

# TRANSPORTUL MARITIM GLOBAL, ELEMENT CHEIE ÎN DEZVOLTAREA ORAȘELOR-PORT MODERNE

**Dragoș Horia BUHOCIU**

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

**Abstract.** The strong demand for Asian goods, especially tea, silk and China porcelain, along with need to avoid to Arab controlled merchant trails, pushed the Europeans to seek for direct maritime routes to Asia. They sailed around the world to establish key market spots, called *entrepôts*, which evolved to become modern port cities. Unlike the common freight or post ships, the passenger ships were focused on people and at the beginning of the 20<sup>th</sup> century passenger confort prevailed for the first time over speed. Maritime companies evolved in founding the modern cruise industry in the 1960s, fundamentally affecting port cities by modifications on their waterfronts.

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

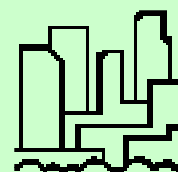
## 1. Expansiunea maritimă europeană

Cu mult înainte de sosirea primilor exploratori europeni, statele asiatice stabiliseră deja o rețea intensivă de schimb. Bunurile de proveniență asiatică, în special chineză, ajungeau în imperiul roman, apoi în lumea europeană prin intermediari chinezi și arabi, atât pe pământ (Drumul Mătăsii) cât și pe apă. În primele călătorii către Asia, portughezii au explorat coasta de vest a Africii, descoperind ruta pe apă către India și apoi către Indonezia și China. Ei au întemeiat centre de schimb (antrepozite) la începutul anilor 1500 în Malaezia, Indonezia, China și Japonia.

Navigatorii spanioli, mergând spre vest odată cu călătoriile lui Columb au fost la început oprți din explorare de masa continentală americană. Magellan descoperă însă strâmtoarea care îi poartă numele la extremitatea sudică a Americii, iar Spania câștigă competiția pentru

comerțul oceanic, stabilind și controlând rutele din Pacific, ca urmare a cuceririi imperiilor locale din America Centrală și de Sud și a înființării unui antrepozit în Filipine. (Graf *et al.*, 2009). Activitatea se concentra pe o rețea ingenioasă de comerț, în care *Galioanele Manilla* transportau mirodenii, ceramică, mătase și ceară prin Pacific către porturile din Mexic, Panama, Peru și Chile.

Pentru a plăti aceste bunuri, spaniolii foloseau argintul exploatat din minele noilor colonii americane. Produsele de lux erau trimise apoi în Europa, prin transbordare peste istmul Panama și apoi, prin Havana sau alte porturi spaniole, direct peste Atlantic. Această rapidă îmbogățire a Spaniei datorată imperiului american și a folosirii rutelor cheie oceanice a atras și alte națiuni în competiția pentru resurse maritime, în special Anglia, cu care a intrat în războaie comerciale directe în zona Caraibelor.



De fapt, în ciuda prezenței constante și asidue a diferitelor puteri europene în oceanele lumii, adevărata putere economică mondială era Asia, în special China. Visul de a câștiga sau măcar de a controla bogățiile Chinei a bântuit timp de secole imaginația regilor și, mai târziu, a aventurierilor și capitaliștilor europeni. Sistemul mondial funcțional între sec. XVI și sec. XVIII era sub hegemonie asiatică, nu europeană. De aceea, o mare parte a adevăratului dinamism al economiei mondiale încă era localizat în Asia: „Pentru a câștiga acces la economia Asiei, puterile maritime europene și-au folosit intensiv navele și tehnologia maritimă în scopul întemeierii de antrepozite pe coastele asiatice, care erau legate de Europa de rute pe la Capul Bunei Speranțe” (Delgado, 2009).

Călătoriile comandantului britanic James Cook din a doua jumătate a sec. XVIII au avut un mare impact asupra comerțului maritim, pentru că au creat prima hartă completă a oceanelor care, spre deosebire de hărțile spaniole, a fost declarată publică. Prezența americană a crescut de asemenea constant, la început cu vase comerciale de pescuit de balene în Pacific, apoi prin crearea unei forțe militare navale în zonă, cu scopul de a accesa resursele Asiei, prin Japonia și Filipine. Ca urmare directă a deplasării centrului de interes al comerțului mondial în Pacific, un număr important de navigatori și comercianți englezi și americani s-au stabilit cu familiile pe coasta de vest a Americii, în fostele porturi coloniale spaniole din Chile, Peru și California.

## 2. Înființarea antrepozitelor cheie

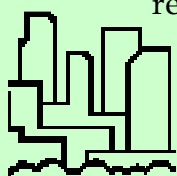
Prima locație atractivă dintr-un oraș-port major care a atras expatriații a fost Chile, ai cărei important oraș-port *Valparaiso*, relativ aproape de importanta strâmtoare

a lui Magellan, devenise unul din centrele comerciale mondiale și cel mai mare antrepozit oceanic. Întemeiat în 1543, *Valparaiso* a stagnat până la dobândirea independenței statului Chile în 1824, când a preluat controlul asupra comerțului din zonă, fiind în același timp baza flotei comerciale și a marinei militare chilene, stabilind legături directe maritime cu Londra și alte porturi europene.

Interesele americane s-au concentrat îndeosebi pe California, din cauza locației geografice avantajoase și a schimburilor realizate de comercianții americani deja stabiliți acolo. Explorarea și achiziția teritoriului Californiei (mai ales a orașelor-port *Monterrey* și *Yerba Buena*), împreună cu goana după aur din 1848, s-au dovedit a fi cheia expansiunii oceanice americane, prin crearea și dezvoltarea rapidă a portului *San Francisco*.

Britanicii și-au stabilit primele colonii în Australia la *Sydney* în 1788, inițial un oraș-port al condamnaților și al aventurierilor, devenit în timp un important port comercial, care și-a dezvoltat o infrastructură navală pentru vânzarea la licitație a bunurilor direct din nave, prin depozite en-gross: „Sistemul comercial maritim a legat în curând noul port cu rutele comerciale asiatice, stabilind apoi legături regulate cu *Valparaiso* în 1830 și cu *San Francisco* în deceniul următor.” (Delgado, 2009).

Ultimul antrepozit britanic important a fost *Hong Kong*, fondat în 1845 în urma unui tratat cu China, prin care aceasta era obligată să deschidă un port comerțului occidental, după o lungă perioadă de activități comerciale desfășurate în condiții precare. *Hong Kong* a devenit imediat un nod de comunicații strategic, fiind singurul port unde navele europene și americane



puteau ancora în siguranță de-a lungul coastelor chineze.

### 3. Rutele transatlantice regulate

Primele vase care au traversat oceanele nu erau în principal interesate de pasageri, ci mai degrabă de cantitatea de marfă transportată. În 1818 Black Ball Line din New York a fost prima companie de navigație care a oferit un serviciu regulat de transport din SUA către Anglia, iar în anii 1830 au fost introduse vasele cu aburi, care au cucerit imediat prin rapiditate piața de transport de pasageri. Companiile engleze au recuperat prin Cunard Line, care oferea în 1840 traversări transatlantice Liverpool - New York de 14 zile. În anii 1850 și 1860 calitatea serviciilor oferite pasagerilor a crescut simțitor, iar schimbarea majoră a fost apariția navelor special construite pentru aceștia.

Spre deosebire de vasele de transport marfă sau poștă, navele de pasageri au introdus la bord electricitatea, mai mult spațiu pe punte și diverse activități de relaxare. Călătoria pe apă, în special în Atlantic și în mările învecinate, a fost promovată de *British Medical Journal*, care în anii 1880 îi sfătuia pe englezi să călătorească mare în scopuri curative (Kresl, 2005). Navele au început de asemenea să transporte imigranți către SUA, la preț redus și în condiții de confort minim. Aceste călătorii, începute în 1880-1890, au încetat după Primul Război Mondial, când SUA au decis să nu mai accepte imigranți în masă.

La începutul sec. XX a apărut în Germania conceptul de super vas de linie, adevărat hotel plutitor, care încercau să reducă disconfortul traversării oceanului. În aceeași perioadă, navele Cunard Line au stabilit tradiția ca pasagerii să ia masa în haine

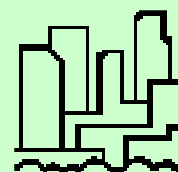
de gală și au promovat romantismul călătoriei pe apă. Totuși, pentru că viteza de traversare a oceanului era factorul decisiv, la bordul navelor nu era loc suficient pentru spații ample.

### 4. Turismul de lux și croazierele

La începutul sec. XX, pe cele mai luxoase vase de pasageri ale epocii, Olympic și Titanic, spațiul și confortul pasagerilor prevalau pentru prima dată asupra vitezei navelor. Primul Război Mondial a întrerupt construirea de vase de acest tip, multe fiind folosite pentru transportul trupelor pe fronturile din Europa, iar super vasele de linie au fost cedate de Germania la sfârșitul războiului ca despăgubiri către Marea Britanie și SUA. Perioada dintre anii 1920 și 1940 este considerată epoca de glorie a navelor de pasageri transatlantice (Berman, 2006) care deserveau categoriile sociale de top, ale căror călătorii erau prezentate de jurnalele de știri văzute de publicul larg.

Vasele de croazieră au fost din nou convertite în transportoare de trupe, în cel de al Doilea Război Mondial, și toate activitățile de traversare s-au oprit până la finalul războiului. Guvernul SUA a subvenționat construirea de noi vase de pasageri proiectate de această dată ca, pe lângă facilitățile de lux, să poată fi folosite cu minime modificări și pentru transportul trupelor armate. Creșterea în volum a traficului aerian, urmat de primele zboruri transcontinentale în anii 1950, a dus la încetarea traficului transatlantic regulat de pasageri.

Industria modernă a croazierelor a început în anii 1960, când companiile maritime au oferit călătorii de vacanță în Caraibe cu nave „prietenoase” și atrăgând o nouă categorie de pasageri care nu și-ar fi permis niciodată o astfel de călătorie în anii 1930 sau 1940. Vasele



de croazieră s-au concentrat pe crearea unei atmosfere destinate la bord, oferind multiple posibilități de distracție.

Spre deosebire de transportul clasic de pasageri, acum vasele nu mai călătoreau spre destinații anume, scopul celor de la bord fiind călătoria în sine, ca și vizitarea orașelor-port atractive.

Astăzi, croazierele sunt în continuare populare, cu rute stabilite de regulă în Caraibe, Mediterană și Alaska. Pentru că nu toate porturile beneficiază de condiții egale „abilitatea acestora de a câștiga din afacerea croazierelor depinde de mai mulți factori importanți legați de poziționarea geografică” (Brown, 2009). În primul rând, porturile trebuie să poată oferi itinerarii scurte către destinații exotice. În al doilea rând, este interzis pentru vasele de pasageri non-americane să oprească în două oraș-port consecutiv. În al treilea rând, clima determină potențialul unui oraș-port de a fi un loc strategic, de plecare, sau o escală oarecare, cele mai bine localizate fiind în sudul Atlanticului, în Mediterană și în Golful Mexic.

#### 4. Concluzii

Circuitele comerciale globale dezvoltate în epoca modernă au fost elemente esențiale

în apariția a numeroase orașe-port, puncte nodale în transportul mondial.

Aceste noduri în rețea globală au beneficiat de un aflux continuu și constant de capital și *know-how*, care le-a modelat puternic caracterul urban în epoca modernă.

Orașele-port au fost întemeiate și s-au dezvoltat de-a lungul timpului, cu scopul principal de a oferi servicii diverse navelor de marfă și de pasageri. Această funcție fundamentală, de gazde ale transportului maritim global, le-a asigurat în epoca modernă atât existența, cât și prosperitatea.

#### BIBLIOGRAFIE

- Delgado J. (2009), *Gold Rush Port, The Maritime Archeology of San Francisco's Waterfront*, University of California Press, Berkeley.
- Brown P. (2009), *America's Waterfront Revival - Port Authorities and Urban Redevelopment*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Graf A. et al. (2009), *Port Cities in Asia and Europe*, Routledge, Abingdon.
- Berman R. (2006), *Assessing Urban Design: Historical Ambience on the Waterfront*, Lexington Books, Lanham.
- Kresl P. (2005), *The Urban Response To Internationalization*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.

Primit: 3 martie 2012 • Acceptat în forma finală: 5 aprilie 2012

