

## INTENSITATEA ȘI FLUXUL NAVETISMULUI DIN DEPRESIUNEA MARAMUREȘULUI

H. POPA-BOTA<sup>1</sup> V. ZOTIC<sup>2</sup>

**ABSTRACT.** – *The Intensity and Direction of the Commuters Flux from the Maramureș Depression.* The analysis of the daily people flow is done at the level of all the settlements from this area (59 settlements). The total number of commuters reaches 4,912 (in 2002). The mining settlement Baile Borșa hosts daily 2,353 commuters, while Sighetu Marmăției Town hosts 1,573 commuters. The most used means of transportation is the automobile. Public transportation is well represented in this area. From the point of view of this process of people flow for work, in the Maramureș Depression there have been distinguished three organizational models: the areal model, the linear model and the sectorial model.

Deplasările zilnice au fost studiate la nivelul tuturor localităților din Depresiunea Maramureșului (59 localități). Numărul total al navetiștilor se apropie de 5 000, respectiv 4 912 persoane.

Se constată o polarizare intensă a centrelor urbane, detașându-se municipiul Sighetu Marmăției ca principal “centru de apel” (F. Ipatiov, 1992) pentru navetiști. În acest caz numărul total de navetiști “intrați” zilnic este de 1 573, fiind devansat de centrul minier Băile Borșa cu 2 353 de navetiști.

Navetismul între centrele urbane este puțin reprezentat, fiind pus în evidență doar între Borșa și Vișeu de Sus, datorită distanței reduse dintre acestea.

Între majoritatea localităților rurale “intrările” și “ieșirile” zilnice sunt foarte reduse numeric, manifestându-se la nivel de comună, de regulă între centrele de comună și satele aparținătoare, sau la nivel intercomunal.

Localitatea Băile Borșa este principalul “centru de apel” dintre localitățile rurale, pentru activități miniere, cu un număr de 2 353 “intrați” zilnic; aria de recrutare a forței de muncă este extinsă la un număr de 10 localități.

Fluxurile de navetiști se “dreneză” de-a lungul arterelor rutiere și feroviare principale ale depresiunii.

---

<sup>1</sup> Colegiul Național “George Coșbuc”, 401163, Cluj-Napoca, România.

<sup>2</sup> Universitatea Babeș-Bolyai, Facultatea de Geografie, 400 006, Cluj-Napoca, România.

În ceea ce privește mijloacele de transport folosite, predomină net mijloacele auto, transportul în comun fiind bine reprezentat la nivelul acestei unități; în ultimii ani în diferite areale s-a amplificat traficul auto cu microbuse, adaptat la anumite fluxuri (inclusiv pentru transportul elevilor la și de la școli sau grădinițe). Existența unei singure artere feroviare în depresiune permite navetiștilor accesul spre localitățile situate de-a lungul tronsonului Sighetu Marmației – Vișeu de Jos – Săcel.

Durata deplasărilor zilnice se încadrează izocroniei de o oră, valoare relativ acceptabilă.

În structura profesională a navetiștilor, predomină muncitorii, urmași de intelectuali (cadre didactice, cadre medicale), funcționari și elevi.

Este de remarcat în schimb numărul redus de navetiști care “ies” din cele 3 centre urbane spre centrele rurale, excepție făcând orașul Borșa care asigură cea mai mare parte a forței de muncă pentru Băile Borșa.

Navetismul spre sau dinspre “exterior” este nesemnificativ, doar 45 de persoane fiind înregistrate ca deplasându-se la Cavnic (pentru activități miniere) sau Baia Mare. De asemenea nu se înregistrează navetiști spre sau dinspre județele învecinate și nici între depresiune și Ucraina; în ultimul caz, motivele sunt legate de existența excedentului de forță de muncă (în ambele cazuri) și autarhia economică din țara vecină.

În schimb micul trafic de frontiera înregistrează valori reduse (comparativ cu cele existente în vestul țării cu Ungaria de exemplu), și are într-o mare măsură ca și scop revederea rudelor de pe celălalt mal al Tisei. Liberalizarea traficului între cele două țări va schimba radical situația actuală din acest punct de vedere, contribuind la dinamizarea relațiilor economice și nu numai, dintre Depresiunea Maramureșului (în cazul de față) și Ucraina.

Intensitatea fluxurilor de navetiști atinge valorile cele mai mari la Băile Borșa, important centru minier, care este centru receptor pentru un număr de 2353 navetiști.

Principalele centre furnizoare pentru Baia Borșa sunt localitățile Borșa, Moisei, Dragomirești, Rozavlea, Vișeu de Jos și Șieu, toate situate în vecinătatea acestui centru minier, pe cursurile superioare ale Vișeuului și Izei. Municipiul Sighetu Marmației este centru receptor pentru un număr de 1573 de navetiști, “recrutați” de pe un areal mult mai extins, ce se extinde în partea centrală și nordică a depresiunii. În ambele cazuri există o disproporție evidentă între “intrări” și “ieșiri”, în detrimentul ultimelor.

Aliniamentul care unește localitățile Ruscova, Leordina, Rozavlea, Șieu și Botiza, reprezintă limita dintre spațiile de atracție ale celor doi poli, municipiul Sighetu Marmației pe de-o parte și centrele Băile Borșa, Borșa și Vișeu de Sus pe de altă parte.

Figura 1 prezintă direcția și sensul navetismului în Depresiunea Maramureșului iar figura 2 prezintă și intensitatea acestuia.

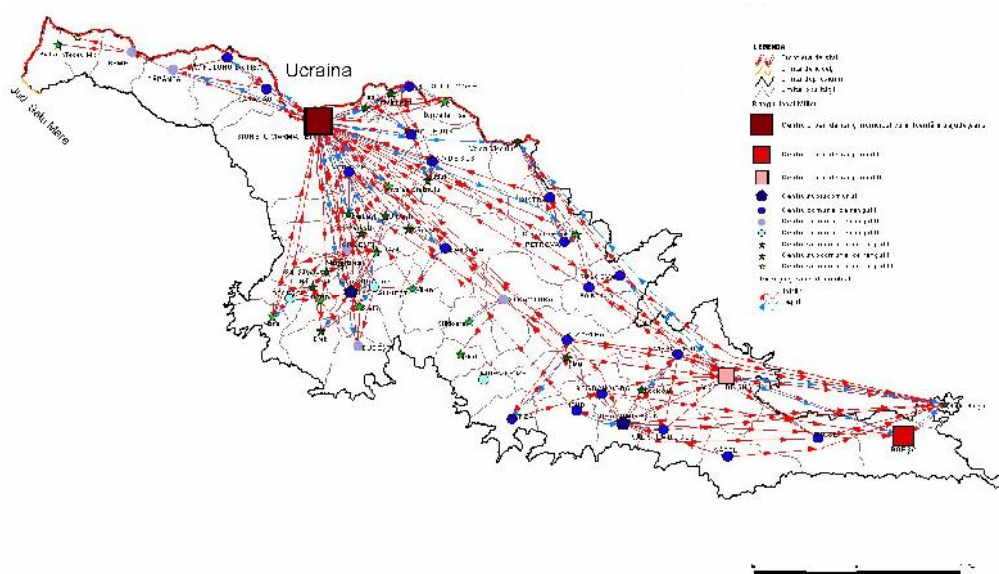


Fig. 1. Direcția și sensul navetismului în Depresiunea Maramureșului.

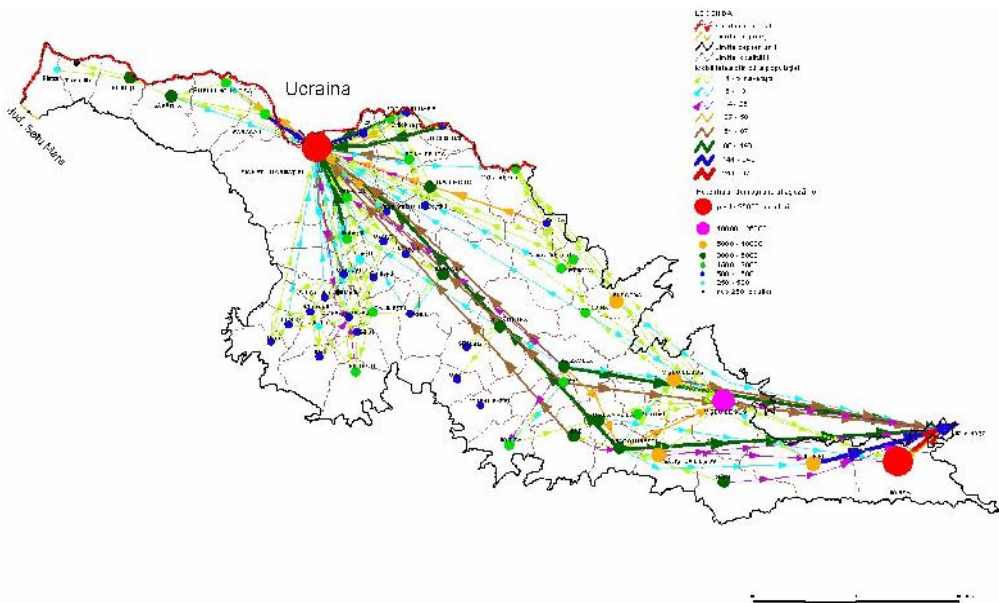


Fig. 2. Intensitatea navetismului în Depresiunea Maramureșului.

Din analiza orientării și dimensionării fluxurilor de navetiști din Depresiunea Maramureșului se conturează următoarele modele (G. Roques, discuții):

- ✓ *Modelul areal* – pus în evidență în partea central-nordică a acestui spațiu geografic, datorită polarizării exercitate de către municipiul Sighetu Marmației pe un areal extins până la aliniamentul care unește localitățile Ruscova, Leordina, Rozavlea, Șieu și Botiza; fluxurile de navetiști sunt convergente spre acest oraș dinspre est, sud și vest, „ieșirile” spre spațiul adiacent fiind foarte reduse.
- ✓ *Modelul liniar* – este bine conturat de-a lungul principalelor căi de comunicație (DN. 18, DN. 19, DJ. 186 și calea ferată Săcel-Sighetu Marmației) care facilitează acest fenomen al deplasărilor zilnice, reversul reprezentându-l modernizarea acestora și a mijloacelor de transport, impulsionate de navetism.
- ✓ *Modelul sectorial* – bine pus în evidență în sud-estul depresiunii, unde centrul minier Băile Borșa „primește” forța de muncă formată în marea majoritate din navetiști, „racolați” din circa 10 localități din jur. Acestui centru minier i se alătură în acest caz și cele două centre urbane – Vișeu de Sus și Borșa – care la rândul lor au „intrări” și „ieșiri” semnificative

Avantajele pe care le conferă navetismul sunt reprezentate de investițiile din infrastructura de comunicație, în schimb dezavantajele sunt legate de accentuarea oboselei cu diminuarea capacității de muncă și prelungirea artificială a zilei de muncă.

În concluzie, acest areal funcționează din acest punct de vedere ca un sistem semiînchis, spațiul montan și frontiera de stat cu Ucraina „obturând” legăturile acestei unități cu spațiile geografice adiacente.

## BIBLIOGRAFIE

- Sandu D.** (1984), *Fluxurile de migrație în România*, Editura Academiei, București.  
**Surd V., Raboca N.** (1989), *Geografia populației și așezărilor*, curs litografiat, Cluj-Napoca.