

Liviu Jigoria-Oprea

**RECONVERSIA FUNCȚIONALĂ
ȘI REGENERAREA URBANĂ
A SPAȚIILOR INDUSTRIALE
DIN ORAȘELE BANATULUI**



**Editura Universității de Vest
Timișoara, 2020**

CUPRINS

PREFAȚĂ	9
----------------------	----------

INTRODUCERE.....	13
-------------------------	-----------

PARTEA I : Fundamentare conceptuală și metodologică

I. Fundamentare conceptuală.....	19
I.1. Organizarea și analiza spațiului geografic: relația dintre spațiu și dezvoltarea activităților economice.....	19
I.2. Industrializarea și dezvoltarea peisajului industrial	31
I.3. Modificările sistemului economic și ale peisajului industrial	41
I.3.1. Sistemul post-fordist și peisajul postindustrial.....	41
I.3.2. Dezindustrializarea și restructurarea industrială în statele postsocialiste	45
I.3.3. Delocalizarea activităților industriale.....	50
I.3.4. Abandonarea și reconversia spațiilor industriale	52
I.3.5. Noua industrie, noul urbanism și regenerarea urbană	56
I.4. Legislația din România cu privire la spațiile industriale, după 1989	59
I.4.1. Legislația privind privatizarea	59
I.4.2. Legislația privind zonele defavorizate	61
I.4.3. Legislația cu privire la urbanism, construcții, reconversie și regenerare urbană	62
I.4.4. Legislația cu privire la patrimoniul industrial	62
I.4.5. Concluzii cu privire la legislație	62
II. Fundamentare metodologică	65
II.1. Abordarea tematicii prin prisma principalelor concepte și istoricul cercetării.....	65
II.2. Obiectivul, problematica lucrării și ipotezele de cercetare	70
II.3. Metode de cercetare, tehnici și instrumente de analiză utilizate în studiul spațiilor industriale.....	76

PARTEA a II-a: Istoricul industrializării și consecințele dezindustrializării postsocialiste

III. Instalarea, evoluția și expansiunea industriei în Banatul românesc	97
III.1. Contextul european și regional al afirmării industriei bănățene	97
III.1.1. Propagarea revoluției industriale în Banat, prin Imperiul Habsburgic	97
III.1.2. Rolul colonizărilor austriece din secolul al XVIII-lea	98

III.1.3. Difuzarea infrastructurilor strategice și afirmarea industriei în Banat ...	102
III.2. Localizarea activităților industriale	103
III.2.1. Influența factorilor naturali în localizarea primelor activități industriale	103
III.2.2. Politica industrializării socialiste și consecințele spațiale	106
III.2.2.1. Aglomerarea și dispersia industriei sub regimul socialist	106
III.2.2.2. Mișcările populației și urbanizarea	110
III.2.3. Tendințele de localizare a industriei în perioada postsocialistă	112
III.3. Etapele distribuției industriei și evoluția peisajului industrial din Banat	115
III.3.1. Prezentare generală a evoluției și localizării industriei în orașele bănățene	115
III.3.2. Evoluția peisajului industrial din centrele miniere și centrele specializate în industria grea	119
III.3.3. Evoluția peisajului industrial din centrele tradiționale ale industriei ușoare și a materialelor de construcție	131
III.3.4. Evoluția peisajului industrial din centrele specializate tradițional în industria lemnului	134
III.3.5. Evoluția peisajului industrial din alte centre urbane.....	136
III.3.6. Evoluția peisajului industrial din centrul urban cu funcție industrială complexă (Timișoara)	138
IV. Dezindustrializarea și restructurarea activităților industriale în Banat.....	143
IV.1. Restructurarea, privatizarea și închiderea marilor întreprinderi	143
IV.1.1. Restructurarea întreprinderilor din siderurgie și construcții de mașini ..	148
IV.1.2. Restructurarea întreprinderilor din industria de prelucrare a lemnului ..	156
IV.1.3. Restructurarea întreprinderilor textile și fabricarea încălțămintei	160
IV.1.4. Restructurarea întreprinderilor alimentare	163
IV.2. Corupția și interesele de grup	165
IV.3. Starea brownfield-urilor din Banat și principalele bariere din calea regenerării	168
IV.4. Valorificarea patrimoniului industrial: dificultăți și beneficii	188
PARTEA a III-a: Orașul postindustrial și percepția comunităților umane despre transformările peisajului industrial	
V. Reindustrializarea și reconversia spațiilor industriale din Banat	203
V.1. Noile tipuri de spații industriale și întreprinderi din Banat	203
V.2. Noua industrie de tip greenfield și potențialele clustere din Banat	209
V.3. Reindustrializarea spațiilor industriale vechi și reconversia structurală	215
V.4. Reconversia funcțională și schimbarea destinației spațiilor industriale	219
VI. Peisajul post-industrial: între revitalizare și abandon (studii de caz)	225
VI.1. Peisajul post-minier	225

VI.2. Declinul peisajului industrial din fostele centre ale industriei grele (siderurgie și construcții de mașini)	232
VI.3. Reindustrializare și reconversie, între dinamici continue și intervenții inegale (diferențiate).....	239
VI.4. Reconversia funcțională a spațiilor industriale și peisajul post-industrial modern	270
VII. Dimensiunea socială, percepția și practicarea peisajului industrial în epoca postindustrială	277
VII.1. Dimensiunea social-economică	277
VII.1.1. Declinul demografic și disponibilizările din centrele puternic afectate de dezindustrializare	277
VII.1.2. Șomajul și ocuparea forței de muncă	280
VII.1.3. Specializarea, reconversia și mobilitatea profesională	285
VII.2. Percepția asupra spațiului afectat de dezindustrializare	289
VII.2.1. Imaginea urbană și problemele sociale din perioada postindustrială ...	289
VII.2.2. Întreprinderea și ruinele industriale: memorie, nostalgie, identitate	296
VII.2.3. Siguranța și securitatea urbană	310
VII.2.4. Reconversia spațiilor industriale și impactul social	321
CONCLUZII	329
BIBLIOGRAFIE	339
ANEXE	351
LISTA FIGURILOR, TABELELOR ȘI FOTOGRAFIILOR	361

I. Fundamentare conceptuală

I.1. Organizarea și analiza spațiului geografic: relația dintre spațiu și dezvoltarea activităților economice

Organizarea spațiului a început să fie definită în a doua jumătate a secolului XX și a fost acceptată ca fiind obiectul de studiu al geografiei. Deși până la anumite limite, organizarea poate fi sinonimă cu amenajarea, termenul de amenajare se dizolvă în cel de organizare, de aceea când vorbim de amenajarea unor localități, defrișarea pădurii în scopul obținerii terenurilor arabile sau amplasarea industriei într-un anumit loc, vorbim despre organizare (Surd et al, 2005).

Spațiul geografic a fost definit ceva mai târziu, spre sfârșitul anilor '70, însă înțelegerea sa este diferențiată în funcție de perspectiva din care este privit. Un lucru este însă cert, că spațiul are o origine socială (Popescu, 2000). Diferența dintre spațiu în general și spațiul geografic este caracterul limitat al spațiului geografic, limita sa orizontală fiind întreaga suprafața terestră, iar limita verticală fiind partea superioară a troposferei, și câteva mii de metri în interiorul scoarței terestre (Surd et al, 2005).

Timp de câteva decenii, până în jurul anilor <80->90, geografii au neglijat foarte mult componenta naturală a spațiului, având la bază raționamentul lui Hegel despre exteriorizarea omului față de natură, care reușește să pună capăt domniei naturii, câștigând supremația în fața acesteia și dreptul de a transforma spațiul pentru a-și satisface exigențele economice și sociale (Popescu, 2000). Această subestimare a spațiului natural, care era total subordonat activităților antropice, nu putea să meargă într-o direcție bună. Astfel, anumite dezechilibre ale mediului, disfuncționalități ale marilor centre urbane și criza spațială ce s-a creat spre sfârșitul anilor ,80 au condus la regândirea relațiilor dintre mediul natural și mediul social. Nu trebuie negat faptul că omul prin acțiunile sale a transformat și a contribuit la noua stare a mediului, dar trebuie să se țină cont de anumite reguli care să controleze și să limiteze acțiunea omului asupra naturii, pentru a se evita apariția unor dezechilibre nedorite (Popescu, 2000).

Neil Smith, în lucrarea „*Uneven development*”, susține că natura, așa cum o cunoaștem noi, este de fapt produsă social și nu mai există în forma sa pură (naturală) de o perioadă foarte lungă de timp (Smith, 1984). Natura

a fost transformată de către om prin muncă pentru a obține un profit de pe urma acesteia, iar diferențele dintre peisajul urban și rural sunt tot mai mici, fiindcă influența omului a devenit tot mai mare în ambele medii (Smith, 1984). Nu întotdeauna însă influența omului asupra mediului este una benefică, deși intențiile sale sunt adeseori bune. Dorința materialistă a oamenilor de a transforma eficient spațiul pentru a-și satisface nevoile materiale este insuficientă, deoarece accentul în cadrul unei societăți nu trebuie pus numai pe această latură materială.

Datorită activităților antropice asupra spațiului, din dorința de a prospera din punct de vedere economic, s-au produs unele efecte ireversibile asupra mediului natural și au creat anumite dezechilibre care au condus în ultimele decenii la necesitatea apariției unor noi noțiuni – ecodezvoltarea și dezvoltarea durabilă. Noțiunea de „dezvoltare durabilă” a fost definită în raportul Comisiei Mondiale pentru Mediu și Dezvoltare (1987) ca *„dezvoltarea care urmărește satisfacerea nevoilor prezentului, fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi și aspirații”*. Dezvoltarea durabilă urmărește și încearcă să găsească un cadru teoretic stabil pentru luarea deciziilor în orice situație în care se regăsește un raport de tipul om - mediu, fie ca e vorba de mediul înconjurător, mediul economic sau mediul social.

Localizarea industriei a exercitat o presiune deosebită asupra spațiului în care a fost amplasată, dar și spațiul, la rândul său, a influențat și condiționat tipul și dimensiunea activităților industriale (Popescu, 2000). Primele localizări ale industriei din secolele XVIII-XIX s-au făcut pe malurile râurilor, datorită costurilor mici de transport. Apariția căilor ferate de la sfârșitul secolului al XIX-lea, a determinat concentrarea industriei în jurul gărilor. În toată această perioadă, industria a continuat să fie localizată în interiorul orașului, în zone cât mai centrale, pentru a profita de o accesibilitate mai mare. Lipsa spațiului din interiorul centrelor urbane a început să determine dezvoltarea întreprinderilor industriale pe verticală (Chelcea, 2008). În a doua jumătate a secolului XX, evoluția transporturilor rutiere a determinat mutarea industriei din centrul orașelor spre periferia lor, unde unitățile industriale s-au dezvoltat pe orizontală, datorită faptului că spațiul nu mai prezenta un factor limitativ.

Zonele industriale, odată formate, încep să atragă noi și noi industrii, formându-se concentrări industriale. În cadrul acestor concentrări industriale se leagă unele relații între întreprinderi care permit specializarea și progresul, se dezvoltă o infrastructură adecvată, se conturează o piață de desfacere și este asigurată și calificarea forței de muncă (Popescu, 2000). Atunci când profitul începe să scadă, industria are tendința să migreze spre locuri noi, conform teoriei weberiene, unde să se maximizeze profitul și să crească producția. Astfel, după etapa de localizare și concentrare a industriei are loc etapa de dispersie a

industriei în căutarea celor trei factori determinanți: forța de muncă, resursele naturale și piața de desfacere (Popescu, 2000).

În același timp, industrializarea a pornit competiția pentru cele mai bune și cele mai accesibile situri pentru amplasarea unor noi fabrici și depozite, magazine și birouri, care au adus primele schimbări cruciale în utilizarea terenurilor. Terenurile au fost date spre utilizare chiriașilor care au putut plăti sumele cele mai mari, mai degrabă, decât să fie deținute de un grup tradițional de utilizatori. În jurul fabricii au apărut noi zone rezidențiale, care deserveau muncitorilor și familiilor acestora. Noua structură urbană a devenit din ce în ce mai diferențiată. Casele nu mai sunt folosite pentru producție (ca în perioada pre-industrială), iar zonele rezidențiale au devenit diferențiate în funcție de chirii și valoarea locuințelor (Knox, Pinch, 2010).

Interesul exercitat de către anumiți economiști asupra valorificării spațiului pentru maximizarea profiturilor a contribuit la dezvoltarea unor noi teorii care au dus geografia la un nou nivel. Odată cu dezvoltarea activităților economice, oamenii au încercat să găsească cele mai optime soluții de amplasare a unităților de producție și astfel au elaborat o serie de modele de localizare a acestor activități în spațiu (vezi tabel 1). Dacă primele teorii de localizare erau plasate într-un cadru geografic omogen, importanța prezenței resurselor și a costurilor de transport au impus gândirea unor strategii care au fost influențate și de mediul natural. Alfred Weber, spre exemplu, și-a elaborat teoria localizării industriei analizând din punct de vedere microeconomic problematica decizională a unui antreprenor în alegerea unui spațiu ideal, cu costuri minime, pentru localizarea firmei, fără a lua în calcul, însă, efectele concurenței (Kurkó, 2010).

Teoriile spațiale au reprezentat sursa directă de inspirație pentru geografii care au organizat revoluția cantitativă în această știință și au stat la baza elaborării teoriei locurilor centrale a lui Walter Christaller și August Lösch. Abordarea pozitivistă a problematicii uman-geografice, apărută în a doua jumătate a secolului al XX-lea, pleacă de la o metodologie specifică științelor exacte, dar aceasta se dovedește aplicabilă, cel puțin în parte, și la cercetarea trăsăturilor societății umane, privite spațial. De altfel, Kostrowicki spunea că *„metodele analizei cantitative sunt indispensabile de fiecare dată când avem de făcut comparații în spațiu sau în timp și ele sunt foarte importante pentru studiile de sinteză și în domeniul practic”* (Kostrowicki, 1975, citat de către Neguț, 1997: 22). Odată cu dezvoltarea geografiei cantitative, se promovează obiectivitatea în detrimentul subiectivității, ceea ce devine subiectul criticii geografiei umaniste, post-structuraliste și relaționale.

Îmbunătățirea infrastructurii și apariția unor noi mijloace de comunicație au avut un impact major asupra deciziilor spațiale, concretizându-se prin apariția modelelor lui Lösch și Christaller, care vizau maximizarea profitului,

luând în considerare costurile de transport și localizarea consumatorilor și concurenței. Teoriile noi, apărute în perioada de după cel de-al doilea război mondial, fundamentate de Isard, Greenhut și Smith, au luat în considerare toate influențele care au un efect major asupra spațialității economice (pe lângă producție și consum au fost luate în calcul și localitățile și gradul de dezvoltare a infrastructurii) pentru a se putea determina mai exact localizarea piețelor, punând accentul pe analiza teoriei generale a echilibrului spațial (Kurkó, 2010).

Tabel 1 – Principalele teorii economice bazate pe localizare

Teoria spațială și reprezentantul	Descriere
J. H. von Thünen (1826)	A luat în considerare existența teoretică a unui centru, unde are loc desfacerea produselor agricole, situat într-un cadru geografic omogen, lipsit de o pretabilitate specială pentru anumite culturi, unde nu apar obstacole deosebite în calea transportului, ceea ce permite organizarea unei rețele de căi de comunicație fără o direcționare preferențială.
Teoria localizării industriei (Teoria costului minim) Alfred Weber (1909)	Ipotezele teoriei: ● concurență perfectă; ● firme multe și produse omogene; ● consumatori și producători perfect informați; ● costuri și prețuri identice. Factorii care pot influența localizarea: ● costurile de transport, ● costul forței de muncă ● costurile de aglomerație.
Districtul industrial Alfred Marshall (1923)	Ipotezele de la care s-a pornit în elaborarea teoriei: ● procesul de localizare a externalităților, ● accesul la inputuri, ● forță de muncă abundentă
Teoria zonelor concentrice E.W. Burgess (1923)	Inspirat de modelul lui Von Thünen, acesta a elaborat un model pe bază de cercuri concentrice: ● existența unui CBD în centrul orașului ● zonă de tranziție/industrie ● zonă rezidențială-clasa muncitoare ● zonă rezidențială-clasa de mijloc ● zonă rezidențială-clasa înstărită
Teoria locurilor centrale Walter Christaller (1933)	Ipotezele teoretice: ● existența unui oraș și a unui loc central; ● distribuția populației pe trei categorii de servicii (de bază, intermediare și sporadice). Factorii care influențează localizarea: zonele centrale favorizează localizarea serviciilor.

Teoria spațială și reprezentantul	Descriere
Modelul comerțului internațional și interregional Eli Heckscher și Bertil Ohlin (1933)	Modelul echilibrului general al comerțului internațional propus de Heckscher are la bază teoria lui David Ricardo privind avantajele comparative și dotările regiunilor cu factori de producție. Concluzia este aceea că regiunile vor exporta produse locale existente din abundență și factori ieftini de producție și vor importa produse care nu există sau se află în cantități mici.
Teoria costurilor de transfer Hoover (1937)	Sunt luate în calcul toate costurile intermediare (de alimentare, distribuție) la care se adaugă costurile de întreținere, asigurări, taxe financiare. Trei localizări sunt considerate a fi optime: ● sursa de materii prime ● piața de desfacere ● poziția intermediară
Modelul sectorial Homer Hoyt (1939)	Consideră că spațiul urban nu se organizează concentric, ci sectorial. Astfel, zonele funcționale ale orașului se extind de-a lungul principalelor căi de comunicații (căi ferate, autostrăzi). Zonele rezidențiale se dispun de-a lungul axelor rutiere și feroviare, zonele industriale de-a lungul căilor ferate și râurilor canalizate, zonele comerciale pe străzile cu cea mai mare fluentă de populație etc.
Economia localizării Teoria profitului maxim August Lösch (1940)	Lösch a fost primul care a prezentat o structură ierarhică spațială caracterizată prin specializarea și divizarea forței de muncă cu ajutorul costurilor de transport și a economiilor externe.
Teoria localizării Walter Isard (1956)	Teoria localizării a avut în centrul atenției interdependențele dintre industrii, considerate furnizoare de cerere-ofertă de input-uri-outputuri.
Modelul orașului monocentric William Alonso (1964)	Ipotezele teoretice ale modelului: ● existența unui oraș în zona de câmpie cu resurse naturale omogene; ● preferințele localizării sunt determinate de: rente mici sau costuri mici de transport, în centru sunt localizate serviciile, în timp ce la periferie sunt plasate industriile. Factorii de influență sunt: ● distanța față de locul central, ● costul de transport și renta. Preferințele celor care au costuri reduse de locuit sunt îndreptate spre zonele periferice, iar cei care prezintă costuri mari de transport preferă zona centrală.
Clusterul industrial Michael Porter (1985)	M. Porter a analizat competitivitatea și avantajele competitive la nivel de firmă și de regiune. De asemenea, a analizat competiția între firme și regiuni. Ipotezele unui sistem strategic regional sunt următoarele: - existența unor avantaje competitive; - existența a cinci forțe dominante (amenințarea noilor competitori, amenințarea produselor/serviciilor de substituție, puterea de negociere a furnizorilor, a clienților, rivalitatea competitorilor); - prezența unor grupuri strategice și a unor canale valorice; - strategii de cost, de produse, acces la piață etc.

Teoria spațială și reprezentantul	Descriere
Noua geografie economică Paul Krugman (1991)	Teoria propusă de Krugman privind schimburile comerciale reprezintă, de fapt, o punte între geografie și finanțele internaționale, recunoașterea importanței științei regionale, redescoperirea importanței localizării și a geografiei în economia internațională. Accentul este pus pe avantajele economice ale aglomerațiilor geografice. Modelul explică aglomerarea activităților economice, interacțiunile costurilor de transport și creșterea economiei de scară.

sursa: Antonescu, 2011, pp.7-8, cu completări

Dacă principalele scopuri ale primelor modele de localizare au fost de minimizare a costurilor de transport, de optimizare a cheltuielilor destinate amplasării activităților specifice, în prezent, transformările intervenite în activitățile economice determinate de globalizare, regionalizare și criză au condus la schimbarea percepției asupra localizării și, implicit, a factorilor care impun selectarea unei anumite locații. Astfel, odată cu schimbarea condițiilor de transport, localizarea întreprinderilor nu mai este dependentă de existența unor resurse naturale, ci mai mult de existența unei rețele de infrastructură bine dezvoltate care să poată asigura fluxurile de materie, forță de muncă înalt calificată și informație. Un factor important în alegerea localizării îl joacă în prezent aglomerația, care concentrează activitățile industriale, forța de muncă specializată și minimizează costurile de producție și transport.

Modelele neoclasiche de localizare a activităților economice au fost urmate de modelul Keynesian, caracteristic perioadei de acumulare postbelice, care a durat până la sfârșitul anilor '60. Teoria keynesiană, aplicată în SUA, susținea că guvernele ar trebui să intervină pentru a regla fluctuațiile caracteristice sistemului capitalist. Intervenția guvernului, care a creat o infrastructură rutieră modernă în perioada postbelică, a condus la intensificarea proceselor de suburbanizare și dezvoltarea la nivel maxim a industriei automobilelor, care facilitau un acces mai ușor și rapid dinspre centrul orașelor spre noile periferii, precum și între orașe. În paralel, construcțiile au cunoscut o dezvoltare fără precedent, în contextul în care au fost create noi cartiere și zone de locuit. Toate aceste procese au fost mai accentuate în SUA decât în Europa, unde intensitatea a fost mult mai redusă (Knox, Pinch, 2010).

Relațiile dintre producție și consum, producție și reproducție s-au restructurat, însă, la începutul anilor '70. Schimbările produse datorită marginalizării clasei muncitoare, deschiderii către forța de muncă feminină și cea constituită din minorități, trecerii către flexibilitate în schimbul producției în masă, transformărilor inter-urbane a spațiilor de locuit (prin procesele de gentrificare și suburbanizare), au marcat criza sistemului fordist și modelului keynesian și tranziția către o nouă economie spațială (Smith, 1989).

Primele critici la adresa modelelor neoclasice de localizare a industriei au fost aduse de structuraliști (radicali), începând cu anii '70. Aceștia considerau că deciziile de localizare a industriei sunt specifice doar unei anumite perioade de timp datorită evoluțiilor naționale și internaționale apărute în sistemul economic. De asemenea, mediul geografic este într-o permanentă schimbare iar procesele de redistribuire a populației și a dezvoltării infrastructurii de transport pot modifica oportunitățile de localizare (Massey, 1984). Geografa Doreen Massey afirma că spațiul era folosit în teoriile de localizare doar ca o suprafață pe care sunt întreprinse anumite relații economice, în care distanța este singura componentă activă. Teoria localizării se confruntă cu un „*spațiu abstract*”, când de fapt „*spațiul amplasării industriale este produsul unui proces istoric complex*” (Massey, 1973: 34).

Geografia critică (marxistă) s-a afirmat ca o reacție la revoluția cantitativă și surprinde cel mai bine perioada de declin a societății industriale (fordiste) și de tranziție, examinând procesele sistemului capitalist, de acumulare și extindere spațială, care stau la baza dezvoltării inegale (Harvey, 1973; Smith, 1984; Soja, 2000). Noua ramură a geografiei a fost influențată de lucrările lui Lefebvre, care a introdus un nou concept, prin care spațiul era văzut ca un produs social (Lefebvre, 1974). Diferența dintre societatea capitalistă și cea pre-capitalistă constă în acumularea de capital, care sporește complexitatea și amploarea transformărilor naturii, care devine o anexă a procesului de producție. Prin acțiunile sale (capitaliste), societatea nu mai acceptă spațiul ca un suport, ci îl produce: „*Noi nu doar trăim, acționăm și lucrăm în spațiu, ci trăind, acționând și lucrând, noi producem spațiul*” (Smith, 1984: 85).

Astfel, spațiul este văzut ca o materie primă pe care societatea umană o prelucurează, pentru a-și satisface nevoile de bază (Isnard, 1978, *cit. în* Popescu, 2000). Filosoful francez Henri Lefebvre, definește spațiul ca un produs social – al practicii umane, care are trei dimensiuni reciproc construite (Lefebvre, 1991[1974]):

- ***Spațiul conceput*** (*reprezentări ale spațiului*) este spațiul pe care instituțiile statului îl planifică pentru a controla societatea și a susține relațiile de producție și putere ale capitalismului.
- ***Spațiul perceput*** (*practica spațială*) este spațiul din imediata apropiere a oamenilor, pe care noi îl cunoaștem, și este construit din simboluri care ne arată locul nostru din cadrul său.
- ***Spațiul trăit*** (*spații reprezentationale*) se referă la spațiul real și imaginar care îl folosim pentru satisfacerea nevoilor noastre ca un rezultat al practicii sociale din viața de zi cu zi.

Lefebvre are o viziune critică asupra capitalismului industrial, despre care spune că folosește spațiul pentru a coloniza viața de zi cu zi (Lefebvre,

1991[1974]). Colonizarea, în acest context, se referă la modul în care statul intervine asupra spațiului pentru a-l ierarhiza în spațiu dominant și spațiu dominat, pentru a-i insufla hegemonia în permanență. Astfel, colonizarea ne ajută să înțelegem strategiile de dezvoltare urbană și practica spațială, ca moduri de instaurare a unor forme de ordine mondială.

Lefebvre mai folosește și alți termeni pentru a explica modul de producere a spațiului folosit de sistemul capitalist. Conceptul centralității este folosit pentru a explica tendința de concentrare a puterii (Lefebvre, 1991[1974]). Când statele capitaliste centralizează modurile de producție în anumite locuri, periferiile vor avea de suferit din această cauză. Astfel, centrul și periferia nu doar că există în același timp, dar se și crează reciproc. De asemenea, există întodeauna un singur centru și mai multe periferii, iar centralitatea nu este niciodată fixă, deoarece puterea se deplasează mereu de la un loc la altul (Harvey, 1981).

David Harvey, alături de Neil Smith, își îndreaptă atenția asupra modului de desfășurare spațială a sistemului capitalist de acumulare continuă, ce își caută în permanență o rezolvare spațială pentru a-și distribui centrele de producție, consum și deșeurile rezultate în urma operațiunilor economice. Aceștia au introdus noțiunea *dezvoltare inegală*, care a stat la baza *schimbărilor sociale și economice din societățile capitaliste, care sporesc bogăția anumitor locuri, în defavoarea altora* (Vertova, 2006).

Harvey subliniază faptul că organizarea geografică a capitalismului produce contradicții în circulația capitalului, și anume, tensiunile dintre staționare și mișcare, concentrare și dispersie, angajamentul local și contextul global (Harvey, 1999). Tendința capitalismului de a produce crize de supra-acumulare sau surplusuri de capital și/sau forță de muncă, este compensată sau absorbită periodic de *remedieri spațiale* („*spatial fix*”): deplasarea pentru investiții în proiecte de capital pe termen lung, cheltuielile sociale sau deplasările spațiale prin deschiderea unor noi piețe sau capacități de producție în altă parte (Harvey, 1981, 2003).

Principalele critici marxiste sunt îndreptate în direcția dezvoltării inegale între state (regiuni periferice vs. regiuni dezvoltate), dar și între orașe (orașele mici, care suferă pierderi de resurse vs. capitalele/orașele mari, care sunt principalele beneficiare ale acestora). Aceste critici cuprind următoarele elemente principale, cu privire la principalele teorii de localizare și acumulare a sistemului capitalist (Smith, 1989):

- *schimbul inegal*, care susține că inegalitatea dintre nucleu și țările periferice în economia mondială, ar trebui să fie înțeleasă în termeni de condiții inegale de comerț. Teoria schimbului inegal a încercat să explice exploatarea și subdezvoltarea regiunilor periferice, în ceea ce privește structurile salariale diferențiate;

- *teoriile producției globale*, susțin faptul că localizările tradiționale ale capitalurilor de investiții s-au schimbat dramatic, datorită căutării super-profitului. Astfel, dezvoltarea diviziunii muncii în sectoarele de producție tradiționale a dus la fragmentarea procesului muncii; dezvoltarea rapidă și ieftinirea mijloacelor de transport și de comunicare a contribuit în mod substanțial la circulația bunurilor și a informației și extinerea industriei în spațiu; deschiderea unor noi piețe a creat „un nou rezervor de forță de muncă ieftină” în regiunile periferice (Smith, 1989: 160);

- *dezvoltarea geografică inegală*, care prin oscilațiile în localizarea capitalului investit nu va rezolva niciodată pe deplin problemele ratei profitului și continuă la nesfârșit structurările și restructurările peisajului economic. Căutarea acestui spațiu în care ratele de profit sunt ridicate poartă numele de „*spatial fix*”, în teoria lui David Harvey (1981).

Crearea de excedente în producție, în capital și în muncă au condus, în termeni concreți, la perioadele de dezindustrializare și închidere a marilor întreprinderi din America de Nord, Europa, Asia și în țările industrializate din întreaga lume. Relocarea geografică a industriilor spre zone cu factori de producție mai ieftini poate fi înțeleasă ca un exemplu de un „*remediere spațio-temporală*”, cum de altfel pot fi înțelese și eforturile de a regenera zonele industriale vechi cu noi zone comerciale sau destinate serviciilor (Mah, 2008).

Dezindustrializarea nu a ținut cont nici măcar de implicațiile sociale, care dincolo de pierderea unui loc de muncă, au însemnat *pierderea identității* construite pe seama culturii industriale. Aceste implicații au fost dezbătute mai apoi în geografia post-structuralistă și umanistă, care au pus un accent deosebit pe influența socială și relațiile dintre mediul natural și social, dincolo de factorii economici și politici.

Edward Soja continuă, la rândul său, tezele lui Lefebvre despre spațiul produs, adăugând elemente post-structuraliste și post-moderniste, preluând anumite concepte și de la Michael Foucault (despre putere). Conform acestuia, spațiul postmodern al orașului reprezintă locul unde discursurile de putere și de cunoaștere sunt transformate în relații actuale de putere, prin cunoașterea esteticii, arhitecturii, a planificării urbane etc. În viziunea lui Soja, orașul postmodern înglobează trecutul și prezentul în jurul spațialității cu încărcătură politică (Soja, 2000).

În statele socialiste, puterea era atribuită clasei muncitoare, cel puțin la nivel ideologic. În realitate, însă, istoria a scos la iveală faptul că a existat o diferență enormă între modelul teoretic (promovat de discursul comunist) și cel practic, arătând imposibilitatea investirii cu putere a clasei muncitoare, aceasta fiind înlocuită de un grup restrâns de oameni (nomenclatura comunistă). Puterea nu poate aparține, așadar, celor mulți, ci reprezintă un element de

control manifestat prin discursul politic. În democrația post-socialistă, puterea a început să fie exercitată, în mare măsură, de companiile multinaționale, care au pătruns pe piața internă și au reușit să ia locul fostelor întreprinderi și să ocupe vechile spații industriale.

De asemenea, discursurile de putere au prins glas prin vocea unor ONG-uri, dar și prin inițiativele unor comunități locale, care doresc să schimbe sau să salveze ceva. În mod concret, discursul social trebuie să influențeze modul de planificare al unui oraș, dar și felul în care sunt valorificate anumite spații sau clădiri. În unele situații, doar vocea unei memorii colective poate salva patrimoniul industrial, abandonat în era postfordistă și supus unor presiuni economice din partea companiilor delocalizate.

Soja descrie contextul actual ca fiind *epoca postmetropolei*, în care se petrece un intens proces de eterogeneizare al spațiului urban. Procesul de tranziție către epoca postmetropolei este caracterizat de (Soja, 2000):

- globalizare, cultură, muncă, fluxuri de informație;
- restructurarea economiei postfordiste;
- restructurarea formei urbane;
- restructurarea ordinii sociale etc.

Nu în ultimul rând, Soja elaborează teza unui al treilea spațiu – “*thirdspace*” – în care este încurajată hibriditatea culturală și prezența „*celuilalt*” (Soja, 1996). Acest spațiu este echivalent cu spațiul trăit (al lui Lefebvre), însă este simultan real și imaginat. Această practică face parte dintr-un lanț lung de dihotomii, care a devenit o referință pentru modul contemporan de gândire: abstract – concret, real – imaginar, local – global, micro – macro, natural – cultural, centru – periferie, capitalist – socialist etc. Soja, împreună cu Lefebvre, consideră că această direcție este lipsită de complexitatea de a experimenta cu adevărat spațiul locuit, argumentând că întotdeauna va exista o a treia posibilitate sau un alt termen, care nu poate fi inclus în niciuna dintre cele două categorii tranșante „ori-ori”. Astfel, ceea ce Soja își propune este conceptualizarea unei a treia categorii, inspirată de teoria lui Lefebvre (*une dialectique triplicité*) și *heterotopia* lui Michel Foucault (1966).

Abordarea lui Soja în legătură cu spațiul intră și în sfera postmodernistă, acesta concentrându-se pe detalii, pe individualitatea fiecărei persoane și experiența personală care crează unicitate. Prin urmare, interpretarea postmodernistă este mai tangibilă, mai legată de experiența de zi cu zi, este bazată mai mult pe observații decât pe noțiuni teoretice. Astfel, teoria lui Soja este importantă, deoarece reprezintă o schimbare de la teoriile abstracte, la o cale mai relaxată, aplicată la problemele specifice, individuale (Pop, 2014).

În același spirit, de a studia fenomenele la nivel microscalar, abordarea umanistă a geografiei pune accentul pe importanța locului, ca entitate unică,