

**Elena BOGAN**

# **TURISM URBAN**

**Note de curs**



**EDITURA UNIVERSITARĂ**  
**București, 2019**

## CUPRINS

<b>INTRODUCERE .....</b>	<b>7</b>
<b>CAPITOLUL I. ORAȘUL – SUPT AL ACTIVITĂȚII TURISTICE....</b>	<b>8</b>
1.1. Generații de orașe .....	8
1.2. Funcții generatoare de orașe .....	12
1.3. Tipuri de spații urbane .....	14
1.4. Dimensiunea culturală a orașului .....	16
<b>CAPITOLUL II. TURISM URBAN – ASPECTE CONCEPTUALE ȘI OPERAȚIONALE .....</b>	<b>18</b>
2.1. Aspecte generale .....	18
2.2. Concepte operaționale, definiții .....	22
2.3. Diferențierea turismului urban față de alte tipuri de turism .....	26
2.4. Analiza turismului urban .....	27
<b>CAPITOLUL III. SCOPURILE ȘI MOTIVAȚIILE TURIȘTILOR PENTRU PRACTICAREA TURISMULUI URBAN .....</b>	<b>30</b>
3.1. Aspecte generale ale motivației turistice – factori și clasificări .....	30
3.2. Experiența și comportamentul turistului urban .....	37
<b>CAPITOLUL IV. ELEMENTE DE ATRACȚIE TURISTICĂ ÎN SPAȚIUL URBAN.....</b>	<b>40</b>
4.1. Elementele de atractivitate ale orașelor .....	40
4.2. Categoriile de resurse culturale existente în spațiul urban .....	42
<b>CAPITOLUL V. TIPURI DE TURISM ÎN SPAȚIUL URBAN .....</b>	<b>46</b>
5.1. Turismul în orașele istorice – turismul istoric .....	48
5.2. Turismul capitalelor culturale .....	56
5.3. Turismul muzeal .....	68
5.4. Turismul marilor festivaluri artistice .....	81
5.5. Turismul religios și de pelerinaj .....	93
5.6. Turismul multicultural și etnic .....	110
5.7. Turismul culinar sau gastronomic .....	120
5.8. Turismul de afaceri .....	134
5.9. Turismul de cumpărături (shopping) .....	150
5.10. Turismul medical și de estetică corporală .....	161
5.11. Turismul marilor evenimente sportive .....	173
5.12. Turismul parcurilor tematice și de distracții .....	185
5.13. Turismul marilor cazinouri și al jocurilor de noroc .....	196

5.14. Turismul de croazieră.....	204
5.15. Turismul industrial.....	216
5.16. Turismul feroviar .....	227
<b>CAPITOLUL VI. MANAGEMENTUL TURISTIC URBAN.....</b>	<b>236</b>
6.1. Aspecte generale .....	236
6.2. Managementul calității integrate în turismul urban .....	238
<b>CAPITOLUL VII. MARKETINGUL TURISTIC URBAN.....</b>	<b>248</b>
7.1. Aspecte generale .....	248
7.2. Studii de caz.....	256
<b>BIBLIOGRAFIE .....</b>	<b>264</b>

## INTRODUCERE

Turismul din spațiul urban, comparativ cu celelalte forme de turism, este mult mai complex și diversificat, datorită numărului mare de resurse disponibile. Prezența acestor resurse în urban, dar mai ales includerea lor în diferite programe și circuite turistice, aduc numeroase beneficii orașelor, ce se traduc prin susținerea activităților economice locale și crearea de noi locuri de muncă. În același timp, pot apărea însă și efecte mai puțin dorite, legate de creșterea fluxurilor turistice, sau lipsa de preocupare pentru noi investiții în turism.

În mediul urban, majoritatea activităților turistice legate de petrecerea timpului liber sunt legate de domeniul cultural. Turismul urban axat pe domeniul cultural pune în valoare talentul artiștilor (pictori, sculptori - expoziții și galerii de artă, designeri vestimentari), gastronomia națională și regională, prin restaurantele cu specific etc.

Tipurile de turism din mediul urban, în totalitatea lor, sprijină contactele interumane dintre populația gazdă și vizitatori, sprijină schimbul de informații, idei, experiențe culturale și turistice. Realizarea strategiilor de dezvoltare socio-economice a orașelor, a planurilor de urbanism general trebuie să aibă în vedere susținerea și amplificarea funcției turistice. Industria turistică trebuie să fie în armonie și echilibru cu celelalte activități economice, pentru a se putea evita contradicțiile. În condițiile în care mediul urban este capabil să susțină turismul, să ofere noi facilități pentru agenții economici din domeniu, aceștia determină un proces mai rapid de conservare, restaurare sau modernizare urbanistică.

Pentru recunoașterea contribuției turismului în dezvoltarea orașelor, autoritățile locale trebuie să se implice în îmbunătățirea infrastructurii și a spațiilor artistice și de cultură, a spațiilor de lucru pentru artiști, pentru repetiții, expoziții, ș.a. Crearea de facilități în artă și cultură pot fi încurajate în toate centrele urbane și pot constitui parte integrantă a infrastructurii civice și a comunității. Aceste facilități trebuie să fie asigurate și încurajate în toate zonele funcționale urbane, astfel încât de artă și cultură să se bucure toți vizitatorii și comunitatea.

Turismul urban axat pe componentă culturală sprijină păstrarea identității culturale, a valorilor și bunurilor de excepție; devine o parte importantă a culturii și civilizației naționale; sprijină schimburile culturale (mai ales la nivel muzeistic și al evenimentelor artistice). Concentrarea activităților turistice la nivel urban semnifică conturarea unei funcții și culturi turistice bine definite și include ideea de multiculturalitate.

Prin urmare, turismul urban oferă o multitudine de experiențe colective, individuale în plan psihic, afectiv-estetic, cu impact pe termen lung asupra turiștilor. În fața extinderii tehnicii performante și a comunicării informatice, domeniul actual este cel care reflectă latura umană a societății contemporane.

# CAPITOLUL I.

## ORAȘUL – SUPTOR AL ACTIVITĂȚII TURISTICE

### 1.1. Generații de orașe

Evoluția civilizației umane a determinat o accentuată tendință de realizare a unor așezări care să satisfacă tot mai mult cerințele și nevoile umane specifice pentru fiecare etapă istorică parcursă. Astfel, s-au conturat sisteme sociale și economice grupate după interese individuale și de grup, care au influențat foarte mult structura și fizionomia așezărilor. Orice evoluție urbană este de fapt un rezultat real și direct al dezvoltării economice, sociale, spațiale, determinată de modul de acțiune și intervenție a populației asupra unui spațiu geografic bine delimitat.

Cele mai multe definiții ale așezărilor urbane se concentrează asupra problemei delimitării lor și identificării factorilor care au contribuit la dezvoltarea acestora, elaborându-se mai multe teorii:<sup>1</sup>

- *teoria apărării* emisă de istoricul german Maurer L. și economistul Bucher K., care susțin că orașele au apărut ca urmare a necesităților de apărare ale oamenilor împotriva năvălitorilor, cetățile fortificate devenind, astfel, nucleele viitoarelor orașe;
- *teoria condițiilor geoclimatice* elaborată de geografi, care explică apariția orașelor ca urmare a mediului natural favorabil (condițiile climatice, configurația terenului etc.);
- *teoria deciziei administrative* emisă de istoricii Below G., Hegel K. și Wright T., care consideră că orașele au luat naștere ca urmare a deciziei puterii de stat, factorul determinant fiind organizarea politico-juridică;
- *teoria schimbului de mărfuri*, care subliniază că principalul factor de dezvoltare a orașelor l-a constituit plasarea acestora la intersecția unor importante artere comerciale, terestre sau maritime, care a favorizat schimbul de mărfuri (cum este cazul orașelor grecești sau a orașelor porturi);
- *teoria orașelor-necropolă*, care aparține lui Mamford L. și care susține că multe orașe din Egipt, China sau Grecia au apărut în apropierea marilor necropole și complexe religioase: Ierusalim, Delfi, Memfis etc.

Urmărind evoluția în timp istoric a fenomenului urban se pot delimita generații de orașe specifice:<sup>2</sup>

*Perioada arhaică.* Știința arheologiei și antropologiei nu oferă date exacte asupra apariției așezărilor cu caracter urban. Sunt cunoscute doar

---

<sup>1</sup> Niculescu D. (1998), *Elemente de urbanism*, Universitatea Politehnică Timișoara, p. 10.

<sup>2</sup> Idem, p. 11.

mărturiile din sec. VII-VI î.e.n. privind primele cetăți aflate în bazinele marilor fluvii din întreaga lume. Acestea au fost, în general, ridicate la intersecția a două sau mai multe căi principale de comunicație, terestre sau fluviale.

*Orașul antic.* Ca urmare a evoluției economiei, dezvoltării forțelor de producție, apariției meșteșugurilor, orașele devin organisme cu funcții complexe: meșteșugărești, administrative și religios-culturale. Primele orașe s-au dezvoltat în vechile arii puternic umanizate ale Mesopotamiei, Egiptului, Siriei, Asiei Mici, Greciei, Asiei Centrală, Indiei și Chinei.

În Europa, civilizația urbană a apărut mai târziu, îndeosebi datorită expansiunii romane. Dacă până în sec. VI î.e.n. se poate vorbi de o dominantă mistico-religioasă în geneza orașelor, începând cu sec. VI-V î.e.n. se conturează știința construcției orașelor, un rol deosebit de important în acest proces avându-l Grecia antică. Orașul grecesc - „*polis-ul*” - reprezenta un model de organizare rațională și echilibrată, în care cerințele legate de funcționalitate se împleteau armonios cu cele referitoare la o viață spirituală foarte activă. Sunt cunoscute mai multe etape în evoluția orașelor Greciei antice, fiecare dintre acestea având trăsături specifice:

- perioada arhaică (homică) - sec. XII-VI î.e.n., caracterizată prin formarea orașelor cetăți (*polis*) și a „*acropolei*” cu funcții de apărare;

- perioada clasică - sec. VI-V î.e.n., specificul acestei perioade fiind dat de apariția dotărilor tehnico-edilitare (alimentare cu apă, evacuarea apelor uzate etc.), precum și a programelor de arhitectură pentru clădiri publice cu funcții social-culturale (stadioane, clădiri comerciale);

- perioada elenistică - 323-31 î.e.n., cu un nivel deosebit de ridicat al dotărilor edilitare.

Dintre caracteristicile cele mai importante ale *orașelor romane* pot fi menționate:<sup>3</sup>

- ☐ trecerea de la nuclee urbane izolate la un sistem de localități distribuite în teritoriu, ierarhizate ca importanță și dimensiune și având funcții prioritare:
  - orașe cu funcțiuni strategice: Lutectia-Parisiorum (Paris), Londinium (Londra), Vindobonai (Viena) etc.;
  - orașe comerciale: Ostia, Salerno, Palmira etc.;
  - orașe administrative: Roma, Atena, Efes etc.;
  - orașe balneare și de odihnă: Pompei, Herculenum, Neapole etc.;
- ☐ structura orașelor se baza pe o rețea ortogonală de străzi, la intersecția acestora aflându-se piața sau forumul în care erau amplasate: templul închinat zeului protector, bazilica, construcțiile comerciale etc. (Florența, Bologna, Milano, Torino);
- ☐ dotarea tehnico-edilitară deosebit de complexă;
- ☐ instituirea unor regulamente referitoare la probleme de proprietate, în sensul limitării acesteia în interesul colectivității, clasificarea străzilor

---

<sup>3</sup> Velicu C., Gavrițaș I., Vereș A., Ștefănescu D. (1997), *Elemente de sistematizare și urbanism*, Editura Expertilor Tehnici, Iași.

(Via pentru vehicule, Iter pentru pietoni, Actus pentru animale, indicându-se lățimi minimale obligatorii), norme privind distanța între clădiri, probleme speciale de igienă.

*Orașul medieval* - a debutat odată cu năvălirea popoarelor migratoare, pe de o parte, și răspândirea creștinismului, pe de altă parte. ele se caracterizează prin: dimensiuni relativ reduse (între 10.000 și 40.000 de locuitori); protejarea prin fortificații; densitate mare a construcțiilor și populației; structuri constituite spontan, cu străzi având trasee neregulate, adaptate configurației terenului; rețelele stradale inelar - radiale care convergeau către piața centrală, unde erau amplasate clădirile religioase și primăria; lipsa preocupărilor privind igiena și dotarea tehnico-edilitară; lipsa preocupărilor privind confortul și salubritatea locuințelor.

Important este de remarcat faptul că majoritatea centrelor urbane moderne păstrează vechile nuclee pe baza cărora s-au dezvoltat centrele istorice, artistice și culturale în prezent.

*Orașul în timpul Renașterii.* Despre începuturile orașului modern se poate vorbi începând cu sec. XV-XVI când dezvoltarea producției meșteșugărești, a comerțului, a sistemului de circulație a banilor au creat premisele unei noi vieți sociale. Mari gânditori ai Renașterii, precum Leon Battista Alberti, Antonio Averlino, Francesco Martini, Leonardo da Vinci au elaborat teorii privind construcția orașelor, a căror valabilitate se păstrează și astăzi.

Principalele idei cuprinse în aceste teorii se refereau la: stabilirea formei incintei conform exigențelor impuse de tehnicile de apărare; distribuția construcțiilor în zone funcționale; ierarhizarea străzilor și a piețelor după destinația lor; amplasarea în zone izolate a atelierelor producătoare de noxe; legătura funcțională între zonele productive și spațiile comerciale; construcția pe nivele diferite a căilor de circulație pentru vehicule și pentru pietoni; confortul edilitar; igiena publică.

Începând cu secolul al XVI-lea, spațiile urbane europene cunosc importante transformări prin realizarea unor castele, palate, catedrale, grădini-parcuri, amenajări de importanță edilitară (pavaje, iluminat, transport intern).

*Orașul baroc*, între sec. XVII și XVIII, reprezintă un moment de referință în istoria urbanismului fiind caracterizat printr-o activitate constructivă deosebit de intensă, preocupări deosebite în ceea ce privește „compoziția” urbană (bulevarde, piețe, ansambluri arhitecturale), astfel încât orașul să devină un adevărat spectacol.

Caracteristicile urbanismului baroc: amplificarea fără precedent a scării la care sunt concepute ansamblurile urbane, și preferința pentru monumental; preocuparea accentuată pentru compozițiile volumetrice ce realizează ansamblul; compozițiile urbane sunt concepute astfel încât să pună în evidență, în primul rând, reședințele regale, episcopale sau ansamblurile religioase; preferința pentru structuri regulate, radiar sau radiar – concentrice, în care arterele principale converg către reședința seniorială sau edificiul religios; piețe cu dimensiuni nejustificat de mari.

Ulterior, orașele premoderne au cunoscut o ascensiune mai evidentă ca urmare a dezvoltării economice, a exploziei demografice, creșterii comerțului mondial. Apar orașe metropolă și orașe predominant industriale, urbaniști și arhitecți de renume (Le Corbusier, Unwin R., Henard E., Gerson O., Haussman J. etc.) încercând să schimbe peisajul urban. Punerea în valoare a resurselor de diferite tipuri va conduce la apariția unor orașele mici și mijlocii, cu o arhitectură nouă, care îmbină tradițiile locale sau regionale cu elementele urbanismului modern.

*Orașul erei industriale.* Revoluția industrială a determinat schimbări fundamentale în dezvoltarea orașelor, datorită dezvoltării explozive a manufacturilor și industriilor amplasate în centrele urbane și creșterii rapide a numărului de locuitori, prin atragerea populației rurale pauperizate. Secolul al XIX-lea este cunoscut în literatura de specialitate drept o perioadă caracterizată printr-o amplă criză a așezărilor, umane determinată de supradimensionarea unor centre în detrimentul altora (de exemplu, în 1801 Londra avea circa 1 milion de locuitori, în timp ce restul orașelor aveau sub 100.000 locuitori). Începând din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, apar în marile orașe ale lumii, cu forme de transport urban disponibile: trenul cu aburi, tramvaiul electric etc. Aceste mijloace au permis populației să-și stabilească reședința în zonele suburbane, favorizând descongestionarea centrelor excesiv aglomerate.

*Secolul XX* aduce noi schimbări în rezolvarea problemei transportului: în 1907, la Londra, liniile de metrou au fost electrificate, au apărut trenuri de suprafață, au fost instalate tramvaie etc. În urma acestei situații, între 1890-1939, aproape toate marile zone urbane au înregistrat descentralizări evidente ale populației și, în același timp, are loc invadarea zonelor periurbane, extinderea haotică și necontrolată a suprafețelor ocupate de orașe.

Ca urmare, au fost adoptate o serie de soluții de natură administrativă (legi ale sistematizării urbane, comisii de analiză și prognoză, organisme guvernamentale și departamente ale sistematizării urbane și teritoriale), socială (mișcări sociale pentru reforma sanitară și urbană, care au produs proiecte cu caracter utopic, de exemplu „*orașul sănătății*”), arhitectural-urbanistică (celebrul proiect al „*orașului grădină*” conceput de urbanistul englez Ebenezer Howard, care combina avantajele vieții la oraș - posibilități de lucru, contacte sociale - cu avantajele vieții de la țară - mediu sănătos, contact nemijlocit cu natura).

În prezent ne confruntăm cu o explozie a spațiului urban, arhitecții și urbaniștii fiind preocupați de realizarea unor noi stiluri arhitecturale, alături de centrele vechi istorice dezvoltându-se cartiere moderne. S-a conturat chiar și o tipologie a orașelor culturale care include: orașe capitală (Paris, Londra, New York), orașe istorice (Oxford, Cambridge, Veneția, Canterbury), orașe industriale tradiționale (Bradford), orașe de cultură și artă (Roma, Florența, Salonic, Avignon), orașe revitalizate (portul vechi și docurile Londrei), orașe stațiuni balneare și/sau climaterice etc.



## 1.2. Funcții generatoare de orașe

O altă abordare<sup>4</sup> privind analiza evoluției în timp a orașelor are în vedere și activitățile de bază care au generat centrul respectiv, modalitatea de evoluție a acestora în timp, în raport cu condițiile naturale și social-economice și este exprimată prin intermediul funcțiilor urbane. Termenul de „funcție” a fost introdus pentru prima oară de Ratzel F. în 1891 și preluat apoi (în literatura de specialitate) de către toți urbanistii, desemnând „*activitățile care justifică existența și dezvoltarea unui oraș, care aduc resursele necesare vieții sale*”.

Deși astăzi *funcția militară* a fost aproape eliminată din rândul funcțiilor urbane datorită faptului că și-a pierdut rațiunea de a exista, ea își menține locul în geografia urbană deoarece a stat la originea apariției multora dintre orașele europene de astăzi. Numeroase așezări umane au fost create în scopuri militare, ca de exemplu orașele-fortărețe din coloniile romane, care aveau rolul de a supraveghea granițele imperiului, asigurând astfel securitatea locuitorilor. Acestea au constituit nucleele în jurul cărora s-au cristalizat mai târziu orașe (ca Besancon, Koln și Treves), caracterizate printr-un plan ortogonal, replică a castrului roman.

Cu toată importanța pe care a avut-o funcția de apărare, activitatea comercială apare deseori ca funcție dominantă, existând numeroase orașe care au apărut din necesități comerciale. Astfel, târgul local a constituit, fără îndoială, nucleul orașelor-târguri (burguri), *funcția comercială* dezvoltându-se în folosul întregii regiuni. Orașele cu o intensă activitate comercială s-au înmulțit, fiecare adaptându-se diferitelor condiții care țineau, cel mai adesea, de poziția geografică. Literatura de specialitate consemnează interferența funcției comerciale cu alte funcții urbane, îndeosebi cu cea industrială, în marile orașe comerciale dezvoltându-se numeroase întreprinderi industriale ca urmare a avantajelor oferite de vecinătatea unor mari piețe de desfacere.

Dintre orașele cu *funcție industrială* se detașează, ca importanță, orașele miniere și orașele industriei prelucrătoare, care se diferențiază evident ca mod de organizare.

O importanță deosebită în evoluția unor orașe a avut-o funcția care a dus la apariția și dezvoltarea orașelor universitare, a centrelor literare și artistice, a orașelor-muzeu, a orașelor cu tradiție în organizarea și desfășurarea festivalurilor și congreselor. *Funcția universitară* se exercită cu precădere în orașele cu universități prestigioase, multe datând încă din Evul Mediu și tinde să depășească granițele țărilor, ca urmare a progresului tehnic și științific, a dezvoltării schimburilor culturale în domeniul universitar, a creșterii rolului acestora pe plan internațional.

Cu toate acestea, *funcția culturală* nu trebuie privită exclusiv în plan universitar, dat fiind faptul că așezările urbane constituie adevărate „lăcașuri” de creație literară și artistică, îndeosebi prin consacarea artiștilor sau oamenilor de litere. Dezvoltarea funcției culturale se legă și de interesul crescând al

---

<sup>4</sup> Beaujeu-Garnier J., Chabot G., (1971), *Geografia urbană*, Editura Științifică, București.

oamenilor pentru muzee, festivalurilor teatrale și muzicale, ale congreselor, conferințelor și reuniunilor internaționale.

Un număr considerabil de orașe au deținut și dețin un valoros potențial turistic antropoc, în special, care a favorizat, sau nu (de la caz la caz), dezvoltarea funcției turistice la nivelul spațiilor urbane respective. *Funcția turistică* și turismul urban, bazate predominant pe patrimoniului cultural, au contribuit treptat la creșterea atractivității orașelor, destinațiilor urbane devenind, odată cu trecerea timpului, tot mai atractive, afirmându-se în mod evident ca motivație de călătorie.

S-au conturat orașe turistice cu o identitate foarte bine definită, în funcție de patrimoniul cultural adăpostit:

- ❑ *orașe muzeu* - cu o concentrare deosebită a valorilor artistice, culturale (Veneția, Dubrovnik, Florența);
- ❑ *orașe ale manifestărilor culturale și orașe ale congreselor* - cunoscute și apreciate pentru organizarea unor manifestări culturale cu caracter național sau internațional, unele cu specific (carnavaluri, festivaluri, expoziții, târguri), a unor congrese, care dispun de spații special amenajate în acest sens. Ele pot fi mari metropole, dar și orașe mai mici – cu o poziție geografică și o ambianță naturală deosebită - care revendică organizarea unor astfel de manifestări (Monte Carlo, Cannes, Liege);
- ❑ *orașe universitare* - orașe care găzduiesc mari universități, recunoscute la nivel internațional: Oxford, Cambridge în Marea Britanie, Uppsala în Suedia, Princetown în SUA, etc.;
- ❑ *orașe de pelerinaj* – ce atrag mii de turiști prin prezența unor obiective religioase renumite pe plan mondial (Vatican, Mecca, Medina, Lourdes, Fatima, Santiago de Compostella);
- ❑ *orașe ale artei peisagere etc.*

Reconsiderarea valorilor urbane ce dau conținut atractivității turistice și motivează fluxurile turistice spre urban, în prezent, au făcut ca turismul urban să reprezinte în Europa aproximativ 30% din totalul călătoriilor și 20% în totalul înnopțărilor.<sup>5</sup> Multiplicarea posibilităților de petrecere a timpului liber, de vizitare a obiectivelor culturale, istorice, de efectuare de cumpărături, afaceri, de participare la activități sportive etc. în orașele turistice i-au determinat pe Dewailly și Flament<sup>6</sup> să delimiteze trei categorii de orașe:

- ❑ mari metropole, ca destinații principale pentru turismul de afaceri și cultural;
- ❑ orașe de talie mijlocie specializate în anumite domenii ale turismului urban;
- ❑ orașe mici, cu un pronunțat caracter istoric, în această categorie fiind incluse și stațiunile termale (Vichy, Vittel, Karlovy Vary, etc.) sau cele situate în apropierea unor obiective turistice cu caracter de unicat.

---

<sup>5</sup> [www.inta.org](http://www.inta.org)

<sup>6</sup> Dewailly J.M., Flament E. (2000), *Le tourisme*, Sedes, Geographie, p. 115.

Potrivit unui studiu<sup>7</sup> referitor la obiceiurile de vacanță ale europenilor, vizitarea orașelor concentrează 25-30% din totalul călătoriilor internaționale, înregistrând valori diferite de la o țară la alta.

Aceste funcții se reflecta în organizarea orașelor, de unde necesitatea elaborării unor principii generale de amenajare și sistematizare. Astfel, încă în 1933, CIAM (Congresul Internațional de Arhitectură Modernă) adoptă un document redactat de arhitectul francez Le Corbusier, având ca tema orașul funcțional, cunoscut sub denumirea de „*Carta de la Atena*”, propunea:

- împărțirea orașului în zone funcționale izolate prin ample spații verzi;
- rezolvarea problemei locuinței prin blocuri înalte, cu multe apartamente, care să asigure o mare densitate, în mijlocul unor spații verzi;
- desființarea străzilor „*coridor*” prin interzicerea construirii de clădiri de-a lungul arterelor de circulație;
- separarea strictă a căilor de circulație și diferențierea lor pe categorii: circulație pietoni, circulație automobile etc.
- amenajarea unei ample rețele de spații verzi pentru recreere și sport, integrarea pădurii în oraș, protejarea naturii și a peisajului;
- salvarea patrimoniului arhitectural.

Deși aceste idei și-au propus rezolvarea unor situații de criză s-au dovedit insuficiente pentru rezolvarea problemelor complexe generate de orașul contemporan. Începând cu deceniul 7 al secolului XX criza orașelor s-a declanșat cu o forță tot mai puternică, necesitând noi abordări referitoare atât la organizarea și la managementul acestora.

### 1.3. Tipuri de spații urbane

Majoritatea specialiștilor consideră că urbanizarea reprezintă, în prezent un proces prin care „*teritorii și oameni devin urbani*,”<sup>8</sup> iar schimbările se petrec atât la nivelul teritoriului cât și al populației, prin creșterea ponderii spațiului urban și a populației urbane în cuprinsul unei zone. Urbanizarea poate fi privită și din punct de vedere sociologic, al „*modului de viață generat de acest proces și care, în esență, exprimă un transfer de caracteristici urbane asupra localităților rurale*.”<sup>9</sup>

Procesul rapid de urbanizare a generat forme teritoriale de organizare variate, de la cele mai simple, la foarte complexe.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> \*\*\*, The Europeans on Holidays, European Commission, Directorate General XXIII, Enterprise Policy, Distributive Trades, Tourism and Co-operatives.

<sup>8</sup> Cucu. V., (2001), *Geografia orașului*, Editura Fundației Culturale Dimitrie Bolintineanu, p. 177.

<sup>9</sup> Idem, p. 178

<sup>10</sup> Idem, p. 179.

- *orașul propriu-zis*, ca formă inițială bine conturată prin limite administrative, în aceasta categorie fiind incluse orașele mici și foarte mici ca formațiuni socio-economice clar definite;
- *aglomerarea urbană*, ca formă cea mai dezvoltată și dinamică a orașului modern, reprezentând o arie urbanizată alcătuită dintr-un oraș de cel puțin 50.000 de locuitori, împreună cu zona sa suburbană (comune, orașe mai mici), desfășurată pe o suprafață relativ restrânsă cu o rază de până la 50-60 km în jurul centrului principal;
- *microregiunea urbană*, ca formă mai cuprinzătoare, constând într-o asocierie teritorială, economică, socială și urbană de așezări urbane și rurale care conferă ansamblului un anumit profil specific economic și social. Această formă urbană este întâlnită adeseori pe văile râurilor, în cadrul zonelor litorale sau de-a lungul marilor magistrale rutiere sau feroviare;
- *conurbația* - alcătuită din orașe unite prin legături strânse de producție, care formează arii urbanizate continue. De regulă, în centrul unei conurbații se afla un nucleu mai important în jurul căruia se situează orașe-satelit sau comune suburbane. Printre trăsăturile care definesc o conurbație se numără existența unor elemente comune ale vieții economice și a unor sisteme comune de transport, alimentare cu apă, gospodărire comunală. O conurbație poate avea mai multe centre, neexistând criterii riguroase pentru delimitarea administrativă și teritorială a acestora. (de ex. Tokyo-Yokohama, Osaka-Kobe în Japonia).
- *metropola* - semnifică marile orașe multimilionare, puternic extinse în teritoriu. Denumirea provine din latina (mater-mama și polis-oraș) și reprezintă vechea denumire grecească a orașelor-state. În ultimul timp, tot mai multe orașe devin metropole căpătând caracteristici distincte și transformându-se în veritabili „poli” financiari, bancari sau politici.
- *zona metropolitană* - se întinde pe o arie care cuprinde cel puțin 100.000 de locuitori și este alcătuită dintr-un oraș cu cel puțin 50.000 de locuitori și mai multe suburbii.
- *megalopolis-ul* sau *polimegalopolis-ul* - utilizat în prezent mai mult în SUA pentru a desemna marile formațiuni urbane aflate pe coasta de est la Oceanul Atlantic (zona dintre Boston și Washington).

Apariția și dezvoltarea unor forme urbane variate (aglomerația urbană, conurbația, metropola, megalopolis), de cele mai multe ori cu realizarea unor progrese în plan economic, social și cultural, dar a generat, în același timp, o multitudine de probleme legate de creșterea criminalității, șomajului, presiunii funciare și a preturilor imobilelor, degradarea mediului natural, social și cultural, contribuind astfel la scăderea nivelului calității vieții, la amplificarea discrepanțelor între mediul urban și cel rural și, în consecință, la adâncirea dezechilibrelor în plan regional. Manuel Castells afirma în lucrarea sa intitulată *The Informational Society: Information Technology, Economic Restructuring*

*and the Urban-Regional Process*, apărută la Oxford în 1989: „...cu cât economia devine mai interdependentă la scară globală, cu atât mai puțin pot administrațiile publice regionale și locale (așa cum există ele astăzi) să acționeze asupra mecanismelor de bază care condiționează existența zilnică a locuitorilor lor.”

#### **1.4. Dimensiunea culturală a orașului**

Orașele au constituit din cele mai vechi timpuri mediul cel mai favorabil pentru dezvoltarea activităților culturale și acumularea de bunuri culturale. Mai toate orașele lumii dețin un număr variabil de atracții culturale și sunt puncte importante în derularea programelor turistice.

Literatura de specialitate subliniază faptul că turismul cultural își are originea în mediul urban. În acest context se poate considera că așezările urbane reprezintă locurile de desfășurare a majorității formelor de turism cultural. Unii cercetători consideră că în turismul cultural se integrează turismul urban, dar de fapt fenomenul este invers. La baza acestei afirmații stau studiile de analiză a urbanizării și cele ale sociologiei urbane.

Existența actuală a marilor concentrații urbane de tipul megalopolisurilor, aduce în principal dezvoltarea funcției turistice. Orice mare oraș a parcurs aproape toate etapele istorice, încă din perioada preistorică până în contemporaneitate. Cu fiecare etapă istorică parcursă orașul s-a dezvoltat urbanistic și spațial, economic și cultural.

Marile stiluri de arhitectură și toate curentele artistice și-au avut originea în civilizația de tip urban. Vechile orașe precum Ur, Troia, Atena, Roma, Alexandria au fost cunoscute pentru numeroasele temple, amfiteatre, școli, clădiri de locuit, piețe comerciale, etc.

În acest context, potrivit unor valoroși teoreticieni ai culturii (Boas Fr., 1908, Kracker Al., 1946), cultura reprezintă un nivel specific de organizare a existenței. Dat fiind faptul că așezările urbane constituiau forme de organizare superioară a populației și teritoriului, elementele culturale s-au concentrat, cu precădere, la nivelul acestora.

Există anumite proprietăți ale culturii, dar mai ales ale artelor, care sunt mai vizibile în mediul urban:

- mare variabilitate în timp și spațiu;
- transmisibilitate de la o generație la alta;
- acumularea accelerată de bunuri și valori culturale;
- aplicarea unor standarde morale și etice în funcție de clasele sociale prezente;
- influența directă asupra comportamentelor și reacțiilor umane cotidiene (emoții, toleranță, etc.);

În general, durata unei culturi nu este echivalentă cu cea a unei generații sau a unei perioade; aceasta se poate extinde la nivelul mai multor generații și poate cuprinde toate epocile istorice. În marile metropole ale lumii, cu mare

vechime, s-au format unele modele culturale (cultural patterns) care sunt încărcate de practici și simboluri specifice unor popoare sau grupuri etnice, ce le conferă autenticitate și singularitate. Astfel, se pot deosebi marile aglomerații japoneze (Tokyo, Osaka, Nagoya) cu specific cultural propriu, cele de tip european (Londra, Paris, Madrid, Roma, Amsterdam); sau cele de tip american (New York, San Francisco, Chicago, Montreal, etc.), fiecare cu o identitate inconfundabilă, atmosferă proprie.

Elementele specifice de cultură au determinat, în marile megalopolisuri, o anumită structură și fizionomie care le conferă aspecte neomogene și particulare. Tendința actuală este dezindustrializarea graduală a marilor orașe, în favoarea serviciilor, de transferare a cartierelor rezidențiale către spațiile periferice mai liniștite și cu un mediu mai puțin poluat.

Existența unei migrații active și creșterea demografică rapidă aduc în prim plan necesitatea păstrării modelelor culturale vechi, având în vedere invazia de elemente culturale noi. De altfel, modelele culturale puternice, specifice marilor orașe, au știut mereu să se adapteze și să asimileze elementele noi în mod selectiv și gradat. Asemenea exemple se regăsesc la nivelul unor orașe precum: Londra, Paris, Roma, Atena, Istanbul, Beijing, New York, Los Angeles, etc.

Acest fapt reflectă poziția și puterea culturilor mature, integrate la nivel național și internațional, ce sunt mai bine specializate, mai conservatoare, având o sumă de atitudini evidente în a-și apăra identitatea culturală.<sup>11</sup>

Orașele și, în special, centrele culturale ale lumii trebuie să-și mențină un standard înalt de cultură și artă, o infrastructură durabilă cu scopul de a menține atractivitatea locului atât pentru rezidenți, cât și pentru vizitatori. Este important să promovezi arta contemporană și alte forme de expresie culturală (filmul, muzica, dansul) alături de formele tradiționale de artă, care trebuie și ele recunoscute.

---

<sup>11</sup> Peacock J., Kirsch A.T. (1973), *The Human Direction*, 2d ed. Englewood Cliffs, N.J., Prentice Hall.

## CAPITOLUL II

### TURISM URBAN – ASPECTE CONCEPTUALE ȘI OPERAȚIONALE

De-a lungul istoriei, orașele au fost un punct central al activității turistice, oferind cazare, divertisment și alte facilități pentru vizitatori. După cum afirma Karski: „...turismul urban a fost, într-o formă sau alta, prezent încă de pe vremea când Mesopotamia și Sumeria au dat naștere fenomenului de urbanizare. Oamenii cu mijloacele și înclinația de a călători au fost atrași în orașe doar pentru a le vizita și a experimenta o multitudine de lucruri de văzut și de făcut.”<sup>12</sup>

Astfel, în secolul al XIV-lea, pelerinii erau turiști urbani care vizitau orașe istorice; Grand Tour-ul Europei, în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea, a fost în esență, o experiență urbană pentru cei bogați, în orașele mai spectaculoase, de obicei, capitale regionale și naționale. Acestea erau creuzete ale culturii naționale, artei, muzicii, literaturii și, bineînțeles, arhitecturii și design-ului urban. A fost concentrarea, varietatea și calitatea acestor activități și atribute care le-au creat atracția și au pus anumite orașe pe harta turistică.

#### 2.1. Aspecte generale

Deși o mare parte din activitatea turistică mondială are loc în zone urbane, în marile orașe, cum ar fi Parisul și Londra, până la orașele mici - stațiuni, turismul urban a fost identificat doar relativ recent ca fiind un sector important de turism demn de atenția academică.

Sharpley a identificat două motive principale pentru acest fapt. În primul rând, de la începutul anilor 1980, contribuția potențială a turismului la regenerarea urbană, în special în orașele care nu sunt asociate tradițional cu turismul, a devenit mai larg recunoscută. Turismul este acum un element practic omniprezent al politicii de regenerare urbană. În al doilea rând, transformările în cererea de călătorie și turism, influențate în mod special de extinderea zborurilor ieftine, au pus mai multe orașe pe harta turismului, sporind semnificativ concurența în sectorul turismului urban.<sup>13</sup>

Dezvoltarea și modernizarea orașelor, pe de o parte, cât și varietatea ofertelor acestora, pe de altă parte, au condus în timp la conturarea acestei forme specifice de turism care, pe măsura amplificării călătoriilor, a căpătat tot

---

<sup>12</sup> Karski A. (1990), Urban tourism: a key to urban regeneration?, *The Planner*, 76(13), pp. 15-17.

<sup>13</sup> Sharpley R. (2006), *A Review of: Travel and Tourism*, London: Sage, p. 232.

mai multă consistență, beneficiind astăzi de caracteristicile unei forme distincte de călătorie, cu motivații foarte diverse.

Până nu demult, studiile legate de cererea turistică își centrau rar atenția asupra spațiilor urbane ca destinații turistice. Analiza convențională înfățișa orașul ca dând naștere la înstrăinare și la dorința de escapade. Acest lucru a început odată cu exodul masiv al locuitorilor urbani în timpul vacanțelor, din noile orașe industrializate și în curs de dezvoltare din era Victoriană, către stațiunile de la malul mării. Perioada de postindustrializare a dus la îmbunătățirea mediului urban și la conturarea orașelor ca destinații turistice, locuitorii urbani și nonurbani fiind atrași acum atât de luminile albastre, cât și de concentrarea activităților sociale, culturale. Creșterea practicii din statele dezvoltate de a lua multiple mici vacanțe a favorizat locațiile orașenești în a oferi rapid accesibilitate și o serie de activități culturale. Internaționalizarea evenimentelor majore a adăugat un nou atu orașelor și a determinat orașele și autoritățile statale să urmărească strategii de bază ale evenimentelor pentru a-și spori numărul de vizitatori.

Înainte de anii 1980 cercetările în domeniul turismului urban au fost fragmentate, acesta nefiind recunoscut ca un domeniu distinct. Studiile privind turismul urban ca și fenomen distinct și arie de cercetare au început să apară în literatură în anii '80. Astfel, Vandermey (1984) aprecia că „*din cauza lipsei actuale de date, turismul urban este printre cele mai neînțelese și subestimate dintre toate tipurile de turism*”.<sup>14</sup> Hall (1987) atrăgea atenția asupra potențialului turismului de a contribui la regenerarea orașelor industriale aflate în declin. Însă lucrarea care pare să fi declanșat o creștere a interesului față de acest subiect a fost cea a lui Ashworth (1989) „*Turismul urban: un dezechilibru în atenție*”, în care a afirmat că: „*A existat pur și simplu o tendință rurală vizibilă, atât în cantitatea de producție literară, cât și în calitate, a teoretizării în turism. Acest lucru este în sine remarcabil, deoarece majoritatea turiștilor provin din orașe, mulți caută orașe ca destinații de vacanță, iar impactul social și economic al turismului este substanțial în zonele urbane. Astfel, eșecul de a considera turismul ca o activitate specific urbană impune o constrângere serioasă care nu poate împiedica dezvoltarea turismului ca subiect de studiu serios*”.<sup>15</sup>

Page<sup>16</sup> a susținut că, după 11 ani, în ciuda volumului tot mai mare de lucrări publicate în domeniu, comentariile lui Ashworth erau încă valide și „dureroase”, deoarece: „*progresul în cercetare a fost lent și împotmolit de o proliferare mare a studiilor descriptive și, din punct de vedere analitic, lipsite*

---

<sup>14</sup> Vandermey A. (1984), Assessing the importance of urban tourism: Conceptual and measurement issues, *Tourism Management*, 5(2), pp. 123-135.

<sup>15</sup> Ashworth G. J. (1989), Urban tourism: An Imbalance in Attention, in C.P. Cooper, (ed.) *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*, London: Belhaven, pp.33-54.

<sup>16</sup> Page S., (2000), *Urban Tourism. Introduction in Tourism Management: Towards the New Millenium*, Oxford, Pergamon, p. 197.



*de evaluări ale turismului în mediile individuale ale oraşului.*” Aceste studii au contribuit adesea prea puţin la dezvoltarea de teorii sau noi cadre conceptuale.

Conform lui Law (1996),<sup>17</sup> oraşul mare ca şi destinaţie turistică importantă a ajuns la maturitate în anii ‘80. Acesta a fost momentul în care oraşele industriale mai vechi au pierdut locuri de muncă pe scară largă şi a fost recunoscut potenţialul turismului de a crea noi locuri de muncă. Potenţialul turismului de a regenera zonele urbane a început să fie luat în considerare, iar guvernele au început să-i recunoască rolul în dezvoltarea economică urbană.<sup>18,19</sup> Mass-media a început să promoveze city-break-ul, iar oamenii au început să privească oraşele ca destinaţii în sine, mai degrabă decât ca generatoare de cerere de călătorie.

Acelaşi autor mai afirmă că, cadrele universitare care studiază spaţiul urban au acordat foarte puţină atenţie rolului turismului. Multe cărţi şi lucrări academice erau încă scrise ca şi cum turismul se petrecea doar în staţiunile litorale şi de schi, iar rolul acestuia în economiile urbane era adesea ignorat.

Ashworth admitea că în cercetarea din domeniul turismului urban „... a apărut o dublă neglijenţă. Cei interesaţi de studiul turismului au avut tendinţa de a neglija contextul urban în care acesta se desfăşoară în cea mai mare parte, în timp ce cei interesaţi de studii urbane au neglijat deopotrivă importanţa funcţiei turistice a oraşelor.”<sup>20</sup>

Page<sup>21</sup> subliniază faptul că un motiv probabil pentru care a fost neglijată cercetarea academică a turismului urban se datorează complexităţii domeniului de analizat - în special în ceea ce priveşte modul de separare a activităţilor turistice/recreative de funcţiile non-turistice/recreative ale oraşelor.

Chiar dacă mai multe publicaţii încep să apară în literatura de specialitate, acest lucru nu implică şi faptul ca turismul urban să fie recunoscut ca fiind o arie distinctă şi notabilă de cercetare în studiile de turism. Acest lucru se datorează faptului că cercetarea în turismul urban este prea adesea bazată pe studii care nu contribuie la o mai mare înţelegere teoretică sau metodologică a turismului urban.

Turismul urban este o formă de creştere rapidă a turismului, stimulată de atracţiile istorice şi culturale, precum şi de cumpărături şi atracţiile pentru evenimente şi călătorii de afaceri, oferind multe posibilităţi pentru regenerarea urbană. În acelaşi timp, tinde să fie considerat produsul şi creativitatea unei

---

<sup>17</sup> Law C.M. (ed.) (1996), *Tourism in Major Cities*, London: International Thomson Business Press. London: Continuum.

<sup>18</sup> Buckley P.J., Witt S. (1985), *Tourism in Difficult Areas: Case Studies of Bradford, Bristol, Glasgow and Hamm*, *Tourism Management*, 6 (3), pp. 205-213.

<sup>19</sup> Buckley P., Witt S. (1989), *Tourism in Difficult Areas II: Case Studies of Calderdale, Leeds, Manchester and Scunthorpe*, *Tourism Management*, 10(2), pp. 138-152.

<sup>20</sup> Ashworth G. J. (1989), *Urban tourism: An Imbalance in Attention*, in C.P. Cooper, (ed.) *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*, London: Belhaven, pp.33-54.

<sup>21</sup> Page S. (2002), *Urban Tourism: Evaluating Tourists' Experience of Urban Places*, in C. Ryan, (ed.) *The Tourist Experience*, (2<sup>nd</sup> ed) London: Continuum, pp. 112-136.