

THE EVOLUTION OF CITIES IN TIME

EVOLUȚIA ORAȘELOR ÎN TIMP

Ruxandra Irina POPESCU

Department of Public Administration, Academy of Economic Studies, Bucharest, Romania
Catedra de Administrație Publică, Academia de Studii Economice București, România
ruxandra.irina@gmail.com

Abstract

This article presents the cities under their historical aspects. It shows how the development of technology influenced the competitive advantage, the national and local economies and how these changes encouraged cities' development. The changes in High-Tech determined cities' progress or decline. All in all, led to urbanization.

Keywords: cities development, high-tech changes, urbanization

Rezumat

Acest articol prezintă orașele sub aspect istoric arătând cum progresul tehnologic a influențat avantajul competitiv, economiile de scară și economiile aglomerărilor și cum aceste schimbări au favorizat dezvoltarea orașelor. Schimbările în tehnologie au determinat creșterea sau declinul orașelor și, prin urmare, au dus la urbanizare.

Cuvinte cheie: dezvoltarea orașelor, schimbări în tehnologie, urbanizare

1. Primele orașe

Primele orașe s-au dezvoltat lângă văile fertile ale râurilor bogate din Orientul Apropiat în jurul anului 3.000 î.H. Orașele state care s-au extins în Valea Mesopotamiei cuprindeau așezările Eiridu, Ur, Lagash și Kish. Ur era cel mai mare dintre aceste orașe cu o suprafață de aproximativ 150 de acri și o populație de 25.000 de locuitori. În Valea Nilului orașele cele mai importante erau: Memphis, Heliopolis și Thebes.

O condiție necesară pentru dezvoltarea unui oraș este existența unui surplus agricol. O serie de realizări în plan agricol au precedat dezvoltarea orașelor în Orientul Apropiat, unde se practica cultura cerealelor, sistemele de irigație erau dezvoltate, iar plugul a înlocuit sapa. Împreună aceste inovații au

ajutat agricultorii să producă un surplus de hrană, permițând, astfel, unor categorii de oameni să practice activități nonagricole în orașe. Surplusul de hrană era relativ mic. Conform lui Davis[1], pentru a asigura necesarul de hrană pe cap de locuitor într-un singur oraș erau necesari între 50 și 150 de fermieri.

De ce s-au dezvoltat primele orașe? Există neclarități în ceea ce privește trăsăturile economice și sociale ale primelor societăți din acea perioadă, așa că istoricii nu pot decât să-și dea cu părerea în legătură cu originile orașelor. Majoritatea sunt de acord că primele orașe au servit atât scopurilor religioase, cât și nevoii de apărare.

A. Orașul-cetate - Fortărețele

Un fermier care realizează un surplus agricol va folosi acest surplus, fie consumându-l chiar el, fie schimbându-l pe alte bunuri. În ambele cazuri, el trebuie să depoziteze surplusul de hrană pentru o perioadă de timp. Hrana depozitată reprezintă o țintă pentru hoți. Dacă se practică economii de scară în depozitarea și protecția hranei, fermierilor le-ar fi mai bine să-și depoziteze surplusurile într-un depozit central. Oamenii care lucrau în astfel de centre (paznici și administratori) locuiau lângă acestea, creând astfel un mic oraș cu o densitate a populației relativ ridicată. Aceasta este teoria orașului-cetate: primele orașe s-au dezvoltat datorită economiilor de scară aplicate în depozitarea surplusului agricol[2].

Dovezile acestei teorii vin din partea arheologilor care au descoperit rămășițele unor centre de depozitare fortificate în cadrul primelor orașe. Surplusul agricol a dus la o nouă activitate economică: depozitarea și protecția surplusului. Această activitate face obiectul economiilor de scară, deoarece un singur centru de depozitare fortificat este mai eficient decât mai multe, și anume: câte un astfel de centru pentru fiecare fermier. Depozitarea individuală a fost înlocuită cu depozitarea centralizată, ducând la apariția unei forțe de muncă specializate, precum administratorii și paznicii, care își ofereau serviciile în schimbul unei anumite părți din surplusul agricol. Cu alte cuvinte, orașele s-au dezvoltat datorită economiilor de scară aplicate în asigurarea unei noi facilități, stocarea grânelor. Așa cum economiile de scară în producerea de îmbrăcăminte a condus la dezvoltarea orașelor industriale, economiile de scară în serviciile de depozitare au dus la dezvoltarea orașelor defensive.

B. Orașul religios

Conform lui Mumford[3], dezvoltarea primelor orașe a coincis cu răspândirea pe scară largă a religiei. Înainte de dezvoltarea orașelor, majoritatea oamenilor venerau zeități în grupuri mici, fie în casa lor, fie în satul în care trăiau. În perioada în care primele orașe s-au dezvoltat zeii pământeni locali au fost înlocuiți cu zeii cerești, care se pare că cereau venerare la o scară mai mare. Dacă adorația și venerarea sunt mai eficiente la o scară mai mare, o dublare a mărimii templului a avut drept efect o creștere semnificativă a productivității religioase.

Templele mari din localitățile principale au înlocuit altarele sau micile temple din sate și case. Templele au angajat căpetenii, preoți și slujitori ai bisericii, conducând la dezvoltarea unor zone cu o densitate a populației relativ ridicată. Aceasta este teoria orașului religios: primele orașe s-au dezvoltat datorită economiilor de scară aplicate în furnizarea religiei. Suportul acestei teorii vine din partea arheologilor care au descoperit urme ale existenței unor temple mari în primele orașe. Trecerea de la venerarea zeilor pământeni la zeii cerești au dus la centralizarea religiei și la crearea unei forțe de muncă specializate compusă din muncitori religioși, care primeau în schimbul efortului depus o parte din surplusul agricol. Orașele s-au dezvoltat datorită economiilor de scară în asigurarea fluxului religios.

C. Orașul religios și orașul cetate

Cea mai importantă caracteristică a primelor orașe era un templu mare în centrul orașelor. Templul era un monument impunător cu ziduri groase și decorațiuni extravagante. Pereții cu ziduri groase erau folosiți pentru a impresiona zeii și pentru a proteja surplusul agricol depozitat în templu. Cu alte cuvinte, templul servea ambelor scopuri, religios și de apărare, iar orașele timpurii erau atât centre religioase, cât și militare.

Ce a fost mai întâi, stocarea centralizată sau religia centralizată? Poate depozitarea centralizată a surplusului a făcut mai convenabilă venerarea într-un templu central, ducând la schimbarea către o religie centralizată. Totodată dezvoltarea unui templu ar fi putut să asigure un loc convenabil de depozitare a surplusului și care putea fi apărat. Cu alte cuvinte, erau economii de scară în asigurarea religiei și a apărării: cele două servicii erau mai eficiente dacă erau asigurate împreună. O a treia posibilitate este folosirea religiei centralizate de către căpeteniile locale ca subterfugiu pentru a lua surplusul agricol de la fermierii locali.

Armata a jucat un rol important în aceste orașe. Odată cu dezvoltarea orașelor a crescut frecvența și duritatea conflictelor umane din două motive. În primul rând, orașele venerau zei diferiți și purtau războaie pentru a reglementa disputele religioase. În al doilea rând, societățile umane acumulasera bogății, asigurând ținte lucrative care încurajau războaie materialiste. Deși orașele încurajau comportamentul agresiv, totodată asigurau și cea mai eficace apărare împotriva agresiunilor.

2. Orașele antice

A. Orașele grecești

Următorul pas al dezvoltării orașelor a avut loc în Grecia. În anul 500 î.H., existau sute de orașe-stat independente, variind ca număr de locuitori de la câteva sute la câteva zeci de mii de locuitori. Atena era cel mai mare oraș-stat, cu o populație de aproximativ 150.000 de locuitori, urmată de Sparta care avea o populație de aproximativ 40.000 de locuitori. În comparație cu orașele timpurii, care erau controlate de către preoți, majoritatea orașelor grecești erau guvernate de cetățeni, prin intermediul adunărilor publice unde aveau loc discuții politice.

“Orașele-state grecești erau, în marea lor majoritate, orașe-târguri, iar teritoriul statului includea și un district rural înconjurător. Acest district era, însă, atât de mic, încât permitea locuitorilor săi din satele cele mai îndepărtate de oraș să vină la târg ca să cumpere sau să vândă, iar apoi să se întoarcă în satul lor – toate acestea între răsăritul și apusul soarelui”[4].

B. Orașele romane

Imperiul Roman este, într-un fel, extensia juridică a urbei și funcționează ca o “confederație de orașe unite printr-o structură administrativă provincială, dar autonomă în ceea ce privește treburile interne”[5]. În zona mediteraneană, imperiul reunește un număr mare de orașe-state sau creează altele acolo unde nu existau înainte și implementează pe malurile Mediteranei o rețea continuă formată din mii de orașe mari și mijloci, cu sau fără fortificații, urmând același plan geometric ce ordonează diferite elemente arhitecturale.

Începând din secolul al III-lea D.H., o dată cu incursiunile barbare și slăbirea statului imperial, securitatea orașelor este compromisă, dar ele câștigă în importanță, devenind centre fortificate, unde supraviețuiesc funcțiunile civile amenințate. “Orașele, care se dezvoltă liber, la adăpostul pax Romana

și al frontierelor îndepărtate sunt nevoite să se înconjoare de ziduri, să-și aleagă un perimetru definit pe care trebuie să-l consolideze și să-l apere. Aproape întotdeauna se procedează la restrângerea zonelor urbane prea vaste și discontinue, integrând obstacole naturale – fluvii, pante abrupte – vechile ziduri romane și marile structuri construite la marginea zonelor dens locuite: circuri, amfiteatre, apeducte”[6].

Începând din secolul al IV-lea, simbolurile și edificiile religiei creștine încep să marcheze și, într-o oarecare măsură, să modifice organizarea orașelor.

3. Orașele medievale

În primele secole după căderea Imperiului Roman, orașele din vest au decăzut. Cuceririle islamice au întrerupt comerțul în zona mediteraneană, ducând la declinul orașelor-port. Invaziile triburilor barbare au devastat Europa, făcând ca schimbul și călătoriile să fie riscante și nesigure. Oamenii s-au închis în fortărețe unde erau protejați.

Decăderea cadrului urban din regiunile romanizate și începutul urbanizării dincolo de vechile frontiere ale Imperiului Roman vor unifica, treptat, peisajul, de la Marea Mediterană la Marea Nordului, dar va determina, în același timp, apariția numeroaselor divergențe regionale și locale asupra cărora organizările politice mari au o influență slabă și intermitentă. Treptat, se trece de la o zonă unde rețeaua de orașe romane rămâne destul de compactă – Italia, Franța meridională, Spania și Africa de Nord înainte de cucerirea arabă – la o zonă care se întinde până la Rin, la limes-urile germanice de la Dunăre, unde orașele romane, mai distanțate, rămân izolate pe un teritoriu rural și, în sfârșit, la o arie mai îndepărtată, fără frontiere precise, unde se formează un nou sistem de așezări izolate. În acest mod prinde contur un nou tip de unitate în diversitate care va rămâne o caracteristică constantă a orașelor europene.

„Primele elemente ale orașului european în devenire se profilează deja în particularitățile acestei situații, în modul în care vechiul patrimoniu este modificat și reutilizat și în logica ce conduce noile așezări.

În primul rând, ideea de oraș își pierde sensul general și sistematic și se individualizează printr-o nouă și radicală subordonare față de elementele geografice și ale peisajului. Orașele existente, deși continuă să trăiască, sunt asimilate din punct de vedere mental cadrului lor natural, asupra căruia omul începe să-și exercite inventivitatea. [...]

În al doilea rând, se schimbă importanța relativă a diferitelor funcțiuni urbane, astfel încât echilibrul ansamblului se modifică, atât în plan arhitectural, cât și în plan simbolic. [...]

În sfârșit, trebuie să reflectăm asupra peisajului în care sunt inserate sau dispersate vechile și noile așezări: un spațiu dilatat de noile relații cu teritoriile septentrionale, de încetineala și pericolele comunicărilor. Orașele de orice fel nu mai sunt decât niște refugii precare împotriva capcanelor acestui spațiu nedefinit unde se diluează organizarea teritorială a statului roman și unde o nouă organizare întârzie să apară. [...]”[7].

Începând cu a doua jumătate a secolului X, ultimii invadatori ai creștinătății occidentale (arabii, scandinavii, maghiarii) au fost asimilați sau sedentarizați. Pacea relativă, îndulcirea climatului și abundența de noi terenuri cultivabile pe teritoriul european și la limitele sale orientale permit o creștere a populației, paralel cu dezvoltarea producției, care durează până la jumătatea secolului al XIV-lea.

În acest proces, orașele devin centre specializate în activitățile secundare și terțiare care nu sunt supuse unei autorități politice centralizate. Fiecare dintre ele – asociate, în general, unei mici suprafețe agricole, dar uneori total independente, precum Veneția[8] – dezvoltă un ansamblu de inițiative comerciale, industriale, financiare și culturale mult mai extinse – care le pune în concurență cu altele la scară continentală și mondială.

Lipsite de resursele pe care le oferă un teritoriu vast, orașele medievale au dimensiuni limitate, inferioare celor din metropolele antice, musulmane și orientale, dar în conceperea lor există un surplus de caracter care le va da originalitate. Tabelul nr. 1.2. prezintă cele mai mari orașe din Europa între anii 1000 și 1900. Ele aparțineau Imperiului Bizantin și zonelor musulmane din Spania.

Începând cu secolul al XI-lea, orașele își dobândesc autonomia politică, administrativă și juridică și susțin avantajos confruntarea cu puterile statale slăbite și îndepărtate.

Autonomia politică se oprește la porțile orașului și nu se întinde în mediul rural; orașul depinde de sat prin aprovizionarea cu alimente și controlează, de fapt, un teritoriu mai mult sau mai puțin întins, dar, spre deosebire de polis-ul grec, el este un oraș închis care nu acordă egalitate în drepturi populației rurale. Activitățile lui economice și politice se pot întinde în întreaga lume și răspund întotdeauna intereselor stricte ale populației urbane. De altfel, aceasta din urmă nu este un corp care-și exprimă voința într-o manieră unitară, ca adunările din orașele grecești: clasa dominantă reprezentată în consilii[9] se lărgește în mod progresiv, fără să includă muncitorii salariați. Iar când aceștia din urmă

intră în lupta pentru putere – în timpul crizei economice din a doua jumătate a secolului al XIV-lea – ei sunt mereu înfrânți, fapt ce favorizează concentrarea puterii în mâinile uneia sau câtorva familii. Efectul cel mai vizibil al acestor lupte este competiția pentru ocuparea cea mai avantajoasă, uneori chiar speculativă, a spațiului urban, limitat doar în parte prin reguli instituționale.

Tabelul nr. 1.2 - Orașele europene între 1000 și 1900

1000		1400		1700		1900	
Oraș	Populație (mii)	Oraș	Populație (mii)	Oraș	Populație (mii)	Oraș	Populație (mii)
Constantinopol	450	Paris	275	Constantinopol	700	Londra	6480
Cordoba	450	Mialno	125	Londra	550	Paris	3330
Sevillia	90	Bruges	125	Paris	530	Berlin	2424
Palermo	75	Veneția	110	Naples	207	Viena	1662
Kiev	45	Granada	100	Lisabona	188	St. Petersburg	1439
Veneția	45	Genoa	10	Amsterdam	172	Manchester	1255
Regensburg	40	Praga	95	Roma	149	Moscova	1120
Thessalonika	40	Caffa	58	Veneția	144	Glasgow	1072
Amalfi	35	Sevillia	70	Moscova	130	Liverpool	940
Roma	35	Ghent	70	Milano	124	Birmingham	1248

A. Colonizarea și orașele noi

Orașele medievale importă materii prime și exportă produse industriale și comerciale. Satul, pentru a răspunde acestor exigențe și creșterii populației trebuie să-și mărească producția defrișând noi terenuri și exploatându-le mai bine pe cele deja cultivate. În același timp, granițele Europei se extind spre est, prin colonizarea teritoriilor situate dincolo de Elba și spre sud, prin recucerirea treptată a Spaniei de la arabi. Aceste acțiuni impun formarea de noi orașe, întemeiate de regi, de vasali, de ordine religioase sau chiar de marile orașe și care sunt mai mult sau mai puțin conforme modelului citadin deja existent.

Ele reproduc la scară mai mică organizarea orașelor-stat, rămânând totuși supuse, pe plan politic și judiciar, unei puteri exterioare, feudale sau orășenești; ele garantează libertatea individuală a lucrătorilor, au un guvern ales de către cetățeni și sunt construite după aceleași principii organizatorice și formale.

Astfel, se formează, începând din secolul al XIV-lea, densa rețea urbană policentrică, ce caracterizează și astăzi Europa: cele 130.000 de centre care sunt răspândite între Mediterana și Artica sunt, adesea,

foarte apropiate – uneori la 5 – 10 km, în zonele cele mai populate – dar se diferențiază prin limbă, obiceiuri, arhitectură, imaginație.

Marea criză economică care durează din prima treime a secolului al XIV-lea până la jumătatea secolului al XV-lea întrerupe dezvoltarea orașelor europene. Expansiunea demografică se oprește sau cunoaște un recul, mai ales după ciuma dintre anii 1347-1348. Prețul produselor agricole de primă necesitate scade, în timp ce prețul celorlalte mărfuri și salariile, dată fiind lipsa mâinii de lucru, cresc. Toate acestea determină, în afară de neajunsuri și dezechilibre, o stimulare a industriei specializate și a comerțului, o ameliorare a căilor de comunicație și un progres al tehnicilor financiare.

B. Orașele comerciale

Începând din secolul al XV-lea în Europa au luat ființă orașele comerciale mari. Doi factori au contribuit la dezvoltarea orașelor mari: centralizarea puterii și creșterea schimbului pe distanțe mari. Centralizarea puterii. În secolul al XV-lea puterea economică și politică a fost transferată de la un număr mare de stăpâni feudali la un număr relativ mic de prinți, regine și regi. Această schimbare a puterii a fost cauzată, în principal, de apariția unor tehnici militare care făceau ca mecanismele de apărare ale feudei tradiționale să fie depășite. Inovațiile în domeniul militar au crescut seriozitatea și gradul conflictului. Stăpânul feudal își folosea servitorii ca războinici de ocazie. Dacă acești războinici nu puteau să înfrângă pe atacatori pe câmp deschis, stăpânul feudal putea oricând să se refugieze în castel. Armata profesionistă a secolului al XV-lea combina infanteria înarmată cu sulițe, arbaletetele și muschetele cu arme de asalt și cavalerie. Soldații profesioniști au înfrânt războinicii stăpânului feudei pe câmp deschis, iar, când acesta s-a retras în castel, tunurile de asalt au dărâmat zidurile castelului. Armatele profesioniste au înfrânt stăpânii feudali centralizând puterea în mâinile regilor.

Orașele comerciale au dezvoltat manevre defensive în concordanță cu noul stil de purtare a războiului. Apărarea nu mai era o simplă problemă de construire a unui zid și de aruncare a uleiului încins peste atacatori. Aceasta cerea angajarea de soldați profesioniști și fortificarea cetății. Orașele mai mari au putut să exploateze economiile de scară crescute în apărare. Centralizarea puterii a dus la centralizarea funcțiilor administrative și militare în orașele regale.

După secolul al XVI-lea orașele care s-au dezvoltat cel mai rapid erau acelea care adăposteau sau includeau o curte regală. Într-o perioadă scurtă de timp, peste 20 de orașe au crescut la o mărime deținută numai de către puține orașe medievale. Londra avea 250.000 de locuitori, Neapole 240.000 de

locuitori, Milano 200.000 și Paris 180.000 de locuitori; orașe cu aproximativ 100.000 de locuitori includeau Roma, Lisabona, Palermo, Sevilla și Amsterdam.

Schimburile pe distanțe mari s-au dezvoltat din două motive:

- În primul rând, consolidarea puterii a dus la ridicarea multor restricții asupra schimbului. În momentul în care puterea a fost centralizată, tarifele locale impuse de stăpânii feudali au dispărut și comerțul s-a intensificat.
- În al doilea rând, călătoriile peste ocean au dus la extinderea și descoperirea de noi piețe. Orașele s-au dezvoltat de-a lungul rutelor de schimb și la punctele intermediare; în vreme ce orașele porturi înflorau, orașele din interiorul continentelor erau în declin.

4. Orașele industriale

Peisajul european, produs la capătul a zece secole de evoluție politică, economică și culturală și legat de aceasta printr-o rețea complexă de cauzalități reciproce, intră în criză, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, atunci când transformările instituționale, progresul științific aplicat tehnicilor de producție, dezvoltarea economică și demografică depășesc un prag critic și dau schimbării un caracter revoluționar.

Evenimentele care au influențat peisajul se pot împărți în mai multe categorii:

- a) Mecanismele revoluției industriale – creșterea populației, creșterea producției industriale și mecanizarea sistemelor productive, care se profilează în Anglia începând cu mijlocul secolului al XVIII-lea și se răspândește în celelalte țări europene – schimbă, pentru prima oară după secolul al XII-lea cantitățile și calitățile existente în sistemul urban european.

Sporirea și exodul populației active rurale spre oraș accelerează și mai mult creșterea populației urbane. Londra, care depășește, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, 1.000.000 de locuitori, atinge, în anul 1851, 2.500.000 de locuitori, mai mult decât oricare alt oraș din lume, modern sau antic. Un oraș industrial precum Manchester, care numără, în anul 1760, 12.000 de locuitori, ajunge, spre mijlocul secolului următor, la 400.000 de locuitori.

În același timp, terenul este cultivat după noua metodă capitalistă, teritoriul este străbătut de drumuri și de canale noi și, după anul 1830, de calea ferată. Industriile se concentrează, mai întâi, de-a lungul

apelor, apoi în jurul minelor de cărbune, transformând, în mod radical, marile zone rurale. Navele cu vele sunt treptat înlocuite de vapoare cu aburi, iar porturile se transformă în consecință.

- b) Coerența proiectelor arhitecturale și peisagistice se bazează pe mecanismele instituționale contestate de iluminiști și de revoluțiile politice de la sfârșitul secolului al XVIII-lea.

Autorii din prima jumătate a secolului al XIX-lea descriu orașul industrial ca un loc cu imense periferii, formate din case noi și precare, construite printre fabrici, care devin repede de nelocuit din cauza lipsei de spații publice și de servicii igienice elementare: apă curentă, canalizare, strângerea deșeurilor. Acest decor produs de dezvoltarea economică și de consecințele acestei dezvoltări – războaiele din primii cincisprezece ani ai secolului, urmate de o criză economică – este prototipul orașului liberal.

- c) Progresul tehnic și spiritul de inițiativă care domină această perioadă sporesc exigența reorganizării.

Dezvoltarea fără precedent a populației mondiale în secolul al XIX-lea își are cauzele în ameliorarea metodelor de producție în agricultură și industrie și dezvoltarea mijloacelor de transport care generează noi locuri de muncă și, deci, mijloace de subzistență sporite. Progresele în medicină, îmbunătățirea condițiilor sanitare și igienice duc la eradicarea unor boli ce până de curând secerau populațiile: holera, tuberculoza, variola, tifosul. În plus, datorită imperiilor coloniale, răspândirea noilor descoperiri se mondializează.

În acest timp populația mondială aproape se dublează (de la 900 milioane la 1 miliard 600 milioane locuitori) în zonele unde migrația europeană se dezvoltă. Între 1810 și 1910 populația crește de 40 de ori în regiunile Americii de Nord și de Sud, Africii de Sud, Australiei, Noii Zeelande și Siberiei (populația va spori de la 5 milioane la 200 de milioane)[10].

În Europa, populația crește de la 190 la 423 milioane, ritmurile de creștere fiind, însă, diferite de la țară la țară, în funcție de situațiile specifice ale fiecăreia.

Creșterea demografică afectează diferit statele și orașele. Era industrială este caracterizată de creșterea vechilor orașe și crearea unor centre noi.

Populația orașelor medievale sporește, mai ales în țările industrializate, unde exodul populației spre orașe duce la depopularea satelor. Migrația interioară a muncitorilor în căutare de lucru, a zilierilor din agricultură, care-și oferă serviciile în timpul recoltatului este și ea importantă, putându-se efectua atât în

interiorul unei țări, cât și dintr-o țară în alta[11]. În aceeași epocă, au loc migrări importante de populație determinate de colonizare. Milioane de oameni părăsesc Europa, înființând comunități și noi centre de producție în colonii. Progresele tehnice și descoperirile științifice demarate în secolul al XVIII-lea se dezvoltă în secolul următor, dând naștere așa numitei revoluții industriale. Industria permite fabricarea unor obiecte în număr mare: apare produsul de serie. Sunt folosite noi tipuri de energii, aburul și electricitatea. Legat de arhitectură, apare și se răspândește folosirea betonului armat, a construcțiilor metalice, ascensorul, iluminatul electric. Evoluția tehnicii duce la apariția de noi echipamente, telefonul, gările, omnibuze și tramvaie cu tracțiune animală, apoi cu motor, automobile, căi ferate. Orașul devine un organism din ce în ce mai complex.

Revoluția industrială determină mutații profunde în redistribuirea locuitorilor în teritoriu. Populația urbană cunoaște o dezvoltare mult mai rapidă decât cea mondială, în general. Exodul rural umple orașele. Dacă la începutul secolului al XIX-lea, majoritatea populației active – 80% - era ocupată în agricultură, 8% în sectorul secundar și 12% în cel terțiar, asistăm ulterior la o redistribuire a forței de muncă, cu precădere spre sectorul secundar - industrial[12]. Problemele densității urbane, a crizei de locuințe, a șomajului și molimelor, par insurmontabile. Utopiștii și reformatorii din secolul al XIX-lea concep proiecte de orașe ideale pe care încearcă să le transpună în fapt. În paralel, numeroși industriași construiesc pentru muncitorii lor adevărate aglomerări. Orașele existente sunt confruntate cu fenomenul proliferării dezordonate a periferiilor.

În țările dezvoltate, consecințele politice ale dezvoltării economice se fac simțite, distribuția puterii politice se face paralel cu cea economică, iar sistemul administrativ se adaptează la noua compoziție socială. În Anglia, de exemplu, în 1832 se adoptă o lege electorală care suprimă drepturile a 200 de orașe mici și operează o redistribuire a locurilor în favoarea orașelor industriale[13]. Această lege suprimă vechea obligație care leagă drepturile politice de proprietatea de bunuri imobiliare, punând industriașii și comercianții pe picior de egalitate cu proprietarii de terenuri. În acest fel, legea electorală deschide calea unei serii de reforme ce pot fi luate în interesul exigențelor noii societăți, în general, și a industriei, în special. Începând cu 1835, administrațiile municipale sunt desemnate să înlocuiască (prin vot) vechile instituții feudale. Astfel, orașele sunt prevăzute cu o autoritate democratică ce controlează toate intervențiile publice în materie de construcții, de drumuri, de echipamente urbane, deci de organizare și planificare. Această administrație locală trebuie să facă față, în același timp, intereselor locale și ale autorităților centrale.

În decursul a două decenii – între 1830 și 1850 putem spune că ia naștere urbanismul modern[14]. Circumstanțele în care apare sunt foarte bine descrise de H.M. Croome: “Cu cât este mai mare creșterea tehnicii capitaliste, cu tot atât se vor complica și relațiile economice; cu cât concentrarea populației într-un oraș este mai mare, cu atât prosperitatea unora este legată de a altora, pe care nu-i vor cunoaște niciodată; și cu atât mai mult va fi necesar ca fiecare să urmeze un model de conduită prestabilit. De exemplu, sănătatea unui locuitor al orașului nu e numai problema sa, pentru că boala de care suferă poate fi un pericol de contaminare pentru vecinii săi mult mai mare decât pentru un locuitor de la țară, care trăiește într-o casă izolată. Rolul educației devine tot mai important și cel al responsabilității sociale crește la fel, împreună cu sentimentul că noi suntem membri ai aceluiași corp [...] Astfel, urmărind fazele dezvoltării capitaliste, ne vom găsi în fața unei situații paradoxale: idealul individualist distruge vechea solidaritate și face posibilă dezvoltarea capitalismului; acesta, la rândul său, dezvoltând dependența reciprocă, favorizează reparația solidarității”. În paralel cu creșterea populației orașelor, crește valoarea terenului urban, se proliferază construcțiile de locuințe care depind de libera inițiativă și scăpă controlului general. Orașele cresc în jurul vechilor lor centre, dispar spațiile libere, apar aglomerări de construcții în jurul locurilor de muncă, al gărilor. Aglomerarea în locuințe improprie a populației urbane cu venituri reduse, duce la apariția poluării și epidemiilor, care lovesc apoi orașul în totalitatea sa.

În 1831, epidemia de holeră se răspândește în Anglia și Franța, situația repetându-se în 1840. Problema principală a orașelor devine evacuarea deșeurilor, introducerea unor măsuri de igienă generală. În Anglia se va introduce prima lege sanitară în 1847, ea stând apoi la baza elaborării legislației urbane ulterioare; în Franța, abia în 1850 se va aproba prima lege urbană (un arhitect și un medic trebuie să facă parte în mod obligatoriu din comisia comunală)[15]. Aglomerarea și apariția noilor echipamente creează grave inconveniente în funcționarea ansamblului orașului. Principalele preocupări urbanistice se vor orienta cu precădere spre rezolvarea discordanțelor dintre vechile orașe și noile lor cerințe, determinate de aglomerare și industrializare. La început atenția reformatorilor se va îndrepta spre proprietatea particulară și spre problemele care priveau canalizarea, apa potabilă, propagarea epidemiilor. Treptat apoi, executarea de lucrări publice, drumuri și căi ferate vor face necesară apariția unor noi proceduri în gestiunea urbană: cartografierea precisă, procedura exproprierilor, organizarea serviciilor tehnice municipale de control și aplicarea măsurilor cu caracter general.

În prima jumătate a secolului al XIX-lea lipsește ideea unei planificări publice care să stimuleze inițiativele, să le coordoneze, acest fapt decurgând din gândirea liberală specifică acestei perioade.

După 1848 se reintroduce controlul statului asupra sectoarelor vieții economice și sociale. Se vor realiza o serie de reforme în care urbanismul va juca un rol important, devenind unul din instrumentele cele mai eficace ale puterii. Măsurile coerente ce se vor lua, solid inserate în legislația și în practica administrativă vor duce la ceea ce putem numi "Urbanism neo-conservator" căruia i se datorează reorganizarea orașelor europene în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului al XX-lea

Hausmann și planul Parisului.

Experiența urbanistică neo-conservatoare a fost ilustrată exemplar de transformarea Parisului, inițiată de Napoleon al III-lea, la venirea sa la putere. O serie de aspecte au concurat la unicitatea și exemplaritatea demersului urban parizian: precocitatea experienței, existența legii republicane din 1850, înaltul nivel tehnic al inginerilor ieșiți din Școala politehnică, rezonanța culturală a Parisului și excepționala personalitate a baronului Hausmann, prefect de Sena între 1853 și 1869 – responsabilul programului.

Este pentru prima oară când un ansamblu de măsuri tehnice și administrative este extins la scara unui oraș de peste un milion de locuitori și este elaborat și aplicat cu coerență într-un interval de timp relativ scurt (1853-1869). Planul este aplicat și controlat în fiecare din consecințele sale tehnice, formele administrative și financiare.

Opera haussmaniană cuprinde cinci categorii de operații:

- prima, trasarea drumurilor, va tăia centrul și periferiile cu o rețea de străzi largi și rectilinii (unind principalele centre ale vieții urbane și gările, asigurând ameliorarea traficului) care vor evidenția și izola monumentele mai importante și vor permite construirea în lungul lor, a unor noi construcții de locuințe reglementate strict;
- a doua categorie o constituie lucrările de construcții dirijate direct de prefectură și alte instituții publice: școli, spitale, închisori, birouri administrative, biblioteci, colegii, piețe, școli militare poduri etc.;

- lucrările de creare a parcurilor publice constituie a treia categorie de lucrări;
- renovarea echipamentelor în orașul vechi constituie a patra categorie de lucrări;
- a cincia lucrare este modificarea organizării administrative a orașului.

După 1870, realizările lui Haussmann la Paris devin model pentru toate orașele europene: Berlin, Avignon, Rouen, Bruxelles, Barcelona, Stockholm, Mexico, Florența etc. fără ca vreunul din acestea să se ridice la nivelul modelului.

5. Orașele contemporane

La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX dezvoltarea urbană este reluată într-o formă organizată.

Presiunea rentei determină creșterea valorii locuințelor dincolo de cerere, alungând din oraș clasele mai nevoiașe, deși ele sunt necesare pentru funcționarea acestuia; determină creșterea densității și congestionarea orașelor sărace în spații destinate serviciilor publice; împinge spre periferie industria și marile întreprinderi și le îndepărtează tot mai mult de centru, o dată cu deplasarea limitelor orașului.

În ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, apar propunerile de reformă, pentru a corecta aceste inconveniente: programe de locuințe populare, subvenționate de puterea publică; „orașul-grădină”, inundat de verdeață; „orașul-industrial”, realizat pentru ca industria să poată coabita cu alte funcțiuni urbane. În primele decenii ale secolului XX sunt enunțate funcțiunile urbane: locuirea, munca, circulația (Le Curbusier) și se definesc caracteristicile lor în opoziție cu orașul post-liberal. Locuirea devine elementul principal al orașului, dar ea este inseparabilă de serviciile care formează „prelungirea” ei; activitățile productive determină trei mari tipuri de aglomerări: orașul risipit în teritoriu, orașul industrial linear și orașul comercial circular; activitățile recreative primesc numeroase spații libere, dar nu este suficient să fie concentrate în anumite zone, ci trebuie să formeze un spațiu unic, unde toate celelalte elemente sunt distribuite în mod liber; circulația trebuie să fie repartizată în funcție de necesitatea diferitelor mijloace de transport, iar strada-coridor trebuie să fie înlocuită cu un sistem de trasee separate pentru pietoni, biciclete, vehicule lente și vehicule rapide, trasate în spațiul continuu al orașului-parc.

Începând cu anul 1929, criza economică și apoi Cel de-al Doilea Război Mondial au pus capăt majorității experiențelor de planificare urbană pe termen lung și au impus altele, dictate de starea de urgență. În perioada de după război, împărțirea Europei în două blocuri restrânge, în est, dar, într-o oarecare măsură și în vest, limitele discuției și experimentării.

Din 1950, orașele contemporane se confruntă cu o puternică accelerare a ratei creșterii populației urbane mondiale. Aceasta reprezenta 33% din populația totală în anul 1950, 40% în 1977 și 50% în 2000; se prevede ca în 2020, populația urbană să atingă 60%.

Astăzi, creșterea populației urbane este rezultatul a două tipuri diferite de factori[16]:

- În țările - centre ale economiei mondiale, proporția oamenilor care locuiesc în marile orașe și gradul de urbanizare (84%) ține mai puțin de populația totală a țărilor sau de densitatea acesteia, cât de importanta funcțiilor de extravertire economică. Urbanizarea exprimă aici în primul rând importanța relațiilor internaționale ale economiilor, cu un nivel crescut al valorii comerțului exterior pe locuitor; creșterea urbană este, mai ales, un fapt exogen determinat de dezvoltarea activităților exportatoare care dau orașelor propria lor specializare. Fenomenul este valabil atât pentru economiile agrare ale Australiei și Noii-Zeelande, cât și pentru economiile industriale (Germania, Japonia) sau terțiare (Regatul Unit).
- În țările dependente, creșterea populației urbane este în același timp un fenomen demografic și social: importanța debordantă a populațiilor neintegrate, care trăiesc în lagăre sau în forme de locuire elementare, conferă gigantismului urban un caracter patologic deosebit de exploziv. În acest caz se va vorbi despre megalopolisuri mai degrabă decât despre metropole pentru a numi fenomenele de hipertrofie caracteristică marilor orașe din anumite țări sărace, precum macrocefalia capitalelor politice din America Latină sau din Africa Occidentală, unde se regăsește cu greu o ierarhie urbană completă, pentru că orașele mici sau mijlocii sunt slab reprezentate. Un exemplu sugestiv este proliferarea sălbatică a fenomenului urban în Mexico, cel mai populat oraș al lumii, martor al unei explozii demografice necontrolate (1 milion de locuitori în 1930, 8 milioane în 1970, 14 în 1980, peste 23 în 1990, 31 în 2000) și al unei remarcabile aglomerări într-un mediu ecologic alterat, pe o suprafață egală cu jumătate din cea a Belgiei. Dintre primele 100 de orașe ale lumii în 1990, 44 se regăsesc în Asia și 9 în Africa.

„Proliferarea marilor metropole pare a fi manifestarea cea mai importantă a creșterii urbane actuale și nici o regiune a globului nu este lipsită de mari aglomerări urbane. Înmulțirea metropolelor este un fenomen care se accelerează: se remarcă existența a 16 aglomerări milionare în lume în 1900, 49 în 1950, 99 în 1960, 250 în 2000. Se prevede ca în 2020 să existe peste 550 de metropole”[17].

BIBLIOGRAFIE

- [1] Davis, K. – The Urbanization of Human Populations, Scientific American, Vol. 213, No. 3, September 1965
- [2] O`Sullivan, A. - Urban Economics, Third edition, IRWIN, Chicago, 1990
- [3] Mumford, L. – The City in History, New York: Harcourt Brace Javanovich, 1961
- [4] Toynbee, A. – “Orașele în mișcare”, Editura Politică, București, 1979
- [5] Lopez, R. – The Birth of Europe, New York, 1975, p 15
- [6] Benevolo, L. – Orașul în istoria Europei, Editura Polirom, București, 2003, p 20
- [7] Benevolo, L. – op. cit.
- [8] Veneția apare de la început ca un oraș-stat comercial, la marginea lumii politice occidentale și, din acest motiv, ferită de relațiile feudale care guvernau continentul. Ea va rămâne singurul oraș-stat european care concurează cu succes statele naționale din secolul al XVI-lea și rămâne, până în secolul al XVIII-lea, o mare putere mondială.
- [9] Organele de guvernare orășenești erau formate dintr-un mare consiliu care reprezenta principalele interese particulare, dintr-un mic consiliu care servea ca executiv și dintr-un număr de magistrați aleși sau trași la sorti, numiți consuli în Italia, jurați în Franța, consilieri municipali în Flandra. Acestor instituții li se opun asociațiile care reprezintă o parte din cetățeni, corporațiile și milițiile care își desemnează propriul magistrat, pe căpitanul poporului. Pe lângă autoritățile civile există și autoritățile religioase.
- [10] Le grand Atlas de l`histoire mondiale, Encyclopedia universalis France S.A. et Albin Michel, 1989, p. 212
- [11] „Secolul XIX poate fi numit epoca eroică a noii colonizări europene”. Paul Leroy Beaulieu: Colonizarea europeană a globului se va desfășura în perioada 1815 – 1914, cu intermitențe, apogeul fiind în ultimele decenii ale secolului XIX. Atunci sporesc și rivalitățile dintre principalele puteri industriale mondiale în căutarea de materii prime, piețe și posibilități vaste pentru investiții. O parte importantă a omenirii trece sub control european. Economia se industrializează. Le grand Atlas de l`histoire mondiale, Encyclopedia universalis France S.A. et Albin Michel, 1989, p. 244
- [12] Harouel, J.L. - Histoire de l`Urbanisme, Presses Universitaires de France, 1990
- [13] Benevolo, L. - Histoire de l`architecture moderne, vol. 1, La revolution industrielle, ed. Dunod Paris

-
- [14] Teoria urbanismului se bazează pe tratatele lui Baumeister (1876), Stübben (1890) și Unwin (1909).
- [15] Benevolo, L. - Orașul în istoria Europei, Editura Polirom, București, 2003
- [16] Bonnet, J. – Marile metropole mondiale, Institutul European, Iași, 2000
- [17] Bonnet, J. –