

ELEMENTE DEGRADATE ALE PEISAJELOR TEHNOGENE DIN MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Nina VOLONTIR, conf. univ., dr.

Igor CODREANU, conf. univ., dr.

Ion MIRONOV, conf. univ., dr.

Universitatea de Stat din Tiraspol

Rezumat. În timp și spațiu obiectivele tehnogene (industriale) suportă, sub impactul factorului antropic, modificări cantitative și calitative (ale aspectului, structurii, funcțiilor etc.). Astfel, sub acțiunea necontrolată a autorităților locale unele elemente tehnogene ajung în declin, sunt degradate, ruiniforme, abandonate etc. Aspectul acestor elemente creează o imagine și o senzație repulsivă. În lucrare sunt expuse unele elemente tehnogene degradate, abandonate, prezente în zonele industriale ale municipiului Chișinău. Selectarea acestor elemente degradate ale peisajelor tehnogene a fost realizată în conformitate cu tipologizarea peisajelor culturale (Cocean, David, 2014), după următoarele criterii: *criteriul genetic* și *criteriul gradului de atractivitate*.

Cuvinte-cheie: peisaje degradate tehnogene, peisaje degradate infrastructurale.

THE DEPRAVED ELEMENTS OF TECHNOGENIC LANDSCAPES FROM CHISINAU CITY

Abstract. Industrial technogenic objectives in time and space, in the human factor impact, support quantitative and qualitative changes (concerning aspect, functions, structure etc.). So, under the uncontrolled action of local authorities, some technogenic elements come in decline, are degraded, ruiniformed and abandoned. The aspect of these elements creates a repulsive image and sensation. In the article are exposed some technogenic degraded elements, abandoned, present in some industrial areas of Chisinau. The selection of these degraded elements of technogenic landscapes was achieved according to the typology of cultural landscapes: *the genetic* and *the level of attractiveness criteria*.

Keywords: degraded technogenic landscapes, degraded infrastructural landscapes.

Introducere

Odată cu apariția și dezvoltarea comunității umane, activitatea practică a individului uman a modificat evoluția peisajului natural. Ca urmare, a rezultat o mare diversitate de peisaje antropogene (culturale). Un tip de peisaj cultural, format în urma activităților productive umane este *peisajul tehnogen* [2]. Elementele constituente ale acestui tip de peisaj ajung adeseori, prin acțiunea necontrolată, prin neglijarea și indiferența ființei umane, prin gestionarea și exploatarea lor deficitară, prin fenomenul dezindustrializării, privatizării defectuoase etc., în declin, devenind degradate sau chiar creând o senzație repulsivă.

Un fenomen similar se surprinde în limitele zonelor industriale din municipiul Chișinău, unde o serie de obiective tehnogene și elemente de infrastructură sunt degradate. Astfel, spre exemplu, în cadrul acestora se identifică: Uzina de Tractoare „TRACOM”, Combinatul de Articole din Carton din Chișinău, Complexul de clădiri ale fostei fabrici de bere „Bohemia”, Moara Roșie, Cariera Pruncul, Cariera Purcel/Bubuieci,

Telefericul, Căi ferate de comunicație locală. Degradarea a afectat gradual aceste obiective tehnogene și elemente de infrastructură din municipiul Chișinău. Unele dintre acestea, indiferent de starea de degradare, reprezintă Monumente de arhitectură de însemnătate națională, introduse în Registrul monumentelor de istorie și cultură al municipiului Chișinău.

Metodologia studiului

Obiectivul principal al studiului constă în prezentarea selectivă a rezultatelor obținute privind estimarea, tipizarea, descrierea, analiza și interpretarea elementelor degradate ale unor peisaje tehnogene și ale unor elemente de infrastructură din municipiul Chișinău.

Cunoscând diverse opinii și concepte privitor la tipologizarea peisajelor, studiul a fost realizat prin prisma tipologiei peisajelor culturale (**criteriul genetic**, considerat fundamental și indispensabil în orice tipologizare a fenomenelor geografice și **criteriul gradului de atractivitate**), propusă de Pompei Cocean [2], [3]. Prin urmare, conform **criteriului genetic** am selectat, ca elemente reprezentative și definitorii ale peisajelor din municipiul Chișinău, următoarea grupă majoră: **Peisaje culturale rezultate în urma activităților productive**, cu subgrupa **peisaj tehnogen**, din care fac parte **peisajul industrial** și **peisajul căilor și mijloacelor de transport**. În cadrul **Peisajului industrial** au fost selectate: **Instalații hidraulice** (Moara Roșie); **Peisaj industrial propriu-zis**, inclusiv, **Infrapeisajul exploatărilor industriale de materii prime** (Cariera Pruncul, Cariera Purcel/Bubuieci) și **Infrapeisajul de fabrici și uzine** (Uzina de Tractoare „TRACOM”, Combinatul de Articole din Carton din Chișinău, Complexul de clădiri ale fostei fabrici de bere „Bohemia”).

Referitor la **Peisajul căilor și mijloacelor de transport** au fost selectate pentru studiu **Peisajul căilor și mijloacelor de transport special** (Telefericul, Căile ferate de comunicație locală, destinate pentru transferarea produselor, bunurilor etc. către locurile de depozitare și stocare).

Racordând **Peisajul industrial** și **Peisajul căilor și mijloacelor de transport** la **criteriul gradului de atractivitate** am definitivat:

- a) **elemente ale peisajelor tehnogene repulsive** (elemente ale peisajelor tehnogene de tip *brownfield* și peisajelor tehnogene generate de exploatările din carieră);
- b) **elemente ale peisajelor repulsive infrastructurale** (elemente ale peisajului căilor și mijloacelor de transport special).

În prezent, elementele constituente ale acestor peisaje tehnogene devin obiecte de studiu pentru variate scopuri, cum ar fi, spre exemplu, restituirea acestora ca obiective de interes practic și economic. În același timp, raportând aceste obiective la criteriul vulnerabilității, constatăm elemente tehnogene degradate care imprimă o nuanță critică peisajului din municipiul Chișinău.

Rezultate obținute și discuții

În conformitate cu criteriul atractivității [2], în lucrare sunt puse în evidență câteva elemente degradate reprezentative, ce caracterizează peisajele culturale repulsive din municipiul Chișinău:

1. Peisaje tehnogene de tip brownfield, care rezultă din sistarea activităților industriale. Prin urmare, din această categorie în municipiul Chișinău deosebim și unele elemente reprezentative:

- *Complexul de clădiri ale fostei fabrici de bere „Bohemia”*, monument de arhitectură de însemnătate națională, introdus în Registrul monumentelor de istorie și cultură a municipiului Chișinău la inițiativa Academiei de Științe.

Una din clădirile fabricii este amplasată în zona rezidențială a municipiului Chișinău, perpendicular străzii Sfatul Țării. Arhitectura este ascetică, cu brâie de delimitare a nivelelor, fronton triunghiular format de acoperișul în două pante (Figura 1).

Partea veche a fabricii de bere datează din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, iar proprietarii provin din familia Bernardazzi. În 1903 proprietar devine Ide Schpirt, care a cumpărat o parte a teritoriului viran al curții Cazimir-Cheșco. Inițial a fost o clădire cu două niveluri, ca apoi, în perioada postbelică, să fie adăugată și partea cu patru etaje. În curte se aflau grajduri și un hambar de curățare a sticlelor. Între anii 1908-1909, în cadrul fabricii lui Schpirt lucrau 18 angajați. În timp ce în documente este atestată drept a doua fabrică de bere, unul dintre proprietarii acesteia, Ide Schpirt, o menționează peste tot ca fiind prima fabrică de bere din Basarabia.



Figura 1. Clădirea abandonată a fostei fabrici de bere „Bohemia”

Din anul 1923, de-a lungul liniilor de cale ferată „Chișinău-Ungheni” și „Chișinău-Bender-Reni-Ackerman” circulau două vagoane ale Fabricii „Bohemia”, din care la toate stațiile intermediare se distribuiau cumpărătorilor bere rece și proaspătă. În aprilie 1933, fabrica a avut dificultăți la îmbuteliere, iar în reclame era atrasă atenția clienților de onoare asupra faptului că, grație sticlelor speciale ale fabricii, calitatea berii

este cea mai bună [5]. Drept urmare, pe fiecare sticlă era inscripționat: „*Sticlele sunt proprietatea exclusivă a fabricii și nu pot fi vândute, cumpărate sau schimbate. Indiferent unde se află sticlele noastre de specialitate, acestea vor fi luate de noi ca proprietate a noastră*”.

În 2001, terenul și fabrica de bere sunt vândute companiei imobiliare SUMMA, dar până în prezent clădirea este în paragină, iar în unele locuri au fost demontate câteva părți ale acoperișului. Deși este un monument de arhitectură de însemnătate națională și una dintre cele mai vechi clădiri industriale din Chișinău, aceasta e lăsată pradă uitării ca multe alte monumente de istorie și de cultură ale orașului.

- *Moara Roșie.*

În urmă cu 200 de ani pe râul Bâc, au fost amplasate mori de apă cu baraje. Mai târziu au apărut primele mori din lemn cu aburi într-un singur nivel. Morile deja arătau voluminoase, echipate cu tehnologie modernă din acel timp. Moara Roșie, una dintre primele mori din Chișinău ce funcționau pe bază de abur, a fost construită pe dealul Inzov, între anii 1850 și 1860. Moara a fost cea mai înaltă clădire din secolul al XIX-lea. Avea trei etaje: pentru elevator, măcinat și magazin. În anul 1901 a izbucnit un incendiu, care a distrus o parte din etaje [6].

Ulterior moara a fost reconstruită, dar de data aceasta din cărămidă roșie refractară, de unde și provine numele de „*Moara Roșie*”. Este important de menționat faptul că în tehnologia de funcționare a morii s-a folosit echipament german. Moara a funcționat până în anii 50 ai secolului trecut, ca apoi să fie utilizată drept depozit, deși tot echipamentul de moară era intact. De-a lungul timpului, orice construcție are nevoie de restaurare, dar acest lucru nu s-a realizat, cu toate că a fost planificat să se facă în anii '80. Actualmente nimeni nu se ocupă de soarta acestui obiect unic industrial-cultural din Republica Moldova. Până în prezent au supraviețuit doar două clădiri din această moară (Figura 2).



Figura 2. Moara Roșie – monument de istorie și arhitectură de categorie națională

- *Uzina de Tractoare „TRACOM”*

Istoric, funcționarea Uzinei de tractoare din Chișinău începe din anul 1945, prin crearea uzinei de reparație a motoarelor, care a fost inițial un atelier meșteșugăresc de producție cu câțiva angajați. În anul 1948 această întreprindere este reorganizată în uzina

de reparație a automobilelor, utilajului, motoarelor staționare, producției de utilaj pentru reparație și turnătorie, iar din anul 1958 s-a specializat în producția pieselor de rezervă pentru automobile cu denumirea „*Avtodetali*”. Mai târziu, în anul 1961 a fost creată, în baza uzinei „*Avtodetali*”, uzina de asamblare a tractoarelor cu denumirea: *Asociația de producție „Uzina de Tractoare din Chișinău”* [7].

În conformitate cu Legea cu privire la programul de stat de privatizare pentru anii 1995-1996 nr. 390-XIII din 15.03.95 [8], *Asociația de producție „Uzina de tractoare din Chișinău”* a fost reorganizată în șase societăți pe acțiuni: Uzina de Tractoare „*TRACOM*” S.A., „*ARALIT*” S.A. (în baza secției de turnătorie), „*REUPIES*” S.A. (în baza secției de reparație tehnică), „*RADIATOR*” S.A. (în baza secției de producere a mărfurilor de larg consum), „*ZIDARUL-SV*” S.A. (în baza secției de reparație și construcție); „*BICOTRA*” S.A. (în baza biroului specializat de construcție a tractoarelor).

Uzina de Tractoare „*TRACOM*” S.A. a fost specializată în producția tractoarelor pe șenile pentru prelucrarea sfecele de zahăr, viței de vie, cartofului și altor culturi agricole, dar și în producția pieselor de rezervă pentru ele. În 2005, pe porțile întreprinderii a ieșit ultimul lot de tractoare. Pentru a atrage investiții Guvernul Republicii Moldova a hotărât să creeze, în 2011, Parcul Industrial „*TRACOM*”. Ulterior, au fost efectuate mai multe concursuri investiționale, la care au fost identificați peste 30 de rezidenți ai parcului, dar investițiile sunt mici, unele construcții au rămas până în prezent în stare degradată (Figura 3).



Figura 3. Clădire parțial demontată a Uzinei de Tractoare „*TRACOM*”

- *Combinatul de Articole din carton din Chișinău*

Prima producție a Combinatului de Articole din carton din municipiul Chișinău a fost lansată în data de 14 februarie 1969. Pe parcursul activității de producție, această întreprindere a devenit lider în sectorul industrial, urmare a procesului de modernizare tehnologică în conformitate cu standardele internaționale.

Din luna mai 2002 compania *Gasitera Suisse AG* din Elveția (o structură din cadrul grupului *Itera*, controlat de un miliardar rus) a cumpărat 89,06% din acțiunile

combinatului, angajându-se să investească 11 milioane de dolari în dezvoltarea producției întreprinderii, care staționa la acel moment. Dar deja în 2009, *Itera* a scos la vânzare această întreprindere, activele căreia erau gajate la bănci din Republica Moldova pentru credite de sute de milioane de lei. În prezent, din fosta întreprindere au rămas doar clădirile și ceva utilaj. O mare parte din utilaj a fost însă vândut ca fier vechi [9].

În prezent construcțiile și întreg teritoriul întreprinderii *combinatului* se evidențiază ca un peisaj deteriorat, de tip pârloagă industrială și de caracter repulsiv (Figura 4).



Figura 4. Combinatul de Articole din carton din Chișinău rămas în pârloagă

2. Peisaje tehnogene generate de exploatarea din carieră. Din această categorie în municipiul Chișinău deosebit de reprezentative sunt:

- *Cariera Pruncul.*

În *Cariera Pruncul* se extrăgea calcar, care era mărunțit pentru a fi utilizat în construcție [4]. În prezent, activitatea întreprinderii este sistată din motive necunoscute, iar excavația este utilizată în alte scopuri necontrolate, cum ar fi depozitarea neautorizată a deșeurilor solide. Chiar și autoritățile locale au înaintat demersuri către *Agencia Apele Moldovei*, *Centrul municipal de sănătate publică* și *Agencia de Geodezie și Resurse Minerale* referitoare la utilizarea *Carierei Pruncul* pentru depozitarea frunzișului. În consecință, serviciile vizate au perfectat avize privind depozitarea frunzelor, resturilor vegetale etc., iar unele instituții, precum *CSP* și *AGeoRM*, au dat avize negative. În rezultatul examinării problemei de către *Inspectoratul Ecologic de Stat* construcția depozitului a fost sistată în locul nominalizat, însă peisajul carierei s-a transformat în unul degradat și repulsiv (Figura 5).

În același timp, rezultatele cercetărilor [1] demonstrează că în apropierea Carierei neadministrată Pruncul are loc procesul de poluare a solului, apelor de suprafață și a celor subterane (cel puțin până la adâncimea de 206 m).



Figura 5. Cariera Pruncul - abandonată și degradată

- *Cariera de la Bubuieci.*

În Cariera de la Bubuieci se extrăgea argilă pentru producerea cărămizii [4]. Dar de mai mulți ani se depozitează în această carieră deșeurile solide, evacuate din municipiul Chișinău. Nivelul ridicat de degradare al peisajului din carieră se exprimă vizual, olfactiv și, desigur, prin impact asupra tuturor componentelor mediului [10].

Locuitorii din Bubuieci încearcă în decursul a doi ani de zile să scape, prin proteste,



de groapa de gunoi, care le provoacă disconfort de viață și sănătate.

Figura 6. Peisaj repulsiv din Cariera de la Bubuieci

3. Peisaje repulsive infrastructurale, din care menționăm peisajele căilor și mijloacelor de transport special, acestea fiind reprezentate de:

- *Telefericul din Chișinău* dat în exploatare în anul 1988 și care era destinat pentru transportarea pasagerilor din partea inferioară a sectorului Buiucani (str. Calea Ieșilor) spre partea superioară (str. Nicolae Costin). Dar în anul 1996 acest element al peisajului cultural municipal a fost închis din lipsă de profit.

În prezent componentele tehnice ale Telefericului sunt în stare degradată, imaginea cărora poartă un caracter repulsiv [11], iar terenurile adiacente sunt deja ocupate de construcții noi ce fac parte din peisajul habitațional (Figura 7).



Figura 7. Telefericul din Chișinău lăsat în părașină

- *Căile ferate de comunicație locală*, destinate pentru transferarea produselor, bunurilor etc. către locurile de depozitare sau stocare. Municipiul Chișinău a moștenit o rețea destul de extinsă de căi ferate, care se desprind de la traseul principal și duc spre întreprinderi și depozite. Ca urmare a crizei economice prin care trece Republica Moldova, multe din aceste obiective nu mai sunt funcționale, inclusiv căile ferate de comunicare locală rămase în paragină (Figura 8).



Figura 8. Cale ferată de comunicare locală în părașină (sectorul Buiucani, Chișinău)

Concluzii

- Municipiul Chișinău a moștenit un bogat patrimoniu tehnogen și infrastructural, care include elemente-nucleu ale peisajelor culturale;
- Sub acțiunea necontrolată a autorităților centrale și locale, unele elemente aflate în declin, degradate, ruiforme și abandonate se evidențiază în structura peisajului urban;

- Au fost constatate câteva întreprinderi industriale, cariere cu depozitare de deșeuri și elemente infrastructurale, care, conform criteriului atractivității, sunt apreciate ca repulsive;
- Spațiile de depozitare a deșeurilor în limitele municipiului Chișinău provoacă și o percepție repulsivă, sesizată vizual, olfactiv și estetic;
- Autoritățile de nivel central și local nu întreprind măsuri de restabilire a elementelor menționate, acestea provocând impact negativ asupra locuitorilor municipiului.
- Fără modificarea legislației cu privire la investiții și în special la investitorii străini, întreprinderile industriale care au falimentat și au degradat vor continua să pună în evidență o imagine repulsivă a peisajului urban;
- Autoritățile locale trebuie să propună urgent un proiect de tratare a deșeurilor menajere, bazat pe cele mai noi tehnologii, care, în condiții preferențiale, să contribuie și la lichidarea depozitelor existente.

Bibliografie

1. Bulimaga C. Depozitele de stocare a deșeurilor menajere solide – surse de poluare a mediului. Buletinul AȘM, seria „Științele vieții” nr. 2, Chișinău, 2007. p.156-166;
2. Cocean P., David N. Peisaje culturale. Cluj-Napoca: RISOPRINT, 2014.
3. Cocean P., David N. Peisaje culturale repulsive. În: Materialele Conferinței Științifice Naționale cu participare Internațională ”*MEDIUL ȘI DEZVOLTAREA DURABILĂ*”, Ediția a III-a. Chișinău, 2016.
4. Mihailescu C., Sochircă V., Prepeliță A. Resursele de substanțe minerale utile. Colecția „Mediul Geografic al Republicii Moldova. Resursele naturale”. Chișinău: Editura „Știința”, 2006. p. 30-52.
5. <http://www.monument.sit.md/sfatul-tarii/25>.
6. <http://www.timpul.md/articol/moara-roie-ii-ateapta-sfaritul-sau-restaurarea-37432.html>.
7. http://www.publika.md/uzina-de-tractoare-din-chisinau-a-ajuns-morman-de-fiare-video_1948701.html#ixzz4h5KYoqcY.
8. <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=310879>.
9. adev.ro/mj8z29.
10. http://www.publika.md/traiesc-din-gunoaie-si-se-roaga-ca-groapa-de-deseuri-sa-nu-fie-inchisa-cautam-mancare-imbracaminte-si-incaltaminte_1505031.html.
11. <http://orasulmeu.md/foto-video-telefericul-din-chisinau-lasat-in-paragina>.