

MUTAȚII ÎN PERIURBANUL MUNICIPIULUI SIGHETU MARMAȚIEI

**NICOLAE BOAR*

Abstract: The first part of the article gives a short historical account of the municipium Sighetu Marmăției, on the 675th anniversary from its first documentary attestation.

The second part analyses the changes that occurred in the peripheral area of the municipium and in the bordering area situated between the site of the municipium and the neighbouring villages.

The third part recommends some solutions concerning the expansion of the functional areas of the municipium and the speeding up of transports via the belt roads. All these must take into account the predictable development of the municipium both for the Romanian and the Ukrainian sections of Maramureș.

Cuvinte cheie: mutații, zonă periurbană, intravilan, extravilan.

În toamna anului 2001, municipiul Sighetu Marmăției – județul Maramureș, sărbătorește 675 ani de la prima sa atestare scrisă. Acest moment aniversar dă prilejul unei scurte “radiografii” privitoare la evoluția de până acum a municipiului, și mai ales, privitoare la mutațiile ce se întrevăd în dezvoltarea sa.

Aria pe care se întinde studiul de față este formată din zona periferică a vetrei municipiului, din comunele Sarasău și Vadu Izei (foste comune suburbane până la 1989) și satul Tisa aparținând comunei Bocicoiu Mare. De o atenție se bucură spațiul agricol dintre vetrele localităților menționate, mai ales cel ce însoțește căile de transport.

Municipiul Sighetu Marmăției, aflat la confluența Tisei cu Iza ce primește la rândul ei Ronișoara, beneficiază de o poziție centrală pentru aproape întregul spațiu al Depresiunii Maramureșului. Această poziție explică în bună măsură evoluția economică și demografică a municipiului.

Dacă, în antichitate, urme de locuire au fost identificate pe dealurile din jur (Dealul Cetății, Dealul Dobăieș) în perioada feudală, vatra orașului se mută pe terasele și zona de luncă de la confluențele Ronișoara-Iza-Tisa. Încă din această perioadă se evidențiază centralitatea acestei așezări, la scurt timp după atestare primind titlul de oraș (în 1352) și dezvoltându-se ca cel mai important centru de schimb al Maramureșului. Importanță pentru evoluția orașului în toată această perioadă a fost funcția administrativă (reședința voievodală și de comitat) și rolul de centru administrativ al exploatărilor de sare ce se făceau la Ocna Șugatag, Coștuiu și Slatina.

Perioada modernă și contemporană începe în a II-a parte a sec. al XIX-lea, când apare industria și căile moderne de transport. La 1869 exista aici o fabrică de cherestea, în 1887, o fabrică de mobilă curbată, în 1889 avea uzină electrică. Tot în aceeași perioadă apar căile ferate.

În 1872 este legat prin calea ferată (aflată în bună parte pe teritoriul Ucrainei) cu orașul Satu Mare. În 1894 aceasta se prelungește până la Valea Vaserului iar în 1913 până la Borșa. Din 1883 Sighetul era legat prin cale ferată îngustă cu exploatațiile de sare de la Ocna Șugatag și Coștiui, iar din 1948 se leagă prin calea ferată Salva-Vișeu, cu restul țării, după pierderea legăturii spre Satu Mare, prin pierderea Maramureșului de la nord de Tisa, în 1920.

După 1960 se produce dezvoltarea planificată a industriei, construindu-se un mare combinat de industrializare a lemnului; câteva importante unități textile, unități ale industriei constructoare de mașini și alimentare. Ca și în alte orașe, aceasta a impus apariția cartierelor de blocuri de locuințe și apariția platformei industriale ce a fost amplasată în estul orașului.

Dezvoltarea economică a orașului s-a reflectat în creșterea populației:

| | | | | | | | | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 18 52 | 18 69 | 18 80 | 18 90 | 19 00 | 19 10 | 19 20 | 19 56 | 19 78 | 19 82 | 19 92 | 20 01 |
| 73 00 | 88 33 | 10 85 | 14 75 | 16 90 | 17 44 | 23 69 | 24 11 | 39 09 | 41 19 | 44 22 | 44 25 |
| | | 2 | 8 | 1 | 5 | 1 | 9 | 5 | 5 | 9 | 8 |

Tabelul 1.Evoluția numerică a populației municipiului Sighetu Marmăției

Analizând datele, se observă o creștere continuă a populației pe ultimii 150 de ani. Singura perioadă mai dificilă în acest sens este perioada pierderii populației evreiești aproape în totalitate, în timpul și după al II-lea Război Mondial, inițial prin deportare și apoi prin emigrarea spre noul stat Israel. Se remarcă ultima perioadă, când, spre deosebire de alte orașe de aceeași mărime ce au pierdut din populație, la Sighet aceasta a crescut.

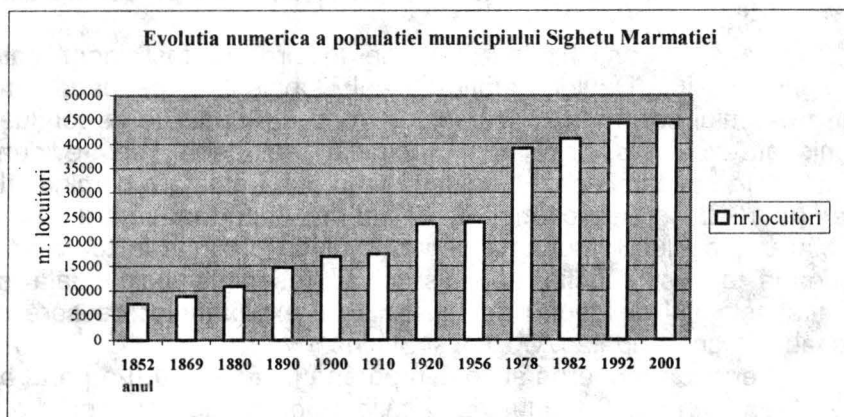


Figura nr.1 Evoluția numerică a populației municipiului Sighetu Marmăției

O scurtă analiză a prefacerilor economice justifică această creștere. În industria lemnului, C.P.L.-ul (profilat pe export mobilă spre Germania) s-a fragmentat în mai multe unități, astăzi privatizate cu capital indigen sau străin (suedez). Dintre unitățile profilate pe industria lemnului, doar fostul U.I.L., profilat pe prelucrarea primară a lemnului a dat faliment. Rolul lui a fost luat de 16 unități mici cu capital privat intern sau străin (italian) ce prelucrează primar lemnul furnizând-ul fabricilor de mobilă, dar mai ales exportului.

Se remarcă distribuția lor spațială, (Fig.2) acestea ocupând zonele periferice ale vetrei municipiului și a localităților vecine, unde prețurile terenurilor au fost mai mici. Se evidențiază două grupări teritoriale, una la intrarea în Sarasău și alta pe proiectata șosea de centură unde se constituie o a doua zonă industrială a orașului.

Industria textilă s-a privatizat (marile fabrici), mai ales cu capital străin (german sau belgian) dar au apărut și aici o mulțime de firme private ce valorifică forța de muncă feminină din municipiu și zonele aferente.

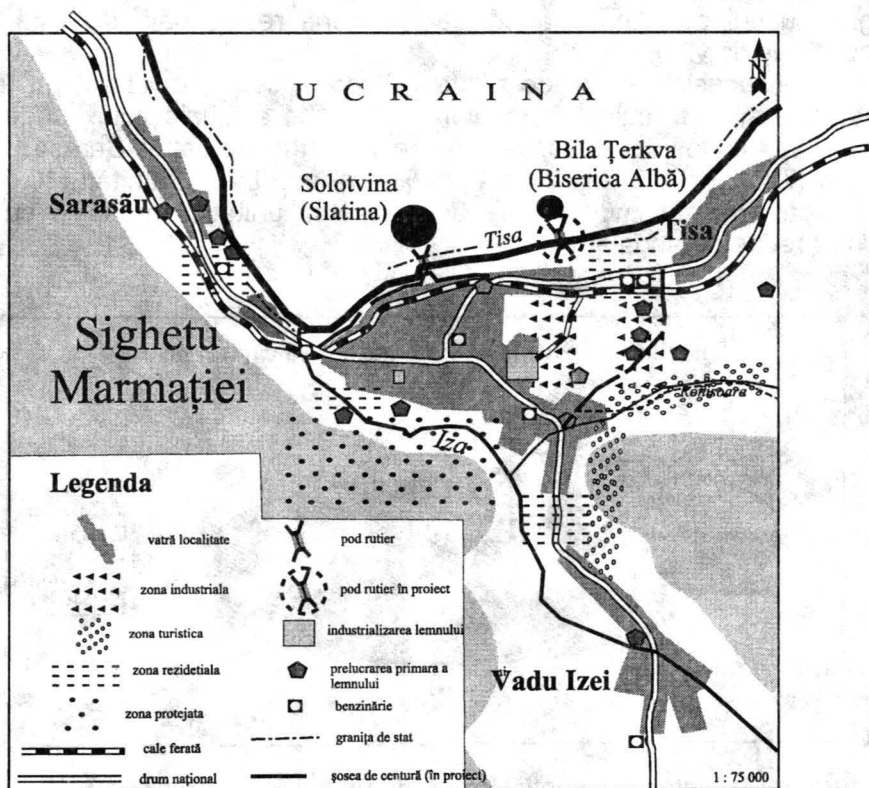


Fig. nr. 2. Mutații în periurbanul municipiului Sighetu Marmăției

Industria alimentară de tip socialist a intrat în criză fiind concurată puternic de noile unități mici, dar foarte dinamice. Multe dintre noile unități se găsesc de asemenea la periferia orașului sau în localitățile învecinate.

Industria constructoare de mașini a fost cea mai lovită de noile realități. Fosta fabrică "Maramureșeana", specializată în confecții metalice și componente pentru industria automobilelor s-a închis definitiv, iar Intreprinderea Mecanică specializată în confecționarea de șuruburi lucrează doar cu o zecime din fosta forță de muncă.

În construcții, vechea întreprindere specializată pentru construirea blocurilor este într-o "suferință cronică", dar au apărut noi firme dintre care se impune una, specializată în tâmplărie mecanică și geamuri termopan, ce beneficiază și de infuzie de capital străin (elvețian). Sediul acestei întreprinderi se găsește tot la periferia municipiului.

Aceeași poziție periferică, sau pe terenurile agricole de pe lângă căile de comunicație o ocupă și alte unități ale sectorului privat al economiei. Aici se înscriu stațiile de îmbuteliere a gazului, noile stații de combustibili lichizi, atelierelor de reparații auto, etc.

O altă mutație importantă, resimțită tot în zona periferică, o constituie extinderea zonei rezidențiale. În acest sens, se evidențiază sectorul de vest al municipiului, unde, pe fostele terenuri destinate legumiculturii este în plină edificare o zonă rezidențială de elită, cu locuințe de tip vilă.

În acest proces de mutații economice și edilitare au fost antrenate și localitățile din imediata vecinătate a municipiului, unde au apărut 144 unități de producție sau servicii distribuite astfel: Sarasău 104 unități (72,2%), Tisa 25 unități (17,3%) și Vadu Izei 15 unități (10,5%). Sigur că cele mai multe dintre acestea sunt unități comerciale cu un număr redus de angajați.

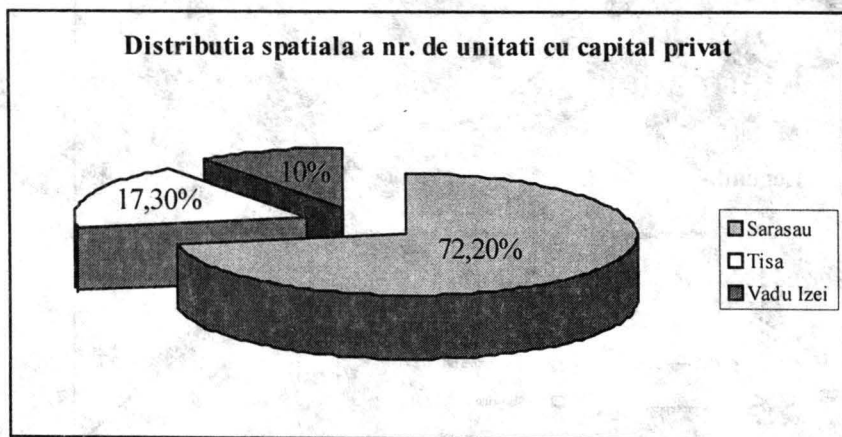


Figura nr. 3 Distribuția spațială a nr. de unități cu capital privat

Există însă și unități mai mari, de producție și cu număr mare de angajați și cifră de afaceri corespunzătoare cum ar fi "Interwood" din Sarasău, Ardeleana Tisa, Sauro Confex SRL din Vadu Izei, (unde mai este de menționat apariția unei adevărate rețele a turismului rural).

Dezvoltarea municipiului Sighetu Marmatei are și implicații internaționale, sau mai bine zis, mutațiile din viața economică și politică internațională au implicații directe asupra municipiului, dată fiind poziția lui pe granița de nord a României. În urma înțelegerilor dintre Ucraina și România între decembrie 1996-martie 2001, Sighetul era legat cu teritoriul ucrainean a Maramureșului printr-un tren bisăptămânal spre Rahiv (spre est) și două trenuri zilnice spre Teresva (spre vest). Inundațiile din 4 martie 2001 au distrus parțial căile de acces ale celor două trenuri dar este în faza finală podul rutier. Sighet-Solotvina (Slatina), destinat trecerilor simplificate de frontieră (pentru populația locală). În proiect, acceptat de ambele țări, există podul rutier Biserica Albă-Sighet (Cămara), destinat trecerilor de frontieră în regim internațional. Ca rezultat al acestor activități este și apariția la Sighet a unui spațiu comercial de tip bazar ("piața rușilor") unde zeci de persoane își au locul de muncă și sursa de câștig.

O privire de ansamblu asupra mutațiilor de până acum, o prospectare a perspectivelor municipiului Sighetu Marmatei indică deja câteva direcții și tendințe, necesitând și unele corecturi.

O primă constatare este că atât municipiul cât și localitățile din jur au depășit în bună măsură avatarurile trecerii la noile realități economice. Au rămas ramurile viabile ale economiei și au apărut altele noi. Acest proces capătă o localizare spațială nu întotdeauna optimă. Sunt scoase din circuitul agricol suprafețe tot mai mari, multe din extravilan, în timp ce în intravilan rămân platforme industriale neutilizate. Faptul că pentru utilizarea spațiului în extravilan este de competența Consiliului Județean și nu a consiliilor locale, facilitează amplasamente nu întotdeauna cele mai raționale și în concordanță cu viitoarea dezvoltare a localităților.

O altă constatare este mutația suferită în sfera transportului. Căile ferate au pierdut masiv transportul de marfă iar transportul de călători, deja privatizat, preia rapid și transportul pe distanțe medii și lungi, cel pe distanțe scurte fiind preluat mai demult. În condițiile învechirii liniei ferate, a proastei organizări a mersului trenurilor (cei 120 km dintre Sighet și Salva sunt parcurși în 5 ore), se riscă dispariția totală a acestui tip de transport în Depresiunea Maramureș, datorită nerentabilității lui.

Înlocuirea economiei de comandă cu cea de piață a impus reorientarea fluxurilor. Față de perioada socialistă cu fluxuri spre centrele de decizie (București, Baia Mare), pe direcția nord-sud, noile realități economice, noii proprietari ai întreprinderilor și noile piețe de desfacere impun reorientarea fluxurilor pe direcția vest-est, pe axa de transport Satu Mare-Suceava. Faptul se reflectă și în amplasarea noilor stații de combustibili unde există un evident dezechilibru. Circulația actuală și viitoare impune construirea unor șosele de centură. Soluția cu șoseaua pe digul de apărare este benefică și prin prisma protecției întărite împotriva inundațiilor dar și prin conectarea noilor treceri internaționale la rețeaua de drumuri.

Extinderea intravilanului este o altă certitudine a zilelor noastre. Astăzi ea se realizează spre vest, prin noul cartier al vilelor elitelor

financiare și spre est prin noile unități industriale. Acestea vor fi și direcțiile de viitor, extinderea spre nord fiind imposibilă, iar spre sud orașul este practic unit cu comuna Vadu Izei. Într-o perspectivă mai îndepărtată, toate aceste localități rurale (Sarasău, Tisa, Vadu Izei) vor deveni componente ale viitorului oraș. Modul în care se extinde astăzi, prin PUD-uri de mică extindere, ar trebui înlocuit cu PUZ-uri și trasate planurile viitoarelor străzi în cadrul noului PUG.

O șansă de viitor pentru Maramureș este dezvoltarea turismului în general, a turismului ecologic și turismului rural în special. Realizările meritorii ale rețelei OVR-Vadu Izei sunt de bun augur. Pentru dezvoltarea viitoare trebuie asigurat spațiul corespunzător încă de pe acum. În acest sens se propune protejarea dealului Solovan și al sectorului sighetean al râului Iza împotriva unor implantări economice poluante. Se propune și modernizarea drumului pe valea Ronișoarei (fostul traseu al C.F.F.) și asigurarea unei zone ecoturistice în corelare cu turismul rural de la Vadu Izei. Zone ocrotite a Solovanului, malurile Izei și valea Ronișoarei pot constitui în același timp spații pentru reședințele secundare ale populației din municipiu.

Cunoașterea tendințelor de viitor este o necesitate. Decidenții de azi trebuie să pregătească viitorul de mâine al municipiului. În contextul dezvoltării economice și extinderii spațiale ce se petrece deja, în perspectiva internațională ce se prefigurează prin noile legături transfrontaliere și prin prisma unei previzibile reorganizări administrativ teritoriale a României, mai adaptată noilor realități, rolul municipiului Sighetu Marmăției se va modifica mult.

Iar sintagma de azi, Sighetul "capitală de suflet a Maramureșului" va deveni o realitate economică, socială și umană. Pentru a se ridica la nivelul previzibilei evoluții, trebuie acționat încă de azi, pragmatic și profesional.

BIBLIOGRAFIE

1. Bașca G. *Fragmente din istoria Maramureșului*, Boar, N. (1999), "Structura etnică a spațiului maramureșean înaintea primului război mondial", *Geografia în Contextul Dezvoltării Contemporane*, pag. 184-192, Cluj Napoca, 2001;
2. Boar, N. (2000), "Spre o regiune transfrontalieră a Maramureșului". *Studia U.B.B., Geographia*, 1, pag. 127-135, Cluj Napoca;
3. Boar, N. (1999), "Mutații în turismul maramureșean", *GEOGRAPHICA TIMISIENSIS*, VOL. VIII – IX, pag. 307 – 314, Timișoara, 1999-2000;
4. Boar, N. (2000), "Rolul rețelei de transport pentru relațiile transfrontaliere din spațiul maramureșean", *Revista de Geografie Politică*, anul II, nr. 2, 2000, pag. 80-86;
5. Cristea G., Dăncuș M. (2000) *MARAMUREȘ un muzeu viu în centrul Europei*, Ilieș, M., Boar, N., Dăncuș, M., Ilieș, Al., Ilieș, Gabriela, Popșa, Daniela, Vlaicu, Ioana (2000), "Descoperă Sighetu Marmăției. Hartă turistică", *Pangaea Proiect Turism*, Sighetu Marmăției;
6. Ianoș I. (1987) *Orașele și organizarea spațiului geografic*, Ed. Academiei R.S.R, București
7. Ilieș Al., (1998) *Etnie, confesiune și comportament electoral în Crișana și Maramureș*, Ed. Dacia, Cluj-Napoca
8. Mihăilescu V. (1963) *Carpații sud-estici*, Editura Științifică, București;
9. Posea, Gr. și colab. (1980), *Județul Maramureș*, Edit. Academiei R.S.R., București;
10. *** (1987), *Geografia României*, Ed. Academiei R.S.R., București, vol.III, pag.77 – 88.

*Universitatea "Babeș-Bolyai" Cluj Napoca
Colegiul Universitar Sighetu Marmăției