

Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
Facultatea de Sociologie și Asistență Socială
Specializarea Sociologie, an IV

SOCIOLOGIE URBANA
Semestrul I, 2007-2008

Piata Marasti. Simbol vechi si nou.

-Raport de cercetare-

Candea Amelia
Husar Elena Corina

Piata Marasti - simbol vechi si nou

Cercetarea de fata investigheaza Piata Marasti ca spatiu urban, ca loc de intalnire si socializare a locuitorilor Marastiului. Aria problematica a acestei cercetarii este structurata, in perspectiva noastra, pe doua dimensiuni temporale: perioada comunista si perioada post Decembrie 1989. Am ales ca titlu *Piata Marasti - simbol vechi si nou* deoarece dorim sa aflam prin intermediul cercetarii noastre felurile in care locuitorii clujeni ai cartierului Marasti si nu numai si-au reprezentat acest loc, ca punct de referinta in viata lor cotidiana. Prima etapa a cercetarii a fost aceea de inspectare a terenului si de stabilire a spatiului de investigare precum si a pozitiilor din care am realizat instantaneele fotografice.

Metodologie

Pentru a surprinde aceste doua ipostaze ale spatiului temporal propus am utilizat ca metode de cercetare interviul si observatia. Pe de o parte, descrierea zonei cu ajutorul fotografiilor si al observatiei are ca scop redarea imaginii pietei asa cum este ea astazi. Prin observatie am reusit sa descriem cat mai riguros Piata Marasti ca spatiu urban in care se manifesta deosebit de dinamic spiritul comercial. Pe de alta parte, interviurile realizate cu diferiti locuitori din cartier au relevat date despre istoricul acestui spatiu, turnura de destinatie pe care a primit-o, precum si felul in care oamenii au perceput aceste schimbari.

Observarea spațiului. Primele fotografii au fost realizate în trei zile, 29, 30 noiembrie 2007. Au fost folosite 2 momente ale zilei pentru fotografierea zonei: dimineața (între orele 9.00 și 10.00) și amiaza (între orele 14.00 și 15.00). Se poate vedea ca, atât în fata pietei cât și în cele două stații se efectuează lucrări de reparație. Angajații primăriei însărcinați cu mentinerea în buna stare a drumurilor au fost o prezență continuă pe parcursul cercetării noastre.¹

¹ A se observa pozele 1,2,14 și 17

Pentru aprofundarea temei noastre de cercetare *Piata Marasti, simbol vechi si nou*, ne-am decis ca interviurile sa fie semistructurate, plecand de la o grila de interviu orientativa. In functie de calitatea subiectului (administrator de piata, client, comerciant ori simplu locuitor al Marastiului) intrebarile au variat. Ne-am propus totodata sa interviuam persoane mai in varsta care locuiesc in zona care au trait schimbarile de-a lungul timpului si ne pot relata aspecte reprezentative ale acestui centru de cartier.

Delimitarea si descrierea spatiului de cercetare

Mărăști este un cartier situat în partea de nord-est a orașului Cluj-Napoca. Populația numeroasă a cartierului trăiește în blocuri de locuințe de 4, 8 sau 10 etaje, in apartamente de 1, 2, 3, 4 ori chiar mai multe camere ce au fost construite în perioada 1970-1989 pentru muncitorii de la Combinatul de Utilaj Greu (CUG) Cluj-Napoca. Dupa cum am aflat de la unul din locuitorii cartierului care s-a mutat aici in 1979, majoritatea oamenilor din zona locuiau inca la case particulare la acea vreme. In urmatoorii 10 ani casele au fost demolate si arhitectura intregului cartier s-a schimbat radical.

„...toata zona asta de la strada Aurel Vlaicu, fosta Lenin, pana la Catedrala Ortodoxa erau case particulare; inclusiv pe strada Fabricii erau numai case particulare. Si pe urma, eu stiu...prin '77 s-a inceput demolarea caselor si chiar blocul asta de pe Aurel Vlaicu nr. 3 a-nceput in '77 sa se construiasca, urmatorul in '82 si asa, treptat, a inceput constructia de blocuri si tot cartierul Marasti s-a schimbat pentru ca toate au fost demolate, erau numai case particulare.”(Crucita Socaciu, 52 ani)

Initial conceput ca si locuinte de serviciu pentru muncitorii de la marile intreprinderi din zona, Marastiul de azi este un cartier supra-aglomerat, in care oamenii sunt inghesuiti si simt acut lipsa spatiilor verzi. Daca e sa intrevada un „mai bine” pentru viata din cartier, oamenii cu care am stat de vorba ne-au spus toti acelasi lucru: spatii mai largi, locuri de joaca pentru copii, mai multa verdeata, sa fie mai aerisit.

Cele mai importante artere rutiere care leagă Mărăștiul de zona centrala a municipiului sunt:

- Str. Dorobanților
- Bd. 21 Decembrie 1989
- Str. București.

In cartierul Marasti regasim cladiri importante precum:

- Biserica Sf. Petru și Pavel din Cluj-Napoca
- Sediul Sucursalei Transilvania a Bancii Române pentru Dezvoltare;
- Sediul central al Bibliotecii Județene „Octavian Goga”;
- Pavilionul expozițional regional „Expo Transilvania”;
- Campusul Universitar Marași
- Hotelul „Univers T” – fosta Casă a Tineretului.
- Iulius Mall
- Sedii ale Facultatiiilor de Sociologie, Asistenta Sociala, Antropologie , Politehnica Si FSEGA

Piața Marași reprezinta centrul comercial al cartierului, fiind totodata un spatiu destul de vast. Interesant la acesta piata este faptul ca isi trage numele de la chiar Piata Agroalimentara si nu de la o Piata in sensul urbanistic al cuvantului: spatiu deschis. **Piața Marași** o putem delimita fie strict administrativ (cei 7023 de metri patrati pe care ni raporteaza cei de la administratia pietei), fie ca pe un spatiu mai larg, caracterul comercial rasfrangandu-se si inafara pietei propriu-zise. Putem considera asadar ca, atata timp cat inca ne aflam in fata unor activitati de tip piata, nu am iesit inca din acest spatiu. E un fapt comun ca in jurul pietelor agro-alimentare si mixte sa se „aciuiasca” diferiti vanzatori ambulanti. Acestia, cu micile lor „afaceri” aduc aglomeratia si zarva din interiorul pietei pe trotuar. Ambulatii te fac sa te simti ca si in piata, atunci cand astepti autobuzul sau te grabesti spre banca. Prezenti mai tot timpul sunt tigani, cei care incearca sa-ti vanda cate un aricol de imbracaminte sau incaltari vechi, ori daca nu, macar niste sosete: „3 la 10 mii”. In statiile de troleu de pe ambele sensuri, indiferent de anotimp, gasim precupețele cu flori, dar si alti mici comercianti care pun la vanzare diverse marfuri, in functie de sezon. Zona Pietei Marasti, asa cum a fost surprinsa si in fotografiile, cuprinde:

- Piața Marasti – Piața mixtă în mijlocul căreia găsim piața agro-alimentară, sectorul legume-fructe, branzeturile, macelarii dar și alte ale magazine care vând produse alimentare preambalate. Împrejurul zonei agro-alimentare a Pieței Marasti se află înghesuite zeci de tarabe și magazine ce vând marfuri industriale (haine, încălțăminte, jucării de plus etc.)
- Stația Piața Marasti – un du-te vino de autobuze și troleibuze care fac legătura dintre Marasti și alte cartiere ale Clujului. Stația este o zonă marginată de magazine fast-food, gogoserie, placintarie, magazine comerciale mixte. Mai jos de stație este un coș o gogoserie (Gogoasa Infuriată) - unde vezi adesea studenții cumpărând cafea - și o parcare;
- Pe cealaltă parte a străzii se află stația de troleu în sens invers și casa de bilete, frontstage-ul pieței făcându-se vizibil și prin sedii de bănci, farmacii, magazine alimentare și de electrocasnice, un laborator foto, Xerox, cofetarie precum și alte tarabe de tip piață. În împrejurimi poți întâlni la tot pasul comercianți de moment sau producători cu flori pentru ziua morților, spre exemplu. (vezi foto nr. 7,8,9,12,16,18,19)
- În backstage-ul Pieței se află blocuri construite în perioada socialistă și Calea Dorobanților. Piața se va învecina cu o parcare supraetajată care este momentan în construcție și care va face posibil accesul în piață și direct dinspre strada Dorobanților;
- De jur împrejurul zonei se poate observa o aglomerare de blocuri cu 6 până la 10 etaje iar în fața lor aglomerare de mașini parcate;
- Accesul în piață se face în bună măsură dinspre bulevardul 21 Decembrie, strada cu 4 benzi, foarte circulată ziua. Seara traficul este caracterizat mai mult de mașini de mare tonaj, taxiuri sau de către cei care sunt în tranzit prin oraș.

Repere teoretice

Relevanța pentru tema noastră de cercetare este distincția făcută în literatura de specialitate dintre producția și construcția socială a spațiului (Setha Low, 1996). Vom opera cu această dihotomie pentru a putea înțelege felul în care spațiul public din

societatea urbana este o realitate semnificanta ce poate fi interpretata. Prin productia sociala a spatiului intelegem toti acei factori a caror punere in miscare are ca finalitate aparitia materiala a unui amplasament (factori de ordin economic, social, ideologic si tehnologic). In continuare, prin constructia sociala de spatiu vom intelege experienta simbolica a spatiului, asa cum apare ea mediata prin procesele de schimb, de conflict si control dintr-o societate. Transformarea efectiva a spatiului are loc prin intermediul schimburilor de ordin social ale oamenilor, prin intermediul amintirilor, imaginilor si al folosirii de zi cu zi a amplasamentelor materiale. Ambele procese, de productie si constructie a spatiului pun intr-un context mai larg fortele care duc la producerea de spatiu, oamenii fiind priviti ca agenti sociali care isi construiesc propriile lor realitati si sensuri (Setha Low, 1996).

Low (1996) atribuie o abordare completa a problematicii spatiului si relatiei dintre acesta si control lui de Certeau. Astfel, de Certeau spune ca ‘modurile de a opera’ ale indivizilor sunt tot atatea mijloace prin care acestia isi reinsusesc spatiul. Aceste practici sunt articulate in viata cotidiana aducand la suprafata ‘tactici’ clandestine folosite de indivizi si grupuri. Prin descrierea operatiilor de a merge, a numi, a povesti si a-si aminti orasul, de Certeau dezvolta o teorie a spatiului trait in care „practicile spatiale” evita disciplina impusa de planificarea urbana (Michel de Certeu, 1984) .

Este important a ne concentra atentia asupra aparitiei istorice a spatiului si asupra fortelor economice implicate in producerea sa, rolului proiectantilor asupra designului sau, folosirea sociala a spatiului, si semnificatiile afective si simbolice asociate acestei folosiri. *Productia sociala* a spatiului se refera la procesele generative, intelegerea istorica, socio-politica, economica si profesionala, in vreme ce *constructia sociala* a spatiului se refera la folosinta sociala si semnificatiile afective (Richardson, 1982). Low afirma ca spatiul trebuie considerat ca un intreg, orice eveniment particular avand aspecte din acest intreg. Spatiul urban este un produs social atat in materialitatea lui cat si ca simbolistica si este construit social prin intermediul experientei si al interactiunilor.

Natura complexa si contradictorie a spatiului sta in aceea ca „spatiul este impregnat cu relatii sociale; acesta nu doar ca este sustinut de relatii sociale ci si produs, producand totodata relatii sociale” (Lefebvre, 1991). Low afirma *importanta capitala a abordarii etnografice in analiza spatiala si a posibilitatii de a integra discursul local in*

processe politice si economice mai largi, mai cuprinzatoare. (Setha M. Low, *Spatializing culture*, p. 863).

Consideram astfel utila aplicarea acestor instrumente analitice materialului etnografic produs prin observatie si descriere densa a spatiului ocupat de Piata Marasti. Asadar, vom incerca sa demonstram ca exista o relatie intre circumstantele productiei spatiului public (autogara - piata de legume - piata agroalimentara si, mai apoi, mixta) si experienta oamenilor fata de acesta.

Piata Marasti: trecut si prezent

Amplasarea in cadrul orasului, respectiv cartierului Marasti a pietei s-a stabilit dupa perioada comunista din ordinul prefectului, printr-o hotarare de guvern, cand s-a operat si mutarea autogarii functionale pana in momentul respectiv in asa numitul loc "groapa". Astfel locul a devenit unul de schimb comercial incarcat cu elemente de reprezentare ale unui spatiu de tip piata.

Asadar, pana in anul 1993, cand a luat fiinta piata agro-alimentara, pe terenul respectiv functiona autogara Cluj. *„Autogara era o cladire cu doua etaje, era un peron acoperit si de-o parte si de alta erau table cu rutele unde plecau autobuzele. In tot judetul Cluj erau autobuze ... Erau foarte multe autobuze care veneau si soseau in autogara.”*, ne relateaza una din persoanele mai in varsta cu care am stat de vorba. Ne putem da seama ca si in acea perioada zona era una aglomerata si totodata de mare importanta prin caracterul sau utilitar. Autogara a fost construita in perioada socialista, dar inainte de aceasta, pe locul respectiv fusese targ de vite. Cu toate ca despre acea perioada nu am putut aduna date relevante, ne putem totusi gandi la o posibila perceptie a oamenilor care s-a format asupra acestui spatiu ca fiind unul cu incarcatura comerciala si utilitarista.

Cand spatiul in care se afla azi Piata Marasti a fost destinat constructiei unei autogari a orasului Cluj, orasul era inca la inceputul dezvoltarii sale, iar cartierul Marasti nu exista atare, erau numai case in aceasta zona. Practic, marginea orasului orasului Cluj se afla in zona Pietei Marasti de astazi, ceea ce justifica decizia planificatorilor socialisti de amplasare a autogarii in acel loc, in toate orasele tendinta fiind de a construi sau de a muta nodurile de comunicatie (gara si autogara) spre iesirea din oras. In 1993, are loc

mutarea autogarii Cluj mai spre marginea orasului, langa ExpoTransilvaia, pe locul sau construindu-se Piata Marasti, o piata a carei existenta se impunea cu o forta vitala pentru marele cartier care s-a dezvoltat in mai bine de 10 ani. Piata ia numele cartierului si devine centrul comercial al acestuia. Spatiul gandit initial ca autogara se modifica pentru a face loc noilor activitati si relatii ce iau nastere odata cu piata. Vechea cladire a autogarii nu este demolata ci modificata si adaptata noilor realitati. Interesant este si motivul pentru care autogara este mutata din nou de autoritati: nu doar pentru a fi mai aproape de gara ci si pentru ca, aflam de un om intre doua varste, spatiul de langa ExpoTransilvania dobandise o valoare mare, fiind mult mai profitabil daca este predat unor agenti economici decat ca si autogara.

Este cunoscut faptul ca, cu cat o piata se afla intr-o pozitie mai centrala cu atat acest spatiu devine mai atractiv pentru amplasarea "obiectelor-insemne" . Piata Marasti are efectul unui magnet specific zonelor centrale pentru locuitorii cartierului, fiind insa o piata utilitara, cu specific comercial-alimentar si cu un numar mic de elemente simbolice de reprezentare. Centrul cartierului Marasti graviteaza in jurul sensului giratoriu, datorita faptului ca aici sunt bancile, posta, toate utilitatile. Pietele de mari dimensiuni cum este cea din cartierul Marasti impresioneaza si au efect major din punctul de vedere al comunicarii elementelor de reprezentare, spatiile urbane de dimensiuni mici au o scara mai apropiata de cea umana si sunt mai placute pentru o utilizare cotidiana. Un interviu cu studii superioare apreciaza ca „Piata Marasti e o entitate care face parte din cartierul Marasti, care nu poate exista fara cartierul Marasti, precum nici cartierul fara piata.”

Primul interviu a fost efectuat la ora noua dimineata in fata farmaciei Sensi-blue din Marasti cu un batranel care ne-a abordat intraband-ne din ce motiv fotografiem in preajma pietei . Dupa rapunsul nostru referitor la lucrarea de seminar, „batranelul” a dorit sa-si exprime si el opinia. Astfel ne-a descris imaginea deloc cunoscuta noua a spatiului in care functiona autogara Marasti :

"eh draga mea , inainte de 89' era aici o autogaraaaa, ai de mine ! ; de aici plecau autobuze in tot tinutul, aceste 2 blocuri nu erau (...) , dar era mare vraiste aici, jocuri de noroc si femei prapadite, seara era ca o discoteca sau cum ii spune acuma

prin '91-'92 s-a mutat in "groapa" si a stat acolo pana prin 2004 cand au pus-o pe la gara pe undeva nici nu stiu unde ca nu mai am unde sa merg cu autobuzul maica !"

Atitudinea lui ni s-a parut una degajata, trecand cel putin cu usurinta peste aceste schimbari, considerand locul respectiv ca fiind in trecut „un loc pacatos” iar in prezent unul foarte util pentru locuitorii cartierului. Pasul urmator a fost sa obtinem date de la o persoana oficiala alegand doua cai de acces:

1. Primul punct pe harta cercetarii noastre a fost interviul realizat cu directoarea Agro-Marasti de la care am aflat nenumarate detalii de ordin juridic asupra terenului Pietei Marasti. Exista un protocol cu Banccoop al actionarilor gratie caruia magazinele care inconjoara piata, cele limitrofe, beneficiaza de un drept de folosinta asupra terenului pe o perioada determinata de 15 ani, pentru o suma modica: „era un dolar, parca...pe metru patrat”. Restul magazinelor platesc chirie actionarilor „...*Exista tot felul de proprietari de cladiri (de magazine), dar terenul este al Agro-Marastiului*”. Suntem informati de faptul ca exista mai multi actionari la Agro-Marasti si ca intre acestia a fost semnat un acord scris conform caruia fiecare are dreptul de a construi pe terenul pietei proportional cu procentele de actiuni pe care le detine. Mai aflam ca actionarul principal, cel care detine 52% din actiunile societatii, este singurul care si-a valorificat acest drept construind bazarul pe doua nivele si sala de fitness plus alte doua etaje ce sunt in constructie (firma Center Star). Ajungand la perioada din prezent, ne spune ca in piata isi desfasoara activitatea in jur 400 de agenti economici si ca, totodata, piata se afla in plin proces de modernizare :

„o sa construiasca aicea...o sa fie asa un complex in forma de L si am inteles ca pe 5 nivele si tot felul de chestii destul de...ma rog alt nivel decat [...]. Si-n rest: mii de zdrente – haine foarte multe.” (Simona, administrator Agro-Marasti)

Administratoarea pietei ne descrie Piata Marasti prin caracterul contradictoriu al acesteia:

„Practic e o incinta, nu stiu, un spatiu comun, nu stiu cum sa-i spun, numai ca e privat. Cred c-aicea e paradoxul...”

Sau

„Piata agro-alimentara.....nu e piata agroalimentara! [...] e un fel de bazar... dar nici bazar nu ii , ii o ciudatenie piata asta...!,,

Mai departe ne-a povestit despre cum arata piata inainte, cand se vindeau strict legume si fructe si cum s-a dezvoltat de-a lungul timpului, trecerea de la produse agro-alimentare la produse industriale a avut loc odata cu venirea „rusilor” :

„ adica rusi...moldoveni din Republica Moldova. Si-si inchiriau mese, si vindeau blugi, si vindeau papuci si vindeau toate minunile...si de-acolo o pornit...”

Apoi ne descrie cum anume s-a format al doilea val de comercianti din aceasta piata, din cei care ramasesera fara serviciu, *„in conjunctura aia foarte tulbure”* :

„ ... nu pot sa-mi dau seama, deci au reusit sa faca niste bani frumosi. Si probabil o fi mers vestea, si cum era..aaa...paralel cu chestia asta era si minunea cu somajul, deci se faceau foarte multe restructurari, era foarte ridicata rata somajului si atuncea omul ramanea fara servicii si zicea: “aoleu, ce sa fac?!” si venea nenea nu stiu care si zicea: vezi ca eu am in Piata Marasti o masa si mama ce bine-mi merge!! Ia-ti si tu o masa, Ia-ti si tu o masa si Ia-ti si tu o masa. Si aicea in zona, in Cartierul Marasti au fost chiar multi care au fost atuncea afectati de restructurarile-alea de personal care se faceau: cand s-o-nchis Clujana, cand s-o-nchis fabricile astea mari care s-or inchis. Si-atuncea multi...! De la rusi, de la moldoveni s-a preluat ideea asta de a face afacere in stilul asta:”hai sa vindem ceva!” Si se duceau si si-aduceau marfa din Europa (engros-ul din Bucuresti) – inainte din Turcia, pana nu era Europa – si dupa ceea din Europa, si-n ziua de astazi tot din Europa...”

O afacere care s-a dezvoltat pe langa piata din Marasti este cea a autocarelor de transport marfa, cele care fac zilnic ruta Cluj-Bucuresti si retur, transportand comerciantii din Piata Marasti si marfa acestora. Cei care aduc marfa din en-gros-ul bucurestean sunt luati de autocare chiar din fata pietei si coboara incarcati de marfa tot aici.

2. In al doilea rand am fost la Primarie si Consiliul Local unde, prin diferite surse, am incercat sa obtinem cateva informatii dar am intampinat multe usi inchise. Avand in vedere calitatea persoanelor pe care am vrut sa le abordam, fosti sa actuali detinatori ai unor functii publice sau administrative, am incercat sa apelam si la arhivele Consiliului Local, fara nici o speranta insa. Ajungem treptat la ideea ca nu vom putea accede aceste date .

Una dintre persoanele intervievate ne-a relatat ca în anul 1979 (atunci când s-a mutat în cartierul Marasti) și încă mult timp după aceea nu exista o piață în cartier, nici magazine, ci doar o alimentară, iar pentru a face cumpărături se deplasa până în centru, de cele mai multe ori pe jos. Piața a luat naștere aproape instantaneu, nu a existat moment de tranziție în care terenul să fi avut o altă destinație intermediară. Atunci când s-a luat decizia ca autogara să fie mutată „în groapă” piața exista deja în forma incipientă: *„Autogara centrală a Clujului era aicea și toate autobuzele veneau aici. Și pe lângă ea atunci s-or pus câteva mese de legume, strict de legume.”* (Simona, administrator Agro-Marasti). Piața a luat naștere, pe de o parte, ca urmare a unei decizii la nivel local, din necesitatea existenței unei piețe în marele cartier dar și ca urmare firească a faptului că unii precupeti începuseră deja a desface marfa în acel loc. Dezvoltarea unui comerț informal în imediată vecinătate a autogării își are continuitate astăzi în economia informală de pe trotuarele din proximitatea pieței.

În percepția celor intervievați Piața Marasti este un spațiu aglomerat, mesele și magazinele sunt înghesuite unele într-altele, traficul este foarte intens, înaintezi cu greutate. Respondenții nu-și explică astfel numărul mare de clienți, marfa nefiind, de cele mai multe ori de o calitate superioară.

„Si iarasi ce e foarte ciudat e faptul ca eu, cel putin in cate am vazut, in toate hypermarketurile-astea ce s-or deschis, in toate este marfa de buna calitate, deci marfa...ma refer strict la imbracaminte, incaltaminte, ca asta o pondere destul de ridicata aicea. Deci e o marfa de foarte buna calitate. Si asta de-aicea...si aicea sunt! Deci si aicea sunt care au marfa de buna calitate dar sunt si multe chinezarii. Preturile sint comparabile si totusi oamenii vin sa cumpere de-aici. Asta e o chestie destul de ciudata” (Simona P. Dir. Agro-Marasti).

Majoritatea apelează mai ales pentru produsele neperisabile la supermarketuri: *„Produsele alimentare nu le mai cumparam de-acolo, ca acum ne ducem la Kaufland: gasim totul intr-un magazin”(f, 47, locuitor al cartierului Marasti)*. Și cei mai tineri dau răspunsuri similare: *„cumparaturile le fac in zona, nu neaparat in piata, la bazar, ci la magazinele din zona sau din oras... Din centru nu prea fac cumparaturi, mai mult din centrele comerciale gen Sellgros, Carefour, si pentru cumparaturile mai marunte la magazinele din jur”* (Daniel, 28 ani). Dl. H.A, 51 ani: *„din Piata Marasti cumpar fructe, legume si carne; sunt 2 macelarii sau 3 care si-au facut un brand din faptul de a aduce carne proapata, la un pret convenabil si cu o servire corespunzatoare”*.

Totii respondenții au invocat piața ca sursă principală de fructe și legume pentru ei și familiile lor, deși mai există o piață (la capatul strazii Aurel Vlaicu, la IRA), de acolo cumpărând mai mult cei care își fac provizii pentru iarnă pentru că se vinde en-gros („la sac”). Desigur, piața își găsește cumpărători pentru toate marfurile, dar e de subliniat faptul că piața-agroalimentară e cu mult mai pretuită de localnici decât cea de marfuri

industriale. Si asta pentru ca, spre deosebire de fructele si legumele de pe rafturile supermarketului, cele din piata sunt cu mult mai tentante, fiind usor asociate cu taranul si gradina lui de legume proaspete, cu toate ca, de cele mai multe ori au aceeasi sursa de provenienta ca si cele din supermarket *„...o ridiche proaspata, un patrunjel proaspat, am impresia, imi zic imi mintea mea ”ii de la tara”, chiar daca nu-i de la tara”* (Dl. H.A, 51 ani). Aglomeratia care e o constanta in piata si-o explica unul din respondentii nostrii, pe de o parte ca fiind un efect al obisnuitei – *„cei care s-au obisnuit sa mearga in Piata Marasti merg in Piata Marasti”*, iar pe de alta parte ca preferinta a unor tipuri de oameni: *„...la unii le place aglomeratia, le place sa fie 'intre oameni', altora nu.”* Cu siguranta o explicatie adecvata consta in aceea ca spatiul, gandit si proiectat in perioada socialista e departe de a indeplini nevoile de astazi.

Deosebit de interesanta am gasit perceptia oamenilor asupra delimitarii spatiale a pietei. La intrebarea „De unde incepe si unde se termina Piata Marasti?” raspunsurile au variat de la cel mai simplu si laconic *„de la intrare pana la iesire”* si pana la cel mai „generos”: *„Pai (incepe) de undeva din zona BRD de-acolo, de la biserica...Sf. Petru pana pe la sensul giratoriu, poate chiar pana la pod”*

Aprecieri finale

Referindu-se la modul in care au fost construite orasele spaniol-americe, Lefebvre aprecia ca „producerea spatiului social [s-a facut] prin putere politica – adica, prin violenta in serviciul scopurilor economice. Acelasi lucru s-a intamplat cu toate spatiile - fie ele de locuit sau cu alta destinatie – construite in timpul comunismului. Demersul puterii era acela de a sacrifica cat mai mult din nevoile personale ale individului in scopul binelui colectiv si al unei productivitati economice ridicate. Blocurile de locuinte care dau infatisarea aparte a tuturor statelor fost-comuniste sunt cel mai banal, dar si reprezentativ exemplu. Construite pentru muncitori, proiectate pentru eficienta economica, spatiile socialeste sunt traite ca inghesuite, lipsite de confort, din ce in ce mai aglomerate. Piata Marasti este un astfel de spatiu care, impreuna cu zona de sens giratoriu este perceputa de toti locuitorii drept centru al cartierului.



Bibliografie

- Rouquette, Michel-Louis (2002) *Despre cunoașterea maselor (Eseu de psihologie politica)*, Editura Polirom, Iași
- Lynch, K. (1960) *The image of this environment*, The City Image and its Elements
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*, The City Image and its Elements
- Low, Setha M. (1996) Spatializing culture: the social production and social construction of public space in Costa Rica, *American Ethnologist* 23(4):861-879
- Patriche, D. (2002) *Urbanism comercial*, Editura Uranus, Bucuresti
- Choay, F. 2002, *Urbanismul, utopii si realitati*, Editura Simeria
- Miclea, Ion (1985) *Cluj-Napoca*, Editura Sport-Turism
- Elias, Norbert (2002) Vol II, *Procesul civilizarii* , Editura Polirom
- De Certeau, M. (1984) Strategies and tactics, *The practice of everyday life*, University of California Press, pp.34-39
- De Certeau, M. (1984) Walking in the City, *The practice of everyday life*, University of California Press, pp.91-110

