

DIRECȚII GENERALE ÎN DEZVOLTAREA FRONTULUI LA APĂ URBAN - PARADIGMA CONTAINERIZĂRII

Dragoș Horia BUHOCIU

Asist. univ. drd. arh., Facultatea de Arhitectură, Universitatea Spiru Haret,
e-mail: dragos_buhociu@yahoo.com

Abstract. The global transport systems were much improved from the end of the 1960s, through density and network development. In the contemporary post-Fordist production system the production fragmentation and the strict following of the *just in time* principle led to the rapid growth of transports at international level. This reality nurtured the need for proficient logistics, which took place apart from the historical waterfronts sites. With this change, the urban waterfront no longer realize the interface with the port-city in a direct way, but in a symbolic one.

Key words: waterfront, urban development, container, strategic planning

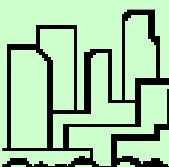
1. Procesul de transport containerizat

Corporațiile industriale majore care fabricau diferite echipamente pentru transporturi, cum sunt producătorii de autovehicule au devenit în anii 1980 jucători dominanți în economia globală. Chiar dacă mașinile nu sunt un mijloc de transport internațional, difuzarea lor fără precedent a dus la expansiunea comerțului global de vehicule, piese, materii prime și combustibil (în special petrol).

Principalul element al sistemului modern internațional de transport este containerul, care a permis flexibilizarea transportului de marfă, în principal prin reducerea masivă a costurilor și timpului. Înainte de a se folosi containere, în sistemul clasic, o navă încărcată cu marfă petrecea la fel de mult timp în port, așteptând să fie încărcată și descărcată, ca drumul petrecut efectiv pe apă, în timp ce procesarea unui container se face în de circa 25 ori mai puțin timp decât echivalentul său în marfă vrac. Containerele au fost introduse în SUA de antreprenorul Malcolm McLean, care le

destinase inițial transportului rutier, dar care a sesizat potențialul de a le folosi pe mare pentru a economisi timp, evitând ambuteiajele terestre. Primul container numit Ideal-X, convertit dintr-un tanc petrolier, a fost trimis de la New York la Houston în 1956 și marchează începutul erei containerizării. Puține alte inovații în sistemul de transport au avut un impact atât de mare asupra peisajului economic mondial.

În 1960, Autoritatea Portuară din New York/ New Jersey a prevăzut potențialul comerțului containerizat și a construit primul terminal specializat pentru containere lângă Port Newark. În 1965, Sea-Land Company a stabilit primul serviciu transatlantic regulat de containere, între America de Nord și Europa de Vest. De la începutul anilor 1980, serviciile de transport de containere cu nave speciale (introduse în 1967), au dominat transportul regional și internațional, transformând complet industria maritimă. Totuși, mărimea respectivelor nave a rămas aceeași timp de 20 de ani, constrânsă de mărimea



Canalului Panama, care a devenit un standard în industrie (*panamax*). În 1988 s-au introdus în serviciu primele nave post-panamax, un semn al dorinței clare de expansiune pentru economii de scară.

Containerizarea este procesul prin care bunurile sunt distribuite în containere de mărime standard (Rodrigue et al., 2009), care permit încărcarea și descărcarea rapidă. Acest tip de marfă poate fi cu ușurință transportată printr-o combinație de sisteme de transport rutier, feroviar și maritim. Containerele ușurează de asemenea înregistrarea, urmărirea electronică și eventual facturarea în timp real a mărfii, pentru că **tranzitul se face automat**.

Rata de creștere a containerizării a continuat să urce de-a lungul deceniilor, datorită integrării continue a rutelor maritime cu cele rutiere și feroviare. Creșterea în capacitatea de încărcare a unui container a fost urmată de creșterea în mărime a navelor cargo și de dezvoltarea pieței de fabricație de containere, iar cele mai multe transporturi maritime sunt acum complet containerizate.

Containerizarea a permis și mărirea capacității de a oferi transport integrat de marfă de tip „door-to-door” folosind noduri de transport. Containerele standard pot fi mutate cu ușurință de pe o navă pe alta, sau de pe o navă pe un vagon de tren sau o platformă de camion proiectată special.

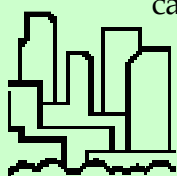
Transportul maritim containerizat poate folosi nave rapide, cu mai puține escale în porturi și transbordări rapide. Operatorii maritimi reduc numărul navelor folosite, concentrându-se pe cele cu capacitate mare folosite intensiv, care cresc productivitatea sistemului de

transport. Marii exportatori folosesc containerele de la început la capacitate maximă, în timp ce exportatorii mai mici pot trimite marfa la o bază de containere pentru *consolidare* (procesul de încărcare în containere cu alte mărfuri similare), urmând ca ea să fie expediată mai departe către destinație.

2. Lanțul inter-modal de producție, transport și distribuție

Un sistem inter-modal de transport integrează diferite scări geografice, de la cele globale la cele locale. Odată cu dezvoltarea infrastructurii contemporane inter-modale, regiunile urbane devin din ce în ce mai accesibile piețelor internaționale, iar parametrii transportului regional au fost transformați în mod semnificativ. O schemă poate descrie această realitate printr-un set de centre de joncțiune (*hubs*) în permanentă competiție unul cu altul, unde converg rețelele regionale și locale de transport. În funcție de scara geografică, regularizarea fluxurilor (în principal de marfă, dar și de pasageri) este coordonată la nivel local de centre de distribuție, de obicei compuse dintr-un singur tip de terminal, sau la nivel global de puncte de articulare, compuse din terminale majore și activități adiacente.

Un *hub* poate avea simultan o convergență modală sau inter-modală a funcțiilor, mai ales dacă reprezintă interfața între mai multe moduri de transport, funcțiile sale inter-modale indicând nivelul său de integrare. Rețeaua regională multi-modală permite în anumite locuri legătura cu sistemul internațional de transport printr-o interfață maritim/terestru, iar orașele-port sunt principalii agenți ai acestei funcții. Containerizarea a dezvoltat în special interfețele de acest tip, care asigură flexibilitatea traficului de marfă,



și cele mai multe orașe-port au optat pentru tehnologia de transport inter-modal pentru a-și păstra și consolida poziția de *hub* pe piața globală.

Operațiunile de transport inter-modal permit planificarea precisă a tranzitului „door-to-door”, pentru respectarea principiului „just in time” în distribuție. În întreaga perioadă postbelică se manifestă o nevoie continuă de îmbunătățiri pentru creșterea vitezei în sistemul global de distribuție, iar marii operatori au departamente de logistică care își consiliază clienții despre cele mai eficiente moduri de a livra produsele.

Managementul lanțului de producție și distribuție este concentrat pe țări în care costurile de producție sunt mici, în special cele asiatice și pe distribuția pe piețele globale. Eficiența crescută și utilizarea atentă a mijloacelor fixe și mobile permit operatorilor multi-modali să ofere prețuri competitive, să coordoneze toate fazele transportului și să urmărească permanent livrările.

Dezvoltarea postbelică a porturilor și aeroporturilor, însoțită de conectarea prin *hub-uri*, crește permanent eficiența lanțului inter-modal. Importatorii și exportatorii pot să își ajusteze astfel practicile comerciale, pentru a folosi oportunitățile create de sistemul de transport inter-modal. Acesta permite intrarea pe noi piețe, prin dezvoltarea unei noi infrastructuri regionale, într-o evoluție continuă de adoptare a unor noi rute și moduri de transport.

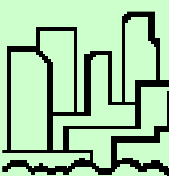
3. Schimbarea funcțiunii frontului la apă

Conceptul de schimbare a funcțiunii (sau deconectare) a fronturilor la apă este folosit pentru a descrie procesul prin care legăturile strânse de odinioară, fizice,

economice și instituționale, între porturile tradiționale de marfă și orașele cărora le aparțin sau modificat odată cu apariția și dezvoltarea containerizării și schimbărilor în tehnologia portuară. Deconectarea fronturilor la apă a avut consecințe profund negative pentru oraș și pentru întreaga regiune careia îi aparțineau porturile, pentru că beneficiile aduse de mărirea considerabilă a traficului de marfă s-au dispersat din punct de vedere geografic, pe când costurile, și mai ales cele sociale, au rămas concentrate la nivel local. Simultaneitatea concentrării spațiale și dispersarea activităților portuare folosește același model al formării orașului global (Sassen, 2002), relaționat cu schimbarea formei de organizare spațială a finanțelor și serviciilor avansate pentru afaceri.

Totuși, există și semnale că aspectele acestei relații de indiferență sunt pe cale să se schimbe. Astfel, sunt vizibile eforturile de descongestionare a zonelor portuare prin investiții într-o infrastructură adaptată, rezistența locală a cetățenilor la activitățile care amenință mediul și în interesul pentru autoguvernarea locală portuară. Deși rapidă și foarte vizibilă, deconectarea de oraș a fronturilor la apă nu a fost niciodată completă sau definitivă: „*chiar și când păreau să fi abandonat definitiv fronturile la apă istorice, cele mai multe din porturile de marfă rămân în zona de influență a unei arii metropolitane majore*” (Desfor et al., 2011).

Cum putem să gândim atunci relația contemporană între orașele-port și fronturile la apă, integrând în ecuație și regiunile care le includ? Relația tradițională, simbiotică, între frontul la apă industrial și orașul-port comercial este bine cunoscută. Din cauza puterii și influenței globale a lanțurilor de



distribuție, interesele private portuare se străduiesc să asigure condiții optime pentru fluxul continuu de bunuri, capital și oameni. Putem argumenta (Harvey, 1989) că, cel puțin în statele occidentale democratice, orașele-port au nevoie, din motive politice dar și de flexibilitate economică, să își restabilească legăturile strânse istorice cu fronturile la apă.

4. Concluzii

Fronturile la apă reprezintă în perioada contemporană o categorie tipologică care poate fi plasată în prim planul strategiilor de dezvoltare urbană, iar interesele diverse ale puternicelor forțe implicate în procesele de dezvoltare a fronturilor la apă sugerează că aceste zone sunt de importanță strategică pentru viitorul

orașelor-port, servind drept teren de încercare.

În acest sens, fronturile la apă pot fi văzute ca spații paradigmatică pentru orașele-port, unde se experimentează permanent noi soluții de dezvoltare urbană, prin planificare urbană strategică.

BIBLIOGRAFIE

- Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert D. (2011), *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Routledge, New York
- Rodrigue J., Comtois C., Slack B. (2009), *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York
- Sassen S. (2002), *Global Networks, Linked Cities*, Routledge, New York
- Harvey D. (1989), *The Urban Experience*, John Hopkins University Press, Baltimore

Primit: 4 august 2011 • **Revizuit:** 26 august 2011 • **Acceptat în forma finală:** 30 august 2011

