșarea industrializării și a migrațiilor); b. populația imigrantă (care modifică treptat sau „dramatic”, în funcție de dimensiunea și natura ei, întregul „peisaj” socio-cultural și afectiv al colectivității); c. distribuția inițială a imigranților („poarta privilegiată a primei intrări”) și măsura în care perturbă distribuția inițială a populației de origine. Asemenea date lipsesc, atât asupra orașului Iași cît și asupra celorlalte centre și zone urbane ale țării. În aceste condiții, cercetarea noastră se îndreaptă mai mult asupra unor aspecte tehnice, de lucru — utilizînd datele obiective de care dispunem — vizînd să stabilească un „cadru-ipoteză” pentru o cercetare mai amplă asupra orașului Iași și o prospectare a realităților specifice ale Iașului, pe baza datelor anchetei de teren**.

O primă cercetare a datelor și a întregului proces de evoluție a orașului Iași în ultimele trei decenii ne-a dus la concluzia că Iașul constituie un „oraș-tip”, reprezentativ pentru orașele care au suferit transformări structurale în toate domeniile sub influența implantărilor industriale. Iașul și-a modificat esențial structura economică, demografică, profesională și ocupațională și ca urmare a acestui fapt și-a „ameliorat” poziția în ierarhia centrelor industriale, economice și urbane ale țării. Dintr-un oraș „cu tradiții culturale”, Iași s-a transformat într-un puternic centru industrial-cultural.

O asemenea reconstrucție socio-economică a determinat un amplu proces de mobilitate socială, de imigrare a unei însemnate populații rurale, necesare noilor industrii, de redistribuire a acestora în spațiul urban, în funcție de cerințele sistematizării teritoriului și preferințele ei.

Am identificat trei stadii principale în dezvoltarea urbană a orașului Iași care se întîlnesc într-o formă sau alta, în evoluția centrelor în curs de industrializare:

I. construirea unei centuri de cartiere rezidențiale în jurul vechiului oraș (pe locuri virane sau agricole, prin dezafectarea unor vechi cartiere sau a unor sate „satelit”);

II. reconstrucția cartierelor centrale, cu funcții administrative, comerciale, culturale și de învățămînt, sanitare și de altă natură pentru toată populația orașului;

III. extinderea influenței urbane într-un perimetru mai larg, treptat, în zona comunelor suburbane și în zona periurbană, prin lărgirea raporturilor economice, de schimb de produse

* În ciuda banalității și uneori tocmai datorită caracterului ei excesiv de concret, experiența cotidiană este însoțită de semnificațiile cele mai adînci, care rămîn însă ascunse atît timp cît faptele observate nu sînt raportate la marile procese sociale și corelate cu numeroase fenomene și aspecte ale vieții care se desfășoară în jurul nostru. Teamă de lucruri (aparent) mărunte, de descriptivism, justificată în cele mai multe cazuri, ne face să trecem pe lângă fapte care, reasezate în mediul lor, pun în lumină direcții noi de cercetare și ne conduc la valorificarea ipotezelor sau la formularea altora. „Ceea ce este familiar nu este prin aceasta și cunoscut”, spune Hegel.

** Cercetarea noastră are la bază zona sociologică „Iași — Bahlui”, definită și delimitată potrivit datelor din unitățile și subzonele componente.

Cît privește indicii, ipotezele și tehnicile de verificare a acestora, a trebuit, în cea mai mare parte, să le stabilim pe baza unei experiențe proprii întrucît studiile asupra migrațiilor intraurbane — puține la număr — nu au permis codificarea sau precizarea lor. Credem că nu poate exista un set unic de indici și variabile și nici tehnici identice de investigare în toate țările. Unitățile teritoriale de analiză sînt, de asemenea, diferite.

Utilizînd tehnica zonării și a centurilor urbane am identificat zone, subzone, și microzone intraurbane, pe baza datelor culese asupra orașului Iași, inclusiv prin anchetă directă.

și forță de muncă și prin adâncirea procesului de aculturație. Este faza pe care Henri H. Stahl o numește faza „exurbației”.

Aceste trei stadii pot fi identificate în același timp, dar la nivele diferite de realizare, în evoluția aceluiași oraș. Din acest punct de vedere, orașul Iași se află în perioada de tranziție de la stadiul întâi la stadiul al II-lea, continuându-și definitivarea centurii rezidențiale, începând reconstrucția vechiului centru civic și, în ciuda unor dificultăți de ordin infrastructural și suprastructural, își amplifică influența în zona imediat înconjurătoare. Dacă am scala momentele acestei evoluții și am fi obligați să ne oprim asupra unui singur punct (trepte) care să indice gradul de dezvoltare a Iașului, am fi nevoiți să recunoaștem că deși a depășit primul stadiu, nu a intrat cu adevărat în cel de-al II-lea. Cea mai mare parte a cartierelor centrale se află — în planul reconstrucției — fie în stadiu de realizare, „în teren” fie în stadiu de proiectare. În acest caz, scara cu trei trepte ar avea următoarea formă:

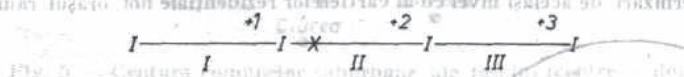


Fig. 1. — Stadiile dezvoltării urbane
(x = gradul de dezvoltare la care a ajuns orașul Iași).

În stadiul I, cartierele centrale trec printr-o *degradare relativă*, rămân în urmă în raport cu centrele noilor cartiere rezidențiale, cu confort ridicat, dotate cu servicii „de cartier” și amplasate în zona de centură la o „distanță” de circa 15'—30' de nucleul urban. În acest stadiu, orașul capătă aspectul unei *aglomerații policentrice*.

Primii migranți s-au instalat în cartierele periferice lipsite de confort, înainte de a se trece la realizarea „centurii rezidențiale” (în orașul Iași, înainte de 1960). *Pe măsură ce confortul rezidențial se deplasează de la centru spre periferie, „poarta primei intrări” a migranților se deplasează de la periferie spre centru.* Prima reședință a imigranților este însă, în majoritatea cazurilor, provizorie. Pe măsură ce imigranții își consolidează situația materială și își definesc statusul socio-cultural, ei își caută reședințe „de tranziție” sau definitive. Astfel are loc o *redistribuire* a populației urbane care afectează atât pe imigranți, cât și pe cetățenii de origine, atrași de noile cartiere sau antrenați prin procesul de sistematizare urbană. Deplasările intraurbane degajează, la o privire generală, imaginea succesiunii populațiilor în perimetrul urban, din care nu lipsesc „intrările” și „ieșirile” în zonele înconjurătoare, în primul rând „metabolismul” cu zonele suburbane și periurbane. Orice migrație lasă în urmă „locuri vacante” — atracții pentru populații mai îndepărtate — și orice instalare într-o nouă reședință constituie un act de succesiune (independent de natura și destinația anterioară a spațiului). În această perspectivă, construirea „centurii rezidențiale” în jurul Iașului a atras o imensă succesiune de populații, structuri și funcții socio-economice și culturale. Pe măsură ce vor „prinde contur” și se vor materializa în teren, același lucru se va putea spune și despre celelalte centuri și zone concentrice ale Iașului, cu funcții diverse: *centura zonelor de agrement, a comunelor suburbane (sau a „satelor dormitor”), centura subzonelor de recrutare a forței de muncă*, mult mai întinsă. Dacă în analiza migrațiilor interurbane și intercomunale pornim de la extremitățile zonei, de la interferența acesteia cu zonele vecine spre „porțile orașului”, de data aceasta — în analiza migrațiilor intraurbane — drumul este invers, cu o traiectorie centrifugă, *de la nucleul urban spre limitele perimetrului urban*. Configurația actuală a „spațiului urban” al Iașului, distribuția părților lui componente pot fi reprezentate, potrivit tehnicii centurilor urbane, în felul următor: (fig. 2, 3 și 4).

În teren există o mare diferență între gradul de realizare a centurii rezidențiale (în fază finală) și cel al reconstrucției centurii cartierelor centrale (în fază incipientă). Din punct de vedere socio-cultural și chiar economic, soluția cea mai rațională de reconstrucție și modernizare a orașului ar fi fost cea a proiectării și realizării *pe sectoare* a perimetrului urban, *incluzând simultan mai multe benzi* din centurile concentrice (ale cartierelor centrale, rezidențiale și zonelor de agrement, eventual ale zonelor suburbane și periurbane). O asemenea soluție poate fi aplicată în stadiile II și III de dezvoltare urbană a Iașului și poate fi schițată cu ajutorul axelor de circulație și a direcțiilor principale ale fluxurilor migratorii, fără de care nu poate fi studiată mobilitatea socială și profesională (mai ales expresia ei spațială) pe raza perimetrului urban și a zonei de influență urbană. *Proiectarea dezvoltării urbane nu poate ignora funcționalitatea optimă a axelor de circulație care asigură funcționalitatea optimă a tuturor sectoarelor și serviciilor urbane* situate de o parte și de cealaltă a acestora, pe o traiectorie ce străbate toate centurile urbane — *din nucleul urban spre extremitatea zonei, trecând prin cartiere centrale, rezidențiale, comune suburbane, periurbane și de recrutare a forței de muncă*. Soluția pe care o propunem, opusă celei utilizate până în prezent poate lua următoarea formă grafică (fig. 6 și 7).

Soluția dezvoltării pe axa de circulație (și fluxuri migratorii) prezintă avantajul asigurării unui echilibru funcțional între diferitele sectoare și zone — administrative, comerciale, sanitare, culturale, de învățământ, rezidențiale și de agrement — în ciuda unor imperfecțiuni, mai ales dacă investițiile nu permit proiectanților și constructorilor să lucreze *simultan* pe toate traectoriile mișcărilor inter și intraurbane. În acest caz, ar putea apărea mari decalaje între nivelele de modernizare și dotare ale axelor de circulație în zonă. Cu toate acestea, soluția pe care o propunem are șanse mari de a elimina dereglările și disfuncționalitățile din desfășurarea activităților urbane, din circulația valorilor și a populației și din structurarea (constituirea) spațiului urban. Orice cercetare, oricât de sumară, evidențiază cu ușurință asemenea fenomene în perimetrul urban și în imediata lui apropiere. Efectele lor negative pot fi ameliorate numai în măsura în care are loc o modernizare paralelă și rapidă a căilor și mijloacelor de transport urban între cartiere și subzone, pe toate axele și direcțiile de circulație. În lipsa unei asemenea modernizări, de același nivel cu al cartierelor rezidențiale noi, orașul rămâne destruc-

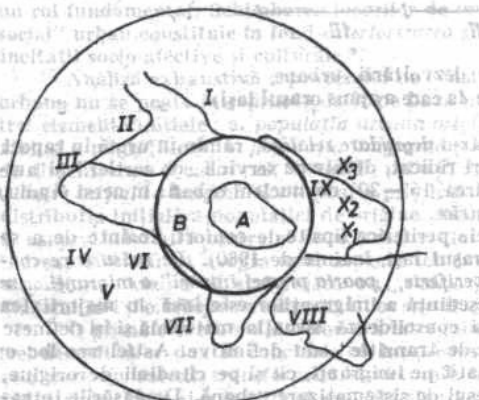


Fig. 2. — Centura cartierelor rezidențiale ale Iașului (stadiul I).

Legenda: I. Codrescu; II. Parc Copou; III. Pășurari; IV. Alex. cel. Bun; V. Mircea cel. Bătrân; VI. Dimitrie Cantemir; VII. Nicolina Socola; VIII. Tutora; IX. T. Vladimirescu; X. Tătărași; XI. micro-raion; XII. micro-raion; XIII. micro-raion; XIV. micro-raion; XV. micro-raion; XVI. micro-raion; XVII. micro-raion; XVIII. micro-raion; XIX. micro-raion; XX. micro-raion; XXI. micro-raion; XXII. micro-raion; XXIII. micro-raion; XXIV. micro-raion; XXV. micro-raion; XXVI. micro-raion; XXVII. micro-raion; XXVIII. micro-raion; XXIX. micro-raion; XXX. micro-raion.



Fig. 3. — Centura cartierelor centrale ale Iașului (stadiul II).

Legenda: I. Universitate; II. Gara centrală; III. Mitropolie; IV. Palat - Podul Ros; V. Hala; VI. Tirgu - Cucului; VII. Sărări; VIII. I.M.F.

Nota: Microzonele Palat - Podul Ros, Tirgu Cucului și Gara centrală au suferit deja modernizări în ultimii ani fără a fi atins un grad semnificativ de reconstrucție și restructurare urbană.

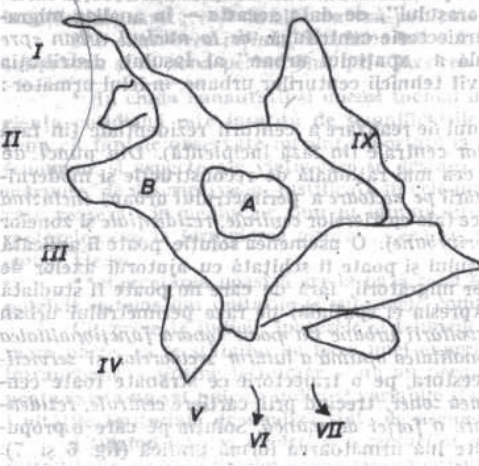


Fig. 4. — Centura zonelor de agrement din jurul Iașului (stadiu incipient).

Legenda: I. Breazu; II. Grădina botanică; III. Galata; IV. Bucium; V. Repedea; VI. Elmova; VII. Poieni - Dobrovăț; VIII. Cetățuia; IX. Cric.

Nota: Centura zonelor de agrement se interdează cu centura comunelor suburbane, îndeosebi în perimetrul localităților Tomești-Holboca-Aroneanu.

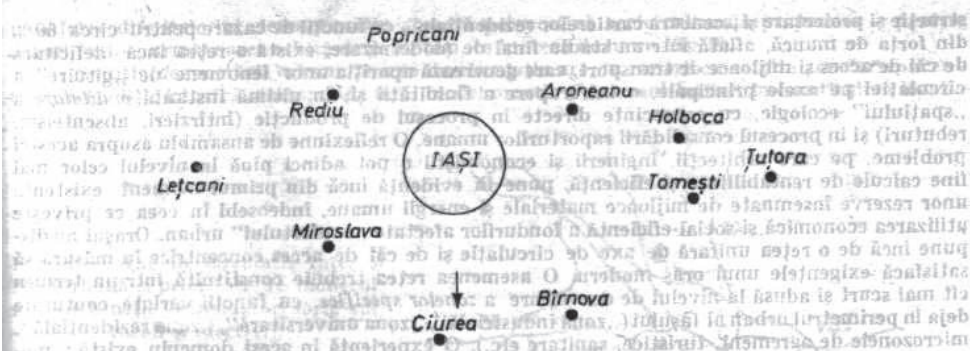


Fig. 5. — Centura comunelor suburbane ale Iașului (centru — doritor în formare).

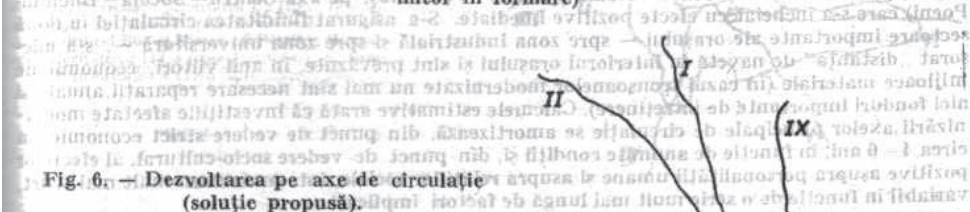


Fig. 6. — Dezvoltarea pe axe de circulație (soluție propusă).

Legenda: I, axa Iași — Văntorii-Popricani; II, axa Iași — Breazu — Rediu; III, axa Iași — Lețcani — Podu Doaleri; IV, axa Iași — Miroslava — Voinești; V, axa Iași — Ciurea — Grajduri; VI, axa Iași — Bucium — Birnova — Poeni; VII, axa Iași — Tomesti — Comarna; VIII, axa Iași — Dancu — Holboca; IX, axa Iași — Aroneanu.

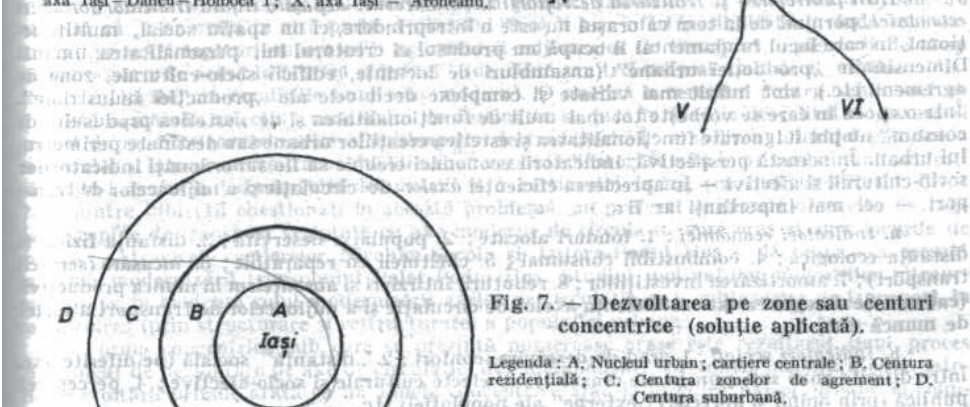


Fig. 7. — Dezvoltarea pe zone sau centuri concentrice (soluție aplicată).

Legenda: A, Nucleul urban; cartiere centrale; B, Centura rezidențială; C, Centura zonelor de agrement; D, Centura suburbană.

turat, fărâmițat în mai multe unități sociale, mai mult sau mai puțin izolate. Unele cartiere vechi de la periferie și unele cartiere noi apar, în aceste condiții, ca niște sate — în primul caz și mici orașe — în al doilea caz — în plin perimetru urban.

Orașul Iași se află încă în acest stadiu, care marchează întregul sistem de relații socio-culturale și afective și întregul său „paysaj” spiritual.

În etapa actuală a dezvoltării urbane a Iașului, între „centura cartierelor centrale”, cu funcții complexe și servicii de deservire a întregii populații, aflată în primul stadiu de recon-

structură și proiectare și „centura cartierelor rezidențiale”, cu funcții de cazare pentru circa 60 % din forța de muncă, aflată într-un stadiu final de modernizare, există o rețea încă deficitară de căi de acces și mijloace de transport, care generează apariția unor fenomene de „gîtuire” a circulației pe axele principale, o întrerupere a fluidității și, în ultimă instanță o dilatare a „spațiului” ecologic, cu consecințe directe în procesul de producție (întirzieri, absentism, rebuturi) și în procesul consolidării raporturilor umane. O reflexiune de ansamblu asupra acestei probleme, pe care arhitecții, inginerii și economiștii o pot adînci pînă la nivelul celor mai fine calcule de rentabilitate și eficiență, pune în evidență încă din primul moment existența unor rezerve însemnate de mijloace materiale și energii umane, îndeosebi în ceea ce privește utilizarea economică și social-eficientă a fondurilor afectate „confortului” urban. Orașul nu dispune încă de o rețea unitară de axe de circulație și de căi de acces concentrice în măsură să satisfacă exigențele unui oraș modern. O asemenea rețea trebuie constituită într-un termen cit mai scurt și adusă la nivelul de dezvoltare a *zonelor specifice*, cu funcții variate, conturate deja în perimetrul urban al Iașului („zona industrială”, „zona universitară”, „zona rezidențială”, microzonele de agrement, turistice, sanitare etc.). O experiență în acest domeniu există: modernizarea parțială a două dintre axele principale de circulație urbană (Piața tineretului — Parcul Copou, pe axa Centru — Breazu — Rediu și Palat — Podu Roș, pe axa Centru — Socola — Bucium-Poeni) care s-a încheiat cu efecte pozitive imediate. S-a asigurat fluiditatea circulației în două sectoare importante ale orașului — spre zona industrială și spre zona universitară —, s-a micșorat „distanța” de navetă în interiorul orașului și sînt prevăzute, în anii viitori, economii de mijloace materiale (în cazul tronșoarelor modernizate nu mai sînt necesare reparații anuale și nici fonduri importante de întreținere). Calculele estimative arată că investițiile afectate modernizării axelor principale de circulație se amortizează, din punct de vedere strict economic, în circa 4—6 ani, în funcție de anumite condiții și, din punct de vedere socio-cultural, al efectelor pozitive asupra personalității umane și asupra relațiilor sociale, într-un termen mult mai scurt, variabil în funcție de o serie mult mai lungă de factori implicați.

În baza observațiilor, a studiului datelor cifrice, reflexiunile asupra acestora ne determină să facem două propuneri în legătură cu proiectarea (reproiectarea), planificarea (eșalonarea) și realizarea în teren a diferitelor elemente și structuri urbane, pentru următoarele stadii pe care orașul Iași le va parcurge în etapa următoare:

1. În proiectarea și realizarea dezvoltării urbane trebuie depășită limita indicatorilor strict economici, pornind de la teza că orașul nu este o întreprindere, ci un spațiu social, multifuncțional, în care locul fundamental îl ocupă nu produsul ci creatorul lui, personalitatea umană. Dimensiunile „producției urbane” (ansambluri de locuințe, edificii socio-culturale, zone de agrement etc.), sînt infinit mai variate și complexe decît cele ale „producției industriale”. Într-o epocă în care se vorbește tot mai mult de funcționalitatea și de „estetica produsului de consum” nu pot fi ignorate funcționalitatea și estetica creațiilor urbane sau destinate perimetrului urban. În această perspectivă, indicatorii economici trebuie să fie subordonați indicatorilor socio-culturali și afectivi — în aprecierea eficienței axelor de circulație și a mijloacelor de transport, — cei mai importanți ar fi:

a. *indicatori economici*: 1. fonduri alocate; 2. populația deservită; 3. distanța fizică și distanța ecologică; 4. combustibil consumat; 5. cheltuieli cu reparațiile; 6. încasări (servicii transport); 7. amortizarea investițiilor; 8. rebuturi, întirzieri și absentism în munca productivă (cauzate de dereglarea sau insuficiența axelor de circulație și a mijloacelor de transport a forței de muncă etc.).

b. *indicatori sociali*: 1. grad de deservire, confort; 2. „distanța” socială (pe diferite axe, între diferite zone sau puncte ale orașului); 3. efecte culturale și socio-afective; 4. perceperea publică (prin opinii și aprecieri „externe” ale populației) etc.

Studiile economice și tehnice, prealabile procesului de dezvoltare urbană, trebuie însoțite de anchete și investigații sociale, de sinteză, în rîndul viitorilor beneficiari. O sumară consultare, prin intermediul presei sau a unor personalități, sub forma unor expoziții — întreprinsă de centrele de sistematizare și proiectare — în mare parte inaccesibilă publicului larg, nu este semnificativă din perspectiva sociologului (lipsindu-i reprezentativitatea și profunzimea analizelor). Prima propunere se referă, astfel, la întreprinderea unor vaste anchete în rîndul populației urbane pentru operaționalizarea și includerea în lucrările de proiectare și sistematizare urbană a indicatorilor socio-culturali și afectivi;

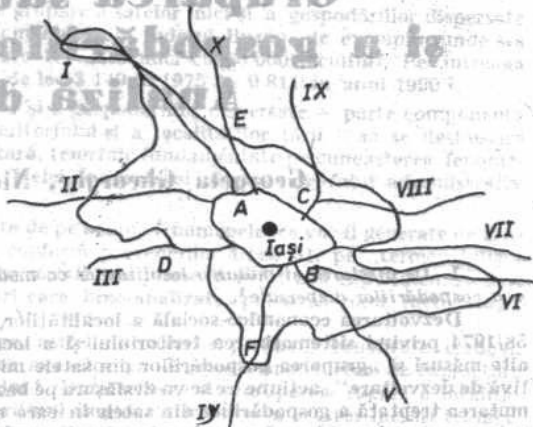
2. în orientarea investițiilor urbane și în stabilirea priorităților de realizare în teren trebuie să se pornească de la „imaginea”: actuală a perimetrului urban, îndeosebi de la disfuncționalitățile existente în circulația populației și a bunurilor între diferite puncte ale acestuia, pentru a asigura condiții favorabile structurării orașului prin constituirea unei unități funcționale orga-

nice între diferitele lui elemente. Din această perspectivă socio-culturală propunem — pentru orașul Iași — următoarea schiță de priorități, ca ipoteză de lucru (fig. 8).

Soluția dezvoltării urbane pe axe de circulație are, în raport cu soluția zonelor concentrice, o tradiție istorică, corespunde unui model practic și frecvent întâlnit în constituirea locali-

Fig. 8. — Axe de circulație inter și intraurbană și priorități de modernizare (în funcție de indicatori socio-culturali și afectivi).

Legendă: I—X, axe de circulație spre zonele suburbane; A, tronson realizat; B, tronson realizat; C, tronson prioritatea I-a (spre Tătărași și Cirioc); D, tronson prioritatea a II-a (spre Alexandru cel Bun și Mireasa cel Bătrîn); E, tronson prioritatea a III-a (spre Popricani); F, tronson prioritatea a III-a (spre Ciurea) etc.



tăților și este susținută de beneficiari, adică de populația urbană. În ancheta pe care am efectuat-o cu privire la opiniile și motivațiile cetățenilor legate de alegerea cartierului de reședință, am obținut în text sau în subtext date semnificative în această privință: 87% dintre subiecții chestionați în cartierul: „Alexandru cel Bun” — ultimul cartier modern construit în Iași —, în ciuda confortului ridicat al locuințelor și a poziției favorabile în perimetrul urban, au afirmat că „s-ar muta în altă parte a orașului dacă li s-ar oferi posibilitatea”, îndeosebi datorită „proastei legături cu orașul”, aglomerării mijloacelor de transport, „pierderii de timp cu deplasarea de acasă la fabrică și înapoi” (de două sau trei ori mai mult decât media „distanței ecologice” în condițiile unui oraș modern). O analiză a cererilor pentru schimburi de locuință arată că „selecția” cartierului de destinație se face în funcție de calitatea, natura și gradul de modernizare al căilor și mijloacelor de transport. În stabilirea ierarhiei valorice a cartierelor și în perceperea statusului lor urban acești indicatori se află în prim plan, unii subiecți plasându-i înaintea „confortului locuinței” și a cartierului însuși (ca individualitate). Circa 75% dintre subiecții chestionați în această problemă, au preferat cartierele deservite de mijloace rapide de transport și dotate cu axe moderne de circulație spre oraș și spre locurile de muncă. „Atracția” cartierelor Nicolina-Socola și Tușora-Podul Roș — de pildă — a crescut în urma modernizării tronsonului Palat-Podul Roș. Studiul motivațiilor migrațiilor intraurbane pune în evidență rolul modernizării axelor de circulație și a mijloacelor de transport în constituirea (prin structurare și restructurare) a populației urbane.

Forma concentrică sub care se prezintă numeroase orașe este rezultatul unui proces îndelungat de dezvoltare pe axe de circulație, de „metabolism” cu zonele înconjurătoare. Istoria dezvoltării urbane arată că nu zonele concentrice stau la originea axelor urbane ci, dimpotrivă, constituirea și dezvoltarea unor activități urbane de-a lungul unor axe și direcții de deplasare demografică au determinat formarea treptată a unor centuri funcționale diferite în jurul unui nucleu urban. Astfel se conturează o *teorie a dezvoltării urbane pe axe de circulație* care, în raport cu *teoria dezvoltării concentrice*, are o tradiție mai puternică și o justificare practică superioară.