

PROBLEM ODPOWIEDZIALNEGO ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ. NIBY-MIEJSCA I MIEJSCA, CZYLI O MIASTACH I AUTOSTRADACH

STRESZCZENIE

W kontekście tytułowego zagadnienia – odpowiedzialnego zarządzania przestrzenią publiczną – niniejszy tekst jest próbą wielostronnej analizy stanowisk wielu współczesnych badaczy, którzy wyrażają zaniepokojenie procesem degradacji, czy też kurczenia się we współczesnym świecie przestrzeni publicznej. Procesowi coraz dalej postępującej urbanizacji towarzyszy zjawisko zanikania miejsc, które sprzyjają społecznej integracji, kształtowaniu warunków przyjaznych relacji międzyludzkich oraz formowania się osobistych i społecznych tożsamości jednostek, wspólnot sąsiedzkich, solidarności itp. W coraz większym stopniu dominują natomiast przestrzenie quasi-publiczne, „niby-miejsca”, w których jednostki występują jako anonimowe indywidua, pozbawione poczucia więzi społecznej – z wszystkimi tego konsekwencjami. W konkluzji zwraca się uwagę na to, że pomyślny rozwój miast i odpowiedzialne zarządzanie miastem wymagają działań na rzecz budowania / odzyskiwania owej przestrzeni publicznej.

W literaturze naukowej ostatnich lat toczy się dyskusja związana z zachodzącą już i prognozowaną wielką falą urbanizacji. Jednym z interesujących poznawczo i istotnym z praktycznego punktu widzenia jest problem ewentualnego kryzysu miast wynikający – jak się niekiedy sądzi – z postępującej globalizacji, która przeobraża świat ze świata miast i miejsc – w świat *tego, co pomiędzy*, w świat sieci: zwłaszcza sieci Internetu, autostrad itp. Kontekstem tych dyskusji jest często troska o zagrożenie przestrzeni publicznej miast, miejsc znaczących dla mieszkańców, odwiedzających je turystów i ludzi biznesu, obawy przed wyjałowieniem relacji międzyludzkich i degradacją ładu przestrzennego oraz degradacją społeczno-kulturową i ekonomiczną samego miasta. Dyskusje te przybierają niekiedy charakter bardzo ostrego sporu. Przykładem tego mogą być tezy i opinie polskiego urbanisty dotyczące naszego „postsocjalistycznego antymia-

* Dr, profesor Wyższej Szkoły Humanitas w Sosnowcu.

sta”. Jak pisze Krzysztof Nawratek, „istota sporu na temat przestrzeni dotyczy samych fundamentów społeczeństwa. Jeśli miasta wycofują się z przestrzeni publicznej – sprzedając ją, prywatyzując, realizują w gruncie rzeczy (...) (neo)liberalny elitarny program ‘chcesz bezpieczeństwa, to sobie je kup’. (...) Wycofywanie się miast ze strefy publicznej, prywatyzacja miast i miejskiej przestrzeni nie jest więc problemem estetycznym – jest katastrofą społeczną i zbrodnią polityczną” (Nawratek, 2005, s. 162, 163). Zaś jeden z najbardziej uznanych w świecie architektów brytyjskich, Richard Rogers, zamykając rozważania dotyczące gorzkiej lekcji, jaką odebrał Londyn jako „politycznie niewydolne miasto znajdujące się niemal w całości w rękach deweloperów”, konkluduje: „tym, czego najbardziej dziś potrzebujemy, jest instytucja chroniąca przestrzeń publiczną” (zob. Bauman, 2007, s. 119).

Popatrzmy na te kwestie z kilku punktów widzenia.

1. H. Buczyńska-Garewicz dowodzi, że fenomenologiczne pojęcie przestrzeni niesie radykalnie odmienne od klasycznego, arystotelesowskiego rozumienia sensu miejsca. „Najogólniej rzecz ujmując – pisze – ze zbiornika fizycznego na ciała, miejsce przekształca się w pewien indywidualny byt duchowy, intencjonalnie ukonstytuowany w procesie historycznego ludzkiego współistnienia ze światem. Miejsce też traci swój absolutny sens czegoś, co samo może istnieć bez innych rzeczy, które z kolei nie mogą istnieć bez niego. Miejsce ponadto staje się kategorią jakości, a nie ilości, jest określone przez swą treść, a nie przez swą wielkość lub oddalenie od innych miejsc” (Buczyńska, 2006, s. 25). Z takiego rozumienia wynikają daleko idące wnioski, m.in. i taki, że skoro to oto, czy każde inne konkretnie wskazane miejsce ma sens zrelatywizowany, to istnieje ono zawsze *in statu nascendi*, podatne na modyfikacje jego sensu i zawsze też „pod znakiem zapytania.”

Wnikliwy obserwator zmian społecznych współczesności, Richard Sennet, wspomina, że „kilka lat temu, podczas wycieczki po nowojorskim Chanin Building, gmachu w stylu *art déco* ze wspaniałymi biurami i przestrzeniami, luksusowymi ciągami komunikacyjnymi, szef wielkiej korporacji spod znaku *new economy* zauważył: ‘To nie dla nas. Ludzie mogliby się za bardzo przywiązać do swoich biur. Mogliby pomyśleć, że tu przynależą’” (Sennet, 2006). Stanowisko owego szefa wielkiej korporacji wyjaśnia zaś następująco: „Elastyczna przestrzeń biurowa nie jest po to, żeby się w niej zadomowić. Architektura biur w firmach organizowanych na zasadach płynnego dostosowywania się wymaga środowiska, które można szybko przekształcić – w skrajnych sytuacjach „biuro” może oznaczać terminal komputerowy. Neutralność nowych biurowców bierze się też stąd, że stanowią dziś obiegową monetę krążącą po całym świecie: żeby ktoś w Manili mógł łatwo kupić lub sprzedać trzydzieści tysięcy metrów kwadratowych powierzchni biurowej w Londynie, przestrzeń ta musi być zunifikowana i przezroczysta, jak pieniądź. To dlatego Ada Louise Huxtable, amerykańska krytyk architektury, nazwała styl budynków *new economy* „archi-

tekturą powierzchniową” – strojna i oryginalna fasada kryje wewnątrz neutralne, standardowe, które można szybko i bez kłopotów przearanżować” (tamże). Dotyczy to nie tylko poszczególnych budynków, lecz całych miast. Zdaniem R. Seneta, kapitalizm, który zasługuje na miano „kapitalizmu spod znaku elastyczności zatrudnienia” oddziałuje na miasto dokładnie tak samo jak na elastyczne miejsce pracy: „powierzchnowym, krótkotrwałym stosunkom panującym w pracy odpowiadają powierzchowne, wyrywkowe relacje w mieście.” I tak na przykład „elastyczni pracownicy za swoją mobilność muszą płacić bardzo wysoką cenę. Sektor „tymczasowych”, jako jedyny na rynku pracy, zmienia się w niezwykle szybkim tempie. Czasowe opiekunki na przykład w ciągu dwóch lat osiem razy częściej zmieniają dom niż opiekunki zatrudnione w jednym miejscu. Jeśli chodzi o pracowników wyższego szczebla, to wprawdzie dziś kierownicy przenoszą się równie często jak kiedyś, jednakże w przeszłości ich przeprowadzki miały inny charakter, pozostawiali wciąż bowiem w polu oddziaływania firmy, która wyznaczała ich ‘miejsce’ i tor życia bez względu na to, w której części świata się znaleźli. Obecnie ta nić została zerwana. Niektórzy specjaliści zajmujący się przestrzenią miejską utrzymują, że dla tej elity miejski styl życia ma obecnie większe znaczenie niż praca, i to raczej miasta z ich szczególnymi rejonami – zapewniającymi różnorodność szykownych restauracji, specjalistycznych usług i poczucie przynależności do grupy uprzywilejowanych – mocniej przyciągają, aniżeli korporacja” (tamże).

„Architektura powierzchniowa” w sposób bezwzględny – jak ocenia to Zygmunt Bauman – pozbawia miasto jego głównych atrakcji: „spontaniczności, elastyczności, zdolności zaskakiwania i otwierania nieznanych wcześniej perspektyw.” Opisując rząd biurowców wzniesionych na bulwarze nadmorskim Kopenhagi, ufortyfikowanych, odgradzonych od miasta i nieprzyjaznych, autor pisze: „Przekaz jest jasny i nieomylny: ludzie, którzy pracują tam w środku dla wielkich korporacji, zamieszkują *globalną* cyberprzestrzeń, a ich związki z przestrzenią miasta są powierzchowne, przygodne i wątpliwe. Tę właśnie prawdę oznajmia wyniosła i patetyczna okazałość monolitycznej fasady, w której umieszczono tylko kilka starannie zamaskowanych drzwi wejściowych. Ludzie znajdujący się wewnątrz są wprawdzie *tu*, ale nie są *stąd*” (Bauman, 2007, s. 118).

„Architektura powierzchniowa” spełnia wszelkie warunki, aby w stosunku do niej zastosować ukute przez George’a Benko pojęcie „niby-miejsca”. W wykładni Z. Baumana „niby miejsca” przypominają pod pewnymi względami przestrzenie pozornie publiczne, lecz w istocie są „niegościnnie” dla ludzi: „zniechęcają do myśli o ‘dłuższym pobycie’ i uniemożliwiają tym samym kolonizację lub oswojenie danego obszaru”. Niby-miejsca to przestrzenie, które chcemy możliwie szybko przemierzyć i pozostawić za sobą, zdominowane przez ich funkcjonalność, przestrzenie, w których zachowania publiczne sprowadzają się do skodyfikowanych czynności o charakterze niejako „technologicznym”. „W ‘niby-miejscach’ akceptuje się nieuchronność przeciągającej się czasem bardzo długo obecności nieznajomych osób, robi się zatem wszystko, aby nadać tej

obecności charakter ‘czysto fizyczny’, ze społecznego punktu widzenia nie różniący się wcale od nieobecności. Dokłada się zatem starań, aby anulować, zniwelować lub unieważnić niepowtarzalną podmiotowość ich tymczasowych i przygodnych rezydentów (...) Rzecz cała polega na tym, aby wszystkie te kwestie straciły na czas pobytu swoje znaczenie” (Bauman, 2006a, s. 158-159). „Niby-miejsca” to przestrzeń wyzbyta z tożsamości, wyzuta ze znaczącej symboliki, niemająca swej historii – przestrzeń lotniska, autostrady, anonimowego pokoju hotelowego, środka transportu publicznego (tamże, s.159).

A oto jeszcze inne ujęcie omawianego zagadnienia. Miejsce – to po prostu przestrzeń oswojona i zhumanizowana, powiada za Yi-Fu Tuanem Zbigniew Rykiel, zaś brak tej swojskości, brak więzi człowieka z miejscem to „znijaczenie”, „atopia”, „nie-miejsce” (Rykiel, 2005 s. 68-69, 80). W swej pracy „Miasto jako miejsce...”, analizując konkretny przykład warszawskiej Pragi, zadaje pytanie: „Czy Praga jest jeszcze miejscem, tj. przestrzenią oswojoną, zhumanizowaną i brzemienią w sens?” Jego zdaniem „wiele wskazuje na to, że jest ona w coraz mniejszym stopniu miejscem rzeczywistym, behawioralnym, użytkowanym, doświadczanym i przeżywanym, a w coraz większym – miejscem nostalgicznym, sentymentalnym, przeżywanym na nowo. Jest miastem, którego nie ma, a więc nie-miejscem publicznym, chociaż z pewnością miejscem prywatnym” (tamże, s. 80). Istnieje tu analogia do doświadczenia innego, obcego człowieka. Jak to ujmuje B. Waldenfels, „miejsce obcego w doświadczeniu jest, ściśle rzecz biorąc, pewnym nie-miejscem. Obce nie jest po prostu gdzie indziej, ono jest tym gdzie-indziej, i to po prostu w formie ‘źródła *gdzie indziej*’” (Waldenfels, 2002, s. 22).

Tak czy inaczej rzecz ujmując, „nigdy wcześniej w historii świata ‘niby-miejsca’ nie zajmowały tak wiele przestrzeni” – zauważa socjolog (zob. Bauman, 2006, s. 159). W przypadku awarii samochodu na autostradzie szukający pomocy kierowca przekazuje czysto techniczną informację: ‘stoję na 123. kilometrze autostrady... w kierunku na ... lub jestem 3000 metrów od wyjazdu 374’, nie zaś: jestem 2 kilometry od wsi takiej to a takiej, w pobliżu kapliczki św. Franciszka. Bo droga, a przynajmniej niektóre z dróg wiją się wśród miejsc mających swe określone znaczenie, sensowny, symboliczny kontekst, nawet jeśli każdy z nas wiąże inny sens z przemierzającymi drogami.

2. Uczeni z zakresu *human geography* D.J. Walmsley i G.J. Lewis podkreślają złożoność i trudność w definiowaniu pojęcia „miejsca”. Rzecz w tym, że każde miejsce ma charakter unikatowy, implikuje przy tym „położenie i integrację przyrody i kultury” (Walmsley, 1997, s. 254). Poszczególne miejsca są częścią większych obszarów, dlatego można mówić o lokalizacji miejsc powiązanych ze sobą dzięki ruchowi, przemieszczaniu się ludzi w środowisku ich życia. „Charakter miejsc zmienia się wraz ze zmianami kultury i społeczeństwa. Przede wszystkim zaś miejsca coś znaczą (...) Małe miejsca można poznawać bezpośrednio i dokładnie za pomocą zmysłów, natomiast duże miejsca poznaje się

drogą pośrednich doświadczeń zdobytych za pomocą pojęć i symboli” (tamże). W przeciwieństwie do klasycznej geografii, której przedmiotem była abstrakcyjne, geometrycznie pojmowana przestrzeń, geografia człowieka podkreśla istnienie głębokich, psychicznych, w tym zwłaszcza emocjonalnych więzi ludzi z miejscami, które zamieszkują, poczucie więzi z miejscem (*sense of place*), które Y.F. Tuan określił terminem *topofilii*. „To przywiązanie do miejsca może być równie ważne dla danej osoby, jak bliskie związki z innymi ludźmi” (tamże).

W badaniach interakcji człowieka i środowiska nader często upraszcza się świat życia „do łatwo przedstawianych struktur lub modeli, pomijając wiele z subtelności i istotności codziennego doświadczenia” (tamże, s. 255). Te uproszczone modele są nie tylko niedoskonałe poznawczo, „często służą jako podstawa planowania środowiska oraz manipulacji ludźmi i miejscami. Całościowe planowanie i projektowanie środowiska w gruncie rzeczy zaciera lokalność i ujednolica krajobrazy (...) Innymi słowy, planiści tworzą geografię bez miejsca i sprzyjają oderwaniu od tego miejsca. Człowiek w coraz mniejszym stopniu uświadamia sobie głębokie i symboliczne znaczenie miejsca i coraz mniej docenia rolę miejsc w swojej własnej tożsamości” (tamże, s. 255-256).

W swej „Antropologii kultury wsi polskiej XIX wieku” Ludwik Stomma uświadamia nam, jak dalece – w relatywnie niedługim okresie czasu – oddaliliśmy się od dawnej kultury miejsc. Dla mieszkańca wsi świat mu znany, jednocześnie świat własny i bezpieczny, nigdy nie był zbyt duży, miał jasno wytyczone granice. Składało się na niego najbliższe otoczenie domu, wieś, pobliska okolica i zwykle najbliższe miasto targowe. Był to więc *orbis interior* – świat tego co piękne – oswojone (użyteczne) – znane (Stomma, 1986, s. 134). Tam wszystkie pola i łąki miały swoje nazwy. Był to więc świat miejsc. Antyświat – *orbis exterior* – to „pełna inwersja *orbis interior*”, to świat obcy, nieznan, niebezpieczny, dziki i brzydki” (tamże).

3. Autostrada, także autostrada śródmiejska, to droga sama przez się i dla siebie. Jest znamienne, że *Leksykon naukowo-techniczny* definiuje autostradę przez negację: autostrada to „droga o rozdzielonych pasach ruchu w obu kierunkach, z ograniczonym dostępem, niekrzyżująca się z innymi pasami ruchu na tym samym poziomie, do wyłącznego użytkowania przez określone rodzaje pojazdów mechanicznych” (*Leksykon...* 2001, s. 46). Nic tu o tym, że autostrady łączą! Ale też dopiero inne drogi (do- i odjazdowe) czynią ją czymś przydatnym. Autostrady (a także porty lotnicze i linie rejsowe) stanowią integralną część wielkich miast i ujawniają swój wielkomiejski charakter, bowiem ustanawiają łączącą je swego rodzaju globalną sieć (wraz z portami lotniczymi). Doskonale wyraża to tytuł książki pod redakcją Sasskii Sassen – *Global Networks, Linked Cities*.

Przywoływany już fenomenolog Bernhard Waldenfels (skądinąd autor książki *Das Zwischenreich des Dialogs*) uczy nas o istotności tego, co pomiędzy: „sfera ‘pomiędzy’, pogranicza, *intermonde*, w której jedno odnosi się do innego, i każde jest tym, czym jest, tylko w tym odniesieniu do innego ... Chodzi o sieć

relacji, w której istnieją punkty węzłowe, złącza i drogi połączeń, ale nie ma stacji centralnych” (Waldenfels, 2002, s. 90). Odpowiada to sieciowej strukturze Internetu, który – zdaniem Manuela Castellsa – „jest siecią łączącą miejskie węzły. Ma on zdecentralizowaną strukturę węzłową opartą na geometrii sieci” (Castells, 2003, s. 255).

Tak w sensie technicznym, jak i fenomenologicznym sposoby istnienia autostrady i wielkiego miasta warunkują się wzajem i dopełniają, tak jak warunkują się wzajem i dopełniają zamieszkiwanie i wędrowanie: „zamieszkiwanie i wędrowka nie wykluczają się nawzajem, lecz przeciwnie – są dwiema stronami jednego i tego samego sposobu istnienia człowieka w stosunku do przestrzeni” – zauważa Hanna Buczyńska-Garewicz. Co więcej, „mieszkanie nie przeczy wędrowce, lecz ją warunkuje, a wędrowka rozszerza zamieszkiwanie i jest jego pogłębieniem” (Buczyńska, 2006, s. 41), bo nie jest prostą zmianą miejsca w przestrzeni. „Wędrowanie jest rozszerzaniem domu, a więc miejsca swojskiego i własnego, jest ‘braniem w posiadanie’ nowych treści i jakości miejsc” (tamże). To wielkie miasta są szczególnym siedliskiem, któremu charakter nadają w szczególny sposób ludzie mobilni, skłonni do „brania w posiadanie” nowych miejsc. Oni jednak nie wędrują, oni podróżują – bez większego znaczenia jest dla nich to, co jest „po drodze”.

4. Jak już znacznie wcześniej zauważył Georg Simmel, „stosunki i interesy mieszkańców wielkich miast przy całej ich typowości są bardzo różne i skomplikowane. Przede wszystkim nagromadzenie tak wielkiej liczby ludzi i tak różnych interesów powoduje, że ich stosunki i zajęcia stapiają się, tworząc wielocłonowy organizm. Bez najdalej posuniętej skrupulatności i punktualności obietnic i świadczeń całość przerodziłaby się w chaos nie do rozwikłania ... Dochodzi do tego czynnik pozornie tylko zewnętrzny – duże odległości sprawiają, że czekanie i daremne przychodzenie powoduje niepowetowaną stratę czasu”. (Simmel, 2005, s. 307-308). Dodajmy, że tak dawniej, jak i dzisiaj „wzrost gospodarczy jest napędzany przez miasta i regiony (*economic growth is regional*), istnieje w tym względzie zgoda wśród naukowców: ekonomistów, socjologów i geografów. Miasta są miejscami, gdzie gromadzą się nie tylko ludzie, ale i firmy. Richard Florida podważa tezę, jakoby szybki transport, telekomunikacja i Internet miały uczynić niepotrzebnymi miejsca, gdzie ludzie spotykają się, by pracować – takie teorie pojawiły się już w XIX wieku wraz z pierwszymi telefonami, telegrafem i samochodami – i nie sprawdziły się do dziś” (Kopel, 2007, w druku).

Z drugiej strony, jak zauważa M. Castells powołujący się na badania Gillespiego i Richardsona, „scenariusz ‘zmniejszonej potrzeby jeżdżenia’ zdecydowanie nie ma pokrycia w rzeczywistości”, odległości, które musi pokonać pracownik, wykonując swe zadania, obejmują coraz szersze obszary i coraz trudniej odbywać je środkami transportu publicznego. „W powstającym modelu pracy mamy więc nie tyle telepracownika wykonującego pracę we własnym domu, ile pracownika nomadę z ‘biurkiem w walizce’”, „potrzeby w zakresie mobilności

i transportu wzrastają, zamiast się zmniejszać” – konkluduje autor (Castells, 2003, s. 261).

Otóż autostrady mają likwidować to wszystko, co przeszkadza „skrupulatności i punktualności świadczeń”, co grozi stratą czasu mobilnego, wielkomiejskiego człowieka, mają zaspokajać owe wzrastające potrzeby w zakresie mobilności i transportu. Autostrada ma gwarantować przewidywalny i szybki dojazd do..., ale także równie przewidywalny i szybki odjazd z....

Autostrady pokonują oddalenia wielkich miast przez to właśnie, że omijają inne miasta i wsie, pozostawiając na boku „miejsca, strony, okolice” – by użyć tytułowego określenia książki H. Buczyńskiej-Garewicz. Ale przez to oddzielają się od otoczenia i wymagają wiaduktów i mostów, które „dają drogę” autostradom. W takim właśnie sensie Martin Heidegger powiadał, że most nie tylko łączy brzegi rzeczy, lecz także „daje drogę rzece”. Autorka przywołuje pytania Heideggera: „Czym jest bliskość, skoro brak jej pomimo zmniejszania największych odległości do najkrótszych dystansów. Czym jest bliskość, skoro została ona wręcz wyparta przez nieustanne usuwanie oddaleń? Czym jest bliskość, skoro wraz z jej brakiem, brakuje także dali?”. W wieku techniki treść bliskości odmienna od mierzalnego dystansu przestrzennego staje się jeszcze lepiej widoczna. Technika nie sprawia bliskości, lecz zmniejszając odległości – powoduje wzrost oddalenia” – dodaje melancholijnie autorka (Buczyńska, 2006, s. 117).

Należy uwzględnić także inne okoliczności i odmienny punkt widzenia na kwestię autostrad. Zdaniem D. Lindy Garcia, rozwój współczesnych autostrad wzmacnia nierówności we wzorach rozwoju miejscowości oraz ich socjoekonomiczne wpływy. Autostrada, przechodząc poprzez wiejskie i miejskie przestrzenie, zbliża je do siebie, wzmacnia wiele małych wspólnot. Autostrady stymulują znaczącą migrację z terenów wiejskich, zmniejszając potrzebę pracy w farmach i motywuje wielu mieszkańców wsi do szukania zajęć miejskich. Autostrady także przyczyniają się do decentralizacji populacji. Zajęcia pozarolnicze rozciągają się wzdłuż obrzeży (*the hinterlands*) autostrad i nowoczesnych dróg. Miasta średniej wielkości połączone drogami szybkiego ruchu także wzrastają kosztem wspólnot wiejskich (zob. Garcia, 2002, s. 50-51).

5. Całkiem jednak realnym problemem jest burzenie „bliskości” mieszkańców miast przez śródmiejskie autostrady i drogi ekspresowe, mające pokonywać „wszystkie oddalenia”. Nie bez kozery w języku potocznym mówi się o śródmiejskich autostradach i drogach ekspresowych, że „przecinają miasto”.

Symptomatyczne są spory i konflikty powtarzające się przy planowaniu przebiegu nowych odcinków autostrad, gdy mieszkańcy miast małych i średnich konstatują, że realizacja takiego planu wydłuży i utrudni trasy ich codziennych przejazdów z własnego do sąsiedniego miasta, z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i miejsc wypoczynku, rekreacji itd. Autostrady w tych przypadkach także „przecinają” ich zwykłe drogi i dotychczasowe przestrzenie bliskiego sąsiedztwa. (W opinii ekspertów Instytutu Spraw Obywatelskich z lipca 2006 r.

opracowanej w związku z otwarciem łódzkiego odcinka autostrady A2 czytamy, że zapisy koncesyjne zabraniające modernizacji zwykłych dróg w promieniu 150 kilometrów po obu stronach autostrady A2 pokazują, o co naprawdę chodzi lobby autostradowemu. Zob. strona Obywatelskiej Agencji Informacyjnej – <http://www.oai.pl>).

Ma rację Lester C. Thurow, gdy powiada, że generalnie „budowniczowie dróg muszą użyć władzy społeczeństwa, prawa wywłaszczenia pod cele użyteczności publicznej (...) po to, żeby można było zbudować drogi tam, gdzie są potrzebne, a nie tam, gdzie prywatni właściciele chcą sprzedać ziemię”. Zwraca on jednak krytyczną uwagę na politykę w tym zakresie administracji USA, która inaczej niż wiele czołowych państw świata, nie stawia na rozwój szybkobieżnych linii kolejowych. Jak pisze: „pociągi szybkobieżne to najtańszy, najbezpieczniejszy i najbardziej ekologiczny sposób podróży między dużymi miastami oddalonymi od siebie od 150 do 650 kilometrów. W porównaniu z autostradami na budowę linii szybkiej kolei potrzeba o wiele mniej gruntów, więc ucierpi mniej skupisk ludności; koszty konstrukcji dla tych samych zdolności przewozowych są znacznie niższe; osiągane prędkości są zaś o wiele wyższe (Francja ma pociągi, które jeżdżą z prędkością 270 km/h, a Japończycy testują pociągi, które mogą osiągać 560 km/h, podczas gdy na zakorkowanych autostradach wokół Los Angeles samochody pełzną z prędkością jedynie kilku lub kilkunastu km/h). Przy takim systemie transportu przytrafia się mniej wypadków (szacuje się, że dzięki superszybkiemu pociągowi na trasie Tokio – Osaka uniknięto wypadków, w których zginęłoby 1800 osób, a 10 000 zostałoby rannych); nie istnieją korki; zanieczyszczenie powietrza jest minimalne (100 milionów Amerykanów mieszka w miastach, w których emisje spalin regularnie przekraczają federalne normy zdrowotne)” (Thurow, 2006, s. 192, 193-194).

6. Zmarła w 2006 roku Jane Jacobs (którą nazwano wielką damą światowej urbanistyki, największym myślicielem miejskim XX wieku), autorka klasycznego dzieła *The Death and Life of Great American Cities* (1961), już pół wieku temu przestrzegała przed „niepohamowaną pychą” modernistycznego planowania przestrzennego, które podporządkowując miasta potrzebom ruchu samochodowego, burzy kruchą tkankę wspólnot sąsiedzkich, zwykłych codziennych ludzkich kontaktów, stanowiących treść życia takich osób. Sprzeciwiała się wszelkim wizjom i konkretnym projektom, które pustoszą ulice miast, zamykając ludzi w mieszkaniach, biurach i marketach. Powrót mieszkańców na ulice uznała ona za czynnik podnoszący bezpieczeństwo w miastach. Magdalena Staniszkis przypomina, że dla Jane Jacobs „esencją miejskości jest ‘balet ulicy’”. Wyraźny podział na przestrzenie prywatne i przestrzeń publiczną ulic miejskich, traktowanych przede wszystkim jako żyjąca przestrzeń dla pieszych, w której ludzie mają powód do chodzenia dzięki odpowiedniemu rozmieszczeniu programu stymulującego życie ulicy i mogą spotykać innych ludzi, Jane Jacobs traktuje jako istotę miasta” (zob. 3).

Tendencje do prywatyzacji przestrzeni nie ograniczają się do obszarów zajmowanych przez rezydencje, ale dają o sobie znać w obszarach handlowych i rekreacyjnych, które dostępne są wyłącznie dla prywatnych samochodów poprzez sieć autostrad (zob. Pablo Ciccoletta i in., 2002, s. 310).

Analizując problemy socjologiczno-urbanistyczne Buenos Aires, autorzy zwracają uwagę na fakt, że dyfuzja osiedli prywatnych niesie z sobą trudne do oszacowania ryzyko naruszenia integracji społecznej. W konkluzji stawiają tezę, że w badanym przypadku europejski model miasta zwartego fizycznie, dającego szansę integracji społecznej, ustępuje miejsca modelowi amerykańskiemu, bardziej rozproszonemu, zorganizowanemu w formie wysp połączonych siecią autostrad (tamże, s. 311). W podobnym duchu rozważa te kwestie Anthony Giddens, mówiąc o „utowarowieniu przestrzeni”, które „burzy środowisko fizyczne w systemie wytwórczym kapitalizmu” z rozlicznymi tego konsekwencjami, w tym z „wprowadzeniem radykalnego rozdziału między człowiekiem a przyrodą” (Giddens, 1998, s. 115, 116).

Jak podkreślają eksperci Worldwatch Institute w raporcie *State of the World 2007* (ze znamienym podtytułem *Our Urban Future*), „ostatnie trzydzieści lat to wręcz eksplozja, jeśli chodzi o wzrost liczby samochodów na świecie. W roku 1970 było ich około 200 milionów, ale liczba ta wzrosła do około 850 milionów w roku 2006. Należy się spodziewać, że podwoi się ona około roku 2030” (Peter Newman i in., 2007, s. 67). W podrozdziale pod charakterystycznym tytułem „Miasta uzależnione od samochodów i nasycone samochodami” (*car-dependent and car-saturated cities*) piszą oni, że miasta kształtowane były przez mnogość historycznych i geograficznych uwarunkowań, ale w każdym stadium rozwoju istotną rolę odgrywały zmiany w priorytetach transportu. Pod tym względem wyróżniają oni trzy kategorie miast: miasta ruchu pieszego – *walking cities*, miasta tramwajów i kolejek – *transit cities* oraz miasta samochodów – *automobile cities*. Do tych pierwszych należało większość miast w ciągu 8 tysięcy lat historii. Są to miasta o gęstej, mieszanej przestrzeni nieprzekraczającej 5 kilometrów. Nadal charakter *walking city* mają części miast, takich jak np. Ho Chi Minh czy Hongkong. Australijscy badacze wyróżniają w szczególności Kraków jako miasto „w najwyższym stopniu” zachowujące formę *walking city*. Taką formę czy charakter mają centralne obszary bogatych miast, takich jak New York, Londyn, Vancouver czy Sidney. *Transit cities* to właśnie miasta bazujące na tramwajach i kolejkach, ukształtowane w stuleciu 1850-1950. Charakteryzują się one gęstymi centrami i korytarzami linii szynowych oraz przystanków sięgającymi 20-30 kilometrów. Taki charakter ma większość miast europejskich i bogatszych miast Azji. *Automobile cities*, miasta o niższej gęstości, kształtujące się od lat pięćdziesiątych XX wieku, sięgają 50-80 km we wszystkich kierunkach od centrów. W ten sposób rozwijały się miasta USA, Kanady, Australii i Nowej Zelandii. To właśnie one spełniają wszelkie warunki miast zależnych od samochodów i nasyconych samochodami (tamże, s. 71). Podróż samochodem po mieście pochłania średnio 2 razy więcej energii niż podróż autobusem miejskim, 3,7 razy

więcej energii niż typowy system lekkich kolei i tramwajów (*light rail/train system*) oraz 6 razy więcej zużywanej energii niż przeciętna podróż elektryczną kolejką miejską (tamże, s. 72-73). Jednak największy ekonomiczny wpływ samochodów na miasta to przestrzeń potrzebna na drogi i parkingi (tamże, s. 83). Niejako w konkluzji, autorzy artykułu przywołują opinie uprzednich gubernatorów stanów, reprezentujących opozycyjne partie USA, demokratyczną – Paris Glendening i republikańską – Christinę Todd-Whiteman, które są zgodne co do tego, że „jeżeli projektujecie wspólnoty (*communities*) dla samochodów, będziecie mieli więcej samochodów. Jeżeli projektujecie je dla ludzi, będziecie mieli sprzyjającą pieszym, przyjazną życiu (*livable*) wspólnotę” (tamże, s. 81). Jak to lapidarnie ujęła J. Jacobs, „życie przyciąga życie”.

Rzeczowe argumenty w tej kwestii zgłasza L.C. Thurow, pisząc: „doświadczenie nauczyło nas również, że budowanie większej liczby dróg nie powstrzyma korków. Kiedy powstaje więcej lepszych dróg, stawia się przy nich więcej nowych domów i więcej aut wyjeżdża na szosę. Jeśli drogi są lepsze, ludzie później wychodzą z domu do pracy, więc w dalszym ciągu tworzą się korki w godzinach szczytu. Poza tym budowanie nowych dróg nie jest wydajne, skoro przez większą część dnia pozostają one niewykorzystane” (Thurow, 2006, s. 204).

Szczególnym przykładem wymknienia się procesów urbanizacyjnych spod wszelkiej kontroli wskutek masowej motoryzacji i dominacji transportu indywidualnego są miasta kalifornijskie. „Są to niewątpliwie najbardziej uzależnione od samochodów miasta na kuli ziemskiej, gdyż ich bardzo luźna struktura przestrzenna sprawiła, że wszelkie formy transportu publicznego stały się nieopłacalne i praktycznie zanikły” – pisze Jan Węgleński. „Samochód zdominował inne środki lokomocji, a kalifornijskie miasta zaczęto nazywać miastami na kółkach” (Węgleński, 2001, s.126). Stało się to, o czym pisał L.C. Thurow – samochody stały się coraz bardziej zawodnym środkiem komunikacji, a ogromnie kosztowne inwestycje drogowe nie nadążały za wzrostem ruchu samochodowego. Skrajnie uciążliwe korki pojawiły się nie tylko w centralnych dzielnicach miast, lecz także w suburbiach. Perspektywy na przyszłość u końca XX wieku rysowały się bardzo pesymistycznie. Wedle szacunków „w 1991 roku wszystkie samochody w okręgu metropolitalnym Los Angeles każdego dnia przejeżdżały łącznie 240 mln mil, a przewiduje się, że w roku 2010 przejeżdżać będą 387 mln mil. Oznacza to wzrost aż o 61%. W tym samym czasie przeciętna szybkość jazdy ma spaść z 35 mil do 19 mil na godzinę, a więc o 46%” (tamże, s.126-127). Mimo wielorakich inicjatyw władz miejskich, w tym wielkich prac modernizacyjnych, nie udało się ożywić centrów miast i doprowadzić do procesów reintegracji społecznej. Przeciwnie – przedziały społeczne zaostrzyły się – „Zamożniejsi przenieśli się do suburbiów, natomiast biedniejsi pozostali w najbardziej zdewastowanych częściach dzielnic centralnych. W sposób pośredni samochód przyczynił się więc do wyraźnej segregacji przestrzennej, a tym samym do pogłębienia zjawisk społecznej izolacji”. Jak to zauważono, „nieład w przestrzeni Los

Angeles świadczy o moralnym rozprężeniu jego mieszkańców” (zob. tamże, s.127, 128).

7. Z właściwą sobie niezrównaną trafnością Ryszard Kapuściński, bodaj najwytrwalszy, nieustrudzony i najbardziej doświadczony wędrowiec naszych czasów, odwiedzający w ciągu życia niezliczone „strony, miejsca, okolice”, snuje takie oto refleksje o najdalej rozwiniętej cywilizacji autostrad – Stanach Zjednoczonych: „Ameryka to pokonywanie przestrzeni. Żeby pokonać przestrzeń, żeby nawiązać kontakt między a między – tę kwestię rozwiązała tylko Ameryka. Europa nie miała tego problemu, mogła skupić się na opanowaniu krajobrazu, ziemi. Natomiast Ameryka to walka człowieka z przestrzenią – w tym inność tej cywilizacji” (Kapuściński, 2007, s. 27). „Przestrzeń amerykańska i drogi ją przecinające są przede wszystkim ponumerowane, a dopiero wtórnie nazwane (o ile w ogóle). Orientujemy się po numerach dróg i dodawanych do tych numerów kierunkach (stronach świata). To wymaga od Europejczyka innej wyobraźni przestrzennej, innego sposobu oceny odległości. Pozbawiając drogi nazw, czyni się ją bezprzedmiotową abstrakcją. Tę abstrakcyjność zwiększa struktura autostrad, które biegną jak gdyby oderwane od ziemi i od pejzażu i bardziej przypominają doświadczenie latania samolotem niż doznania wędrowca, nomada. Ilość dróg w Stanach jest ogromna, ich ponumerowanie bardzo szczegółowe, podróżowanie więc w pojedynkę, bez pilota, w dodatku jeżeli komuś się śpieszy, a znajduje się w nieznanej mu okolicy – niezmiernie uciążliwe i stresujące. Mała ilość nawrotów na autostradzie sprawia, że jeśli popełnimy błąd w wyborze drogi (a zdarza się to często), żeby błąd ten naprawić, trzeba wracać, bywa, że dziesiątki kilometrów! I zaczynać – od nowa – co może również okazać się błędnym wyborem – i tak można cały dzień kręcić się w kółko, ponieważ wysokie tempo jazdy, która jest cała zajęta poruszającymi się samochodami, nie pozwala na zatrzymanie i namysł” (tamże, s. 23-24). Wytrawny podróżnik opisuje dramatyczne przeżycia, gdy widzi wokół siebie „dziesiątki i setki samochodów, sunących, pędzących, wyprzedzających się”, „otoczony rozpędzoną maszyną ... dygocącym, rwącym do przodu tabunem”, migającymi przez szybę autami, wpatrzonymi przed siebie nieznanymi twarzami, „bo tu nie ma sekundy, żeby się obejrzeć”. Miał wówczas poczucie znajdowania się na ogromnej taśmie, która poruszała się szybko do przodu, niosąc go, bezradnego, „nie wiadomo dokąd i po co”. I tak oto na tej doskonale ponumerowanej sieci dróg i autostrad stawało przed nim „gorączkowe i paniczne” pytanie: „Gdzie jestem, co mam dalej robić?” (tamże, s. 25). „Niby-miejsca” mogą zatem ujawniać swą wręcz dramatyczną obcość i anonimowość, a niekiedy wręcz wrogość. Znajduje tu zastosowanie przypomniała przez Radosława Poczykowskiego myśl Wendella Berry: „Jeśli nie wiesz, gdzie jesteś – nie wiesz, kim jesteś”.

Kontrastuje z tym całkiem inna refleksja tego samego R. Kapuścińskiego, przy – na pozór – podobnej okazji: „Jadąc drogą z Bolzano do Mediolanu: ta droga rozmawia z tobą, mówi ci o wszystkim – jeśli zrozumiesz jej język.

W przeciwnym wypadku miniecie się jak zupełnie dla siebie obcy, nie zamieniwszy słowa” – pisze R. Kapuściński – wędrowiec (tamże, s. 159).

M. Castells, opisując charakterystyczny dla epoki Internetu zurbanizowany świat rozrastających się metropolii, zwraca uwagę, że wielkie miasta – węzły sieci telekomunikacyjnych i komputerowych od razu, gdy powstają, zaczynają się rozrastać, „tworząc nową formę przestrzenną, obszar metropolitalny, którą cechuje funkcjonalny związek (...) jako rynek pracy, rynek konsumpcyjny i rynek medialny”. Jest to obszar rozrzucony wzdłuż osi transportowych – autostrad i systemów komunikacji masowej i od nich całkowicie uzależniony (Castells, 2003, s. 257) Autor wielokrotnie podkreśla, że „w większości obszary metropolitalne nie mają nawet nazwy, nie mówiąc już o politycznej jedności czy instytucjonalnym przedstawicielstwie” (tamże, s. 255). Piszac o południowokalifornijskim obszarze metropolitalnym, który zamieszkuje 17 milionów ludzi, wskazuje, że są to ludzie, którzy „żyją, pracują, konsumują i podróżują w obrębie tego terytorium bez granic, nazwy i tożsamości innej niż rynek pracy lub rynek konsumpcyjny”. Generalnie większość najważniejszych obszarów metropolitalnych świata charakteryzuje zatarcie tradycyjnego rozróżnienia między miastem a terenem niezabudowanym oraz ów brak granic i zdefiniowanej tożsamości „poza wyblakłym obrazem tego, co kiedyś było ich głównym miastem” (tamże, s. 256).

H. Buczyńska-Garewicz, snując rozważania nad książką Italo Calvino *Niewidzialne miasta*, zwraca uwagę, że autor ten „w swej fikcyjnej narracji świadomie podejmuje abstrakcyjne kwestie miejsca i przestrzeni”, starając się „wniknąć w tajemnicę miejsca człowieka, w szczególności zaś w tajemnicę miasta szczęśliwego”, uprawiając w ten sposób fenomenologię przestrzeni. Finalizując swe rozważania, opisuje doświadczenie, jakie przydarzyło się bohaterowi – nowoczesnemu podróżnikowi opisanemu w powieści I. Calvino na lotnisku w mieście Truda: „Gdyby nie wyraźna tablica z nazwą miejsca, wydawałoby się, że podróżny wylądował w innym jakimś mieście, choćby tym samym, z którego wyleciał. Truda jest miastem jak inne. Gubi się w łańcuchu jednakowych miejsc, wśród których nie ma już żadnych różnic, poza odmienną nazwą wypisaną na budynku lotniczym. Pytany, po co przyleciał do Trudy, podróżny już chciał odjechać, lecz po cóż odjeżdżać, by trafić znów do tego samego miasta. ‘Po co wsiadać do samolotu, by przybyć do innej Trudy identycznej w każdym szczególe. Jedna Truda pokrywa cały świat, nie ma ona końca ani początku, jedyną różnicę stanowi inny napis na lotnisku.’ A miasto bez imienia oznacza koniec miasta, zniknięcie jego niepowtarzalnej osobowości stanowiącej jego istotę” – konkluduje autorka (Buczyńska, 2006, s. 293, 314).

„Technika pokonała wszystkie oddalenia, jednak nie uprzyścipleniła żadnej bliskości” – mówił Martin Heidegger. Tomas Halik uważa, że „w tym zdaniu filozofa wyrażone zostało okrutne doświadczenie ubiegłego stulecia. Świat zagęszczony różnymi formami komunikacji, a ostatnio poprzecinany siecią szybkich jak strzała internetowych autostrad, jest dziś bardziej niż kiedykolwiek usiany pustyniami samotności. Z politycznej mapy świata zniknął ‘drugi świat’, a mimo to

‘pierwszy świat’ cywilizacji dobrobytu jest przeniknięty „czwartym światem” zrujnowanych ludzkich egzystencji, ludzkich wraków bez domu, bez wzajemnych kontaktów i życiowych perspektyw”. Z perspektywy R. Kapuścińskiego „Postępy komunikacji ułatwiają łączność, ale jednocześnie wykorzeniają ludzi, którzy mogą teraz swobodnie przenosić się z miejsca na miejsce, już nie czują się przywiązani do żadnego z nich” (Kapuściński, 2007).

8. Wydaje się jasne, że z powyższych szkicowo zarysowanych refleksji, także tych filozoficznych, wypływają wielorakie, istotne konkluzje dla odpowiedzialnego zarządzania przestrzenią publiczną. Autor niniejszego tekstu nie ma aspiracji do wypracowania kompletnej listy takich konkluzji, jest raczej skłonny do ograniczenia się do postawienia kilku pytań o taką konkluzję.

Może – najogólniej rzecz ujmując – wynika ona z postulatu Yehezkeła Drora zawartego w raporcie dla Klubu Rzymskiego *Zdolność do rządzenia*: uprzytomnijmy sobie „egzystencjalny wymóg dla ludzkości” – „wymóg zwiększenia zdolności ‘tworzenia swojej przyszłości’, aby nie dopuścić do tego, by ona zniszczyła nas”? (zob. Dror, 2006, s.15).

Może usłuchać należy Anthony’ego Giddensa, który uważa, że „powinniśmy się postarać, żeby ulice miast były nie tylko bezpieczne, ale żeby były ‘pełne życia’, gdyż ‘arterie komunikacyjne, mimo swojego rozpędzonego ruchu kołowego nie są’. Oddalone od śródmieścia centrum handlowe ze standardowymi uliczkami i sklepami mają tyle wspólnego z ‘miastem przyjaznym ludziom’ co arteria komunikacyjna. Powinniśmy raczej czerpać inspirację ze starszych części miasta, jak centra wielu miast włoskich, które są pomyślane na ludzką miarę i w których różnorodność idzie w parze z elegancją i staranną architekturą”? (Giddens, 2005, s. 608).

Może odpowiedniej uwagi wymaga spostrzeżenie M. Castellsa, że przed architektami, urbanistami i zarządami miast stoi wielkie wyzwanie: „muszą doprowadzić do tego, by społeczności zamieszkujące samowystarczalne obszary uniknęły izolacji i czuły się związane ze wspólnymi miejscami, na których opiera się życie miejskie”. Niezwykle istotnym wyzwaniem jest – jego zdaniem – sprośnięcie, by tak rzec, konkurencji sieci w stosunku do miejsc. Można tego dokonać, wzbogacając to wszystko, co może dać miejskość. „Wszystko wskazuje na to – pisze M. Castells – że przestrzeń publiczna i atmosfera podniosłości (związana z muzeami, centrami kulturalnymi, ogólnodostępnymi dziełami sztuki, symbolami architektonicznymi) będą odgrywać decydującą rolę w ocenie przestrzeni architektonicznej i wspomaganiu pogłębionych kontaktów z ludźmi” (Castells, 2003, s. 264-265). Dodać do tego należy doniosłą rolę szkół wyższych i środowisk akademickich, będących kołami napędowymi wzrostu gospodarczego miast w gospodarce opartej na wiedzy, w tym rolę talentów, które – co podkreśla w swych pracach Richard Florida – czynią miasta „przestrzeniami kreatywności.”

Może wreszcie wczytać się należy wnikliwiej w refleksje R. Senneta?

Autor cytowanego już wyżej tekstu zatytułowanego *Elastyczne miasto obcych sobie osób* pisze, że „zmiennosc nowoczesnego miejsca pracy rodzi poczucie nieciągłości. Czas elastyczny staje się czasem pokawałkowanym – pracujesz przy jednym projekcie, potem przy innym, niezwiązanym z poprzednim. Nie kumuluje się, nie składa się w jedną całość. Nie ma w nim sensu – w twoim życiu wyraźnie czegoś brak. Żeby ten własny sens odzyskać, powinieneś zwrócić się w stronę ludzi innych od ciebie, ku ‘sąsiedowaniu z obcością’”.

Wynikają z tego istotne i daleko idące wnioski dla odpowiedzialnego zarządzania miastem, czy też – mówiąc słowami autora – dla „współczesnej sztuki ulepszania miasta”. Mianowicie „powinniśmy tak kształtować przestrzeń, by pomieściła różne rodzaje aktywności, tak jak w przeszłości, kiedy sfera życia rodzinnego pokrywała się ze sferą pracy. Nieciągłość czasu kapitalistycznego cofa nas do problemu związanego z powstaniem miasta epoki industrialnej. Miasto, które przed nastaniem kapitalizmu przemysłowego oddzieliło się od domu, było budowane tak, że łączyło sferę aktywności rodzinnej, ekonomicznej i oficjalnej z wieloma innymi, mniej formalnymi obszarami. Dziś musimy naprawić wspólną przestrzeń, aby przeciwdziałać rozczłonkowaniu, wynikającemu z oddziaływania współczesnej organizacji czasu pracy na nasze życie” (Sennet, 2006).

9. Ale należy zdawać sobie sprawę z tego, że postępująca globalizacja, zwłaszcza pierwszoplanowi aktorzy na globalnej scenie, raczej komplikują niż ułatwiają owo odpowiedzialne zarządzanie miastem. Tak oto „wraz z globalizacją pojawia się problem z obywatelstwem zarówno w odniesieniu do miasta, jak i państwa. Miasto nie może partycypować w bogactwie światowych korporacji, one zaś w niewielkim stopniu zaznaczają swoją obecność w mieście, unikają odpowiedzialności. Mogą sobie na to pozwolić dzięki ponawianej groźbie ucieczki, nam zaś brakuje politycznych mechanizmów, które pozwoliłyby wyegzekwować od tych kapryśnych instytucji godziwą zapłatę za przywileje, jakimi się cieszą.” Rzec w tym, że „globalna ekonomia nie jest zakorzeniona w mieście, to znaczy nie zależy już od sprawowania kontroli nad miastem jako całością”. Konkretnie przykłady potwierdzają te ogólne tezy R. Senneta. „W 1925 roku w Chicago władza polityczna i ekonomiczna szły ze sobą w parze. Szefowie 80 największych firm w mieście zasiadali w radach 142 szpitali, obsadzali 70% miejsc w zarządach college’ów i uniwersytetów. Podatki 18 korporacji składały się na 23% budżetu miasta. Dla porównania – dziś w Nowym Jorku jedynie kilku członków kierownictwa światowych firm zasiada w zarządach instytucji edukacyjnych i ani jeden w radzie szpitali. Dobrze udokumentowane są też otwarte próby uniknięcia podatków – czy to lokalnych, czy też państwowych – przez międzynarodowe firmy, takie jak koncern Ruperta Murdocha” (tamże).

Tym większą wagę powinny mieć nasycone sensem *miejsca*, takie jak poddane rzeczywistej rewitalizacji stare centra miast, wspólnoty sąsiedzkie połączone ze sprzyjającymi pieszym obszarom zieleni, miasteczka akademickie

z istoty zakorzenione w mieście i budujące wspólną, otwartą i przyjazną sferę publiczną. Tym większą uwagę przywiązywać należy do zagrożeń: przekształcaniu miast i *miejsc* w miastach w przestrzenie ogołocone z kulturowego sensu i sąsiedzkich więzi, degradujące ich publiczny charakter i sprowadzające je do czysto funkcjonalnego użytku *niby-miejsc*.

Globalna ekonomia nie tylko „nie jest zakorzeniona w mieście”. Globalna ekonomia jest – jak to z całą otwartością wyjawia L.C. Thurow – ekonomią zamkniętą w ciasnym horyzoncie bieżących interesów, krótkowzroczną i nieodpowiedzialną, a jej hasłem jest: „Niech jutro zajmie się jutrem”. Pisząc o możliwości katastrofalnych skutków globalnego ocieplenia, wyraża opinię, że wydawanie pieniędzy na rozwiązywanie tak odległych problemów postrzegane jest w kapitalizmie jako nieopłacalne. Jeśli kataklizm zdarzy się za pięćdziesiąt lat, wydawanie pieniędzy na zmniejszenie jego skutków przez kolejnych pięćdziesiąt lat nie będzie miało sensu z tego punktu widzenia. Ludzie, którzy będą wtedy żyli, wydadzą pieniądze na przystosowanie się do nowych realiów. Miasta można w razie konieczności porzucić lub przenieść – a więc „Niech jutro zajmie się jutrem. Przyszłe koszty są niepewne, bezkształtne i dotkną kogoś innego” (Thurow, 2006, s. 226-227). Z takiej perspektywy patrząc, nie ma też oczywiście mowy o odpowiedzialnym zarządzaniu przestrzenią publiczną, bo nie ma w tej sferze odpowiedzialnego zarządzania bez rozległej i dalekowzrocznej perspektywy publicznego jutra.

Należy dostrzec, że gra toczy się także o fundamentalne warunki i aspekty społecznego istnienia oraz społecznej tożsamości ludzi poddanym wielkim przekształceniom współczesności, zwłaszcza zaś globalizacji. Chodzi o to – jak sprawę stawia Zygmunt Bauman – na ile w erze silnych indywidualistycznych tendencji jednostki, poszczególne 'Ja' zdolne będą budować jakieś 'My'. Poszukiwanie odpowiedzi na pytania: „gdzie należę, z czym miejscem moje miejsce w świecie sąsiaduje, kto jest współlokatorem mojego miejsca lub w jakim domu moje miejsce się mieści. Krótko mówiąc, (...) poszukiwanie sensu jasnego z pozoru, ale irytująco wieloznacznego zaimka 'My'.” Owo 'My' nie jest w żaden sposób dane, jest raczej naszym zadaniem. „'My' jest nazwą tego, co mnie łączy z innymi ludźmi: jest nazwą bycia-jeden-za-drugiego człowiekiem (...) 'My' jest nazwą obszaru objętego odpowiedzialnością moralną, którą podjąłem i której podjęcia spodziewam się po innych” – konkluduje autor (Bauman, 2006b, s. 28, 29, podkr. JK).

SUMMARY

In the context of the main topic, which is 'the responsible management of the public areas', this text is an effort to analyze multilaterally the opinions of numerous contemporary researchers, who are increasingly alarmed by the process of degradation and shrinking of the public areas in the modern world.

The process of galloping urbanization is accompanied by disappearing of the areas which foster social integration, companionable interpersonal relations and forming of the individual and social identities of citizens, neighborhood communities, solidarity, etc. Urban space is increasingly dominated by quasi-public areas, so-called QUASI-PLACES, in which individuals become anonymous creatures, deprived of social bonds and charged with all adequate consequences. The conclusion draws the readers attention to the fact that succesful city development and responsible city management require activities aimed at building/recapturing of these public areas.

LITERATURA

1. Z. Bauman, *Płynne życie*, (tłum. T. Kunz), Wydawnictwo Literackie, Kraków 2007.
2. Z. Bauman, *Płynna nowoczesność*, (tłum. T. Kunz), Wydawnictwo Literackie, Kraków 2006.
3. Z. Bauman, *Moralność w niestabilnym świecie*, wyd. Księgarnia św. Wojciecha, Poznań 2006.
4. H. Buczyńska-Garewicz, *Miejsca, strony, okolice. Przyczynek do fenomenologii przestrzeni*, wyd. Universitas, Kraków 2006.
5. M. Castells, *Galaktyka Internetu. Refleksje nad Internetem, biznesem i społeczeństwem*, (tłum. T. Hornowski), Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2003.
6. P. Ciccoletta, I. Migniqui, *Buenos Aires: Sociospatial Impacts of the Development of City Functions*, [w:] *Global Networks, Linked City*, ed. by Saskia Sassen, Routledge, New York – London 2002.
7. H. Davis, J. Jacobs, *City Seer*, [w:] http://www.architectureweek.com/2006/0510/news_1-1.html
8. Y. Dror, *Zdolność do rządzenia. Raport dla Klubu Rzymskiego*, (tłum. A. Hlebowicz-Kozioł, M. Florczykowska), wyd. Wyższej Szkoły Administracji Publicznej im. S. Staszica w Białymstoku, Białystok 2006.
9. D. Linda Garcia, *The Architecture of Global Networking Technologies*, [w:] Saskia Sassen (ed.), *Global Networks, Linked Cities*, New York – London: Routledge 2002.
10. A. Giddens, *Socjologia. Zwięzłe, lecz krytyczne wprowadzenie*, (tłum. J. Gilewicz), Zysk i S-ka Wydawnictwo, Poznań 1998.
11. A. Giddens, *Socjologia*, (tłum. A. Sulżycka), PWN, Warszawa 2005.
12. R. Kapuściński, *Lapidarium VI*, wyd. Czytelnik, Warszawa 2007.
13. A. Kopel, *Klasa kreatywna jako czynnik rozwoju miast*, [w:] Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Humanitas w Sosnowcu, seria: „Zarządzanie i Marketing”, Zeszyt 1/2007.
14. K. Kwiatkowski, K. Racoń-Leja, *Mieszkać po holendersku. Społeczność*

- wobec przestępczości, [w:] http://www.mik.krakow.pl/Administracja/biu-ro/uploads/autoportret_pedeefy/a13_kwiatkowskiQ.pdf
15. K. Nawrotek, *Ideologie w przestrzeni. Próby demistyfikacji*, wyd. Universitas, Kraków 2005.
 16. P. Newman, J. Kenworthy, *Greening Urban Transportation*, [w:] *State of the World 2007. Our Urban Future*, Project Director - Molly O'Meara Sheehan, The Worldwatch Institute, W.W. Norton and Company, London – New York 2007.
 17. Z. Rykiel, *Miasto jako miejsce a przemiany jego architektury, symboliki i świadomości terytorialnej mieszkańców*, [w:] *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, pod red. B. Jałowieckiego, A. Majera, M.S. Szczepańskiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2005.
 18. Saskia Sassen (ed.), *Global Networks, Linked Cities*, New York and London: Routledge 2002.
 19. R. Sennet, *Elastyczne miasto obcych sobie osób*, [w:] „Le Monde Diplomatique”, Miesięcznik Społeczno-Polityczny, październik 2006.
 20. G. Simmel, *Mentalność mieszkańców wielkich miast*, [w tegoż:] – *Socjologia*, (tłum. M. Łukasiewicz), PWN, Warszawa 2005.
 21. M. Staniszkis, *Prawo do przestrzeni publicznej*, [w:] <http://www.kongresbudownictwa.pl/html/rozne.html>
 22. L. Stomma, *Antropologia kultury wsi polskiej XIX w.*, Wyd. Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1986.
 23. L.C. Thurow, *Powiększanie bogactwa. Nowe reguły gry w gospodarce opartej na wiedzy*, (tłum. A. Sobolewska), Wydawnictwo Helion, Gliwice 2006.
 24. B. Waldenfels, *Topografia obcego. Studia z fenomenologii obcego*, (tłum. J. Sidorek), Oficyna Naukowa, Warszawa 2002.
 25. D.J. Walmsley, G.J. Lewis, *Geografia człowieka. Podejście behawioralne*, (tłum. E. Nowosielska), PWN, Warszawa 1997.
 26. J. Węgleński, *Miasta Ameryki u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2001.
 27. *Leksykon naukowo-techniczny*, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 2001.