

## **Cuprins**

- I. Observând cargouri 7
- II. Logistica 29
- III. Fabricarea biscuiților 65
- IV. Consilierea profesională 103
- V. Știința spațială 129
- VI. Pictura 171
- VII. Ingineria electrică 193
- VIII. Contabilitatea 227
- IX. Antreprenoriatul 271
- X. Aviația 293
- Mulțumiri pentru fotografii 332
- Mulțumiri 333

# I. Observând cargouri

1.

Imaginați-vă o călătorie de la un capăt la celălalt al unuia dintre marile orașe moderne ale lumii. Să luăm Londra, de pildă, într-o zi de luni deosebit de cenușie de la sfârșitul lui octombrie. Zburați pe deasupra centrelor ei de distribuție, a lacurilor de acumulare, a parcurilor și a pompelor ei funebre. Gândiți-vă la infractorii ei și la turiștii ei sud-coreeni. Vizualizați fabrica ei de sandviciuri de la Park Royal, unitatea de alimentație din Hounslow care are contract cu companii aeriene, depozitul DHL din Battersea, avioanele cu reacție private Gulfstream de la aeroportul City și cărucioarele pentru curățenie din hotelul Holiday Inn Express de pe Smuggler's Way. Ascultați țipetele din sala de mese a școlii primare Southwark Park și tunurile amuțite de la Imperial War Museum. Gândiți-vă la instructori auto, la cititori de contoare și la adulterini șovăielnici. Stați în maternitatea de la spitalul Sf. Mary. Uitați-vă la Aashritha, venită pe lume cu trei luni prea devreme, înfășurată în tuburi, dormind într-o cutie din plastic produsă în cantonul elvețian Obwalden. Priviți pe fereastra Sălii Tronului de pe latura vestică a palatului Buckingham. Admirați-o pe regină în timp ce ia prânzul cu două sute de arhitecți cu dizabilități, apoi, la cafea, ținând un discurs în care preamărește voința. În interiorul parlamentului, urmăriți-l pe ministru propunând un proiect de lege care reglementează înălțimea la care sunt montate prizele în clădirile de utilitate publică. Gândiți-vă la curatorii Galeriei Naționale în timp ce votează pentru achiziționarea unei picturi aparținându-i artistului italian din secolul al XVIII-lea Giovanni Panini. Cercetați fețele potențialilor Moși Crăciun care sunt intervievați pentru angajare în subsolul magazinului Selfridges de pe Oxford Street și minunați-vă de dicția psihanalistului maghiar care susține o conferință pe tema paranoiei și alăptatului la Muzeul Freud din Hampstead.

Între timp, la periferiile estice ale Capitalei are loc un alt eveniment care nu va lăsa nicio urmă în amintirea publicului și nici nu va atrage atenția nimănui în afară de participanții direcți, dar care nu este cu nimic mai puțin demn de a fi consemnat. *Zeița mării* își croiește drum spre portul Londrei dinspre Asia. Construită cu un deceniu în urmă de compania Mitsubishi Heavy Industries la Nagasaki, are 390 de metri lungime, e vopsită în portocaliu și negru și își poartă numele sfidător, căci nu face niciun efort să evoce grația și frumusețea pentru care sunt recunoscute îndeobște zeițele, fiind turtită și cântărind 80 000 de tone, cu o etravă care se bombează ca o pernă umplută prea tare și cu o cală în care sunt stivuite mai bine de o mie de containere din oțel, felurit colorate, pline cu marfă ale cărei surse de proveniență variază de la fabrici din zona coridorului Kobe până la crângurile din Munții Atlas<sup>1</sup>.

Acest leviatan se îndreaptă nu spre porțiunile mai cunoscute ale fluviului – unde turiștii își cumpără înghețate în miros de motorină –, ci spre un loc unde apele au o culoare cafeniu-murdar, și malurile sunt roase de debarcadere și de depozite de mărfuri – o zonă industrială în care ajung să pătrundă puțini dintre locuitorii Capitalei, deși cursul ordonat al vieților lor și, nu în ultimul rând, proviziile lor de băutură carbogazoasă Tango și de balast pentru ciment depind de operațiunile complexe care au loc în el.

Nava a ajuns în Canalul Mânecii târziu seara trecută și a urmat curbura coastei regiunii Kent până la un punct aflat la câteva mile mai sus de Margate, unde, în zori, și-a început ultima fază a călătoriei sale în susul Tamisei, un decor lugubru care amintește și de trecutul primitiv, dar dă seama și de un viitor distopic, un loc unde parcă te

---

<sup>1</sup> Regiune industrială care s-a dezvoltat de-a lungul coridorului Tokyo–Osaka, ajungând să înglobeze aproape 70% din populația Japoniei, fiind deservită de o vastă infrastructură de drumuri și căi ferate



aștepți să iasă un brontozaur de după scheletul unei fabrici de automobile mistuite de foc.

De fapt, lățimea aparent generoasă a fluviului nu asigură decât un canal navigabil îngust. Obișnuită să aibă sute de metri de apă cu care să se joace, nava înaintează acum cu băgare de seamă, ca o sălbăticiune mândră închisă într-un țarc la zoo, sonarul ei scoțând o înșiruire constantă și sfioasă de sunete de avertizare. Sus, pe punte, căpitanul malaysian își aruncă privirea pe o hartă maritimă care redă fiecare prag subacvatic și țarm de la insula Canvey până la Richmond, în timp ce peisajul înconjurător, chiar și acolo unde abundă în monumente și clădiri de utilitate publică, aduce cu acele „terra incognita“, așa cum apăreau marcate pe hărțile primilor exploratori. De o parte și de alta a navei, râul produce vârtejuri cu sticle de plastic, pene, plută, scânduri lustruite de apa mării, carioci și jucării decolorate.

*Zeița* acostează la cheiul de descărcare puțin după ora unsprezece. Având în vedere încercările prin care a trecut, s-ar fi așteptat să fie întâmpinată măcar de un oficial mărunț sau de un cor care să intoneze „Exultați, bucurați-vă“. Dar o întâmpină doar un maistru care îi înmânează unui membru filipinez al echipajului un teanc de formulare vamale și apoi dispare, fără să întrebe cum arătau zorii deasupra Strâmătorii Malacca sau dacă erau marsuini în largul coastei Sri Lanka.

Însuși parcursul navei este unul impresionant. Cu trei săptămâni mai devreme a ridicat ancora la Yokohama, și de atunci a poposit la Yokkaichi, Shenzen, Mumbai, Istanbul, Casablanca și Rotterdam. Cu doar câteva zile mai înainte, în timp ce peste halele din Tilbury cădea o ploaie mocănească, își începea călătoria în susul Mării Roșii sub un soare necruțător, în timp ce îi dădea târcoale o familie de berze din Djibouti. Macaralele de oțel care se mișcă acum peste cala



ei desfac o încărcătură amestecată, compusă din cuptoare cu convecție, pantofi sport, calculatoare de birou, becuri fluorescente, caju și animăluțe de jucărie viu colorate. Cutiile cu lămâi marocane aduse de ea vor ajunge pe rafturile magazinelor din centrul Londrei înainte de căderea serii. În York vor ajunge televizoare noi la crăpatul zorilor.

Nu sunt mulți consumatorii pe care îi preocupă de unde provin fructele pe care le mănâncă și, cu atât mai puțin, unde au fost confecționate cămășile pe care le poartă sau cine a fabricat inelele cu care se prinde furtunul de la duș. Originile și traseul cumpărăturilor noastre ne rămân indiferente, deși – cel puțin pentru cei înzestrați cu mai multă imaginație – o ușoară umezeală pe fundul unui ambalaj de carton sau un cod enigmatic imprimat de-a lungul unui cablu de computer pot trimite cu gândul la procese de fabricație și transport mai grandioase și mai misterioase, mai demne de a suscita întrebări și a fi studiate decât bunurile în sine.

2.

*Zeita mării* este doar una dintre zecile de nave care își croiesc drum în susul Tamisei în această zi de octombrie. Un vas finlandez sosește din Marea Baltică, încărcat cu suluri de hârtie de lățimea tunelurilor de cale ferată, menite să alimenteze mașinile tipografice zgomotoase din Wapping și West Ferry. Un cargobot așteaptă la apă joasă în dreptul centralei electrice din Tilbury, îngreunat de 5 000 de tone de cărbune columbian – suficient combustibil să alimenteze fierbătoarele de ceai și uscătoarele de păr din partea de est a Angliei până la Anul Nou.

Într-o dană, o navă specializată în transportul de mașini își deschide sabordurile ca niște fălci imense, ca să elibereze trei mii de sedenuri de familie care au petrecut douăzeci de zile pe mare de când au ieșit din uzina lor din Ulsan, Peninsula Coreei. Aceste automobile



Hyundai Amica, aproape identice, care miros a plastic proaspăt turnat și a mochetă sintetică, vor fi martore la prânzuri constând din sandviciuri și la certuri, la partide de amor și melodii ascultate pe autostradă. O să fie conduse în peisaje mirifice și lăsate să se umple de frunze prin parcările școlilor. Câteva o să-și omoare proprietarii. Uitându-te înăuntru pe geamul acestor autoturisme neatinse, la scaunele lor acoperite cu hârtie cafenie imprimată cu solicitări coreene elegante și criptice, capeți sentimentul că tulburi o inocență asociată mai degrabă cu somnul nou-născuților.

Dar portul nu e interesat de asocieri lirice. În jurul orașului Tilbury, companiile de transport naval își prezintă serviciile direct din sediile lor cu geamuri fumurii. Ca să-și liniștească și să-și ademenească așadar clienții, ele sugerează faptul că voiajele navelor lor – chiar și cele care presupun ocolirea Capului Bunei Speranțe pe timp de iarnă sau transportarea a treizeci de turbopropulsoare peste Pacific – sunt la fel de banale ca un drum între două stații de metrou.

Chiar și așa, cheiul n-o să poată părea niciodată cu adevărat banal, pentru că oamenii o să fie mereu minusculi prin comparație cu oceanele imense și, ca atare, referințele la porturi îndepărtate vor conține întotdeauna promisiunea nedeslușită a vieților care se desfășoară acolo și care pot fi mai însuflețite decât cele pe care le ducem noi aici, o anume încărcătură romantică fiind asociată cu denumiri precum Yokohama, Alexandria și Tunis – locuri care, în realitate, nu sunt ferite de plictiseală și de compromis, dar care sunt suficient de îndepărtate încât să întrețină, pentru o vreme, anumite visuri de fericire oarecum confuze.

3.

De fapt, destinația navelor nu o reprezintă un singur port, de sine stătător, ci mai degrabă o alăturare haotică de dane de descărcare și

de fabrici care mărginesc de-a valma o porțiune a Tamisei dintre Gravesend și punctul de trecere cu bacul Woolwich. Aici se strecoară vasele încontinuu, în verile umede și în iernile cețoase, noapte și zi, ca să-i livreze Londrei balastul și oțelul armat, boabele de soia și cărbunile, laptele și pasta de lemn pentru fabricarea hârtiei, trestia-de-zahăr pentru biscuiți și hidrocarburile pentru generatoare – o zonă la fel de remarcabilă ca oricare dintre muzeele orașului, dar despre care ghidurile nu pomenesc nimic niciodată.

Numeroase fabrici sunt situate chiar pe malul fluviului, îndeajuns de aproape încât să excaveze sau să aspire materia primă direct din cala navelor, și se ocupă cu producerea unora dintre ingredientele mai puțin glorioase care stau la baza bunei funcționări a civilizației noastre utilitariste: polioli care se adaugă în pasta de dinți pentru a o ajuta să-și păstreze umiditatea, acidul citric utilizat la stabilizarea detergentului de rufe, izoglucoza folosită pentru îndulcirea cerealelor de la micul dejun, stearina folosită la fabricarea săpunului și guma xantan folosită pentru îngroșarea sosului de friptură.

Cu aceste procese sunt însărcinați niște ingineri care au reușit să-și învingă înclinația naturală spre lene pentru a stăpâni dilemele aride ale chimiei și fizicii, oameni care se poate să-și fi petrecut douăzeci de ani specializându-se în depozitarea solventilor inflamabili sau în reacția pastei de lemn la vapori de apă, iar în timpul lor liber, să frunzărească *Buletinul mărfurilor periculoase la transport*, singura publicație lunară din lume dedicată manevrării și transportului în bune condiții al uleiurilor și produselor chimice.

Oricât de inumane ar părea, proporțional, instalațiile portuare, ele, de fapt, nu au fost create decât ca urmare a apetitului nostru prozaic. O fabrică ridicată pe malul fluviului, cu conducte ca tentaculele unei hidre încolăcindu-se pe după pântecul ei și cu un horn în vârf suflând fum portocaliu, nu e răspunzătoare pentru nimic