

Od portu w mieście do miasta w porcie... Jak technika zmieni(a)ła miasta portowe*

Kiedy ogląda się nocne, satelitarne zdjęcia Ziemi, od razu zwracają uwagę skupiska światła przede wszystkim na wybrzeżach. Były one zawsze ulubionym terenem osiedleńczym, ale ostatnie półwiecze przyniosło wręcz bezprecedensowy rozwój nadmorskich metropolii, zwłaszcza w Azji, Afryce i Ameryce Południowej. Jeżeli w 1950 r. Nowy Jork (też zresztą nadbrzeżny) był jedynym megamiastem liczącym więcej niż 10 mln mieszkańców, to pół wieku później ośrodków takich było już siedemnaście, z tego czternaście nad morzami i oceanami. Jednocześnie podobne położenie ma ok. dwie piąte mniejszych miast, poniżej 10 mln mieszkańców! Taka eksplozja jest wynikiem nie tyle przyrostu demograficznego, co przede wszystkim procesów globalizacyjnych, umożliwiających tanie i względnie bezproblemowe transkontynentalne przepływy już nie tylko surowców, lecz także gotowych produktów, usług i kapitałów. Nic dziwnego, że megamiasta rosną najszybciej tam, gdzie praca jest tania i dokąd/skąd najłatwiej przywieźć/wywieźć surowce i gotowe produkty¹. Według World Port Source w 196 krajach świata pod koniec pierwszej dekady XXI w. było 4571 portów. Chociaż takie europejskie megaporty jak Rotterdam lub Hamburg w dalszym ciągu znajdują się w pierwszej dziesiątce, to zostały one zdystansowane przez Szanghaj i Singapur². A chociaż wielkie porty w dalszym ciągu noszą nazwy związanych z nimi metropolii, to w rzeczywistości są to dwa oddzielone od siebie światy. Do rozvodu doszło w XX stuleciu, po długim, trwającym od starożytności, ale i niełatwym małżeństwie.

* Artykuł powstał na marginesie projektu badawczego poświęconego czterem bałtyckim miastom portowym (Rostockowi, Gdyni, Kłajpedzie i Tallinowi) w XX w., realizowanego dzięki pobytowi stypendialnemu w Imre–Kertész–Kolleg w Jenie, w latach 2011–2012.

¹ J. Tibbetts, *Coastal Cities. Living on the Edge*, „Environmental Health Perspectives”, t. CX, November 2002, No 11, s. A674–A675.

² <http://www.worldportsource.com/>, dostęp 6 grudnia 2011. Dostępna od końca 2010 r. 21 edycja „Guide to Port Entry” na lata 2011–2012, reklamuje ponad 9 tys. portów, terminali i placów przeładunkowych. Ponad 3 tys. z nich to terminale cargo. <http://www.portinfo.co.uk/port-guides/guide-to-port-entry.html>, dostęp 6 grudnia 2011.

Specjaliści od miast portowych (i portów) dzielą ich historię na kilka etapów. Choć nie są do końca zgodni, ile ich było (cztery lub pięć³) i gdzie przebiegają między nimi granice, to wątpliwości budzi zazwyczaj ostatnie 150 lat. Poprzednie kilka tysięcy jest znacznie mniej kontrowersyjne.

PORT W MIEŚCIE

Morze długo służyło raczej przeżyciu, niż użyciu i nawet zastąpienie pierwotnych nadbrzeżnych osad przez pierwsze miasta nie było jednoznaczne z ich portową, zamorską funkcją. Miasta portowe w „nowoczesnym” znaczeniu tego słowa powstały z chwilą, gdy rozwój struktur w oddalonych od siebie ośrodkach osiągnął w tym samym czasie poziom umożliwiający spełnianie nie tylko wewnętrznych, ale również zewnętrznych funkcji miasta — handlu (za)morskiego, transportu i żeglugi⁴. Od tej chwili port stał się czynnikiem miastotwórczym i nowe ośrodki powstawały (lub przenosiły się) tam, gdzie statki mogły znaleźć spokojną przystań, a kupcy możliwość nieskrępowanego działania. Biorąc pod uwagę, że stosunek ilości przewożonych towarów (czy liczby ludzi) do zużytkowanej w tym celu energii i czasu był znacznie korzystniejszy w transporcie morskim, niż w innych rodzajach przewozów, na poważniejszą konkurencję trzeba było poczekać praktycznie do drugiej połowy XX stulecia⁵.

Ukształtowany w starożytności typ ośrodka portowego, w którym funkcje miejskie i portowe były ściśle zintegrowane, a port był praktycznie częścią miasta i leżał w jego centrum, przetrwał, chociaż ustawicznie modyfikowany, do przełomu XIX i XX w. Jednak dzięki literaturze (od Homera po Hermana Melville’a, Josepha Conrada czy Roberta Louisa Stevensona), tematowi marynistycznym w sztuce (głównie malarstwie), muzealnictwu morskiemu, a później najbardziej oddziałującej na zbiorową wyobraźnię kinematografii, w pamięci zbiorowej obraz żeglugi i portów zatrzymał się gdzieś w schyłkowej epoce żaglowców. Długo pokutował w niej stereotyp zarówno kolorowego, choć pełnego niebezpieczeństw, marynarskiego życia, jak i miast portowych, równie barwnych i niebezpiecznych, do tego gwarnych, multietnicznych i bogatych⁶.

³ H. Berking, J. Schwenk, *Hafenstädte: Bremerhaven und Rostock im Wandel*, Frankfurt–New York 2011, s. 33–36. Omówienie poszczególnych modeli i faz rozwoju portów: P. J. M. N. a s, T. Reijnders, E. Steenhuisen, *Three harbor cities. An exploration of the ports of IJmuiden (The Netherlands), Banjul (The Gambia) and Jakarta (Indonesia)*, [w:] *Port Cities in Asia and Europe*, red. A. Graf, Ch. Beng Huat, London–New York 2009, s. 33–34.

⁴ R. Woźniak, *Teoretyczne problemy socjologii miasta portowego*, „Roczniki Socjologii Morskiej”, t. VII, 1993, s. 44.

⁵ W. W. Gaworecki, *Czynniki kształtujące zespół portowo-miejski Gdańsk–Gdynia*, Gdańsk 1973, s. 55.

⁶ W. Kokot, *Port Cities as Areas of Transition — Comparative Ethnographic Research*, [w:] *Port Cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives*, red. W. Kokot, M. Gandelman–Trier, K. Wildner, A. Wonneberger, Bielefeld 2008, s. 7–25.

Takie połączenie miało zresztą głębokie uzasadnienie. Chociaż port starożytny czy średniowieczny był zrosnięty z miastem, a doki i przystanie wyznaczały jego centrum topograficzne, reprezentacyjne i funkcjonalne, to pełnił wobec niego rolę niejako służebną. Port nie był samodzielną instytucją, lecz realizował handlowe zadania miasta. Kiedy komunikacja z zapleczem była ograniczona, miasta portowe pełniły funkcję nie tylko miejsc przeładunku, ale przede wszystkim wielkich składnic towarów przywożonych, zazwyczaj rzekami, z „obszarów ciężenia”. Nie było jeszcze mowy o handlu tranzytowym, lecz dominował własny handel miasta portowego — miejscowi kupcy nabywali towary na skład, a potem dystrybuowali je dalej, stając się naturalnymi pośrednikami między obszernym nieraz zapleczem a światem zamorskim. Stąd Lubeka, Wenecja czy Genua miały własne floty i przedstawicielstwa handlowe nieraz w odległych, lecz ważnych gospodarczo miejscach (jak Hanza w Nowogrodzie Wielkim). To miasta zawierały sojusze i porozumienia, nieraz — jak Hanza — mające znaczenie nie tylko ekonomiczne, lecz także polityczne, i były w stanie odegrać poważną rolę na scenie międzynarodowej⁷.

Wielkie odkrycia geograficzne przyniosły rewolucję w żegludze i handlu, które stały się już nie tylko zamorskie, ale transoceaniczne. Zmieniła się geografia gospodarcza i polityczna, dawne światy — bałtycki czy śródziemnomorski — ustępowały nowemu, atlantyckiemu⁸. Zyskiwały miasta (i porty) mające bezpośredni kontakt z Nowym Światem oraz azjatyckimi czy afrykańskimi koloniami. To przede wszystkim one były beneficjentami nowych czasów, rosnąc, bogacąc się i jednocześnie zmieniając swoją topografię. Nowe dzielnice oddalały się od portu, w pobliżu którego niechętnie już mieszkali zamożniejsi kupcy i armatorzy. Nie były to jednak jeszcze zmiany strukturalne. „W czasach świetności żaglowców — pisał Dirk Schubert — dzielnice portowe najbardziej znaczących europejskich miast morskich między Liverpoolem i Lizboną, Londynem i Neapolem, Amsterdamem i Rygą czy Kopenhagą i Marsylią były tak do siebie podobne, jak stojące w nich katedry. Ich struktura była tak pokrewna, że pozwala bez problemu naszkicować społeczno-gospodarczą topografię miasta żeglarzy. [...] Od drugorzędnych ulic odchodziły mniejsze uliczki, od tych zaś jeszcze węższe i bardziej kręte zaułki. W tej skomplikowanej płataninie znalazła miejsce większość marynarskich noclegowni, spelunek, jaskiń gry, palarni opium, tanich burdeli. Tu mieszkała biedniejsza część portowego proletariatu: sztauerzy, tragarze, woźnice, praczki, szwaczki i posługaczki, i w końcu cały lumpenproletariat, rzesza robotników dniówkowych pracujących od przypadku do

⁷ B. Nagórski, *Porty morskie i miasta portowe*, [w:] *Organizacja portów morskich. Ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, red. J. Borowik, B. Nagórski, Toruń 1934, s. 3–14, tu: s. 3–4. Cf. B. Hoyle, D. Pinder, *Cities and the sea: change and development in contemporary Europe*, [w:] *European Port Cities in Transition*, red. B. S. Hoyle and D. A. Pinder, London 1992.

⁸ Vide H. Pietschmann, *Atlantyk hiszpański*, [w:] *Modernizacja — Centrum — Peryferie. Księga jubileuszowa z okazji 70. rocznicy urodzin Profesora Ryszarda Stemplowskiego*, red. W. Boro-dziej, S. Dębski, Warszawa 2009, s. 325–372.

(rzadkiego) przypadku — zbieracze odpadków, prostytutki... Z płataniny slumsów i rzemieślniczych uliczek udawało się w końcu przedostać na paradną ulicę dzielnicy uciech miasta żeglarzy, której nazwa — Reeperbahn, Tiger Bay, Paradise Street czy jak się tam nazywała — była jasną wskazówką dla każdego podróżnika⁹.

PORT PRZY MIEŚCIE

Na przełomie XVIII i XIX w., wraz z rozwojem techniki i rozkręcającą się spiralą wyścigu kolonialnego, zaczęły się pojawiać na tym gładkim obrazie pierwsze rysy. Przed miastami portowymi stanęły całkiem nowe zadania, zaczęła się zmieniać ich geografia. Przykładem może być Malakka, miasto w XVI–XVII w. bezsprzecznie znacznie bardziej „globalne” i kosmopolityczne niż np. Wenecja. Leżała jednak w miejscu, do którego nie mogły już zawijać coraz większe statki. W rezultacie założony przez Brytyjczyków w 1819 r. Singapur całkowicie zdetronizował Malakkę, która w takim stopniu straciła swoją uprzednią funkcję najważniejszego portu regionu, że opuściła ją miejscowa chińska kolonia¹⁰. Typowym zjawiskiem stało się zakładanie nowych portów tam, gdzie stare nie mogły sprostać zmieniającym się wymaganiom technicznym (powstały w 1827 r. Bremerhaven miał odciążać Bremę) czy w miejscach rokujących zysk i rozwój (Hongkong w 1843 r.).

Jeżeli też parowce, stopniowo wypierające statki żaglowe, stały się od połowy XIX w. podstawowym instrumentem globalizacji, to porty pełniły w tym procesie rolę stacji przekaźnikowych, punktów wyjścia i wejścia gospodarczo–militarnego zawładnięcia światem¹¹. Miasta portowe znalazły się jednak w technologicznej defensywie, zmuszone dopasowywać się do błyskawicznie zmieniających się uwarunkowań zarówno ekonomicznych, jak technicznych, na morzu i lądzie. Zastosowanie stali do budowy statków pozwoliło zwiększyć ich rozmiary, zwłaszcza kiedy (już w XX w.) poszycie nitowane zastąpiono spawanym. Wypieranie żagli przez maszynę parową, uniezależniając żeglugę od warunków atmosferycznych, uczyniło ją bardziej przewidywalną. Kiedy można już było określić czas wejścia statku do portu z dokładnością do dosłownie godzin, realne stało się stworzenie stałych linii żeglugowych. Tym bardziej, że budowa nowych kanałów — Sueskiego (1869), Morza

⁹ *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, red. D. Schubert, Berlin 2001, s. 18.

¹⁰ C. Cartier, *Cosmopolitics and the Maritime World City*, „Geographical Review”, Vol. LXXXIX, April 1999, No. 2, s. 281.

¹¹ L. Amenda, M. Fuhrmann, *Hafenstädte in globaler Perspektive. Einleitung*, „Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung”, t. XVII, 2007, z. 2: *Hafenstädte, Mobilität, Migration, Globalisierung*, red. L. Amenda, M. Fuhrmann, s. 7. Jeżeli w 1840 r. parowiec o wyporności 1000 BRT przekraczał północny Atlantyk w 11 dni, to w 1907 r. trzydzieści razy większy — w 4,5 dnia. Zużywał jednak ponad cztery razy więcej węgla (800–3500 ton). Ch. Schäfer, *Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Welt*, Erlangen–Nürnberg 1998, s. 54.

Północnego (1876), Kilońskiego (1895) i Panamskiego (1914) — też łatwiejsza dzięki nowinkom technicznym, ułatwiła żeglugę, skracając trasy, zwłaszcza transoceaniczne, o tysiące kilometrów.

Z ekonomicznego punktu widzenia stałe linie żeglugowe były korzystniejsze niż tzw. trampy, czyli statki wynajmowane na jeden rejs. Na tym polegał np. sukces Antwerpii, posiadającej stałą komunikację m.in. z portami Ameryki Południowej. Prowadziło to do nieco schizofrenicznej z historycznego punktu widzenia sytuacji, że handel między Ameryką Południową a Hiszpanią był realizowany właśnie przez ten belgijski port¹².

Stale linie żeglugowe, większe statki i rosnąca wymiana handlowa wymagały znacznie nowocześniejszej i wydajniejszej obsługi oraz zarządzania przez towarzystwa armatorskie, maklerów pośredniczących między eksporterami a właścicielami statków, instytucji ubezpieczeniowych czy banków. Dotychczasowe, tradycyjne kupiecko–rodzinne metody zarządzania i handlu okazywały się przestarzałe i niewydajne. Ich kryzys doskonale pokazał Thomas Mann na przykładzie losów lubeckiej rodziny Buddenbrooków między 1835 a 1877 r. Zwyciężały te miasta, które z jednej strony przestawiły się na nowoczesny, kapitalistyczny (choć jednocześnie bezwzględny) system zarządzania, a z drugiej posiadały dobrze rozbudowaną komunikację z zapleczem (*hinterlandem*).

Owo zaplecze zresztą też ulegało, dzięki przemianom w transporcie, znacznemu poszerzeniu, maszyna parowa zrewolucjonizowała bowiem również transport rzeczny i lądowy. Jak w żegludze morskiej ten rodzaj napędu uniezależnił statki od bezwietrznej pogody, w śródlądowej pozwalał bez problemu płynąć w górę rzek, które w drugiej połowie XIX w., także dzięki (roz)budowie kanałów, stały się niezwykle ważnymi drogami międzynarodowymi. W rezultacie np. dolny bieg Dunaju został w 1856 r. poddany kontroli międzynarodowej. Ale to jednak kolej w największym stopniu zmieniła tradycyjną, sięgającą nieraz średniowiecza, skalę zależności miast portowych od lądowego zaplecza i ośrodek nieskomunikowany z siecią kolejową praktycznie wypadał z rynku. Nic też dziwnego, że między portami a kolejami zachodziło swego rodzaju sprzężenie zwrotne. Z jednej strony od miast portowych nieraz wychodziły inicjatywy (roz)budowy i usprawnienia połączeń lądowych, z drugiej towarzystwa kolejowe okazywały się na tyle zamożne i wpływowe, że mogły — przede wszystkim w USA i Wielkiej Brytanii — zakładać własne porty lub przejmować kontrolę nad już istniejącymi (w Europie np. Southampton, Hull, Cardiff, Newport, Swansea). Nieskrępowane żadnymi barierami biurokratycznymi, działały na zasadach czysto handlowych, a państwo posiadało w nich ograniczone uprawnienia, jak pilotaż czy policja portowa¹³.

Żeby sprostać zarówno wyzwaniom technologicznym, jak handlowym port (a wraz z nim miasto) musiały się radykalnie zmienić. Dla większych statków prze-

¹² B. Nagórski, op. cit., s. 11–12.

¹³ Idem, *Administracja portowa*, [w:] *Organizacja portów morskich*, s. 33–34.

wożących więcej towarów należało pogłębić baseny i zbudować rozleglejsze nabrzeża. Zwiększony ruch, nowe rodzaje przewożonych towarów (np. węgiel) i ścisły reżim czasowy, niezbędny przy stałych liniach żeglugowych, wymagały nowych technik za- i rozładunku, szybszych, bardziej wydajnych, dostosowanych do transportu kolejowego. Pierwszy żelazny dźwig portowy został zastosowany w Anglii w 1835 r., w 1846 wynaleziono dźwig z napędem hydraulicznym, w 1851 — stacjonarny dźwig parowy, a w 1870 — ruchomy. Od lat dziewięćdziesiątych XIX w. coraz częściej stosowano do napędu urządzeń przeładunkowych elektryczność¹⁴.

Zintegrowanie z lądowym systemem komunikacyjnym doprowadziło do rozwoju portów i jednocześnie osłabienia miast portowych. Szybkość i wydajność transportu kolejowego podważały zasadność istnienia w portach wielkich składów. Nabrzeża stawały się miejscami nie tyle magazynowania i handlu, co przede wszystkim szybkiego przeładunku, coraz bardziej zmieniając się w stacje tranzytowe. Miasta portowe miały w dalszym ciągu istotne znaczenie w handlu zamorskim, straciły jednak dotychczasową pozycję monopolisty i możliwość dyktowania warunków swemu zapleczu, musząc się raczej dopasować do ogólnej polityki ekonomicznej i handlowej¹⁵.

Typowa wcześniej w miastach portowych koncentracja w jednym miejscu (a czasami i ręku) ośrodków dyspozycji handlowej, finansowej i transportowej stopniowo, ale nieodwracalnie odchodziła do przeszłości. Zadania te w coraz większym stopniu przejmowały wielkie organizacje handlowe i koncerny przemysłowe z głębi kraju¹⁶. Zwłaszcza handel towarami masowymi, jak zboże, węgiel, rudy metali czy produkty chemiczne, wymknął się z miast portowych, koncentrując się w najważniejszych ośrodkach produkcji i konsumpcji, a tymi peryferyjne miasta portowe były na przełomie XIX i XX w. rzadko. Transakcje w obrocie tymi towarami były coraz częściej zawierane bezpośrednio pomiędzy przedstawicielami producentów z jednego kraju i odbiorców z drugiego, z pominięciem tradycyjnych pośredników—kupców rezydujących w mieście portowym. Tym ostatnim pozostawało nadzorowanie sprawnego tranzytu, z czym — jak wspomniano wcześniej — związana była większa niż kiedykolwiek wcześniej rola miast portowych w dziedzinie polityki i techniki transportowej. Wymiana towarowa z np. Dalekim Wschodem, Australią, Amerykami oraz olbrzymie ruchy migracyjne wymagały wiedzy i umiejętności organizacyjnych w skoordynowaniu transportu morskiego, kolejowego i rzecznego¹⁷.

Nowe role wymusiły dostosowanie starych i powstanie nowych rodzajów usług: spedycji, asekuracji, maklerstwa (pośrednictwo we frachtowaniu statków), giełd i aukcji towarowych, rzeczoznawców i rozjemców. Ich biura nie musiały się już jednak mieścić w samych portach, które przybierały coraz bardziej industrialny charakter¹⁸.

¹⁴ P. Biebig, H. Wenzel, *Seehäfen der Welt*, Berlin 1989, s. 14.

¹⁵ B. Nagórski, *Porty morskie i miasta portowe*, s. 7.

¹⁶ W.W. Gaworecki, op. cit., s. 56–57.

¹⁷ B. Nagórski, *Porty morskie*, s. 7–8.

¹⁸ P. J. M. Nas, T. Reijnders, E. Steenhuisen, op. cit., s. 34.

Z naturalnych, logistyczno–technologicznych powodów blisko morza musiały pozostać stocznie, potrzebujące teraz znacznie więcej miejsca, niż wcześniej. Port lub jego bezpośrednie sąsiedztwo były też doskonałą lokalizacją dla przetwórstwa bazującego na artykułach importowanych, których dalszy transport w stanie nieprzetworzonym był trudny lub mało opłacalny, jak np. używki, kakao, ryż, owoce południowe, ryby, bawełna itp. Dzięki przeprowadzanemu na miejscu sortowaniu, przepakowywaniu czy konfekcjonowaniu unikano podwójnego przewozu, z portów do hurtowni w głębi kraju, a potem do odbiorców. Nie bez znaczenia była również spora zawsze nadwyżka w miastach portowych wolnych kobiecych rąk do pracy¹⁹. Przejście od funkcji „placu handlowego” do centrum dystrybucyjnego i ośrodka przemysłowego było połączone z postępującym rozdzieleniem terytorialnym portu i miasta. Dawna jedność pracy i mieszkania została poważnie zachwiana, a port był już nie tyle „w” mieście, co „koło” niego. Jeżeli na nabrzeżach pozostał/powstał przemysł, do dzielnic centralnych przenieśli się wielcy armatorzy, ubezpieczenia, banki.

Jednocześnie rozwinęła się specyficzna (sub)kultura robotników portowych — dokerów, którzy nadawali miastom portowym (a przynajmniej ich nadbrzeżnym dzielnicom) specyficzny rys²⁰. Stanowili przede wszystkim grupę liczną — w Nowym Jorku czy Londynie było ich w pierwszej połowie XX w. ponad 50 tys. Tylko niewielu z nich miało stałą pracę, zazwyczaj byli robotnikami dniówkowymi. Nie była to również praca tak uregulowana, jak ich kolegów w fabrykach — czasami nie było jej tygodniami, nieraz zaś tyle, że nie wracali na noc do domów. Jeżeli już pracowali, zarabiali więcej niż inni robotnicy, mieli też większe poczucie wolności — od nich zależało czy pójdą do portu, na ryby lub do knajpy (wysokie spożycie alkoholu i skłonność do bójek były zresztą stałymi cechami przypisywanymi temu zawodowi). Również kradzieże przeladowywanych towarów powszechnie traktowano jako należny im przywilej i rodzaj zadośćuczynienia za niebezpieczną pracę przy każdej pogodzie, wymagającą nie tylko siły, lecz także wiedzy i doświadczenia. Stanowili w portach zamknięte społeczności, ograniczone barierami etnicznymi lub rodzinnymi. Np. w Londynie czy Liverpoolu nie dopuszczano do doków Irlandczyków lub imigrantów z Indii Zachodnich czy Afryki. Na południu USA biali i czarni (trzy czwarte dokerów) należeli do osobnych związków zawodowych (zresztą silnych). Typowym zjawiskiem było również dziedziczenie zawodu, np. w połowie XX w. 58% dokerów w Antwerpii i prawie trzy czwarte w Manchesterze przejęło fach po jakimś członku rodziny! Wszystko to wzmacniało poczucie ich grupowej wyjątkowości i solidarności²¹.

¹⁹ B. Nagórski, *Porty morskie*, s. 5.

²⁰ *Hafen- und Uferzonen*, s. 20.

²¹ M. Levinson, *The Box: How the Shipping Container made the World smaller and the World Economy bigger*, Princeton University Press 2008, s. 16, 24–28; E. Smithies, *The Black Economy in England since 1914*, Dublin 1984, s. 78, 132; E. Bonacich, J.B. Wilson, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca–London 2008, s. 172–176; cf. B. Nelson, *Workers on the Waterfront: Seamen, Longshoremen and Unionism in the 1930s*, Urbana–Chicago 1988.

W końcu XIX i w pierwszych dekadach XX w. miasta portowe i porty stały się również przedmiotem muzealizacji. Nie tylko *sensu stricte*, w postaci muzeów morskich czy żeglugi. Burzliwy rozwój kultury masowej (chętnie sięgającej po tematy marynistyczne), mediów szukających nowych tematów i sensacji, a także turystyki dążącej do odkrywania nowych atrakcji — wszystko to doprowadziło do wzrostu zainteresowania dzielnicami portowymi, z ich barami, miejscami rozrywki, burdelami. Przewodniki już nie ostrzegały przyjezdnych przed nimi, lecz wręcz zachęcały do odwiedzin. Zmieniło to ich charakter, stały się rodzajem przestrzeni publicznej, w której dawni aktorzy byli co prawda w dalszym ciągu obecni, ale już nie dominowali²².

Oczywiście wyżej przedstawiony proces nie wszędzie przebiegał równocześnie, z podobnym natężeniem i skutkiem. W Europie, im dalej na wschód i południe od Liverpoolu, Antwerpii, Rotterdamu czy Hamburga, trwał on dłużej, był mniej radykalny, miał więcej odcieni i stadiów pośrednich. Można jednak przyjąć, że interesujące nas w pierwszej kolejności porty bałtyckie (z wyjątkiem Gdyni, stanowiącej przypadek szczególny) nie należały do beneficjentów przemian i w technologiczno-handlowym wyścigu pozostawały w tyle. Nie dysponowały zazwyczaj kapitałami na unowocześnienie infrastruktury i floty. W rezultacie w zarządzaniu nimi długo pokutowały przedindustrialne jeszcze struktury, a przy nabrzeżach maszty żaglowców jeszcze w początkach XX w. przeważały nad kominami parowców. W dwudziestoleciu międzywojennym sytuacja uległa zmianie dzięki powstaniu nowych państw narodowych, inwestujących środki budżetowe w infrastrukturę swoich „okien na świat”. Ale nawet to, że Gdynia rzeczywiście była jednym z najnowocześniejszych europejskich portów, nie mogło przesłonić faktu, że jej zapleczem był biedny, kraj rolniczy, a polscy armatorzy nowoczesne transatlantyki musieli zamawiać w stoczniach zachodnioeuropejskich. Jeżeli więc w Gdyni zbudowano łuszczarnię ryżu, a w Tallinie rozwinął się przemysł tekstylny, to montownie amerykańskich samochodów powstawały wyłącznie na Zachodzie.

PORT BEZ MIASTA

Druga wojna światowa przyniosła niewyobrażalne straty i zniszczenia, ale zarazem była czynnikiem stymulującym postęp technologiczny i wymianę międzynarodową. Jeżeli floty handlowe państw europejskich zostały w poważnym stopniu przereźdzone, to amerykańska wzrosła, m.in. dzięki statkom z wojskowego demobilu. O ile przed wojną transoceaniczne przewozy surowców były nieopłacalne, to po niej eksportowanie europejskiego węgla do Japonii czy sprowadzanie rudy z Dalekiego Wschodu stało się normą²³. Również wzrost zapotrzebowania na ropę naftową przyczynił się do zmian w transporcie morskim i infrastrukturze portów.

²² H. B e r k i n g, J. S c h w e n k, op. cit., s. 33–34.

²³ A. P i s k o z u b, *Wprowadzenie*, [w:] *Żegluga i porty morskie na tle przemian w systemie transportowym*, red. A. P i s k o z u b, Gdańsk 1978, s. 14.

Błyskawicznie rosnąca w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych wymiana handlowa napotykała jednak na ograniczenia techniczne — istniejąca flota nie była w stanie sprostać popytowi na transport ropy, surowców, półproduktów i gotowych wyrobów. Powtórzyła się sytuacja z drugiej połowy XIX w., kiedy wzrastające zapotrzebowanie stało się impulsem dla przemysłu stoczniowego. Również teraz zareagował on bezzwłocznie, oferując statki o niewyobrażalnym do tej pory tonażu. Jeżeli w 1967 r. tylko 9,6% tankowców i 1,7% masowców miało nośność 50 tys. ton, to w 1979 było to już odpowiednio 69,4% i 27,3%²⁴. I jak stulecie wcześniej, rosnące przewozy i rozmiary statków napotykały na barierę niewydolności portów, które były często za małe i za płytkie, żeby przyjmować morskie kolosy. Jeżeli już nawet wchodziły one do portów, to tradycyjne metody przeładunku przedłużały postój, generując wysokie koszty.

W tzw. łańcuchu transportowym morski odcinek przewozu stanowi ogniwo najbardziej kapitałochłonne, co skłaniało do maksymalnego wykorzystania zarówno miejsca na statkach, jak i czasu²⁵. Z drugiej strony kosztowny i pracochłonny był również dowóz/wywóz towarów z/do portów oraz przeładunek, ubezpieczenie i składowanie. W rezultacie koszty transportu, sięgające przy niektórych artykułach 25% ich wartości, czyniły międzynarodowy obrót nimi mało opłacalnym. Skutki były paradoksalne — w 1960 r. handel zagraniczny USA był relatywnie mniejszy niż nie tylko w roku 1950, lecz także w kryzysowym 1930!²⁶ Nic więc dziwnego, że rewolucja technologiczna, jak bez przesady można nazwać konteneryzację, rozpoczęła się w zawsze dążących do racjonalizacji i standaryzacji Stanach Zjednoczonych Ameryki. Szybko ogarnęła cały świat, zmieniając go w stopniu trudno porównywalnym z innymi morskimi wynalazkami²⁷.

Pomysł ograniczenia liczby operacji związanych z danym ładunkiem poprzez załadowywanie u producenta do pojemnika, rozładowywanego dopiero u odbiorcy, nie był nowy, sięgał bowiem XIX w. Ale na skalę masową udało się go zrealizować dopiero amerykańskiemu właścicielowi samochodowego przedsiębiorstwa przewozowego, Malcomowi McLeanowi. Wpadł on na genialny w swojej prostocie pomysł przewożenia statkami zdjętych z podwozi standardowych naczeł samochodowych, łącząc w ten sposób transport lądowy i morski. W 1955 r. nabył z demobilu mały tan-

²⁴ Y. Hayuth, *The port–urban interface: an area in transition*, „Area”, t. XIV, 1982, nr 3, s. 220.

²⁵ J. Swołkień, *Konteneryzacja w żegludze jako czynnik integracji transportu morskiego z transportem śródlądzi*, [w:] *Żegluga i porty morskie*, s. 50.

²⁶ M. Levinson, op. cit., s. 8–10; Y. Hayuth, *The port–urban interface*, s. 220; Y. Hayuth, D. Hiling, *Technological change and seaport development*, „Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung”, t. XVII, 2007, z. 2: *Hafenstädte, Mobilität, Migration, Globalisierung*, s. 41–42.

²⁷ Piszząc o konteneryzacji korzystałem m.in. z: J. Swołkień, op.cit.; W.K. Talley, *Ocean Container Shipping: Impacts of a Technological Improvement*, „Journal of Economic Issues”, t. XXXIV, Nr 4, December 2000, s. 933–948; M. Levinson, op. cit.; A. Donovan, J. Bonney, *The Box that changed the world: the fifty years of container shipping*, New Windsor (N.J.) 2006.

kowiec, nazwał go „Sea–Land” i dostosował do przewozu naczep. W pierwszy rejs „kontenerowiec” z 58 aluminiowymi pudłami na pokładzie wyruszył 26 kwietnia 1956 z Newark w New Jersey do Houston w Teksasie. Już pierwsze próby pokazały, że pomysł jest nie tylko skuteczny, ale wręcz rewolucyjny. Jeżeli np. wcześniej, z wykorzystaniem tradycyjnie ładowanego statku, koszt przewozu z Newark do Miami przez firmę McLeana jednej tony piwa wynosił cztery dolary, to przy użyciu kontenerów było to 25 centów.

Chociaż McLean szybko znalazł naśladowców, walka z obawiającymi się zmian zarządami portów, liniami żegludowymi, kolejami, firmami spedycyjnymi, związkami zawodowymi dokerów, a także prace nad standaryzacją (w ich rezultacie dzisiaj obowiązują dwa rozmiary kontenerów: 20 i 40 stóp, z identycznym oprzyrządowaniem) i nowymi rozwiązaniami technicznymi na statkach i na lądzie, trwały dekadę. Dopiero w 1966 r. pierwszy kontenerowiec przekroczył Atlantyk, wpływając do Bremy. Od tej chwili konteneryzacja rozwijała się już bez przeszkód, coraz ściślej integrując transport morski, kolejowy i samochodowy, a przy okazji — również świat. Odtąd można było już być pewnym, że kontener wysłany ciężarówką z Kansas, będzie pasował do naczepy czy wagonu kolejowego czekającego w Kuala Lumpur lub Rotterdamie.

Tempo transportów, a zwłaszcza przeładunków, stało się rzeczywiście niezwykle. Jeżeli bowiem przy tradycyjnym ładunku, jak skrzynie, worki, beły *etc.*, przeciętna wydajność dokera wynosiła 1,5–2 tony na godzinę, na początku lat dziewięćdziesiątych trzynastoosobowy zespół w Tilbury pod Londynem przeładował w ciągu nieco ponad 22 godzin 1275 kontenerów, czyli godzinna średnia jednego pracownika wyniosła 65,7 tony!²⁸ O ile wcześniej tradycyjny frachtowiec musiał nieraz spędzić przy nabrzeżu tydzień lub dłużej, postój kontenerowca trwa często zaledwie kilka godzin. Nie bez znaczenia okazały się też inne zalety kontenerów, np. mniejsze prawdopodobieństwo zniszczeń i kradzieży. Kontenery w takim stopniu uprościły, zrationalizowały i potaniły handel międzynarodowy, że w pierwszej dekadzie ich transoceanicznego zastosowania, międzynarodowy obrót wyrobami przemysłowymi podwoił się.

Jak konteneryzacja wpłynęła na światową gospodarkę, świadczy fakt, że w latach 1980–1996 masa towarów przewożonych w zestandaryzowanych pudłach wzrosła o 433%. Spadające koszty transportu sprawiły, że mogli go pokryć producenci nie tylko relatywnie drogich (oraz lekkich lub niewielkich) towarów. W rezultacie firmy o lokalnym do tej pory znaczeniu były w stanie pokusić się o ekspansję międzynarodową. Tym samym fabryki w Malezji czy Korei Południowej zaczęły bez większych trudności dostarczać swoje wyroby na rynki zachodnie lub produkować dla znanych zachodnich marek znacznie taniej, niż w USA czy Europie. W upowszechnieniu dalekowschodnich produktów najpierw w USA, a potem w reszcie świata zachodniego, dość przypadkowo pomogła wojna w Wietnamie. Szybko zaczęto tam bowiem do-

²⁸ Y. Hayuth, D. Hiling, *op. cit.*, s. 46.

wozić zaopatrzenie w kontenerach, w których — dla uniknięcia „pustego” przewozu, wędrowały do USA japońskie towary.

Całkowicie zmieniła się logika żeglugi. Wcześniej tradycyjne statki handlowe stawały się oczywiście coraz większe, jednak w określonych granicach, umożliwiających przeładunek w portach. Nieraz też odwiedzały podczas jednego rejsu kilka z nich. W wyścigu cięcia kosztów nie było już takich ograniczeń przy kontenerowcach. W końcu lat siedemdziesiątych największy statek tego typu przekraczał trzykrotnie rozmiary swego tradycyjnego poprzednika. Na początku XXI w. nie należały do rzadkości olbrzymy zabierające nawet 8 tys. dwudziestostopowych kontenerów (TEU)²⁹.

Kontenery (i kontenerowce) wpłynęły również w decydujący sposób na wygląd portów i ich rozwój z miastem. Szybko się bowiem okazało, że tradycyjne, miejskie porty, z „palcowymi” pirsami, mają olbrzymie problemy z nowym typem statków i ich ładunkiem. I odwrotnie — kontenerowce, często przewożące 3 tys. pojemników (100 tys. ton!), nieraz były za duże, żeby stanąć przy nabrzeżach, na których nie było zresztą miejsca na składowanie tak dużych ładunków. Olbrzymim problemem okazał się nie tylko ich rozładunek i załadunek, wymagający całkiem nowych urządzeń, lecz także transport z i do portu. Większość kontenerów dowożono samochodami, które najpierw utykały w miejskim ruchu, a potem miały trudności z manewrowaniem na nabrzeżach.

Miastem (i portem), które jako pierwsze zostało dotknięte i w decydującym stopniu zmienione przez kontenerową rewolucję, był bezsprzecznie Nowy Jork. 283 pirsy (z których 98 przeznaczonych było dla statków oceanicznych) ogromnego portu³⁰, przez który przechodziła trzecia część całego zamorskiego obrotu USA, rozciągały się wzdłuż gęsto zabudowanych Brooklynu i Manhattanu. Większość nabrzeży, zbudowanych jeszcze w XIX w., było za ciasne zarówno dla statków, jak ciężarówek z ładunkami. Te miały resztą coraz większe problemy, żeby w ogóle dojechać do portu.

Port był także jednym z najważniejszych pracodawców megamiasta. W 1951 r. spośród 3 008 364 osób zatrudnionych (legalnie) w Nowym Jorku, 410 717 pracowało w porcie i związanych z nim gałęziach usług i przemysłu. Silne związki zawodowe, przede wszystkim dokerów, powstrzymywały w obawie przed utratą pracy restrukturyzację portu. Kiedy do niej przystąpiono, było już za późno. Swoją szansę w konteneryzacji wyczuł bowiem leżący w New Jersey port w Newark, posiadający dobre połączenia kolejowe i drogowe. Inwestując w nowoczesną infrastrukturę, w latach 1956–1960 podwoił obroty, a w 1962 r. uruchomił specjalny terminal kontenerowy (Port Elisabeth). Gdy ten kwitł, w 1972 r. przeładowując już prawie 550 tys.

²⁹ E. Bonacich, J.B. Wilson, op. cit., s. 52.

³⁰ Vide J. Morris, *The Great Port. A Passage through New York*, New York 1969. Autor prezentuje Nowy Jork jako wielki organizm, w którym wszystkie elementy — ocean, port, promy, drogi, tunele, mosty, port lotniczy — są z sobą integralnie powiązane.

kontenerów, port w Nowym Jorku zamierał. Zarówno to, jak i masowy przywóz (w kontenerach!) tańszych produktów z Dalekiego Wschodu, miało fatalne skutki dla nowojorskiego przemysłu. W 1964 r. w metropolii działało ok. 30 tys. producentów (dwie trzecie na Manhattanie), zatrudniających ok. 900 tys. osób. W 1976 r. połowa tych firm już nie istniała, a duża część zakładów, które przetrwały, ograniczyła zatrudnienie. Praktycznie zanikła również tradycyjna grupa dokerów — między 1963 a 1975 r. zapotrzebowanie na ich pracę, liczone w godzinach, spadło o 91%!

Podobnie proces ten wyglądał w innych wielkich ośrodkach portowo-przemysłowych podłączonych do globalnych sieci — San Francisco, Liverpoolu, Rotterdamie, Marsylii czy Hamburgu. Zastępowały je albo całkiem nowe porty, budowane na „surowym korzeniu” (Felixstowe w Anglii czy Tanjung Pelepas w Malezji), bądź ośrodki niemające wcześniej większego znaczenia, lecz lepiej skomunikowane z zapleczem i posiadające możliwości terytorialnego rozwoju. W ten sposób Port Elisabeth zastąpił Nowy Jork, Oakland — San Francisco, a Fos — Marsylię³¹.

Dla terminali kontenerowych (trudno je już bowiem nazywać portami w tradycyjnym znaczeniu tego słowa) decydująca okazała się kwestia pełnej kompatybilności z lądową siecią komunikacyjną, zwłaszcza kolejową. To było priorytetem już od drugiej połowy XIX w., ale od końca lat sześćdziesiątych XX stulecia, wraz z powstaniem kombinowanego, lądowo-morskiego łańcucha przewozów, stało się warunkiem *sine qua non* ich funkcjonowania. Zwłaszcza, kiedy po zamknięciu w 1967 r. Kanału Sueskiego powstał pomiędzy Europą i Japonią morsko-lądowy most kontenerowy, prowadzący przez Atlantyk, następnie w poprzek Ameryki Północnej i przez Pacyfik. Szlak ten stał się jeszcze istotniejszy wobec niewydolności Kanału Panamskiego, przez który mogły przepływać statki przewożące do 3500 znormalizowanych kontenerów (TEU), podczas gdy największe — a więc jednocześnie najbardziej opłacalne — kontenerowce przewożą nawet po 14 tys. pojemników!³² Kolejny ważny kanał transportowy powstał po wkroczeniu konteneryzacji na trasę kolei transsyberyjskiej. Okazało się, że transkontynentalny kolejowy „most lądowy” skraca czas przewozu, w porównaniu do wersji wyłącznie „morskiej”, nawet o pięć — sześć dni³³. Presja na skrócenie czasu transportu i przeładunku stała się tak olbrzymia, że zaczęły się liczyć jedynie porty z głębokimi, bezproblemowymi kanałami dostępu (*load center ports*). Pozostałe mogły obsługiwać tylko mniejsze statki albo przeładowywać towary dostarczane koleją z wielkich terminali. Znacznie też poszerzyło się potencjalne zaplecze poszczególnych portów, wpływając na nasilenie konkurencji między nimi. Do tej pory rywalizowały one zazwyczaj w zakresie regionalnym, np. Antwerpia z Rotterdamem, Genua z Marsylią itp. Teraz mogły ze sobą konkurować nawet od-

³¹ Y. H a y u t h, op. cit., s. 220–221.

³² Z tego powodu Panama przystąpiła w 2007 r. do gruntownej przebudowy kanału, który kosztem ponad 5 mld dolarów ma zostać pogłębiony, poszerzony i zaopatrzony w nowy system śluz. Przebudowa ma się zakończyć w 2014 r., w stulecie otwarcia kanału.

³³ A. P i s k o z u b, op. cit., s. 12–13.

ległe ośrodki, w skrajnych przypadkach nawet między wschodnim a zachodnim wybrzeżem USA³⁴.

Zjawisko to w niemalym stopniu wpływało na losy portów. Przykładem może być Oakland, gdzie zainwestowano w nowoczesne technologie, dzięki którym kontenery przeładowywano wprost na lory kolejowe. Dało mu to przewagę nad portem w San Francisco, który — podobnie jak Nowy Jork — nie był w stanie się szybko przystosować i w rezultacie stracił klientów. Jednak także Oakland nie wytrzymało technologicznego wyścigu. Straciło na znaczeniu po tym, jak zaczęto kontenery ładować na wagony kolejowe piętrowo. „Wysokie” pociągi, zabierające przy niewielkim wydatku energii podwójną ilość ładunku, nie mogły przejechać przez system tuneli w Sierra Nevada i tak Oakland straciło znaczenie na rzecz portów Seattle–Tacoma i Los Angeles–Long Beach, mających lepsze połączenia z liniami transkontynentalnymi³⁵.

Równocześnie z rewolucją kontenerową porty morskie straciły także rolę służ transkontynentalnego przepływu ludzi. Pierwsze cywilne lotnicze połączenie transatlantyckie zostało uruchomione w 1946 r., a ćwierć wieku później już 97% pasażerów pokonywało północny Atlantyk samolotami³⁶. Nic dziwnego — odrzutowiec potrzebował do tego tyle samo godzin, co pasażerski motorowiec — dni! Tym samym to, co stanowiło od starożytności monopol miast portowych — fizyczna osiągalność (*accessibility*) i globalne połączenia (*connectivity*) — stało się cechą również ośrodków interioru, posiadających odpowiednio duże lotniska. Multikulturowe i multietniczne porty lotnicze zastąpiły dworce morskie w portach. Tym zaś pozostała obsługa promów i coraz popularniejszych statków turystycznych³⁷.

Te ostatnie są często jedynymi statkami cumującymi w tradycyjnych, miejskich portach. Przeładunki zarówno towarów masowych (ropa naftowa, rudy metali, chemikalia), jak kontenerów odsunęły się daleko od nich. Nowe terminale są wielkimi, zautomatyzowanymi fabrykami (najczęściej prywatnymi!), a błyskawiczny załadunek/rozładunek olbrzymich statków jest planowany i nadzorowany przez systemy komputerowe³⁸. Postój kontenerowca trwa często kilka godzin, najwyżej dzień (ale i wtedy załoga najczęściej nie opuszcza odległego od miasta kotwiczowiska). Do przeszłości można zaliczyć barwne marynarskie życie, całe tygodnie spędzane w portowych dzielnicach. Nie ma na to po prostu czasu, a i załogi nawet olbrzymich statków z rzadka liczą więcej niż 20 osób. Tym samym straciły swoją tradycyjną

³⁴ Y. Hayuth, D. Hiling, op. cit., s. 54; E. Bonacich, J.B. Wilson, op. cit., s. 56–57.

³⁵ C. Cartier, op. cit., s. 281.

³⁶ A. Piskozub, op. cit., s. 15.

³⁷ G. Warszewa, *Lokale Kultur und die Neuerfindung der Hafentadt*, „Raumforschung und Raumordnung”, t. LXVIII, 2010, z. 5, s. 382.

³⁸ H. Deecke, *Globalisierung, Container und Seehafen*, [w:] *Hafen- und Uferzonen im Wandel*, s. 37–62.

klientelę portowe sklepy, bary, nocne kluby, domy publiczne i knajpy³⁹. Nie mogły też liczyć na dokerów, wypartych przez szybki, całkowicie zmechanizowany przeładunek. Jeżeli w Wielkiej Brytanii w 1967 r. było ich ok. 80 tys., to w 1986 r. — już tylko 11 400. Dobiła tę grupę zawodową automatyzacja i komputeryzacja przeładunku — między 1989 a 1992 r. zatrudnienie w dokach angielskich, szkockich i walijskich portów zmniejszyło się o 44%!

Jeżeli w skali całego globu wielkie miasta portowe utraciły na rzecz odległych terminali swoje dawne funkcje przeładunkowe, to te leżące w świecie Zachodu — również przemysłowe. Przede wszystkim stocznie nie wytrzymały konkurencji producentów azjatyckich. Ale także inne dziedziny, nawet tradycyjnie związane z morzem (np. przetwórstwo ryb) zaczęły się od niego oddalać⁴⁰. W pustą, portowo–stoczniową przestrzeń zaczęło znowu wchodzić miasto.

MIASTO W PORCIE

Od lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku tradycyjna gospodarka morska — handel, żegluga, budowa okrętów, rybołówstwo — systematycznie i nieubłagalnie traciła swoją dotychczasową funkcję siły napędzającej rozwój miast portowych. Porty, chcąc sprostać wymaganiom nowoczesności i globalizacji, musiały definitywnie rozstać się z miastem. Kolejnym etapem było zamieranie stoczni, niewytrzymujących dalekowschodniej konkurencji. W obu przypadkach był to proces długi, uzależniony od skomplikowanych nieraz czynników zewnętrznych i lokalnych, można jednak przyjąć, że w latach dziewięćdziesiątych XX w. wszystkie większe miasta posiadające porty lub/i stocznie ostatecznie musiały się skonfrontować z nową rzeczywistością.

Nie była to często konfrontacja łatwa, nie wszędzie też zakończyła się sukcesem. Naturalne były strategie obronne poszczególnych grup zawodowych, nieraz, zwłaszcza w przypadku dokerów lub stoczniowców posiadających nierzadko silne związki zawodowe, będących w stanie opóźnić przekształcenia. Nie można przy tym bagatelizować wspomnianej wcześniej silnej identyfikacji z (nad)morskim życiem i pracą, mających olbrzymie znaczenie historyczne i kulturowe, a zarazem odciskających się zarówno na topografii miast portowych, jak na zachowaniach i mentalności mieszkańców. W ich świadomości zbiorowej tkwiło bowiem głęboko przekonanie, że dobrobyt, osiągnięcia socjalne i wspólna kultura bazują na podróżach, handlu i przemyśle morskim. Niemalą rolę odgrywała w tym procesie wcześniejsza polityka państwa, celowo promującego i wspierającego swoje „okna na świat”. Nic też dziwnego, że modernizacyjne przejście między *working ports* i *living ports* — od

³⁹ Y. H a y u t h, op. cit., s. 221.

⁴⁰ W. W. G a w o r e c k i, op. cit., s. 47

miast bazujących na tradycyjnej produkcji i wymianie materialnej do miast żyjących z wiedzy, informacji i usług — musiało się zacząć od „modernizacji głów”⁴¹.

Lokalna, morska specyfika, stanowiąc mocny fundament społeczny, kulturowy i materialny, mogła być (i jest) zarówno czynnikiem opóźniającym, jak i generującym zmiany. Dzięki mobilności, kreatywności i zdolności przystosowawczej część społeczeństw nadmorskich potrafiła wykorzystać globalne przemiany. Postnowoczesność, która wyгнаła porty i stocznie z miast, poszerzyła jednocześnie paletę potrzeb i oczekiwań społecznych (usługi, czas wolny, kultura). Tereny dawnych portów i stoczni nadawały się do tego doskonale, zwłaszcza że przestały istnieć bariery, jak np. bocznic kolejowe, wcześniej skutecznie odcinające port od miasta. To ostatnie odzyskało cenne tereny, leżące najczęściej w jego bezpośrednim centrum, na styku z morzem (co stanowi wartość samą w sobie). Jeżeli wcześniej porty oddzielały miasto od morza, teraz mogły zostać nowoczesnym „interfejsem”.

Znaczna część miast portowych wykorzystała tę szansę. Wymagało to konsensusu społecznego, pomysłu i olbrzymich środków. Jeżeli wcześniej budowa portów i stoczni w niemałej mierze leżała w gestii zarówno miast, jak i państw, teraz musiały one — od San Francisco po Szanghaj — wziąć udział w trudnej i kosztownej ich przemianie⁴². Proces rewitalizacji dzielnic portowych zaczął się tam, gdzie najszybciej odchodziła do przeszłości tradycyjna gospodarka morska — w USA. Już na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. zaczęły się zmieniać nabrzeża w Bostonie, Baltimore, Nowym Jorku, San Francisco. Na USA wzorowały się miasta w Europie (Londyn, Hamburg), Australii (Sydney, Melbourne), czy Japonii. W latach dziewięćdziesiątych zauważono taką potrzebę (lub konieczność) w Singapurze, Kapsztadzie, Bombaju oraz w ośrodkach byłego bloku socjalistycznego⁴³. W większości przypadków udało się uzyskać pragmatyczny konsensus. Stare porty i dzielnice portowe otrzymują nowe oblicze, ale powstające w nich centra handlowe i kongresowe, lofty, multipleksy i galerie nieraz nie tylko utrzymują lokalny, morski koloryt, ale wręcz go inscenizują i podkreślają⁴⁴.

Pod pewnym względem zmieniło się niewiele. Podobnie jak wcześniej porty dostarczały wyjątkowych produktów, tak teraz — równie wyjątkowych doświadczeń: ekskluzywnego wypoczynku, niestandardowych mieszkań i biur, wyrafinowanych usług. Przykładem może być baskijskie Bilbao, które z ośrodka tradycyjnego przemysłu morskiego stało się centrum kulturalnym o znaczeniu międzynarodowym. Ulokowano tutaj jedno z siedmiu Muzeów Guggenheima, powierzając projekt światowej sławy architektowi Frankowi O. Gehry, który na dawnych terenach portowych

⁴¹ G. Warsęwa, op. cit., s. 373; idem, *Strukturwandel und Identität — Die europäischen Hafentstädte erfinden sich neu. Auswertung des Workshops „Revitalisation of Old Port Areas” in Bremen 6.7. Mai 2007*, Bremen 2004, s. 4–7.

⁴² H. Berking, J. Schwenk, op. cit., s. 33–36.

⁴³ P.J.M. Nas, T. Reijnders, E. Steenhuisen, op. cit., s. 397–398.

⁴⁴ G. Warsęwa, *Lokale Kultur*, s. 379–381.

wybudował w latach 1991–1997 dzieło porównywane z operą w Sydney. Z jednej strony przyciągnęło to do miasta innych wielkich architektów (Santiago Calatrava, Norman Foster), zaś samo miasto „kupiło” nową tożsamość, stając się rynkiem sztuki na światową skalę. Podobnie Barcelona czy Genua reklamują się jako centra kultury, miasta kongresów i turystyki⁴⁵.

W holenderskim Ijmuiden otwarta w 1994 r. na terenie dawnego portu największa (wtedy) marina Europy (650 stanowisk) ponownie związała miasto z morzem⁴⁶. W Hamburgu tzw. HafenCity zostało włączone do atrakcji turystycznych, organizując się specjalne morsko–portowe imprezy, jak coroczne Port Birthday czy publicznie celebrowane wejścia wielkich jednostek (np. „Queen Elizabeth II”)⁴⁷. W Kopenhadze i Amsterdamie powstały w portach dzielnice mieszkaniowe, pirsy dawnego miejskiego portu w Seattle przekształcono w park wodny. Fisherman’s Wharf stanowi najważniejszą atrakcję turystyczną San Francisco, nieczynne magazyny w porcie filadelfijskim mieszczą obecnie kryte centrum tenisowe⁴⁸.

Bezsprzecznie w lepszej sytuacji są położone nad morzem stolice lub miasta mogące wykorzystać swój potencjał historyczny. Jako przykłady mogą służyć Oslo i Liverpool⁴⁹. W pierwszym z nich okres intensywnej industrializacji odciało miasto od morza i zamienił jego średniowieczną część w dzielnicę robotniczą, z typowymi dla jej struktury społecznej problemami. Pierwsze propozycje rewitalizacji padły już w latach siedemdziesiątych XX w., ale rzeczywisty impuls dały w 1982 r. przenosiny stoczni i udostępnienie atrakcyjnych obszarów w pobliżu centrum. Kiedy stało się oczywiste, że również port (a przynajmniej jego duża część) musi się przenieść do odległego terminalu, zaproponowano rewolucję w stołecznej przestrzeni publicznej: plaże zamiast nabrzeży, mieszkania zamiast magazynów, kawiarnie zamiast kontenerów. Plan przedstawiony przez miasto przewidywał przeznaczenie dużej części nabrzeży pod nową zabudowę, sporo terenu pozostawiając jednak na potrzeby portu. Spowodowało to publiczną, mocno upolitycznioną debatę nad charakterem stolicy — czy ma być miastem „portowym” czy „fiordowym”. Więcej głosów padło za drugą możliwością.

Przystąpiono do rewitalizacji starej części Oslo i podjęto decyzję, że w przylegającym do niej miejskim porcie pozostaną jedynie promy i statki wycieczkowe. Tereny portowe były tak atrakcyjne, że w czerwcu 1999 r. parlament zdecydował o ulokowaniu właśnie tutaj nowej opery narodowej. Przy okazji zaprojektowano całą

⁴⁵ Ibidem, s. 383.

⁴⁶ *Port Cities in Asia and Europe*, s. 34.

⁴⁷ W. K o k o t, op. cit., s. 11; cf. U. B o d e r m a n n, *HafenCity Hamburg — Anlass, Masterplan, Chancen*, [w:] *Hafen- und Uferzonen im Wandel*, s. 99–117.

⁴⁸ Y. H a y u t h, op. cit., s. 223.

⁴⁹ Oslo — A. S. A a m o, *Oslo: von der Hafenstadt zur Stadt am Fjord*, „Topos. The International Review of Landscape Architecture and Urban Design”, t. XLVIII, 2004, s. 50–58; Liverpool — M. S t e i n e r, *Liverpool — Europäische Kulturhauptstadt 2008*, „Industrie–Kultur”, 2008, nr 1.

nową dzielnicę miasta, Bjørvika, łączącą funkcje mieszkalne, wypoczynkowe i usługowe.

Jeżeli Oslo w praktyce samo zdecydowało o rezygnacji z portu i zmianie jego przeznaczenia, Liverpool musiał się podporządkować nieubłaganym prawom rynku. Miasto przeżywało *prosperity* w okresie największego rozwoju brytyjskiego imperium kolonialnego, w XVIII–XIX w., zwłaszcza dzięki handlowi niewolnikami między Afryką a Ameryką, a następnie dostarczaniu bawełny dla przemysłu włókienniczego Lancashire. Koniec złotych czasów przyszedł wraz z upadkiem Imperium. Miasto i port dobiło najpierw przystąpienie Wielkiej Brytanii do EWG w 1973 r., kiedy punkt ciężkości życia ekonomicznego przeniósł się na południowy wschód kraju i Liverpool znalazł się w martwym gospodarczo punkcie, a następnie i ostatecznie — rządy Margaret Thatcher (1979–1990). Dawna „brama do Imperium”, miasto z największą po Londynie gęstością chronionych zabytków w całej Wielkiej Brytanii, stało się symbolem biedy i zaniedbania.

Jednak tradycja międzykulturowego, wielkiego miasta portowego okazała się dobrym kapitałem. Rozpoczęto wielką akcję promocyjną i renowacyjną, w 2004 r. dużą część portu i miasta wpisano na listę UNESCO. Argumentowano przy tym, że Liverpool stanowił jeden z najważniejszych ośrodków powstałej w XVIII i XIX w. kultury handlu morskiego, stąd właśnie rozprzestrzenionej na świat. Infrastruktura portowa i miejska były zaś wyrazem tego zjawiska kulturowego, którego nieodłącznymi składnikami była zarówno emigracja z Europy, jak handel niewolnikami. W rezultacie Liverpool został z jednej strony Europejską Stolicą Kultury 2008, z drugiej zaś stał się ośrodkiem usług i nowoczesnych technologii.

*

Oczywiście nie wszystkie porty/miasta portowe przechodziły komplet powyższych stadiów. Np. rozwój portu w Montevideo zatrzymał się w latach pięćdziesiątych XX w., nie przekraczając kolejnej granicy modernizacyjnej. W bułgarskiej Warnie tylko część funkcji portowych przeniesiono do pozamiejskiego terminalu, pozostała nie stanowi jednak „interfejsu” między morzem a miastem. Jest nim natomiast „Morski Ogród” i towarzyszące mu plaże. W Salonikach udostępnienie części portu na cele handlowe i kulturalne nie spotkało się z entuzjastycznym przyjęciem mieszkańców. Sztambuł, reklamuje siebie raczej nie jako miasto portowe, lecz jako „nadrzeżne”, otoczone przez wodę⁵⁰. Jaki będzie kolejny etap rozwoju miast portowych, zobaczymy zapewne już wkrótce.

⁵⁰ W. K o k o t, op. cit., s. 9–12.

From a harbour in a city to a city in a harbour: How technology changed port towns

The technological revolution of the eighteenth and the nineteenth centuries, in particular by the introduction of the steam engine in water and land transport, influenced the city — harbour relations (unchanged since ancient times) in a decisive manner. Whereas in the earlier times, urban and harbour functions were closely integrated, and the port was practically a section of the city, located in its core, the nineteenth century brought about the loosening of this relationship. The centres, which were fortunate to have a good communication system with their hinterland, switched over to the new system and developed further on. The necessary integration with the land communication system led to expansion of the harbours and weakening of their adjacent cities. Increased turnover brought about also a specific subculture of port labourers (dockers).

The next revolution in transport technology, which came about with the introduction of the standardized container into maritime shipping, broke the connections between the city and the harbour altogether. The new container terminals, capable of receiving huge sea vessels, fully integrated with the land communication network, were usually located far out of the formerly existing harbours. Moreover, complete mechanization (and next computerization) of the reloading procedures resulted in disappearance of the dockers as a professional group.

In effect, whereas globally, great seaside cities lost their trans-shipment functions to the far-away terminals, in Western Europe, these cities lost their industrial functions too. Ever since the nineteen-seventies, traditional maritime industries: commerce, shipping, ship construction, and fishing ceased to contribute to the development of port cities. These centres started to become dominated by post-modern spheres of knowledge, information and services. The old harbours and industrial quarters are being replaced by shopping malls, apartment buildings and galleries etc. Nevertheless, not only do the new constructions keep to the old local maritime style, but they even emphasize and recreate it.