

# DIRECȚII GENERALE ÎN DEZVOLTAREA ORAȘULUI-PORT CONTEMPORAN

**Dragoș Horia BUHOCIU**

Asist. univ. drd. arh., Facultatea de Arhitectură, Universitatea *Spiru Haret*, e-mail:  
dragos\_buhociu@yahoo.com

**Abstract.** Port-cities are unique landmarks of the world commercial and social history, as crossroads of regional and world trade, assuring the transition between the coast and the hinterland, acting as transit hubs for goods, people and ideas. They evolved over time, following the humanity general evolution. Our present service-oriented economical systems no longer rely on the industrial port production from the past, while the technological services redefined the relationships between transport and port industries.

**Key words:** port-city, urban development, transport

## 1. Sistemul maritim global

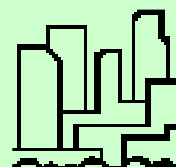
Expansiunea sistemului comercial mondial în ultimele secole a fost un proces complex care a inclus creșterea producției agricole, industrializarea puternică, apariția și dezvoltarea organismelor independente de comerț, extinderea puterii forțelor armate, colonizarea și locuirea în noi teritorii (Wallerstein, 1979) uneori la mare distanță față de metropola-mamă. Legătura care le-a unit a fost, la modul cel mai simplu, folosirea navelor pentru transportul diferitelor bunuri și, la modul cel mai complex, întemeierea și utilizarea porturilor, cooperativelor și companiilor comercianților maritimi și folosirea profiturilor în perioada industrială pentru construirea de nave comerciale și militare din ce în ce mai mari, mai rapide și mai eficiente, ca și depozite de marfă și zone de transfer rapid în și din porturi.

Cel mai eficient tip de port din toată această perioadă a fost antrepozitul, o zonă de liber schimb, unde bunurile care soseau din diferite alte porturi erau

stocate temporar și apoi transbordate spre alte destinații.

Aceste activități, centrate pe nave și navigație, au format un sistem de comerț maritim care s-a dovedit a fi timp de secole cel mai eficient mod de a transporta materii prime și produse de toate felurile. Sistemul maritim a fost motorul principal pentru integrarea oceanului planetar în sistemul economic mondial. Călătoriile de explorare și schimb, înființarea de porturi și rade fortificate, crearea antrepozitelor și extinderea rutelor de comerț maritim recunoscute (în și către China, Pacificul de Nord Vest, America de Sud), toate au contribuit la realizarea acestei integrări.

Sistemul maritim era multinațional și global în scopuri și legături și, în ciuda inconvenientelor transportului maritim (naufrazii, atacuri ale piraților etc.), reprezenta cea mai rapidă și sigură cale de comunicație. Îmbunătățirile tehnologice în construcția de nave, ca și avansul în proiectarea sistemelor de



propulsie și în știința navigației au micșorat timpul petrecut pe mare și au asigurat o capacitate de transport din ce în ce mai mare. Sistemul maritim a asigurat și mijloacele pentru ca guvernele, companiile și indivizii să participe la economia globală în creștere.

Agenții acestui sistem erau comercianții din porturi cheie care stabileau legături comerciale cu alte porturi pentru a vinde și a expedia noi bunuri și a controla fluxul acestora. Aceste relații erau regionale, naționale și uneori globale, evidențiate de exemplu de parteneriatele comerciale cu China, care se derulau de case de comerț puternice (Delgado, 2009) cu filiale în New York, Boston și Shanghai, sau în Londra, Calcutta și Hong Kong. Companiile recunoșteau importanța strategică a acestor legături, trimițând parteneri, angajați sau chiar membri ai familiei în porturi care prezentau oportunități de schimb dezirabile.

Aceste case de comerț trebuiau, prin natura activităților desfășurate, să fie cât mai aproape de locul de desfășurare al tranzacțiilor comerciale. Fronturile pe apă au început să capete astfel, pe lângă folosințele tradiționale portuare, o zonă dedicată sediilor marilor companii legate de port. Din cauza dorinței comercianților de a impresiona și de asemenea din motivele practice ale necesității de spații de lucru pentru funcționarii comerciali, casele de comerț au transformat radical fronturile la apă din orașele-port.

## 2. Relația orașului-port cu teritoriul

În Europa, pentru că majoritatea piețelor și așezărilor umane principale sunt localizate în interiorul continentului, chiar și porturile importante sunt nevoite să accepte o situație relativ periferică (Ducruet, 2006) față de clienții care solicită bunuri sosite pe mare.

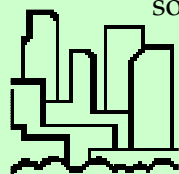
Autoritățile portuare europene s-au angajat, de la începutul răspândirii containerizării, într-o acțiune de identificare a celor mai eficiente moduri de a conecta porturile de o rețea de orașe de interior prin servicii inter-modale complexe (maritim-feroviar, rutier-feroviar, aerian-maritim).

Efectul situării periferice este direct resimțit de structurile economice ale orașelor, ducând la specializare în activitățile de transport, de vreme ce orașele de interior tind să concentreze activitățile cu valoare adăugată mare, cum sunt băncile, finanțele și alte funcțiuni „metropolitane”.

Mai mulți cercetători europeni au studiat problema diversificării economiilor portuare, după declinul activităților tradiționale, iar dezbaterea continuă între partizanii dezvoltării urbane legată direct de logistica portuară, și cei care susțin obținerea de avantaje din locația de coastă, prin strategii culturale sau comerciale orientate spre cetățean, fără a depinde de activități portuare, iar temerile legate de problemele de mediu tind să accentueze separarea portului de oraș.

În Asia modelul de dezvoltare urbană este opus față de cel european, pentru că în mod tradițional modul de locuire a favorizat așezările umane pe coastă, iar rezultatul este că orașele-port sunt cele mai importante și directe piețe pentru porturi. *„Modelul colonial în Asia de Sud și Sud Est a avut efectul de a combina tradițiile urbane și cele portuare de-a lungul regiunilor de schimb, prin stabilirea de antrepozite în locații strategice ca Singapore și Hong Kong”* (Ducruet, 2006)

De fapt, cele mai multe din orașele asiatice sunt în același timp porturi și rețin o parte semnificativă din volumul mărfurilor



transportate spre și dinspre Europa și America. Dezvoltarea rapidă a Asiei de Nord Est a dat naștere unor combinații de modele de orașe-port extinse în teritoriu, cum sunt zonele de liber schimb din Taiwan, Coreea și China sau giganticele proiecte de recuperare de teren din mare din Japonia în anii 1960 și 1970.

Consecință firească a geografiei statelor insulare, concentrarea pe coastă face ca transporturile spre zonele de interior și piețele aferente să fie încă puțin dezvoltate. Lipsa conexiunilor terestre între Asia de Sud și Asia de Est, și între Coreea de Sud, Japonia, Taiwan, Filipine și continent împiedică porturile să contribuie la unirea piețelor altor țări. În Asia, porturile și orașele s-au dezvoltat îmbunătățindu-și funcțiile în mod simbiotic. Transportul inter-modal nu este o prioritate, cu excepția unor cazuri specifice în Hong Kong și Singapore (aerian-maritim) sau Shanghai (maritim-fluvial).

În America orașele-port importante sunt concomitent mari consumatoare ale bunurilor care sosesc prin transportul maritim și mari distribuitori către interiorul continentului, prin rețele eficiente inter-modale. Acestea încep din ce în ce mai mult să privilegieze transportul feroviar de marfă în dauna celui rutier, prevalent în mod tradițional, din motive legate de poluare, consum de combustibil și posibilitatea transportării de volume mari.

### 3. Abandonarea zonelor portuare tradiționale

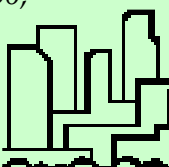
Din punct de vedere istoric, transportul (regional și internațional) era o activitate consumatoare de resurse. Bunurile încărcate la fabrică într-un camion sau într-un vagon trebuiau să fie descărcate la chei înainte de a fi din nou încărcate pe navă, apoi descărcate în următorul port și

iarăși încărcate în camioane sau vagoane pentru a fi transportate în continuare spre destinația finală. Situația s-a schimbat datorită noii infrastructuri pentru operarea containerelor din porturile moderne. Un vas a cărui încărcare/descărcare cu câteva decenii înainte ar fi necesitat zile întregi, este acum procesat în câteva ore.

Rețeaua de manipulat containere este în permanentă expansiune, pe măsură ce porturile își modernizează infrastructurile. Dezvoltarea masivă în ultimul deceniu a „porturilor uscate” (*dry ports/ inland ports*), care au integrat terminale feroviare complexe, depozite, zone de procesare și vamă, asigurări și servicii comerciale, implică extinderea și relocarea porturilor de containere în situri „curate” (*greenfield*) care pot furniza terenuri suplimentare necontaminate pentru a satisface cererea tot mai mare de spațiu liber disponibil.

Sistemele economice actuale orientate spre servicii nu se mai bazează pe operațiunile de producție industrială din trecut, iar schimbările tehnologice au redefinit relațiile dintre transport și industrie. Avansul în planificarea și implementarea sistemelor logistice rutiere, feroviare și maritime, combinate cu cerințele containerizării, a dus la mutarea zonelor cheie ale porturilor, care concentrează majoritatea instalațiilor portuare, departe de fronturile la apă istorice.

Cu această schimbare, relația istorică dintre apă și generatorii de creștere economică a intrat într-o etapă nouă, în care frontul la apă urban nu mai realizează interfața cu portul în mod direct - fizic, ci indirect - simbolic: „În mod tipic, aceste fronturi la apă nu au mai fost folosite și au rămas, după anii 1960,



locuri fără utilizare în oraș, spații urbane redundante” (Marshall et al., 2001) Gradul de folosire, imaginea și condiționările acestora legate de mediu sunt de mare importanță pentru orașe în eforturile lor de revitalizare.

#### 4. Concluzii

Contextele de evoluție analizate arată dezvoltarea continuă de-a lungul timpului a orașelor-port de pe toate continentele și se întind de la industrializarea incipientă din sec. XIX până la declinul din sec. XX, cuprinzând unul sau mai multe cicluri de dezvoltare istorică.

Observațiile duc la concluzia că schimbările în tehnologia transporturilor

au dat naștere după anii 1960 unor noi categorii urbane clar definite în multitudinea de elemente care articulează și definesc structura urbană a orașului-port contemporan, caracterizate prin vecinătatea directă și influența semnificativă a unui corp major de apă.

#### BIBLIOGRAFIE

- Delgado J. (2009), *Gold Rush Port, The Archeology of San Francisco's Waterfront*, University of California Press, Berkeley.
- Ducruet C. (2006), *Port-City Relationships in Europe and Asia*, Journal of International Logistics and Trade **4(2)**:13-35.
- Marshall R. - editor (2001), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London.
- Wallerstein I. (1979), *The Capitalist World Economy*, Cambridge University Press, Cambridge.

**Primit:** 26 august 2011 • **Revizuit:** 25 septembrie 2011 • **Acceptat în forma finală:** 1 octombrie 2011

