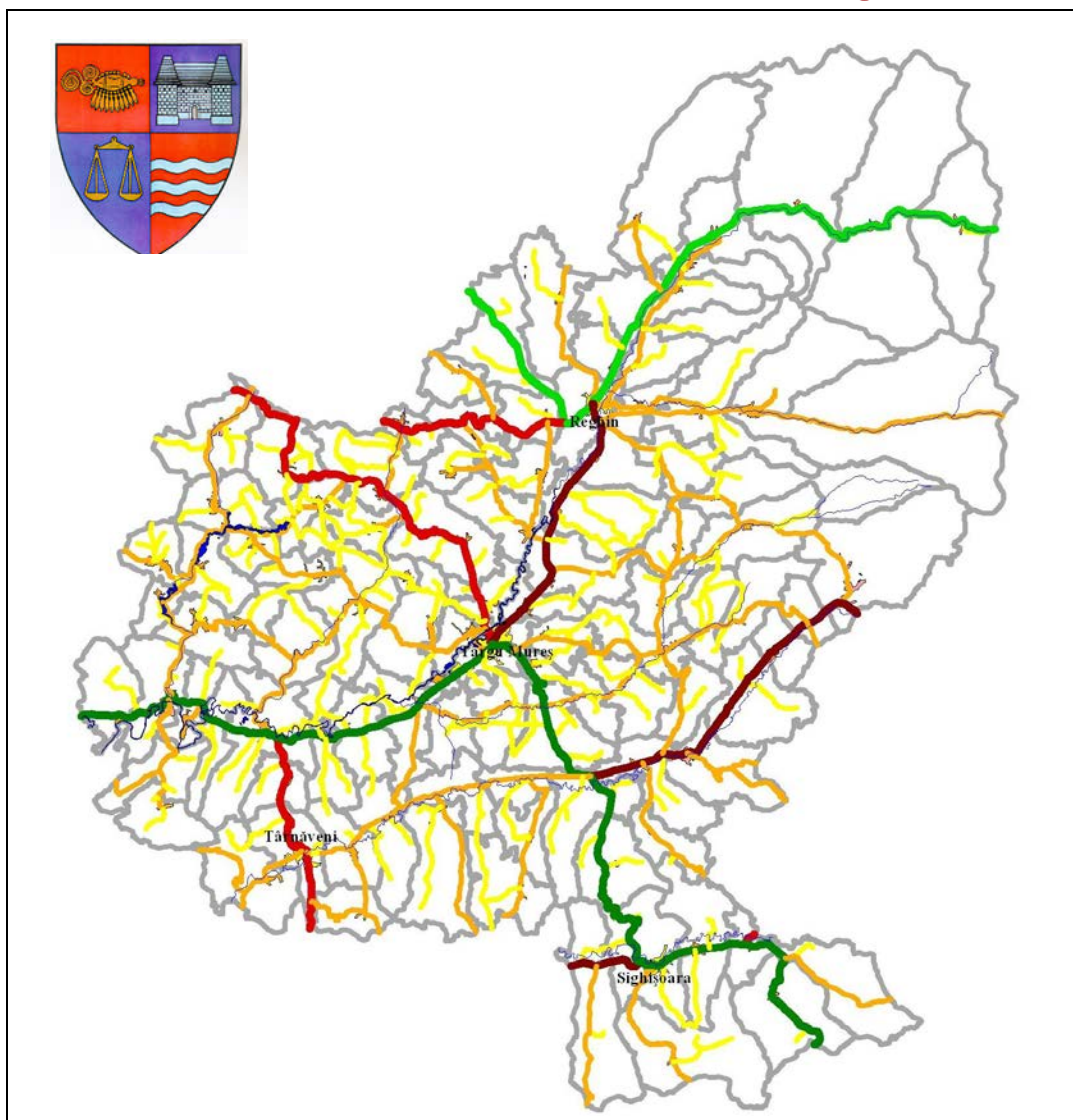


REACTUALIZARE P.A.T.J. MUREȘ



PROIECTANT: UNIVERSITATEA „BABEȘ-BOLYAI” CLUJ-NAPOCA
FACULTATEA DE GEOGRAFIE

PARTEA I. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE
VOLUMUL VI

CONTEXTUL TERITORIAL INTERJUDEȚEAN,
REGIONAL ȘI NAȚIONAL
2012

REACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN, JUDEȚUL MUREȘ

Partea I-a Analiza situației existente

VOLUMUL VI

9. CONTEXTUL TERITORIAL INTERJUDEȚEAN, REGIONAL ȘI NAȚIONAL

BENEFICIAR: CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ

**PROIECTANT: UNIVERSITATEA „BABEȘ-BOLYAI” CLUJ-NAPOCA
FACULTATEA DE GEOGRAFIE**

2012

COLECTIV DE ELABORARE

Director de proiect:	prof. univ. dr. geogr.-urb. Jozsef Benedek
Director de proiect-adjunct, Responsabil pentru baza de date:	lector dr. Titus Man
Consultanți științifici:	prof. univ. dr. geogr.-urb. Pompei Cocean prof. univ. dr. Nicolae Ciangă arh. Gheorghe Elkan conf. univ. dr. arh. Radu Călin Spânu
Cadru natural:	prof. univ. dr. Dănuț Petrea prof. univ. dr. Ioan Aurel Irimuș asist. univ. Zoltan Pal
Potențialul economic:	conf. univ. dr. ec. Dana Bako lect. dr. Alexandru Păcurar lect. dr. Sorin Filip asist. univ. ec. Ștefana Varvari ec. Marius Cristea
Populație:	conf. univ. dr. Voicu Bodocan lect. dr. Filip Ipatiov
Rețeaua de localități:	lect. dr. Raularian Rusu
Infrastructura teritorială:	conf. univ. dr. Vasile Zotic lect. dr. geogr.-urb. Puiu Viorel lect. dr. Mihai Vodă
Reabilitarea, protecția și conservarea mediului:	conf. univ. dr. Liviu Muntean conf. univ. dr. ing. Radu Mihăescu lect. dr. geogr.-urb. Iuliu Vescan
Rolul microregiunilor în dezvoltarea județului Mureș:	lect. dr. ec. Reka Horvath dr. Daniel Pop
Planșe, baza de date:	lect. dr. Titus Man lect. dr. Ioan Fodorean asist. univ. Cîprian Moldovan

Cuprins

9. CONTEXTUL TERITORIAL INTERJUDEȚEAN, REGIONAL ȘI NAȚIONAL	4
9.1. Elemente de autoorganizare teritorial-sistemică ale județului Mureș	4
9.2. Modelul geospațial al județului Mureș	7
9.3. Contextul internațional, național și regional al dezvoltării transporturilor și comunicațiilor	13
9.4. Poziția economică a județului Mureș, în context regional și național	35
9.5. Evoluția organizării administrative a teritoriului actual al județului Mureș	42
9.6. Zonele de influență și polii urbani de creștere din județul Mureș	98

9. CONTEXTUL TERITORIAL INTERJUDEȚEAN, REGIONAL ȘI NAȚIONAL

9.1. Elemente de autoorganizare teritorial-sistemică ale județului Mureș

Necesitatea acestui mod de abordare a problematicii teritoriale derivă din faptul că factorii fizici ce alcătuiesc cadrul natural (anterior analizați), în condițiile structurării și manifestării lor reale, nu se reduc doar la o simplă succesiune liniară de condiții și efecte, așa cum s-ar putea deduce din analiza distinctă a fiecăruia în parte.

Dimpotrivă, ei constituie un ansamblu teritorial complex rezultat într-un vast câmp de interacțiune ce antrenează prin structurare autoorganizatorică diverse tipuri de condiții, factori, procese și fenomene ce se materializează în unități și subunități teritoriale diferite sub aspect *genetic, tipologic și evolutiv (unități naturale-orogenetice și de platformă, geomorfologice, climatice, hidrice, edafice etc., respectiv unități teritoriale umanizate-urbane, rurale, industriale, agricole, administrative, turistice ș.a.), fizionomic (peisaje naturale, respectiv antropizate), funcțional (sisteme teritoriale în echilibru, declin, dezechilibru) ș.a.m.d.*

Indiferent de categoria de apartenență, unitățile teritoriale poartă concomitent amprenta a două tipuri definitorii de procese autoorganizatorice, recognoscibile, în ponderi diverse și la nivelul unităților teritoriale ce constituie județul Mureș ca unitate teritorială de referință.

1. *Procesele autoorganizatorice propriu zise sau naturale*, care se desfășoară, în mare măsură, pe bază de necesitate dictată de principii, legități și procese de ordin fizic, fizico-chimic, geologic, geofizic, geodinamic, biogeochimic etc. Acestea sunt răspunzătoare, printre altele, de poziționarea arealului în cauză în sectorul central estic al Depresiunii Transilvaniei, la contactul acestuia cu eruptivul neogen al orogenului carpatic, dar și de diferențierile structural-litologice aferente celor 3 sectoare geomorfologice de referință în cadrul cărora se dispune teritoriul județului: *Zona Carpato-Subcarpatică, Câmpia Transilvaniei, respectiv Podișul Târnavelor.*

În subsidiar, din aceste condiționări majore preliminare decurg numeroase alte determinări de ordin fizico-geografic: varietatea tipurilor de forme de relief (structural, petrografic, fluvial ș.a.), specificitatea dispunerii planspațiale (orizontale) și verticale a formelor de relief sub forma treptelor morfogenetice (munte, deal, podiș-cu procesele de

modelare caracteristice fiecăreia), impunerea unor trăsături adaptative în structura rețelei hidrografice (caracterul cvasiparalel al cursurilor principale, rețeaua radiară divergentă-în ariile domale sau de cute diapire, convergentă-în ariile intradomale sau depresionare ș.a.), diferențierea climatică, topoclimatică și biopedogeografică (zona silvostepii, zona pădurilor, zona subalpină cu speciile de plante, animale respectiv solurile caracteristice) și, ca un corolar, diferențierea de ansamblu a potențialului de resurse ale subsolului și solului și, implicit, apariția specificităților adaptative și a complementarităților în ceea ce privește modul lor de utilizare prin intermediul diferitelor sisteme de valorificare socio-economică.

Desigur, aceste complexe de interacțiune teritorială de tip autoorganizatoric evoluează în mare măsură pe baze deterministice și se desfășoară la scări macroscopice de referință temporo-spațială. Nu trebuie însă eludat faptul că, la microscară îndeosebi, ele comportă și evoluții contradictorii cu caracter aleator (de ex. alunecări de teren, viituri, secete, fenomene orajoase etc.) specifice și teritoriului analizat.

În ansamblul lor, procesele autoorganizatorice antrenează o serie de funcții sau disfuncții, unele propice, altele restrictive în ceea ce privește funcționarea teritorială de ansamblu ce integrează, în mod firesc, și sistemele antropizate. În consecință, structurile și procesele autoorganizatorice, amintite mai sus, nu pot fi separate (decât arbitrar) de procesele, fenomenele și, implicit, structurile sistemice ce se edifică prin procese organizatorice.

2. *Procesele organizatorice* sunt parte componentă a autoorganizării teritoriale impusă prin intermediul unor vectori activi specifici omului și societății: *inteligenta, gândirea* respectiv *acțiunea* (voluntară sau involuntară) animată de diverse stări și motivații. Rezultă că ele se bazează atât pe relații de necesitate (hrănire, producție, consum, comunicare etc.), cât și, deopotrivă, pe rațiuni de ordin subiectiv (dorințe, sentimente, idealuri, mentalități, strategii politice ș.a.). Concretizarea lor stă în modul și gradul populare a habitatului, specificul modului tradițional de viață și al organizării sociale, economice și administrative, natura și intensitatea activităților economice precum și prin suporturile de acțiune concretă în teritoriu (legislative, funciare, financiare, individuale, de grup etc.) ș.a.

Juxtapunerea trăsăturilor de autoorganizare naturală cu cele organizatorice, induse de componenta umană, face ca la zestrea naturală, specific edificată, să se adauge o anumită “încărcătură” umană ce conferă teritoriului o certă identitate și individualitate de ansamblu a spațiului respectiv de interacțiune (de ex. diversitatea peisagistică, multiculturalitatea etnică, lingvistică, confesională ș.a.).

În contextul amintit se pune problema identificării, divizării, delimitării și defnirii unităților și subunităților teritoriale ca forme reflectare a unor spații bine individualizate de interacțiune între factorii de ordin fizic (natural), social, economic, administrativ, cultural ș.a.

Cheia acestui demers stă în identificarea elementelor de comunitate și continuitate prin care factorii componenți, extrem de diferiți ca alcătuire, tipologie, funcție, stare etc., relaționează în cadrul unui ansamblu teritorial relativ omogen și coerent sub aspectul structurii și funcțiilor ce îl definesc. Întrucât comportamentul diverșilor factori, implicit estimarea rolului lor, diferă de la o scară de spațiu și timp la alta, rezultă, implicit, necesitatea de a aborda această problematică din perspectiva ierarhizării unităților teritoriale de diferite ranguri.

Drept urmare, modelul autoorganizatoric al teritoriului trebuie să permită identificarea celor mai relevante trăsături structurale și funcționale ce operează pe nivele taxonomice distincte, individualizate spațio-temporal în raport cu diverse criterii: *administrativ* (nivelul județean și al subunităților de ordin administrativ), *structural* (zona de orogen, zona de platformă)-*geomorfologic* (deal, podiș, culoare de văi ș.a.), *social* (arii cu diverse tipologii geodemografice, medii-rural, urban etc.) *tipuri de activități* (agrare, industriale, servicii etc.), *environmental* (medii stabile, fragile, degradate, critice, protejate etc.), *planificarea dezvoltării teritoriului* (unități teritoriale de planificare) ș.a.

Evident, fiecare unitate teritorială este definită prin juxtapuneri și condiționări multiple (factorii naturali se îmbină și interacționează sinergic cu cei sociali, economici, culturali, administrativ etc.), dar totodată, sub aspect spațio-temporal, dinspre mare spre mic, în funcție de poziționarea ierarhică va putea fi constatată o creștere relativă a gradului de omogenitate structurală, funcțională și implicit fizionomică pentru fiecare unitate teritorială în parte.

La toate nivelurile ierarhice un rol esențial pentru cunoașterea problematicei teritoriale îl dețin definirea condițiilor de limită și a vecinătăților, identificarea resurselor și a potențialităților de dezvoltare ca și a constrângerilor și disfuncțiilor ce pot surveni pe parcursul devenirii teritoriului. Pe această bază pot fi definite diversele tipuri de relații teritoriale, se pot sesiza fenomenele de feed-back și natura acestora (favorabilă sau nefavorabilă) acestora și, în sfârșit, pot fi anticipate cele mai adecvate pârghii pentru optimizarea relațiilor din unitățile teritoriale (fiecare, în parte, înțeleasă atât ca sistem “integrat” în realitatea teritorială de ansamblu, cât și ca sistem “integrator” a diverselor forme de dinamică regională sau locală, naturale sau antropice, deopotrivă).

În concluzie, cunoașterea pluridimensionalității determinărilor ce operează în teritoriu este esențială pentru gestionarea corespunzătoare a teritorialității înțeleasă ca mod specific de manifestare a unei comunități umane atașată, prin acțiuni și mod de viață, unui spațiu bine delimitat și individualizat (teritoriul în sine).

9.2. Modelul geospațial al județului Mureș

Considerăm că este adecvată pentru prezenta abordare adoptarea unui model teritorial de tip sistem, constituit din trei nivele taxonomice principale: *nivelul macrosalar județean*, (de ordin administrativ), *nivelul mezosalar al unităților morfologice* (afereent determinărilor pregnant structural-geologice și geomorfologice), respectiv *nivelul microscalar al subunităților-constând în zone și subzone* definite *factorial* prin prisma componentelor luate în analiză (climat, apă, vegetație, sol, populație, așezări omenești, activități etc.) sau prin *modul lor de integrare spațială* (mediu, peisaj).

Pentru a surprinde mai fidel corelațiile care se stabilesc între diferitele componente și modul în care acestea fuzionează la nivel zonal și local sub formă de structuri teritorial-sistemice concrete, este posibilă abordarea nivelurilor 2 și 3 atât pe calea analitică cât și prin juxtapunerea și sinteza caracteristicilor rezultate prin integrarea respectivelor componente (fizice și social-economice deopotrivă).

Nivelul macroscalar județean

Județul Mureș este situat în zona central-nordică a țării în centrul Podișului Transilvaniei, fiind cuprins între meridianele 23°55' și 25°14' longitudine estică și paralele 46°09' și 47°00' latitudine nordică. Județul se întinde între culmile muntoase ale Călimanului și Gurghiului până în Podișul Târnavelor și Câmpia Transilvaniei. Axa fizico-geografică a județului este râul Mureș care străbate județul de la NE către SV pe o distanță de 140 km. Județul Mureș se învecinează cu alte șapte județe: la nord-est cu județul Suceava pe o distanță 15 kilometri; la est, pe o distanță de 130 kilometri se învecinează cu județul Harghita; la extremitatea sud-estică, județul Mureș se învecinează pe o porțiune de 20 km cu județul Brașov, iar în partea sud-vestică, pe o distanță de 80 de km, se învecinează cu județul Sibiu; în sud-vest, pe cca. 40 km se învecinează cu județul Alba; în vest, în aval de confluența Arieșului, pe o distanță de aproximativ 60 de km, se află județul Cluj și, în sfârșit, în partea de nord pe o distanță de 100 km, județul Mureș se învecinează cu județul Bistrița-Năsăud.

Alcătuirea diversificată și evoluția coralativă a componentelor naturale și antropice conferă teritoriului județului valențe superioare de dezvoltare pe multiple planuri (peisagistic, resurse, social, economic etc.). Una dintre trăsăturile de bază este polistructuralitatea spațiului conferită de dispunerea zonală, respectiv pe etaje altitudinale a majorității elementelor componente. Acest fapt constituie o premisă favorabilă pentru diversificarea tipurilor de activități social-economice, inclusiv pe baza relațiilor de complementaritate între oportunitățile generate prin resursele specifice fiecărei unități (component) în parte. Pe întinderi teritoriale relativ restrânse se întrepătrund medii de viață diferite care au dat posibilitatea unor activități economice complexe încă din vechime: păstoritul și industria lemnului-în zona montană și submontană, pomicultura și viticultura-în zona de podiș culturile cerealiere și păstoritul-la câmpie, legumicultura și cultura plantelor tehnice-în luncile râurilor principale, meșteșugurile-în arealele cu soluri nefertile sau terenuri arabile restrânse.

Relieful colinar și de podiș deluros este prezent pe suprafața județului într-o proporție de 50%. Din cealaltă jumătate fac parte dealurile subcarpatice transilvănene și munții vulcanici Călimani - Gurghiu. Profilul topografic al suprafeței terenului pune în evidență un ecart altimetric de cca. 1800, curba hipsografică aferentă având ca punct de

minimă altitudine Valea Mureșului din apropierea Ludușului, situată la cca. 300 m, iar ca punct de maxim altimetric Vf. Pietrosu din Munții Călimani (2100 m).

Deși, sub aspectul dispunerii verticale a reliefului, ecartul este relativ mare, accesibilitatea teritoriului este foarte bună, comunicațiile fiind înlesnite de culoarele de vale. Majoritatea covârșitoare a arterelor rutiere se înscriu de-a lungul râurilor principale (Mureș, Gurghiu, Niraj) sau secundare (Lechința, Pârâul de Câmpie, Șarul, Nadăș, Domald ș.a.), adesea interconectate prin intermediul înșeuărilor.

Relieful crează în cea mai mare parte a județului condiții bune pentru agricultură și alte ocupații economice. Climatul, inclusive prin nuanțările sale topoclimatice și microclimatice se răsfrânge de asemenea favorabil și diferențiat nu numai în bogăția și varietatea floristică și faunistică ci și în multitudinea posibilităților de activitate economică primară, secundară și terțiară.

Rețeaua hidrografică asigură suficiente resurse de apă la nivelul întregului județ, existând însă și areale în care se manifestă deficit sau exces de umiditate, respectiv deficiențe de ordin calitativ. În plus, prin modul de orientare spațială și morfologie, rețeaua hidrografică înlesnește legăturile cu exteriorul și crează culoare de penetrare în zona de câmpie sau subcarpatică.

Un aspect esențial al modelul teritorial-sistemic al județului Mureș constă în necesitatea de a surprinde adecvat dinamica spațială accentuată a proceselor și fenomenelor definatorii datorată atât mutațiilor intrinseci din evoluția firescă a factorilor naturali (mișcări neotectonice, migrația albiilor de râu, stabilitatea versanților, modificări climatice ș.a.), cât mai ales transformărilor de natură antropică survenite de-a lungul timpului și cu deosebire în trecutul recent: defrișări, deșteleniri și schimbări în modul de utilizare a terenurilor, exploatarea și valorificarea diferitelor tipuri de resurse, amenajarea bazinelor hidrografice pentru diverse scopuri (energetic, piscicol, recreativ, alimentare cu apă potabilă și industrială, regularizarea de cursuri și debite), redimensionarea agricolă de după 1989, împărțirile și reîmpărțirile administrative din ultimii 60 de ani, dezvoltarea rețelei de căi de comunicații, extinderea perimetrelor construite, diversificarea și multiplicarea tipurilor de activități pe fondul restructurărilor sociale, economice și politice.

Creșterea presiunii antropice, prin extinderea și amplificarea ponderii și intensității cu care se manifestă componentii social-economici, atrage după sine implicit remodelarea spațială a teritoriului județean. După opinia noastră, trei aspecte prezintă semnificații și importanță aparte din perspectiva analizei și gestiunii teritoriale:

1. Schimbarea statutului teritorial (al terenului în sine)-prin schimbări structurale și fizionomice presupuse de trecerea din sfera “naturalului” în cea a antropiceului prin diverse mecanisme (urbanizare, schimbarea modului de folosință, reglementări legislative ș.a.) și implicit a atributelor sale spațiale cu toate consecințele ce decurg din acestea.
2. Modificarea valențelor funcționale prin asimilarea de noi componente, proprietăți, inclusiv a unor vectori motrici inediți ai dinamicii teritoriale: *axe de dezvoltare*, respectiv “*poli*” de creștere economică regională, zonală și locală.
3. Transformarea condițiilor de mediu, atât în sens strict environmental-prin degradarea calității factorilor de mediu (determinată de proliferarea surselor și a intensității proceselor de poluare), cât și în sens funcțional prin apariția unor noi conjuncturi relaționale între componentii teritoriale susceptibilă să antreneze deopotrivă efecte favorabile dar și disfuncții ce se cer a fi anticipate, valorificate sau gestionate corespunzător.

Luându-se în considerare aceste laturi definiții ale dinamicii teritoriale modelul de autoorganizare geospațială și teritorial-sistemică astfel generat trebuie să fie susceptibil să permită surprinderea cu acuratețe a structurii și stărilor definiții existente în teritoriu, inclusiv a posibilităților de reajustare optimală a resorturilor funcționale ce se stabilesc între componentele de susținere fizică și elementele programelor operaționale impuse prin cerințe sociale și decizii de ordin politico-administrativ.

În contextul amintit, survine necesitatea abordării problematicii la nivel mezoscalar și microscalar atât sub aspect factorial (urmărindu-se un anumit component-relief, climat, populație, economie etc.) cât și prin modul de integrare în zone și subzone definite ca entități teritoriale având o certă individualitate conferită de modul de asociere și interacțiune a condițiilor și factorilor subordonați.

Nivelul mezoscalar și microscalar

Practic, remodelarea accelerată a spațiului geografic al județului Mureș a devenit o realitate de netăgăduit iar complexitatea acesteia reclamă o abordare multiscalară a procesualității în care trebuie să se țină seama cu necesitate nu numai de caracteristicile specifice fiecărui component sau nivel de ierarhizare dar și de factorii și condiționările ce pot transcede concomitent mai multe nivele organizatorice. Doar astfel, deviza „a gândi global și a acționa local”, de stringentă actualitate în planificarea dezvoltării durabile a teritoriului poate fi transpusă efectiv în practica curentă.

În consecință și modelul teritorial-sistemic, propus spre utilizare în acest studiu, a fost gândit și elaborat întocmai pentru a răspunde necesității de a surprinde adecvat nu numai individualitatea fiecărui component în parte ci și modul în care fiecare, singular sau în grup, structurează ansambluri teritoriale interconectate (zone și subzone), ierarhizate sistemic, mergând până la unitatea referențială de integrare-teritoriul județean.

Într-un asemenea mod de abordare a realității, indiferent de natura componentei investigate sau de scara de analiză utilizată, devine posibilă recunoașterea atu-urilor și a liniilor de forță, a deficiențelor și a pericolelor existente în teritoriu, înțelegerea gradelor diferite de sensibilitate a sistemelor teritoriale și implicit a necesității de a elabora soluții punctuale pentru fiecare sistem în parte.

Diversitatea autoorganizării naturale a spațiului geografic, multitudinea resurselor, stărilor și oportunităților de dezvoltare social-economică actuală și de perspectivă a teritoriului prin intervenții antropice, inclusiv decizii de ordin politico-administrativ reclamă o cunoaștere minuțioasă și fidelă a teritoriului județean, inclusiv în sensul surprinderii spațializării și dinamicii specifice fiecărui component sau unități în parte. În termenii practici ai metodologiei cercetării acest fapt reclamă *zonarea teritorială*.

Zonarea teritorială presupune, la rândul ei, delimitarea unor areale spațiale relativ omogene în privința conținutului, relațiilor teritoriale și funcționalității, atribuirea unei denumiri și mai ales caracterizarea fiecăreia prin prisma unor criterii prestabilite: natura și caracteristicile elementelor componente, stările definitorii, relațiile cu celelalte componente și cu ansamblul teritorial județean, valențele, oportunitățile și perspectivele de dezvoltare socio-economică (evident în tandem cu disfuncțiile, constrângerile, riscurile și pericolele ce pot surveni în acest proces) ș.a. Evident, un asemenea demers nu

poate fi unul conjunctural, iar pentru eludarea implicării unor factori subiectivi de analiză zonarea teritoriului județean se realizează conform unor principii de zonare, pe baza unor criterii bine definite (tipologia componentelor, comportamentul sau calitatea lor) și, evident, prin fundamentare calitativă (cognitivă) și cantitativă (date statistice diverse privind numeroșii parametri ce definesc structura și relațiile din teritoriu).

Luându-se în considerare cele de mai sus s-a ajuns la delimitarea, definirea și caracterizarea următoarelor zone de mezoscală:

- **Zona I-Culoarul Mureșului;**
- **Zona 2-Câmpia Transilvaniei;**
- **Zona 3-Carpato-Subcarpatică;**
- **Zona 4-Dealurile Nirajului și ale Târnavei Mici;**
- **Zona 5-Dealurile Târnavei Mari.**

În etapa de față s-a procedat la prezentarea sintetică a zonelor menționate prin prisma caracteristicilor fizico-geografice și a potențialului social-economic de ansamblu.

Pentru prezentarea acestor zone s-au întocmit cartograme la scara 1: 500000 ce redau limitele și raporturile spațiale ale zonelor, structura administrativă (cu limitele și localitățile aferente) precum fișe sintetice ce surprind aspecte cantitative privind suprafața unităților administrative (municipale, orașenești sau comunale) în relație cu ponderea principalelor categorii de folosință ale terenului (construit, păduri, arabil etc.) .

Într-o secvență (etapă viitoare), fișele sintetice vor fi completate cu noi indicatori și parametri (până la nivelul administrativ comunal) ce vor face posibile noi corelații și interpretări menite să servească identificării soluțiilor optime necesare procesului decizional cu privire la dezvoltarea locală, zonală și regională. Astfel, vor fi avute în vedere „încărcătura” umană (numărul locuitorilor și densitatea populației), mișcarea naturală și dinamica spațială a populației, structurile geodemografice reprezentative, indicatorii socio-economici (ocupare, venituri ș.a.) structura habitatelor construite și dinamica spațio-temporală a acestora, indicatorii privind echiparea teritorială, indicatorii de performanță economică, indicatorii sintetici privind calitatea mediului ambiant ș.a.

9.3. Contextul internațional, național și regional al dezvoltării transporturilor și comunicațiilor

Infrastructurile teritoriale – ansamblul sistemelor și rețelelor tehnice, precum și a instalațiilor aferente acestora, dezvoltate la suprafața solului, apelor sau în subteran, cu rol de asigurare a accesului, transportului și comunicației dintre diferite puncte ale unui teritoriu, care intervin în derularea activităților social-economice – constituie osatura dezvoltării teritoriale. Având în vedere forma actuală de organizare economică a spațiului (locațiile de exploatare a materiilor prime, centrele de prelucrare și piețele de desfacere se află repartizate în diferite puncte ale teritoriului) și faptul că sistemele socio-umane au un caracter deschis, infrastructurile teritoriale reprezintă componenta geospațială care asigură și susțin existența acestor geosisteme. În consecință, de gradul de dezvoltare și complexitatea infrastructurilor teritoriale depinde și gradul de dezvoltare a celorlalte componente antropice ale spațiului (așezări, forma de valorificare economică a resurselor și teritoriului, sistemele economice etc.).

Implementarea în teritoriu a unor noi obiective economice, dezvoltarea accelerată a unor așezări urbane, reclamă dezvoltarea în paralel și a unor infrastructuri teritoriale specifice, care au menirea de a susține această dezvoltare.

Infrastructurile teritoriale mai au menirea de a introduce în circuitul economic a unor noi teritorii, prin conectarea lor la ansamblurile economice și sistemele de așezări deja existente, respectiv de a corecta deficiențele și a spori valoarea economică a acestora.

Configurația spațială, tipologia și densitatea infrastructurilor teritoriale constituie suportul și orientează modul de valorificare economică a unui teritoriu. Pe de altă parte, valențele naturale și antropice ale unui spațiu geografic (configurația reliefului, rețeaua hidrografică, poziția resurselor solului și subsolului, a rezervațiilor și ariilor protejate, așezările etc.) determină configurația spațială a infrastructurilor teritoriale și rangul acestora.

Rangul infrastructurilor teritoriale și gradul de modernizare a acestora constituie un factor de orientare, stimulare sau inhibare a dezvoltării spațiale.

Infrastructurile teritoriale prin asigurarea suportului vehiculatoriu pentru traficul de materii prime, energie, informație, mărfuri și persoane asigură și susține echilibrarea diferențierilor spațiale între zonele geografice cu surplus și cele cu deficit.

Lipsa unor categorii de infrastructuri din cadrul unui teritoriu sau starea proastă a acestora se constituie într-un factor de inhibare a dezvoltării și de transformare a aceluși teritoriu dintr-o zonă centrală (care se calează de obicei pe o așezare) în una periferică cu fluxuri divergente, în special de populație.

În consecință, dezvoltarea unui teritoriu depinde în primul rând de starea, tipologia, rangul și nivelul de dezvoltare a infrastructurilor teritoriale. Acestea sunt primele care se implementează în cadrul teritoriului (ca și configurație spațială, tipologie și rang) și dictează mai departe modul de dezvoltare ale celorlalte componente antropice (așezări, modul de valorificare economică a teritoriului, formele de prezervare a mediului etc.). Din această perspectivă, în strategiile de dezvoltare teritorială și de orientare a fondurilor de investiții, ca prioritate trebuie să se regăsească investițiile în infrastructuri și ulterior în alte componente teritoriale

Rolul rețelei căilor de transport și comunicație în dezvoltarea economică și socială a teritoriului este determinant, în prezent o infrastructură de transport funcțională reprezintă un factor de *avantaj major* în competiția națională și internațională. Un alt aspect specific al acestui tip de infrastructuri este că afectează nu numai comunitatea locală ci și pe cei aflați în tranzit, acesta reprezentând într-un fel „cartea de vizită” a teritoriului respectiv.

Comunitatea Europeană atribuie rețelei de căi de transport un rol determinant în dezvoltarea spațială și socială a teritoriului.

În acest sens, au fost elaborate o serie de strategii teritoriale ce vizează atât întreg spațiu comunitar cât și anumite regiuni ale sale.

Unul dintre primele documente elaborate a fost **Schema de dezvoltare a spațiului comunitar**, Potsdam 1999. În cadrul documentului au fost evidențiate trei **obiective pentru o politică de dezvoltare spațială** și socială în UE și anume:

- dezvoltarea unui sistem urban echilibrat și policentric și a unei noi relații oraș-sat;
- **asigurarea unei accesibilități echilibrate la infrastructuri și la cunoaștere;**
- dezvoltarea durabilă, gestiunea prudentă și protejarea patrimoniului natural și cultural

Problematika rețelelor de transport a fost defalcată în următoarele subteme:

- probleme *de integrare* a rețelelor;
- creșterea fluxului de transport și semnele *supraîncărcării*;
- deficitul de *accesibilitate* în interiorul UE;
- concentrarea și *coridoarele* de dezvoltare;

Principiile directoare pentru dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european – CEMAT, Hanovra 2000 a aprofundat problema infrastructurii tehnice a teritoriului sub aspectul rolului jucat de aceasta în eliminarea dezechilibrelor teritoriale și promovarea unei dezvoltări spațiale durabile.

Accentul a fost pus printre altele pe:

- **Promovarea încurajării dezvoltării generate de funcțiunile urbane și de îmbunătățirea relațiilor dintre orașe și sate**, parteneriatele oraș-sat având de jucat un rol din ce în ce mai important, mai ales în domeniul unei structuri echilibrate a armăturii urbane, al dezvoltării rețelelor de transporturi publice, al revitalizării și diversificării economiei zonelor rurale, al dezvoltării spațiilor de agrement pentru populațiile urbane, al protecției și valorificării patrimoniului natural și cultural.
- **Promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate**, ceea ce presupune o politică de amenajare mai echilibrată din punct de vedere regional care trebuie să asigure o mai bună interconexiune a orașelor mici și mijlocii, ca și a spațiilor rurale și a regiunilor insulare, la principalele axe și centre de transport (căi ferate, autostrăzi, porturi, aeroporturi, centre intermodale) și eliminarea curențelor în materie de legături intermodale.

Declarația de la Lisabona referitoare la Rețele pentru dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european: poduri peste Europa, Sesiunea a 14-a CEMAT –

Lisabona, octombrie 2006 s-a bazat pe **principiile** și **obiectivele** propuse prin programul de lucru al Comitetului înalților funcționari pentru perioada 2004 – 2006 și a avut ca temă „**Rețele pentru dezvoltarea teritorială durabilă: poduri peste Europa**”.

Declarația a vizat următoarele aspecte:

I. Importanța crescândă a rețelelor. Rețelele, formate dintr-un număr de noduri și din legăturile directe sau indirecte dintre acestea, sunt un element fundamental al societăților și un instrument esențial pentru construirea unor noi poduri peste Europa, deoarece favorizează o interdependență durabilă între diferite elemente și teritorii.

Fiecare nod al unei rețele dispune de un număr limitat de resurse și deci depinde de resursele altor noduri. Rolul și eficiența unei rețele depinde de calitatea resurselor fiecărui nod și de calitatea interacțiunii dintre acestea. Această constatare este valabilă și în societatea cunoașterii contemporane, în care coordonarea resurselor destinate cercetării și dezvoltării și diseminarea informației și cunoașterii sunt esențiale pentru creativitate, inovare și competitivitate.

Constituirea unui viitor pentru Europa presupune întărirea interacțiunilor și schimburilor la nivel regional, național și european. Trebuie construite rețele și „poduri” pentru dezvoltarea teritorială și socio-economică durabilă a continentului european. Reușita dezvoltării durabile depinde de consolidarea interacțiunii între diferitele sisteme.

Rețelele virtuale, adică rețelele de cooperare, au nevoie de **rețele de infrastructură** care favorizează comunicațiile și schimburile. Transportul și tehnologiile informației și comunicării sunt esențiale pentru integrarea teritoriului european. Extinderea marilor axe de transport contribuie la crearea unor conexiuni paneuropene de calitate.

Rețelele sunt instrumentele unei bune guvernante.

II. Identificarea priorităților în materie de cooperare și de constituire de rețele. Orașele și poliile de dezvoltare regională sunt nodurile primare ale schimburilor naționale și transnaționale și ale distribuției bunurilor și serviciilor; ele sunt totodată centre de cunoaștere, de cultură, de informare și inovare. Rețelele de orașe sunt foarte importante în difuzarea bunelor practici, formularea și promovarea ideilor noi asupra dinamicii durabilității, competitivității, dezvoltării policentrice și integrării sociale. Trebuie întărită

cooperarea urbană și rețelele urbane, cum ar fi recenta Rețea europeană de cunoștințe despre politicile europene.

Orașele și regiunile vor avea noi roluri într-o economie a cunoașterii mondializate. Rețelele urbane pot fi un mijloc deosebit de eficient pentru acumularea de noi cunoștințe și informații în domenii ca inovarea, politica locurilor de muncă și a creșterii economice, mobilitatea durabilă, regenerarea urbană.

Diversitatea culturilor și identităților teritoriale reprezintă un potențial inestimabil pentru dezvoltarea teritorială. Rețelele de organizații civile și diferitele grupări sociale, ca și rețelele sociale care evoluează în cadrul proceselor și fenomenelor sociale formează o încrângătură complexă de aspecte sociale ale relațiilor teritoriale.

Pentru identitatea și durabilitatea Europei este strategic să se creeze zone naturale protejate, chiar cu niveluri diferite de protecție. Consolidarea **rețelelor ecologice paneuropene** este susținută de construirea de „poduri verzi”, care trebuie încurajată nu numai pentru conservare și biodiversitate, dar și pentru păstrarea caracterului specific al peisajului.

Peisajele, în special cele culturale, constituie o parte importantă a patrimoniului natural și cultural european, contribuind astfel la identitatea europeană și la potențialul său de dezvoltare. Diversitatea și calitatea lor trebuie să constituie baza unei Rețele europene a peisajelor în cadrul Convenției europene a peisajelor.

Toate țările europene sunt confundate cu problema dezvoltării rurale integrate. Zonele rurale, uneori izolate, sunt în general teritorii cu densitate scăzută, cu populație îmbătrânită și o rețea urbană slab dezvoltată, în care slaba prezență a actorilor economici și sociali accentuează rolul strategic al rețelelor de cooperare. Conceptul de „pol de dezvoltare rurală” poate fi util în cooperarea din zonele rurale cu unul sau mai multe orașe mici.

Este esențială întărirea capacității de a produce, asimila și difuza cunoștințe referitoare la problemele de amenajare și dezvoltare integrată a teritoriului. Folosindu-se de experiențe europene în curs, statele membre ar putea participa activ la constituirea rețelelor paneuropene, pentru a elabora politici publice care să contribuie la o dezvoltare mai integrată și echilibrată.

III. Contribuția rețelelor la dezvoltarea teritorială durabilă. Rețelele paneuropene pot întări competitivitatea și inovarea, stimulând coeziunea teritorială, dar, în lipsa acesteia, nu pot fi considerate o soluție miraculoasă pentru atenuarea disparităților teritoriale.

Natura asimetrică a rețelelor poate fi depășită punând în valoare rolul lor de cooperare între regiunile periferice și de instrumente de diseminare a cunoștințelor.

Statele europene trebuie să ia în considerare diferite niveluri la care funcționează rețelele și posibilitățile de acțiune între acestea. Nivelul transnațional este cel la care se poate realiza cel mai mare număr de experiențe de cooperare și de modele inovatoare la nivel teritorial. Rețelele transnaționale se pot crea integrând cooperarea strategică între orașe și regiuni în constituirea rețelelor sociale, economice, ecologice sau culturale. Aceste considerații trebuie avute în vedere la elaborarea și aplicarea politicilor de amenajare a teritoriului.

Luând în considerare aspectele anterioare se precizează rolul fundamental pe care îl are CEMAT în dezvoltarea și diversificarea dimensiunii europene a rețelelor de cooperare și, în acest sens, se stabilesc **direcții de acțiune** ca:

- valorificarea rolului pe care rețelele îl au în cooperare, atât în cadrul regiunilor centrale sau periferice cât și între acestea, în scopul promovării coeziunii teritoriale și al stimulării competitivității, inovării și creativității în Europa;
- coordonarea și cooperarea între statele membre ale unei rețele și administrațiile lor publice de nivel național, regional și local, în politicile publice de anvergură din amenajarea teritoriului sau în cele cu impact la diferite niveluri de acțiune. Rețelele teritoriale tematice trebuie să încurajeze procesele de învățare continuă în domeniul amenajării teritoriului;
- promovarea unor „medii pentru crearea de rețele” specifice diferitelor domenii de acțiune și niveluri administrative, capabile să implementeze activitățile necesare pentru crearea de rețele. Statele membre trebuie să ia măsuri în cadrul cooperării teritoriale europene și a politicii de vecinătate pentru întărirea rețelelor de cooperare paneuropene.

La nivel național direcțiile principale de dezvoltare a Rețelei de comunicație și transport au fost enunțate de **Planul național de dezvoltare 2007-2013**, care stabilește **șase priorități naționale de dezvoltare**, ce grupează în interior o multitudine de domenii și sub-domenii prioritare, printre care și **dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport**. Dezvoltarea infrastructurii locale și județene (transport, mediu, sănătate, educație, asistență socială, reabilitare urbană, utilități publice) este considerată prioritatea I pentru reducerea decalajelor existente dintre România și Uniunea Europeană, fiindcă o dezvoltare economică durabilă are ca suport o **buna infrastructură de transport pentru a deservi toate sectoarele economice, pentru a facilita accesul și comunicațiile în județ**.

Obiectivul general al Priorității 2 din PND îl reprezintă *asigurarea unei infrastructuri de transport extinse, moderne și durabile, precum și a tuturor celorlalte condiții privind dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții, astfel încât volumul activității de transport în PIB să crească de la 3,6 miliarde Euro (în prezent) la minimum 7,0 miliarde Euro până în 2015*.

Atingerea acestui obiectiv contribuie în mod direct la creșterea gradului de accesibilitate a României, asigurarea inter-modalității sistemului de transport și promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport, îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor, diminuarea impactului transportului asupra mediului, asigurarea dezvoltării durabile a sectorului transporturi prin impactul pozitiv al relansării cererii pe termen scurt și, indirect, prin influența ofertei de transport asupra structurii costurilor la agenții economici, integrarea superioară a economiei românești în economia mondială și stimularea creșterii fluxurilor transfrontaliere de persoane și bunuri.

Obiective specifice: *modernizarea rețelei rutiere de interes național; asigurarea inter-operabilității feroviare.*

Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă o condiție necesară pentru implementarea cu succes și a celorlalte priorități de dezvoltare ale României pentru perioada 2007–2013, contribuind la creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor, la integrarea polilor regionali de creștere cu rețeaua trans-europeană de transport, la combaterea izolării zonelor subdezvoltate și, nu în ultimul rând, la dezvoltarea infrastructurii de transport regionale și locale.

România are stabilite liniile directe ale căilor de comunicație de interes european și național prin Planul de Amenajarea Teritoriului Național Secțiunea I „Căi de comunicație”, ca suport al dezvoltării complexe și durabile a teritoriului pe termen lung, inclusiv al dezvoltării regionale, reprezentând totodată contribuția specifică a țării noastre la dezvoltarea spațiului european și premiza înscrierii în dinamica dezvoltării economico-sociale europene.

Planul de Amenajarea Teritoriului Național secțiunea I „Căi de comunicație” definește bazele rețelei naționale de căi de comunicație, identificând proiectele prioritare și măsurile de armonizare necesare pentru dezvoltarea acestora pe termen scurt, mediu și lung, propune soluții care au în vedere stabilirea unor raporturi economice echilibrate în teritoriu urmărindu-se obiectivele însușite la nivel european și racordează rețeaua națională majoră de căi de comunicație la cele 3 coridoare prioritare de transport europene și pan-europene IV, VII și IX care traversează teritoriul României, convenite în cadrul conferințelor pan-europene de transporturi, ce asigură legătura Europei centrale și de est cu nordul și vestul Europei.

Totodată, prin Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, sunt stabilite prioritățile de dezvoltare a infrastructurii de transport pe termen scurt și mediu–orizont 2015. Creșterea economică viitoare, evoluția societății și modificările de dezvoltare în teritoriu vor exercita o presiune crescândă asupra transportului, necesitând o îmbunătățire constantă a infrastructurilor și calității serviciilor.

Pentru Județul Mureș au fost prevăzute următoarele:

Rețeaua de căi rutiere

1. Autostrăzi:

1.13 – **Turda** – Târgu Mureș – Sighișoara – Făgăraș;

1.16 – **Târgu Mureș** – Piatra Neamț – Roman – Târgu Frumos – Iași – Sculeni*;

2. Drumuri expres sau cu 4 benzi

2.14 – **Reghin** – Miercurea Ciuc – Târgu Secuiesc;

2.19 – Sibiu – Mediaș – **Sighișoara** – Odorheiu Secuiesc – Miercurea Ciuc;

Rețeaua de căi feroviare

1. Linii de cale ferată convenționale cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate: 1.01 – Curtici* – Arad – Simeria – Vințu de Jos – Alba Iulia – Coșlariu – Copșa Mică – **Sighișoara** – Brașov – Ploiești – București – Fetești – Medgidia – Constanța;

1.17 – Brașov – Ciceu – **Deda** – Beclean pe Someș;

3. Linii de cale ferată de interes local pe trasee (Târgu Mureș - Sighișoara).

Dezvoltarea infrastructurii de transport va juca un rol important în integrarea pieței interne și va sprijini punerea în valoare a poziției geografice a României ca zonă de tranzit, aflată la intersecția Coridorului de transport pan-european IV și a Coridorului de transport pan-european IX. Localizarea României la intersecția a numeroase drumuri care leagă Europa de Vest cu cea de Est, ca și Europa de Nord cu cea de Sud, precum și situarea țării pe axele de tranzit între Europa și Asia, constituie un element de referință pentru determinarea opțiunilor strategice privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport.

Transportul aerian dispune de un potențial semnificativ pentru îmbunătățirea poziției sale în traficul la medie și mare distanță.

România trebuie să profite de poziționarea sa geografică prin atragerea de investiții în infrastructură și în servicii din domeniul transporturilor. Dezvoltarea infrastructurii de transport va spori accesibilitatea regiunilor mai puțin dezvoltate, atât la zone situate în interiorul, cât și în afara granițelor țării, îmbunătățind astfel flexibilitatea pieței forței de muncă și competitivitatea economică a regiunilor ce beneficiază de proiecte de dezvoltare. Un avantaj îl reprezintă distribuția relativ armonioasă a infrastructurii de transport pe teritoriul național, dar este necesară demararea unor acțiuni susținute pentru a dezvolta transportul inter-modal. Acest mod de transport permite transportul materiilor prime și al mărfurilor la costuri scăzute, având în vedere și atingerea obiectivului de dezvoltare durabilă.

Dezvoltarea transportului rutier și alinierea la standardele europene este motivată de necesitatea racordării coerente a rețelei naționale la rețeaua europeană și corelarea proiectelor de dezvoltare ale României cu cele din țările vecine.

Căilor Ferate Române le revine rolul de a integra infrastructura feroviară națională în parametri tehnici și operaționali de nivel european, pentru a fi parte

compatibilă și inter-operabilă a viitoarei rețele feroviare transeuropene. La nivelul UE, obiectivul principal pentru transportul feroviar pe perioada 2007-2013 este creșterea ponderii din totalul pieței de transport de la 6% la 10%, în transportul de călători, și de la 8% la 15%, în transportul de mărfuri, pentru a asigura o distribuție mai echilibrată a transporturilor și protecția mediului înconjurător. Obiectivul major pentru România în transportul feroviar, pe perioada 2007-2013, este de a-și păstra o pondere echilibrată pe piața de transport, prin menținerea valorilor de 25% din totalul mărfurilor și 35% din totalul pasagerilor.

În domeniul transportului aerian se are în vedere realizarea unei industrii de transport sigure, eficiente, funcționale, compatibile și adaptabile cu politicile, principiile și instituțiile europene. Toate activitățile aeronautice civile respectă deja în cea mai mare parte standardele, regulamentele și directivele europene aplicabile, celelalte urmând să se aplice de la data aderării.

O atenție specială se va acorda cerințelor pieței. Se estimează că numărul de persoane transportate din și în România se va tripla până în anul 2013, iar volumul de mărfuri transportat cu ajutorul acestui mod de transport va crește ca urmare a aderării la UE și NATO. În scopul asigurării unor servicii la standarde europene este necesară modernizarea și extinderea infrastructurii aeroportuare aflate pe rețeaua TEN-T, o atenție deosebită acordându-se celor patru aeroporturi de interes național aflate în coordonarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

În domeniul transportului naval, modernizarea și dezvoltarea durabilă a infrastructurii de transport maritim și fluvial urmăresc creșterea cotei de piață a acestui mod de transport, creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin porturile românești și folosirea eficientă a infrastructurii portuare existente, întărirea potențialului comercial al porturilor maritime și fluviale ale României, precum și întărirea poziției geostrategice în zona Mării Negre și pe Dunăre asigurând o infrastructură sigură, solidă și bine integrată cu rețeaua de transport trans-europeana (TEN-T), pentru a stabili o bază coerentă de promovare a accesului liber, a circulației sigure și eficiente a persoanelor, bunurilor și serviciilor.

Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare trans-europene.
Acțiunile se referă la modernizarea infrastructurii feroviare, care va viza în principal

sporirea atractivității pentru transportul feroviar prin creșterea vitezei maxime de circulație, pe secțiuni din cadrul rețelei inter-operabile (TEN-T, Coridorul IV), la 160 km/h pentru trenurile de pasageri și la 120 km/h pentru trenurile de mărfuri. Se va urmări ca transportul feroviar să-și păstreze în continuare cota de piață de 30% - 35%, să se mențină un grad ridicat al siguranței circulației, să se implementeze metode moderne de întreținere a infrastructurii feroviare și să se creeze condițiile pentru interoperabilitatea cu sistemul de transport feroviar european. În această perioadă se vor reabilita, printre altele, secțiunile de cale ferată Coșlariu-Sighișoara, Sighișoara-Brașov.

Modernizarea și construcția rețelelor de legătură la TEN – T. Conectarea rețelei de transport locale/județene/naționale la rețeaua de transport trans-europeană va conduce la îmbunătățirea accesibilității, având ca rezultat accesul mai rapid la rețeaua TEN-T și creșterea volumului de mărfuri și numărului de persoane ce tranzitează țara. O importanță deosebită se va acorda legăturilor între punctele de creare a fluxurilor de călători, asigurând astfel o legătură rapidă și confortabilă între acestea și creșterea accesibilității zonelor adiacente rețelei TEN-T.

Promovarea intermodalității. Se urmărește asigurarea inter-modalității prin punerea în aplicare a acțiunilor de îmbunătățire a infrastructurii feroviare și rutiere și prin crearea centrelor logistice pentru transportul inter-modal feroviar-rutier, feroviar-fluvial, feroviar-maritim, rutier-fluvial, rutier-maritim, rutier-aerian. Sunt avute în vedere acțiuni pentru crearea unor platforme multi-modale de marfă la aeroporturile internaționale, precum și acțiuni ce vor permite portului Constanța să devină un punct de legătură în zona Mării Negre, în cadrul lanțului logistic al bazelor maritime multi-modale care va fi creat pe Coridorul IV de autostrada maritimă pentru Europa de Sud-Vest. Un aspect ce va fi urmărit în dezvoltarea tuturor modurilor de transport este corelarea cu măsurile ce vizează infrastructura de transport la nivel regional și local, implementate prin alte programe operaționale sectoriale/regionale. Pentru aceasta se vor elabora planuri de amenajare spațială a teritoriului la nivel regional, județean și local care vor asigura corelarea dezvoltărilor socio-economice și spațiale cu dezvoltarea rețelelor de transport de interes național, regional și local. O atenție deosebită va fi acordată accesibilității zonelor și stațiilor turistice sau cu potențial turistic.

Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport. Măsura vizează asigurarea unor servicii de transport la standarde europene de siguranță, securitate, calitate și costuri. Aceasta presupune realizarea și respectarea sistematică a standardelor specifice de siguranță, securitate, calitate și costuri în ramura industriei de transport. Atingerea standardelor menționate se va realiza prin aplicarea unei măsuri de îmbunătățire a stării tehnice a rețelei de drumuri și poduri existente prin realizarea lucrărilor de siguranță specifice la nivelul cerințelor impuse de traficul în continua creștere, implementarea programului meteo SIMIN (INMH) la nivel național (Secții și Districte de drumuri), stoparea tendințelor de depășire a normelor privind greutatea admisibilă pe osie prin intensificarea controlului autovehiculelor prin cântărire. De asemenea, se vor aplica tehnologii moderne prin folosirea unor procedee și materiale care să ducă la reducerea grosimii constructive a straturilor rutiere și creșterea duratei de exploatare a drumurilor în condițiile asigurării unui confort ridicat al utilizatorilor. Amenajarea intersecțiilor de nivel, construcția de pasaje denivelate la trecerea peste calea ferată, semnalizare orizontală și verticală, informarea utilizatorilor, utilizarea în prioritizarea lucrărilor a programelor complexe PMS (Sistemul de Management al Pavajelor) și BMS (Sistemul de Management al Podurilor), a BCTDR (Banca Centrala de Date Tehnice Rutiere) și realizarea de marcaje și indicatoare de orientare și informare pe rețeaua rutieră vor fi prioritare în politica de dezvoltare și modernizare a infrastructurii rutiere. Pentru asigurarea unor servicii de transport la standarde europene o dată cu dezvoltarea infrastructurii rutiere se va asigura formarea unui personal care să implementeze noile cerințe și obiective. Pentru a realiza acest deziderat personalul trebuie să beneficieze de o pregătire profesională continuă. O atenție deosebită va fi acordată implementării sistemelor inteligente de transport, cu efect benefic asupra siguranței traficului, scurtării timpilor de deplasare și scăderii consumului de combustibil. Va fi avută în vedere integrarea în cadrul politicilor comunitare din acest domeniu (introducerea sistemelor telematice, sistemul de navigație prin satelit etc). De asemenea, se vor întreprinde acțiuni de implementare a acestei măsuri prin îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin măsuri preventive (semnalizare rutieră, localități lineare, campanii de presă etc) și prin sprijinirea legislației privind traficul rutier. Pentru creșterea siguranței transportului feroviar sunt necesare intervenții în infrastructură, în

vederea îmbunătățirii parametrilor tehnici, aflați la limită comparativ cu prevederile normativelor, prin executarea de lucrări specifice de reabilitare. Vor fi continuate acțiunile de implementare ale mijloacelor de supraveghere și calmare a traficului (camere video, benzi producătoare de zgomot pentru atenționare, semnalizarea și protejarea trecerilor de pietoni etc), precum și programele de reabilitare a infrastructurii în localitățile lineare și eliminarea trecerilor la nivel cu calea ferată. Va trebui întărită cooperarea cu autoritățile locale pentru a împiedica extinderea localităților lineare de-a lungul drumurilor sau/și de-a lungul variantelor ocolitoare, fapt ce ar anula aproape în totalitate obiectivele urmărite prin construirea acestora. Se are în vedere diversificarea și modernizarea serviciilor în traficul feroviar de marfă și călători prin utilizarea de tehnologii noi de construcție și întreținere a infrastructurii și implementarea rețelelor de comunicații specializate IT&C. În același scop se are în vedere îmbunătățirea și modernizarea stațiilor de cale ferată pentru asigurarea inter-modalității între transportul feroviar și cel rutier, elaborarea, dezvoltarea și corelarea graficelor de circulație a trenurilor de călători cu frecvență ridicată, atât pentru trenurile de lung parcurs, cât și pentru cele de scurt parcurs, menite să sporească atractivitatea transportului feroviar. Creșterea nivelului de siguranță a transportului aerian și reducerea costurilor generate de acesta se va realiza prin îmbunătățirea managementului traficului aerian. De asemenea, vor fi implementate măsuri moderne de securitate la nivelul agenților aeronautici civili.

Reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător. Măsura privind reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător vizează dezvoltarea infrastructurilor eficiente și nepoluante/”prietenoase cu mediul”, respectând cerințele europene și mondiale de compatibilitate:

- *Punerea în siguranță a infrastructurii de transport.* Ținând cont de schimbările climatice la nivel regional și național, este necesară punerea în siguranță a infrastructurii de transport prin acțiuni ce vizează sistematizarea torentelor, eliminarea punctelor periculoase, a restricțiilor și a limitărilor de viteză generate de inundații, alunecări de teren, căderi de stânci și a altor riscuri naturale, cu respectarea protecției mediului. Se vor

urmări acele acțiuni care vor completa acțiunile întreprinse prin programele specifice de mediu.

- *Asigurarea conectivității și accesibilității.* Conectivitatea și accesibilitatea sunt două aspecte cruciale în asigurarea *coeziunii teritoriale*. Structurile funcționale se bazează pe accesibilitatea reciprocă și pe accesul general la scară locală, regională, inter-regională, națională, transfrontalieră și europeană/internațională; aceasta presupune accesul la resurse naturale, servicii, forța de muncă, piețe aflate într-o continuă dinamică. România va urmări să își dezvolte, pe baza estimării impactului social și economic, accesul la resursele interne și potentialul pe care îl deține și să se poată afirma și relaționa la nivel internațional conform scopurilor sale strategice. Competitivitatea va fi una din axele dezvoltării sistemelor integrate de infrastructură de transport; relaționarea integrată a polilor competitivi în domenii-cheie, relaționarea zonelor urbane cu cele rurale competitive în domenii agro-industriale, accesibilizarea structurată a zonelor turistice cu patrimoniu natural și construit valoros sunt în egală măsură importante pentru dezvoltarea proprie și devenirea europeană a României. Va fi urmărită relaționarea ierarhizată internă și în context spațial internațional, potrivit atât acordurilor încheiate cu partenerii europeni, cât și necesității sprijinirii aspectelor interne în virtutea cărora România își poate exercita rolul internațional. În cadrul acestui aspect vor fi urmărite conexiunile regionale, inter-regionale, transfrontaliere și europene, ca parte a implementării conceptului strategic de dezvoltare și reintegrare a României în structurile spațiale internaționale, cu toate programele și proiectele care decurg, de anvergurile teritoriale aferente.

Programul Operațional Sectorial pentru Infrastructura de Transport (POST) (2007-2013) este instrumentul care dezvoltă obiectivele **Cadrului Național Strategic de Referință al României** (CNSR), stabilind priorități, deziderate și alocarea de fonduri pentru dezvoltarea sectorului transporturi în România. Bugetul total al POS-T pentru perioada de programare 2007-2013 este estimat la aproximativ 4,9 milrd. EURO, ceea ce reprezintă 18,5 % din bugetul global al operațiilor structurale pentru România pentru

perioada menționată. Din această sumă, 4 mlrd. EURO reprezintă suportul financiar al Comunității Europene, în timp ce co-finanțarea națională va atinge cca. 0,9 mlrd. EURO.

Finanțarea din partea Comunității va proveni din Fondul pentru Coeziune (FC) și din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR).

POS pentru Infrastructura de Transport are la bază dezvoltarea legislației stabilite de Consiliul Uniunii Europene (propunerea de Regulament 15931/05, din 21 decembrie 2005) stabilind dispoziții generale aplicabile pentru FEDR, FSE și FC.

În paralel cu SOP pentru Infrastructura de Transport, a fost dezvoltat OP pentru Dezvoltare Regională. Ambele programe se integrează într-o strategie comună de dezvoltare pentru realizarea unui sistem de transport coerent care să asigure coeziunea spațială și interoperabilitatea cu sistemele de transport ale Uniunii Europene.

Obiectivul global al POS Transport este de a promova un sistem de transport în România, care să faciliteze circulația rapidă și eficientă, în condiții de siguranță și la standarde europene, a persoanelor și bunurilor, la nivel național și internațional.

POS Transport este unul dintre cei mai importanți piloni ai CSNR, având un mare impact asupra dezvoltării economice și sociale a țării. Pentru realizarea obiectivului POS Transport, se propune ca fondurile de la UE și de la bugetul de stat să se concentreze pe modernizarea și dezvoltarea infrastructurii TEN-T și naționale, pe toate modurile de transport. Rețeaua feroviară are un rol important în infrastructura de transport din România, iar dezvoltarea sa implică nu numai investiții în infrastructură, ci și îmbunătățirea calității serviciilor. În cadrul acestui proces de modernizare, o atenție deosebită va fi acordată dezvoltării durabile a sectorului transport.

Prin POS Transport se urmărește crearea condițiilor pentru creșterea investițiilor, promovarea unui transport durabil și a coeziunii spațiale. Ca efect al modernizării, infrastructura de transport îmbunătățită va conduce în mod direct la creșterea competitivității produselor fabricate și a serviciilor furnizate, atât în sectoarele cheie ale economiei cât și în întregul regiunilor României. Reducerea poluării fonice și a aerului în marile orașe, corelat cu creșterea folosirii transportului public și facilitarea schimbului modal către alte moduri de transport mai puțin poluante, precum cel feroviar și pe apă, vor avea un impact pozitiv asupra economiei române, din punct de vedere al sănătății și protecției mediului. Efectul global va fi îmbunătățirea generală a economiei României.

În particular, modernizarea infrastructurii va:

- încuraja investițiile de capital necesare în locații care sunt greu de accesat în prezent sau care suferă blocaje excesive de trafic;
- va duce la optimizarea serviciilor de transport oferite clienților;
- va permite dezvoltarea de sisteme de logistică îmbunătățite rezultând în costuri mai mici ale bunurilor achiziționate și livrate;
- va facilita cooperarea dintre producători și fabricanți;
- va crește potențialul de acces și penetrare a noilor piețe.

Strategia românească de absorbție a fondurilor va putea produce importante beneficii economice, sociale și de protecție a mediului. În plus, strategia oferă condițiile pentru implementarea conceptului de dezvoltare a unui sistem de transport românesc la scară națională ce se dorește a fi *coerent* pe plan intern și *interoperabil* cu sistemul Uniunii Europene.

Inițiativele propuse pentru finanțare prin Fondul de Coeziune sunt concentrate în cadrul axelor prioritare ale UE deja identificate, ce au o importanță fundamentală pentru crearea coeziunii spațiale în Europa. Operațiunile ce urmează să fie finanțate prin componenta FEDR a POS pentru Infrastructura de Transport au la rândul lor drept scop creșterea accesibilității regiunilor României.

În plus, *Master Planul General pentru Transport* (MPGT) pentru România este în curs de elaborare și acesta va furniza baza pentru dezvoltarea viitoare, dar va folosi cunoștințele dobândite din cadrul POS pentru Infrastructura de Transport drept criterii de bază pentru stabilirea proiectelor.

Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T

Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T. Ca și obiectiv principal al acestei axe prioritare se propune **modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, feroviare, navale și aeriene din rețeaua națională care se află în afara axelor prioritare TEN-T.** Aceasta va crește volumul și viteza traficului de pasageri și marfă, în condiții de siguranță și calitate a serviciilor sporite, inclusiv în ceea ce privește inter-operabilitatea feroviară. Pentru atingerea acestui obiectiv, POS Transport va lua în considerare celelalte programe operaționale și va evita suprapunerile cu operațiunile din cadrul acestora.

AXA PRIORITARĂ 3 presupune Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T. Această axă prioritară urmărește promovarea echilibrului dintre modurile de transport; furnizarea de servicii mai rapide, mai sigure și de o calitate mai bună, la standarde europene de interoperabilitate, pentru transportul feroviar național și internațional de persoane, prin modernizarea materialului rulant de cale ferată, astfel încât transportul feroviar să poată concura cu transportul rutier, din ce în ce mai utilizat.

AXA PRIORITARĂ 4 Dezvoltarea durabilă a sectorului de transport urmărește implementarea principiilor de dezvoltare durabilă a sectorului transport în România, conform concluziilor Consiliului European de la Cardiff (1998) și Strategiei de Dezvoltare Durabilă a UE. Va promova nivele crescute de siguranță, va minimiza efectele adverse asupra mediului și va promova transportul inter-modal și combinat.

România are de recuperat un decalaj foarte mare în domeniul infrastructurii, față de restul țărilor UE. De exemplu, din rețeaua de aproape 80.000 de kilometri de drumuri, doar 20% reprezintă drumuri naționale. Restul sunt drumuri județene și comunale a căror grad de utilitate a scăzut dramatic în ultimii ani. Aceasta deoarece numai 21.000 de kilometri din drumuri au fost reparate. Starea de uzură este mare și din cauză că numărul șoselelor din România a rămas aproximativ același de peste zece ani. Șoselele din zonele turistice au ajuns să fie extrem de aglomerate în perioadele de sezon. În raport cu suprafața țării, România are cea mai mică densitate de drumuri din toate statele membre UE, adică 33,5 km/100 km².

La nivel național, cea mai mare densitate a drumurilor publice o au regiunile București - Ilfov - 49,9 kilometri, Nord-Est - 36,5 kilometri și Sud-Est Oltenia - 35,9 kilometri. Peste 60% din drumurile și autostrăzile din România și-au depășit perioada de funcționare.

În ceea ce privește transportul feroviar, se înregistrează mici scăderi. Potrivit Ministerului Transporturilor, în 2006 au fost transportate 68,3 milioane de tone de mărfuri față de 69,1 milioane tone în 2005 și 72,7 milioane tone în 2004. Numărul pasagerilor rămâne însă constant, în 2006 înregistrându-se 94,4 milioane persoane transportate. Lungimea căilor ferate a rămas neschimbată însă de ani de zile. În 2005 se

înregistrau 21.228 de kilometri de căi ferate. Infrastructura feroviară din România poate atinge standardele europene de calitate doar peste 10-15 ani, întrucât, până acum, nu s-au realizat aproape deloc investiții în acest sector. Potrivit Ministerului Transporturilor, compania CFR trebuie reformată, în condițiile în care, din 2015, orice companie europeană va putea opera pe cursele interne. Nici transportul aerian nu înregistrează creșteri spectaculoase. Flota companiei Tarom este foarte săracă. A crescut însă traficul aerian datorită companiilor low-cost care au început să opereze în România, printre care se numără Blue Air, My Air, Sky Europe și Wizz Air.

Transportul în context național și internațional

La nivelul României, transportul, cu o pondere de circa 7% în produsul intern brut, reprezintă a doua categorie de servicii, după comerț, ca importanță în sectorul terțiar și în același timp o activitate cu o contribuție la creșterea economică echivalentă cu cea a agriculturii, se arată într-un studiu al Comisiei Naționale de Prognoză (CNP, 2008).

Definitorii pentru activitatea de transport, atât ca volum de transport cât și ca participare la crearea valorii adăugate din acest sector sunt transporturile rutiere de pasageri și mărfuri. Acestea asigură transportul a 70% din pasageri și 78,5% din transportul de mărfuri, contribuind cu circa 65% la valoarea adăugată brută obținută în transporturi. În consecință, evoluția din acest subsector definește evoluția de ansamblu a ramurii, cu atât mai mult cu cât a doua activitate, după ponderea în valoarea adăugată brută, este cea a activităților conexe activității de transport, în principal de manipulare și depozitare, care se corelează într-o proporție ridicată cu activitatea de transport rutier. Aportul transporturilor pe calea ferată este doar de 10% din valoarea adăugată brută, deși asigură 29% din transportul de pasageri și 16% din transportul de mărfuri.

Pentru celelalte tipuri de activități, ponderea în valoarea adăugată brută a sectorului este mult mai redusă: circa 4,5% pentru transportul prin conducte, 2% pentru transporturile aeriene și mai puțin de 1% pentru transporturile pe apă.

O a doua caracteristică pentru activitatea de transport în ansamblul său o reprezintă creșterea an de an a valorii adăugate brute, chiar cu ritmuri peste creșterea produsului intern brut, cu toate că în anumiți ani s-au înregistrat diminuări ale volumului de activitate. Rezultă că și în perioadele cu dificultăți, operatorii economici s-au

preocupat de îmbunătățirea eficienței și a structurii prestațiilor, reușind să înregistreze sporuri de valoare adăugată. Perioada 2005-2007 a reprezentat intervalul cu cele mai semnificative realizări. Argumentul este dat nu numai de ritmul superior de creștere a valorii adăugate brute și a indicatorilor de volum, ci mai ales de faptul că pentru prima dată se înregistrează o revigorare a parcursului pasagerilor, respectiv creșterea concomitentă a numărului de beneficiari și a distanțelor parcurse.

Din compararea indicatorilor fizici pe tipuri de transport rezultă de asemenea câteva tendințe ce caracterizează evoluția activității de transport la nivel național, care în principiu vor continua să se manifeste și în anii următori, chiar dacă amplitudinea va fi diferită.

Transportul de mărfuri

Transportul de mărfuri prezintă în esență aceleași caracteristici generale, respectiv o dezvoltare mai accentuată în ultimii 3 ani, bazată pe valorificarea avantajelor transportului rutier în detrimentul transportului feroviar de marfă. În antiteză, dat fiind interdependența mult mai ridicată dintre transportul de mărfuri și creșterea economică, transportul de mărfuri prezintă următoarele particularități:

- atât volumul mărfurilor transportate cât și parcursul acestora au înregistrat, în perioada 2001-2007, creșteri anuale permanente, oscilațiile de amplitudine provenind în principal din reducerile de activitate din transportul feroviar;
- evoluțiile anuale sunt generate aproape în exclusivitate de activitatea internă (producție agricolă și industrială precum și importul de bunuri); astfel, cantitatea de mărfuri transportate s-a majorat cu 6,5% în 2004 (la un produs intern brut de 8,5%) și cu 6,2% în 2006 (creșterea produsului intern brut fiind de 7,9%);
- contribuția preponderentă a transportului de mărfuri la rezultatele de ansamblu ale ramurii decurge și din faptul că distanțele medii de transport a mărfurilor sunt mult mai mari; deși diferența de parcurs ține în primul rând de specificul transportului de marfuri (transport pe calea ferată pe distanțe lungi, transport prin conducte etc.) totuși este de amintit că, dat fiind nivelul veniturilor, populația apelează cu precădere la transportul pe distanțe mici, chiar și în

cazul turismului. Aceasta explica de ce în cazul unor moduri de transport precum cel rutier distanța medie pentru mărfurile transportate este de peste 3 ori mai mare decât în cazul transportului de pasageri;

- competiția dintre transportul feroviar și cel rutier este mai relaxată, dat fiind o anumită specializare a acestora pe categorii de mărfuri transportate; ca urmare, evoluția transportului feroviar de mărfuri prezintă o mai mare constantă, acesta situându-se în 2007 aproximativ la același nivel ca în 2000 (circa 99% în cazul mărfurilor transportate și 98% în cazul parcursului marfurilor);
- relativa specializare este ilustrată de structura diferită a mărfurilor transportate: transportul de mărfuri pe calea ferată este axat pe transportul de cărbuni (circa 37% din cantitatea totală), petrol și produse petroliere (17%), minereuri (13%), produse și articole fabricate din metal (10%) iar transportul rutier în principal pe minerale nemetalifere (produse de carieră și balastieră, zgură, sare etc.) cu o pondere de circa 43%, ciment și materiale prefabricate pentru construcții (13%), produse alimentare și nutrețuri (12%).

Transportul de pasageri

În ce privește transportul de pasageri, chiar dacă transportul urban cu un parcurs pe distanțe mici și relative constant, deține o pondere de 80%, totuși, în ultimii 3 ani, se remarcă o îmbunătățire a distanței medii parcurse, atât datorită transportului rutier interurban și internațional, cât mai ales expansiunii transportului aerian.

Este vorba de o reflectare a creșterii circulației internaționale pentru afaceri sau turism (inclusiv a celor plecați la lucru în străinătate) înainte și mai ales după aderare la U.E., dar și intensificării deplasărilor interne, stimulată de creșterea nivelului de trai. În acest sens sunt de remarcat: creșterea în primele 9 luni din 2007 a numărului de pasageri ce utilizează transportul aerian cu 43,8% și a parcursului acestora cu 53,7%.

În contrast, deși se manifestă o anumită revigorare, transportul feroviar de pasageri continuă să fie în dezavantaj și cu performanțe mai reduse în comparație cu celelalte moduri de transport; ca urmare, ponderea pasagerilor care apelează la acest mod de transport în totalul pasagerilor din transportul interurban și internațional, s-a redus

constant, de la 36,1% în 2000 la 27,9% în prezent; totuși, sunt de remarcat două schimbări de trend pozitiv petrecute după 2005, respectiv stabilizarea acestei ponderi (27,8% în 2005, 29% în 2006 și 27,9% în 2007) precum și a parcursului pasagerilor, în jurul distanței medii de 86 km (86,9 km în 2004, 86 km în 2007).

O apreciere aparte, deși ponderea în totalul transportului de pasageri este de sub 1%, îi revine transportului pe căi navigabile interioare, care s-a dezvoltat în ultimii ani, reflectând îmbunătățirea condițiilor de trai a populației din zona adiacentă Dunării și din Delta. Există perspective ca transportul de pasageri pe căi navigabile să depășească ponderea de 1% din totalul transportului interurban și internațional încă din 2008.

Proгноze pentru 2008

Anul 2008 va reprezenta un an cu evoluții pozitive pentru activitatea de transport, ceea ce va face ca pe ansamblul ramurii valoarea adăugată brută să se majoreze cu peste 7%. Contribuția majoritară rămâne cea a transportului de mărfuri, dar, în condițiile în care ritmul investițiilor și a marilor lucrări de infrastructură se va intensifica, va crește și contribuția activităților anexe de manipulare și depozitare, care va compensa ușoara reducere de dinamică a transportului de pasageri.

Dintre factorii economici favorizanți ai amplificării activității de transport în anul 2008 sunt de evidențiat:

- producție agricolă mult peste cea din 2007;
- intensificarea lucrărilor la construcția de autostrăzi;
- creșterea activității în petrochimie și metalurgie;
- extinderea rețelei marilor lanțuri comerciale;
- intensificarea circulației forței de muncă, decurgând din dezechilibrele de pe piața muncii.

În aceste condiții prognoza pentru creșterea valorii adăugate brute din transporturi este de 7,5%.

În ceea ce privește evoluția principalilor indicatori cantitativi ce caracterizează activitatea de transport în 2008, estimările converg către o dinamică pozitivă, inferioară celei din 2007, ca urmare a efectului de baza (spre exemplu transportul aerian de pasageri a crescut în 2007 cu aproape 50%), dar mult mai echilibrată între diversele moduri de

transport. Față de 2007 nu se mai estimează reduceri la nici o categorie de transport (în 2007 s-au înregistrat reduceri la transportul feroviar de pasageri, transportul pe căi navigabile interioare și maritim de mărfuri, transportul prin conducte).

În ceea ce privește transportul de pasageri, creșterea cea mai mare din cadrul transportului de pasageri se estimează a se înregistra în traficul urban (cca. 4,6%), ponderea acestuia în total fiind în ușoară creștere față de anul 2006 (de la 86,7% la peste 87%).

Pe moduri de transport, cele mai mari creșteri urmează a se înregistra în transportul pe căi navigabile interioare (peste 16%) și în cel aerian (cca. 10%) atât datorită mobilității forței de muncă din zona Deltei Dunării cât și a creșterii numărului de companii aeriene ce operează în România (în anul 2007 au început operarea Delta, Wizzair etc.), a dezvoltării turismului de afaceri, a tendinței românilor de a-și petrece vacanțele în străinătate etc.

În urma investițiilor de peste 500 milioane Euro realizate în perioada 2006-2007 în infrastructura feroviară (reabilitarea stațiilor CF, reabilitarea liniilor CF în scopul creșterii vitezei de circulație, achiziționarea/modernizarea de vagoane și locomotive), se estimează de asemenea o relansare a transportului feroviar de pasageri (+ 3,3%).

Investițiile realizate în modernizarea infrastructurii rutiere, creșterea numărului de mijloace de transport pasageri - în primele 9 luni ale anului 2007 numărul autovehiculelor de transport pasageri nou înmatriculate a fost cu 46,7% mai mare decât cel din perioada corespunzătoare a anului anterior, dezvoltarea turismului de weekend va conduce de asemenea la creșterea transportului rutier de pasageri cu 3,4%.

Având în vedere menținerea ritmului de creștere a economiei naționale la un nivel ridicat (+6,5%), se poate estima că și transportul de mărfuri își va continua tendința de creștere. Se estimează o creștere a volumului de mărfuri pentru toate modurile de transport, cea mai spectaculoasă fiind cea din domeniul maritim (peste 14%) datorată în special modernizării continue a portului Constanța.

Investițiile în sectorul construcțiilor, creșterea estimată a comerțului exterior cu peste 35%, alături de desființarea carnetului TIR (documentele de transport marfă în Uniunea Europeană), neobligativitatea pentru transportatori de a deține cartea verde ca asigurare de răspundere civilă pe teritoriul altor țări odată cu aderarea României la UE

(implicit ieftinirea transportului - mare parte din autorizații erau contra cost), creșterea cu peste 47% a vehiculelor rutiere pentru transport mărfuri nou înregistrate în primele 9 luni ale anului 2007, comparativ cu aceeași perioadă din 2006, va conduce la creșterea volumului mărfurilor transportate în sistem rutier cu peste 5%, crescând în același timp și ponderea acestui mod de transport în total transport de mărfuri de la 77,8% în anul 2006, la 78,9% în anul 2008.

În ceea ce privește transportul feroviar de mărfuri, influențat și el de o parte din factorii menționați anterior, se estimează o creștere de peste 3%.

În concluzie, transportul de mărfuri, materii prime și persoane atât la nivel internațional dar mai ales la nivel național se află într-un proces de dezvoltare și modernizare. Această creștere a volumului de mărfuri și persoane transportate precum și a parcului de mașini este un răspuns la creșterea economică susținută a României din ultimii ani. Problema majoră care se prefigurează atât la nivel național cât și județean este calitatea infrastructurii de transport (drumuri, căi ferate, aeroporturi) precum și ritmul de modernizare a celor existente. La aceasta se adaugă construcția de noi infrastructuri toate având un singur scop – susținerea traficului intern și internațional care este într-o permanentă creștere.

9.4. Poziția economică a județului Mureș, în context regional și național

Regiunea de dezvoltare Centru este poziționată, așa cum sugerează și numele, în zona centrală a României, realizând conexiuni cu 6 din celelalte regiuni de dezvoltare ale țării. Regiunea este alcătuită din 6 județe: Alba, Brașov, Covasna, Harghita, Mureș și Sibiu, iar centrul administrativ este municipiul Alba Iulia. Această poziție geografică centrală determină potențialul de dezvoltare al regiunii.

În cadrul regiunii Centru, județul Mureș are o poziție avantajoasă, făcând legătura cu alte două regiuni de dezvoltare: Nord-Vest și Nord-Est. El se învecinează la nord-est cu județul Suceava, la est cu județul Harghita, la sud-est cu județul Brașov, la sud cu județul Sibiu, la sud-vest cu județul Alba, la vest cu județul Cluj, iar la nord cu județul Bistrița-Năsăud. Județul dispune de condiții naturale deosebit de variate și prielnice unei ample dezvoltări economice.

Economia județului Mureș, ca de altfel economiile tuturor județelor din România, și nu numai, au fost caracterizate în ultimii ani de un proces de tranziție de la sistemul centralizat la sistemul de piață, descentralizat, cu o implicare puternică a sectorului privat, datorită promovării liberei inițiative. Pentru a stabili la nivel macro-economic situația prezentă, evoluția, dar și eficiența diferitelor sectoare am utilizat ca și indicatori **Produsul Intern Brut (PIB)**, care măsoară volumul veniturilor generate într-o regiune sau județ, precum și **PIB/locuitor** pentru a măsura întreaga activitate economică a zonei analizate și pentru a putea face comparații între nivelul de dezvoltare economică la diferite nivele teritoriale.

La nivel regional valoarea PIB era în 2005 34286,1 milioane RON, adică 9478,1 mil. Euro, aproximativ jumătate din valoarea aferentă regiunii București-Ilfov. În ceea ce privește contribuția regiunii Centru la PIB național, aceasta a scăzut de la 12,7% în 2000 la 11,9% în 2005, aducând regiunea de pe locul doi pe locul patru între regiunile din România. În această perioadă se poate observa că PIB-ul regional a cunoscut creșteri din ce în ce mai mari până în 2002, după care rata de creștere anuală a scăzut atingând un nivel minim în 2005, de doar 1,3% conform statisticilor Eurostat. Această **rata de creștere este sub rata de creștere anuală la nivel național, situând regiunea Centrul pe locul 6** la egalitate cu regiunea Sud-Est, și fiind urmată doar de regiunea Sud-Vest Oltenia unde s-a înregistrat o scădere a PIB-ului regional în 2005.

Tabel 9.1. Contribuția regiunilor la produsul intern brut național (%)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TOTAL	100	100	100	100	100	100
NORD-EST	12,0	12,3	12,3	12,5	12,0	11,8
SUD-EST	11,6	11,3	11,3	11,3	11,9	11,5
SUD - MUNTENIA	12,2	12,3	12,4	12,5	12,9	12,6
SUD - VEST – OLTENIA	9,3	9,0	8,6	9,1	8,9	8,4
VEST	9,4	9,6	9,7	10,1	10,3	10,0
NORD – VEST	11,8	11,7	11,9	12,2	12,3	12,0
CENTRU	12,7	12,4	12,6	12,6	12,2	11,9
BUCUREȘTI – ILFOV	21,0	21,5	21,1	19,7	19,4	21,7
EXTRAREGIUNI	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Sursa: Calculații proprii pe baza datelor din Anuarul Statistic al României, 2007

În cadrul regiunii Centru, județul Mureș a ocupat, pe întreaga perioadă analizată, locul doi, după județul Brașov, cu o valoare a PIB-ului județean de 7540,3 mil. RON, aproximativ 2080 mil. Euro, aceasta valoare plasând județul pe locul 11 la nivel național. Județul Mureș are o contribuție importantă la produsul intern brut al regiunii, dar **această contribuție s-a redus între 2000 și 2005** de la 23,6% la doar 22%. Doar trei județe din cele șase ale regiunii Centru au înregistrat creșteri ale ponderilor PIB-ului județean în PIB-ul regional, și anume Alba, Brașov și Sibiu.

Tabel 9.2. Contribuția județelor la produsul intern brut regional (%)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CENTRU	100	100	100	100	100	100
ALBA	13,0	12,4	11,9	13,6	14,2	13,8
BRAȘOV	26,9	27,9	28,5	27,8	26,9	27,7
COVASNA	8,7	7,8	8,1	7,7	8,1	7,5
HARGHITA	12,2	10,7	10,7	10,5	10,4	10,6
MUREȘ	23,6	24,5	20,4	23,3	22,9	22,0
SIBIU	15,6	16,7	20,4	17,1	17,5	18,4

Sursa: Calculații proprii pe baza datelor din Anuarul Statistic al României, 2007

În ce privește rata anuală de creștere a PIB-ului, în județul Mureș aceasta a cunoscut variații importante în perioada analizată, cu o scădere importantă în 2002, urmată de o creștere semnificativă în 2003. În 2005 produsul intern brut al județului a cunoscut din nou o scădere de aproximativ 2,5%.

În ce privește **produsul intern brut pe locuitor**, putem observa că acesta **este scăzut în valoare absolută, comparativ cu nivelul european**, atât în cazul regiunii Centru (3742,3 Euro în 2006), cât și în cazul județului Mureș (3564,5 Euro în 2006), ca de altfel în întreaga țară. Totuși, se poate observa că ponderea PIB/capita regional sau județean în media UE-27, a crescut în perioada analizată de la aproximativ 28-29% la aproximativ 36-34%. PIB-ul pe locuitor la nivel regional și județean s-a situat în ultimii deasupra sau foarte aproape de media de la nivel național. Se observă totuși, că în ultimii doi ani **PIB/capita la nivel județean a fost mai redus decât media regională**.

Tabel 9.3. Produsul Intern Brut pe locuitor, 2000-2005

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	PPC ¹ /locuitor					
EU-27	18995,9	19726,9	20415,2	20671,7	21601,4	22400,2
România	4923,7	5442,8	5994,5	6493,5	7363,2	7933,0
Centru	5298,9	5706,3	6478,7	6982,2	7694,2	8066,3
Mureș	5482,0	6101,5	5721,7	7028,7	7628,9	7683,0
	% din media EU-27					
EU-27	100	100	100	100	100	100
România	25,9	27,6	29,4	31,4	34,1	35,4
Centru	27,9	28,9	31,7	33,8	35,6	36
% din media națională	108	105	108	108	104	102
Mureș	28,9	30,9	28	34	35,3	34,3
% din media județeană	104	107	88	101	99	95

Sursa: Baza de date Eurostat – Statistici regionale și calculații proprii pe baza datelor statistice

Valoarea scăzută a produsului intern brut se datorează faptului că majoritatea activităților din sectorul industrial au o valoare adăugată mică, de aceea apar ca o necesitate modificările structurale care apar în sectorul industrial, dar și în agricultură, doar așa putându-se îmbunătăți economiile regiunii și a județului.

Chiar dacă valorile sunt încă mici comparativ cu alte țări din europa sau cu media EU-27, se observă totuși că există o tendință de creștere a PIB-ului la toate nivele.

Analiza economică sectorială

Economia Regiunii Centru, precum și a județului Mureș se bazează în special pe industrie, care contribuie cu 34,2%, respectiv 37,6% la valoarea adăugată brută (VAB) regională și județeană, destul de mult peste ponderea înregistrată la nivel național (27,9%) și agricultură, cu o pondere mai mică, dar totuși mai ridicată decât cea înregistrată la nivel național. Totuși în ultimii ani se poate observa o modificare în structura valorii adăugate brute, în sensul scăderii ponderii industriei și creșterii contribuției ramurilor din sectorul servicii. Atât la nivel de regiune, cât și la nivel de

¹ **paritatea puterii de cumpărare (PPC)** este o metodă folosită pentru a calcula o rată de schimb alternativă între monedele a două țări. PPC-ul măsoară puterea de cumpărare a unei monede, într-o unitate de măsură internațională (în acest caz Euro), deoarece bunurile și serviciile au prețuri diferite în unele țări comparativ cu altele

judet, **contribuția sectorului servicii la VAB se situează sub nivelul național**, aceeași situație putând fi observată și în cazul construcțiilor. În cazul județului Mureș se poate remarca faptul ca **la nivel de regiune este județul în care industria are contribuția cea mai mare, iar serviciile contribuția cea mai mică la VAB.**

Tabel 9.4. Contribuția sectoarelor la Valoarea Adăugată Brută la nivel regional și județean în 2005

	Agricultură	Industrie	Construcții	Servicii	Total VAB
TOTAL	9,5	27,9	7,3	55,3	100,0
NORD-EST	14,6	25,6	6,0	53,8	100,0
SUD-EST	12,6	27,0	7,9	52,5	100,0
SUD - MUNTENIA	12,6	34,3	5,8	47,2	100,0
SUD - VEST - OLTENIA	12,5	32,2	7,7	47,6	100,0
VEST	10,4	29,6	6,3	53,6	100,0
NORD - VEST	11,4	27,8	6,1	54,7	100,0
CENTRU	9,8	34,2	5,7	50,3	100,0
BUCUREȘTI-ILFOV	0,7	19,7	10,3	69,3	100,0

	Agricultură	Industrie	Construcții	Servicii	Total VAB
CENTRU	9,8	34,2	5,7	50,3	100,0
ALBA	12,4	34,5	4,8	48,3	100,0
BRAȘOV	5,4	33,5	6,8	54,3	100,0
COVASNA	18,1	31,1	3,7	47,1	100,0
HARGHITA	12,3	34,0	3,8	49,9	100,0
MUREȘ	11,6	37,6	4,5	46,3	100,0
SIBIU	7,6	32,5	7,9	52,0	100,0

Sursa: Anuarul Statistic al României, 2007, INS

Analizând contribuția pe care regiunile o au în valoarea adăugată brută a fiecărui sector putem remarca următoarele aspecte:

- regiunea Centru contribuie cu 12,2% la VAB din agricultură, valori mai mici înregistrând doar regiunile București-Ilfov, Vest și Sud-Vest Oltenia; contribuția cea mai mare la VAB din agricultură la nivel național o are regiunea Nord-Est;
- în ce privește industria, regiunea Centru contribuie cu 14,6%, fiind depășită de regiunea București-Ilfov cu 15,3% și regiunea Sud-Muntenia cu o contribuție de 15,6% la VAB industrială;
- în cazul construcțiilor, pe primul loc se situează tot regiunea București-Ilfov, care contribuie cu o treime din VAB național, urmată de regiunile Sud-Est, Sud și Nord-

Vest cu o contribuție de peste 10% fiecare; regiunea centru contribuie la VAB din construcții cu doar 9,3%;

- regiunea Centru deține o pondere de doar 10,8% din VAB în domeniul serviciilor, fiind urmată de doar două regiuni cu ponderi mai mici, și anume: Sud-Vest Oltenia și Vest.

Tabel 9.5. – Contribuția regiunilor la valoarea adăugată brută sectorială de la nivel național în 2005

	Agricultură	Industrie	Construcții	Servicii
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
NORD-EST	18,0	10,9	9,8	11,5
SUD-EST	15,2	11,1	12,4	10,9
SUD – MUNTENIA	16,7	15,6	10,2	10,8
SUD - VEST - OLTENIA	11,0	9,8	8,9	7,3
VEST	10,9	10,7	8,8	9,7
NORD – VEST	14,4	12,0	10,0	11,9
CENTRU	12,2	14,6	9,3	10,8
BUCUREȘTI-ILFOV	1,5	15,3	30,5	27,1

Sursa: Anuarul Statistic al României, 2007, INS

O analiză asemănătoare s-a făcut în cazul județelor componente ale regiunii Centru și s-a observat că județul Mureș are contribuția cea mai mare la valoarea adăugată brută din agricultură (25,9%), iar în ce privește contribuția la VAB industrială Mureșul este depășit doar de Brașov, cele două județe împreună asigurând peste jumătate din VAB regional din industrie. Aceeași situație se poate remarca și în cazul VAB din servicii, dar aici județul Brașov are o contribuție cu 10% mai mare decât cea a județului Mureș.

Tabel 9.6. – Contribuția județelor la valoarea adăugată brută sectorială de la nivel regional în 2005

	Agricultură	Industrie	Construcții	Servicii
CENTRU	100,0	100,0	100,0	100,0
ALBA	17,5	14,0	11,8	13,3
BRAȘOV	15,3	27,2	33,4	30,0
COVASNA	13,8	6,8	4,9	7,0
HARGHITA	13,2	10,5	7,0	10,5
MUREȘ	25,9	24,1	17,4	20,2
SIBIU	14,3	17,4	25,6	19,0

Sursa: Anuarul Statistic al României, 2007, INS

Contribuția sectoarelor la formarea valorii adăugate brute județene, precum și distribuția procentuală a forței de muncă angrenată în aceste sectoare, pentru anul 2005, a fost următoarea în județul Mureș:

Tabel 9.7. Ponderea sectoarelor în Valoarea Adăugată Brută și în populația ocupată în județul Mureș în 2005 (%)

Sector	Contribuția la formarea VAB-ului județean	Procent din populația ocupată din județ
Agricultură	11,6	32,5
Industrie	37,6	27,8
- industria extractivă	6,4	1,2
- industria prelucrătoare	27	24,7
- energie electrică și termică, gaze și apă	4,2	1,9
Construcții	4,5	4,1
Servicii	46,3	35,5
- comerț	8,7	11,9
- hoteluri și restaurante	2,8	1,7
- transport, depozitare și comunicații	8,3	4,3
- intermediari financiare	1,5	0,8
- tranzacții imobiliare și alte servicii	9,7	2,4
- administrație publică și apărare	4,3	1,4
- învățământ	4,0	5,1
- sănătate și asistență socială	4,3	5,2
- celelalte activități ale economiei naționale	2,6	2,7
TOTAL	100	100

Sursa: Anuarul Statistic al României, 2006-2007, INS

Din analiza contribuției activităților economice la formarea VAB și la ocuparea forței de muncă evidențiem următoarele aspecte:

- **agricultura contribuie într-o mai mică măsură la formarea VAB în județul Mureș, doar 11,6%, în condițiile în care în acest sector e ocupată 32,5% din populație;**
- în cazul industriei o contribuție mai mare la VAB și la ocuparea populației din județ o are industria prelucrătoare

- sectorul servicii aduce o contribuție de 46,3% la VAB județeană, deci acest sector acoperă aproximativ jumătate din contribuția tuturor sectoarelor; defalcarea activităților relevă faptul că **activitățile cu valoare adăugată redusă predomină**. Astfel, în 2005 aproape 10% din VAB județeană o reprezenta contribuția sectorului „tranzacții imobiliare și alte servicii”, urmată de „comerț” cu 8,7% și „transporturi, depozitare și comunicații” cu 8,3%, care include de asemenea activitatea agențiilor de turism. Cu excepția „comerțului”, celelalte două activități atrag o **pondere destul de redusă din forța de muncă**.

9.5. Evoluția organizării administrative a teritoriului actual al județului Mureș

Dintre formele de organizare a spațiului geografic, organizarea administrativă este poate cea mai importantă, întrucât aceasta determină în mod direct configurații spațiale, relații polarizatoare, concentrând instituțiile statului în localități a căror importanță crește ca urmare a desemnării lor ca centru administrativ. În perioada antică sau medievală, funcția administrativă era de cele mai multe ori relaționată cu cea militară a unei așezări. Castele romane sau cetățile medievale au jucat deseori un rol determinant în apariția unor localități cu rol central în epoca respectivă, în care s-a organizat o administrație laică, în paralel cu puterea militară sau ecleziastică. În epoca modernă, funcția administrativă a fost tot mai mult corelată cu prezența industriei și a comerțului. Declararea unor localități ca centre de regiune sau reședință de județ a generat o efuziune social-economică, în vreme ce pierderea funcției administrative a însemnat pentru alte așezări un regres vizibil.

Perioada daco-romană

Nu se cunosc amănunte privind o eventuală organizare administrativă a populațiilor ce au locuit în preistorie pe teritoriul studiat. Putem doar presupune că diferitele triburi ocupau teritorii cu limite mai mult sau mai puțin vagi, acestea fiind tranșante doar de-a lungul principalelor cursuri de apă (Mureșul, Târnavele), sau pe

crestele montane înalte. În primul secol î.e.n., spațiul nord-dunărean intră în totalitatea sa în componența statului dac condus de Burebista, care unește triburile daco-gete. Nu se cunoaște însă modalitatea de administrare a unui teritoriu atât de întins – cel mai probabil aceasta se făcea prin intermediul căpeteniilor de triburi locale. La sfârșitul secolului I e.n., teritoriul analizat făcea parte din statul dac condus de Decebal, aflat în dispută cu trupele imperiale ale Romei. În urma celor două războaie daco-romane (101-102, 105-106), împăratul Traian reușește să-i supună pe daci și creează în 106 provincia romană Dacia.

Administrația romană este așadar prima despre care există suficiente informații. Până la retragerea aureliană (271 sau 275), teritoriul provinciei este intens romanizat. Pe teritoriul actual al județului Mureș, în partea sa estică, se conturează limita răsăriteană a provinciei Dacia, marcată de prezența unor castre, cum sunt cele de la Brâncovenești, Călugăreni și Sărățeni, la poalele munților Gurghiu.

În timp ce Traian lupta în Orient, unde își găsește moartea (117), dacii liberi, împreună cu sarmații iazigi, au atacat noua provincie dinspre nord și vest, cauzând grave stricăciuni. Până și noua capitală, *Colonia Dacica Sarmisegetusa*, a avut de suferit. Noul împărat, Hadrian, ia mai multe măsuri, între care și aceea a unei noi organizări administrative (118). Astfel, Dacia se împarte în trei: *Dacia Porolissensis* (cuprinzând nord-vestul Transilvaniei), *Dacia Superior* (restul Transilvaniei și Banatul) și *Dacia Inferior* (Oltenia). Noile confruntări cu marcomanii, dacii liberi și sarmații iazigi determină o nouă reorganizare (168) sub împăratul roman Marcus Aurelius (*Istoria Românilor*, II, 2001), schimbându-se mai degrabă numele a două provincii: *Dacia Porolissensis*, *Dacia Apulensis* și *Dacia Malvensis*. Întrucât se consideră (M. Bărbulescu, 2003) că limita dintre *Dacia Porolissensis* și *Dacia Apulensis (Superior)* era pe Mureș, până la confluența cu Arieșul, și apoi pe Arieș, rezultă că partea din Câmpia Transilvaniei inclusă în actualul județ Mureș aparținea de *Dacia Porolissensis*, iar restul teritoriului, de la sud de Mureș, de *Dacia Apulensis*.

În afara legiunilor cantonate în marile castre de la *Apulum* (Alba Iulia) și *Potaissa* (Turda), în provincia romană erau prezente numeroase trupe auxiliare, înregimentate în castre de mai mică importanță. În teritoriul analizat, în afara castrelor, deja menționate,

care aveau drept scop apărarea frontierei estice, mai existau castre la Cristești și Sighișoara.

În apropierea castrelor romane au luat naștere așezări civile (*canabae*), multe din ele formate din veterani. Dintre cele mai importante așezări de acest fel este cea de la Cristești, care avea anumite caracteristici pre-urbane, fiind un fel de „comună mare” (M. Bărbulescu, 2003). Alături de localitățile locuite preponderent de romani, subzistă și numeroase sate ale autohtonilor daci, sau sate mixte (autohtoni și coloniști), cum sunt și cele de la Cipău sau Lechința de Mureș.

Orice oraș avea un *territorium* al cărui centru economic, administrativ și spiritual era. De fapt, Imperiul Roman apare ca un fel de „fедераție” de asemenea entități teritoriale ce beneficiau de o autonomie mai mult sau mai puțin largă, numite *poleis* sau *civitates*. Localitatea de statut urban concentra aristocrația locală, în timp ce în restul teritoriului se puteau afla numeroase alte localități mai puțin însemnate, de dimensiuni și statut juridic divers (R. Ardevan, 1998). Teritoriul analizat se afla, probabil, sub jurisdicția orașelor romane situate mai spre vest, respectiv *Napoca* (Cluj-Napoca) - o parte din Câmpia Transilvaniei, *Potaissa* (Turda) – Culoarul Mureșului și ariile limitrofe acestuia, și *Apulum* (Alba Iulia) – cea mai mare parte din Podișul Târnavelor. Este însă posibil să fi existat și alte *civitates*, cu centrul într-o așezare de rang inferior, dar de mărime considerabilă (cum e cea de la Cristești), municipiile și coloniile reprezentând doar forma superioară, privilegiată, a autonomiei comunale romane.

Populația estimată pentru toată provincia romană Dacia este de cel puțin 500 000 de locuitori și de cel mult 1 000 000 de locuitori, în condițiile în care datele sunt foarte sărace. Pentru teritoriul județului Mureș, apreciem în aceste condiții că, fiind o regiune eminentamente rurală, populația a evoluat numeric între 20 000 și 50 000 de locuitori, depășind această cifră doar în perioadele de maximă prosperitate.

După retragerea aureliană, teritoriul analizat intră sub incidența marilor migrații. Eventualele organizări administrative ale popoarelor migratoare ce au stăpânit vremelnic acest teritoriu ne sunt necunoscute.

Perioada medievală

Stabilirea triburilor maghiare în Pannonia la începutul secolului al X-lea a avut un impact puternic și de lungă durată asupra societății din teritoriul studiat. Învățatul împărat

bizantin Constantin al VII-lea Porfirogenetul consemna prezența maghiarilor (pe care îi numea „turci”) pe culoarul dunărean la mijlocul veacului X.

A acțiunile de cucerire ale maghiarilor, spre est, se desfășoară lent, în etape, pe o perioadă îndelungată de timp. La est de Tisa, ei au avut de înfruntat rezistența populațiilor de români, slavi, bulgari și pecenegi, organizate în formațiunile pre-statale ale lui Gelu (în Transilvania) Menumorut (în Crișana) și Glad (în Banat). Luptele împotriva acestora, în decursul secolului X, s-au încheiat cu victorii ale maghiarilor, care n-au fost însă urmate imediat de o cucerire și ocupare propriu-zisă a acestor teritorii, aceasta desfășurându-se pe o perioadă îndelungată de timp.

Formațiunea pre-statală a lui Gelu se întindea în partea de nord-vest a Transilvaniei, iar spre sud nu depășea linia Mureșului (T. Năgler, 2003). Astfel, din actualul județ Mureș, doar Câmpia Transilvaniei putea fi inclusă în acest ducat. Mai spre sud, se presupune existența unei alte formațiuni cu centrul la Bălgrad (Alba Iulia), al cărei conducător (Gylas cel Tânăr) era în conflict cu regele maghiar Ștefan în jurul anului 1000. Astfel, jumătatea sudică a actualului județ Mureș ar fi aparținut de această formațiune, cu centrul la Alba Iulia, oraș care avea să se impună ca principalul centru ecleziastic și administrativ în Transilvania medievală.

În urma cuceririlor, regalitatea maghiară a încercat introducerea instituțiilor locale politico-administrative, caracteristice feudalismului de tip occidental, **comitatele**. Potrivit unui principiu răspândit în lumea medievală, teritoriile fără stăpân sau neorganizate din punct de vedere politico-administrativ, precum și cele ocupate prin puterea armelor, deveneau proprietatea regelui. Ele erau împărțite în teritorii variabile ca dimensiune, în jurul unor cetăți regale. Cetatea reprezenta locul de concentrare și păstrare a bunurilor, precum și centrul unui domeniu; acesta, împreună cu cetatea, formau comitatul primitiv, cu limite vagi (Șt. Pascu, 1989). La început, castelanul (conducătorul cetății) îndeplinea și funcția de comite, administratorul regal al comitatului. Nu toate cetățile erau centre de comitate; în zonele mai amenințate, pe teritoriul aceluiași comitat puteau exista mai multe cetăți regale. Ulterior, multe cetăți, împreună cu domeniul lor, au fost dăruite unor nobili.

Primele comitate sunt atestate documentar relativ târziu, respectiv în secolul XII, existând însă posibilitatea ca unele să fi apărut mai devreme, dată fiind sărăcia documentelor din acea perioadă. Astfel, pe teritoriul fostului ducat al lui Gelu, sunt create

comitatele Dăbâca (atestat la 1164) și Cluj (1175), iar mai la sud, comitatul Alba (1175). De altfel, comitele de Alba avea puteri mai însemnate decât ceilalți, având și funcția de voievod al Transilvaniei, cu care este investit constant din 1199 (T. Năgler, 2003). În perioada inițială de formare a acestor comitate, ele ocupau teritorii întinse, alungite de la vest spre est, din Munții Apuseni până la Carpații Orientali. Deși nu există date certe, se presupune că, inițial, au existat mai puține comitate, care ulterior s-au divizat, rezultând astfel un număr mai mare de comitate. Comitatele mai „noi” au fost atestate mai târziu. Acesta este, posibil, cazul comitatului Turda (care apare în documente abia în 1279), sau cel al comitatului Târnava, probabil desprins din cel al Albei și menționat pentru prima dată în 1214. În total, în Voievodatul Transilvaniei existau șapte comitate: Solnoc, Dăbâca, Cluj, Turda, Alba, Târnava și Hunedoara.

Teritoriul actual al județului Mureș era inclus, în perioada medievală, în nu mai puțin de trei comitate, și anume, de la nord la sud: Cluj, Turda, Alba și Târnava.

Astfel, comitatul **Cluj** se întindea de la Munții Bihor și Vlădeasa în vest până la Munții Călimani, în est, având centrul la Cluj. Acest comitat includea și așezările din partea centrală a Câmpiei Transilvaniei, aproximativ de-a lungul drumului Apahida – Reghin, și bineînțeles la nord și la sud de această axă. Astfel, din comitatul Cluj făceau parte satele din partea de nord a actualului județ Mureș, situate la limita cu județul Bistrița-Năsăud, aparținătoare în prezent de comunele Sânpetru de Câmpie, Crăiești, Fărăgău, Cozma, Lunca și de noul oraș Sărmașu.

Comitatul **Turda** avea la rândul său o formă alungită pe direcție vest-est. În jumătatea sa vestică, el corespundea cu bazinul Arieșului, de la izvoarele acestuia în Munții Bihor, și până la vărsarea în Mureș. În jumătatea sa estică, urmărea valea Mureșului amonte de confluența cu Arieșul, incluzând și jumătatea sudică a Câmpiei Transilvaniei. De-a lungul văii Mureșului, acest comitat ajungea mult spre est, până în zona Toplița, a munților Gurghiu și Călimani, ocolind însă pe la nord zona orașului Târgu Mureș. În partea de est se întindea până în dreptul localităților Pogăceaua, Grebenișu de Câmpie, Căpușu de Câmpie, Șăușa, și pe valea Mureșului aval de confluența cu Nirajul. Astfel, în comitatul Turda erau incluse localitățile de pe valea Mureșului, aproximativ de la Sânmărghita și până la Chețani, inclusiv orașul Luduș, și din partea sudică a Câmpiei Transilvaniei, din actualele comune Valea Largă, Zau de Câmpie, Tăureni, Sânger,

Miheșu de Câmpie, Șăulia, Papiu Ilarian, Iclânzul, etc. În dreptul orașului Târgu Mureș, care nu făcea parte din comitat, exista o arie de îngustare a comitatului Turda la nord de acest oraș, în dreptul actualelor comune Râciu și Băla, de unde se făcea trecerea spre est, spre bazinul superior al Mureșului, care era inclus în comitatul Turda începând din amonte de Glodeni. Astfel, din acest comitat făcea parte și orașul Reghin și toate localitățile de pe valea Mureșului și de pe afluenții acestuia (de exemplu, valea Gurghiului) până la limita cu actualul județ Harghita. În anumite perioade, aceste teritorii au aparținut și de scaunul secuiesc al Mureșului.

Comitatul **Alba** era prezent doar în partea de vest a actualului județ Mureș, incluzând aproximativ teritoriul actualelor comune Ațintiș, Cuci și Bichiș, situate la sud de Mureș, precum și în partea de sud, în apropiere de Sighișoara, la sud de Târnava Mare, unde câteva sate, care nu au fost incluse în scaunul săsesc al Sighișoarei, au fost cuprinse în acest comitat al Albei.

Comitatul **Târnava** era unul din comitatele mai mici ale Transilvaniei, cu centrul în Cetatea de Baltă. Axa sa centrală era valea Târnavei Mici. În nord ajungea în anumite situații chiar până la Mureș, iar în sud, până la Târnava Mare (unde s-au organizat însă scaune săsești). Înspre est făcea limită cu scaunele secuiești, mai exact cu scaunul Mureș, în zona localității Bălăușeri. Astfel, în acest comitat era inclusă partea de sud-vest a actualului județ Mureș, inclusiv municipiul Târnăveni, și toate comunele din bazinul Târnavei Mici, aval de Bălăușeri.

În prima perioadă a existenței lor, aceste comitate erau comitate regale, aflate sub autoritatea puterii centrale, mai exact a regelui. Cetățile în jurul cărora s-au format de obicei comitatele erau cetăți regale, după cum proprietate a regelui erau și teritoriile aparținătoare comitatelor, în virtutea principiului conform căruia un teritoriu cucerit aparținea de drept cuceritorului, adică a regelui Ungariei. Tot ce se întâmpla în comitate se făcea în numele acestuia și sub autoritatea acestuia, deoarece comiții erau numiți de rege, erau dregători regali și administrau, judecau, adunau armată la porunca și în numele regelui (Șt. Pascu, 1989).

Începând cu secolul al XIII-lea, comitatele regale se destramă, și devin încetul cu încetul comitate nobiliare. Această transformare a avut loc ca urmare a numeroaselor donații, a unor moșii mari din patrimoniul regelui, în proprietatea unor nobili care și-au

câștigat această răsplată fie în lupte, fie în alte împrejurări. Între aceste familii nobiliare, beneficiare a unor asemenea danii, se pot enumera familiile Was, Banfy, Kan, Bethlen, Apafy, Lackfi, care primesc domenii întinse în comitatele Cluj, Turda, Târnave, și acaparează puterea politică în comitate.

Comitatele erau conduse de un comite suprem (*comes supremus*) numit de regele Ungariei dintre oamenii săi de încredere. Acest comite suprem avea atribuții administrative, juridice, fiscale și militare, și reprezenta interesele regelui în comitat, iar mai târziu, interesele nobililor. El nu era în mod obligatoriu un nobil din comitatul respectiv și de cele mai multe ori nici nu locuia permanent în comitat. El era ajutat în îndeplinirea funcțiilor sale de unul sau doi vicecomiți (*vicecomes*), aleși dintre nobilii comitatului, și care aveau domiciliul în comitat, astfel că, în multe situații, vicecomiții conduceau cu adevărat comitatul, iar comiții aveau o funcție mai degrabă „onorifică”. Nobilii își alegeau dintre ei juzii nobiliari (*judices nobilium deputati*), în număr de doi sau patru, și care erau, la rândul lor, consilierii comitelui și vicecomiților. În anumite situații, juzii nobiliari erau completați ca număr sau înlocuiți cu delegați (*judices nobilium deputati*).

Alți dregători ai comitatelor erau jurații asesori (*assessore*), în număr de șase sau 12, cu atribuții judiciare, notarii comitatului, care îndeplineau atribuții specifice, ajutați de diaci și alți funcționari.

Problemele numeroase ale comitatului erau discutate de obștea nobililor (*universitas nobilium*) în adunările sale generale (*congregationes generalis*), la care participau toși nobilii din comitat și care se întrunea de două ori pe an în ședință ordinară, și de oricâte ori era nevoie în ședință extraordinară, în diferite locuri. Uneori, nobilimea se întrunea în adunări mai mici (*congregatio particularis*), cu participarea unui număr mai mic de nobili, pentru discutarea unor probleme particulare, care îi viza doar pe aceștia.

În paralel cu organizarea administrativă în comitate, în Transilvania a avut loc și o organizare specifică a secuilor și a sașilor, în **scaune** (*sedes*).

Organizarea secuilor a fost în mare măsură determinată de rolul militar-grăniceresc, consfințit de regii Ungariei. Împărțiți în șase neamuri, la rândul lor divizate, fiecare, în câte patru ramuri, secuii i-au însoțit pe maghiari în perioada de cucerire a

Transilvaniei, timp în care probabil a avut loc și un proces lent, dar continuu, de maghiarizare. Ei au fost așezați de regii Ungariei în diferite părți ale Transilvaniei, pentru ca în secolul al XII-lea să îi regăsim în părțile sudice și pe Târnave. Ca urmare a colonizării sașilor în aceste părți, secuii au fost încă odată nevoiți să se mute, de data asta cu precădere în partea de est a Transilvaniei, unde sunt menționați începând cu secolul al XIII-lea. La capătul unor oscilații de organizare, reflectate și în terminologie (*terra, districtus*), diviziunile teritoriului atribuit secuilor sunt numite, începând cu secolul al XIV-lea, scaune (*sedes*), denumire care provine de la „scaunul de judecată” (*sedes judiciaria*), comun lumii medievale.

La fel ca și comitatele, scaunele secuiești au fost în număr de șapte: Odorhei (inițial cunoscut cu numele de Telegd), Mureș, Ciuc, Sepsi, Kezdi, Orbo și, oarecum izolat de celelalte, Arieș. Ulterior au apărut și scaune filiale, desprinse din cele inițiale. Cel mai important scaun era cel al Odorheiului.

Scaunul **Mureș** este menționat documentar abia la 1408, cu toate că este probabil ca acesta să fi fost organizat puțin mai devreme, mai ales că orașul său principal, Târgu Mureș, este menționat cu numele de Târgul Secuilor (*Forum Siculorum*), din 1344, iar din 1370 apare și cu denumirea maghiară Székelyvásárhely. Era cel mai întins dintre scaunele secuiești, chiar dacă nu și cel mai important, ca urmare a localizării sale marginale în raport cu celelalte, și, poate, din cauza organizării sale mai târzii.

Teritorial, scaunul Mureș includea trei teritorii oarecum distincte: zona orașului Târgu Mureș, respectiv valea Mureșului de la Glodeni până la Ungheni, cu extensie în Câmpia Transilvaniei spre nord și nord-vest în aria actualelor comune Pănet, Ceuașu de Câmpie și Șincai; bazinul văii Nirajului de la izvoare și până la vărsarea în Mureș; și valea Târnavei Mici amonte de Coroisânmartin, și aval de Sovata. În unele documente, și valea Mureșului din amonte de Glodeni, inclusiv văile afluate (cum ar fi Gurghiul) apar a fi incluse în scaunul Mureș. Scaunul se învecina la nord și la vest cu comitatul Turda, la sud-vest cu comitatul Târnava, la sud cu scaunul Odorhei și la est cu scaunul Ciuc.

Tot pe teritoriul actualului județ Mureș, se întindea și o foarte mică parte din scaunul principal **Odorhei** (Telegd), mai exact satele Bezid și Bezidu Nou aparțineau de acest scaun, menționat cu numele de Telegd încă din 1270, și din 1357 cu numele de Odorhei.

Dregătorii scaunelor secuiești s-au constituit treptat, prin îmbinarea tradițiilor locale cu exigențele administrației civile și militare din Regatul Ungariei, în general, și din Transilvania, în particular. În perioada inițială, cea mai importantă funcție o avea hotnogul de scaun, cu rol de șef militar și cu atribuții judecătorești. Unele documente latine îl numeau pe șeful militar *primipilus*, dar apoi s-a încetățenit termenul de căpitan și de mare căpitan (*supremus capitaneus*). Un al doilea dregător era judele pământului (*iudex terrestris*), ulterior numit jude scăunal (*iudex sedis*). Acesta și căpitanul scăunal prezidau instanța de judecată a scaunului. La judecată putea asista în perioadele de început întreaga comunitate, dar pe măsura destrămării relațiilor gentilice, rolul esențial trece asupra frunțașilor, dintre care se alegeau și jurații asesori (de cele mai multe ori, 12). Din secolul al XV-lea apare și funcția de jude regal, ca reprezentant în scaun al comitelui secuilor și, prin acesta, al regelui (I. A. Pop, 2003).

Dregătoriile de căpitan și de jude scăunal au fost ocupate pe neamuri și ramuri. Reprezentanții celor 24 de ramuri din cele șase neamuri ocupau, pe rând, dregătoriile respective, dar nu pe amândouă deodată. Ei se schimbau anual, astfel că la sfârșitul ciclului de 24 de ani, fiecare neam și fiecare ramură ajungea să aibă un număr egal de reprezentanți în funcțiile importante ale scaunelor. Acest obicei a fost înlocuit, treptat, și s-a transformat într-un privilegiu al câtorva familii nobile, care de multe ori nici nu erau dintre secui, ci din comitate. Gaspar Barcsay, român înnobilit din Bârcea hunedoreană, a ocupat într-o perioadă de 24 de ani (1491-1515), de cinci ori dregătoria de căpitan al scaunului Mureș, iar familiile Apafi și Bicsak de câte patru ori (Șt. Pascu, 1989).

Cel mai înalt dregător, cu autoritate asupra tuturor scaunelor, era comitele secuilor (*comes Siculorum*), numit și revocat de rege dintre marii nobili maghiari, niciodată dintre secui. El avea cele mai înalte atribuții militare, judiciare și administrative, reprezentând și mijlocul de control al puterii centrale asupra secuilor. Uneori, el avea sub jurisdicția sa și alte teritorii, ale sașilor, sau ale unor comitate. Începând cu Iancu de Hunedoara, voievozii Transilvaniei (și, mai târziu, principii Transilvaniei), aveau în titlu, cumulată, și funcția de comite al secuilor. Comitele era de obicei ajutat de unul sau doi vicecomiți, exact ca și în cazul comitatelor.

Comitele convoca și prezida adunări (congregații) generale ale tuturor scaunelor, deci ale comunității secuiești (*universitas Siculorum*), și care de obicei aveau loc în

scaunul principal, Odorhei. În competența acestei adunări intrau toate problemele care nu puteau fi rezolvate la nivelul adunărilor scăunale sau care vizau autonomia secuiască.

Formarea și organizarea **scaunelor săsești** este în nemijlocită legătură cu perioada de colonizare a diferitelor grupuri germanice. Sașii au început să vină în Transilvania în secolul al XII-lea, colonizarea continuând cu intensitate mai mare în secolul al XIII-lea. Ei au fost așezați în părțile sudice ale Transilvaniei, în locul secuilor, rolul lor fiind în principal tot unul strategic și militar, de apărare a granițelor sudice ale Regatului Ungariei. În aceeași perioadă au fost așezați și sașii din zona Bistriței și Reghinului, care au avut însă o organizare distinctă comparativ cu cei din sudul Transilvaniei.

La început, instituțiile politico-administrative săsești se numeau „comitate”. Prin reorganizarea din anul 1224 (Diploma Andreiană), comitatele săsești au fost desființate, cu excepția Sibiului. Era o clauză mai mult formală, deoarece până la acea dată nu fuseseră organizate comitate propriu-zise în teritoriile de colonizare a populației germane.

Diploma Andreiană din 1224, care acorda sașilor o autonomie atât de largă, nu era deloc străină de conflictul acut dintre regele Andrei și cavalerii teutoni din Țara Bârsei, care avusese loc în acel an. Ea reglementează pentru multă vreme relațiile și raporturile economice, sociale, politice, militare, juridice și administrative dintre regalitate și sașii din provincia Sibiu. Regele își rezerva un teritoriu însemnat (*Fundus Regius*), unde nu se aplica dreptul nobiliar, ci rămânea el seniorul unic, iar coloniștii îi datorau în schimb o sumă de bani anual și un contingent militar în caz de necesitate. Se forma astfel o comunitate a coloniștilor cu o largă autonomie politico-administrativă și juridică, pe baza căreia era interzisă acordarea de moșii nobililor, și deci pătrunderea nobilimii în teritoriul „crăiesc”. Reprezentanții aleși ai sașilor judecau neînțelegerile dintre coloniști, iar regele intervenea doar atunci când neînțelegerile nu puteau fi aplanate de dregătorii sași aleși (Șt. Pascu, 1989).

Scaunele săsești au avut la bază, inițial, vechile „comitate”, chiar dacă acestea se aflau într-o fază incipientă de organizare. Din neglijența celor care întocmeau documentele în acele vremuri, sau din subestimarea valorii noțiunilor, scaunele sunt uneori și ulterior numite comitate sau districte, ca o amintire a formei de organizare anterioare celei scăunale.

Cert este că, începând cu secolul al XIV-lea, scaunele săsești apar tot mai frecvent în documente și aproape exclusiv cu această denumire (*sedes*). Inițial, au existat tot șapte scaune săsești, la fel ca și cele secuiești, sau comitatele: Sibiu, Sebeș, Cincu, Rupea, Orăștie, Nocrich și Miercurea. Mai târziu sunt organizate și scaunele de pe Târnavă Mare: Sighișoara, Mediaș și Șeica, rezultând un total de zece scaune, la care se adaugă districtul Bistriței și cel al Brașovului.

Colonizarea sașilor pe valea Târnavei Mari a fost mai târzie decât cea din cele șapte scaune inițiale. Pe teritoriul actual al județului Mureș a fost organizat scaunul **Sighișoara**, cu centrul în cetatea omonimă. Ca și în alte cazuri, colonizarea teritoriului cu populație germană nu a coincis cu menționarea documentară a scaunului respectiv. Astfel, așezarea sașilor în aceste părți datează din secolul al XIII-lea, ea făcându-se de la sud-est (dinspre scaunul Rupea) spre nord-vest. Cetatea Sighișoara este menționată încă din 1280, dar scaunul Sighișoarei, doar în 1337. Scaunul Sighișoarei era împărțit în trei „scaune” mai mici: „scaunul de jos”, „scaunul de mijloc” și „scaunul de sus”. Colonizarea sașilor s-a făcut mai devreme în cazul „scaunului de sus”, cu centrul la Saschiz (Șt. Pascu, 1989). Practic, aproape toată partea sudică a actualului județ Mureș, din jurul orașului Sighișoara, și în special la sud de Târnavă Mare, făcea parte din scaunul săsesc al Sighișoarei, cu excepția celor câteva sate care formau o enclavă a comitatului Albei.

Caracterizarea scaunului Sighișoarei între „cele șapte scaune”, deși acesta era al optulea, este explicată în mod diferit de cercetători, deși majoritatea opiniilor converg spre ideea că scaunul Sibiului, ca și scaun principal, nu se număra printre cele șapte, conform formulării frecvente în acea epocă, „Sibiul și cele șapte scaune”. Mai târziu sunt integrate în pământul crăiesc și celelalte două scaune, Mediaș și Șeica, rezultând oricum mai mult de șapte scaune, oricum le-am socoti, și oficializându-se numele colectiv de „Șapte + Două Scaune”.

La nivelor scaunelor exista o întreagă pleiadă de dregători. Astfel, în fiecare sat exista câte un jude sătesc (*Hann, villicus*), cu atribuții administrative, fiscale și juridice. Astfel de juzi existau și la orașe, uneori cu nume diferite (*judex, Richter*).

Superiorii acestora erau greavii (*Gräfen*), numiți de rege, care aveau atât atribuții juridice, cât și militare. Importanța lor a scăzut însă începând cu secolul al XV-lea, când,

ca urmare a dezvoltării orașelor, dregătoriile politico-administrative au fost ocupate de patriciatul săsesc.

Ca urmare a răzvătirii sașilor din 1324, la exact un secol de la „Andreanum”, sistemul administrativ și judiciar al „provinciei Sibiului” a fost reorganizat de regele Carol Robert de Anjou. Astfel, regele a desființat dregătoria de comite al Sibiului, pe care o deținuseră și unii voivoizi ai Transilvaniei. În fruntea scaunelor săsești, regele a impus un jude regal (*iudex regis*), numit din rândul greavilor. El avea aceleași atribuții în scaune, pe care le aveuseseră comitele și locțiitorii săi, la nivelul fiecărui „comitat” al Sibiului. Alături de juzii regali, existau juzii scăunali (*iudices sedium* sau *iudices terrestres*), subordonați celor regali. Ei erau aleși de comunitatea fiecărui scaun

Juzii regali și cei scăunali judecau inițial în prezența întregii comunități locale, dar lor le revenea rolul cel mai important, alături de jurații asesori. La acest for, congregația scăunală, ajungeau pricinile mai importante, care nu erau de competența juzilor săsești. Juzii regali și cei scăunali aveau și un rol administrativ și fiscal, în repartizarea și colectarea dărilor, precum și un rol militar, în strângerea contingentului de oșteni datorat de sași regalității.

În special după primirea dreptului de liberă alegere a juzilor regali (1469), juzii scăunali se vor ocupa mai mult de analizarea proceselor civile și a cauzelor penale, constituind prima instanță de judecată a scaunului. În exercitarea acestei îndatoriri, ei erau ajutați de alți funcționari, specializați.

Stratificarea societății săsești din a doua jumătate a secolului al XV-lea a făcut ca funcțiile de jude regal și de jude scăunal să fie ocupate de aceleași familii de patricieni bogați, instaurându-se adevărate „dinastii” la conducerea unor așezări. Prin puterea lor economică, aceste familii au acaparat proprietăți însemnate nu doar în cadrul scaunelor, ci și în afara acestora, în comitate, obținând astfel și prerogative nobiliare (A. E. Dörner, 2003).

Toate problemele de ordin administrativ, fiscal și juridic erau reglementate în adunările scăunale periodice. În mod normal, acestea se reuniau de patru ori pe an și erau convocate de către judele regal. La ele lua parte, în mod obligatoriu, alături de cel care le convoca, juzii, jurații și bătrânii desemnați. Dacă situația o impunea, se puteau organiza și congregații excepționale, cu participare mai restrânsă. Tot cu prilejul

adunărilor ordinare, erau aleși, de către membrii comunității scăunale, și funcționarii lor pe o perioadă determinată, cu posibilitatea realegerii în funcție a demnitarului respectiv. La intrarea în funcție, persoanele oficiale depuneau un jurământ de credință în fața obștii, prin care se obligau să respecte drepturile și libertățile obținute și să ducă la îndeplinire în mod exemplar toate îndatoririle ce le reveneau (A. E. Dörner, 2003, p. 292).

Cele șapte scaune ale „provinciei Sibiului” aveau o adunare generală a lor (congregație), care rezolva problemele comunității săsești, în special de natură judiciară, care nu puteau fi rezolvate la nivelul scaunelor (I. A. Pop, 2003). În intervalul dintre două congregații, treburile curente ale comunității săsești erau rezolvate de consiliul orășenesc din Sibiu, care devenise un fel de „instanță de apel” pentru întreaga „provincie”, dar și pentru grupurile de coloniști germani din afara acesteia, cum erau cei din zona Reghinului.

Ulterior, prin obținerea dreptului de alegere a juzilor regali în cele șapte + două scaune (din 1464 în Sibiu, din 1469 în celelalte scaune), prin organizarea religioasă unitară și regimul juridic comun, cu forul de apel la Sibiu, s-au creat premisele unificării tuturor formațiunilor săsești într-o organizație teritorială și politică largă, formată în a doua jumătate a secolului al XV-lea și numită „Obștea Sașilor” sau „Universitatea Săsească” (*Universitas Saxonum*). Actul de naștere este confirmarea, din partea regelui Matei Corvin, la 1486, a Diplomei Andreane din 1224, cu extinderea autorității asupra tuturor teritoriilor cu populație săsească.

Activitatea noii instituții a început un an mai târziu, în 1487, când s-a întrunit adunarea reprezentanților celor șapte + două scaune, ai districtelor Brașov și Bistrița, și ai localităților Vinț și Vurpăr.

Reprezentanții scaunelor se întruneau o dată pe an, la 25 noiembrie, și peste an de câte ori era nevoie. Între adunările generale, de problemele obștii se ocupa magistratul orașului Sibiu, împreună cu comitele Sibiului și primarul Sibiului. La adunările generale anuale participau cei mai înalți dregători ai scaunelor și districtelor, împreună cu unul sau doi reprezentanți ai scaunului respectiv (Șt. Pascu, 1989).

Perioada Principatului autonom al Transilvaniei (1541-1690)

După moartea lui Matei Corvin, Regatul Ungariei intră într-o criză internă profundă. Marea răscoală condusă de Gheorghe Doja (1514) slăbește și mai mult puterea militară a Regatului. În acest context, are loc dezastrul de la Mohacs (1526), în urma căruia turcii pătrund în Câmpia Panonică. Luptele pentru tronul vacant al Ungariei între Ioan Zápolya, voievodul Transilvaniei, și Ferdinand I de Habsburg, oferă prilejul turcilor de a organiza Pașalâcul Budei (1541) în însăși inima Ungariei. La 4 septembrie 1541 se constituie, sub suzeranitatea Porții, Principatul autonom al Transilvaniei, înglobând întreg teritoriul analizat, fără ca structura comitatensă să fie modificată. Înlăturarea suzeranității otomane asupra Principatului în 1551, prin abdicarea reginei Isabella, în numele fiului ei minor, Ioan Sigismund Zápolya, în favoarea lui Ferdinand I de Habsburg, determină reacția imediată a sultanului Süleyman Kanuni. Totuși, trupele imperiale austriece sunt alungate din Principat abia în 1556, când regina Isabella revine, împreună cu fiul său, Ioan Sigismund Zápolya. Acesta, ca fiu al regelui defunct Ioan Zápolya, a fost multă vreme numit în actele de cancelarie ca „principe”, și prin urmare și teritoriul pe care îl administra și-a cristalizat denumirea de „Principat”.

Pacea de la Speyer (1570) consfințește starea de fapt existentă, prin care titlul de rege al Ungariei revine împăratului austriac, iar Ioan Sigismund Zápolya se mulțumește definitiv cu cel de principe al Transilvaniei. Următorii principii adaugă și titlul de comite al secuilor și de cel al domn al părților din regatul Ungariei (*Partium*), respectiv acele teritorii care nu fuseseră anterior incluse în voievodatul Transilvaniei, dar care au revenit Principatului, întrucât nu au intrat în alcătuirea Pașalâcului de Buda sau de Timișoara.

Stările privilegiate ale Principatului, nobilii, secuii și sașii, au obținut de la Poartă dreptul de liberă alegere a principelui, cu condiția ca acesta să fie confirmat și de puterea suzerană, cea otomană.

Urmând un model european, pentru conducerea Principatului Transilvaniei s-a constituit Consiliul Princiar, o instituție politică consultativă, cu rolul de a sfătui principele în luarea deciziilor importante legate de țară. După unele ezitări inițiale, numărul de consilieri a fost stabilit la 12.

Una din instituțiile centrale a fost și Cancelaria Princiară. Aceasta s-a dezvoltat din fosta cancelarie voievodală. Cancelarul era o persoană deosebit de importantă în principat.

O altă instituție reprezentativă era Adunarea Stărilor și Ordinilor, respectiv a celor trei națiuni privilegiate (nobilii, secuii și sașii) și patru religii recepte (catolică, reformată, lutherană și unitariană). Convocată anual, bianual sau de oricâte ori era nevoie, Adunarea țării putea să dureze de la câteva zile la câteva luni. În lipsa unei reședințe fixe a principelui, ea se întrunea în diferite orașe, sau chiar în localități rurale. În câteva situații, Adunarea a avut loc la Târgu Mureș, la Reghin, la Iernut și chiar la Grindeni.

Ponderea celor trei „națiuni” nu era egală. De departe, „națiunea” nobililor (devenită ulterior maghiară) era cea care avea rolul conducător. Urma națiunea secuilor, care avea putere militară mai mare decât cea a sașilor.

De la jumătatea secolului al XVI-lea se înființează Tabla Princiară, ca instanță supremă de judecată a Principatului. Aceasta era condusă de un președinte, în numele principelui (*in nomine principis*). Cu o singură excepție, toți președinții aveau și calitatea de consilier princiar.

La nivel de comitate, scaune secuiești și săsești, existau instanțe proprii de judecată, formate din Scaunul general de judecată (*sedes generalis*), prezidat de comitele suprem în cazul comitatelor și de judele regal în cazul scaunelor. Alături de acesta, mai făceau parte din Scaun un notar și un număr variabil de jurați asesori. Existau însă și foruri de judecată pentru cauze mai mici, sau ca primă instanță, numite Scaune parțiale (*sedes partialis*). În sfârșit, pentru oamenii de rând, funcționau Scaunele sătești, conduse de un jude sătesc (*judex pagi*), sau la Scaunul domenial, al stăpânului de pământ.

Comitatele, scaunele secuiești și săsești nu au cunoscut modificări teritoriale importante.

În fruntea comitatelor se afla comitele sau comitele suprem, numit de principe din rândul marii nobilimi maghiare, dar de acum cu condiția să dețină moșii pe teritoriul comitatului. Alături de comite se aflau doi vicecomiți, care se aflau la conducerea celor două „cercuri” sau „districte” în care comitatele au fost împărțite la începutul secolului al XVII-lea. În cazul majorității comitatelor, deci și în cazul celor de pe teritoriul actual al județului Mureș – Cluj, Turda, Alba și Târnave – divizarea s-a făcut într-un district numit

„de Jos” sau „Inferior” și unul „de Sus” sau „Superior”. Adunarea generală a comitatului, prezidată de comite, ajutat de notar, de juzii supremi, juzii nobililor, de cei doi vicecomiți și un număr de dieci, se întrunea periodic, de mai multe ori pe an (*Istoria Românilor, vol. V, 2003*). Ea avea atribuții importante în probleme fiscale, administrative și militare. La aceste adunări se stabileau și delegații comitatului la Adunarea generală a Stărilor.

Comitatele, la fel ca și scaunele secuiești sau săsești, se bucurau de o oarecare autonomie, fapt ce le-a îngăduit ca, în limitele cadrului general legislativ al Principatului, să-și creeze propriile regulamente și statute, cum a fost cazul statutelor comitatelor Târnava (1610), Cluj (1650), Turda (1664), care au venit cu precizări legate de aplicările locale ale legilor.

Scaunele secuiești nu și-au schimbat, la rândul lor, prea mult organizarea. Trei scaune mai mici, Sepsi, Kezdi și Orbo, s-au unit formând un nou scaun, intitulat chiar „Trei Scaune”. În sens invers, scaunul Odorhei a dat naștere unor scaune filiale, precum Brăduț sau Cristur, din care ultimul a avut o mică parte din teritoriu în actualul județ Mureș (comuna Vețca). Scaunul Mureș a rămas în linii mari neschimbat. Titulatura de comite al secuilor fiind însoțită de principe, a apărut un „înlocuitor”, în persoana generalului suprem al secuilor, dovadă a rolului militar important al acestora în principat. În fruntea fiecărui scaun secuiesc s-a aflat inițial căpitanul suprem scăunal, înlocuit treptat de judele regal. Scaunele filiale erau conduse de un vicejude regal.

Un rol important îl avea și în secuime Adunarea generală a scaunului, prezidată de judele regal, convocată de mai multe ori pe an. Atribuțiile sale erau multiple – administrative, militare, fiscale, judiciare, etc. Competențele judecătorești au fost preluate de Scaunul general de judecată.

Și secuii au fost preocupați de crearea propriilor regulamente și statute pentru aplicarea locală a legislației generale a principatului. Inițial, în secolele XV-XVI, se stabilesc „statutele națiunii secuiești”, iar apoi, în secolul al XVII-lea se adaugă statutele fiecărui scaun, unele elaborate pe perioade lungi de timp. Astfel, statutele scaunului Mureș au fost redactate între 1610 și 1718.

Și teritoriul săsesc și-a păstrat, în general, organizarea administrativă anterioară, fiind împărțit în scaune și districte. Districtul Sighișoarei își păstrează teritoriul intact.

În fruntea scaunelor se afla un jude regal și un jude scăunal. Ei convocau periodic Adunarea generală a scaunului, cu atribuții administrative, economice, judecătorești, militare, etc.

Deasupra organizării scăunale se afla Universitatea (sau Obștea) săsească, cu sediul la Sibiu. Ea avea în frunte un comite al sașilor, înlocuit apoi de judele regal, de obicei judele orașului Sibiu. Universitatea săsească, pe lângă multiplele sale atribuții judecătorești, fiscale, administrative, militare, își trimitea delegații la Adunarea țării. Un reprezentant al acestei instituții se afla obligatoriu în Consiliul Princiar.

De un statut aparte de bucurau anumite orașe, numite „orașe libere regești” (*civitas libera ac regia*). În rândul acestora intră și orașul Târgu Mureș, din 1616. Prin urmare, orașul se bucura de toate drepturile și libertățile echivalente comitatelor, fără nicio dependență de scaunul secuiesc al Mureșului. Orașul își trimitea așadar reprezentanții în Adunarea generală a țării, avea dreptul să-și întocmească propriile regulamente și statute, valabile pe teritoriul său, își alege propria conducere, cu atribuții administrative, fiscale și judecătorești. În probleme judiciare, apelul se făcea direct la Tabla Princiară. Mai avea dreptul de a emite acte cu sigiliul orașului.

Dreptul de a lua parte la conducerea orașului revenea exclusiv celor care dețineau calitatea de cetățean, înscris în registrul cetățenilor. Înscrierea în registru se făcea mărturia a doi cetățeni care asigurau că starea materială a viitorului cetățean era corespunzătoare. S-a format astfel o comunitate a cetățenilor, care aveau și unele privilegii, dar și contribuiau la obligațiile orașului.

În fruntea orașului se afla un jude primar sau jude suprem, ales anual. Era ajutat de un număr de jurați, numiți și senatori, în număr de 12, la care se adăuga adunarea celor 100 de bărbați (*centumviri*), care avea în frunte un orator (purtător de cuvânt). Judele primar al orașului era de regulă reprezentantul acestuia la Adunarea generală a țării (*Istoria Românilor, vol. V, 2003*). Magistratul orășenesc, respectiv judele și jurații, aveau competențe administrative, fiscale, militare, judecătorești.

Perioada de stăpânire a Imperiului Habsburgic până la dualism (1690-1867)

Înfrângerea armatei otomane sub zidurile Vienei (1683) marchează ruperea echilibrului între cele două mari forțe, în favoarea Imperiului Habsburgic. Habsburgii

lansează o ofensivă generală în fostul Regat al Ungariei. Eșecul tratativilor diplomatice cu Transilvania, vasală Porții, determină intrarea armatelor imperiale în Principat (1685). Ardelenilor li se impun condiții foarte grele. În 1686 este cucerită Buda. Mersul favorabil al operațiunilor militare austriece nu permit transilvănenilor aproape niciun fel de negocieri. Principatul este ocupat din nou de trupele imperiale, care nu au avut de întâmpinat aproape niciun fel de rezistență. Abia în 1690 contextul politic și militar a permis ca relațiile Principatului cu Sfântul Imperiu Roman de națiune germană (sau Habsburgic) să fie reglementate prin *Diploma Leopoldină*, document cu valoare constituțională. După alte amânări ale imperialilor, care așteptau ca împrejurările să le fie din nou favorabile pentru a impune condiții mai grele, *Diploma* a fost în cele din urmă aprobată în 4 decembrie 1691. Ea a fost recunoscută internațional prin Pacea de la Karlowitz (1699) și acceptată din nou de Stări, prin Pacea de la Satu Mare (1711), survenită în urma răscoalei curuților.

Prin *Diplomă*, Transilvania rămânea principat, însă în cadrul Imperiului Habsburgic, și cu o autonomie mult inferioară celei avute sub suzeranitate turcească. După moartea lui Mihail Apafi (1690), la tronul princiar ar fi trebuit să urmeze fiul său, Mihail Apafi al II-lea. În realitate, acesta nu s-a bucurat niciodată de niciun fel de prerogative princiare, iar, după moartea sa la Viena (1713), niciun principe nu a mai fost ales. De fapt, încă din 1691, împăratul se va comporta ca un adevărat principe, numindu-și un locțiitor, cu titlul de guvernator al Transilvaniei. În cele din urmă, toți împărații își vor însuși și vor purta titlul de principe al Transilvaniei, iar din 1765 pe cel de mare principe (în consonanță cu schimbarea denumirii din Principat în Mare Principat al Transilvaniei). Consolidarea puterii imperiale se va face în dauna puterii nobiliare, care era tot mai puțin solicitată. Nobilimea transilvăneană nu mai avea căderea de a-și alege principele, și după un timp nici măcar pe guvernatorul țării, numit tot de la Viena. Tot împăratul numește comandantul suprem al armatei imperiale din Principat, precum și pe tezaurarul acestuia, întotdeauna dintre oamenii fideli Curții de la Viena. Dieta Transilvaniei este tot mai limitată în funcțiile ei, este convocată tot mai rar, iar din 1762 până în 1790, deloc.

Guvernatorul, numit mai târziu președinte al Guberniului (*Regium Gubernium praeses*), administra principatul în numele împăratului, cu ajutorul unui Consiliu

Gubernial Regesc (*Consilium Regium Guberniale*), având 12 membri. La ședințele Guberniului aveau dreptul, dar nu și obligația strictă, să participe, alături de guvernator, toți membrii componenți, într-o ierarhie strict reglementată, începând cu generalul suprem al oștilor, cancelarul provincial, tezaurarul, președintele Stărilor, cel al Tablei Regești, episcopul catolic, comitele sașilor, etc. Prerogativele și competențele guvernatorului și ale Guberniului, ca instituții supreme ale Principatului, vizau toate problemele, în măsura în care acestea nu țineau de resortul unor instituții specializate.

Sediile guvernatorului și ale Guberniului au fost inițial fixate la Alba Iulia, dar după răscoala curuților au fost mutate la Sibiu (până în 1790), pentru o mai bună apărare, având în vedere că aici se afla și sediul Prefecturii Armelor și a comandantului general al trupelor imperiale din Transilvania. De altfel, în câteva ocazii, generalul comandant a ajuns să îndeplinească și funcția de guvernator.

Sediul Guberniului a fost mutat la Cluj, din 1717 până în 1731, și apoi după moartea împăratului Iosif al II-lea, în 1790.

Instanța supremă de judecată din Principat era Tabla Regească (*Tabula Regia Judiciaria*), continuatoarea mai vechii Table princiare, constituind un for de apel pentru pricinile înaintate de Scaunele generale de judecată ale comitatelor, scaunelor secuiești și orașelor libere regești. Ea avea în frunte un președinte, care era și președinte de drept al Dietei, având și funcția de consilier gubernial. Ea mai era alcătuită din trei protonotari și 12 asesori. După o perioadă de schimbare repetată a locului de întrunire, și-a stabilit reședința la Mediaș în 1737, iar din 1754 va funcționa definitiv la Târgu Mureș (cu o scurtă întrerupere între 1786 și 1790).

Legătura între instituțiile centrale ale imperiului și autoritățile transilvănene se făcea prin Cancelaria Aulică, cu sediul la Viena, condusă inițial de un vice-cancelar, pentru a sublinia subordonarea față de Guberniu și Cancelaria țării. Din 1742 însă, împărăteasa Maria Tereza a schimbat denumirea conducătorului acestei instituții în cancelar, subordonat în exclusivitate puterii centrale și având asigurată supremația față de cancelarul provincial. Iosif al II-lea, în intenția sa de simplificare a structurilor statului, a unit Cancelaria Aulică a Transilvaniei cu cea a Ungariei în 1782, dar și această reformă, ca și celelalte ale sale, a durat până la moartea sa din 1790.

Printre instituțiile centrale ale Principatului se număra și Dieta, care cuprindea în componența sa delegații celor trei stări și patru religii recepte, la care se adăugau „regaliștii”, adică persoanele invitate special de către împărat. Era condusă de președintele Tablei regești. Rolul său a fost tot mai puțin semnificativ, în condițiile unei puteri centrale tot mai autoritare.

Comitatele, scaunele secuiești și cele săsești au rămas aproape neschimbate până la reformele tereziene și iozefine. O primă schimbare teritorială are loc abia în 1765, respectiv separarea celor două districte ale comitatului Albei în comitate distincte, Alba de Jos și Alba de Sus. Astfel, localitățile din partea de vest a actualului județ Mureș, din comunele Ațintiș, Bichiș și Cuci, au intrat în componența comitatului Alba de Jos, iar cele de la sud de Târnava Mare, enclavele românești și maghiare din teritoriul săsesc (sate precum Albești, Vânători, Criș, Stejărenii, etc), au devenit parte a comitatului Alba de Sus.

O schimbare mai radicală are loc în 1783-1784. Prin rescriptul din 26 noiembrie 1783, urmare a indicațiilor împăratului reformator Iosif al II-lea, sistemul vechilor comitate, scaune secuiești și săsești, este desființat, iar teritoriul este împărțit în zece comitate și nouă cetăți libere, fără enclave și fără a ține cont de „drepturile” celor trei națiuni privilegiate. Reprezentanții Guberniului transilvănean se opun, dar sunt în cele din urmă siliți să accepte această divizare, cu o singură adăugire, a unui comitat. Astfel, proiectul final, cu 11 comitate, intră în vigoare prin rescriptul din 3 iunie 1784 (I. S. Pușcariu, 1864). Aceste comitate erau: Alba, Cluj, Făgăraș, Hunedoara, Odorhei, Sibiu, Solnocul de Mijloc, Solnocul Inferior, Târnava, Trei Scaune și Turda. Ele au fost grupate în trei districte, Cluj (cu comitatele Cluj, Solnocu Inferior, Solnocu de Mijloc și Turda), Sibiu (cu comitatele Sibiu, Alba, Târnava și Hunedoara) și Făgăraș (cu comitatele Făgăraș, Odorhei și Trei Scaune).

Dintre aceste comitate, pe teritoriul actual al județului Mureș se aflau Turda și Târnava, și într-o mică măsură Cluj, Alba, Odorhei și Făgăraș.

Astfel, comitatul Turda cuprindea toată partea de nord a județului, respectiv fostul district „de Sus” al Turdei, și fostul district „de Jos” al Clujului.

Comitatul Târnava cuprindea, pe lângă fostul său teritoriu, și întregul scaun secuiesc Mureș, deci partea centrală a actualului județ, de la vest la est.

Comitatul Cluj era prezent doar aval de Luduș, la nord de Mureș, comitatul Alba tot aval de Luduș, dar la sud de Mureș, comitatul Odorhei era prezent la sud de Târnava Mică, pe porțiunea din amonte de Bălăușeri, iar comitatul Făgăraș includea un teritoriu mai vast, din sudul județului, respectiv fostul scaun secuiesc al Sighișoarei și enclavele din fostul comitat Alba de Sus.

Această organizare în comisariate regale și comitate a durat doar până la edictul de restituire din 1790, după care s-a revenit la situația anterioară reformelor, fiind reînființate vechile comitate, scaune secuiești și săsești.

Fiecare comitat era condus, ca și până atunci, de un comite suprem, de data aceasta numit de Guberniu, și reprezentant al acestuia în teritoriu. El va îndeplini, după 1763, când se înființează Tabula continuă de judecată, și funcția de președinte al acesteia. Era ajutat de un vicecomite, ales dintre nobili de către Adunarea comitatului. Adunarea generală a comitatului, alcătuită exclusiv din nobili, se întrunea de două ori pe an. După reformele tereziene și iosefine, numărul vicecomiților va crește, apărând și un vicecomite adjunct. În subordinea acestor vicecomiți se aflau juzi și vicejuzi ai nobililor și perceptori regali care, împreună cu vicecomiții, formau jurații sau asesorii. De activitatea comitatului se ocupa un notar, dublat de un viconotar, ajutați în munca lor de secretari și scribi.

Scaunele secuiești au dobândit o organizare demilitarizată după răscoala curuților, care a fost sprijinită și de aceștia. Noua organizare semăna cu cea a comitatelor, doar că cel care deținea funcția supremă se numea jude regal și nu comite. El era ajutat de mai mulți vicejuzi regali și perceptori regali, care constituiau jurații asesori, de notar, viconotar, secretari, scribi. Asemănător cu comitatele, în fiecare scaun activa o Adunare generală. Din punct de vedere judecătoresc, până la înființarea Tablelor continue de judecată, în fiecare scaun funcționa câte un scaun general de judecată, dublat de cel filial. În scaunul Mureș, de exemplu, funcționau și vicescaune de judecată, la Miercurea Nirajului, și din 1731, la Târgu Mureș.

Scaunele săsești au avut o organizare practic neschimbată până la reformele iozefine. Națiunea politică a sașilor a susținut de la bun început noua stăpânire habsburgică și a putut beneficia de protecția acesteia, inclusiv de protecția instituțiilor sale specifice. Faptul că principalele instituții imperiale și-au avut sediul la Sibiu, și că un

sas a ajuns în scaunul de guvernator (Samuel Bruckenthal, între 1774 și 1787), reprezintă dovezi concludente ale comuniunii de interese dintre imperiali și Universitatea săsească.

Deși reformele iosefine au fost în bună măsură corecte și, în anumite cazuri, au depășit cu mult spiritul timpului, anticipând reforme ce se vor aplica mai târziu, împăratul nu a înțeles necesitatea de a le negocia cu reprezentanții stărilor privilegiate. Pe patul de moarte, în ianuarie 1790, împăratul a revocat majoritatea reformelor sale, inclusiv cele de natură administrativă, revenindu-se așadar la sistemul anterior.

Astfel, în prima jumătate a secolului al XIX-lea, Principatul Transilvaniei avea o organizare administrativă în mare măsură similară celei existente din Evul Mediu. Ca urmare a creșterii numărului de izvoare scrise și de documente, se poate face o apreciere mult mai exactă asupra acestei organizări.

În prima jumătate a secolului al XIX-lea, actualul teritoriu al județului Mureș aparținea comitatelor Cluj, Turda, Târnava, Alba de Jos și Alba de Sus, scaunelor secuiești Mureș și Odorhei, și scaunelor săsești Sighișoara și Mediaș.

În cadrul **comitatului Cluj**, mai exact al districtului său „de Jos”, erau incluse așezările din actualele comune Miheșu de Câmpie, Sânpetru de Câmpie, Crăiești, Fărăgău, Cozma, Lunca, Batoș, Vătava, și orașul Sărmașu, toate situate în prezent la limita cu județul Bistrița-Năsăud.

Ca și alte comitate, și cel al Clujului era împărțit în cercuri sau „plăși”, care aveau un rol administrativ minor. Este interesant de remarcat că niciuna din cele patru plăși care includeau localități din actualul județ Mureș nu își avea centrul în teritoriul analizat. Cele patru cercuri erau următoarele, de la vest spre est: Mociu, Urmeniș, Milaș și Teaca. Din **plasa Mociu** făceau parte localitățile componente din actualul oraș Sărmașu și satele aparținătoare comunei Miheșu de Câmpie. Din **plasa Urmeniș** făceau parte satele din actuala comuna Sânpetru de Câmpie și satele Ulieș și Sânmartinu de Câmpie din comuna Râciu. **Plasa Milaș** includea satele din actualele comune Crăiești, Fărăgău, Cozma, satul Ercea din comuna Băla și satele Băița, Frunzeni și Sântu din actuala comună Lunca. În **plasa Teaca** erau incluse așezările din actualele comune Lunca (fără satele menționate mai sus), Batoș și satul Vătava din comuna omonimă.

Comitatul Turda avea o formă mai aparte, extinzându-se de la vest spre est, cu o îngustare semnificativă în dreptul localităților Pogăceaua, Râciu și Băla, ca urmare a

extinderii spre nord a scaunului seciuesc Mureș. Dacă în cazul comitatului Cluj, toate așezările erau incluse în districtul „de Jos”, în comitatul Turda, marea majoritate a localităților aparțin districtului „de Sus”, cu câteva excepții, din extremitatea vestică a actualului județ Mureș.

Astfel, în **districtul „de Jos”** erau incluse actualele comune Chețani (în **plasa Arieș**), Valea Largă și Tăureni (în **plasa Câmpiei**).

Localitățile din **districtul „de Sus”** erau organizate în cercurile sau plășile Pogăceaua, Bogata, Voivodeni, Iara de Mureș, Reghin, Gurghiu și Brâncovenești. Limita față de comitatul Târnavei se făcea de-a lungul Mureșului, de la Sânmărghita în aval. În consecință, localitățile din **cercul Bogata** erau toate cele situate la nord de Mureș, incluzând actualul oraș Luduș și comunele Bogata, Iclânzul, precum și toate satele de la nord de Mureș, precum Lechința, Oarba de Mureș, Dătășeni, până la Căpușu de Câmpie, Oroiu și Șăușa. Puțin mai la nord se situa **cercul Pogăceaua**, care includea actualele comune Zau de Câmpie, Sânger, Grebenișu de Câmpie, Papiu Ilarian, Șăulia, Pogăceaua și, parțial, Râciu. **Cercul Voivodeni** se extindea pe partea dreaptă a Mureșului, amonte de Târgu Mureș, de la Voivodeni până la Chinari, cu extindere în Câmpia Transilvaniei până la Băla. Acestuia îi corespundea, pe malul stâng al Mureșului, **cercul Iara de Mureș**, care cuprindea așezările dintre Periș și Dumbrăvioara, cu extindere spre est până la Teleac și Habic. În amonte era organizat cercul Reghin, dezvoltat în jurul orașului, pe ambele maluri ale Mureșului, de la Petelea până la Ierņuteni pe malul stâng, și până la Filpișu Mare și Poarta în Câmpia Transilvaniei. Pe văile Gurghiu și Beica, afluenți de stânga ai Mureșului, era organizat **cercul Gurghiu**, care ajungea de la izvoarele acestor văi până aproape de Reghin, la Solovăstru. În fine, mai în amonte de Reghin, pe Mureș, se afla **cercul Brâncovenești**, cu o extensiune foarte mare, de la Suseni și Ideciu de Jos, și până în defileul Toplița-Deda, incluzând toate comunele (Răstolița, Lunca Bradului, Stânceni).

Comitatul Târnava era dezvoltat la sud de Mureș, de la Vidrasău în aval, pe Târnava Mică, aval de Bălăușeri, și aproape pe întreg spațiul dintre cele două Târnave. Ca și celelalte comitate, era divizat în două districte, „de Jos” și „de Sus”, la rândul lor subdivizate în mai multe cercuri.

În districtul „**de Jos**” erau incluse cercurile sau plășile Iernut, Tirimia și Gănești. **Plasa Iernut**, cu centrul în actualul oraș, se extindea pe malul sudic al Mureșului, de la Vidrasău până la Iernut, iar spre sud se extindea doar înspre sud-vest, în zona localităților Cucerdea, Bobohalma, Chinciuș și Sălcud. **Plasa Tirimia** acoperea teritoriul dintre Mureș și Târnava Mică, la est de Cucerdea, incluzând toate localitățile situate între cele două văi, ajungând în est până la valea Nirajului (Tirimia, Tirimioara), și până la Vaidacuta. **Plasa Gănești** se localiza pe cursul Târnavei Mici, incluzând actualul oraș Târnăveni, și un teritoriu în amonte și în aval de acesta, de la Abuș și Gănești, până la Crăiești și Cornești, iar în sud până la Delenii.

Districtul „**de Sus**” cuprindea cercurile Cund, Zagăr și Nadeș, cu dezvoltare predominantă între cele două Târnavă. Astfel, **cercul Cund** se situa la est de cercul Gănești, și cuprindea toate așezările de pe Târnava Mică dintre Bahnea și Deaj, inclusiv cele situate pe afluenții de stânga ai Târnavei Mici (Cund, Idiciu, Hărănglab). Mai spre est, cu o formă asemănătoare, se găsea **cercul Zagăr**. Acesta includea toate așezările de pe valea Târnavei Mici de la Coroi până la Suplac, inclusiv cele de pe afluenții săi de stânga. În fine, **cercul Nadeș** era situat în colțul sud-estic al comitatului, și includea satele Agrișteu, Bălăușeri și Chendu de pe Târnava Mică, precum și un teritoriu mult extins spre sud, de fapt chiar până la Târnava Mare, incluzând sate precum Nadeș, Hetiur, Boiu, Țopa, sau Șoard.

Comitatul Alba de Jos era prezent doar în colțul vestic al actualului județ Mureș, pe teritoriul comunelor Ațintiș, Cuci și Bichiș, toate situate la sud de Mureș. Era organizat în mai multe cercuri, din care două includeau și părți din aceste comune: **cercul Ocna de Mureș**, de care aparținea cea mai mare parte a comunelor Ațintiș și Cuci, și **cercul Sânbenedic**, care cuprindea comuna Bichiș și câteva sate din comunele învecinate (Botez, Herepea, Petrilaca).

O situație și mai aparte prezenta **comitatul Alba de Sus**, de care aparțineau diverse teritorii enclavizate, în zonele situate la sud de Târnava Mare, și care, altfel, erau organizate în scaune săsești. Din județul Mureș, făceau parte, la vremea aceea, din acest comitat, localitățile Albești, Vânători, Mureni, Feleag, Criș, Stejărenii, Șapartoc și Mihai Viteazu, din apropierea municipiului Sighișoara. Toate erau incluse în același cerc, al **Retișului**.

În întregime pe actualul teritoriu al județului Mureș se situa **scaunul secuiesc al Mureșului**. Acesta cuprindea o zonă din Câmpia Transilvaniei, la nord și nord-vest de Târgu Mureș, valea Mureșului de la Ernei la Ungheni, având în centru orașul liber regesc Târgu Mureș, bazinul văii Nirajului cu excepția câtorva afluenți de stânga, aval de Cînta, și așezările de pe dreapta Târnavei Mici, de la Sovata la Călimănești.

Scaunul era divizat în opt cercuri, de dimensiuni diferite. În Câmpia Transilvaniei se situau cercurile Band și Șincai. **Cercul Band**, situat mai la vest, cuprindea satele de pe malul drept al Mureșului de la Sâncraiu de Mureș până la Morești, și spre interiorul Câmpiei Transilvaniei, satele aparținătoare de comunele Pănet și Band. **Cercul Șincai** includea satele de pe malul drept al Mureșului de la Curteni la Remetea, iar spre interiorul Câmpiei Transilvaniei, satele aparținătoare de actualele comune Ceuașu de Câmpie și Șincai.

Pe malul stâng al Mureșului se dezvoltă **cercul Călușeri**, de la Ernei până la Târgu Mureș, ajungând spre est până la Călușeri, Moșuni și Tâmpa, iar în sud până la Maiad și Corunca. La est de acest cerc, pe cursul superior al văii Nirajului și pe afluentul său Hodoșa era organizat **cercul Valea** (Iobăgeni). Acesta includea actualele comune Eremitu, Vărgata și Hodoșa, precum și satele Mărculeni, Maia și Căndu din comuna Măgherani. La sud de acest cerc, pe Nirajul Mic și parțial pe Niraj și alți afluenți, se localiza **cercul Șilea Nirajului**, care cuprindea parte din comunele Măgherani, Miercurea Nirajului, Neaua și Gălești (mai exact, satele Adrianu Mare și Adrianu Mic din această comună). Mai în aval, se afla **cercul Gălești**, cu o formă puternic alungită, pe direcție est-vest. Cuprindea toate așezările de pe dreapta văii Nirajului: Gălești, Păsăreni, Acățari, Crăciunești, ajungând până la valea Mureșului, la Cristești și Ungheni.

La sud de cercul Gălești, era situat **cercul Abud**, de asemenea cu o formă foarte alungită, începând de la Abud, în est, și până la Gheorghe Doja și Leordeni, în vest. Cuprindea toate așezările dintre valea Nirajului și Târnavă Mică.

În fine, în partea de sud-est a scaunului Mureșului se afla **cercul Sovata**, care includea toate așezările de pe dreapta Târnavei Mari, de la Sovata până la Călimănești, incluzând așadar localități precum Ghindari, Sângeorgiu de Pădure sau Fântânele.

Pe partea stângă a Târnavei Mici se aflau o serie de așezări care aparțineau de **scaunul secuiesc al Odorheiului**. Acestea erau organizate în **cercul Bezid**, care

cuprindea așezări precum Vețca, Dumitrești, Jacodu, Bezidu Nou. Doar satul Solocma aparținea de un alt cerc, al **Atidului**.

În fine, **scaunul săsesc al Sighișoarei** ocupa extremitatea sudică al actualului județ Mureș, alături de enclavele aparținând de comitatul Alba de Sus. De scaunul Sighișoarei aparțineau, în afara orașului Sighișoara, localitățile Archita, Seleuș (singura de la nord de Târnava Mare), Apold, Daneș, Șaeș, Saschiz și Daia.

Scaunul săsesc al Mediașului era prezent pe teritoriul actual al județului Mureș doar prin satul Băgaciu.

A doua schimbare majoră a structurilor administrative (prima fiind cea iozefină) are loc după Revoluția de la 1848-1849. Revoluția maghiară, la care a aderat inițial și intelectualitatea română din Banat și Crișana, a fost înfrântă, iar generalii armatei revoluționare au fost executați la Arad. Conform principiului „divide et impera”, guvernul vienez a utilizat mișcările naționale slave (îndeosebi sârbe) și române (în Transilvania) împotriva aspirațiilor naționale maghiare. Împăcarea între liderul revoluționar român (Avram Iancu) și cel maghiar (Ludovic Kossuth) a survenit prea târziu.

În **Marele Principat al Transilvaniei**, împărțirea provizorie din 1850 s-a făcut de către guvernatorul civil și militar, baronul Wolgemuth, împreună cu comisarul civil Eduard Bach, pe baza Constituției din 4 martie 1849 (I. S. Pușcariu, 1864). Principatul era împărțit în șase **districte militare**, la rândul lor divizate în circumscripții și cercuri.

Pe teritoriul actual al județului Mureș, se aflau cinci din cele șase districte militare: Reteag, Alba Iulia, Cluj, Odorhei și Sibiu. Constatăm că, și de această dată, niciun district militar nu își avea centrul în județul analizat.

Fiecare district militar era împărțit în mai multe circumscripții, iar fiecare circumscripție, în mai multe cercuri.

De exemplu, **districtul militar Reteag**, cu centrul în localitatea omonimă din județul vecin Bistrița-Năsăud, era prezent în județul Mureș prin circumscripția Țăgșoru, în partea de nord și nord-vest a județului, respectiv circumscripția Gurghiu, în partea de nord-est a județului.

Circumscripția Țâgșoru includea bazinele Pârâului de Câmpie și Lechinței, cu excepția satelor dintre Lehincioara și Band, ce aparținuseră de fostul scaun Mureș. Limita sudică era râul Mureș, între Sânmărghita și Luduș.

Pe teritoriul analizat, aceasta circumscripție prezenta patru cercuri: Valea Largă, Țâgșoru, Căpușu de Câmpie și Milaș.

Cercul Valea Largă includea toate satele din bazinul inferior al Pârâului de Câmpie, de la Valea Largă și Zau de Câmpie, până la Luduș, inclusiv comunele actuale Tăureni, Sânger și Papiu Ilarian (cu excepția unor sate ale acestora).

Cercul Țâgșoru includea localitățile de pe Pârâu de Câmpie mai în amonte de cele amintite anterior, respectiv actualul oraș Sărmașu și comunele Miheșu de Câmpie și Sânpetru de Câmpie.

Cercul Căpușu de Câmpie era cel mai bine reprezentat, întrucât includea 17 localități, toate din actualul județ Mureș. Limita sa sudică era Mureșul, între Sânmărghita și Bogata. Spre nord cuprindea actualele comune Iclânzul, Șăulia, Grebenișu de Câmpie, și sate din comunele învecinate, precum Cipăieni, Petea, Șăușa și Oroiu de Câmpie.

În fine, **cercul Milaș** includea satele situate mai la nord, în bazinul superior al Lechinței, cum ar fi Râciu, Milășel, Crăiești, Sânmărtinu de Câmpie, ajungând în partea de vest până la Pogăceaua.

Cealaltă circumscripție a districtului militar Reteag, **circumscripția Gurghiu**, includea tot bazinul Mureșului, amonte de Chinari și Gornești, cu excepția zonei Reghinului, care constituia o enclavă a districtului militar al Sibiului.

Circumscripția Gurghiu avea în componența sa tot patru cercuri, de data aceasta desfășurate aproape integral pe actualul teritoriu al județului Mureș: Poarta, Beica de Jos, Jabenița și Pietriș.

Cercul Poarta se localiza pe partea dreaptă a râului Mureș, care îl mărginea la est și la sud, de la Apalina la Chinari. Includea actualele comune Voivodeni, Glodeni, Breaza, Băla, Fărăgău, Cozma, Lunca, din Culoarul Mureșului, Câmpia Transilvaniei și Dealurile Șieului. Totaliza 24 de localități.

Cercul Beica de Jos se desfășura la est de cercul Poarta, pe celălalt mal al Mureșului, și pe afluenții de stânga ai acestuia în amonte, până la poalele Munților Gurghiu. Avea în componența sa localități aparținând de actualele comune Beica de Jos,

Chiheru de Jos, Gornești, precum și sate din comunele învecinate, cum ar fi Habic, Sângeru de Pădure, Comori, în total 22 de sate.

Cercul Jabenița se desfășura pe valea Gurghiului, de la izvoare până la Solovăstru, și pe valea Mureșului, amonte de Reghin, incluzând localități de pe ambele maluri, cum ar fi Brâncovenești, Aluniș, Săcalu de Pădure, Idicel, Luieriu, și ajungând până la Maiorești, aproape de Deda. Avea în alcătuire 19 localități.

Cercul Pietriș era situat pe valea Mureșului, începând de la Tolpița, din județul vecin Harghita, și până la Deda, Pietriș, Dumbrava și Vătava. Se extindea și pe cursul superior al Șieului, în actualul județ Bistrița-Năsăud, incluzând în total 16 localități.

Districtul militar Alba Iulia era prezent pe actualul teritoriu al județului Mureș printr-o singură circumscripție, cea a Blajului, în partea sa de sud-vest, la sud de Mureș, și având drept axă centrală Târnava Mică, aval de Suplac. În linii mari, în acest district militar au fost incluse majoritatea satelor care făcuseră parte din comitatul Târnava.

Circumscripția Blaj prezenta în teritoriul analizat patru cercuri: Valea Izvoarelor, Ocna Mureș, Deaj și Cetatea de Baltă.

Cercul Valea Izvoarelor era localizat între Mureș la nord și interfluviul dintre Mureș și Târnava Mică (foarte aproape de aceasta) la sud. Includea așadar toate satele de pe valea Mureșului, mai exact de pe malul său stâng, de la Vidrasău până la Ațintiș, între care Ogra, Iernut, Cuci. Limita sudică era dată de satele Tirimioara, Tirimia, Vaidacuta, Cerghid, Sub Pădure, Bobohalma, Chinciuș, Bichiș. Cuprindea nu mai puțin de 32 de localități.

În continuarea sa, spre vest, se afla **cercul Ocna Mureș**, care în actualul județ Mureș nu era prezent decât prin câteva sate – Gheja, Cecălaca, Botez, Nandra și Gâmbuț.

În bazinul Târnavii Mici era localizat **cercul Deaj**. Acesta avea în componența sa satele de pe ambele maluri ale Târnavii Mici, de la Șoimuș și Suplac, în amonte, până la Târnaveni (Diciosânmărtin) în aval. De asemenea, și unele sate de pe afluenții de stânga ai Târnavii Mici – Delenii, Hărănglab, Daia, Lepindea, etc. – erau incluse în acest cerc, care cuprindea în total 21 de localități.

În aval pe Târnava Mică era situat **cercul Cetatea de Baltă**, din care făceau parte doar câteva localități mureșene, toate incluse în prezent în comuna Adămuș.

Pe o foarte mică porțiune din actualul județ Mureș, se localiza **districtul militar al Clujului**, respectiv **circumscripția Turda, cercul Unirea**. Din această structură făceau parte satele din comuna Chețani.

Mult mai bine reprezentat era însă **districtul militar al Odorheiului**, care includea, în linii mari, fostele scaune secuiești. În consecință, era prezent în partea centrală și sud-estică a actualului județ, pe fostul teritoriu al scaunului Mureș. Dintre circumscripțiile acestui district militar, două se suprapun cu teritoriul analizat: circumscripția Târgu Mureș și circumscripția Odorhei.

Circumscripția Târgu Mureș urmărea, în linii mari, coordonatele fostului scaun secuiesc al Mureșului. Era divizată în patru cercuri: Chibed, Văleni, Călușeri și Cuiేశd, la care se adăuga un cerc special, al **orașului Târgu Mureș**.

Cercul Chibed se desfășura la nord de Târnava Mică, având ca și extremități localitățile Sovata (la est) și Sângeorgiu de Pădure (în vest), și ajungea în nord până la Niraju Mic, iar în vest până la localitățile Miercurea Nirajului, Dumitrești, Adrianu Mare, Neaua. Avea în total 28 de localități.

Mai în aval pe Târnava Mică și pe Niraj se desfășura **cercul Văleni**. Acesta avea ca limită sudică tot Târnava Mică, de la Viforoasa până la Odrihei, dar includea și sate de pe malul stâng al acestui râu, precum Agrișteu sau Chendu, teritoriu echivalent aproximativ cu actualele comune Fântânele, Bălăușeri și Coroisânmartin. Includea și toate satele de pe valea Nirajului, de la Gălești până la vărsarea în Mureș, la Ungheni, precum și unele sate de pe valea Mureșului (Cristești, Mureșeni).

Cercul Călușeri era localizat la nord de cele două cercuri menționate mai sus, având o desfășurare est-vest, cu limita vestică dată tot de valea Mureșului, între Dumbrăvioara și Sângeorgiu de Mureș. Spre est, includea teritoriul actualelor comune Corunca, Livezeni, Ernei, Vărgata, Hodoșa, ajungând până pe cursul superior al Nirajului, la Eremitu. Era un cerc mare, cu 37 de sate.

În fine, **cercul Cuiేశd** includea satele din fostul scaun secuiesc al Mureșului situate pe malul drept al acestui râu, de la Curteni până la Morești, sau în Câmpia Transilvaniei, până la Band, Șincai și Lechincioara. Actualele comune Sântana de Mureș, Pănet, Sâncraiu de Mureș, au făcut parte din acest cerc.

Circumscripția Odorhei a districtului militar omonim se localiza la sud de Târnava Mică, doar două cercuri având o parte din teritoriu în actualul județ Mureș: Bezid și Cristuru Secuiesc.

Cercul Bezid cuprindea 25 de sate, între care majoritatea situate pe afluenții de stânga ai Târnavei Mici de la Solocma la Dumitrești, precum Vețca, Bezid, Bezidu Nou, Jacodu, Pipea, Jacu, Sălașuri, Cibu.

Mai la sud, pe Târnava Mare, se localiza **cercul Cristuru Secuiesc**, cu nu mai puțin de 34 de sate, din care doar trei în județul Mureș: Boiu, Țopa și Șoard, toate pe malul drept al Târnavei Mari.

În fine, **districtul militar al Sibiului** includea circumscripția Sighișoarei, în sudul județului, a Reghinului, în partea de nord-est a județului, a **Sibiului** și a **Mediașului**, prezente practic printr-un singur sat (Cloașterf în cercul Criș, respectiv Băgaciu, în cercul cu același nume). Principala caracteristică a acestor circumscripții este numărul mare de cercuri, ca urmare a includerii unui număr mult mai mic de sate.

Astfel, în **circumscripția Sighișoarei**, niciun cerc nu depășește numeric zece sate. Cel mai mare este **cercul Saschiz**, cu exact zece sate, din actualele comune Saschiz, Vântori și Albești. **Cercul Apold** cuprinde opt sate, între care Apold, Șaeș, Daia, Vulcan, Șapartoc; **cercul Seleuș**, șapte sate, între care Țigmandru, Nadeș, Filitelnic, Hetiur, Măgheruș, Senereuș; **cercul Laslea**, opt sate, între care Daneș, Criș, Stejărenii; **cercul Hoghilag**, șapte sate, inclusiv Gogan, Ormeniș, Sântioana și Cund; **cercul Zagăr**, doar șase sate, cum ar fi Viișoara și Laslău Mic. Se mai adaugă la acestea un cerc special, al **orașului Sighișoara**.

Situația este și mai interesantă în **circumscripția Reghinului**, unde cercurile au 2-3 sate. Notăm astfel **cercul Batoș**, cu satul omonim, Batoș, Logig și Uila, **cercul Dedrad**, la care se adaugă satul Gorenii, **cercul Suseni**, plus satele Ideciu de Sus și Ideciu de Jos, **cercul Iernuțeni**, cu satele Iernuțeni și Petelea. Și orașul Reghin beneficia de un cerc special, al său.

Proiectul de organizare administrativă „definitivă” din 1851 are la bază împărțirea provizorie din 1850, grupând însă circumscripțiile și cercurile în **căpitanate cercuale** (I. S. Pușcariu, 1864). Proiectul este sancționat la 12 mai 1851, dar nu este pus în aplicare,

căci prin Patenta din 31 decembrie se revocă Constituția din 4 martie 1849. În 1852 se face o a doua împărțire provizorie, tot în districte, circumscripții și cercuri.

Prin înalta rezoluție din 30 decembrie 1852, s-au dat instrucțiuni pentru o împărțire „definitivă” a Principatului, în prefecturi și preturi. Acest proiect a fost înaintat unei comisii, menit să dezbată și să aleagă cea mai bună variantă. Noul proiect a fost aprobat prin rezoluția din 17 februarie 1854 și a fost pus în aplicare începând cu data de 30 noiembrie 1854 (*op.cit.*).

Transilvania a fost împărțită în zece **prefecturi**.

Pe teritoriul actual al județului Mureș se localizau cinci prefecturi: Târgu Mureș, Bistrița, Sibiu, Odorhei și Dej.

Pentru prima dată, se constată că o unitate administrativă de cel mai înalt rang (prefectura, în această perioadă) își are centrul în actualul județ Mureș, mai exact la **Târgu Mureș**. Prefectura mureșeană includea cea mai mare parte a actualului județ Mureș, extinzându-se spre vest și în actualul județ Alba. Era împărțită în șase preturi (cercuri), mult mai extinse decât cele anterioare: Târgu Mureș, Târnăveni, Ghindari, Iernut, Zau de Câmpie și Mădăraș.

Cea mai extinsă dintre acestea era **pretura Târgu Mureș**, care includea nu mai puțin de 81 de așezări, toate însă pe malul stâng al Mureșului, de la Periș, până la Sânpaul, având așadar în centru orașul Târgu Mureș. Spre est se extindea pe văile afluate ale Mureșului, în special pe valea Nirajului, până la izvoarele acestora, de la Teleac, Sâmbriaș și Hodoșa, în nord, până la Valea Izvoarelor, Cerghizel și Corbești, în sud.

Pretura **Târnăveni** avea ca axă centrală valea Târnavei Mici, de la Coroi și Șoimuș în amonte, ajungând în aval până în actualul județ Alba, având în centru orașul Târnăveni. Includea 38 de așezări, atât la nord (Cerghid, Giuluș, etc.), cât și la sud (Hărănglab, Delenii, Daia, etc.) de Târnavă Mică.

Pretura **Ghindari** se extindea în continuarea celei a Târnăvenilor în amonte pe Târnavă Mică. Era o subunitate administrativă mare, cu cele 61 de așezări, o parte dintre acestea situate însă în actualul județ Harghita. Se extindea amonte de Bălăușeri, incluzând spre nord și așezările de pe valea Nirajului Mic (Măgherani, Bereni, etc) până la vărsarea în Niraj, la Miercurea Nirajului, localitate la rândul său inclusă în această pretură. Spre

sud, ajungea până la Pipea, Jacu, Vețca, Bezid, Solocma, și mai departe în actualul județ Harghita.

Pretura **Iernut** continua spre aval pe cea a Mureșului, fiind alcătuită exclusiv din așezări de pe malul sudic al Mureșului, începând de la Ogra și până dincolo de limita cu județul Alba. Spre sud, ajungea până aproape de Târnavă Mică, la Herepea, Chinciuș, Cucerdea, Sălcud. Totaliza 35 de așezări.

Pretura **Zau de Câmpie** se localiza la nord de cea a Ierntului, având ca limită sudică Mureșul de la Sânmărghita până la Chețani și Hădăreni, având în centru orașul Luduș. Spre nord, includea numeroase așezări din Câmpia Transilvaniei (în total 33), din actualele comune Tăureni, Valea Largă, Iclănzul, Sânger, Grebenișu de Câmpie, Șăulia, etc, centrul fiind la Zau de Câmpie.

Pretura **Mădăraș** o continua pe cea a Zaului spre est, fiind limitată la sud tot de Mureș, între Glodeni și Morești. Era compusă din 36 de așezări din Culoarul Mureșului și Câmpia Transilvaniei, unde ajungea spre nord până la Râciu, Lechincioara, Band, Mădăraș, Bozed.

La nord de Prefectura Târgu Mureș se afla **Prefectura Bistriței**, care cuprindea teritoriul de nord și nord-est al actualului județ Mureș. Pe teritoriul acesta, prefectura Bistriței era prezentă prin patru preturi: Gurghiu, Reghin, Teaca și Șieu.

Pretura **Gurghiu** se desfășura exclusiv pe teritoriul mureșean de astăzi, incluzând 30 de așezări, toate situate pe malul stâng al Mureșului și pe afluenții de stânga ai acestuia, dintre care se remarcă valea Gurghiului. În Culoarul Mureșului, această pretură se desfășura de la Filea (lângă Deda) până la Solovăstru (lângă Reghin), iar spre est ajungea până la Chiheru de Sus, Urisiu de Sus, Ibănești, Idicel și Idicel-Pădure. În centru se afla localitatea Gurghiu.

Pe malul celălalt al Mureșului se localiza pretura **Reghin**, cu centrul în orașul omonim. Aceasta includea și satele din Defileul Mureșului (Stânceni, Lunca Bradului, Răstolița), și pe cele mai din aval (Deda, Brâncovenești), și până la Voivodeni, chiar și două sate de pe malul stâng (Petelea și Ierņuteni). Spre vest, se desfășura în Câmpia Transilvaniei și Dealurile Șieului până la Toldal, Poarta, Lunca, Batoș și Săcalu de Pădure. Includea în total 32 de așezări.

Spre nord-vest de pretura Reghinului se situa pretura **Teaca**, care, între cele 33 de sate, cuprindea și localități din partea de nord a actualului județ Mureș, începând de la Tușinu și Sânpetru de Câmpie în vest, până la Băla, Fărăgău, Cozma și Băița în est. În această pretură erau incluse și sate precum Pogăceaua, Crăiești, Milășel, Sânmărtinu de Câmpie.

În fine, pretura **Șieu** ajungea în actualul județ Mureș doar cu extremitatea sa sudică. Din această pretură făceau parte localitățile Vătava, Râpa de Jos, Dumbrava și Uila.

Prefectura Sibiului era la rândul său prezentă pe teritoriul actual al județului Mureș, în partea sudică a sa, cu preturile Sighișoara, Dumbrăveni și (în foarte mică măsură) Mediaș, toate având centrul pe Târnava Mare.

Pretura **Sighișoara** își avea centrul în orașul omonim, și includea 27 de localități situate cu precădere la sud de Târnava Mare, depășind spre sud limita de județ actuală, și ajungând până în județele Sibiu și Brașov. Spre nord se afla doar satul Hetiur. Comunele Daneș, Albești, Vânători, Apold, Saschiz, erau parte componentă a acestei preturi, nu însă și satele aparținătoare de acestea situate pe malul drept al Târnavei Mari.

Spre vest și spre nord se desfășura pretura **Dumbrăveni**. Aceasta ajungea până pe Târnava Mică, la Laslău Mare, și se extindea de la Cund și Zagăr în vest, până la Seleuș, Nadeș, Filitelnic, Țigmandru și Senereuș, în est, pe Târnava Mare și pe afluenții de stânga ai Târnavei Mici.

Pretura **Mediaș** era prezentă doar prin două sate, Băgaciu și Idecu.

Pe porțiuni restrânse, în actualul județ Mureș erau prezente și prefecturile Dej și Odorhei. Prefectura **Dej** era reprezentată de pretura **Mociu**, care includea și așezările din actualul oraș Sărmașu și comuna Miheșu de Câmpie, de pe Pârâul de Câmpie.

Prefectura **Odorhei** era prezentă prin pretura **Cristuru Secuiesc**, care avea în componență trei sate din actualul județ Mureș, Boiu, Țopa și Șoard, de pe malul drept al Târnavei Mari.

Perioada neoabsolutistă se sfârșește odată cu **Diploma din 20 octombrie 1860**, prin care se proclamă și se promite autonomie națională tuturor provinciilor și popoarelor din monarhie. Prin Diplomă, se restituie Ungariei și Transilvaniei vechile lor Constituții, anterioare anului 1848.

În Transilvania, președintele Cancelariei Aulice a Transilvaniei, Francisc Kémeny, este invitat să facă propuneri pentru reorganizarea țării, pe 21 decembrie 1860. Prin rezoluția imperială din 24 martie 1861, este reinstaurată vechea împărțire a țării, în comitate, scaune secuiești și scaune săsești, începând cu data de 15 aprilie 1861 (I.S. Pușcariu, 1864). Comitatele și districtele din *Partium* (Zărandul, Chioarul, Solnocu de Mijloc, Crasna și orașul Zalău) erau alipite Ungariei.

Patenta din 26 februarie 1861, deși era aparent o prelungire a Diplomei din octombrie, contrazicea spiritul federalist al acesteia. Astfel, ea are un caracter centralizator, transformând Dietele provinciale din Imperiu în simple colegii electorale pentru Parlamentul vienez (*Reichsrat*). Chiar și acest Parlament urma să fie controlat îndeaproape de noul guvern, al lui Anton Ritter von Schmerling (A.J.P. Taylor, 2000). Dietele diverselor provincii ale Imperiului aveau atribuții limitate.

Deși Diploma și Patenta, în fond noile acte fundamentale ale Imperiului, nu recunoșteau legile maghiare din 1848, guvernul Schmerling a avut misiunea de a-i „împăca” pe maghiari. Aceasta s-a dovedit a fi însă imposibil. Aleasă printr-un scrutin reprezentativ, Dieta maghiară întrunită în aprilie 1861 se pretindea de Parlament, și își afirma continuitatea cu Parlamentul pașoptist, deși Croația și Transilvania nu erau reprezentate. Mai mult, maghiarii nu recunoșteau legalitatea Diplomei și a Patentei, și de altfel a niciunui act legislativ ulterior anului 1848, iar extremiștii nici pe împăratul Francisc Iosif în calitate de rege al Ungariei. Petiția lui Deák Ferenc, în numele Dietei maghiare, respingea compromisul și reafirma legitimitatea legilor din 1848, refuzând negocierile până când acestea nu vor fi recunoscute (*op.cit.*, p. 98). La propunerea lui Schmerling, petiției i s-a răspuns cu un ultimatum: Dieta Ungariei trebuia să-și trimită delegații în Parlamentul de la Viena. Întrucât acest lucru nu s-a întâmplat, Dieta a fost dizolvată nu mult timp după ce se constituise, în ciuda numeroaselor concesi, inclusiv teritoriale, pe care Viena le făcuse maghiarilor – alipirea la Regatul Ungariei a Banatului și a Voivodinei Sârbești, precum și a *Partium*-ului. Se instituie o criză instituțională, o situație de **provizorat**.

Din punct de vedere administrativ, se revine la formula organizatorică anterioară evenimentelor din martie 1848 (*Vormärz*), fiind repuse în drepturi comitatele și cercurile, așa cum au fost prezentate mai sus ca fiind în prima jumătate a secolului al XIX-lea.

Perioada dualismului austro-ungar (1867-1918)

Era evident că o asemenea situație de provizorat nu putea să dureze la nesfârșit. Guvernul Schmerling eșuase în încercarea de a înfrânge rezistența maghiarilor și pierduse și încrederea germanilor. Aceștia au ajuns la concluzia că dominația maghiară în Ungaria era singura alternativă la federalizare și singura șansă de a avea o dominație germană în restul Imperiului. Într-o serie de articole din primăvara lui 1865, Deák Ferenc și-a prezentat propunerile de compromis: odată repusă în drepturi constituția legală, Ungaria va recunoaște nevoile Imperiului și va încerca să le satisfacă la egalitate cu teritoriile austriece (A.J.P. Taylor, 2000, p. 107). Vizita împăratului la Pesta era o nouă dovadă a orientării acestuia spre un compromis cu maghiarii.

În iulie 1865 guvernul Schmerling era demis și perioada „neoliberală” se încheie. Noul guvern Belcredi desființează Dieta transilvană, nefavorabilă Budapestei. O nouă Dietă, a cărei singură sarcină era de a vota încorporarea Transilvaniei la Ungaria, a fost aleasă în toamna aceluiași an. Parlamentul vienez a fost și el închis; în loc să negocieze cu Austria, Ungaria putea să negocieze direct cu împăratul.

Negocierile din 1866 au fost întrerupte de războiul cu Prusia, de care maghiarii se temeau; căci în cazul unei victorii imperiale, planurilor lor de divizare a imperiului puteau fi periclitate. Înfrângerea în război a repus pe tapet și a grăbit problema compromisului. Andrassy Gyula a negociat cu împăratul la momentul prielnic, propunând o Austrie centralizată, liberală și germană, în paralel cu o Ungarie centralizată și maghiară. Francisc Iosif era dispus să facă o serie de concesii maghiarilor, pentru a evita concesiile făcute altora (*op.cit.*, p. 114). Odată convins că propunerile maghiare aveau să-i permită să păstreze controlul asupra armatei și afacerilor externe, monarhul a lăsat cale liberă dualismului.

La 5/17 februarie 1867, împăratul a restabilit Constituția Ungariei și legile din 1848, consfințind totodată unirea Transilvaniei cu Ungaria și desființând Cancelaria Aulică transilvană de la Viena (*Istoria Românilor*, VII-1, 2003). Dualismul a fost aprobat printr-o lege a Parlamentului maghiar, în martie 1867, și a fost consfințit prin încoronarea formală a lui Francisc Iosif ca rege al Ungariei. Lua astfel naștere Imperiul Austro-Ungar, format din două state separate: Austria și Ungaria, o uniune cu caracter economic. Partea comună se limita la împărat și curtea sa, ministrul de externe, ministrul de război și cel de

finanțe. Nu exista prim-ministru sau cabinet comun. În schimb, monarhia comună își avea expresia în delegații; fiecare jumătate imperială avea câte o delegație a câte 60 de membri. În Ungaria, Camera Magnaților alegea prin vot direct 20 dintre ei, din care unul era obligatoriu croat, iar Camera Reprezentanților – 40, din care cel puțin patru croați.

Încorporarea Transilvaniei în noile structuri de stat s-a făcut treptat. Uniunea Transilvaniei cu Ungaria a fost reglementată printr-o lege specială, în 1868 (*op.cit.*, p. 749). Guvernul Transilvaniei, menținut o vreme, a fost suprimat la 19 aprilie/1 mai 1869, iar dieta a fost lichidată (*ibidem*).

La baza compromisului a stat dreptul „istoric” al maghiarilor, proclamarea Ungariei ca stat național în granițele Coroanei Sfântului Ștefan, cu o singură națiune recunoscută, cea maghiară, și o limbă oficială unică, limba maghiară. Cea mai elocventă expresie a acestei ideologii a constituit-o legea naționalităților din 1868. Deși legea includea și unele prevederi favorabile naționalităților, menirea ei fiind aceea de a le „împăca”, în realitate aceste prevederi au fost tot mai puțin aplicate pe măsură ce politica de maghiarizare devenea tot mai apăsătoare. După 1875, politica de asimilare a naționalităților nemaghiare a fost ridicată la nivel de politică de stat.

Organizarea administrativă a noului stat maghiar s-a definitivat prin legile din anii 1870, 1871, 1876 și 1886, care confirmă **comitatele** (*megye*) ca unități administrative de bază, și crează **comunele**, ca forme de organizare cu personalitate juridică. La baza organizării **comitatelor** a stat **Legea municipiilor** XLII din 1870. Comitatele erau deopotrivă unități administrativ-teritoriale și politice, prin intermediul lor exercitându-se puterea executivă pe plan local (*op.cit.*, p. 751). Expresie a unei autonomii tradiționale, municipalitatea comitatensă reprezenta întreaga comunitate a comitatului.

Legea reglementa primele organe deliberative și executive ale comitatului. Ca organ deliberativ, funcționa **consiliul municipal** format, pe de o parte, din membri aleși, și respectiv din membri de drept, numiți viriliști. Aceștia din urmă erau cei mai înstăriți oameni din comitat, numirea lor fiind făcută în funcție de impozitul plătit statului. Consiliul era convocat de două ori pe an în sesiuni ordinare, dar se putea întruni de oricâte ori era nevoie în sesiuni extraordinare.

Ca organe executive, legea reglementa un **vicecomite**, un protonotar secondat de un notar, un juriconsult, un președinte al sedriei orfanale, un casier și contabilul șef.

Aceștia erau aleși din șase în șase ani, executau hotărârile Consiliului și asigurau administrarea comitatului între sesiunile Consiliului. Pe lângă acești funcționari aleși, apăreau o serie de funcționari numiți „pe viață” de comitele suprem: medici, căpitani de poliție, contabili, arhivari, registratori, medici veterinari și scribi (M. Guțan, 2003).

Ca reprezentant al Guvernului central, funcționa în comitat un **comite suprem**, numit de Ministerul de Interne. Acesta asigura aplicarea legilor și dispozițiilor guvernamentale și exercita tutela asupra actelor organelor comitatului (*op.cit.*, p. 250). Organul executiv principal și șef al administrației comitatense era însă **vicecomitele**.

Reorganizarea administrației comitatense s-a făcut prin **Legea municipiilor XXI** din 1886. Alături de comitate, de dreptul de municipiu se bucurau (încă din 1870) și o serie de orașe mari – de fapt fostele **orașe libere regești** (*szabad király város, Königliche Freistadt*), care astfel aveau același rang cu comitatele. Ele au fost redenumite **orașe cu consiliu** sau **orașe cu drepturi municipale** sau, mai simplu, **municipii** (*törvényhatósági jogú városok* sau *törvényhatósági joggal felruházott város*), acesta fiind și cazul orașelor **Târgu Mureș** și **Sighișoara**. Denumirea de „oraș liber regesc” s-a mai păstrat până către anul 1900, fiind tot mai rar folosită, întrucât statutul de municipiu era acordat și unor orașe care nu fuseseră niciodată orașe libere regești. Ca și comitatele, municipiile erau supuse direct tutelei Ministerului de Interne.

Atât comitatele cât și orașele cu drept de municipiu se bucurau prin lege de toate elementele autonomiei administrative moderne. Astfel, ele puteau dispune în mod independent de afacerile lor interne, luau hotărâri și aprobau statute, care ulterior erau executate prin organele proprii, își alegeau funcționarii (*op.cit.*, p. 251).

Ca organ deliberativ, comitatul avea din 1886 o **Congregație**, organ ales pe șase ani și reînnoit, pe jumătate, la trei ani. Pe lângă jumătatea aleasă prin vot secret, cealaltă jumătate a membrilor era formată din viriliști. Chestiunile supuse deliberărilor erau pregătite de o *Comisie Permanentă*, compusă din membri aleși pe cinci ani. Adunările Congregației erau conduse de comite sau de vicecomite. Atribuțiile Congregației vizau toate afacerile comitatului (*ibidem*).

Organele executive erau aceleași, cu **vicecomitele** ca șef al administrației. Ele executa toate hotărârile Congregației, ordona cheltuielile în limita bugetului, exercita acțiunea disciplinară asupra funcționarilor comitatului, avea drept de control asupra

administrației comunale. Avea și atribuții deliberative în chestiuni ce nu erau de competența Congregației. Vicecomitele era ajutat de diverși funcționari, respectiv protonotar (care, împreună cu vice notarii, avea în atribuții redactarea proceselor verbale ale organelor deliberative și erau referenții viceomitelui), profotiscal (jurisconsult), protomedic, etc. Unii dintre ei erau numiți pe viață și nu puteau fi revocați, fapt ce mărea autonomia comitatului (*ibidem*).

Orașele cu drept de municipiu beneficiau de o Congregație similară cu cea a comitatului. Chestiunile supuse deliberărilor erau pregătite de un **Consiliu orășenesc**. Ca organ executiv colegial, acesta era compus din primar, căpitanul de poliție, consilieri, prim-notar și prim-avocat, și rezolva chestiuni de interes general sau de detaliu, care erau puse în seama sa și nu erau puse în sarcina Congregației (*op.cit.*, p. 252). Șeful administrației municipiului era **primarul**.

Tutela Ministerului de Interne se exercita prin dreptul acestuia de a aproba actele autorităților administrative locale, prevăzute expres în lege.

Guvernul era reprezentat în comitate de un organ propriu – **comitele** – cu atribuții asemănătoare prefectilor. Comitele avea subalterni și o cancelarie separată de cea a comitatului (*ibidem*). El avea atribuții de supraveghere și control asupra activității administrative din jurisdicții și cercuri. El prezida ședințele corpurilor deliberative mai importante (Congregație, Comisie Permanentă, Comitet Administrativ), avea drept de recurs asupra hotărârilor acestora, precum și dreptul de a numi unii funcționari (*op.cit.*, p. 253).

Un organ aparte era **Comitetul Administrativ**, ce avea drept misiune armonizarea intereselor comitatului cu cele ale statului. Înființat prin legea VI din 1876, era compus atât din funcționari ai statului – comitele suprem, procurorul Tribunalului, revizorul școlar etc. – cât și din cei ai comitatului – vicecomitele, protonotarul, profotiscalul etc. Lor li se alăturau zece membri ai Congregației, aleși pe termen de doi ani (*ibidem*).

Comitatele erau împărțite în **cercuri** (*járás*), ca și mai înainte. Acestea erau unități administrativ-teritoriale ce nu aveau personalitate juridică. În fruntea unui cerc se afla un protopretor sau prim-pretor, sau solgabirău (*szolgabiró*). Acesta era ales pe șase luni, și reales, prin tradiție, până la pensie (*op.cit.*). El exercita dreptul de supraveghere și control

asupra administrației comunale și menținea ordinea publică. În subordinea lui se aflau unul sau mai mulți viceprezidenți, un revizor contabil, un medic cercual și un veterinar (M. Guțan, 2003, p. 253).

Organizarea comunală s-a realizat prin legile XVIII din 1871, V din 1876, XXXIV și XXXIX din 1881, și s-a definitivat prin legea XXII din 1886. Spre deosebire de România, în Ungaria legiuitorul a înțeles să acorde fiecărui sat o organizare administrativă proprie, deci fiecare sat era, totodată, comună, de unde și existența unei autonomii administrative mai largi. Totuși, erau supuse reglementării prin lege constituirea de noi comune (practic, de noi sate) și schimbările de denumire ale comunelor existente. Comunele se împărțeau în **comune mici** (*kis községek*), **comune mari** (*nagy községek*) și **orașe cu magistrat** (*rendezett tanácsú városok*), în rândul acestora din urmă fiind și localitățile **Reghin** și, din 1910, **Târnăveni**.

Ca organ deliberativ, fiecare comună avea o **reprezentanță comunală**, formată din membri aleși și viriliști. Reprezentanța era prezidată de jude, în comunele mici și mari, și de primar, în orașele cu magistrat. În atribuțiile reprezentanței intrau toate problemele locale, iar hotărârile sale erau direct executorii. O parte din deliberările sale erau însă supuse tutelei administrative a municipiului (M. Guțan, 2003, p. 254). Ele aveau în vedere bugetul, repartizarea și perceperea impozitelor, achiziționarea sau înstrăinarea bunurilor comunale, contractele de închiriere și arendă care treceau de șase ani, funcționarea serviciilor și desființarea lor, întreținerea, repararea sau demolarea monumentelor artistice sau istorice (*ibidem*).

Organul executiv era **antistia comunală**. Alcătuită mai demult doar din primar (jude) și notarul comunal, ea s-a transformat într-un organ colectiv din care făceau parte, în comunele mici, judele, doi jurați și medicul cercual, iar în cele mari, judele și supleantul său, cel puțin patru jurați, casierul, notarul, directorul orfelinatului, medicul și veterinarul. În orașele cu magistrat, antistia era compusă din primar, căpitanul de poliție, consilierii magistratului, primul notar, vicenotari, primul avocat, șeful asistenței publice, casierul, contabilul, rectorul orfelinatului, medicul, veterinarul, arhivarul etc. (*ibidem*).

Primarul, viceprimarul și consilierii erau aleși de obștea alegătorilor; primarul avea un mandat de trei ani, respectiv de șase ani în orașele cu magistrat. Ceilalți funcționari erau aleși de membrii reprezentanței comunale.

Antistia avea în atribuții executarea hotărârilor reprezentanței și ordinele autorităților superioare administrative. Pentru eficientizarea activităților comunei, s-a înființat, pe lângă antistie, și un **Senat**, ca organ executiv colectiv cu un număr mai mic de membri – Primarul, căpitanul de poliție, jurații, notarul, primul avocat și medicul comunei (*ibidem*).

Șeful administrației în comunele mari și mici era **notarul**, care îndeplinea sarcinile unui secretar al Primăriei. Totodată, era singura persoană cu activitate permanentă la nivelul administrației comunei, și deseori rămânea neschimbat până la pensie. Era încasator de impozite în comunele mici, iar în cele mari controla strângerea acestora de către casier. Ținea în evidență cadastrul funciar, era ofițer de stare civilă și întocmea acte de tot felul pentru locuitorii comunei (M. Guțan, 2003). Pentru a activa ca notar, un candidat trebuia să urmeze cursuri de specialitate.

Întreținerea întregului aparat funcționăresc comunal, și îndeosebi a notarului, revenea în sarcina comunei. Unele comune, dintre cele mici, și mai ales cele situate în zone montane cu potențial economic scăzut, nu puteau întreține notarul. Astfel, ele se asociau, constituind **cercuri notariale** (a nu se confunda cu cercurile de tip plasă, ca subunități administrative ale comitatelor). Aceste cercuri notariale, privind retrospectiv, erau **prototipul comunei de azi**, fiind în unele cazuri identice (din punctul de vedere al așezărilor ce intrau în componența lor) cu unele comune din prezent. Se distingeau așadar două tipuri de notariate: **notariate comunale**, atunci când notarul răspundea de o singură comună, și **notariate cercuale**, când notarul avea în sarcină mai multe comune (sate) constituite într-un cerc notarial.

În urma legilor din 1876 și 1886, organizarea administrativă suferă modificări semnificative, dispărând pentru totdeauna scaunele secuiești și cele săsești, precum și enclavele, cum fuseseră cele din comitatul Alba de Sus. Noua organizare va rămâne în vigoare până la Marea Unire și, de fapt, până la Legea de unificare administrativă din 1925, schimbându-se doar denumirile (din maghiară în română).

Astfel, pe teritoriul actual al județului Mureș ființau, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, părți din următoarele comitate: Mureș-Turda, Târnava Mică, Turda-Arieș, Târnava Mare, Odorhei, Alba de Jos și Cluj (Cojocna).

Cel mai bine reprezentat era comitatul **Mureș-Turda**, care cuprindea cea mai mare parte a fostului scaun secuiesc Mureș și jumătatea estică a vechiului comitat Turda. Avea centrul la Târgu Mureș. Era alcătuit din cinci cercuri: cel de sus al Reghinului, cel de jos al Reghinului, cel de sus al Mureșului, cel de jos al Mureșului și Miercurea Nirajului. Acoperea mai mult de jumătate din teritoriul actual al județului Mureș, mai exact partea centrală, estică și nord-estică.

Cercul **Reghin de Sus** includea toate așezările din Defileul Mureșului, începând din județul vecin, Harghita, până la Deda, și apoi în aval până aproape de Reghin, la Suseni și Ideciu de Jos. Se extindea pe ambele maluri ale Mureșului, totalizând 25 de așezări.

Cercul **Reghin de Jos** era situat pe Mureș, în aval de cel anterior, de la Solovăstru până la Voivodeni și Gornești, precum și pe văile afluențe ale Mureșului. Spre est se extindea în primul rând în bazinul văii Gurghiului, dar și pe alți afluenți (Beica, Petrilaca). Spre vest înainta până la Toldal, Poarta, Filpișu Mare și Breaza. Includea 41 de sate.

Cercul **Mureș de Sus** le continua pe cele două de mai sus pe Mureș în aval, până aproape de Târgu Mureș, la Sângeorgiu de Mureș. Acest cerc se extindea mult spre Câmpia Transilvaniei, până la Ulieș, Pogăceaua, Râciu, Șincai, Băla, Milășel. De asemenea, spre est ajungea până în valea Nirajului, la Golești, incluzând localitățile din actualele comune Ernei, Livezeni, Corunca. Totaliza 42 de așezări.

În aval, pe Mureș și Niraj, se localiza cercul **Mureș de Jos**, cel mai mare, cu 48 de sate. Acestea erau situate pe valea Mureșului, până la confluența cu Nirajul (la Ungheni), și pe valea Nirajului, de la Păsăreni. De asemenea, avea o desfășurare largă în Câmpia Transilvaniei, până la Band, Mădăraș, Culpiu, iar spre sud ajungea până la Târnavă Mică, la Fântânele.

La est de acesta se situa cercul **Miercurea Nirajului**, în bazinul superior al Nirajului, pe Nirajul Mic și în bazinul superior al Târnavei Mici, exclusiv pe partea dreaptă a acestui râu. Includea așadar toate satele de la Sovata la Sângeorgiu de Pădure, pe Târnavă Mică, și întreg bazinul Nirajului până la Miercurea Nirajului, ajungând în nord până la Hodoșa și Sâmbriaș. Avea, ca și cercul anterior, tot 48 de sate.

În afara acestor cercuri, în comitatul Mureș-Turda se afla municipiul Târgu Mureș și orașul Reghin. Acestea nu erau incluse însă în cercuri.

Comitatul **Târnavă Mică** moștenește, în linii mari, vechiul comitat al Târnavei. Era axat pe cursul mijlociu și inferior al Târnavei Mici, ajungând în nord până la Mureș, iar în sud, până la Târnavă Mare. Reședința sa a fost la **Târnaveni (Diciosânmartin)**.

Avea patru cercuri, din care trei erau situate (total sau parțial) în actualul județ Mureș: Iernut, Târnaveni și Dumbrăveni.

Cercul cel mai nordic, **Iernut**, avea ca limită Mureșul, în nord, iar în sud urca pe văile afluențe (de stânga) ale Mureșului până la cumpăna de ape cu bazinul Târnavei Mici. Se extindea mult spre est, ajungând până la Vaidacuta, Tirimioara și Tirimia, în bazinul Nirajului. Axa sa centrală era totuși valea Mureșului, de la Vidrasău la Iernut. Avea în total 24 de localități.

La sud de acesta se localiza cercul **Târnaveni**, care cuprindea 30 de așezări, din bazinul Târnavei Mici. Acest cerc începea, în amonte, la Bahnea și Suplac, și depășea, în aval, cadrul județului Mureș. Spre sud, includea și localitățile de pe afluenții Târnavei Mici (Șaroș, Băgaciu).

Cercul **Dumbrăveni** era localizat la est de cercul Târnaveni, incluzând 36 de așezări situate între Târnavă Mică și Târnavă Mare. Doar câteva sate aparținătoare de acest cerc se aflau pe malul drept al Târnavei Mici, Bălăușeri, Coroi, Corisânmartin și Odrihei. Limita vestică era dată de satele Idiciu, Cund, Gogan, iar cea estică de satele Nadeș, Jacu, Boiu, Șoard. Spre sud ajungea până în vecinătatea Sighișoarei, la Hetiur.

Comitatul **Turda-Arieș** a fost creat având la bază districtul inferior al vechiului comitat Turda, la care s-a adăugat o parte din Câmpia Transilvaniei. Pe teritoriul actual al județului Mureș, acest comitat era reprezentat de un singur cerc, **Luduș**. Acest cerc avea la sud o limită clară, dată de Mureș, între Sânmărghita la est și Chețani la vest. Limita era mai sinuoasă prin Câmpia Transilvaniei, ajungând în nord până la Valea Largă, Miheșu de Câmpie, Șăulia, Grebenișu de Câmpie, iar în est până la Căpușu de Câmpie, Șăușa și Oroiu. Avea în total 29 de localități.

Comitatul **Târnavă Mare** era format din câteva foste scaune săsești și din enclavele fostului comitat Alba de Sus, situate în principal la sud de Târnavă Mare, în culoarul și pe afluenții acesteia. Reședința acestui comitat a fost stabilită la **Sighișoara**.

Pe teritoriul analizat, acest comitat era reprezentat de un singur cerc, **Sighișoara** (care s-a numit, până spre 1900, cercul **Criș**) și de municipiul Sighișoara. Cercul Sighișoarei cuprindea 25 de așezări din partea sudică a județului Mureș, dar și din actualele județe Brașov și Sibiu. O singură așezare era de pe malul drept al Târnavei Mari (Seleuș, comuna Daneș), iar celelalte localități, la sud de acest râu. Este vorba despre unele sate din comunele Saschiz, Apold, Vânători, Albești, Daneș, din prezent.

Celălalte comitate amintite includeau părți infime din actualul județ Mureș.

Astfel, comitatul **Odorhei**, prin cercul **Cristuru Secuiesc**, cuprindea sate situate în extremitatea sud-estică a județului – cele situate pe afluenții de stânga ai Târnavei Mici (Solocma, Bezid, Bordoșiu, Vețca, Jacodu), sau satele Mureni, Feleag și Archita, localizate la sud de Târnavă Mare.

Comitatul **Alba de Jos** (denumire superfluă, întrucât Alba de Sus nu mai exista) includea câteva sate de la sud de Mureș, din perimetrul actualelor comune Cuci, Așintiș și Bichiș, ajungând în sud până la Herepea. Toate aceste localități făceau parte din cercul **Ocna Mureș**.

Comitatul **Cluj (Cojocna)** se extindea, ca și înainte, de la vest la est, prin centrul Câmpiei Transilvaniei. Includea extremitatea nordică a județului Mureș, teritoriu încadrat în două cercuri: Sărmașu și Teaca.

De cercul **Sărmașu** aparțineau toate localitățile care astăzi formează orașul Sărmașu, respectiv comuna Sânpetru de Câmpie. Evident, acest cerc depășea spre nord și spre vest limitele teritoriului supus analizei.

Cercul **Teaca** se desfășura mai spre est, incluzând satele din actualele comune Fărăgău, Crăiești, Lunca, Cozma, Batoș, ajungând până spre Reghin, la Dedrad, Sântu, Filpișu Mic.

Perioada interbelică

La sfârșitul Primului Război Mondial (1914-1918), la Marea Adunare Națională de la Alba Iulia din 1 Decembrie 1918 se proclamă Unirea cu Țara; întreg teritoriul studiat intră în granițele noului stat român. Noua frontieră româno-maghiară, așa cum este astăzi, a fost trasată orientativ la Conferința de pace de la Paris din iunie 1919 și stabilită definitiv în urma **Tratatului de la Trianon** (4 iunie 1920).

Imediat după Unire, s-a procedat la menținerea **provinciilor**, ca entități administrativ-teritoriale de mare întindere. Prin *Decretul privitor la instituirea conducerii serviciilor publice în Transilvania nr. 3622 din 11 decembrie 1918*, se precizează că, în mod provizoriu, conducerea serviciilor publice din Transilvania revine **Consiliului Dirigent**, emanat din voința Adunării Naționale de la Alba Iulia. Acesta fusese desemnat încă din 2 decembrie de către Marele Sfat Național Român, fiind investit ca organ politic și administrativ, cu activitate permanentă și atribuții guvernamentale, care să conducă treburile curente ale Transilvaniei (I.S. Nistor, 2000). Primul decret, din ianuarie 1919, prevedea ca, în interesul ordinii publice și pentru a asigura continuitatea de drept, legile maghiare de până la 18 octombrie 1918 să rămână provizoriu în vigoare, dar se introducea în mod obligatoriu limba română ca limbă oficială în toate serviciile publice.

Astfel, rămâneau în vigoare și legile administrative maghiare, respectiv XXI și XXII din 1886; era un prim semnal dat autorităților de la București că nu se va accepta necondiționat legislația de profil a Vechiului Regat (M. Guțan, 2005). Primele modificări au avut în vedere terminologia utilizată. Astfel, *Decretul nr. IV pentru statorirea unor denumiri românești în administrație și justiție* din 30 ianuarie 1919 a introdus termenii de **județ** (în loc de comitat), **plasă** (în loc de cerc), **oraș cu consiliu** (în loc de oraș cu magistrat), **prefect** (în loc de comite suprem), **subprefect** (în loc de vice-comite), **secretar comunal** (în loc de notar comunal) etc.

În această perioadă (1919-1920) toți funcționarii publici au fost numiți, deși prin Decretul II al aceluiași Consiliu Dirigent se desființa principiul virilismului, precizându-se că în viitor administrația locală va avea în componență doar membri aleși. Aceste tendințe centralizatoare sunt explicabile, întrucât marea majoritate a administrației publice din Transilvania era maghiară sau maghiarizată, constituind o piedică în calea desăvârșirii unirii cu România. Din nefericire, în multe cazuri funcționarii români care i-au înlocuit pe aceștia au avut o pregătire necorespunzătoare și au făcut cu greu față sarcinilor și atribuțiilor încredințate (M. Guțan, 2005).

Încetarea mandatului Consiliului Dirigent din Transilvania a avut loc prin efectul *Decretului-Lege nr. 1462 din 2 aprilie 1920*. Ultima ședință a Consiliului, condusă de Iuliu Maniu, s-a ținut la Cluj în 10 aprilie 1920, când a avut loc ceremonia de predare a puterii către guvernul regal de la București. La Cluj a rămas un **secretariat general**,

înlocuit în 1921 cu un **directorat general**, cu câte un departament corespunzător fiecărui minister al Guvernului, ca organ detașat al acestuia. Directoratul general din Cluj a fost definitiv desființat în 1924.

În spațiul analizat, până la *Legea de unificare administrativă* din 1925, au rămas în vigoare, în general, vechile limite. Acestea pot fi ușor reconstituite pe baza *Dicționarului* lui C. Martinovici și N. Istrati (1921).

Județul **Mureș-Turda** era practic identic cu fostul comitat omonim. Apărea însă în plus o plasă, **Band**, care includea majoritatea așezărilor din Câmpia Transilvaniei care făcuseră parte din cercul de jos al Mureșului. Celelalte comitate (Târnava Mică, Turda-Arieș, Târnava Mare, Odorhei, Alba de Jos și Cluj) nu și-au modificat limitele în cadrul teritoriului analizat în raport cu perioada antebelică.

În vederea organizării administrativ-teritoriale a noului stat român unificat, în 1920 a fost instituită o comisie pe lângă Ministerul de Interne, în care au fost incluși geografi precum Simion Mehedinți și Vasile Meruțiu. Examinând situația existentă la acea dată, comisia a formulat următoarele aprecieri: între cele 76 de județe existau nepotriviri foarte mari ca suprafață, ca populație, ca densitate a rețelei căilor de comunicație; unele județe prezentau anomalii în privința formei, iar altele aveau o capitală (reședință) excentrică și greu accesibilă.

Într-o primă fază, comisia a sugerat guvernanților formarea unor județe mari, care să favorizeze dezvoltarea vieții publice și descentralizarea administrativă. Acest prim proiect, din anul 1921, prevedea împărțirea țării în 48 de județe (V. Meruțiu, 1929).

Din motive lesne de înțeles, reprezentanții județelor ce urmau a fi desființate (în alte părți ale României) au protestat vehement, astfel încât Ministerul de Interne a fost nevoit să comunice comisiei că acest proiect nu este acceptat. A fost astfel realizat un al doilea proiect, ce prevedea un număr de 62 de județe, de mărime mijlocie (V. Surd *et al.*, 2005).

Nici acest proiect nu a avut mai mult succes, pe adresa comisiei venind nenumărate scrisori de protest din partea autorităților locale și chiar a unor grupuri de cetățeni, unele descrise de V. Meruțiu (1929). Acestea conțineau și propuneri de îmbunătățire a organizării administrative, și unele aveau chiar un caracter oficial, fiind redactate de reprezentanții județelor.

În timp ce comisia dezbătea aceste opinii, propuneri, proteste și memorii, la 29 martie 1923 este adoptată noua Constituție a României, care statua la articolul 4 că teritoriul statului era împărțit în județe, iar județele în comune. În continuare, stabilea că „numărul, întinderea și subdiviziunile lor teritoriale se vor stabili după formele în legile de organizare administrativă” (V. Surd *et al.*, 2005, p. 350). Conform Constituției, județul era un organism politico-teritorial cu atribuțiuni de putere publică, organ de administrație și gestiune patrimonială, înzestrat cu organe reprezentative. Interesele județene erau girate de Consiliile Județene, ai căror membri erau aleși prin vot universal, direct, secret, obligatoriu, cu reprezentarea minorității, la care se pot adăuga și membri de drept sau cooptați. Printre membrii cooptați se puteau număra și femei.

Punerea în practică a prevederilor noii Constituții s-a făcut prin **Legea pentru unificarea administrativă din 14 iunie 1925** (promulgată prin Decret Regal nr. 1972 / 13 iunie 1925, publicată în *Monitorul Oficial* nr. 128 din 14 iunie 1925). Aceasta conținea doar prevederile de bază, nu și împărțirea propriu-zisă pe județe.

Noua împărțire administrativă a fost publicată începând cu octombrie 1925 și a intrat în vigoare la data de 1 ianuarie 1926. Pentru reforma administrativă, constata cu amărăciune V. Meruțiu (1929), „nu s-a mai ținut cont de această comisiune și nici de alta. Au intrat în joc interesele politice locale. Din proiectele Comisiei s-a ales ce a fost cu putință”. Așadar, munca de câțiva ani de zile a comisiei ce a funcționat pe lângă Ministerul de Interne a fost aproape în zadar, iar proiectele de județe mari, apoi de județe mijlocii, au fost înlăturate pentru a se crea aceleași județe mici. În total, teritoriul țării a fost împărțit în 71 de județe, 498 de plăși, 8879 de comune, dintre care 8704 comune rurale, iar restul urbane (orașe), din care 17 municipii reședință de județ, 54 de comune urbane reședință de județ, 94 de comune urbane nereședință și 10 comune suburbane (V. Surd *et al.*, 2005, p. 350).

Împărțirea majoră, pe județe și comune, a fost promulgată prin Decretul Regal nr. 2465, și a fost publicată în M.O. nr. 220 din 7 octombrie 1925. Pentru județele din Transilvania, noua organizare administrativă, pe județe, plăși și comune, este redată și în *Indicatorul comunelor din Ardeal și Banat* (N. Istrati, 1925).

Comparativ cu situația din perioada antebelică, constatăm că **județul Mureș-Turda devinde județul Mureș**, pentru prima dată utilizându-se oficial această denumire.

Acesta și-a extins suprafața atât spre nord, prin preluarea de la fostul județ Cluj a plășii Teaca, cât și spre vest, prin includerea în plasa Band a mai multor așezări din fostul județ Turda-Arieș. Și acest județ își schimbă denumirea în **județul Turda**. Spre sud, județele **Târnava Mică și Târnava Mare** își păstrează în linii mari vechile limite. Județul **Odorhei** se extinde mai spre nord, incluzând și satele de pe dreapta Târnavei Mici, de la Chibed la Sângeorgiu de Pădure, în detrimentul județului Mureș. Județul **Cluj** mai este prezent în colțul nord-vestic al actualului județ Mureș, în zona orașului Sărmașu. Județul **Alba** mai cuprinde un singur sat din acest teritoriu (Gâmbuț),

Atât în perioada octombrie 1925 – februarie 1926, cât și ulterior, Ministerul de Interne revine asupra decretelor inițiale, fie cu unele modificări minore, fie cu publicarea de erate, de altfel foarte numeroase din cauza timpului scurt avut la dispoziție. În cele din urmă, reforma administrativă din 1925 a fost pusă în aplicare. Noua organizare administrativă nu a cunoscut, în perioada interbelică, schimbări de substanță la nivelul județelor, ci doar la cele inferioare (plăși și comune).

Legea de unificare administrativă din 1925 a fost aspru criticată în epocă, în special de către reprezentanții Transilvaniei, Basarabiei și Bucovinei, care avuseseră parte de o reală descentralizare administrativă sub vechiul regim, în vreme ce noua lege prelua majoritatea ideilor din modalitatea de administrare Vechiului Regat. La nivelul județului, **prefectul** (ca reprezentant al guvernului) avea puteri sporite, ceea ce era inacceptabil pentru reprezentanții administrației locale, care cu greu puteau accepta norme de drept inferioare celor precedente.

În plus, era menținută și **plasa**, ca unitate geografică de administrare și control, condusă de un **pretor** subordonat prefectului de județ. Pretorul de plasă avea atribuții proprii de minimă importanță, și atribuții delegate de prefect. Plasa nu avea personalitate juridică, dar reprezenta o circumscripție de deconcentrare administrativă, la nivel supracomunal.

Evident, cele mai vii nemulțumiri le-a stârnit gruparea satelor în comune, în vreme ce înainte de război, fiecare sat reprezenta o comună cu organe proprii, deliberative și executive.

Sub un nou regim politic, al Partidului Național-Țărănesc condus de Iuliu Maniu, ce a înlocuit guvernul liberal Brătianu, Legea de unificare administrativă a fost înlocuită

de **Legea pentru organizarea administrațiunii locale din 3 august 1929** (promulgată prin Decretul Regal nr. 2721 din 29 iulie și publicată în M.O. nr. 170 din 3 august 1929).

Principala noutate a legii era reprezentată de apariția a încă două nivele de organizare, adăugate celor existente: Directoratele Ministeriale, ca nivel suprajudețean, și satul, căruia i se conferă în premieră personalitate juridică, ca nivel subcomunal.

Împărțirea efectivă pe județe, plăși și comune s-a făcut în perioada ce a urmat, până la finele anului 1929. Principala lege în acest sens a fost cea promulgată prin Decretul Regal nr. 4036 din 7 decembrie 1929, publicată în M.O. nr. 274 din 9 decembrie 1929, ulterior intervenindu-se doar pentru erate și modificări minore.

Numărul de **județe** la nivel național rămânea același (71), legea prevăzând doar mici schimbări ale limitelor de județ.

În continuare, prezentăm împărțirea pe județe și plăși în conformitate cu Recensământul din 1930, care respectă prevederile legii administrative din 1929.

Astfel, județul **Mureș** acoperea aproximativ 75% din teritoriul său din prezent, depășind pe alocuri actuala limită de județ. Avea reședința în municipiul Târgu Mureș, și mai includea un oraș, Reghin. Localitățile rurale erau cuprinse în perimetrul a șapte plăși: Miercurea Nirajului, Mureș, Reghin, Toplița, Teaca, Band și Râciu.

Plasa **Miercurea Nirajului** includea toate așezările din bazinul superior al Nirajului, până la Gălești și Troița, în aval, limita spre vest fiind dată de localitățile Maiad, Veța, Moșuni. În sud ajungea până în perimetrul comunei Neaua, și includea și localități de pe Târnavă Mică (Sovata și Sărățeni). Limita de est era dată de Munții Gurghiului. Avea în componență 50 de așezări.

Plasa **Mureș** reprezenta o comasare a mai vechilor cercuri de sus și de jos a Mureșului. Se extindea în Culoarul Mureșului de la Dumbrăvioara și Glodeni până la Ungheni și Morești, având în centru municipiul Târgu Mureș. Includea și satele situate pe afluenții Mureșului, inclusiv în bazinul Nirajului, aval de Păsăreni. În Câmpia Transilvaniei ajungea până la Berghia, Cuieșd, Ceuașu de Câmpie și Păingeni. În total cuprindea 66 de sate.

Plasa **Reghin**, la rândul său, era alcătuită din nu mai puțin de 64 de sate, rezultate din comasarea parțială a mai vechilor cercuri de sus și de jos a Reghinului. Axa sa era Mureșul, de la Deda, în amonte, până la Glodeni și Voivodeni, în aval. Spre est atingea

culmile Munților Gurghiu, mai ales ca urmare a includerii satelor de pe valea Gurghiului. În vest, ajungea până la Toldal, Poarta, Filpișu Mare, Sântu.

Plasa **Toplița** se desfășura amonte de cea a Reghinului. Pe teritoriul actual al județului Mureș includea doar localitățile din defileu, din comunele prezente Răstolița, Lunca Bradului și Stânceni.

Plasa **Teaca** era situată mai la nord de cea a Reghinului. Localizată parțial în teritoriul analizat, și parțial în județul vecin, Bistrița-Năsăud, includea sate din actualele comune Batoș, Cozma, Lunca, Fărăgău.

Plasa **Râciu**, învecinată la vest cu plasa Teaca, includea 16 așezări din partea centrală a Câmpiei Transilvaniei, în prezent situate pe teritoriul comunelor Băla, Râciu, Crăiești, Șincai, Pogăceaua.

O altă plasă de mai mici dimensiuni era plasa **Band**, care ajungea în sud până la Mureș, între satele Sânmărghita și Lechința, iar în nord până la Șăulia și Grebenișu de Câmpie. A avea în total 18 așezări rurale.

Județul **Târnava Mică** moștenea, în mare parte, fostul comitat și județ omonim. Reședința sa era în continuare la **Târnăveni**. De asemenea, era divizat în mai aceleași plăși în teritoriul analizat, Iernut, Târnăveni și Dumbrăveni.

Plasa **Iernut** includea 20 de așezări de pe malul sudic al Mureșului, între Vidrasău și Iernut, și de pe afluenții de stânga ai acestuia. Față de perioada antebelică, se extindea spre sud-vest, incluzând și comuna Bichiș.

Plasa **Târnăveni** era situată tot de-a lungul Târnavei Mici, de la Suplac și Bahnea, până la ieșirea din județ, la Adămuș. A avea în componența sa 39 de așezări, multe dintre ele pe afluenții de stânga ai Târnavei Mici.

Plasa **Dumbrăveni** cuprindea 33 de așezări, atât de pe Târnava Mică (între Bălăușeri și Odrihei), cât mai ales între cele două Târnave.

Județul **Turda** era prezent pe teritoriul actual al județului Mureș doar prin plasa **Luduș**. Comparativ cu perioada antebelică, această plasă (și județul) a pierdut spre est câteva sate în favoarea plășii Band (județul Mureș), dar a câștigat spre sud altele, în detrimentul plășii Ocna Mureș (județul Alba). Astfel, în perioada antebelică, plasa Luduș se desfășoară pe ambele maluri ale Mureșului, ajungând în nord până la Valea Largă și Zau de Câmpie, iar spre sud până la Petrilaca, Nandra și Botez.

Județul **Târnava Mare** își menținea reședința în municipiul **Sighișoara**. Plasa Sighișoara includea 27 de așezări din jurul acestui oraș. Față de perioada antebelică, plasa (și județul) își extinde teritoriul spre nord, incluzând sate de la nord de Târnava Mare (Hetiur, Boiu, Șopa, Șoard, Jacu), dar și spre est (satul Archita).

Județul **Odorhei** își extinde mai mult teritoriul, în special de-a lungul Târnavei Mici, unde toate localitățile dintre Chibed și Sângeorgiu de Pădure sunt incluse în plasa **Praid**. Mai spre sud, plasa **Cristur** se micșorează, rămânând pe stânga Târnavei Mici între Bezid și Dumitreni, în vreme ce spre sud includea așezări precum Vețca, Jacodu, Feleag, Mureni.

Județul **Cluj** este prezent doar prin plasa **Sărmașu**, în nord-vestul teritoriului analizat. Aceasta includea localitățile componente ale actualului oraș Sărmașu și ale comunelor învecinate Miheșu de Câmpie și Sânpetru de Câmpie.

În fine, județul **Alba** era reprezentat doar prin satul Gâmbuț, din plasa **Ocna Mureș**.

Legea administrativă din 1929 avea un puternic caracter descentralizator, dar a făcut la rândul său obiectul a numeroase critici. Unele dintre acestea erau îndreptate împotriva Directoratelor Ministeriale Locale, combătute pe baza unui aparente neconcordanțe cu spiritul unității naționale. Se făcea astfel o confuzie (prezentă și azi) între regionalizare, văzută ca „federalizare” (opusă unității naționale), și descentralizare administrativă.

Criticile mult mai pragmatice vizau însă cheltuielile enorme pe care le presupuneau noile organe administrative, extinse pe cinci nivele, față de cele trei de până atunci (județ, plasă, comună). De altfel, la Directoratele Ministeriale Locale s-a renunțat încă din 15 iulie 1931, după venirea la putere a guvernului Iorga. În aceeași perioadă au fost modificate și numeroase alte prevederi, inclusiv cele referitoare la personalitatea juridică a satelor, revenindu-se așadar la județ și comună, ca singure organe ale administrației înzestrate cu personalitate juridică. Prin legi de modificare succesive, în total 11 între 1929 și 1934, s-a revenit practic la prevederile legii din 1925. Era însă nevoie de o lege nouă, care să pună ordine în haosul legislativ creat de numeroasele modificări ale legii administrației.

Acest act normativ a apărut în 1936, din nou sub auspicii liberale: **Legea administrativă din 27 martie 1936**, publicată în M.O. nr. 73 din acea zi. Se revine aproape în totalitate la prevederile legii de unificare din 1925, iar prefectul devine iarăși reprezentantul Guvernului în județ și șeful administrației județene. Se instituie pentru prima dată Consiliul de Prefectură, ca organ consultativ la prefectului, format din șefii serviciilor publice deconcentrate. Regulamentul de aplicare al acestei legi a apărut abia la 18 februarie 1937, dar acesta reprezintă un real progres, explicând cu maximă claritate atribuțiile proprii fiecărui serviciu și birou din cadrul administrației locale.

Legea nu a apucat să-și arate roadele, căci regele Carol al II-lea a decis, la 10 februarie 1938, în contextul instabilității politice apărute ca efect al rezultatului alegerilor din 20 decembrie 1937 (când nici un partid nu a obținut suficiente voturi pentru a forma Guvernul), instaurarea **regimului monarhic autoritar**, numind în fruntea Guvernului pe Patriarhul Miron Cristea. Noul regim, de dictatură regală, a fost definitiv instalat în urma publicării unei noi Constituții, la 27 februarie 1938.

Organizarea politică dată statului de noua Constituție impunea reorganizarea administrativă, pe baza următoarelor principii: primatul competenței (arată preferința legiuitorului pentru organele numite pe criterii de competență, în contrast cu cele alese), desființarea unităților administrative artificiale (județele), ordine în administrație și autoritate (conducerea unităților este încredințată unor persoane numite care, eliberate de presiunea electoratului, se vor putea dedica intereselor generale), organizarea și sistematizarea activității administrative (în scopul de a asigura continuitate și eficiență acțiunii de administrație), și, în cele din urmă, divizarea teritoriului țării în **ținuturi și comune** (V. Surd *et al.*, 2005, p. 356).

Aceste deziderate au fost incluse în noua **Lege administrativă din 14 august 1938**, publicată în aceeași zi în M.O. nr. 187, Partea I. În primul articol din lege se precizează că administrația teritorială se exercită prin următoarele circumscripții teritoriale: **comuna, plasa, județul și ținutul**. Așadar, nici de această dată nu se desființează plășile, și nici județele, dar acestea rămân simple circumscripții de control și de deconcentrare administrativă. Comuna și ținutul sunt înzestrate cu personalitate juridică și exercită atribuții de administrație generală, conferite prin lege.

Principala noutate este apariția ținuturilor, ca forme de organizare administrativă la nivel regional. Județele Mureș, Turda, Târnava Mică, Târnava Mare, Odorhei și Alba au fost incluse noului ținut **Mureș**, cu reședința la Alba Iulia. Doar părțicica din nord-vest (zona Sărmașu), care făcea parte din județul Cluj, a fost cuprinsă în ținutul **Someș**, cu reședința la Cluj.

Nici această organizare nu a fost de durată. În urma evenimentelor externe, respectiv debutul mării conflagrații mondiale și Dictatul de la Viena (30 august 1940), regimul carlist este înlocuit, iar noul guvern, instalat la la 4 septembrie 1940, a suspendat Constituția din 1938 și toate legile aferente, inclusiv cea administrativă. Se revine la Constituția din 1923, și se reintroduc prevederile legilor anterioare, printr-un nou act normativ, **Legea nr. 67 din 21 septembrie 1940**. Județul redevine unitate administrativ-teritorială cu personalitate juridică, iar ținuturile sunt desființate.

Împărțirea efectivă pe județe, plăși și comune s-a făcut puțin mai târziu, aceasta fiind preluată conform Recensământului din 1941.

În urma Dictatului de la Viena, teritoriul județului Mureș a fost divizat între două state, granița dintre România și Ungaria traversând vreme de patru ani (1940-1944), în diagonală, acest județ.

În România au rămas aproape integral județele Târnava Mică și Târnava Mare. Județul Turda și-a schimbat denumirea în Cluj-Turda, incluzând și părțile din județele învecinate Cluj și Mureș care au rămas pe teritoriul României.

În Ungaria a fost integrată cea mai mare parte a județelor Mureș și Odorhei, respectiv jumătatea estică a actualului județ. Granița urmărea, de la nord la sud, localitățile Râciu, Band, Oroiu, Șăușa, Morești, Ungheni, Tirimia, Coroi, Bălăușeri, Chendu, Vețca, după care ieșea în afara teritoriului studiat.

În județul **Cluj-Turda**, se includeau și plășile Luduș, Căpușu de Câmpie și Sărmașu. Plasa **Luduș** își menținea aproape intactă suprafața. Spre est, noua plasă **Căpușu** integra localitățile din fostele plăși Band și Râciu, rămase pe partea românească a graniței. Mai spre nord, plasa **Sărmașu** se extindea la rândul său spre est, până la Șincai și Pogăceaua.

În județul **Târnava Mică** s-a înființat plasa **Bahnea**, în partea de est a județului, vecină cu granița. Spre sud se localiza plasa Dumbrăveni, spre vest, plasa Târnăveni, și spre nord, plasa Iernut, puțin reduse în suprafață față de perioada anterioară.

În județul **Târnava Mare**, alături de plasa **Sighișoara**, apare și plasa **Odorhei**, cu localitățile care fuseseră incluse în județul Odorhei, și acum se aflau pe partea românească a graniței, la care se adăugau și alte localități (Saschiz, Vânători, Șoard, Daia, etc).

Pe partea ce temporar a făcut parte din Ungaria, a fost reînființat județul **Mureș-Turda**, cu plăși asemănătoare celor antebelice, precum Reghin de Sus, Reghin de Jos, Mureș de Sus, Mureș de Jos, Miercurea Nirajului, Sângeorgiu de Pădure, Band și Teaca. Reședința județului a fost fixată la Târgu Mureș.

În toamna anului 1944 armata română a eliberat Ardealul de Nord, ultimele orașe eliberate fiind Satu Mare și Carei, la 25 octombrie 1944. Reinstaurarea administrației românești în acest teritoriu s-a făcut însă treptat, și definitiv începând cu 9 martie 1945. S-a revenit la vechea structură administrativă, de dinainte de război, care avea să rămână nemodificată până în 1950.

Perioada comunistă

În 1950, autoritățile comuniste au luat decizia de a schimba din rădăcini organizarea administrativă din România, copiind modelul sovietic, cu o structură pe trei nivele: regiuni, raioane și comune. Localitățile urbane se divizau în orașe interes republican, regional sau raional. Aceste prevederi erau conținute în **Legea nr. 5 din 8 septembrie 1950**.

Regiunea reprezenta unitatea administrativ-economică delimitată teritorial, pe care se sprijină direct organele statului, fiind subordonată acestora. Regiunea era alcătuită din raioane și orașe de subordonare regională. **Raionul** reprezenta o unitate teritorială, operativă din punct de vedere economic, politic și administrativ, fiind format din orașe de subordonare raională și comune. Localitatea de reședință a sfatului popular al raionului era centrul raional. Raionul se subordona direct regiunii. **Comuna** reprezenta o unitate administrativă și economică delimitată teritorial, alcătuită dintr-unul sau mai multe sate apropiate. Satul în care se găsește reședința sfatului popular comunal era centrul comunal. Comuna era subordonată direct raionului.

În total, la nivel național existau 28 de regiuni. Cea mai mare parte a teritoriului actual al județului Mureș era inclusă în **regiunea Mureș**. Aceasta includea un oraș de importanță regională, totodată reședință a regiunii – Târgu Mureș; patru orașe de importanță raională, din care două în teritoriul analizat – Reghin și Târnăveni, și două în afara acestuia (Blaj și Gheorghieni); și șase raioane: Târgu Mureș, Reghin, Târnăveni, Sângeorgiu de Pădure, Luduș și Gheorghieni.

Raionul **Târgu Mureș** cuprindea 50 de comune situate în apropierea orașului, în Culoarul Mureșului, pe cursul inferior al Nirajului și în Câmpia Transilvaniei.

Raionul **Reghin** cuprindea toată regiunea de nord-est a actualului județ Mureș. Avea în componența sa 44 de comune.

Raionul **Târnăveni** se axa pe cursul inferior al Târnavei Mici, incluzând și părți din actualul județ Alba. Cuprindea 25 de comune.

Raionul **Sângeorgiu de Pădure**, cu reședința în comuna omonimă, includea tot 25 de comune de pe cursul mijlociu al Târnavei Mici și de pe cursul superior al Nirajului.

Raionul **Luduș** se axa pe valea Mureșului, pe ambele părți ale sale, înaintând în special mult spre nord, în Câmpia Transilvaniei. Cuprindea 30 de comune.

Raionul Gheorghieni se localiza în totalitate în județul Harghita din prezent.

Mai spre sud se aflau regiunile **Sibiu** și **Stalin** (Brașov). Din regiunea Sibiu, în teritoriul analizat se afla cea mai mare parte din raionul **Sighișoara**, inclusiv orașul de importanță raională Sighișoara și alte 28 de comune. În regiunea Stalin fuseseră repartizate câteva sate, în raionul **Odorhei**.

Numărul regiunilor era probabil considerat ca fiind prea mare, astfel încât prin **Decretul nr. 331 din 27 septembrie 1952**, numărul regiunilor se reduce de la 28 la 18.

Principala noutate, pe lângă reducerea drastică a numărului de regiuni, este înființarea **Regiunii Autonome Maghiare**, în conformitate cu principiul asigurării „autonomiei administrativ-teritoriale acordat populației maghiare din raioanele secuiești, unde ea formează o masă compactă”, principiu enunțat în capitolul introductiv al noii Constituții a R.P.R., adoptată la 24 septembrie 1952.

Noua regiune, cu sediul la **Târgu Mureș**, se extinde mult spre est și sud-est, în „Secuime”, dar pierde din ținuturile vestice ale fostei regiuni Mureș. Practic, în regiune mai rămân din teritoriul analizat doar raioanele **Târgu Mureș**, cu 37 de comune, **Reghin**,

cu 29 de comune, și **Sângeorgiu de Pădure**, cu 23 de comune. Mai trebuie remarcat că, din acest an (1952), localitatea **Sovata** are statut de oraș (de importanță raională, la acel moment).

Spre vest, raionul **Luduș** este preluat de regiunea Cluj. La momentul respectiv acest raion cuprindea 23 de comune. Tot în 1952 se (re)înființează raionul Sărmașu, în partea centrală a Câmpiei Transilvaniei, care cuprindea și localități din nord-vestul actualului județ Mureș.

Prin desființarea regiunii Sibiu, raionul **Sighișoara** este inclus regiunii **Stalin**. În 1952, acest raion avea 24 de comune și un oraș raional (Sighișoara). Aceeași soartă o are și raionul **Târnăveni**, cu cele 28 de comune ale sale și orașul raional Târnăveni.

Tendința de centralizare se manifestă și în anii următori, prin reducerea numărului de regiuni de la 18 la 16, instituită prin **Decretul nr. 12 din 4 ianuarie 1956**. Același decret modifică în sens pozitiv numărul raioanelor și al orașelor la nivel național, nu însă și la nivelul teritoriului analizat, unde situația rămâne neschimbată.

La nivel local, apar pentru prima dată ca sate numeroasele cătune cu gospodării risipite din ariile montane și colinare (mai ales Câmpia Transilvaniei), semnalate încă din 1954 în *Indicatorul alfabetic al localităților din R.P.R.* Crește exponențial numărul de sate, inclusiv în județul Mureș.

Pe de altă parte, se face tot mai puternic simțit un curent ideologic ce viza urbanizarea (cu orice preț), prin modificarea statutului unor localități, pentru a avea un număr mai mare de locuitori în „mediul urban”. Astfel, pe de o parte, se declară noi orașe, iar pe de altă parte, anumite localități cu un procent însemnat din locuitori angrenat în activități non-agricole sunt declarate „localități asimilate urbanului”.

În 1960, regiunile Stalin și Autonomă Maghiară își schimbă numele în **Brașov** și, respectiv, **Mureș-Autonomă Maghiară**, în urma promulgării **Legii nr. 3 din 24 decembrie 1960**. Această lege marchează revenirea parțială la formele tradiționale de organizare administrativă a teritoriului românesc, și un prim pas spre desprinderea de sistemul sovietizat existent în deceniul al șaselea.

Totodată, raioanele **Târnăveni** (cu 27 de comune și orașul omonim) și **Luduș** (cu 35 de comune) revin în cadrul regiunii **Mureș-Autonomă Maghiară**, iar localitatea **Luduș** primește statut urban (oraș de importanță raională). Raionul Sărmașu este

desființat, iar teritoriul său mureșean este arondat raionului Luduș. Alături de aceste două raioane, din regiunea Mureș-Autonomă Maghiară mai făceau parte raioanele **Târgu Mureș** (cu 45 de comune și orașul regional Târgu Mureș) și **Reghin** (36 de comune și orașul Reghin). Este desființat raionul Sângeorgiu de Pădure, o parte din teritoriul său fiind inclus în raionul **Odorhei**.

Singura parte din județul actual care nu făcea parte din regiunea Mureș-Autonomă Maghiară era raionul **Sighișoara**, cu cele 22 de comune ale sale, la care se adăuga orașul **Sighișoara**, avansat la rangul de **oraș de importanță regională** (echivalent municipiului), după ce 10 ani a fost „retrogradat” ca oraș raional.

Decretul nr. 799 din 1964 a însemnat o mare lovitură adusă satelor și toponimiei românești, prin modificarea arbitrară a acelor denumiri de localități, care, după gustul autorităților, nu corespundeau cu noile realități social-economice. O altă măsură a fost aceea de a „boteza” unele sate cu numele unor personalități locale.

În 1968 este revizuit întreg sistemul administrativ și se revine la județ ca unitate administrativă de bază. Se renunță la regiune și raion ca circumscripții administrative. Localitățile sunt organizate în municipii, orașe și comune. Noile reglementări au fost instituite prin **Legea nr. 2 din 1968**, publicată în *Buletinul Oficial* din 17 februarie 1968. Noua lege a fost ușor modificată în același an, prin Legea nr. 55 din 19 decembrie 1968.

Noua lege instituie județul **Mureș** în forma existentă și astăzi. Orașele regionale Târgu Mureș și Sighișoara devin municipii, orașele raionale Reghin, Târnăveni, Luduș și Sovata devin orașe, iar numărul de comune a fost redus și mai mult, în condițiile exodului rural și al reducerii continue a populației rurale. Comunele instituite în 1968 sunt, cu mici modificări (din ultimii ani), aceleași cu cele existente în prezent.

Organizarea administrativă din 1968 a cunoscut o mare stabilitate, fiind în linii mari nemodificată până astăzi. O modificare, care nu are legătură cu teritoriul analizat, se produce în 1981, când, prin Decretul 15/1981 au fost reorganizate județele Ilfov și Ialomița, rezultând noile județe Giurgiu, Ialomița, Călărași și Sectorul Agricol Ilfov.

În 1989 a fost emisă o nouă lege administrativă, **Legea nr. 2 din 1989**, care nu aducea modificări la nivelul județelor, și care a fost oricum abrogată în 1990, prin Decretul-Lege nr. 38 din 1990, publicat în M.O. nr. 14 din 23 ianuarie 1990. Au fost păstrate doar prevederile „pozitive” din legea respectivă, respectiv acordarea statutului

urban unor comune, între care și **Iernut**, care astfel devine la rândul său oraș. Tot prin acest decret se desființează comunele suburbane, care devin comune „obișnuite”, autonome.

9.6. Zonele de influență și polii urbani de creștere din județul Mureș

Teoria locurilor centrale a fost elaborată în perioada interbelică de geograful german **Walter Christaller** (1893-1969), care o prezintă într-o primă formă în teza sa de doctorat (1933). Teoria a fost ulterior completată de un alt geograf german, **August Lösch** (1906-1945), în anul 1941. După război, teoria a avut o diseminare largă, fiind dezvoltată de școala geografică anglo-saxonă, în special în anii revoluției cantitative în geografie (anii 60 și 70). Ea a fost folosită și ca instrument în vederea amenajării teritoriului.

Locul central este o așezare care furnizează bunuri și servicii pentru populația proprie și pentru populația așezărilor situate în proximitate, indiferent de distanță. Așezarea cu calitatea de loc central poate fi urbană sau rurală. În opinia lui Christaller, funcțiile locurilor centrale sunt în primul rând cele **terțiare**. Deși o parte a teoriei este evident influențată de modelele lui von Thünen și Weber, teoria locurilor centrale nu ia în calcul importanța locului central ca piață de desfacere a produselor agricole (von Thünen) sau ca posibil centru industrial, ci doar ca furnizor de bunuri și servicii.

Christaller elaborează teoria pornind de la următoarele condiții (V. Surd, 2003):

- existența unui spațiu plan de câmpie („spațiu izotrop”), în cadrul căruia transportul este la fel de ieftin în toate direcțiile; costul transportului crește direct proporțional cu distanța (se ia în considerare un singur mijloc de transport);
- populația este distribuită uniform în spațiu și are aceleași afinități, aceleași nevoi și același venit;
- resursele sunt uniform distribuite în spațiu și nu există variații ale producției agricole;
- bunurile și serviciile sunt procurate întotdeauna de la cel mai apropiat loc central care le furnizează, fapt transpus în practică de către toți clienții;

- locurile centrale de rang mai înalt satisfac nevoile de bunuri și servicii specifice atât rangului lor, cât și pentru toate locurile centrale de rang inferior;
- fiecare loc central va fi plasat cât mai departe de un posibil rival, evitându-se concurența;
- la mijlocul distanței între două locuri centrale de același rang, clienții vor gravita spre unul sau altul dintre aceste centre, în mod egal;
- rangul locurilor centrale este determinat de puterea de cumpărare, de cerere și de tipul bunurilor și serviciilor furnizate;
- nu există spații în afara sferei de influență a locurilor centrale.

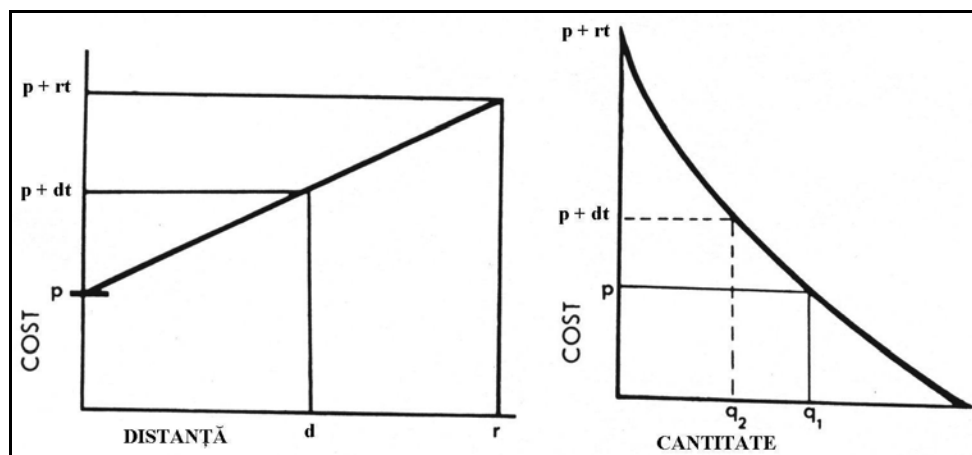
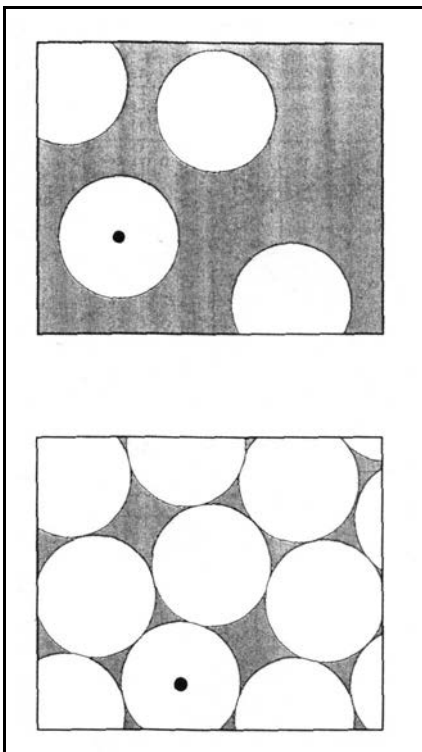


Fig. 9.1. Variația costului în funcție de distanță și a cantității cumpărate în funcție de cost în modelul Christaller. Sursa: B.J.L. Berry (1968)

În aceste condiții, să presupunem că un agent economic pune în vânzare un anumit produs sau serviciu, la prețul p . Pentru clienți, la acest preț se mai adaugă și costul transportului, dt (d – distanța de parcurs, t – prețul transportului pe unitatea de distanță), deci costul total este $p + dt$. Cantitatea consumată scade de la q_1 pentru un client situat lângă locul de vânzare, care plătește doar prețul p al produsului, la q_2 pentru un client situat la distanța d , și care plătește $p + dt$. La distanța r , prețul va fi $p + rt$, iar cantitatea consumată va fi zero: costul transportului este prea mare, astfel încât clientul nu consideră profitabilă deplasarea în vederea achiziționării produsului respectiv. Rezultă că aria de influență a agentului economic care pune în vânzare produsul respectiv este, la modul ideal, un cerc cu raza r . Presupunând că așezarea

unde este situat agentul economic este un loc central, acesta va avea, prin agregarea ariilor de influență a agenților săi economici, o zonă de influență sub forma unui cerc cu raza r .

Astfel, în spațiu se profilează, în această fază a teoriei, un număr de cercuri, egale ca dimensiune, reprezentând presupusele zone de influență ale locurilor centrale de rang egal. Pentru ca aceste cercuri să ocupe spațiul cât mai uniform, și pentru a lăsa un minimum de spații libere (care nu sunt deservite) între ele, ele trebuie să fie tangente și dispuse câte șase în jurul unui cerc central. Totuși, condițiile inițiale nu acceptă ca porțiuni din spațiu să nu fie deservite. Astfel, singura soluție este aceea ca cercurile să se intersecteze, exact atât cât este nevoie pentru a acoperi spațiile rămase libere. Rezultă însă porțiuni din spațiu în care locurile centrale devin concurente, de asemenea un fapt inacceptabil conform ipotezelor inițiale ale teoriei. Însă, dacă fiecare client își procură bunurile și serviciile de la cel mai apropiat loc central, atunci ariile suprapuse (hașurate) se vor diviza, prin linii drepte. Rezultă că aria de influență a unui loc central este **un hexagon**.



*Fig. 9.2. Modelul Christaller.
Zonele de influență ideale, circulare, ale
locurile centrale în expansiune numerică
pe o câmpie omogenă.*

Sursa: P. Haggett (2001)

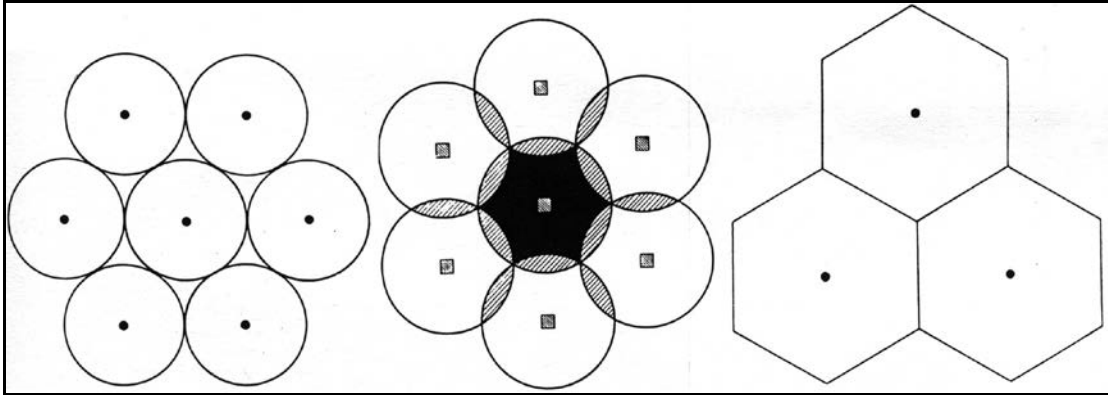


Fig. 9.3. Modelul Christaller. De la cercuri la hexagoane.

Sursa: B.J.L. Berry (1968)

Locurile centrale nu sunt însă toate de același rang. Presupunând că locurile centrale de rangul cel mai înalt au fost deja stabilite, și că de acolo se pot procura toate bunurile și serviciile posibile, **unde vor fi situate locurile centrale de rang inferior?**

Răspunsul este tot de natură geometrică, teoria inspirându-se din modelul weberian de localizare a industriilor: locul central de rang imediat inferior va fi situat **în centrul triunghiului** format de trei centre de rang superior. Astfel, o nouă rețea de hexagoane de dimensiuni mai reduse (de rang inferior) este creată, având drept centre (locuri centrale) așezările situate în colțurile hexagoanelor mai mari. Repetând procedeul, sunt determinate hexagoane de dimensiuni tot mai reduse, cu locuri centrale tot mai numeroase, dar de rang descrescător. Conform acestei reguli, pentru fiecare loc central, există în medie trei centre de rang imediat inferior (el însuși, plus încă o treime din cele șase situate în colțurile hexagonului propriu). Astfel, există un loc central de rangul 1, două de rangul 2, șase de rangul 3, apoi 18, 54... Numărul zonelor de influență pentru fiecare rang în parte se calculează adunând locurile centrale corespunzătoare rangului respectiv cu toate cele de rang superior: 1, apoi 3 (1+2), 9 (1+2+6), 27, 81... Această regulă de multiplicare printr-un coeficient de 3 a numărului de locuri centrale și, respectiv, de zone de influență ale acestora, a fost denumită de Lössch o rețea $K = 3$, unde K este coeficientul de multiplicare.

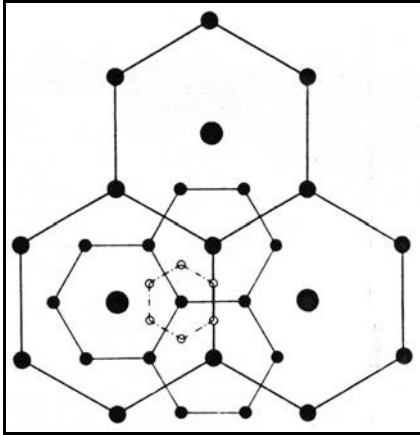


Fig. 9.4. Modelul Christaller.
Locuri centrale ierarhizate în rețeaua
bazată pe principiul pieței ($K = 3$).

Sursa: B.J.L. Berry (1968)

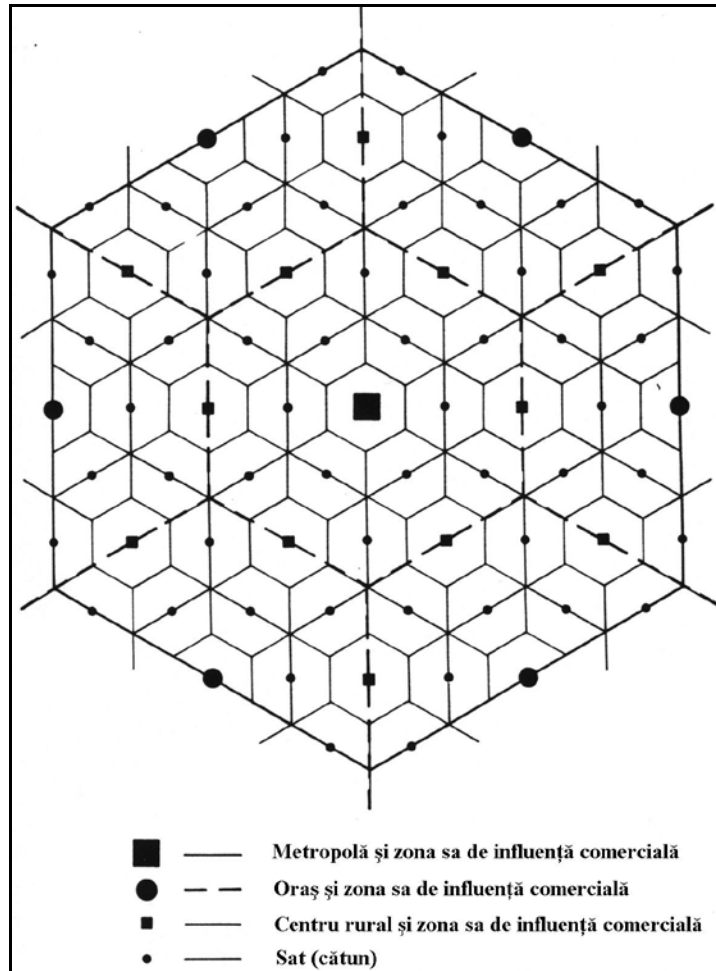


Fig. 9.5. Modelul Christaller. Aranjamentul spațial al locurilor centrale într-o rețea
formată pe principiul transportului ($K = 4$). Sursa: J.U. Marshall (1989)

Christaller a considerat această ierarhie de locuri centrale multiplicată cu 3 ($K = 3$) ca fiind bazată pe **principiul pieței**. El a mai propus două ierarhii alternative, una bazată pe **principiul transportului** ($K = 4$) și una pe **principiul administrativ**

($K = 7$). Astfel, se pleacă de la rețeaua de trei locuri centrale, a căror arie de influență are o formă hexagonală. Conform principiului transportului, locurile centrale de rang imediat inferior trebuie localizate la **jumătatea distanței** dintre două locuri centrale.

Rezultă șase locuri centrale de rang inferior situate pe mijlocul fiecărei laturi a hexagonului reprezentând zona de influență a locului central de rang superior. Din moment ce acestea se împart doar la două locuri centrale de rang superior, rezultă că pentru fiecare loc central există **patru locuri centrale de rang imediat inferior** (el însuși, plus alte trei). Astfel, conform acestui principiu, există un centru de rang 1, trei de rangul 2, 12 de rangul 3, apoi 48, 172... iar numărul de zone de influență crește în mod progresiv astfel: 1, 4, 16, 64, 236... deci înmulțite cu 4 ($K = 4$).

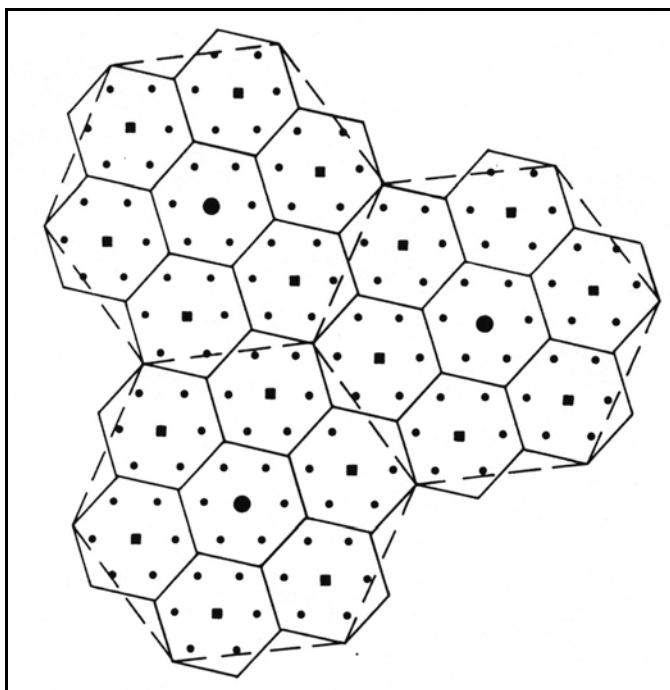


Fig. 9.6. Modelul Christaller. Aranjamentul spațial al locurilor centrale într-o rețea bazată pe principiul administrativ ($K = 7$). Sursa: J.U. Marshall (1989)

Conform **principiului administrativ**, fiecare loc central trebuie să controleze cât mai eficient zona sa de influență, motiv pentru care se creează o rețea de **șase locuri centrale de rang inferior situate radiar în jurul său**. Rezultă o înmulțire a numărului de locuri centrale cu un coeficient $K = 7$.

În ultimul sfert al secolului XX, teoria a cunoscut un declin în popularitate în rândul geografilor, ca urmare a următoarelor cauze (J. Benedek, 2004):

- condițiile actuale sunt diferite față de cele din perioada interbelică;

- premisa conform căreia clienții se comportă rațional, pe principiul informației totale, este în discordanță cu teoriile moderne din geografia economică;
- rolul distanței scade în importanță, ca urmare a compresiei temporo-spațiale și a procesului de globalizare;
- spațiul omogen este o premisă care nu se poate aproape niciodată îndeplini;
- serviciile de producție (sau economice) nu sunt analizate;
- imposibilitatea integrării rolului jucat de condițiile istorice, precum și a perspectivei legate de avantajele de aglomerare.

Christaller, în teoria locurilor centrale, a propus o determinare de natură geometrică a zonelor de influență a localităților cu rol de loc central. Astfel, la modul ideal, conform teoriei amintite, zona de influență a fiecărui loc central ar fi un hexagon. În realitate, chiar și acolo unde se întrunesc o parte din ipotezele de la care pleacă teoria, locurile centrale nu au o dispoziție geometrică în spațiu, iar zonele lor de influență au forme variate și dimensiuni diverse.

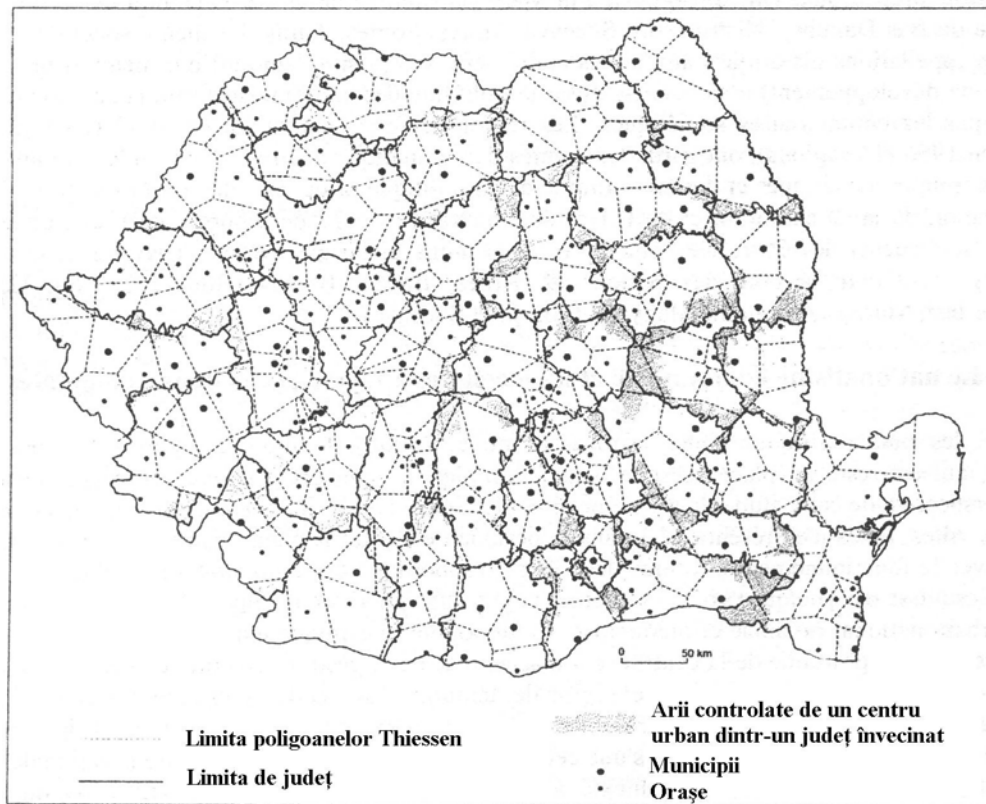


Fig. 9.7. Zonele de influență teoretică ale centrelor urbane românești, determinate prin metoda poligoanelor lui Thiessen. Sursa: O. Groza (2002)

Cea mai simplă metodă de a determina, pe cale matematică (geometrică), zonele de influență ale unei rețele de locuri centrale într-un spațiu dat, este cea a **poligoanelor lui Thiessen**. Astfel, indiferent de modul de dispunere în spațiu a locurilor centrale, ea statuează că fiecare client va apela la locul central cel mai apropiat ca distanță. Nu se ține cont de o posibilă ierarhie a locurilor centrale, ci toate sunt considerate de același rang. Astfel, rezultă zone de influență de forma unor poligoane. Aceste limite ale zonelor de influență se mai numesc și **teoretice** (R. Rusu, 2007).

Pentru teritoriul analizat, în vederea trasării poligoanelor Thiessen, s-a utilizat programul ArcGIS. Au fost obținute zonele de influență teoretică ale fiecărui loc central (centru urban) în parte.

Se constată că, cu cât centrele urbane sunt mai apropiate unele de altele, cu atât zonele de influență ale acestora scad în suprafață. Întrucât această metodă nu ține cont de mărimea orașului, se poate observa că municipiul Târgu Mureș ar avea o zonă de influență comparabilă cu cea a orașelor Ungheni, Iernut sau Luduș, în timp ce municipiile Reghin și Sighișoara, precum și orașul Sovata, ar avea zonele de influență cele mai extinse, nefiind concurate de niciun alt centru urban din imediata lor apropiere.

Este evident că metoda descrisă mai sus este simplistă și nu poate genera rezultate valide, astfel încât ea mai este folosită doar pentru a compara zonele de influență teoretice cu cele reale.

Încă din 1929, anterior deci teoriei locurilor centrale, geograful american W.J. Reilly a încercat să stabilească o analogie între modul de atracție comercială a două orașe și legea atracției universale a lui Newton. Aceasta a fost formulată în felul următor: două orașe atrag cumpărători din regiunea rurală înconjurătoare în mod direct proporțional cu populația lor și invers proporțional cu pătratul distanței dintre ele.

Presupunem că există două orașe, A și B, a căror populație este egală cu P_A și P_B , iar între ele o localitate H, aflată la distanța D_A de orașul A, respectiv D_B de orașul B. Ponderea celor care preferă să meargă la cumpărături în A este C_A , iar ponderea celor care merg în orașul B, C_B .

Conform acestei formulări matematice, influența unui oraș asupra spațiului înconjurător descrește cu distanța și crește cu mărimea orașului.

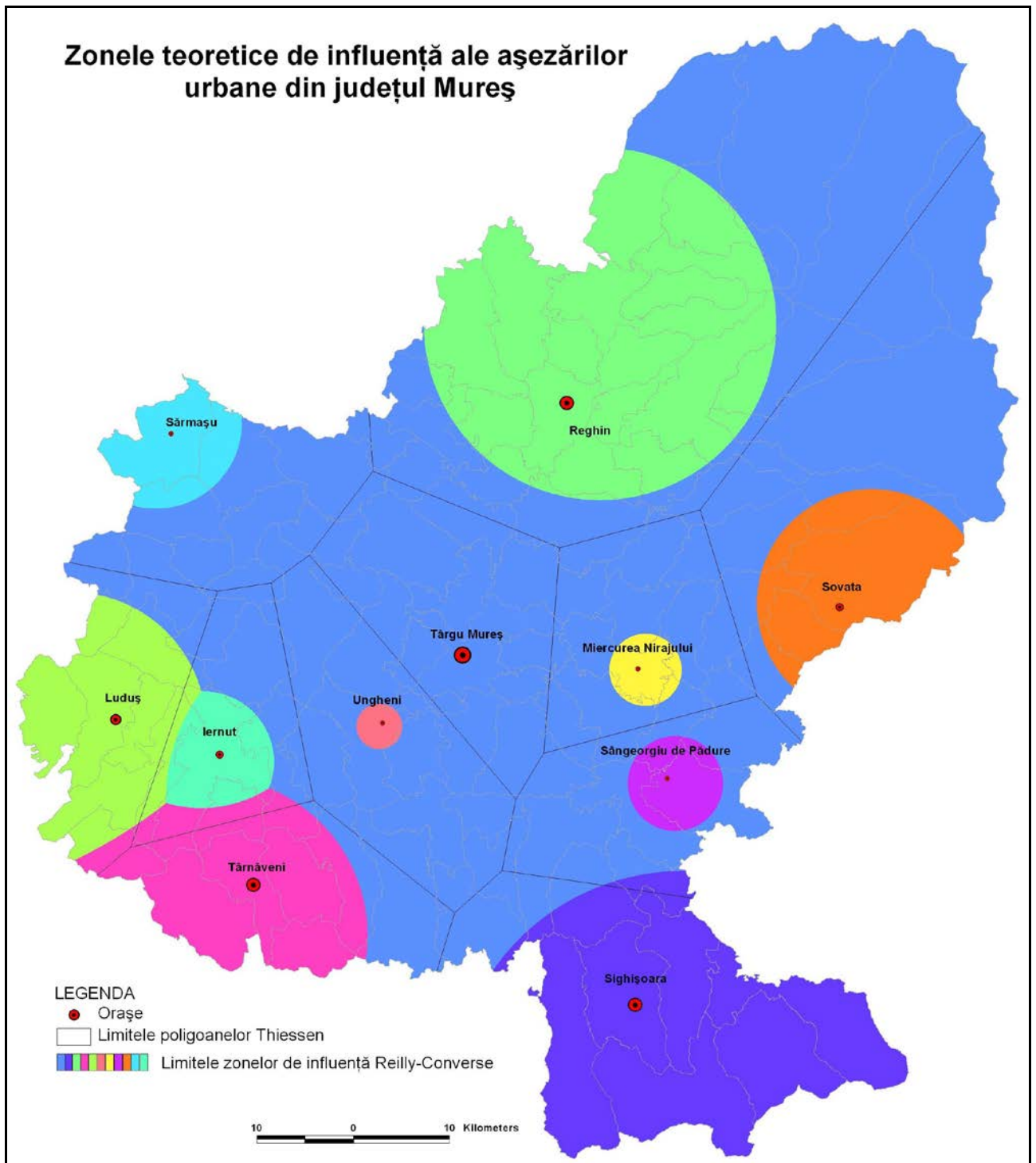


Fig. 9.8. Zonele teoretice de influență ale centrelor urbane din județul Mureș

Această formulare a fost utilizată de P.D. Converse în 1935, care a adăugat teoriei lui Reilly o idee interesantă, și anume existența unui **punct de frontieră** între cele două orașe considerate, A și B. După Converse, există un punct intermediar C, pe dreapta AB, unde volumul cumpărăturilor efectuate în cele două orașe, este egal. De aici, se poate calcula distanța la care se situează acest punct intermediar față de orașul A, respectiv față de orașul B.

Punctul „de frontieră” marchează așadar limita zonei de influență a celor două orașe. Un exemplu este oferit de V. Surd (2003), pentru calcularea punctului „de frontieră” (sau de atracție zero) dintre municipiile Cluj-Napoca și Turda. Astfel, dacă se rotunjesc datele referitoare la populație și distanță (Cluj-Napoca 360 000 de locuitori, Turda 60 000, distanța = 30 km), rezultă că punctul de atracție zero este situat la 8,5 km de Turda și 21,5 km de Cluj-Napoca, ceea ce corespunde în linii mari cu realitatea.

Unul dintre minusurile teoriei este și acela că nu se ține cont de eventuala prezență a unor discontinuități geografice între orașe, spațiul este considerat omogen (izotrop), ca în majoritatea teoriilor spațiale. Rezultate mai adecvate se obțin dacă, în locul distanței în linie dreaptă între orașe, se folosește distanța reală de-a lungul căilor de comunicație principale (în mod firesc, căile rutiere).

Rezultatele au capacitate redusă de generalizare. Cu toate contestațiile la care a fost supusă, teoria atracției urbane fundamentată de Reilly continuă să atragă cercetători. Ea a fost dezvoltată în anii 50 și 60 de Huff, iar în anii 80 de Wilson, ajungându-se la formule mai complicate, care iau în considerare mai multe variabile, precum atractivitatea zonelor de destinație, eliminarea viziunii simpliste asupra distanței, complementaritatea etc. (I. Ianoș, J.B. Humeau, 2000).

În vederea stabilirii zonelor de influență conform formulei Reilly-Converse în Banat, a fost utilizat programul ArcView, realizându-se hărți corespunzătoare fiecărui nivel sau rang, până la rangul șase inclusiv. Ca și în cazul anterior, au fost introduse în calcul și acele localități cu rol de loc central din afara arealului studiat, dar care ar putea avea o zonă de influență extinsă și asupra unor părți din acesta.

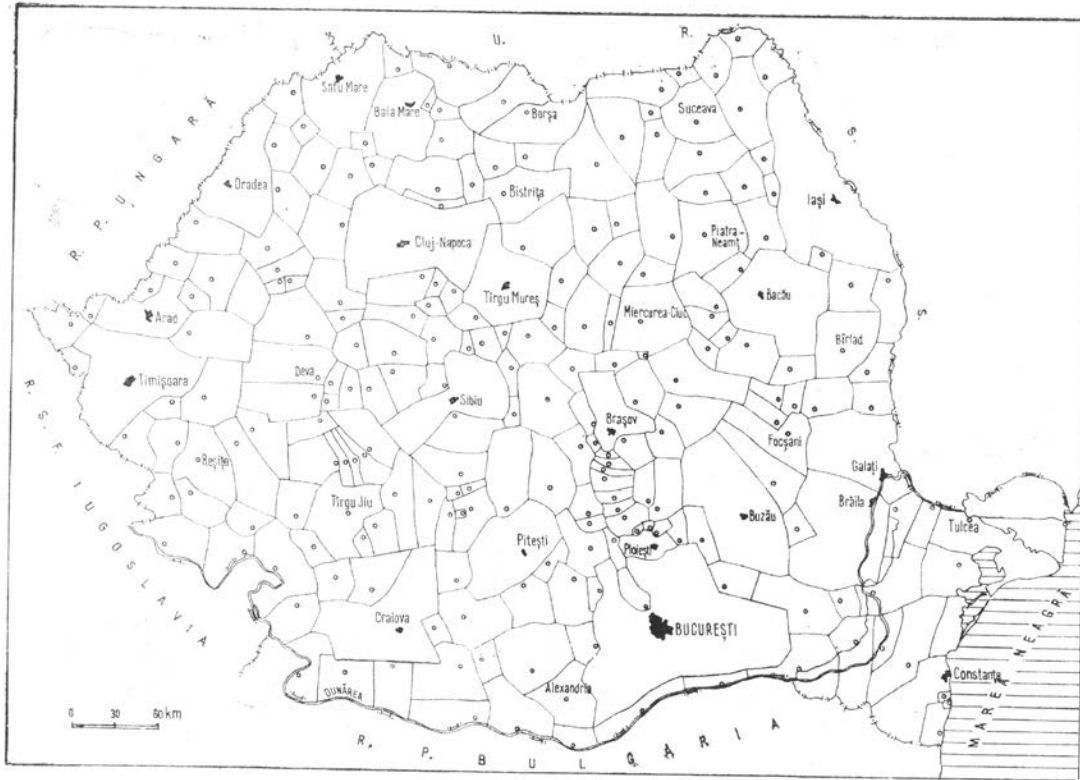


Fig.4.9. Zonele de influență teoretică ale centrelor urbane din România calculate pe baza formulei Reilly-Converse. Sursa: I. Ianoș (1987)

Ariile de influență calculate după formula Reilly nu au forma unor poligoane, ci forme dintre cele mai ciudate; limitele pot fi aproape drepte (atunci când localitățile sunt apropiate între ele și ca distanță, și ca mărime geodemografică), sau de cele mai multe ori sunt curbe. În majoritatea cazurilor, zonele de influență teoretice după formula Reilly au forma unor **elipse**, cu centrul polarizator în focarul mai apropiat de centrul polarizator mai mare, învecinat. O caracteristică de bază, care poate suscita discuții, este că centrul coordonator al sistemului de așezări, respectiv așezarea cu numărul cel mai mare de locuitori, are întotdeauna o zonă de influență care, de fapt, le include pe toate celelalte. Practic, toate așezările luate în considerare au o zonă de influență inclusă în zona de influență a unei așezări de rang superior, cu excepția așezării aflate în fruntea ierarhiei sistemului de așezări (R. Rusu, 2007).

La nivelul județului Mureș, municipiul Târgu Mureș are o zonă de influență extinsă la nivelul întregului județ, înglobând așadar zonele de influență ale celorlalte

centre urbane. Culoarea albastru de pe hartă indică aria de atracție a municipiului reședință de județ.

A doua zonă de influență ca mărime, deși net inferioară municipiului Târgu Mureș, este cea a municipiului Reghin, redată cu culoarea verde deschis. Zona de influență a Reghinului, conform acestei metode, este mai mică decât cea dată de metoda poligoanelor lui Thiessen (cea mai mare din județ), fiind inclusă în aceasta. Se constată că zona de influență a municipiului Reghin, rezultată în urma aplicării formulei Reilly-Converse, este una mult mai realistă, cuprinzând comunele din Depresiunea Reghinului, de pe valea Mureșului până la Deda, de pe valea Gurghiului, din Dealurile Șieului și o mică parte (extremitatea estică) din Câmpia Transilvaniei. Ea se extinde spre nord și est mai multe decât spre sud și vest, unde concurența exercitată de municipiul Târgu Mureș este mai mare.

Zona de influență a municipiului Sighișoara conform formulei Reilly-Converse coincide în mai mare măsură cu cea determinată prin poligoanele lui Thiessen. Astfel, zona de influență corespunde cu colțul sud-estic al județului, respectiv bazinul Târnavei Mari, aferent județului Mureș, la care se adaugă câteva comune din Dealurile Târnavei Mari, din apropiere de Sighișoara.

Și municipiul Târnăveni are, conform formulei Reilly-Converse, o zonă de influență relativ apropiată de cea dată de poligoanele lui Thiessen. În cazul acestui centru urban, iese mai clar în evidență concurența exercitată de orașele Iernut și Luduș, situate la distanță relativ mică. Zona de influență a municipiului corespunde cu bazinul inferior al Târnavei Mici de pe teritoriul județului Mureș, și o porțiune însemnată din Dealurile Târnavei Mici și Dealurile Târnavei Mari, din vecinătatea municipiului Târnăveni.

Orașul Luduș deține o zonă de influență destul de restrânsă, înglobând practic comunele din jur, ceva mai extinsă spre nord, în direcția Câmpiei Transilvaniei, și spre vest, spre limita de județ. Spre est, zona sa de influență suferă concurența exercitată de orașul vecin, Iernut. Totuși, acesta, ca urmare a populației sale mai mici, și a apropierii de alte centre urbane (Luduș, Târnăveni, Ungheni, Târgu Mureș), are o zonă de influență și mai mică, redusă aproximativ la teritoriul propriu-zis al orașului și câteva comune vecine.

Orașul Sovata beneficiază de lipsa unei concurențe directe în imediata sa apropiere, dar plătește tribut populației sale care depășește cu puțin 10 000 de locuitori. În consecință, zona de influență care a rezultat în urma aplicării formulei Reilly-Converse este una relativ restrânsă, în bazinul superior al Târnavei Mici, aferent județului Mureș, și în bazinul superior al Nirajului.

Cele patru orașe noi nu au zone de influență prea extinse conform formulei Reilly-Converse. Doar Sărmașu, situat la mai mare distanță de reședința de județ și de celelalte orașe, deține o zonă de influență ceva mai mare, în Câmpia Transilvaniei. Celelalte trei orașe, Sângeorgiu de Pădure, Miercurea Nirajului și Ungheni au zone de influență foarte reduse, care abia depășesc teritoriul administrativ al orașului.

Există și alte metode de determinare a zonelor de influență, cunoscute sub numele de metode analitice de determinare a zonelor de influență.

Metoda punctelor pleacă de la ipoteza că se cunoaște domiciliul (proveniența) tuturor celor care se deplasează într-o localitate cu rol de loc central, indiferent de motivația acestei călătorii, și nu se află doar în tranzit. Astfel, fiecare persoană este reprezentată printr-un punct corespunzător domiciliului său stabil. Rezultă o hartă a punctelor, care în mod normal reprezintă așezările situate în zona de influență a locului central analizat. Desigur, unele persoane provin din zone mai îndepărtate, dar acestea reprezintă o pondere neînsemnată (maxim 5%), reprezentând mai degrabă vizite ocazionale, și nu cele frecvente.

Această metodă nu ține cont de posibilele variații ale densității populației în spațiul pe care îl reprezintă zona de influență a orașului; astfel, localitățile mari apar pe hartă ca fiind mai bine reprezentate ca număr de clienți în comparație cu așezările mici, chiar dacă ponderea clienților aparținând acestora din urmă ar fi, de fapt, mai ridicată.

Pentru a realiza această hartă, se aplică **un chestionar** asupra clienților unei zone comerciale importante, astfel încât eșantionul să fie reprezentativ. În eșantion se pot include și elevii ce studiază la liceele din locul central amintit, sau studenții (dacă este cazul unui centru universitar), pe baza informațiilor obținute de la instituții. De asemenea, semnificativă ar fi și introducerea în baza de date a bolnavilor din spital(e).

Harta astfel obținută oferă informații utile în primul rând pentru comercianții și reprezentanții instituțiilor din locul central, care pot să stabilească, în funcție de aceasta, o strategie de atragere a clienților (de exemplu, prin mijloace publicitare).

Metoda ponderilor este în măsură să dea rezultate mai exacte, întrucât are în vedere nu cifre absolute ale clienților, ci ponderea acestora din total. Astfel, pentru aplicarea acestei metode, este necesară deplasarea în fiecare din așezările care ar putea face parte din zona de influență a unui loc central. Se aplică, de asemenea, **metoda chestionarului**, de data aceasta pentru a interoga potențialii clienți asupra destinației lor favorite, precum și a frecvenței de vizitare a fiecărui loc central pe care aceștia îl menționează. În acest mod, ne putem edifica și asupra impactului concurenței asupra unui loc central, și a limitei zonei sale de influență. Se calculează, pentru fiecare așezare în parte, pe baza unui eșantion reprezentativ, ponderea deplasărilor spre locul central analizat.

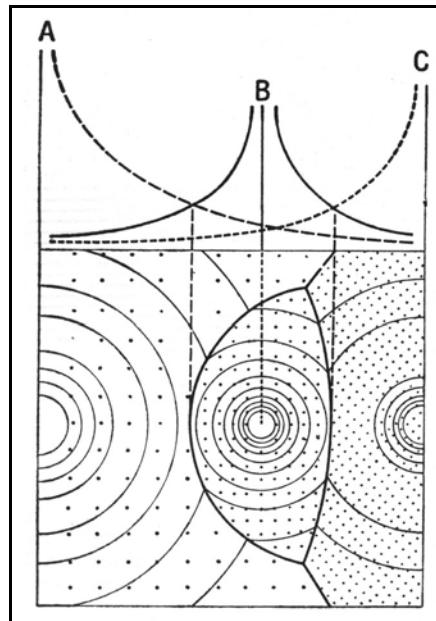


Fig. 9.10. Zonele de influență a trei orașe învecinate, de mărimi distincte.

Sursa: Jacqueline Beaujeu-Garnier, G. Chabot (1971)

Pe baza studiilor empirice ce au avut la bază aceste metode, s-a constatat că zonele de influență pot fi la rândul lor divizate, astfel:

- **zona de influență apropiată (primară sau *Umland*)** concentrează 70-80% din deplasările în locul central considerat, majoritatea locuitorilor fiind clienți regulați;
- **zona de influență depărtată (secundară sau *Hinterland*)**, în care relația cu locul central este mai puțin intensă (15-25% din „vizite”), majoritatea locuitorilor se deplasează doar ocazional în așezarea supusă analizei;
- **zona de influență terțiară** este foarte extinsă și se caracterizează prin deplasări excepționale, foarte rare, ale locuitorilor săi în locul central vizat. Ca urmare a globalizării tot mai accentuate, anumite orașe (New York, de exemplu) au o zonă de influență terțiară de mărime considerabilă, depășind cu mult granițele statale.

Cele trei diviziuni ale zonei de influență se dispun mai mult sau mai puțin concentric în jurul locului central, dar pot avea forme variate, induse de factori fizico-geografici (catene montane, deșerturi, lacuri, cursuri de apă), prezența altor locuri centrale concurente, factori de natură politică (granițe de stat, limite de unități administrative) etc.

Pentru a determina zonele de influență ale locurilor centrale, pentru fiecare nivel ierarhic, am suprapus zonele de atracție ale instituțiilor și serviciilor cu rol polarizator, pentru care au existat date în acest sens. Prin reunirea tuturor ariilor de polarizare a unei localități, rezultă un nucleu central, care reprezintă „aria de influență apropiată” a fiecărei așezări, sau zona de influență pentru nivelele ierarhice inferioare, precum și spații care aparțin zonei de influență numai la anumite nivele, din partea superioară a ierarhiei, și care pot fi definite ca „zona de influență depărtată”.

Astfel, considerăm că doar în cazul municipiului Târgu Mureș se poate discuta de zone de influență apropiată, depărtată și terțiară, întrucât doar acest centru urban deține toate instituțiile, dotările și serviciile pentru a se putea distinge toate aceste categorii. Analizând pe rând aceste zone de influență, se poate afirma că zona de influență terțiară a municipiului Târgu Mureș depășește cadrul de analiză, și anume județul Mureș, extinzându-se și în județele vecine din Transilvania. Astfel, ca urmare a existenței

anumitor unități de învățământ superior, a unor spitale de specialitate renumite, persoane din afara județului Mureș vin ocazional la Târgu Mureș în vederea efectuării studiilor sau în scopuri medicale.

Zona de influență secundară sau depărtată corespunde aproximativ cu limitele județului Mureș, întrucât se poate afirma că municipiul Târgu Mureș este centrul coordonator al întregului sistem de așezări al județului Mureș, concentrând o serie de instituții de nivel județean: instituții administrative (Prefectura, Consiliul Județean), instituții culturale (teatru, biblioteca județeană), instituții financiar-bancare, supermarketuri și hypermarketuri, inspectorate județene în domeniul educației, internelor, jandarmeriei, spital județean, etc.

Zona de influență apropiată sau primară a municipiului Târgu Mureș corespunde cu aria periurbană a acestui municipiu, influențată direct de procesele desfășurate la nivelul urban. În această arie intră practic comunele din Zona Metropolitană Târgu Mureș, și în mod potențial și alte comune de pe valea Mureșului, valea Nirajului, Câmpia Transilvaniei, Podișul Târnavelor, care întrețin relații biunivoce cu municipiul Târgu Mureș. Și ca urmare a dezvoltării ariei sale periurbane, orașul Târgu Mureș reprezintă un pol de creștere urbană de cea mai mare importanță, nu doar la nivel județean, ci și național. Anumite instituții, care deservește municipiul Târgu Mureș, se regăsesc în prezent în zona periurbană, cum este de exemplu aeroportul, situat în orașul Ungheni.

Zonele de influență ale celorlalte centre urbane din județul Mureș sunt mai reduse ca suprafață, și este mai greu sesizabilă o separare a unor zone de influență „primară” și respectiv „secundară”, ca să nu mai vorbim de o zonă de influență terțiară, pentru care ar trebui ca aceste orașe să dețină dotări de un nivel ierarhic superior celui existent.

Astfel, municipiul Reghin își extinde zona sa de influență asupra bazinului Mureșului începând de la intrarea în județ (unde influența sa este destul de redusă) și până aval de Petelea, incluzând așadar și valea Gurghiului, Dealurile Șieului și câteva comune din estul Câmpiei Transilvaniei (Fărăgău, Cozma). Zona sa de influență este mult redusă spre sud, unde, în cazul comunelor Voivodeni și Gornești, deja se resimte puternic concurența reședinței de județ, Târgu Mureș.

Municipiul Sighișoara, și ca urmare a conformației mai aparte a limitei de județ în partea de sud-est a județului Mureș, are o zonă de influență destul de clar delimitată spre vest, sud și est, în vreme ce spre nord se extinde până pe teritoriul comunelor Bălăușeri, Nadeș și Vețca. Este totodată adevărat că municipiul Sighișoara își exercită influența și asupra unor comune apropiate, dar situate în județele vecine (Sibiu, Brașov și Harghita).

Municipiul Târnăveni are o zonă de influență alungită de-a lungul Târnavei Mici, ajungând în amonte până la Suplac și Bahnea, și în aval până la limita cu județul Alba. Totodată, în zona de influență a acestui municipiu intră și unele comune din Dealurile Târnavei Mici (Cucerdea) sau Dealurile Târnavei Mari (Băgaciu).

Atracția exercitată de celelalte centre urbane este mai redusă, și se exercită mai alse la nivelul unităților de învățământ (licee), instituțiilor spitalicești (spitale, centre de sănătate), a spațiilor comerciale diversificate (supermarketuri, magazine specializate, cu produse diverse).

O zonă de influență mai clar conturată o are orașul Luduș, situat totuși oarecum aproape de centre urbane mai mari (Târgu Mureș, Târnăveni, Turda, Câmpia Turzii) sau mai mici (Iernut, Sărmașu, Ocna Mureș, Sărmașu), care împiedică o extensiune prea mare a zonei sale de influență. Atracția exercitată de acest oraș se resimte pe valea Mureșului încă de la Iernut (oraș aflat parțial sub incidența Ludușului) și până la ieșirea din județ (Chețani), în Câmpia Transilvaniei (Tăureni, Sânger, etc) și în Dealurile Târnavei Mici (Ațintiș, Bichiș).

Orașul Iernut are o zonă de influență și mai redusă, la câteva comune din imediata sa apropiere. Același lucru se poate afirma și despre celelalte orașe din județ: Sovata, Sângeorgiu de Pădure, Miercurea Nirajului, Ungheni și Sărmașu, a căror influență urbană este limitată, drept consecință a stadiului incipient de dezvoltare urbană.

Doar orașul Sovata, ca urmare a statutului său de stațiune turistică de interes național, și a dotărilor aferente, poate să constituie un caz mai aparte, întrucât deține o zonă de influență terțiară considerabilă, practic de dimensiunea întregii țări, și poate și în Ungaria, ca urmare a turiștilor care sunt găzduiți aici anual. Atracția exercitată însă de orașul Sovata asupra comunelor din apropiere, în alte scopuri decât cele turistice, este însă redusă. Tot pe Târnavă Mică, noul oraș Sângeorgiu de Pădure exercită o mică

concurență pentru orașul Sovata, cele două împărțindu-și practic teritoriul de pe cursul superior al Târnavei Mici, aferent județului Mureș, în două zone de influență de dimensiuni mici. Prin apariția orașului Miercurea Nirajului, și valea Nirajului se poate bucura acum de existența unui centru urban, dar atracția exercitată de acest oraș se limitează deocamdată la cursul mijlociu al Nirajului (Vărgata, Păsăreni) și a principalilor săi afluenți din această arie (Nirajul Mic, Hodoșa). În fine, orașul Sărmașu a apărut ca urmare a necesității stringente de dezvoltare urbană în cea mai ruralizată regiune a Transilvaniei: Câmpia Transilvaniei. Departe deocamdată de a reprezenta un centru urban semnificativ la nivelul întregii unități, noul oraș are o zonă de influență limitată la câteva comune din nord-vestul județului Mureș.

BIBLIOGRAFIE

1. Ardevan, R. (1998), *Viața municipală în Dacia Romană*, Edit. Mirton, Timișoara.
2. Bărbulescu, M. (2003), *De la romani până la sfârșitul mileniului I*, în Pop, I.A., Năgler, T. - coordonatori, *Istoria Transilvaniei. Vol. I (până la 1541)*, Institutul Cultural Român, Centrul de Studii Transilvane, Cluj-Napoca.
3. Benedek, J. (2004), *Amenajarea teritoriului și dezvoltarea regională*, Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
4. Dörner, A. E. (2003), *Transilvania între stabilitate și criză (1457-1541)*, Pop, I.A., Năgler, T. - coordonatori, *Istoria Transilvaniei. Vol. I (până la 1541)*, Institutul Cultural Român, Centrul de Studii Transilvane, Cluj-Napoca.
5. Guțan, M. (2003), *Istoria administrației publice românești*, Edit. Universității „Lucian Blaga”, Sibiu.
6. Guțan, M. (2005), *Istoria administrației publice locale în statul român modern*, Edit. ALL Beck, București.
7. Istrati, N. (1925), *Indicatorul comunelor din Ardeal și Banat. Informațiuni asupra comunelor*, Tipografia „Cartea Românească”, Cluj.
8. Martinovici, C., Istrati, N. (1921), *Dicționarul Transilvaniei, Banatului și celorlalte ținuturi alipite*, Institutul de Arte Grafice „Ardealul”, Cluj.
9. Meruțiu, V. (1929), *Județele din Ardeal, și din Maramureș până în Banat*, Lucrările Institutului din Cluj, vol. V, Cluj.
10. Năgler, T. (2003), *Transilvania între 900 și 1300*, în Pop, I.A., Năgler, T. - coordonatori, *Istoria Transilvaniei. Vol. I (până la 1541)*, Institutul Cultural Român, Centrul de Studii Transilvane, Cluj-Napoca.
11. Nistor, I.S. (2000), *Comuna și județul, factori ai civilizației românești unitare. Evoluția istorică*, Edit. Dacia, Colecția Patrimoniul, Cluj-Napoca.
12. Pascu, Șt. (1989), *Voievodatul Transilvaniei*, IV, Edit. Dacia, Cluj-Napoca.
13. Pop, I.A. (2003), *Transilvania în secolul al XIV-lea și în prima jumătate a secolului al XV-lea (cca 1300-1456)*, în Pop, I.A., Năgler, T. - coordonatori, *Istoria Transilvaniei. Vol. I (până la 1541)*, Institutul Cultural Român, Centrul de Studii Transilvane, Cluj-Napoca.
14. Preda, M. (2005), *Comunele și orașele României*, Edit. All Beck, București.
15. Pușcariu, I.S. (1864), *Disertațiune despre împărțirea politică a Ardealului*, Sibiu.
16. Rusu, R. (2007), *Organizarea spațiului geografic în Banat*, Edit. Mirton, Timișoara.
17. Surd, V., Bold, I., Zotic, V., Chira, Carmen (2005), *Amenajarea teritoriului și infrastructuri tehnice*, Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
18. Taylor, A.J.P. (2000), *Monarhia habsburgică, 1809-1918. O istorie a Imperiului Austriac și a Austro-Ungariei*, Edit. ALLFA, București.
19. xxx (1998), *Carta verde a dezvoltării regionale în România*, București.
20. xxx (2001), *Istoria Românilor*, vol. I-IV, Academia Română, Edit. Enciclopedică, București.
21. xxx (2003), *Istoria Românilor*, vol. V-VIII, Academia Română, Edit. Enciclopedică, București.