

# ERDÉLY VÁLTOZÓ TÉRSZERKEZETE A XX. SZÁZADBAN

ELEKES TIBOR–TÓTH JÓZSEF–TRÓCSÁNYI ANDRÁS

## *I. Bevezetés*

A regionális vizsgálatok élesen különböznek az egyes területek bizonyos szempontú leírásától: az utóbbi, lényegében a ható tényezők számbavételére korlátozódó tevékenységtől abban tér el, hogy a már kialakult régiók aspektusából kutatják a társadalmi-gazdasági-infrastrukturális-természeti szférák kölcsönhatásrendszerét. Ebből következően a regionális kutatások időben meghatározottak: csak attól kezdve értelmezhetőek, amikortól a termelőerők fejlődési folyamata eljutott abba a fázisba, amelyben a munkamegosztás területi aspektusának megfelelően olyan térségek különülnek el egymástól, amelyeknek sajátos fejlődési ívük, struktúrájuk, jövőjük, így fejlesztési problémáik is vannak, amelyek bizonyos belső kohézióval rendelkeznek, textúrájuk a magterületen sűrű és a perifériák felé ritkul, az ott élő lakosság tudatában entitásként tükröződnek, bizonyos komplexitásuk van. Ebbe a fázisba Kelet- és Közép-Európa, így a Kárpát-medence is, a XIX. század második felében kezdett eljutni. A régiók a társadalmi-gazdasági tér szekuláris fejlődése, a térszerkezet, a textúra változása és konfigurációja révén értelmezhető országrészei, határai a peremterületeken egyben az ország határai is (TÓTH J.–GOLOBICS P. 1996.).

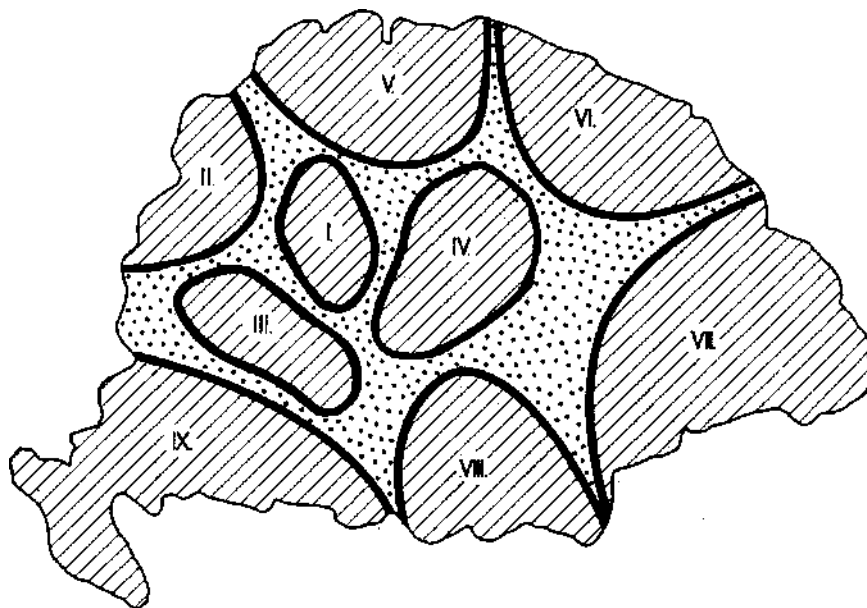
Egy adott régió térszerkezete a fenti értelmezésből következően időben és térben változó, ugyanakkor belső struktúrájának elemzését is az őt körülvevő régiókkal fenn tartott kapcsolatrendszerrel együtt kell értékelni. Erdély térszerkezetének vázolásakor négy különböző, - de szempontunkból meghatározó - időpont kijelölése látszott ésszerűnek. A négy eltérő idősíkban ugyanis a történelmi régió (különböző) ország(ok)on belüli pozíciója, nemzetközi kapcsolatrendszere alapvetően eltérő.

## *II. Történeti vonatkozások*

### *1. Az első világháború végéig terjedő időszak*

A XIX. század végére, a XX. század elejére, a kapitalizálódó történelmi Magyarországon kialakult egy egységes vasúti és közúti hálózat, egy jellegzetes konfigurációval rendelkező településrendszer és körvonalazódni kezdtek a regionális fejlődés magterületei, elkülöníthetőkké váltak a régiókezdemények. Ugyanakkor, a korabeli fejlődés különböző fázisaiban levő területek még nem értelmezhetőek definitív régióként.

A Kárpát-medencét kitöltő, századforduló utáni Magyarországon elkülöníthető kilenc régiókezdemény között a hetedikként számításba vehető térség, az ország keleti részét képező Erdély. Régióvá alakulása történelmi alapú, erős identitástudattal is alátámasztott. Gazdasági szerkezete, magyar, román és német népessége, az etnikai kölcsönhatások az egyik legérdekesebb régiókezdeménnyé avatták a Kárpát-medencében. Az ország központjához való kötődése egyértelmű, de amellett lényeges havasalföldi és moldvai kapcsolatokkal is rendelkezik (TÓTH J.–GOLOBICS P. 1996.) (1. ábra).



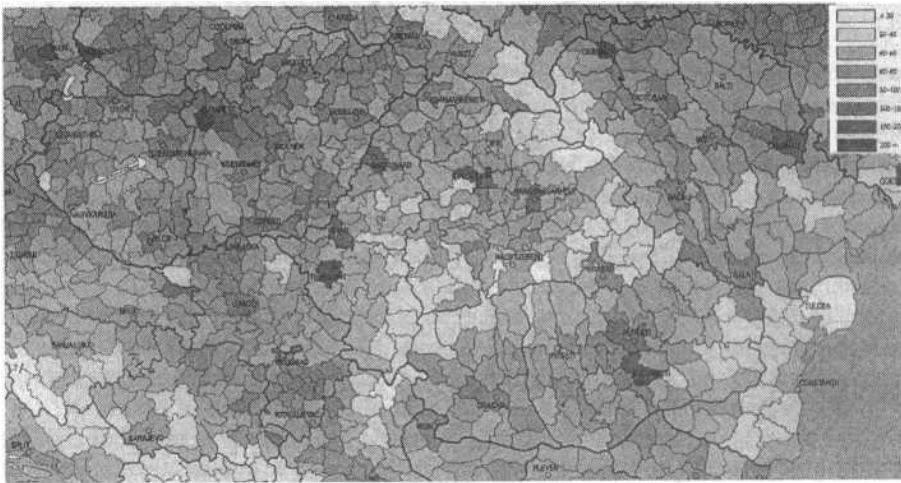
1. ábra. A Kárpát-medence régiói

## 2. A két világháború közötti időszak

Az I. világháborút követő politikai átalakulások, az új államhatárok, gyakran régiókezdeményeket vágtak ketté (néha többfelé), másrészt interregionális kapcsolatokat tettek lehetetlenné. A regionális fejlődést gátolta, hogy Közép-Európa is „elaprózódott”, új államok sora jött létre és az ellenségeskedések csaknem általánosnak nevezhető légkörre nem kedvezett az államhatárokon túlnyúló, nemzetközi regionális együttműködésnek. A sok határ lényegesen lassította a közlekedést, drágította a kapcsolatrendszer „üzemeltetését”, kényszerpályákat hozott létre az államhatárokat ugyan tiszteletben tartó, de a korábbi relációkat kikerülni kényszerülő mozgások számára. Gyakran, a határok csontolták a kapcsolatrendszer bizonyos elemeit és a határ mindkét oldalán gátolták a társadalmi-gazdasági prosperitást. Ez csak ott változott, ahol határátkelőhelyek működtek és a területi relációk koncentráálódtak, fejlődési energiához juttatva az adott térséget (TÓTH J.–GOLOBICS P. 1996.).

Az I. világháború utáni Erdély, az új, megerősödött Románia északnyugati régiójaként (az ország területének több mint 1/3-a, lakosságának 30%-a), az ország egyik leg-

fejlettebb területeként jellemezhető. Részben ennek ellensúlyozására, illetve az új államtér egységes igazgatásának igényével a korabeli fejlesztések, vasút és műútépítések, az egyik legsűrűbb textúrájú területet, Bukarestet és környékét, valamint a fejletlenebb, gyérebben lakott területeket preferálták. Belső-Erdélyben és az Alföld keleti peremén korábban kialakult központok, a megváltozott térszerkezeti helyzetük ellenére is tovább fejlődtek. A Dél-Erdélyi nagyvárosok korábbi peremhelyzetükből az új határok adta térben, földrajzi szempontból centrális pozícióba kerültek. A már korábban kirajzolódott lazább textúrájú területeken, a Kárpátok, az Erdélyi-Szigethegység és a román–bolgár határszakaszon térszerkezeti egységeket is kijelölő vonalként is felfogható Duna árterületén ebben az időszakban jelentek meg az első változások. Kirajzolódott, majd felerősödött az első Kárpátokon átívelő, stratégiai fontosságú országos térszerkezeti vonal Bukarest – Ploiesti – Brassó térségében (2, 3. ábra).



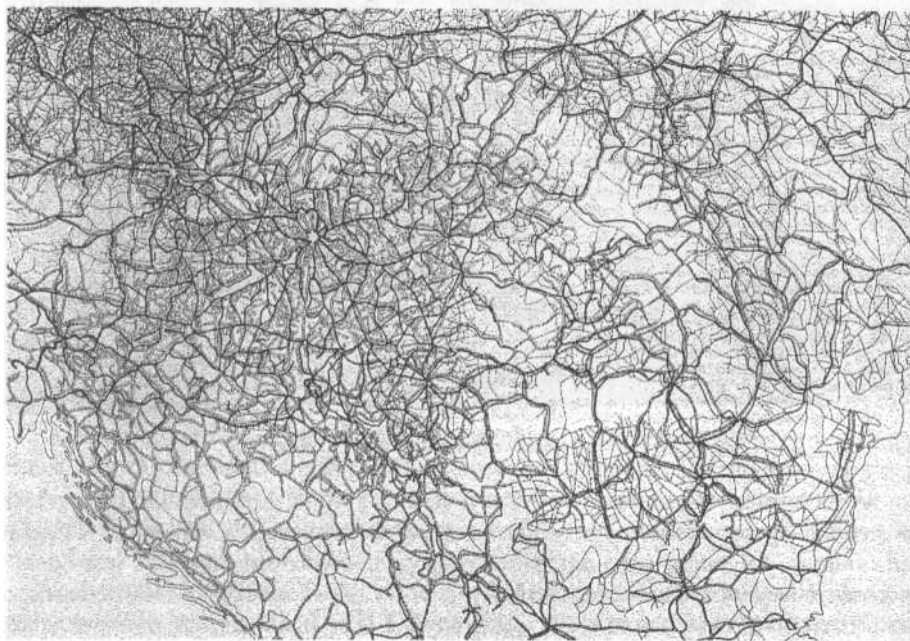
2. ábra. Népsűrűségi mutatók a Kárpát-medencében – 1935

### 3. A II. világháború utáni időszak

A II. világháború után Románia keleti és délkeleti határa megváltozott (Besszarábia és Észak-Bukovina a Szovjetunió része lett, Dél-Dobruzsza Bulgáriához került vissza), a II. világháború alatt módosított északnyugati határ, az I. világháború után megjelölt helyre került vissza. Ennek következtében Erdély pozíciója, centrális helyzete a kisebb országtérben tovább erősödött. Az ország gerincvonalát képező Kárpátokon belül ‘amfiteátrumszerűen’ elhelyezkedő Erdélyi-medence Románia középső részét alkotja, míg az Alföld keleti pereme az ország nyugati, ám így is fejlettebb peremterületeit képezi (az ország területének 42%-a, lakosságának 1/3-a jut ekkor Erdély területére). (DUMITRESCU V. 1983, TUFESCU V. 1996.).

A Szovjetunió e térségben való megjelenése, valamint Kelet- és Közép-Európa politikai kényszerpályára terelődése meghatározó súlyú következményekkel járt a regionális fejlődés perspektívái szempontjából is. Kelet- és Közép-Európa Szovjetunió vezette államai egyrészt – a deklarációk szintjén – szívélyes, baráti viszonyban voltak egymással, másrészt viszont a területi integritás és a belügyekbe való be nem avatkozás elvének túlhangsúlyozásával, az etnikai problémák szőnyeg alá söprésével, a centralizált szerve-

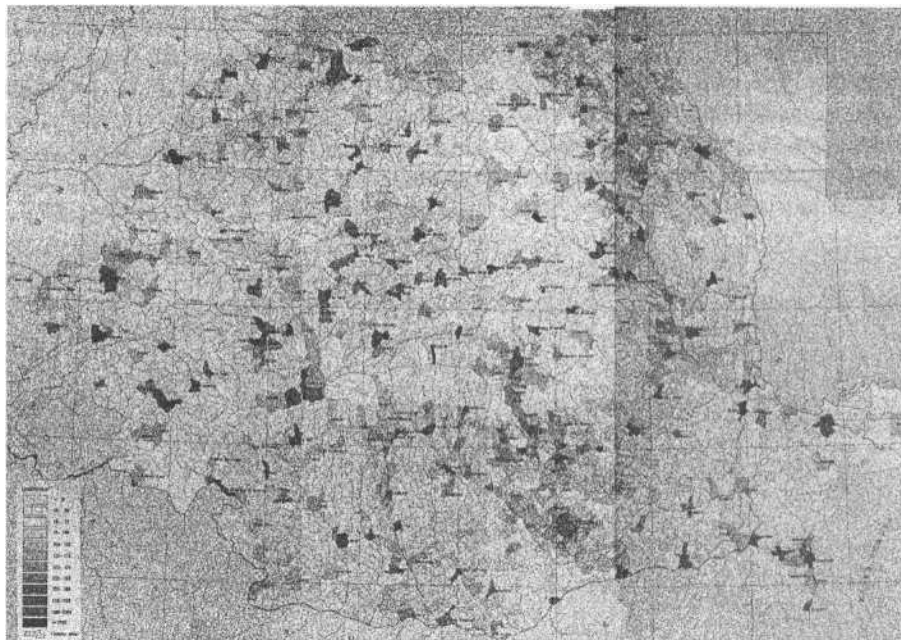
zési-irányítási modell működtetésével olyan helyzetet hoztak létre, amelyben a határokat szinte fétisként kezelték, nehezen átjárhatóvá tették. A határ két oldalán fekvő térségek kapcsolatba lépése, kooperációja csak a fővárosok tudtával és engedélyével volt lehetséges. Az egyes államok térszerkezete erős politikai korlátok között fejlődött, a belső kapcsolatrendszer intenzitása és textúrája sokkal nagyobb, illetve sűrűbb lett, mint a határok menti térségeké. Nyomon követhető a politika szerepnövekedése a társadalmi-gazdasági tér folyamatok aktív befolyásolásában (TÓTH J. –GOLOBICS P. 1996.).



3. ábra. A Kárpát-medence közlekedési hálózata – 1935

A II. világháború utáni román közigazgatási rendszer Erdélyt 7 „tartományra” osztotta. Az 1968-ig érvényben levő közigazgatási egységekben, a főváros mellett, főleg a tartományi székhelyek fejlődése a jellemző. Az 1968-tól létező megyék kialakításánál nem mindig volt elsődleges szempont a természeti tájegységeken alapuló térfelosztás, az etnikai sajátosságok, a gazdasági térkapcsolatok vagy a történelmi léptékben kialakult megyerendszerhez való alkalmazkodás. Az intenzív iparosítás és az ezzel kapcsolatos korabeli urbanizációs folyamatok, elsősorban a lakótelepi építkezések, többnyire a nagyvárosokhoz, a megyeszékhelyekhez és a részben ebben az időszakban kialakult ipari-urbánus övezetekhez kapcsolódik (4. ábra).

A II. világháború után épült vasútvonalak, a határokkal közrezárt államterület egységes térszerkezetként való működését segítették elő. Ekkor épült meg az Erdélyi-medencét a Máramarosi-medencével, valamint a Petrozsényi-medencét Olténiával összekötő vasútvonal. Az 1960-as években elkezdődött gazdasági, politikai és társadalmi változások következtében Bukarest és a tőle északra elhelyezkedő Prahova völgye és annak tágabb környéke, valamint a fővárost a tengerparttal összekötő országos térszerkezeti vonal jelentősége tovább növekedett, míg Moldvában a Szeret-völgyének textúrája sűrűsödött. Az iparosítás által preferált Erdélyi-medence nyugati részének gazdasági szerepe felértékelődött, ugyanakkor a határ menti terek hanyatlása részben folytatódott.



4. ábra. Románia népsűrűsége 1970-ben

A Kolozsvár – Gyulafehérvár – Déva, sűrűn lakott, jelentős beruházásokban részese terület, egyre inkább megerősödő, országos térszerkezeti vonalként is felfogható. Déli irányú folytatása az ugyancsak dinamizálódó vajdahunyadi iparvidék, a Petrozsényi-medence, az olténiai szénbányák és a Craiova vidékét felölelő térszerkezeti vonal. Ezen kívül, még három észak-déli irányú, a Kárpátokat átszelő, országos térszerkezeti vonal jelentősége értékelődik fel ebben az időszakban. Kiemelkedő jelentőségű a romániai viszonylatban legfontosabbnak mondható Bukarest-Ploiesti-Brassó vidéke tengely, emellett a Turnu Severin–Temes-völgye–Temesvárig haladó vonal és a Nagyszebentől délre, az Olt mentén haladó pálya érdemel említést. Igaz ez utóbbi kettő minden szakaszára nem jellemző a nagymértékű népsűrűség-növekedés. Ezzel párhuzamosan, nyugat-keleti irányban felértékelődik a Brassó – Nagy-Küküllő völgye és a Nagyvárad – Kolozsvár vonalszakasz. Az Erdélyi-medencét a Szeret-völgyével és a Moldvai-fennsíkkal összekötő két regionális térszerkezeti vonal kisebb jelentőségű, mint a déli irányú, a főváros felé haladó vonalaké.

### **III. A mai helyzet**

Az 1980-as és az 1990-es évek fordulóján bekövetkezett politikai változások új helyzetet teremtettek Európa keleti felében. A széthullott Szovjetunió helyett Ukrajna és a Moldvai Köztársaság van jelen a térségben. Jugoszlávia és a korábbi "Szovjet tömbhöz" tartozó, Csehszlovákia helyett több kis állam jött létre. Mindegyik térségbeli állam politikai rendszere változott, illetve változásban van. Térszerkezetet befolyásoló, elsőrendű gazdasági-politikai tényezőként jelenik meg Közép-Kelet-Európában az Európai Unió Ausztriával történt keleti bővülése, illetve az elkövetkező években tervezett további országok felvétele is.

Az 1989. decemberi események után, Romániában is mélyreható politikai, társadalmi, gazdasági változások sora indult el, amelyeknek ismét térszerkezetet átalakító hatásuk van. Részben a korábbi évtizedekre jellemző elszigetelődés, a társadalmi bezártág, a fokozott gazdasági, politikai centralizmus eredménye, hogy a gazdasági átalakulás, a piacgazdaságra történő áttérés lassabban történik mint a földrajzi és történelmi szempontból az Euro-Atlanti szervezetekhez közelebb elhelyezkedő országokban. A tőkebefektetések nagyrészt a fővárosba és környékére, az ország nyugati területeire, az Erdélyi-medence nagyobb településeire és a tengerpartra érkeznek. Napjainkban, jelentős területi különbség mutatkoznak a befektetések, a gazdasági szint és az egy főre jutó GDP szempontjából.

Románia, a hagyományosan központosított intézményrendszert kialakított országok csoportjába sorolható (LERECHE J. PH. –SAEZ G. 1997.). A központi irányítás és ellenőrzés a diktatúra éveiben érte el tetőfokát. Az 1990-es évek egyik nagy társadalmi, gazdasági és politikai problémája ezen intézményhálózat átalakításának ritmusa, mértéke és intenzitása.

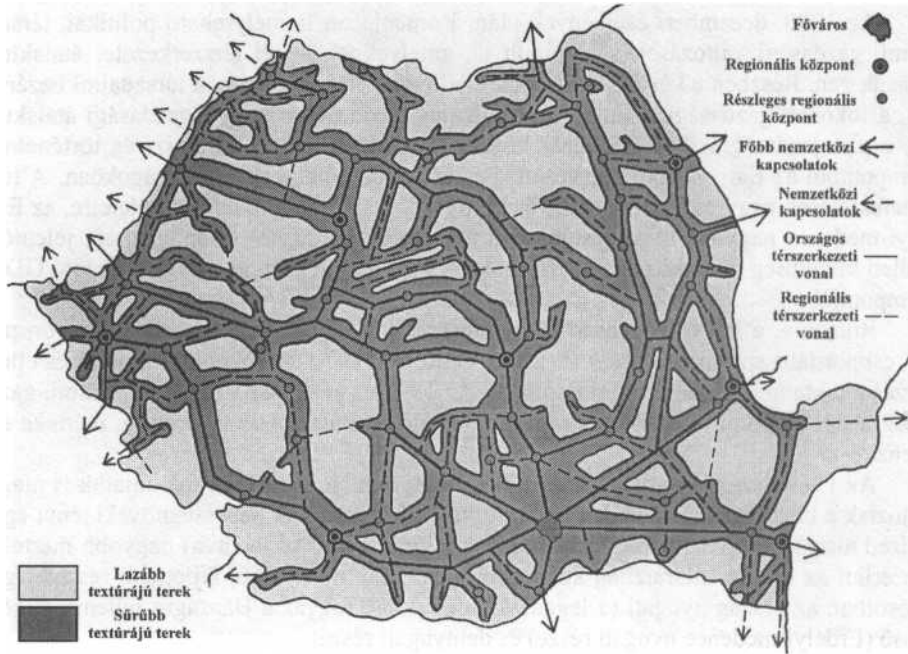
Az 1989 decembere előtt „központilag irányított” demográfiai folyamatok is megváltoztak a liberálisabb társadalmi berendezkedés közepette. A népességnövekményt egy évtized alatt felváltó drasztikus lakosságfogyás (emigrációval társítva) nagyobb mértékben érinti az ország földrajzilag kedvezőbb pozíciójú, nyitottabb, fejlettebb részeit, így elsősorban az ország nyugati (a legnagyobb lakosság fogyás a Bánságra jellemző), középső (Erdélyi-medence nyugati része) és délnyugati részét.

A szükségszerűvé vált gazdasági változások, a „ráfizeteses” ágazatok átalakítása, jelentős változásokat eredményez az ország korábban kialakított térszerkezeti rendszerében. A bányászat, kohászat átszervezése (leépítése), az ehhez kapcsolódó területek gazdasági devalválódását eredményezi. Sokat veszített korábbi jelentőségéből – többek között – a Déva–Petrozsényi-medence–Olténia térszerkezeti vonal.

A nyugattal kialakítandó kapcsolatok a délnyugat–északkelet irányú térszerkezeti vonalak felerősödését segítik elő. Az Európai Unió irányába kapcsolatot képező Közép-Európa kialakult, vagy kialakulóban levő térszerkezete hatással van a mai romániai térszerkezeti rendszer változásaira. A magyarországi (így európai E jelzésű) autópályahálózathoz történő kapcsolódás tervei előnyben részesítik Arad környékét. A megépítésre kerülő romániai autópályaszakasz feltételezhetően, vagy a Maros alsó folyása mentén halad Nagyszében, az Olt völgye, Pitesti és Bukarest irányába, vagy belső-Erdélyt teljesen elkerülve, a Temes-völgyében, Turnu Severin–Craiova–Bukarest irányát követi majd.

Az 1990-es években, a szomszédokkal kialakítandó nyitottabb viszony, a felélénkülő gazdasági kapcsolatok, hozzájárultak az új határátkelők megnyitásához, illetve régi átkelőhelyek modernizálásához. Ez a folyamat a legerőteljesebben a román-magyar kisebb mértékben a román-moldvai határszakaszon érvényesül. A többi szomszédal lebonyolított utas és áruforgalom kisebb mértékű (5. ábra).

A politikai rendszerváltozás a korainál jóval kedvezőbb helyzetet teremtett a regionális együttműködések számára is. A peremövezet, peremhelyzet felértékelődése nyilvánvaló, kiváltképp, ha az sűrűbb textúrájú terek irányába biztosít kapcsolatot. Az időközben felszínre került gyanakvások, félelmek és ellentétek mellett körvonalazódnak a reális lehetőségek is, amelyek jelenleg még csak a határforgalom jelentős mértékű dinamizálásán mérhetők le.



5. ábra. Románia térszerkezete

Mára mindenki előtt nyilvánvaló, hogy egyrészt az összeurópai modellnek nincs reális alternatívája, másrészt a csatlakozás rendkívül gyötrelmes és eléggé hosszú, az egyes esetekben eltérő ideig tartó folyamat, így minden, ami lerövidíti a csatlakozást, minden érdekelt számára fontos. Ezért értékelődött fel Kelet-Közép-Európában is a regionális együttműködés problémaköre. Ide sorolható az államhatárokkal átvágott, centrumvonzáskörzet relációkon alapuló kistérségi együttműködés, a nemzetközi regionális kooperáció vagy a nagyobb térségek államainak összehangolt fejlesztése is, amelynek jó esélyei látszanak körvonalazódni a román–magyar államhatár mentén (TÓTH J.–GOLOBICS P. 1996.).

## IRODALOM

Balme R. (szerk.)

1996 Les politiques du néorégionalisme, action collective régionale et globalisation. Economica, Paris, 301 p.

Bulla B.–Mendöl T.

1999 A Kárpát-medence földrajza, Budapest, 420 p.

Cucu V.

1967 Dezvoltarea oraselor si cresterea populatiei urbane in R. S. R. In: Natura. Geografie-Geologie, Nr. 1, Bucuresti, 3–18 pp.

*Dumitrescu V.*

1983 Románia, țară carpatică, dunăreană și pontică. In: Geografia României, I. Geografia fizica. Editura Academiei RS România, București, 25-27. pp.

*Elekes T.*

1995 A földrajzi nevek többnyelvűsége. In: A többkönyvű oktatás felé. Országos Széchenyi Könyvtár, Budapest, 40-43 pp.

*Geografia Romaniei*

1987 III. Kötet. Karpatii Romanesti si depresiunea Transilvaniei. Edit. Academiei R. S. Romania, Bucuresti, 647 p.

*Golobics P.–Tóth J.–Trócsányi A.*

1997 The past, present and future of regional co-operation in the Carpathian Basin, Cluj Napoca, pp. 13-32.

*Lerech J. Ph.–Saez G.*

1997 Identités territoriales et régimes politiques de la frontière. Pôle sud, No.7, novembre 1997, 27-47. pp.

*Rónai A.*

1945 Atlas of Central-Europe, Balatonfüred–Budapest, 411 p.

*Tóth J.–Golobics P.*

1996 Regiók és interregionális kapcsolatok a Kárpát-medencében. In: A Kárpát-medence történeti földrajza 107-119. pp.

*Tóth J.–Trócsányi A.*

1997 A magyarság kulturális földrajza, Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 226 p.

*Tövissi J.*

1993 Erdély természetföldrajza. Főiskolai jegyzet, Nyíregyháza, 109 p.

*Tufescu V.*

1996 Geografia României. Edit. didact. și pedagogică, București, 127 p.

*Atlas RS România*

1979 Institut. de Geografie, Editura Academiei RS România, București, p. VIII–2, XII–1, XII–2.

*Vofkori L.*

1994 Erdély társadalom- és gazdaságföldrajza. Nyíregyháza, 279 p.