

Uniwersytet Śląski
Wydział Nauk Społecznych

**Współczesne koncepcje rozwoju metropolii w kontekście
paradygmatu miast globalnych**

Barbara Kozielska

Praca przygotowana pod kierunkiem
Prof. dr hab. Marka Szczepańskiego

Katowice 2008

Spis treści

Wstęp Czym jest miasto?	3
-------------------------------	---

Część pierwsza

Rozdział 1. Rozwój koncepcji teoretycznych w socjologii miasta w USA.....	12
Szkoła chicagowska.....	20
Nurty teoretyczno-metodologiczne w tradycyjnej socjologii miasta.....	25
Rozdział 2. Współczesne kierunki badawcze w socjologii miasta.....	33
Szkoła regulacyjna.....	33
Perspektywa ekonomii politycznej w badaniach miasta.....	35
Perspektywa globalna w socjologii miasta.....	42
„Szkoła z Los Angeles”.....	44

Część druga

Rozdział 3. Proces urbanizacji w Stanach Zjednoczonych w XIX i XX w.....	57
Zagadnienia definicyjne procesu urbanizacji.....	58
Koncentracja i ekspansja miast w USA.....	62
Procesy decentralizacja i dezindustrializacja w Stanach Zjednoczonych.....	68
Rozdział 4. Proces rozwoju przemieść w Stanach Zjednoczonych.....	73
„Miasta na przedmieściach”.....	82
Miasto zwielokrotnione - zabudowa podmiejska typu <i>sprawl</i>	88
Rozdział 5. Miasto przygaszone - Kryzys miast amerykańskich połowy XX w.....	100
Wielkomiejska przestępczość i bieda.....	105
Miejskie problemy nierówności i segregacji.....	111
Miejskie wyspy – fenomen osiedli zamkniętych.....	117
Nowe oblicze miast – procesy gentryfikacji.....	121
Rozdział 6. Metropolie i procesy metropolizacji w USA.....	128
Zagadnienia definicyjne.....	128
Obszar metropolitalny.....	133
Globalizacja a metropolizacja.....	135

Rozwój amerykańskich miast w XX i XXI w.....	137
Miasta Ameryki w liczbach.....	142
Rozdział 7. Wielkie miasta Ameryki XXI w.....	152
Koncepcja miast światowych (<i>World Cities</i>).....	153
Miasta globalne.....	155
Miasta kreatywne.....	163
Hierarchizacja miast światowych.....	169
Część trzecia	
Rozdział 8. Model współzależności rozwoju regionalnego dla wybranych miast powiatowych województwa śląskiego.....	177
Potencjał naukowo-badawczy miast.....	182
Potencjał innowacyjny miast śląskich.....	184
Rys gospodarczy badanych miast.....	186
Analiza korelacji.....	189
Analiza zależności w modelu rozwoju regionalnego.....	192
Wariant I. Kapitał ludzki.....	196
Wariant II. Klasa kreatywna.....	198
Wariant III. Specjaliści.....	200
Wariant IV. Wydatki budżetów miast.....	201
Podsumowanie.....	202
Zakończenie.....	208
Bibliografia.....	211

Wstęp.

Czym jest miasto?

Teoretyczno-metodologiczne problemy rozważań nad pojęciem miasta

Humanistyczne postrzeganie miasta opiera się na podkreśleniu bliskości ludzi zamieszkujących miejsce i oddzieleniu ich od złowróbnnej przestrzeni. Podkreśla się w nim opozycje pomiędzy miejscem a przestrzenią, pomiędzy terenem oswojonym a nieznanym, czy też pomiędzy swoim a obcym. Próba takiego ujęcia miasta jest następująca definicja Czesława S. Bartnika: „miasto to przewyżczanie odległości między ludźmi, dalekości czasoprzestrzeni, oporu materii, a wreszcie dzikiego i złego losu. Jest to opoka życia, punkt oparcia, punkt stały w powszechnym przemijaniu”¹. Lewis Mumford podkreśla natomiast kulturowy i cywilizacyjny aspekt powstania i rozwoju miast. Jego zdaniem „miasto jest miejscem maksymalnej koncentracji tego, co stanowi o mocy i kulturze danej społeczności. (...) W nim ludzkie doświadczenia przeobrażone zastają w znaki i symbole, we wzory postępowania i modele ładu”². Innymi słowy rozwój miast to rozwój cywilizacji. Czesław Deptuła natomiast wylicza elementy, które miały decydujący wpływ na powstanie *polis*: „liczyła się sama wielkość osady, (...), niezwykle wymiar i kształt budowli. Liczyło się także skupienie zespołów ludzkich oderwanych od zajęć takich jak rolnictwo, pasterstwo czy myślistwo, następnie koncentracja handlu i rzemiosła (...). Uderzało tu nagromadzenie obiektów kulturowych, dzieł pięknych i przedmiotów użytecznych, tudzież specyficzny rytm życia i specyficzna obyczajowość”³.

Definiowanie miasta przysporzyło jego badaczom niezwykle trudności. W literaturze przedmiotu próżno szukać wyczerpującego i jednoznacznego kanonu rozumienia pojęcia miasta. Wielość różnorodnych definicji, które ewoluowały wraz z przekształceniami struktur miejskich jest przytłaczająca i dezorientująca. Wacław Ostrowski wskazał na trzy przyczyny, które powodowały trudności w precyzowaniu tego pojęcia:

1. Pełnienie przez miasto różnych funkcji w różnych okresach historycznych,
2. Wielość czynników warunkujących rozwój miasta jako tworu społecznego,

¹ C.S. Bartnik, *Polska teologia miasta*, [w:] H. Imbs, (red.), *Miasto i kultura polska doby przemysłowej*, t.3 Wartości, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1993, s. 53.

² L. Mumford, *Miasto „Polis”* 1996, nr 6, s. 5-7.

³ Cz. Deptuła, *Metropolis* (1), „Znak” 1996, nr 2, s.127-133.

3. Różnorodność kryteriów stosowanych w poszczególnych krajach do definiowania miasta w kategoriach statystycznych⁴.

Rozważania dotyczące rygorów formalnych tworzenia definicji miasta podjął również nestor polskiej socjologii miasta Bohdan Jałowiecki. Zauważa on, że stosowanie ich nie ułatwia a nawet uniemożliwia sformułowanie precyzyjnej definicji miasta. Autor krytycznie analizuje takie kryteria klasyfikacji jak: ilości mieszkańców, stosunek liczby mieszkańców czynnych zawodowo w zajęciach rolniczych do liczby mieszkańców pracujących poza rolnictwem, charakter zabudowy oraz kryterium mieszane odnoszące się do różnych czynników charakteryzujących stopień rozwoju danej miejscowości. Nieścisłości w wyżej wymienionych warunkach wiążą się z różnym ich definiowaniem w poszczególnych państwach, czy nawet na terenie jednego kraju. Zadaniem B. Jałowieckiego największe zalety dla uściślenia cech konstytutywnych dla miasta wydaje się mieć kryterium mieszane, jednakże pod warunkiem, że będzie ono oparte na rzetelnej i wszechstronnej analizie⁵.

Nawet pobieżna refleksja historyczna pozwala zauważyć, że w różnych epokach wygląd miast, ich wielkość, liczebność oraz funkcje ulegały zmianie. Starożytne *polis* ulegało wielu metamorfozom by stać się dzisiejszym miastem. Każdej formie cywilizacji odpowiadała jakaś inna koncepcja miasta. Pomimo tego Anna Karwińska postuluje pewną stałość w postrzeganiu miasta przez socjologa zauważając, że „dla socjologa miasto jest przede wszystkim społeczną całością, w której zachodzi wiele zróżnicowanych relacji między jednostkami i grupami społecznymi, a która powstaje w wyniku procesów historycznych przebiegających w określonych ramach przestrzennych”⁶.

Wśród wielu kryteriów i stanowisk definicyjnych Czesław S. Bartnik wskazał cztery nurty w myśleniu o mieście:

1. Pejoratywna ocena miasta, które jest miejscem zaprzepaszczenia szczęścia, porządku i naturalnego życia. W tym nurcie apologizuje się życie wiejskie.
2. Pozytywna ocena miasta wystawiana przez sfery rządzące, przemysłowców, socjalistów czy też futurystów. W opinii tych grup przyszłość człowieka jest w mieście.

⁴ W. Ostrowski, *Urbanistyka współczesna*, Arkady, Warszawa 1975, s. 138-140.

⁵ B. Jałowiecki, *Miasto i społeczne procesy urbanizacji. Problemy, teorie, metody*, Państwowe Wydawnictwo naukowe, Warszawa-Kraków 1972, s.7-12.

⁶ A. Karwińska, *Wartości i potrzeby społeczne a przemiany środowiska miejskiego*, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Zeszyty Naukowe, Seria Specjalna: Monografie nr 136, Kraków 1998, s. 21.

3. Poglądy marksistów i pomarksistów, którzy miasto przeszłości oceniają jako moloch uciskający człowieka. Natomiast miasto przyszłości będzie się rozwijać na bazie komunizmu i stanie się rajem dla proletariatu.
4. Myśl chrześcijańska, według której właściwe miasto powstaje tylko w wyniku współpracy człowieka z Bogiem⁷.

Z pierwszą grupą poglądów zbieżna jest refleksja literaturoznawców i antropologów literatury. Przedstawiając problematykę urbanizacji w literaturze polskiej Elżbieta Rybicka⁸ odnajduje w niej mit antyurbanistyczny rozwijający się w XVIII i XIX wieku. Według badaczki u jego podstaw legła opozycja miasto vs. wieś, w której miasto było waloryzowane negatywnie. Wieś postrzegana była jako ostoja swojskości, natury i tradycji a miasto utożsamiano z modernizacją, innowacjami i cywilizacją, które deprawują i niszczą człowieka. Opozycja, w której miasto było przedstawiane jako amoralne i godne potępienia, miała charakter archetypalny.

Zbliżoną do prezentowanej opozycji jest opinia Bohdana Jałowieckiego, według którego dwojakie postrzeganie miasta oparte jest na antynomii dobra i zła. Wybitny znawca problematyki miasta zauważa, że w kulturze polskiej miasto postrzegane jest raz jako „siedlisko zła, wszystkich możliwych nieprawości, miejsce niebezpieczne, degradujące fizycznie i moralnie”, a innym razem jako „królestwo wolności, swobody, nieograniczonych możliwości, bezpieczeństwa, bogactwa”⁹.

Wielość dyscyplin naukowych i kierunków badawczych stawiających w swym centrum zainteresowanie miastem jest, zdaniem Krzysztofa Frysztackiego, tak bogata, że nie sposób podjąć prób ich typologicznego uporządkowania. Dlatego też autor proponuje arbitralny podział na trzy podstawowe działy:

- zagadnienia kształtowania się i rozwoju miast interpretowane w kategorii urbanizacji;
- miasto jako zespół względnie stabilnych i powiązanych ze sobą czynników;
- „miejskość” rozumianą jako indywidualne i grupowe wzory życia miejskiego¹⁰.

⁷ C.S. Bartnik, *Polska teologia miasta*, op. cit. s.51-52.

⁸ E. Rybicka, *Modernizowanie miasta. Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej*, Universitas, Kraków 2003; zob. B. Kopczyńska-Jaworska, *Miasto i miejskość w systemie wartości Polaków* [w:] tegoż: *Łódź i inne miasta*, Katedra Etnologii Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1999.

⁹ B. Jałowiecki, *Proces waloryzacji przestrzeni miejskiej*, [w:] Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, Książka i Wiedza, Warszawa 1982, s. 98.

¹⁰ K. Frysztacki, *Miasta metropolitarne i ich przedmieścia. Z problematyki socjologii miasta ora badań nad rzeczywistością krakowską*, Universitas, Kraków 1997, s. 14-15.

K. Frysztański nie definiuje miasta tylko określa sposób jego traktowania, a mianowicie zajmuje się on miastem jako zbiorowością społeczną¹¹. Z tej samej perspektywy badawczej patrzy na miasto Paweł Rybicki, który uzasadnia swoje stanowisko następująco „o odrębności miasta jako zbiorowości społecznej stanowi szereg cech: liczba ludności i jej gęste skupienie, heterogeniczny skład ludności, mnogość uprawianych rodzajów pracy, wielkość warstw społecznych z właściwymi im różnymi sposobami życia, osadzenie i rozmieszczenie w szczególnym układzie społeczno-przestrzennym. Dalszymi cechami są wielość współwystępujących w mieście grup społecznych i złożona sieć powiązań społecznych między jednostkami a grupami”¹².

Marian Malikowski podkreśla, że adekwatne i precyzyjne określenie definicji miasta jest zadaniem niezwykle trudnym, gdyż definicje te są związane z szerszymi koncepcjami teoretycznymi w socjologii. Autor dokonał jednego z najbardziej wyczerpujących w literaturze przedmiotu przeglądu problematyki definicji miasta. Pomimo wskazanych utrudnień próbuje on wyróżnić cztery grupy definicji. Dokonuje on następującego podziału:

1. Określające specyfikę miasta w kategoriach przestrzennych, np.: M. Weber, szkoła ekologiczna,
2. Wyodrębniające miasto na podstawie cech społecznych i społeczno-kulturowych, np.: J. Ziółkowski, nurt kulturalistyczny,
3. Upatrujące miasto poprzez czynniki syntetyzujące cechy przestrzenne i społeczne czy też społeczno-kulturowe, np.: nurt neoekologiczny, nurt community studies,
4. Konstytuujące miasta w innych cechach, jak wyodrębnieniu, autonomii, w szczególnym natężeniu zjawisk społecznych, np.: M. Castells.

Sam Malikowski definiuje miasto następująco: „Zwarta, wyodrębniająca się od otoczenia, zindywidualizowana, posiadająca ukształtowane centrum jednostka osadnicza zamieszkała przez ludność nierolniczą, która produkując dobra materialne, usługi i wartości oraz reprodukując swe zdolności do pracy i życia społecznego szczególnie intensywnie oddziałuje na swoje środowisko przestrzenne i sama jego oddziaływaniu podlega”¹³.

Na wielość definicji zwrócił także uwagę Aleksander Wallis. Jego zdaniem liczne definicje miasta podkreślają takie jego cechy, jak zróżnicowanie zawodowe (bądź społeczną heterogeniczność), zróżnicowanie zabudowy, przewaga grup wytwórczych nad pierwotnymi,

¹¹ K. Frysztański, *O niektórych aspektach kształtowania się kierunków badawczych socjologii miasta w Polsce*, „Studia Socjologiczne” 1976, nr 1, s. 235-259.

¹² P. Rybicki, *Spółczesność miejska*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1972, s. 334.

¹³ M. Malikowski, *Socjologiczne badanie miasta. Problemy pojęciowe i metodologiczne*, WSP, Rzeszów 1992, s. 7-16.

przewaga kontaktów rzeczowych nad kontaktami osobistymi, odmienne w stosunku do wsi rysy demograficzne miejskich społeczności. Jednakże wyróżniki te, zdaniem autora, mogą być w każdym przypadku zakwestionowane. „Bardziej przekonująco określają ośrodek miejski te cechy, które bezpośrednio wskazują na jego społeczną strukturę”¹⁴ uważa A. Wallis. Do nich zalicza on następujące czynniki:

1. Wykształcone społeczne centrum – warunek konieczny istnienia i rozwoju miasta,
2. Prestiżowo-funkcjonalne zróżnicowanie architektury – w nim przejawiają się zarówno podziały klasowe i ekonomiczne, przyjęta w danej społeczności hierarchia prestiżu, jak i podstawowe funkcje pełnione przez miasto,
3. Silne zróżnicowanie i duże możliwości rozwoju przestrzeni społecznej – przestrzeń społeczna rozumiana jako przestrzenny aspekt określonych społecznych procesów lub instytucji,
4. Ponadlokalne funkcje pełnione w stosunku do określonego terytorium – każdy ośrodek miejski posiada określone zaplecze terytorialne, które jest głównym obszarem jego oddziaływania¹⁵.

Badacz zaproponował następującą definicję miasta: „Miasto jest systemem złożonym z dwóch organicznie powiązanych, współdziałających na zasadzie sprzężeń zwrotnych, lecz autonomicznych podsystemów – urbanistycznego i społecznego”¹⁶. Przez podsystem urbanistyczny autor rozumie elementy materialne stworzone przez człowieka oraz elementy naturalne budujące strukturę przestrzenną miasta. Natomiast podsystem społeczny to zbiorowość użytkowników miasta. Kształt i struktura miasta wyznacza rozmieszczenie w przestrzeni funkcji, oddziałuje na zachowania społeczne lecz nie moduluje ich w sposób jednoznaczny. Oba podsystemy zostały ukształtowane na drodze historii i tradycji, oba mogą podlegać przemianom, lecz woniej z nich ewoluuje podsystem urbanistyczny. Z tego powodu konieczne są mechanizmy regulujące, które opierają się na dwóch procesach: poznania i wartościowania miasta. Na podstawie tych procesów użytkownik miasta podejmuje decyzje o swoich zachowaniach przestrzennych tj. o sposobie użytkowania i kształtowania miasta.

Wielu socjologów miasta zwraca uwagę na to, jaką rolę w historii dyscypliny i sposobie definiowania jej przedmiotu odegrało powstanie „nowej socjologii miasta”. Za ojca tego nurtu uważa się Manuella Castellsa, który definiuje miasto jako „kolektywną jednostkę reprodukcji siły roboczej”. Jego koncepcja systemu miejskiego składa się z pięciu wzajemnie

¹⁴ A. Wallis, *Socjologia wielkiego miasta*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1967, s. 138.

¹⁵ Ibidem, s. 135-148.

¹⁶ A. Wallis, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1990, s. 45.

powiązanych elementów, którymi są: konsumpcja wyrażająca na szczeblu jednostki miejskiej proces reprodukcji siły roboczej; produkcja; wymiana; administracja wyrażająca związek systemu miejskiego z układem politycznym i regulująca stosunki między wszystkimi jego elementami; symbolika jako konkretyzacja układu ideologicznego w przestrzeni miasta. System ten autor rozbudowuje o podelementy, którymi są układ ekonomiczny, polityczny i ideologiczny¹⁷.

Podsumowując wielość i różnorodność ujęć definicyjnych trzeba przytoczyć jeszcze encyklopedyczną propozycję Władysława Misiaka: "Miasto stanowi rodzaj zbiorowości społecznej skupiającej znaczną liczbę ludności na określonym terenie, wyróżniającej się heterogeniczną strukturą i zróżnicowanymi stylami życia swoich członków. Substrat materialny zorganizowanego życia w mieście tworzy zabudowa architektoniczna i urbanistyczna oraz rozbudowana infrastruktura usług"¹⁸.

We współczesnej literaturze socjologicznej coraz częściej pojawiają się głosy o niemożności zdefiniowania nowoczesnej metropolii. Powstaje pytanie czy XXI-wieczne miejskie molochy wciąż podlegają klasycznym definicjom, czy też należałoby zrewidować dotychczasowe rozumienie tego pojęcia. Jan Węgleński twierdzi, że "miasto" traci powoli rację bytu ponieważ zanikają ostre podziały między miastem a wsią, a także wzrasta zasięg oddziaływania ośrodków miejskich¹⁹.

Ash Amin i Nigel Thrift również pesymistycznie podkreślają, że specyficzny byt jakim jest miasto stał się tak różnorodny, że nie jesteśmy w stanie dojść do porozumienia, co uważamy za miasto. Wciąż myślimy o mieście jako o miejscu wyróżniającym się, lecz większość z nich bardzo się rozrosła wchłaniając przeróżnej struktury osady tak, iż wydaje się, że miasto jest wszystkim i wszędzie. Zdaniem autorów amerykańscy teoretycy myśli urbanistycznej początku XX wieku (Patrick Geddes, Lewis Mumford, Louis Wirth) traktowali miasta bez względu na kontekst historyczny, jako całościowy system. Miasto oznaczało dla nich przestrzennie wyodrębnioną jednostkę, związaną ze szczególnym stylem życia, z określoną przestrzenią wewnętrzną, społecznym podziałem pracy, szczególną relacją z wiejskim otoczeniem, państwem i światem „zewnętrznym”. Uważali miasto za ośrodek cywilizacji i postępu, charakteryzujący się wewnętrzną dynamiką. Teorie badaczy początków

¹⁷ M. Castells, *Kwestia miejska*, przeł. B. Jałowiecki, J. Piątkowski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1982, s.246-254.

¹⁸ Zob. hasło *Miasto* [w:] *Encyklopedia Socjologii*, t. 2, „Oficyna Naukowa”, Warszawa 1999, s. 228.

¹⁹ J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988, s. 16-17.

XX w. zostały skrytykowane przez Amina i Thrifa z uwagi na zredukowanie zróżnicowanych fenomenów miejskich i poszukiwaniu jednej zasady wyjaśniającej każde miasto²⁰.

A. Amin i N. Thrif zauważają, że współcześnie miasta z całą pewnością nie są systemem spójnym wewnątrznie. Nowoczesne polis nie odznacza się strukturą całościową, nie posiadają też centrum jak i szczególnych części. Miasto stało się połączeniem bezładnych procesów i społecznej heterogeniczności, miejscami koncentracji różnych rytmów miejskich i związków zarówno z najbliższym jak i odległym otoczeniem. Humanistyczna refleksja nad miastem uległa znamiennej ewolucji w kierunku dostrzegania pluralistycznego charakteru miejskiego życia. Zdaniem autorów współcześni badacze miasta (Manuel Castells, David Harvey, Saskia Sassen, Edward Soja, Richard Sennet) zwracają uwagę na nieadekwatność jednostronnego podejścia do kwestii miejskich. Według nich miasto cechuje tymczasowość i przestrzenne zróżnicowanie odmiennych stylów życia, sposobów utrzymywania się oraz współobecność kontrastowych przejawów bogactwa i biedy. „Miasta są kompleksami globalnych i lokalnych połączeń tworzące mnogości przestrzeni i form społecznych, kulturalnych, politycznych i ekonomicznych. Nie jest już możliwe spojrzenie na miasto z jednej perspektywy – czy to ekonomicznej czy też nauk o kulturze” konkludują Gary Bridge i Sophie Watson²¹.

Celem podjętej przez autorkę pracy badawczej jest omówienie współczesnych tendencji urbanizacyjnych oraz uzyskanie odpowiedzi na pytanie o powstanie kluczowych czynników rozwoju miast powiatowych województwa śląskiego. Za badawcze pole wyjściowe dla rozważań przyjęto perspektywę tradycyjnego spojrzenia na miasto, charakterystycznego dla szkoły chicagowskiej. Próby wskazania kierunku ewolucji w teoriach socjologii miasta dokonane zostaną na podstawie analizy współczesnych, makrosocjologicznych nurtów. W poszukiwaniach odpowiedzi na pytanie o zmianę myślenia o mieście refleksja socjologiczna wzbogacona zostanie o przegląd koncepcji rozwoju miast z zakresu innych dziedzin (geografia społeczna, urbanistyka, antropologia miasta), co pozwala przyjąć perspektywę multidyscyplinarną. Złożony fenomen współczesnych miast globalnych stał się przedmiotem zainteresowania różnych dyscyplin. Inspiracja czerpana z różnych źródeł posłuży wzbogaceniu socjologicznej analizy i prognozie trendów rozwojowych globalopolis XXI wieku.

²⁰ A. Amin, N. Thift, *Cities. Remagining the urban*, Cambrige 2002, s.1-10.

²¹ Bridge G., Watson S., *A Companion to the City*, Blackwell Publisher 2003, s.8.

Podjęte w rozprawie doktorskiej analizy i rozważania dotyczyły miast końca XX w. i początku XXI w. Przedmiot zainteresowania stanowiły metropolie amerykańskie, a w szczególności ich rozwój oraz współczesne procesy przekształceń społeczno-przestrzennych. Praca składa się z trzech części, które tworzy osiem rozdziałów. Pierwsza część rozprawy poświęcona jest rozwojowi koncepcji teoretycznych w socjologii miasta. W drugiej części zreferowane zostały procesy urbanizacji, suburbanizacji i metropolizacji. Ostatnia część to badania empiryczne. Część badawcza pracy została poświęcona recepcji myśli amerykańskich socjologów miasta w polskich warunkach.

W części pierwszej rozprawy autorka starała się syntetycznie przedstawić dorobek szkół w socjologii miasta. Celem prowadzonych rozważań było rozstrzygnięcie na ile współczesne teorie związane z socjologią miasta wyjaśniają procesy zmian społeczno-przestrzennych w metropoliach XXI wieku. Szczegółowe pytania badawcze dotyczyły kręgu teorii powstających w nurcie „szkoły kalifornijskiej”, a mianowicie autorka prowadziła studia jak doszło do jej powstania, których badaczy można uznać za przedstawicieli tego nurtu, jaka tematyka badawcza dominuje w nurcie analiz „szkoły kalifornijskiej”, i wreszcie czy Los Angeles można uznać za archetyp miasta ponowoczesnego. Celem analiz prowadzonych w drugiej części pracy badawczej była odpowiedź na pytania o dekonstrukcję struktur przestrzennych współczesnych metropolii. Pytania badawcze stawiane w rozdziałach tej części były następujące: W jakim stopniu zjawisko powstawania zamkniętych osiedli w przestrzeni miasta sprzyja fragmentacji tej przestrzeni oraz a jakim stopniu peryferie miast amerykańskich są częścią miasta? Część trzecia poświęcona współczesnym największym miastom świata, była próbą pokazania ich trendów rozwojowych. W części badawczej podjęto próbę recepcji myśli Richarda Floridy w badaniach miast. Celem autorki było pokazanie w autorskim modelu rozwoju regionalnego, co z doświadczeń amerykańskich można wykorzystać w śląskich warunkach. Czy stworzone na amerykańskim gruncie wskaźniki znajdują zastosowanie dla opisu śląskich miast?

W pierwszym rozdziale scharakteryzowano rozwój ujęć teoretyczno-metodologicznych w socjologii miasta. Zostały w nim przywołane klasyfikacje nurtów według wybitnych polskich i anglojęzycznych profesorów. W rozdziale został scharakteryzowany także dorobek szkoły chicagowskiej oraz wybitnych badaczy miasta: Louisa Wirtha, Florian Znanieckiego, Waltera Fireya, Amosa H. Harleya, Kevina Lyncha oraz Gedeona Sjöberga. Współczesne kierunki badawcze w socjologii miasta stały się przedmiotem rozważań drugiego rozdziału. Został w nim omówiony dorobek szkoły regulacyjnej a także perspektywa ekonomii politycznej i perspektywa globalna w badaniach

miejskich. W ramach tej pierwszej perspektywy scharakteryzowano podejście konfliktowe, maszynę wzrostu i koncepcję reżimu miejskiego, natomiast w ramach drugiej - teorie nierównomiernego rozwoju. Rozdział zamyka obszernie omówienie grupy badawczej nazywanej „Szkółą z Los Angeles”. Trzeci rozdział pracy został poświęcony procesom urbanizacji w Stanach Zjednoczonych. Zreferowane w nim zostały czynniki i etapy koncentracji i ekspansji miast w XIX w., a także scharakteryzowano typowe dla tego okresu miasto przemysłowe. Drugą częścią organizującą zagadnienia rozdziału trzeciego stała się decentralizacja i dezindustrializacja miast amerykańskich. Poruszane kwestie zostały zilustrowane przykładami rozwoju Los Angeles, Atlanty oraz Detroit. Kolejny rozdział zawiera charakterystykę rozwoju przedmieść miast amerykańskich. Po krótkiej historii i określeniu przyczyn rozwoju suburbiów podjęto próbę usystematyzowania terminów określających współczesne przekształcenia terenów podmiejskich. W obrębie zainteresowania autorki znalazły się *edge city*, *boomburbs* oraz *edgeless city*. Rozdział czwarty zawiera także szeroką analizę zabudowy typu *sprawl*, która jest charakterystyczna dla XXI-wiecznych metropolii. Celem piątego rozdziału jest nakreślenie tła społeczno-ekonomicznego i wskazanie przyczyn kryzysu miast amerykańskich w drugiej połowie XX w. W rozdziale poruszone zostały kwestie miejskiej przestępczości, wielkomiejskiej biedy, a także nierówności i segregacji społeczności metropolii. Scharakteryzowano również fenomen osiedli zamkniętych powstających w największych miastach USA. Współczesne procesy metropolizacji zostały scharakteryzowane w rozdziale szóstym. Oprócz zagadnień definicyjnych przedstawiono rozwój miast amerykańskich na przełomie wieku XX/XXI ilustrując przekształcenia tych miast materiałami statystycznymi. Rozdział siódmy poświęcony został metropoliom XXI-wiecznym. Została w nim przywołana myśl Petera Halla o miastach światowych oraz pionierskie tezy Johna Friedmana charakteryzujące współczesne miasta. W tym rozdziale autorka przedstawiała koncepcję miast globalnych Saskiej Sassen i miast kreatywnych Richarda Floridy. Rozdział zamykają próby budowania przez naukowców hierarchii miast światowych. Ostatni rozdział stanowi część badawczą pracy, w której celem było określenie czynników kształtujących rozwój wybranych miast powiatowych województwa śląskiego. Został w nim zaproponowany autorski model rozwoju regionalnego, który był testowany dla szeregu arbitralnie wyselekcjonowanych zmiennych.

Wykorzystane w pracy badawczej metody poszukiwań i analiz to w dużej części analiza literatury polskojęzycznej jak i anglojęzycznej, analizy wyników badań i materiałów statystycznych oraz analiza materiałów prasowych, praktycznych rozwiązań w zakresie planów miejskich. Dane wykorzystane w części trzeciej pracy, a mianowicie analizie miast

powiatowych województwa śląskiego pochodzą z Urzędu Statystycznego w Katowicach, Głównego Urzędu Statystycznego oraz politechniki Śląskiej.

Rozdział 1.

Rozwój koncepcji teoretycznych w socjologii miasta w USA

Pierwsze prace o „wietrznym mieście” miasta powstały na Uniwersytecie Chicagowskim. Północno amerykańska metropolia stała się przedmiotem naukowych analiz wybitnych, humanistycznych myślicieli zgromadzonych wokół Roberta Ezry Parka i Ernesta Williama Burgessa. Opiniotwórcze środowisko uczonych, którzy stworzyli podwaliny teoretyczne i metodologiczne badań w zakresie socjologii miasta przyjęło nazwę szkoła chicagowska od miasta, któremu poświęcili swe prace. Jej rozwój przypadł na pierwsze cztery dekady XX wieku. Prowadząc badania nad związkami człowieka z jego środowiskiem życia, ekologowie przejęli główne założenia darwinizmu. Starali się ustalić czynniki wpływające na lokalizację aktywności mieszkańców miasta oraz stworzyć modele wyjaśniające wzory przestrzennego rozmieszczenia ludności i instytucji społecznych. R. E. Park określał przedmiot *human ecology* poprzez jego relacje z geografją, ekonomią oraz odwołując się do dorobku twórcy ekologii Ernesta Haeckela i koncepcji społeczeństwa organicznego Herberta Spencera¹. Roderick D. McKenzie w następujący sposób definiował przedmiot badań szkoły: „przedmiot ekologii ludzkiej może być ujęty w trzech ogólnych kategoriach: ekologicznej organizacji, która przedstawia układ przestrzenny ludności i instytucji w danym czasie wewnątrz pewnej społeczności lokalnej lub wewnątrz szerszej konstelacji, złożonej z wielu społeczności; ekologicznej dominacji, która przedstawia dynamiczne lub funkcjonalne aspekty stosunków przestrzennych; i ekologicznej sukcesji, opisując czasowe zmiany w społeczności”².

Wraz z początkiem II wojny światowej szkoła chicagowska traciła zwolenników, a ponowne zainteresowanie pracami ekologów miasta nastąpiło w latach 60-tych XX w., głównie za sprawą Amosa Hawleya. Zdaniem Andrzeja Majera prąd neoekologiczny był zbiorem podejść, w którym obok podejścia odwołującego się do tradycji badawczej ekologii rozwijano także prace w nurcie „ekologii międzymiejskiej” (*interurban ecology*) i nurcie „poprawy życia w mieście”. Przedmiotem ekologii międzymiejskiej było badanie

¹ R. E. Park, *Human Ecology*, [w:] J. Lin, Ch. Mele (red.) *The Urban Sociology Reader*, Routledge, Milton Park – Nowy Jork 2005, 65-72.

² R. D. McKenzie, *Human Ecology*, cyt. za J. Szczepański, *Socjologia. Rozwój problematyki i metod*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1969, s.220.

współzależności i konkurencji między miastami, natomiast nurt reformatorski cechowała chęć poprawy warunków życia w mieście, w którym pod wpływem procesów rozwojowych postępowała dezorganizacja społeczna³.

W Stanach Zjednoczonych socjologów miasta, którzy początkowo byli związani z ze szkołą chicagowską, a następnie krytykowali ją bądź całkowicie odeszli od jej założeń, nazywano ekologami społecznymi. Wydaje się jednak, że jest to raczej sztuczne przyporządkowanie, w którym bierze się pod uwagę bardzo powierzchowne i pozorne nici powiązań pomiędzy klasyfikowanymi badaczami a ośrodkiem chicagowskim. W rzeczywistości naukowcy zajmujący się problematyką miast wypracowywali własne koncepcje i podejścia do badań miejskich, stąd często w amerykańskich podręcznikach poświęca się uwagę nie szkołom, lecz pracom i osiągnięciom indywidualnych badaczy. Natomiast w europejskiej nauce prym wiodły całe zespoły naukowo-badawcze w ośrodkach uniwersyteckich, dlatego badaczy w nich skupionych określa się mianem szkół.

Koncepcje naukowców szkoły chicagowskiej, przyjęta przez nich terminologia i metodologia badań stały się obowiązującym kanonem w społecznej nauce o mieście. Aż do czasów współczesnych dorobek ekologii ludzkiej jest analizowany i wykorzystywany w pracach socjologów. W polskiej literaturze dorobek szkoły chicagowskiej został szeroko omówiony, jak również powstawały prace badawcze wykorzystujące stworzoną w Chicago metodę badań⁴.

Prace ekologów klasycznych wywołały w świecie nauki falę krytyki, która doprowadziła do dalszego rozwoju nurtów i kierunków teoretyczno-metodologicznych w socjologii miasta. W amerykańskich studiach poświęconych miastu prymat szkoły chicagowskiej został zakwestionowany dopiero w 80-tych latach XX w. wraz z pojawieniem się nowego paradygmatu makrosocjologii miasta. Zmiana paradygmatu w socjologii miasta, jaka dokonała się w drugiej połowie XX w. została przez Bronisława Misztala obrazowo przedstawiona jako zmiana z „opowiadania tego, co się dzieje na scenie miejskiej” na

³ A. Majer, *Duże miasta Ameryki. „Kryzys” i polityka odnowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1997, s. 18.

⁴ zob. Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, Książka i Wiedza, Warszawa 1982; M. S. Szczepański, *Z historii socjologii miasta i procesów urbanizacji. Ekologia klasyczna i konwencjonalne teorie urbanizacji*, [w:] J. Wódz (red.), *Problemy socjologii miasta*, Uniwersytet Śląski, Katowice 1984; K. Czekaj, *Obszary zagrożone dezorganizacją społeczną. Powrót zapomnianej metody*, [w:] J. Wódz (red.), *Przestrzeń znacząca. Studia socjologiczne*, Śląski Instytut Naukowy, Katowice 1989; K. Wódz, K. Czekaj (red.) *Szkoła chicagowska w socjologii, Tradycja myśli społecznej i wymogi współczesnej socjologii empirycznej*, Uniwersytet Śląski, Katowice-Warszawa 1992; J. Wódz, K. Czekaj, *Szkoła chicagowska*, [w:] *Encyklopedia socjologii*, t. 4, Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2002.

„wyjaśnianie, jak się to dzieje”⁵. Celem prac mieszczących się w nurcie tej orientacji było badanie miasta w szerszym kontekście społecznym, ujęciu komplementarnym uwzględniającym dorobek badawczy ekonomii politycznej i geografii społeczno-ekonomicznej oraz interdyscyplinarne rozpatrywanie kondycji współczesnych miast. Andrzej Majer wskazuje trzy źródła genezy makrosocjologii miasta w Stanach Zjednoczonych. Pierwszym z nich była reorientacja nauk społecznych pod wpływem neomarksizmu i związany z tym rozwój „nowej socjologii miasta”. Początkowo był to nurt przede wszystkim francuskiej socjologii ekonomicznej, w której Henri Levebvre przypominając rozważania Karola Marksa i Fryderyka Engelsa wskazał jak kategorie ekonomiczne wywiedzione z marksizmu zastosować w analizie rozwoju współczesnych miast. Wprowadził on także pojęcie przestrzeni i „wytwarzania” przestrzeni do nauk społecznych. W okresie późniejszym wzorem Francji nurt ten upowszechnił się w USA, gdzie został określony jako nowy paradygmat ekonomii politycznej (*urban political economy*). Drugim bodźcem rozwojowym makrosocjologii była publikacja pracy „Kwestia miejska” Manuela Castellsa, w której autor wskazywał słabości eksplanacyjne dotychczasowych teorii miasta w wyjaśnianiu procesów rozwojowych współczesnych miast. Ostatnią ze wskazanych przyczyn było narastanie zjawisk kryzysu amerykańskich miast w drugiej połowie XX w⁶. B. Misztal podkreśla wagę, jaką dla rozwoju makrosocjologii miasta miała praca wybitnego francuskiego socjologa oraz jej wpływ na rozwój podejść badawczych do problemów miejskich. Zauważa, że „kwestia miejska” zaczęła być przez socjologów analizowana wielopłaszczyznowo, a mianowicie w wymiarze kształtowania się społeczności ekologicznej, jako forma kulturowa, bądź też jako system społeczno-przestrzenny. Wreszcie „kwestia miejska” interpretowana była jako ideologia społeczna. Zdaniem polskiego socjologa „kwestia miejska” i wzmagający się w latach 60-tych kryzys miast przyczyniły się do uwypuklenia funkcji państwa w polityce dotyczącej rozwoju narastających problemów miast⁷.

Badacze amerykańscy nie przyjęli całego dorobku K. Marksa a jedynie dzielili perspektywę badawczą z przedstawicielami Szkoły Frankfurckiej. Dokonali jednocześnie recepcji myśli Manuela Castellsa, dzięki którego pracom w badaniach miasta zwrócili uwagę na nieuwzględniane przez szkołę chicagowską prawidłowości ekonomii, panowanie kapitału i znaczenie władzy politycznej na miejskiej scenie. Cechą różnicującą amerykańską

⁵ B. Misztal, *Fascynacja i zaangażowanie. Nowe wątki teoretyczne w amerykańskiej socjologii miasta*, „Studia Socjologiczne” 1985, nr 2 (97), s. 143-159.

⁶ A. Majer, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Polska Akademia Nauk Komitet Zagospodarowania Kraju, Studia t. CVII, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999, s. 19-25.

⁷ B. Misztal, *Fascynacja i zaangażowanie...*, op. cit.

makrosocjologię miasta jest postulat Davida Harvey'a, obok M. Castellsa najważniejszego przedstawiciela nurtu neomarksistowskiego, by zamiast rozpatrywać sprzeczności i napięcia wokół zbiorowej konsumpcji, analizować proces produkcji i obieg kapitału. W przeciwieństwie do M. Castellsa D. Harvey uważał, że miejskie konflikty powstają właśnie w procesie produkcji pomiędzy właścicielami ziemskimi, deweloperami i robotnikami. Zdaniem A. Majera współczesna makrosocjologia miasta „sprowadza się do szerokiego, uniwersalnego i interdyscyplinarnego rozpatrywania kondycji współczesnych miast, zurbanizowanego społeczeństwa i wzorów integracji przestrzeni przez pryzmat systemowych i strukturalnych uwarunkowań politycznych, ekonomicznych i społecznych”⁸.

Analizując rozwój koncepcji teoretycznych w amerykańskiej socjologii miasta David C. Thorns zaproponował autorską typologię⁹. Określił on trzy nurty rozwoju tej subdyscypliny socjologii. Pierwszym z nich jest ekologia miejska, której twórcami byli R. E. Park, E. W. Burgess oraz R. McKenzie. Zdaniem angielskiego socjologa tym, co intrygowało R. E. Parka to odtworzenie wzorów rozwoju miasta i wyróżniających się w nim subkultur zlokalizowanych w różnych jego częściach. Celem badań chicagowskich socjologów było analizowanie powiązań pomiędzy społeczną i przestrzenną strukturą miasta, które mają swoje odbicie w różnych formach zamieszkania i ukazują różny stopień segregacji na tle etnicznym, ekonomicznym czy stylów życia. W przeciwieństwie do B. Jałowieckiego i M. S. Szczepańskiego, D. C. Thorns zalicza do grona ekologów miejskich takich badaczy jak Amos H. Hawley czy Louis Wirth.

Drugim z wyróżnionych nurtów to ideologia miejskiego menadżeryzmu. Za czołowego reprezentanta tego nurtu D. C. Thorns uznaje brytyjskiego badacza Raya Pahlę, który zarządzanie miastem włączył do debaty poświęconej strukturze społeczno-przestrzennej miasta. W ideologii menadżeryzmu, w której zostaje przywołana koncepcja racjonalnego systemu władzy i zarządzania Maxa Webera, miasto było pojmowane jako zespół zasobów, które trzeba dystrybuować w politycznym i biurokratycznym procesie zarządzania. Jiri Musil zauważa, że socjolog brytyjski ostatecznie porzucił koncepcję miejskiego menadżeryzmu, jednakże jego neoweberowskie podejście do kwestii miejskich jest innowacyjnym wkładem w socjologię miasta¹⁰.

Ostatnim z wyróżnionych przez D. C. Thorsa nurtów socjologii miasta jest osadzona w tradycji marksistowskiej, ekonomia polityczna. W 70-tych latach jej twórcy, Manuel

⁸ A. Majer, *Duże miasta Ameryki...*, op. cit., s. 24.

⁹ D. C. Thorns, *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*, Palgrave, Nowy Jork 2002, s. 26-39.

¹⁰ J. Musil, *Pięćdziesiąt lat socjologii miasta*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2003, nr 1(11), s. 5-36.

Castalls i David Harvey, analizowali przebieg procesów produkcji, akumulacji kapitału, konsumpcji, procesów wymiany przestrzeni miasta. Traktując miasta jako miejsce obiegu kapitału przyjęli oni, że miasto jest miejscem zarówno produkcji dóbr, jak i reprodukcji siły roboczej. W perspektywie ekonomii politycznej przemiany miasta wyrastają z potrzeb indywidualnych i zbiorowych, a doskonałym przykładem przemian miasta pod wpływem wykreowanych potrzeb konsumentów był rozwój przedmieść. Późni neomarksyści, do których D. C. Thorns zalicza Sasskę Sassen, Paula L. Knoxa i Petera J. Taylora, postrzegali lata 70-te XX w. jako czas globalnego kryzysu kapitalizmu, który zapoczątkował „restrukturyzację” ekonomii światowej. W wyniku globalnych przemian gospodarczych ukształtowały się nowe formy przestrzennej dystrybucji i powstały miasta globalne.

Tabela 1.

Główne nurty w amerykańskiej socjologii miasta w typologii Davida C. Thornsa

Nazwa nurtu	Twórcy i sztandarowe dzieła nurtu
Ekologia miejska <i>Urban ecologists</i>	Robert E. Park, Ernest W. Burgess, Roderick D. McKenzie “The city” (1925) Robert E. Park „The city and human ecology” (1952) Ernest W. Burgess „The grow of the city“ (1967) Roderich McKenzie „The metropolitan community“ (1933)
Miejski menadżeryzm <i>Urban managerialism</i>	Ray Pahl „Whose city? (1970)
Miejska ekonomia polityczna <i>Urban political economy</i>	Manuell Castalls “The urban question” (1977) David Harvey “Social justice and the city” (1973) “The urban experience” (1989) “The condition of postmodernity: an inquiry into origins of cultural change” (1990) Saskia Sassen “The global city: New York, London, Tokio” (1991) “Cities in the world economy” (1994) “Rebuilding the global city: economy, ethnicity and space” (1996) “Global financial center” (1999) Paul L. Knox, Peter J. Taylor “World cities in the world system” (1995)

Źródło: opracowanie własne na podstawie D. C. Thorns, *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*, Palgrave, Nowy Jork 2002

Bardzo szczegółowej analizy rozwoju ostatnich pięćdziesięciu lat socjologii miasta dokonał Jiri Musil. Autor wnikliwie śledził ewolucję nurtów socjologicznych w Stanach

Zjednoczonych, krajach Europy Zachodniej, Środkowej i Wschodniej¹¹. Wśród polskich prac poświęconych kwestiom teoretyczno-metodologicznym w badaniach miasta wskazać można kilka, których autorzy klasyfikują nurty badawcze socjologii miasta. Oprócz przywoływanej już publikacji Andrzeja Majera wymienić trzeba klasyfikacje Mariana Malikowskiego¹² i Krzysztofa Fryszackiego¹³. Z kolei koncepcje teoretyczne polskiej socjologii miasta przedstawił Bohdan Jałowiecki¹⁴. Najbardziej szczegółową klasyfikację, która porządkuje wielość stanowisk badawczych w socjologii miasta zaproponowali Bohdan Jałowiecki i Marek S. Szczepański. Wybitni polscy socjologowie zaproponowali nazwy szkół, przyporządkowali do nich głównych przedstawicieli oraz określili wiodące założenia i idee badanych nurtów.

Tabela 2.

Główne nurty i kierunki teoretyczno-metodologiczne w socjologii miasta według Bohdana Jałowieckiego i Marka S. Szczepańskiego

Nazwa szkoły	Okres działalności	Główni przedstawiciele	Główne założenia, koncepcje i idee
Szkoła chicagowska (ekologia społeczna, ekologia ludzka, ekologia klasyczna)	Od 1915 do ok. 1939	Robert Ezra Park Roderick McKenzie Ernest W. Burgess	holizm ontologiczny i epistemologiczny naturalizm metodologiczny miasto jako sieć życia (web of life) miasto jako zbiór stref koncentrycznych miasto jako zbiór obszarów podspołecznych (biotic, subsocial), obszarów naturalnych (natural area), obszarów ekonomicznych i kulturowych przestrzeń miejska jako dobro cenne i rzadkie podlegające regule gry o sumie zerowej zasada rywalizującej współpracy miasto jako wynik procesów: koncentracji, centralizacji, segregacji, inwazji i sukcesji
Szkoła kulturalistyczna	1938 -	Florian Znaniecki Stefan Czarnowski Janusz Ziółkowski Paweł Rybicki Aleksander Wallis Paul H. Chombart de	Indywidualizm metodologiczny i ontologiczny Badanie ze współczynnikiem humanistycznym Miasto w świadomości jego mieszkańców Miasto doświadczane przez mieszkańców

¹¹ J. Musil, *Pięćdziesiąt lat socjologii miasta*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2003, nr 1(11), s. 5-36.

¹² M. Malikowski, *Socjologiczne badanie miasta. Problemy pojęciowe, teoretyczne i metodologiczne*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Rzeszowie, Rzeszów 1992, s. 51-75.

¹³ K. Fryszacki, *Miasta metropolitalne i ich przedmieścia. Z problematyki socjologii miasta oraz badań nad rzeczywistością krakowską*, Universitas, Kraków 1997, rozdziały I i II.

¹⁴ B. Jałowiecki, *Socjologia miasta*, [w:] Z. Krawczyński, K. Sowa (red.), *Socjologia w Polsce*, wyd. WSP, Rzeszów 1998, s. 221-239.

		Lauwe	Wartościowanie przestrzeni miejskiej Archetypy kulturowe miasta Symbolika miasta
Szkoła neoeekologiczna	1938 -	Louis Wirth James Quinn Walter Firey Zygmunt Pióro Wacław Piotrowski	Holizm metodologiczny Wielkość, gęstość, heterogeniczność społeczności miejskiej Miejski styl życia (urbanism as a way of life) Struktury i formy organizacyjne zbiorowości terytorialnych (więzi symbiotyczne i grupy korporacyjne: usługowe, produkcyjne oparte na społecznym podziale pracy oraz więzi komensalistyczne i grupy zbiorowej protekcji: kluby, związki zawodowe, kliki) „Gra o przestrzeń” i procesy segregacji konceptcja miejskich obszarów podstawowych
Szkoły konwencjonalne - idealnotypologiczne ujmowanie miasta	1940 -	Robert Redfield Milton Singer Gideon Sjoberg Bert F. Hoselitz Daniel Bell	Metodologiczna reguła typu idealnego Miasta-pasożyty rozwoju Miasta-generatory rozwoju Miasta preindustrialne Miasta industrialne Miasta postindustrialne-informacyjne
Szkoły makrostrukturalne i strukturalno- funkcjonalne; "nowa socjologia miasta"; szkoła regulacyjna; szkoła kalifornijska; szkoła globalizacyjna (miasto informatyczne, miasto globalne)	1972 -	Manuel Castells Robert Pahl Jean Lojkin Jan Turowski David Harvey David Gordon David Walker Michael Storper Allen Scott Saskia Sassen	Holizm metodologiczny i ontologiczny Miasto jako system produkcji, konsumpcji, wymiany Renta gruntowa jako główny czynnik organizujący wykorzystanie przestrzeni miejskiej Miejskie strefy funkcjonalne Segregacja klasowa i rasowa w przestrzeni miasta Fundamenty funkcjonowania miasta: kapitał (wymóg akumulacji), praca (sposób regulacji, fordyzm i postfordyzm), władza polityczna (państwo) System światowy jako podmiot i przedmiot badawczy, miasto globalne i informatyczne jako przestrzeń nowej rewolucji postindustrialnej
Szkoły humanistyczne w socjologii miasta (semiotyka miasta, socjologia życia codziennego)	1960 -	Kevin Lynch Amos Rapoport Raymond Ledrut Jean Remy Algirdas J. Greimas Erving Goffman Umberto Eco	Indywidualizm metodologiczny i ontologiczny Paradygmat <i>aktora</i> Zachowania symboliczne Mapy mentalne Miasto jako system znaków Scena, proscenium i kulisy miasta

Źródło: B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2002, s. 37-38.

Szkoła chicagowska

Od roku 1915 do końca lat trzydziestych XX w. Wydział Socjologii Uniwersytetu Chicagowskiego stał się areną, na której narodziła się ekologia społeczna. Przedstawiciele szkoły chicagowskiej zajmowali się przestrzenną organizacją życia w mieście, rozmieszczeniem dzielnic nędzy i bogactwa, przestrzennym występowaniem przestępczości, patologii czy też chorób psychicznych. Doszukiwali się wpływów, jaki na organizm miejski miała natura ludzka, której, jak wskazywali, cechą konstytutywną jest instynkt miejski. Badacze ci traktowali mieszkańca miasta jako zbiór cech, takich jak status społeczny, rodzinny i etniczny. Na podstawie wygenerowanych wskaźników opisywali przestrzeń miasta stwierdzając występowanie takich zjawisk jak: nędza, bogactwo, choroby psychiczne, przestępczości. „W wyniku zastosowania podejścia ekologicznego – zauważa Bohdan Jałowiecki – otrzymujemy dwuwymiarowy obraz przestrzeni miejskiej, który polega na nałożeniu dających się ująć statystycznych cech mieszkańców i cech przestrzeni”¹⁵.

Jerzy Szacki prezentując dorobek szkoły chicagowskiej wymienia następujące hipotezy stawiane przez reprezentantów tego nurtu:

1. Rozmieszczenie ludności w przestrzeni miasta następuje według określonego i powtarzalnego wzorca;
2. Poszczególne strefy miejskie tworzą jego obszary naturalne;
3. Czynniki selekcjonujące ludności danego obszaru naturalnego są pochodną lokalizacji tego obszaru na terenie miasta oraz tradycji kultywowanej przez członków tego obszaru;
4. Naturalnym stanem ludności miejskiej jest dążenie do zmiany przestrzennej i społecznej;
5. Główne procesy zachodzące w miejskiej przestrzeni to koncentracja, centralizacja, segregacja, inwazja oraz sukcesja;
6. Procesy w przestrzeni miejskiej można obrazować w postaci map i diagramów¹⁶.

Koncepcja szkoły chicagowskiej opierała się, zdaniem Marka S. Szczepańskiego i Bohdana Jałowieckiego, na dwóch założeniach. R.E. Park wraz z grupą współpracowników uznali, że przestrzeń miejska jest dobrem rzadkim i cennym, dlatego jednostki konkurują i rywalizują między sobą o to ograniczone dobro. W konkurencyjnej „walce” o podział przestrzeni dochodzi również do współpracy wśród przedstawicieli zbiorowości miejskiej,

¹⁵ B. Jałowiecki, *Ekologia społeczna a nowe paradygmaty socjologii miasta*, [w:] K. Wódz, K. Czekaj (red.), *Szkoła chicagowska...*, op. cit., s. 53.

¹⁶ J. Szacki, *Historia myśli socjologicznej*, t.2, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1983, s.649.

stąd jedna z najbardziej znanych koncepcji szkoły dotycząca „rywalizującej współpracy” jako podstawowej funkcji społeczeństwa. Oznacza ona, że „walka” przebiegała pospół z adaptacją do środowiska oraz do różnorodnych przestrzeni miasta, która może przebiegać dwójako. Pierwszy wymiar przystosowania tj. indywidualny polega na adaptacji genetycznej oraz somatycznej. Natomiast rodzaj drugi czyli adaptacja kolektywna oznacza, że w wyniku konkurencji wspólnot dokonuje się ostateczny podział przestrzeni¹⁷.

W wyniku „rywalizującej współpracy” pomiędzy ludźmi powstają więzi symbiotyczne, które tworzą sferę „podstołeczną” egzystencji społeczeństwa, inaczej nazwaną „biotyczną”. Na tym poziomie funkcjonowania społeczności miejskiej ma miejsce współzawodnictwo o dogodną dla jednostek i grup przestrzeń miejską. Nad przestrzenią podstołeczną rozpościera się strefa kulturowa, w której zachodzą w niej procesy komunikacji pomiędzy ludźmi przy wykorzystaniu symboli. Poziom podstołeczny stał się przedmiotem analiz prowadzonych przez R. E. Parka. Natomiast w koncepcji ekologii człowieka rozwijanej przez Rodericka D. McKenziego, który był uczniem R. E. Parka i E.W. Burgessa, czynnik zmian technologicznych, charakterystyczny dla obszaru kulturowego, zostały włączony w zakres badań ekologii, jako warunkujący strukturę przestrzenną miasta. W swych pracach badacz ten podkreślał, że pozycja ekonomiczna jednostek i grup determinuje zajmowane przez nie miejsce w przestrzeni miasta¹⁸.

Główne pojęcia wprowadzone przez badaczy z Chicago to obszar naturalny, ekonomiczny i kulturowy. Obszar naturalny oznaczał dzielnice czy kwartał z charakterystycznymi budowlami, parkami, arteriami komunikacyjnymi zamieszkały przez ludność o określonych cechach społecznych i kulturowych. Zamieszkanie w danej strefie naturalnej wchodzi w statut społeczny mieszkańca tj. „lokuje jednostkę czy grupę społeczną wyżej lub niżej w hierarchii społecznej”¹⁹. Obszar i porządek ekonomiczny dotyczył rynku i przestrzeni, na których dochodzi do wymiany dóbr i usług. Obszar kulturowy naukowcy rozumieli jako terytorium zamieszkałe przez ludność o zbliżonych cechach kulturowych. Dwa pierwsze z wymienionych obszarów są właściwe wszelkim zbiorowością terytorialnym (*community*), natomiast obszar kulturowy jest charakterystyczny wyłącznie dla społeczności (*society*). Niewątpliwą zasługą szkoły chicagowskiej było zdefiniowanie i wprowadzenie do

¹⁷ B. Jałowiecki, M.S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2002, s.15-21; M. S. Szczepański, *Z historii socjologii miasta i procesów urbanizacji...*, op. cit., s. 12-13.

¹⁸ B. Jałowiecki, *Miasto i społeczne procesy urbanizacji, Problemy, teorie, metody*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Kraków 1972, s. 175-179; M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, McGraw-Hill Companies, Boston 2000, s. 109-111.

¹⁹ M. Malikowski, *Socjologiczne badanie miasta*, op. cit, s. 65.

socjologii rozróżnienia pomiędzy pojęciami zbiorowość i społeczność. W swych rozważaniach teoretycznych R.E. Park koncentrował się głównie na zagadnieniu współistnienia tych dwóch odrębnych form: *community*, czyli społeczeństwa założonego z niezależnych od siebie i rywalizujących ze sobą jednostek oraz *society* – społeczeństwa składającego się z osób a nie jednostek, powiązanego tradycją, wartościami, wspólnym celem, poddającego się kontroli społecznej, komunikującego się oraz wspólnie działającego. Według Jerzego Szackiego wyodrębnienie *community* miało charakter idealnotypologiczny, ponieważ czysta zbiorowość terytorialna w świecie ludzkim nie istnieje, natomiast każda społeczność posiada pewne jej atrybuty, którymi są określone terytorium, brak kontaktu społecznego pomiędzy jednostkami realizującymi swe cele, walka o byt między jednostkami, współpraca tylko o charakterze konkurencyjnym, przejściowym, żywiołowym²⁰.

Do dorobku badaczy szkoły chicagowskiej zalicza się również opracowanie pierwszego modelu rozwoju miasta. Model stworzony przez Ernesta W. Burgessa obrazował przestrzenną strukturę miasta i został nazwany modelem stref koncentrycznych. Wyróżniono w nim pięć stref ułożonych wokół centralnego punktu w sposób koncentryczny. Koncepcja ta zakłada, że załączkiem miasta był ośrodek handlowy np. port, który stawał się miejskim centrum. W śródmieściu, lub inaczej mówiąc centralnej dzielnicy biznesu znajdowały się między innymi sklepy, biurowce, hotele, muzea, ratusz oraz dworzec kolejowy. Śródmieście stało się tym samym centrum życia społecznego, kulturowego, gospodarczego i politycznego. Charakteryzowało się ono niską gęstością zabudowy mieszkalnej. Wokół niego tworzyła się strefa przejściowa, która ma charakter przemysłowo - handlowy oraz mieszkalny. Tam lokalizował się pomniejszy handel, przemysł lekki oraz zamieszkiwała zazwyczaj uboga ludność. Strefa trzecia była strefą mieszkalną o niskim standardzie życia. Była zamieszkiwana głównie przez robotników, którzy wybierali miejsce zamieszkania tak, aby codzienne dojazdy do pracy nie były zanedo uciążliwe. Kolejna strefa, czwarta, zabudowy jednorodzinnej charakteryzowała się wysokim standardem życia. Zamieszkiwana była przez ludność zamożną, posiadającą własne środki transportu. Ostatnia, całkiem zewnętrzna strefa łączyła miasto ze wsią. Czas dojazdu do centrum był stąd relatywnie długi, a styl życia łączył cechy miejskie i wiejskie²¹. Komentując model koncentryczny Zygmunt Pióro podkreśla, że

²⁰ J. Szacki, *Historia myśli socjologicznej...*, op. cit., s. 652.

²¹ E. W. Burgess, *The Growth of the City: an Introduction to a Research Project*, [w:] R. T. LeGates, F. Stout (red.), *The City Reader*, Routledgr, Londyn – Nowy Jork 1996, s. 156-157.

„odległość stref od centrum wyznacza status społeczny (rosnący) rodzin i stopień dezintegracji społecznej (malejący) w miarę oddalania się od centrum”²².

E. W. Burgess analizował również procesy ekspansji miasta oraz ruchliwości przestrzennej jego mieszkańców. Przy opisie procesów rozwoju miasta amerykański pionier socjologii posługiwał się następującymi terminami koncentracja, segregacja, sukcesja i inwazja. Koncentracja oznaczała tendencję do skupiania się instytucji i ludzi w pewnych dzielnicach miasta w określonym celu lub dla zaspokojenia danej potrzeby. E. W. Burgess opisując proces koncentracji zauważył, że we współczesnym mu Chicago aktywność społeczno-gospodarcza ludności ogniskowała się nie tylko w centrum, lecz także w subcentrach. Nazwał to zjawisko *centralized decentralization*. Szczególnym aspektem koncentracji jest segregacja. W efekcie selektywnego doboru mieszkańców powstawały dzielnice jednorodne pod względem składu socjalnego ludności. Procesy związane z ruchliwością ludności były definiowane przez pojęcia inwazji i sukcesji. Sukcesja oznaczała powiększanie terytorium poprzez zajmowanie kolejnych rejonów. Natomiast inwazja oznacza zajęcie poszczególnych stref miasta przez ludność napływową, która to ludność wypiera rdzennych mieszkańców²³.

Chicagowscy pionierzy socjologii miasta stworzyli metodologie miejskich badań. R. E. Park zaproponował obszerną listę szczegółowych pytań badawczych odnoszących się do miasta, grup społecznych, zachowań indywidualnych i zbiorowych²⁴. Przedstawiciele szkoły ekologicznej w swych badaniach wykorzystywali w głównej mierze dane statystyczne. Dokonywane przez nich obliczenia bazowały na różnorodnych wskaźnikach, stosunkach czy proporcjach. Jan Szepański opisuje metodę postępowania badaczy w następujący sposób: najpierw następowało dobranie odpowiednich jednostek i wskaźników. Następnie starano się ustalić zależności pomiędzy nimi a szerszymi procesami. Dla właściwego zobrazowania sytuacji posługiwano się nie częstotliwością występowania danego zjawiska lecz stosunkiem liczby stwierdzonych przypadków do ogólnej liczby mieszkańców badanego obszaru. Wyliczony stosunek stawał się podstawą do porównań, na których oparto pojęcie gradientu czyli stopniowania (stopień zależności przestrzennej między różnymi czynnikami). Wyniki

²² Z. Pióro, *Główne nurty ekologii społecznej*, [w:] tegoż: *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, Książka i Wiedza, Warszawa 1982, s.9.

²³ E. W. Burgess, *The Growth of the City...*, op. cit., s. 157-159.

²⁴ R. E. Park, *The City. Suggestion for the Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment*, [w:] C. Jenks (red.), *Urban Culture; Critical Concepts in literary and Culture Studies*, Routledge, Londyn – Nowy Jork, s. 19-54.a

analiz uczeni przedstawiali w postaci map, na których graficznie obrazowali badane zjawiska²⁵.

Badania miasta prowadzone na chicagowskim uniwersytecie były wieloaspektowe, stąd można wskazać trzy główne nurty socjologii chicagowskiej. Głównym z nich jest nurt refleksji teoretycznej, którego przedmiotem było laboratorium miejskie. Dzieła tej orientacji to prace R.E. Parka i Ernesta W. Burgessa. Na drugi nurt szkoły chicagowskiej złożyły się badania prowadzone pod kierunkiem E.W. Burgessa i Clifforda R. Shawa. Dotyczyły one problematyki przestępczości i dewiacji w warunkach dużych miast. W nurcie tym przeważały analizy o charakterze jakościowym, lecz również posługiwano się mapami problemów społecznych, która to metoda łączy analizy jakościowe i ilościowe. Ostatni z nurtów wiązał się z poszukiwaniami badawczymi w ramach psychologii społecznej prowadzonymi przez Ellswortha Farisa, Roberta E.L. Farisa oraz H. Warrena Dunhama²⁶. W zasadniczej części zbieżny z wyżej przedstawioną klasyfikacją jest podział zaproponowany przez Piotra Korcelliego i Grzegorza Węclawowicza.²⁷

Dorobek ekologów społecznych został przez ich następców poddany gruntownej analizie i krytyce. Jako główną słabość tej koncepcji wskazywano próby stworzenia modelu, który miałby obrazować wszelkie miasta niezależnie od czasu i przestrzeni, w jakich istnieją. W polskich pracach jedne z pierwszych uwag krytycznych zostały wysunięte przez Stanisława Rychlickiego. Kwestionuje on także ahistoryczne podejście badawcze klasycznych ekologów oraz pominięcie znaczenia procesów ekonomiczno-społecznych dla kształtowania się miast. Z kolei J. Szczepański poszerza listę uwag krytycznych o zbytne czerpanie i nawiązywanie do darwinizmu i ekologii świata roślin. W tym samym duchu konstatują P. Korcelli i G. Węclawowicz, którzy podkreślają brak własnych, niezależnych podstaw teoretycznych w myśli ekologów chicagowskich. W dyskursie ze szkołą chicagowską poddawano w wątpliwość między innymi przedmiot badania a mianowicie ograniczenie analiz tylko i wyłącznie do przestrzeni materialnej i fizycznej. Snując rozważania na temat przestrzeni Janusz Ziółkowski konkluduje: „budząc sprzeciw pojmowaniem jej w sposób czysto przyrodniczy, ekologia doprowadziła do uwypuklenia przez krytyków znaczenia

²⁵ J. Szczepański, *Socjologia. Rozwój problematyki i metod*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1969, s. 222-224.

²⁶ K. Czekaj, *Szkoła socjologii chicagowskiej 1920-1939. Próba charakterystyki nurtów i problemów badawczych*, [w:] K. Wódz, K. Czekaj (red.), *Szkoła chicagowska w socjologii...*, op. cit., s. 70-72.

²⁷ P. Korcelli, G. Węclawowicz, *Rozwój modeli ekologicznych miasta*, [w:] Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo...*, op. cit., s.54-55.

przestrzeni jako wartości kulturowej”²⁸. Natomiast B. Jałowiecki podkreśla, że ekolodzy chicagowscy redukowali wielość zmiennych sprowadzając miasto do układu dwuczynnikowego (elementy przestrzenne i społeczne)²⁹.

Główną słabością w doktrynie szkoły chicagowskiej był, według Davida C. Thorns, brak rozważań dotyczących aktorów społecznych oraz pominięcie ich roli w kształtowaniu miasta. Konkluzje badaczy zebranych wokół R.E. Parka nie podkreślały siły oddziaływania, jakie wywiera na modelowanie miasta działalność aktorów społecznych. Autor wskazuje również nie satysfakcjonujące analizy dotyczące działalności klas społecznych, roli jaką posiada wartość ziemi w kształtowaniu przestrzeni, a także brak refleksji o działalności stowarzyszeń imigrantów. „Spuścizną po ekologach jest raczej drobiazgowy opis rozmieszczenia ludności i ich aktywności w przestrzeni miasta niż pogłębiona analiza odpowiadająca na pytanie, w jaki sposób dochodzi do segregacji przestrzennej i, w jaki sposób owa segregacja rzutuje na uprzywilejowanie poszczególnych grup mieszkańców”³⁰.

Przed krytyką nie obronił się również model stref koncentrycznych. Jego główny krytyk Homer Hoyt uważał, że błędem Burgessa było nie uwzględnianie odchyleń w poszczególnych strefach. Zaproponował on sektorowy model miasta, gdzie rozwija się ono w formie sektorów, których granice przebiegają w układzie promienistym. Sektory są zróżnicowane funkcjonalnie. W tym ujęciu przemysł ma tendencje do rozwijania się wzdłuż linii kolejowych i wodnych a później na peryferiach. Dzielnice klasy robotniczej nie otaczają centrum z uwagi na wysokie koszty, tylko powstają tam mieszkania o wyższym standardzie. W połowie lat 40-tych Chauncy D. Harris i Edward L. Ullmann zaproponowali kolejny model struktury miast nazwany modelem wieloogniskowym. Jego twórcy forsowali tezę, że miasto może rozwijać się tworząc kilka niezależnych subcentrów aktywności gospodarczej.

Inne nurty teoretyczno-metodologiczne w tradycyjnej socjologii miasta

Rozważania podjęte przez reprezentantów szkoły chicagowskiej dotyczące segregacji społecznej w mieście stały się zasadniczym przedmiotem rozważań Louisa Wirtha w pracy „*Urbanism as a way of life*” (1938). W swojej głośnej pracy uczony starał się określić cechy

²⁸ J. Ziółkowski, *Urbanizacja, miasto, osiedle. Studia socjologiczne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1965, s. 81.

²⁹ zob. E. Kaltenberg-Kwiatkowska, *Koncepcje ekologii społecznej w socjologii polskiej*, [w:] Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo...*, op. cit.; M. Malikowski, *Socjologiczne badanie miasta*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów 1992; B. Jałowiecki, *Miasto i społeczne procesy urbanizacji...*, op. cit., s. 179.

³⁰ D.C. Thorns, *The transformation of city. Urban theory and urban life*, Palgrave, Nowy Jork 2002, s.29.

miejskiego stylu życia. Zakładał, że analizy miasta wymagają zdefiniowania a następnie zbadania relacji zachodzących pomiędzy trzema czynnikami: liczbą ludności, gęstością zaludnienia, a także heterogenicznością społeczności miejskiej. Amerykański uczone swoje rozważania koncentrował wokół zagadnień związanych z wielkością populacji miejskiej, różnorodnością zindywidualizowanych zachowań i postaw. W tak znacznej zbiorowości liczba interakcji między mieszkańcami jest odpowiednio duża. Wielość kontaktów i odmienność zachowań powinny prowadzić do przestrzennej segregacji na tle rasowym, etnicznym czy ekonomicznym. Ponadto więzi pokrewieństwa czy sąsiedzkie są w miejskim świecie wyjątkowo słabe lub w ogóle nieobecne, oraz kontakty pomiędzy mieszkańcami przybierają charakter bezosobowy. W wyjątkowo zróżnicowanej grupie mieszkańców miast wykształca się współzawodnictwo oraz formalna kontrola. L. Wirth zauważa także, że wielość bodźców, jakim poddawany jest mieszkaniec dużego miasta powoduje powierzchowność i anonimowość kontaktów międzyludzkich oraz przyczynia się do zwiększającego się dystansu społecznego. Aktywność w życiu społecznym i kulturalnym wielkiego miasta sprawia, że ludzie występują w wielu rolach, co także powoduje segmentację kontaktów. Autor podkreśla, że mieszkańcy miast z jednej strony zyskali na emancypacji oraz wolności osobistej i kontroli emocjonalnej w małej grupie, lecz stracili możliwość spontanicznej autoekspresji, moralności i poczucia wspólnoty.

W opinii L. Wirtha w ograniczonej przestrzeni miasta dochodzi do koncentracji dużej liczby ludności, co powoduje większą złożoność struktury społecznej. W gęsto zaludnionych miastach istnieją obok siebie różne światy, jak bogatych i biednych, erudyty i ignorantów, dandysów i nędzarzy. Ich przedstawiciele konkurują o przestrzeń, która nabiera znacznej wartości ekonomicznej. Miejsca pracy oddziela się od miejsc zamieszkania, które często stają się swoistymi „gettami” dla ludzi o podobnym statusie ekonomicznym czy społecznym. Miejski świat składa się zatem z wielu mniejszych lokalnych światów, które koegzystują we wzajemnej bliskości.

Gęsto zaludnione miasto, w którym spotykają się wielorakie typy ludzkie staje się miejscem, gdzie brak sztywnych podziałów w strukturze społecznej. Wielość postaw, mnogość kontaktów, duża liczba pełnionych przez mieszkańców ról społecznych i statusów prowadzi do złamania sztywnych podziałów stratyfikacyjnych. Ponadto brak niezmiennych układów odniesienia dla grup społecznych a także brak silnej przynależności społecznej sprzyja indywidualnej ruchliwości przestrzennej mieszkańców miasta. Sytuacja taka może

być przyczyną braku poczucia bezpieczeństwa i stabilności. Zdaniem L. Wirtha wymienione czynniki sprawiają, że heterogeniczność ogranicza segregację społeczno-przestrzenną³¹.

Wielu spośród badaczy krytykujących niektóre założenia i idee szkoły chicagowskiej zaproponowało własne koncepcje analiz miasta. Konkluzją często wysuwaną przez rozczarowanych socjologów miasta był postulat uwypuklenia znaczenia przestrzeni jako wartości kulturowej. Takie założenie stało się centralnym punktem w pracach Floriana Znanieckiego oraz Waltera Fireya. Od chicagowskiego pojęcia przestrzeni odszedł także Amos H. Hawley.

Florian Znaniecki wprowadził do socjologii miasta pojęcie współczynnika humanistycznego. W ten sposób podkreślał, że miasto należy analizować w taki sposób, w jaki wartościuje je każdy z jego mieszkańców. Postulat ten można sprowadzić do wytycznej, by badać miasto w świadomości jego mieszkańców. Według F. Znanieckiego fakty kulturowe realizują się w ludzkim doświadczeniu i nie można ich badać bez badanie ludzi. Badacz postrzegał miasto jako „całości nieprzestrzenne”. Zauważał, że „ludzie zamieszkują wprawdzie terytorium miejskie i z tej racji uważają się za <<mieszkańców>> miasta (...); nie znaczy to jednak, że dają się oni całkowicie na tym terytorium umiejscowić, jak domy lub tramwaje. Wszak są oni nie tylko ciałami, ale doświadczeniami i czynnymi podmiotami, i w tym charakterze nie są oni w mieście, lecz (...) miasto jest w sferze ich wspólnego doświadczenia i działania”³².

Polski uczony zakładał, że rzeczywistość kulturowa, a więc przestrzeń miasta, nie ma charakteru uniwersalnego. Humanistyczne badanie miasta opiera się na założeniu, że nie ma obiektywnej, niezmiennej, bezjakościowej przestrzeni, lecz istnieje tylko przestrzeń doświadczana i wartościowana przez ludzi. „Dane im są w doświadczeniu niezliczone <<przestrzenie>>, jakościowo różnorodne, ograniczone, niepodzielne, zmienne, a przy tym dodatnio lub ujemnie oceniane. Wyrazu <<przestrzeń>> humanista powinien więc używać tylko w znaczeniu generycznym, dla oznaczenia całej klasy tych konkretnych, poszczególnych <<przestrzeni>>”³³. Wybitny badacz proponuje nawet utworzenie terminu „wartości przestrzenne” zamiast „przestrzeń”, by podkreślić fakt, iż pusta, geometryczna przestrzeń nie istnieje.

³¹ L. Wirth, *Urbanism as a Way of Life*, [w:] R. T. LeGates, F. Stout (red.), *The City Reader*, Routledgr, Londyn – Nowy Jork 1996, s. 97-105.

³² F. Znaniecki, *Miasto w świadomości jego obywateli*, Poznań 1931, cyt. za E. Rybicka, *Modernizowanie miasta. Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej*, Universitas, Kraków 2003, s. 90.

³³ F. Znaniecki, *Socjologiczne podstawy ekologii ludzkiej...*, op. cit., s. 123.

Każdy człowiek jest obecny w jakiejś przestrzeni, przebywa w świecie pewnych wartości wpisanych w przestrzeń, jest zatem dopuszczony, a innymi słowy ma prawo do uczestnictwa w określonych wartościach. Takie prawo, zauważył F. Znaniecki, jest składnikiem roli społecznej i co za tym idzie wchodzi ono w status społeczny danego człowieka. Wybitny socjolog wprowadził termin pozycja ekologiczna dla przyznanego człowiekowi w pewnej roli społecznej prawa obecności w określonej przestrzeni. Wśród typów pozycji ekologicznych jako najbardziej rozpowszechnione wskazał on kręgi rodzinne. Owe samodzielne zespoły rodzinne mają różny skład i strukturę, a także charakteryzują się typem kultury postfiguratywnej w klasyfikacji Margaret Mead. Utrata pozycji ekologicznej, zauważa F. Znaniecki, jest równoznaczna z utratą roli członka rodziny³⁴.

Krytycznie ustosunkowany wobec niektórych tez przyjętych przez klasycznych ekologów był Walter Firey. Uważał on, że uczeni zebrani wokół R. E. Parka bagatelizowali wpływ czynników kulturowych na rozwój miast i zaliczali je do sił rynkowych oraz, że przypisywali przestrzeni wyłącznie wartość ekonomiczną mierzalną w kategoriach ilościowych. Przyjmując perspektywę socjokulturową analizował urbanizację Bostonu. Zaciekał go fakt, że w rejonach centralnych miasta istnieją obok siebie przestrzenie biznesu i rezydencje mieszkalne. W koncepcji ekologów klasycznych taki stan rzeczy pozostawał niewyjaśniony, ponieważ zaprzeczał dominacji czynników ekonomicznych w walce o przestrzeń. W. Firey dowodził, że aspekty kulturowe (symboliczne, estetyczne i emocjonalne) mają także istotne znaczenie w procesie zajmowania przestrzeni. Lokalizacja zacisznych dzielnic mieszkalnych, pozornie wbrew racjonalnym przesłankom ekonomicznym, ma swoje uzasadnienie w historii danego rejonu i jego dziedzictwie kulturowym. Wybór taki jest zrozumiały wyłącznie z perspektywy grup mieszkańców, dla których są to przesyczone symboliką „święte” miejsca własnej historii. W. Firey zakładał, że nie tylko kryteria rynkowe lecz także wartości kulturowe mogą decydować o rozmieszczeniu ludności przestrzeni miasta³⁵.

Amos H. Hawley dokonał rewizji założeń klasycznej ekologii odnoszących się do jej przedmiotu. W swych rozważaniach odrzucił koncentrację na przestrzeni jako takiej, które to podejście charakteryzowało wczesnych ekologów. Analizował natomiast procesy zbiorowej adaptacji do środowiska. Uważał organizację społeczną jako efekt wpływu technologii

³⁴ F. Znaniecki, *Socjologiczne podstawy ekologii ludzkiej*, [w:] M. Malikowski, S. Solecki, *Spółczesność i przestrzeń zurbanizowana. Teksty źródłowe*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów 1999, s. 126-131.

³⁵ W. Firey, *Sentiment and Symbolism as Ecological Variables*, [w:] J. Lin, Ch. Mele (red.) *The Urban Sociology Reader*, Routledge, Milton Park – Nowy Jork 2005, s. 89-96.

komunikowania i transportu. Zatem jego podejście do badań nad miastem cechował redukcjonizm technologiczny. Definiował ekologiczne ujęcie aspektu kulturowego w badaniach nad miastem jako opis różnorodnych technik przystosowania, dzięki którym ludność zajmuje i utrzymuje określone środowisko miejskie. W okresie po II wojnie światowej podjął się wyjaśnienia dwóch aspektów zmiany, czyli gigantycznego rozwoju przedmieść oraz restrukturyzacji obszarów miast centralnych, gdzie odchodzono od produkcji przemysłowej w kierunku administrowania.³⁶

Bohdan Jałowiecki i Marek S. Szczepański podkreślają, że w dorobku A. H. Hawleya jedną z najbardziej istotnych kwestii jest wyróżnienie dwóch typów związków stanowiących podstawę zbiorowości terytorialnych. Są to związki symbiotyczne i komensalistyczne. Układy symbiotyczne charakteryzują współzależności jednostek o zróżnicowanych funkcjach, np. grupy producentów dóbr i usług, oparte są na społecznym podziale pracy. Natomiast więzi komensalistyczne oznaczają współzależności jednostek o funkcjach podobnych, są one charakterystyczne dla grup zbiorowej produkcji, takie jak związki zawodowe, stowarzyszenia interesu czy kluby. Te dwa typy związków są wobec siebie komplementarne i stanowią podstawę spójności zbiorowości społecznych. Grupy społeczne o przewadze więzi symbiotycznych A. H. Hawley nazwał grupami korporacyjnymi. Natomiast grupy społeczne o przewadze więzi komensalistycznych badacz zdefiniowała jako grupy kateryczne - imperatywne. Przedstawiciele tych grup dążą do uzyskania władzy nad grupami korporacyjnymi. Grupy społeczne oparte na więzach symbiotycznych mogą przekształcić się w komensalistyczne, lecz sytuacja odwrotna jest mało prawdopodobna.³⁷

W odróżnieniu od problematyki badawczej poruszanej przez przedstawicieli szkoły chicagowskiej swoje koncepcje rozwijali Kevin Lynch, reprezentant nurtu humanistycznego i Gideon Sjoberg, twórca koncepcji idealnotypologicznego ujmowania miasta. Przedstawiciele nurtu humanistycznego kładli nacisk na pojmowanie miasta jako systemu znaków oraz odczytywanie zachowań symbolicznych mieszkańców miasta. Dla rozwoju prac nurtu humanistycznego kluczowe było przyjęcie koncepcji znaku sformułowanej przez Rolanda Barthesa. Na poziomie języka wyróżnił on dwa elementy: znaczące (signifiant) i znaczone (signifié). Pierwsze z nich to sensy, inaczej mówiąc „co to jest”; drugi element to pojęcie czyli „co to oznacza”. Semiotyka zakłada również istnienie trzeciego członu, którym jest znak. Element znaczący i znaczony budują znak. „Istnieje zatem element znaczący, znaczony

³⁶ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology...*, op. cit., s. 125.

³⁷ B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń...*, op. cit., s. 25-26.

i znak, będący skojarzeniową całością dwóch pierwszych terminów”³⁸. W znaku łączy się „to co jest” z „tym co ono oznacza” po to by stworzyć sens. Znaczące jest puste, lecz znak jest pełen, posiada treść. Definicję dopełnia następujące spostrzeżenie Jerzego Pelca „znakiem można uczynić każdy przedmiot, zdarzenie czy zjawisko, faktyczne czy urojone, bez względu na to, jakie są ich cechy, budowa, wielkość czy waga”³⁹. Bohdan Jałowiecki w następujący sposób pisze o treściach w przestrzeni miasta: „Można powiedzieć, że w przeciwieństwie do lasu, przestrzeń miejsca <<mówi>>, chociaż często jedynie obserwator zmusza ją do mówienia. Aby zrozumieć znaczenie budowli, ulicy, placu itp., niezbędna jest znajomość ludzi, a więc swoistego <<języka>>, który zapisany jest w materialnych formach”⁴⁰.

Badaczem, który dla wyjaśniania zachowania się mieszkańców wykorzystał istnienie znaczeń naddanych, wpisanych w przestrzeń miasta był amerykański urbanista Kevin Lynch. W książce „*The image of the city*” (1960) przedstawił sposób, w jaki ludzie odbierają i wykorzystują informacje zapisane w przestrzeni podczas przechadzki po mieście. Wprowadził pojęcie map mentalnych dla opisu swojego otoczenia i szlaków miejskich dokonywanego przez poszczególnych mieszkańców miasta. Można z nich odczytać odmienne dla poszczególnych mieszkańców punkty centralne i ich hierarchie w mieście, miejsca oswojone i przestrzenie groźne, rejony znane i tereny nie przemierzone, czyli obraz miejskiego świata poszczególnych osób.

Jacek Wódz zauważa, że w świadomości indywidualnej oraz w interakcjach społecznych powstaje obraz przestrzeni dwojakiego rodzaju. Pierwszym z nich jest obraz przestrzeni fizycznej, przestrzeni faktycznie istniejącej, zawierający realne budynki i przedmioty. Natomiast drugim jest obraz przestrzeni wyimaginowanej, istniejącej tylko w umyśle obserwatora. W procesie percepcji przestrzeni realnie istniejącej wytwarza się intencjonalny jej obraz, zawierający treści o charakterze symbolicznym⁴¹. W badaniach przestrzeni miejskiej można więc wskazać dwa człony budujące symbole tej przestrzeni. Pierwszym z nich jest element znaczący, to jest faktycznie istniejący w miejskich planach, jak na przykład urzędy, cmentarze, place, pojedyncze drzewa itp. Drugi człon jest znaczony, który w najlepszym razie może istnieć jako pojęcie, wyobrażenie, ale którego nie można przedstawić.

³⁸ R. Barthes, *Mit i znak. Eseje*, przeł., W. Błońska, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1970, s. 29.

³⁹ J. Pelc, *Wstęp do semiotyki*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1982, s.58.

⁴⁰ B. Jałowiecki, *Znaczenie przestrzeni*, „Studia Socjologiczne” 1991, nr ½, s. 51-67.

⁴¹ J. Wódz, *Spoleczna rola przestrzeni – wprowadzenie do rozważań socjologicznych nad przestrzenią*, [w] J. Wódz (red.), *Przestrzeń znacząca...*, op. cit., s. 19-23.

Symboliczną strukturę miasta, zdaniem B. Jałowieckiego, tworzą zarówno materialne jak i abstrakcyjne składniki formy miasta. Do pierwszej grupy zalicza on takie elementy jak: przestrzeń, budowle i szata informacyjna. Szata informacyjna miasta jest to system informacyjny w ścisłym sensie (nazwy ulic, numery domów, itp.), a także systemy komunikujące (kod drogowy, kod drugiej artykulacji, szyldy, reklamy). Warunkiem mówienia o systemie semiologicznym na tak określonym polu jest istnienie relacji pomiędzy znaczącym i znaczoną, która tworzy znak. B. Jałowiecki zauważa, że każdy ze składników miasta należy do różnego systemu, dlatego możemy mówić o ogromnej heterogeniczności systemów tkanki miejskiej. Z tych powodów zostaje postawione pytanie o to, czy możemy mówić o semiologii miasta czy też o wielu różnych semiotykach miejskich np. architektury lub szaty informacyjnej. Rozważając rolę analizy semiologicznej w socjologii Bohdan Jałowiecki podkreśla, że nie jest ona tożsama z analizą socjologiczną. Analiza systemów znakowych i symbolicznych wzbogaca ją o interpretację zachowań przestrzennych mieszkańców, które są kształtowane przez znaczenia przestrzeni.

Analizując proces waloryzacji przestrzeni miejskiej B. Jałowiecki zastanawia się także nad problemem asemantyzacji przestrzeni miejskiej. Rozróżnia on dwa typy tego procesu: „ruchy protestacyjne ludności miejskiej zamieszkującej stare homogeniczne na zasadzie klasowej lub etnicznej dzielnice” oraz „poszukiwanie nowego systemu znaczeń (...) nadającego miastu nowy sens i czytelność”. Źródła zaniku treści semantycznych doszukuje się w przekształceniach struktur miejskich np. renowacjach starych dzielnic miasta. Współczesna twarz miasta i jej warstwa znaczeń zostaje poddana hegemoni funkcjonalności, która zagłusza stary język budynków, zamalowuje dawne treści miejsc i wyburza zapomniane kąty schadzki. Zdaniem autora dziejące się w przestrzeni miasta zmiany nie prowadzą do całkowitego zaniku jej znaczeń, lecz jej zmiany i nowego odczytania⁴².

Twórcą koncepcji idealnotypologicznego pojmowania miasta był Gideon Sjoberg. Analizował on rozwój społeczny a także poświęcił swoje prace badawcze aglomeracjom miejskim, które traktował jako ośrodki zmian społecznych. Uważał, że opisywanie miasta oznacza w istocie analizę społeczeństwa, które to miasto ukształtowało. Nie analizował ośrodków miejskich jako takich, lecz badania prowadził nad społeczeństwami miejskimi. W książce „*The Preindustrial City: Past and Present*” (1960) wskazał strukturalne i socjalne kryteria charakteryzujące społeczeństwa przed rewolucją industrialną. Praca ta stała się najbardziej szczegółową charakterystyką miast okresu przedindustrialnego. Publikacja G.

⁴² B. Jałowiecki, *Proces waloryzacji przestrzeni miejskiej*, [w] Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo...*, op. cit., s.66-79.

Sjoberga wpisuje się w nurt analiz i opisów nie konkretnych miast, lecz pewnym ich typom idealnym. Każdy z tych typów miast posiadał określone korelaty strukturalne, niezależnie od cech społecznych, ekonomicznych, politycznych czy kulturowych. Zdaniem socjologów miasta zaliczanych do grona konwencjonalistów badając dane miasto należy ściśle określić charakterystyczne dla niego cechy, co pozwala wyznaczyć jego model a także pozwala prognozować jego ewolucję⁴³.

⁴³ B. Jałowiecki, M.S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń ...*, op. cit, s. 26-30; G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 32-35.

Rozdział 2.

Współczesne kierunki badawcze w socjologii miasta

Jedną z dominujących perspektyw badawczych we współczesnej socjologii miasta jest spojrzenie makrostrukturalne lub inaczej globalne, w którym fenomen miasta analizuje się w szerszym kontekście społecznym i ekonomicznym. Dominującą teorią w tym ujęciu jest koncepcja miasta globalnego. Wyrasta ona z socjologiczno-ekonomicznych analiz zjawisk miejskich badanych przez ekonomię polityczną miasta. Na socjologicznej scenie pojawiają się także nowe nurty, w których uczeni starają się uchwycić istotę XXI-wiecznego wielkiego miasta. Rozwijająca się w ostatnich dwóch dekadach „Szkoła z Los Angeles” (*Los Angeles School*) jest przykładem takich badań, w których szczególnie nowatorskie i inspirujące wydają się poszukiwania terminologiczne. We współczesnych socjologicznie zorientowanych miejskich studiach podkreśla się ich interdyscyplinarny charakter. Współcześnie wiedzę o mieście rozwijają bowiem nie tylko socjologowie, lecz także geografowie społeczni i ekonomiczni, ekonomiści, urbaniści oraz antropolodzy. Co za tym idzie, wielość stanowisk badawczych, koncepcji i teorii dotyczących kwestii miejskich może budzić wrażenie nadmiaru i chaosu wiedzy. Nieodczowny zatem w poszukiwaniach odpowiedzi na pytanie czym jest współczesne miasto, wydaje się postulat racjonalnego eklektywizmu Marka S. Szczepańskiego. Nakłania on do integralnej interpretacji świata społecznego wielkich miast, w której poprzez wybór ważkich rozstrzygnięć poszczególnych orientacji teoretycznych poszukuje się holistycznego obrazu fenomenu miejskiego.

Szkoła regulacyjna

Geneza teorii regulacyjnych sięga francuskiej myśli ekonomicznej i socjologicznej 70- i 80-tych lat XX w. i była kształtowana przez tzw. grupę paryską oraz grupę związaną z uniwersytetem w Grenoble. Najwybitniejszymi przedstawicielami tego nurtu są Alain Lipietz, Michel Aglietta oraz Robert Boyer. U podstaw teorii regulacyjnych leży koncepcja reżimu

akumulacji, który cechuje organizacyjną formę kapitalizmu, strukturę życia gospodarczego, określoną strukturę dochodów w społeczeństwie oraz wzory zbiorowej konsumpcji. Typowym przykładem reżimu akumulacji omawianym przez przedstawicieli szkoły regulacyjnej jest fordyzm, czyli sposób produkcji na masową skalę i odpowiadające jej masowe formy konsumpcji. Każdy reżim kształtuje towarzyszący mu model regulacji czyli odpowiednią strukturę życia politycznego, gospodarczego i społeczno-kulturowego oraz organizację instytucji, które definiują zachowania indywidualne i zbiorowe¹.

Przedstawiciele omawianego nurtu podjęli próbę wyjaśnienia dylematu dlaczego w warunkach ich zdaniem niestabilnego i pełnego sprzeczności kapitalizmu powstaje stabilna gospodarka. Wnioskowali więc, że zmienny system kapitalistyczny może stabilizować gospodarkę dzięki czynnikom pozaekonomicznym, które są w stanie przezwyciężyć ekonomiczne sprzeczności. Mechanizmami regulacji mogą stać się instytucje, stosunki społeczne w społeczeństwie obywatelskim, normy prawne oraz normy kulturowe. Model interakcji pomiędzy tymi elementami został nazwany reżimem akumulacji bądź modelem regulacji².

Bob Jessop wskazuje cztery podejścia w koncepcji reżimów. Pierwszym z nich są prace dotyczące narodowego reżimu akumulacji i modelu wzrostu rozumianego głównie w kategoriach ekonomicznych. Narodowy reżim akumulacji w swych wczesnych pracach analizował M. Aglietta koncentrując badawcze zainteresowania wokół fordyzmu w Stanach Zjednoczonych oraz jego dyfuzji do innych krajów. Autorzy większości prac traktujących o narodowych reżimach nie uwzględniali ich relacji z międzynarodowym łańdźcem gospodarczym. Drugie z wyróżnionych podejść dotyczy kwestii międzynarodowego, gospodarczego wymiaru regulacji. Prace z tego zakresu dotyczą głównie analiz cech międzynarodowej regulacji oraz specyfiki poszczególnych narodowych modeli wzrostu. W tym ujęciu globalna gospodarka nie jest prostą sumą składową cech narodowych gospodarek i modeli regulacji lecz wykazuje specyficzne cechy i zjawiska. W trzecim podejściu zostały poruszone kwestie „społecznej struktury akumulacji” na poziomie narodowym. Studia te koncentrują się na rozwoju i dynamice procesów regulacji wychodząc

¹ P. Knox, S. Pinch, *Urban Social Geography*, Person, Harlow 2006, s. 113-114.

² J. Musil, *Pięćdziesiąt lat socjologii miasta*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2003, nr 1(11), s. 5-36; I. Sagan, *Miasto scena konfliktów i współpracy. Rozwój miast w świetle koncepcji reżimu miejskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 138-140.

poza sferę gospodarczą. Największą uwagę przywiązuje się tutaj do regulacyjnej roli państwa biorąc pod uwagę również wpływ innych instytucji życia społecznego na procesy regulacji³.

Koncepcję reżimu akumulacji rozwijali tacy uczeni jak Christine Boyer, Richard Walker czy Allan Scott. Poświęcili oni swoje prace analizie trzech sfer, które uważali za fundamentalne dla omawianej koncepcji tj. kapitałowi, sile roboczej i państwu, przyznając decydującą rolę temu ostatniemu. Andrzej Majer zwraca uwagę, że w latach 80-tych nastąpiła zmiana w sposobie produkcji i zarządzania z fordystycznego na postfordystyczny. Oznaczała ona zaprzestanie dotychczasowych form masowej produkcji i zastępowanie ich bardziej elastycznymi formami wytwarzania produktów, tak by dostosować je do zindywidualizowanych potrzeb konsumentów⁴.

Perspektywa ekonomii politycznej w badaniach miasta

Ekonomia polityczna miasta (*urban political economy*) była w Europie rozwijana przez neomarksistów a w Stanach Zjednoczonych przez uczonych kojarzonych ze środowiskiem intelektualnym tzw. lewicy liberalnej (*left liberals*). Czołowymi europejskimi myślicielami tego nurtu są Manuel Castells i David Harvey, natomiast C. Wright Mills i Floyd Hunter zostali zaliczeni do twórców amerykańskiego odłamu miejskiej ekonomii politycznej. W perspektywie ekonomii politycznej badań nad miastem za czynnik decydujący o rozwoju miejskim uznano kapitał. Drugorzędne znaczenie przypisuje się zatem czynnikom społecznym i politycznym. Można więc uznać, że perspektywę miejskiej ekonomii politycznej cechuje determinizm ekonomiczny. W pracach omawianego nurtu nadrzędnym celem stały się analizy sposobu, w jaki decyzje polityczne i polityki społeczne artykułują częstokroć sprzeczne interesy ekonomiczne różnych grup społecznych rywalizujących ze sobą na miejskiej scenie.

W głównym nurcie teorii ekonomicznych podkreśla się konkurencję rynkową jako główną siłę sprawczą przemian gospodarczych globalizującego się świata. Reprezentanci tego nurtu wskazywali na niższe koszty pracy w słabo rozwiniętych krajach, brak prawnych barier dla nieskrępowanego rozwoju przedsiębiorczości w tzw. krajach nowouprzemysłowionych (NIC – *New Industrialized Countries*) oraz malejące koszty transportu jako kluczowe elementy strategii

³ B. Jessop, *The Regulation Approach, Governance, and Post-Fordism: Alternative Perspectives on Economic and Political Change?* "Economy and Society" 1995, 24 (3), str. 307-333.

⁴ A. Majer, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Polska Akademia Nauk Komitet Zagospodarowania Kraju, Studia t. CVII, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999, s. 25-28.

inwestycyjnej firm pochodzących z krajów rozwiniętych. W zmaganiach z konkurencją przedsiębiorcy muszą wciąż obniżać koszty produkcji i w tym celu mogą ograniczać płace oraz ewentualnie swe zyski, wykorzystywać technologie redukujące zatrudnienie oraz lokować swe zakłady w rejonach oferujących tanią siłę roboczą. W niektórych interpretacjach ekonomicznych kładzie się nacisk na władzę kapitalistów wprowadzających zmiany, które przyczyniają się do zwiększania zysków inwestycyjnych przy pomniejszaniu roli czynnika pracy. Dominujące wyjaśnienie koncentruje się zatem na reżimach akumulacji.

Neomarksistowska perspektywa była szczególnie krytyczna wobec tradycyjnej socjologii miasta z uwagi na brak zainteresowania problematyką miejskich rozruchów i buntów, znamienych dla Ameryki lat 60-tych oraz brakiem prognoz tego rodzaju rebelii i kryzysów. Piętnowano również „fetyszizm przestrzeni” cechujący tradycyjny urbanizm. W perspektywie ekonomii politycznej kluczowym czynnikiem dla zrozumienia zagadnień miejskich są warunki ekonomiczne, a nie jak w dotychczasowych studiach wielkość miasta, zagęszczenie ludności czy ekologia miasta. Socjologowie wyróżniają w miejskiej ekonomii politycznej następujące podejścia: konflikt klasowy, akumulacja kapitału, machina wzrostu oraz reżim miejski⁵.

Podejście konfliktowe (*class conflict theories*) w socjologii miasta, a w szczególności zagadnieniach związanych z rozwojem miejskim, było w Stanach Zjednoczonych rozwijane przez Davida Gordona. Twierdził on, że lokalizacja zakładów produkcyjnych jest uzależniona nie tylko od zmiennych o ekonomicznym charakterze. Równie istotnym czynnikiem jest siła robocza, a w szczególności jej jakość, zdyscyplinowanie i obecność organizacji związkowych. Dla zilustrowania swojej tezy odwoływał się do sytuacji w fabrykach w XIX w., kiedy miały miejsce szczególne natężenie strajków robotniczych. Na przełomie XIX i XX w. właściciele zaczęli przenosić zakłady produkcyjne w peryferyjne rejony dużych miast, by uniknąć solidarnych strajków i zmniejszyć siłę oddziaływania związków zawodowych. D. Gordon upatruje w takiej lokalizacji przemysłu przyczyn powstawania formy policentrycznej miast. Jego koncepcję twórczo rozwinęli Michael Storper i David Walker formułując teorię lokalizacji opartą o dostępność siły roboczej (*labor theory of location*). Skonstatowali oni, że czynnik siły roboczej ma podstawowe znaczenie dla warunków lokalizacji zakładów produkcyjnych. Argumentowali,

⁵ S. Parker, *Urban theory and the urban experience*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 2004, S. 125-126; W. G. Flanagan, *Urban Sociology: Images and Structure*, Allyn and Bacon, Boston 1999, s. 234-237.

że jakość pracy i wykonanych towarów zależy w głównym stopniu od zaangażowania i poczucia wspólnoty pracowników z przedsiębiorstwem.

Autorzy starali się, zgodnie z przyjętymi przez siebie założeniami, wyjaśnić przyczyny przesuwania się zakładów przemysłowych w kierunku południowych stanów Ameryki. Stwierdzili, że główną przyczyną takiego stanu rzeczy była słaba pozycja związków zawodowych bądź nawet ich brak w tych rejonach Stanów Zjednoczonych. Obaj badacze stali na stanowisku, że wypracowana przez nich koncepcja ma zastosowanie nie tylko na obszarze Ameryki, lecz także całego globu. Wskazywali, że decyzje transnarodowych korporacji w kwestii lokalizacji zakładów produkcyjnych są dyktowane międzynarodowym rozmieszczeniem siły roboczej (*new international division of labor NIDL*). M. Storper i D. Walker sugerowali konieczność transnarodowej reorganizacji produkcji w ten sposób, by koszty ogólne funkcjonowania przedsiębiorstwa były mniejsze oraz by nakłady na siłę roboczą były niskie a robotnicy nie zrzeszeni w związkach zawodowych pracowali w sposób zdyscyplinowany. Dlatego też zakłady produkcyjne zaczęto lokować w krajach tzw. nowouprzemysłowionych zwłaszcza azjatyckich, które z czasem stały się biegunami wzrostu gospodarczego⁶.

Szczególna propozycja teoretyczna w ramach perspektywy konfliktowej została zaproponowana przez Manuela Castellsa. Jego zdaniem podstawowy konflikt miejski dotyczy dystrybucji dóbr publicznych m.in. subsydiów i dotacji władz miejskich do czynszów, oświaty, transportu publicznego czy służby zdrowia. Rozpatrywany przez M. Castellsa konflikt miał charakter ścierania się różnych grup interesów a nie konfliktu klasowego w marksistowskim rozumieniu⁷.

Koncepcja miasta jako maszyny wzrostu (*growth machine*) została sformułowana przez Harveya L. Molotcha pod koniec 60-tych lat XX w. Jedną z pierwszych publikacji, w której autor przedstawił założenia swej koncepcji jest „*The City as a Growth Machine*”⁸, w której tytułową maszyną napędzającą rozwój miasta jest aktywność inwestycyjna oraz deweloperów na rynku nieruchomości. Koncepcja maszyny wzrostu została rozwinięta w książce „*Urban Fortunes: The Political Economy of Place*”⁹ Johna R. Logana i Harveya L. Molotcha, którzy przyjęli

⁶ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 134-135.

⁷ Ibidem, s. 136-137.

⁸ H. Molotch, *The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place*, „The American Journal of Sociology” 1976, vol 82, nr 2, s. 309-332.

⁹ J. R. Logan, H. L. Molotch, *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, University of California Press, Berkeley 1987.

perspektywę ekonomii politycznej dla wyjaśnienia procesu wzrostu miast. Według nich lokalni aktorzy tworzą tzw. prorozwojową koalicję, której celem jest rozwój i rozbudowa miasta. Pierwszoplanowymi aktorami koalicji są politycy, lokalne media i liderzy niezależnych publicznych lub quasi-publicznych instytucji jak np. miejskie przedsiębiorstwo wodociągów i kanalizacji czy firmy transportowe. Aktorami drugoplanowymi są natomiast przedsiębiorcy, którzy poświęcają swój czas, energię i środki finansowe w rozwój lokalny a prowadząc swoje przedsięwzięcia utrzymują częste kontakty z władzami miejskimi. Są to w szczególności właściciele ziemscy, inwestorzy w lokalne instytucje finansowe a także ośrodki nauki i kultury jak uniwersytety, muzea, teatry czy wreszcie związki zawodowe. Porozumienie pomiędzy „kapitałem a władzą” ma stworzyć warunki sprzyjające pozyskiwaniu inwestycji, rozwojowi handlu nieruchomościami, rozszerzeniu się sieci handlu, usług i infrastruktury, a tym samym ekonomicznym korzyściom czerpanym z miejsca (tj. zysk deweloperów i zwiększenie dochodów miejskich budżetów), czyli wprawić w ruch maszynę wzrostu.

Każde z miast, zdaniem pomysłodawców koncepcji maszyny wzrostu, w których władze municypalne troszczą się o jego rozwój, powinien cechować dobry klimat biznesowy. W celu jego wykreowania a także stworzenia pozytywnych opinii i skojarzeń z miastem zatrudnia się specjalistów od marketingu oraz public relations. Natomiast władze miejskie, politycy lokalni, władze stanowe czy federalne mogą wpływać na rozwój czynników przyciągających do miast inwestorów. Czynnikiem, które wpływają na decyzje ludzi świata biznesu są obniżenie kosztów pracy np. poprzez prowadzona przez władze miasta politykę ekologiczną, politykę zwolnień podatkowych dla firm, subsydiowanie niektórych działalności, rozwój turystyki i rozrywki. Także lokalizacja instytucji naukowych, akademickich czy wojskowych wpływa znacząco na koniunkturę na lokalnym rynku pracy i konsumpcji. Swoistym magnesem przyciągającym inwestorów jest obecność w mieście instytucji życia kulturalnego. J. R. Logan i H. L. Molotch przekonują także, że duma obywateli ze swojego miasta jest czynnikiem sprzyjającym jego rozwojowi a nawet może przekształcić się w swoistą celebrę lokalnego rozwoju. Poczucie tożsamości wspólnoty lokalnej jest czynnikiem prorozwojowej postawy mieszkańców. W tej szczególnej społecznej ideologii celem jest podkreślenie związku pomiędzy celami rozwojowymi miasta a wzrostem standardów życia, po to by mieszkańców nie cechowały postawy zachowawcze i strach przed zmianami. Natomiast duma obywatelska może legitymizować podejmowane działania rozwojowe.

J. R. Logan i H. L. Molotch analizowali rynek będący miejscem wymiany nie tylko jako podległy prawom podaży i popytu, lecz jako społeczny fenomen, w którym dobra (szczegółności grunty i budynki) cechuje pewien społeczny kontekst. Miejsce zamieszkania w świadomości Amerykanów, twierdzili autorzy, świadczyło o pozycji zajmowanej w strukturze stratyfikacyjnej oraz umożliwiało mieszkańcom dostęp do określonych dóbr (np. szkół). Zatem miejsce (lokalizacja) jako towar rynkowy ma dwojaką wartość. Posiada bowiem specyficzne cechy będące dla mieszkańców wartościami niematerialnymi, jak uzyskiwany dzięki niemu status społeczny czy związany z nim sentyment, przywiązanie lub poczucie wspólnoty. Odznacza się także wymierną wartością materialną, która to wartość wymienna miejsca została nazwana rentą gruntową. W znaczeniu wartości wymiennej miejsce ma więc dualistyczną naturę a nie posiada charakteru substytucyjnego, jak inne towary rynkowe.

H. L. Molotch ostrzega także przed problemami związanymi z rozwojem miasta. Z przekształceniami ich struktur związane jest zanieczyszczenie powietrza i wody, utrudnienia w ruchu ulicznym czy zbyt wysoko opodatkowane udogodnień naturalnych? Także wbrew agresywnej propagandzie deweloperów nie powstają nowe miejsca pracy, a władze miejskie odpowiedzialne są jedynie za ich dystrybucję. Rozwój miasta staje się obciążeniem finansowym dla większości stałych mieszkańców natomiast wymierne zyski i korzyści przynosi tylko niewielkiej grupie spośród nich.

Iwona Sagan komentując koncepcję „machiny wzrostu” przypomina wskazaną przez autorów podwójną wartość gruntów i nieruchomości tj. użytkową i wymienną, która może stać się źródłem napięć i konfliktów. Te z kolei bezpośrednio wpływają na kierunki rozwoju miasta. Zdaniem autorki należy podkreślać, że dobra rynkowe posiadają pewną wartość i rangę społeczną, zatem nie można odseparować wartości materialnych od niematerialnych tj. zdeterminowanych psychologicznie. I. Sagan zaznacza także, że w nazwie omawianej koncepcji pojawia się termin „wzrost” a nie „rozwój”. Wzrost oznacza w pracy amerykańskich badaczy cały zespół powiązanych ze sobą zjawisk, które dają się wyrazić liczbowo. Metaforycznie określona machina wzrostu wskazuje na dominację polityki wzrostu nad zrównoważonym rozwojem miasta¹⁰.

Znaczący wkład w studia nad polityką miejską wniosła koncepcja reżimu miejskiego (*urban regime theory*). Powstawała ona i uzyskała dojrzały kształt w studiach przypadku Atlanty

¹⁰ I. Sagan, *Miasto scena konfliktów i współpracy...*, op. cit., s. 60-84.

autorstwa Clarence Stone¹¹. Istotny wpływ na rozwój omawianej koncepcji wywarły także prace Stephena Elkina Normana i Susan S. Fainstein. W swych późniejszych pracach C. Stone posługuje się określeniem *urban regime analysis* by podkreślić, że koncepcja reżimu miejskiego nie jest zwartą i całościową teorią a jedynie modelem i propozycją badawczą municypalnego rządzenia.

Iwona Sagan, która szeroko prezentuje i komentuje koncepcję C. Stone'a, cytuje go definiując reżim miejski jako „nieformalną acz stabilną grupę, posiadającą dostęp do instytucjonalnych zasobów, który daje jej możliwość trwałego udziału i kontrolowania procesów decyzyjnych”¹². Omawiana koncepcja rządzenia opiera się na nieformalnym mechanizmie „obywatelskiej współpracy”, w którym władze miejskie aby osiągnąć swe cele potrzebują wsparcia koalicji złożonej m. in. z przedstawicieli świata biznesu. Badacze reżimów miejskich analizują współdziałanie rządowych i pozarządowych podmiotów na scenie miejskiej podkreślając role aktorów z poza kręgu formalnych władz lokalnych. Skupiają oni uwagę m.in. na interakcjach pomiędzy wybieralnymi władzami lokalnymi, instytucjami państwowymi, organizacjami pozarządowymi, prywatnymi przedsiębiorcami oraz masmediami. C. Stone przekonany o istotności strategicznych koalicji dla władzy lokalnej zaproponował cztery kluczowe elementy modelu rządzenia na poziomie lokalnym (*model of local gavernance*):

1. Program poświęcony konkretnym problemom
2. Koalicja rządząca powołana w celu realizacji programu, skupiająca zarówno przedstawicieli samorządu lokalnego jak i osoby nie związane z władzami municypalnymi
3. Odpowiednie zasoby do realizacji przyjętego przez członków rządzącej koalicji programu (m.in. materialne, wiedza i umiejętności, nieformalne kontakty)
4. Plan współpracy w koalicji, w którym jej członkowie określają swoją rolę¹³.

Znawcy koncepcji reżimu miejskiego są zdania, że efektywność samorządu lokalnego zależy od koordynacji i kooperacji z nim podmiotów pozarządowych oraz jednoczesnego wykorzystania możliwości państwowych. Sprawowana w ten sposób władza jest daleka od społecznej kontroli i narzucania strategii rozwojowych przez formalne władze lokalne. Ma ona

¹¹ C. Stone, *Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988*, Univeristy Press of Kansas, Lawrence 1989.

¹² I. Sagan, *Miasto scena konfliktów i współpracy...*, op. cit., s. 41.

¹³ C. Stone, *Looking Back to Look Forward. Reflections on Urban Regime Analysis*, “Urban Affairs Review” 2005, Vol. 40, No. 3, s. 309-341.

natomiast na celu zjednywanie i skupianie różnych grup interesu dla osiągnięcia konkretnych celów istotnych z punktu widzenia rozwoju miejskiego. Przez C. Stone'a władza to została określona jako „władza ku” (*power to*) czyli zdolność do działania i reagowania w przeciwieństwie do „władzy nad” (*power over*) porównywanej do kontroli a wynikającej ze sprawowanej pozycji¹⁴.

Iwona Sagan wskazuje trzy typy reżimów miejskich. Pierwszym z nich jest reżim organiczny, w który członków grupy cechuje chęć utrzymania *status quo* i zachowanie charakteru wspólnoty. Kolejnym z wyróżnionych jest reżim instrumentalny. W tym przypadku grupę złożoną z wybranych aktorów lokalnych formułuje się w celu realizacji konkretnego projektu. Ostatnim ze wskazanych przez I. Sagan rodzajów jest reżim symboliczny. Zostaje on zawiązany by dokonać transformacji wizerunku miasta a nawet zmieniać koncepcje jego rozwoju¹⁵.

C. Stone zauważa, że koncepcja reżimu miejskiego może zostać zastosowana do analiz dwojakiego rodzaju. W pierwszym przypadku badacze koncentrują swoją uwagę na historycznej sytuacji dokonują analizy *ex post*. Wskazują oni szczególnie istotne uwarunkowania, które doprowadziły do powstania bądź upadku poszczególnych reżimów miejskich. Analizie zatem zostają poddane między innymi czynniki, które łączyły koalicjantów, które spowodowały rozłam koalicji czy też przyczyny ukonstytuowania się danego modelu współpracy. Natomiast w drugim przypadku bada się model funkcjonowania danego systemu sprawowania władzy. Socjologowie koncentrują się na wskazaniu czynników i zasobów, które należy wykorzystać by osiągnąć zamierzony przez koalicjantów cel. Wśród elementów decydujących o stabilności i powodzeniu rządzenia wymienia się wybór celów, odpowiedniość źródeł czy dobór aktorów w koalicji. W tym przypadku tworzy się więc model wyjaśniający obecną sytuację w mieście i stawiający swego rodzaju prognozę dalszego rozwoju sytuacji¹⁶.

Porównując teorie reżimu miejskiego i maszyny wzrostu Alan Harding podkreśla przede wszystkim ich odmienną interpretację genezy rozwoju miast. Zgodnie z założeniami modelu „maszyny wzrostu” sukces finansowy właścicieli nieruchomości i ziemskich zależy od sytuacji na rynku lokalnym i obecności na nim inwestorów ponadlokalnych, co jest ściśle związane ze strategią rozwoju przyjętą przez władze lokalne. W badaniach reżimów miejskich zwraca się

¹⁴ K. Mossberg, G. Stoper, *The Evolution of Urban Regime Theory. The Challenge of Conceptualization*, „Urban Affairs Review” 2001, t. 36, nr 6, s. 810-835.

¹⁵ I. Sagan, *Miasto scena konfliktów i współpracy...*, op. cit., s. 37-49.

¹⁶ C. Stone, *Looking Back to Look Forward. Reflections on Urban Regime Analysis*, ...op. cit.

natomiast uwagę na sposób, w jaki władze miejskie poszukują wsparcia lokalnych aktorów. Zaletą podejmowanych przez władze miejskie inicjatyw współpracy jest wielość przystępujących do nich aktorów a więc różnorodność i odmiennosć interesów połączonych w konstruktywnej pracy. A. Harding wskazuje zatem różne w obydwu podejściach podmioty inicjujące działania rozwojowe i kierunek przepływu inicjatywy¹⁷.

Perspektywa globalna w socjologii miasta

Zdaniem Krzysztofa Fryszackiego we współczesnych socjologiczno-ekonomicznych studiach nad miastem perspektywę makrospołeczną tworzą dwa nurty, a mianowicie badanie poświęcone fenomenowi miasta globalnego oraz analizy mechanizmów i kierunków współczesnych nierówności¹⁸. W pierwszym z nich punktem wyjścia rozważań jest konstatacja cech współczesnej ekonomii a przede wszystkim podkreślanie mobilności ludzi i przepływów środków finansowych i informacji. Wiodąca rola na scenie życia gospodarczego zaczęły odgrywać miasta, które przekształciły się z regionalnych ośrodków handlu i kultury w globalne centra zarządzania i światowe rynki usług. Miasta globalne łączy sieć ścisłych kontaktów wymiany i współpracy, która to sieć jest transnarodową przestrzenią globalnego rynku. Ze względu na ramy tematycznej niniejszej pracy w ramach perspektywy globalnej w kolejnym rozdziale zostanie przedstawiona koncepcja miast globalnych Saskii Sassen, miast informacyjnych i przestrzeni przepływów Manuela Castellsa, miast kreatywnych Richarda Floridy oraz przedstawione zostaną wyniki badań nad konstruowaniem hierarchii miast globalnych.

Proces nierównomiernego rozwoju będący czynnikiem immanentnym w naturze kapitalizmu podkreślał w swoich pracach już Karol Marks, według którego główną sprzecznością kapitalizmu była równoczesna koncentracja bogactwa i biedy. We współczesnej nauce poszukuje się jednak innych odpowiedzi na pytanie o nierównomierność rozwoju. I tak Neil Smith źródeł socjoekonomicznych nierówności upatruje w rozpowszechnionym w skali światowej podziale w rozmieszczeniu siły roboczej. David Harvey podkreśla natomiast, że geograficzne zróżnicowanie

¹⁷ A. Harding, *Power and Urban Politics Revisited: The Uses and Abuses of North American Urban Political Economy*, [w:] G. Bridge, S. Watson (red.), *A Companion to the City*, Blackwell Publishers, Oxford 2003, s.583-584.

¹⁸ K. Fryszacki, *Paradygmat ekonomiczny we współczesnej socjologii miasta*, [w:] A. Majer, P. Starosta (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004, s. 48-49.

nierówności determinowane jest dokonywanymi inwestycjami bądź ich brakiem. Poszczególne regiony i ośrodki gospodarcze rywalizują między sobą by przyciągnąć kapitał decydujący o ich rozwoju bądź upadku. Proces nierównomiernego i nieciągłego rozwoju można analizować, zdaniem Patryka Bonda, na poziomie globalnym, regionalnym, krajowym i lokalnym.

Punktem wyjścia w teoriach nierównomiernego rozwoju (*uneven development*) jest założenie o różnym tempie rozwoju obszarów wewnątrzmijskich, jak i zróżnicowaniu pomiędzy miastami, co wynikać ma z charakteru procesów akumulacji kapitału. Reprezentanci tego nurtu badawczego szczególną uwagę poświęcają analizie nowych przejawów nierówności społecznych. Przedmiotem studiów są więc procesy rozwoju i upadku materialnego oraz społecznego poszczególnych przestrzeni / miejsc miasta, czego przyczyn można doszukiwać się w dysproporcji zarobków ludności miejskiej, oraz zróżnicowania inwestycji w poszczególnych rejonach miast. Jiří Musil zauważa, że teorie te są skoncentrowane są głównie na efektach, jakie proces globalizacji wywiera na miasta i system światowy oraz że są to studia nowej hierarchii miast¹⁹.

Nierównomierny rozwój rejonów miejskich jest wynikiem oddziaływania inwestycji kapitałowych dokonywanych nie w całym obszarze miasta, lecz w niektórych jego dzielnicach. Jest on także powodowany zmiennymi przepływami kapitału w obrębie całego miasta. Oba wymienione czynniki kształtują poziom życia mieszkańców, przyczyniają się do powstawania nowych miejsc pracy oraz wpływają na wzrost wpływów do miejskich budżetów. Podatki nie są jednak równomiernie spożytkowywane w całej przestrzeni metropolii. Pogłębiają się różnice pomiędzy centrami aktywności ekonomicznej a obszarami, w której taka aktywność jest w zaniku lub całkowicie jej brak. Miejsce pracy poszczególnych przedstawicieli miejskiej społeczności i ich dochody także stymulują rozwój dzielnic w których osoby te zamieszkują. Wynika to z faktu, że dochody są konsumowane głównie w rejonie miejsca zamieszkania. Dobrobyt dzielnic zależy więc nie tylko od dokonywanych w niej inwestycji, lecz również od poziomu dochodów jej mieszkańców²⁰.

W enklawach biedy szczególnie wyrazisty jest mechanizm upadku tych miejskich rejonów z powodów niedoinwestowania i braku wystarczającej liczby miejsc pracy dla ich mieszkańców. Z ekonomicznego punktu widzenia niechęć inwestorów do przedsięwzięć w

¹⁹ J. Musil, *Pięćdziesiąt lat socjologii miasta*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2003, nr 1(11), s. 5-36.

²⁰ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 130-132.

zdegradowanych częściach miasta wydaje się mieć całkowicie racjonalne podłoże. W rezultacie naturalnej reakcji inwestorów by nie inwestować w rejonach zdegradowanych, procesy nierównomiernego rozwoju ulegają pogłębieniu. Nieciągły rozwój powoduje, że społeczeństwo miejskie degraduje się, a jego struktura polaryzuje się stając się dwuelementową, w której miejsca dobrobytu otoczone są enklawami biedy.

Badacze analizujący sytuację ludności we współczesnych dużych miastach Ameryki wskazują powstawanie tzw. dualnego miasta (*dual city*), w którym wciąż narastają nierówności społeczne. Pogłębia się dystans ekonomiczny i kulturowy pomiędzy wysoko wykwalifikowanymi specjalistami a pracownikami niewykształconymi i otrzymującymi niskie wynagrodzenie za pracę. Równocześnie powstaje w światowych metropoliach nieformalny sektor gospodarki, w którym osoby żyjące w trudnej sytuacji materialnej poszukują zajęć dorywczych i możliwości zarobkowania w nieformalnych układach, czyli tzw. szarej strefie gospodarki.

Znawcy koncepcji nierównomiernego rozwoju zwracają uwagę, że ma on miejsce nie tylko w metropoliach, lecz zachodzi także w skali globalnej. W efekcie globalnej restrukturyzacji beneficjentami ekonomicznej ekspansji są wyłącznie właściciele i menedżerowie najwyższego szczebla oraz wysokoopłacani i najlepiej wykwalifikowani specjaliści. Rozwój i upadek gospodarczy w różnych sektorach przemysłu ma miejsce równocześnie a charakterystyczną cechą postfordowskiej ery kapitalizmu są ogromne nierówności w społecznej dystrybucji efektów wzrostu gospodarczego. A. Majer zauważa, że „w skali całego globu rozwój ekonomiczny i społeczny staje się skutkiem międzynarodowego rozmieszczenia siły roboczej (NIDL) procesem wytwarzającym nierówności, czyli, że tworzy się podział na nowe i prosperujące oraz tradycyjne i podupadające centra gospodarki”²¹.

„Szkoła z Los Angeles”

Na przełomie XIX i XX wieku zainteresowanie problematyką Los Angeles przejawiali przede wszystkim humaniści i publicyści, których można określić mianem socjologicznych wizjonerów. Podkreślali oni osobliwość i unikalność tego miasta, opisując go jako „wielki wyjątek”. Wśród badaczy tego nietypowego miejsca był Carem Mc William’s, który opisywał je jako zlepek różnorodnych społeczności imigranckich, przybyłych na południowe wybrzeże w

²¹ A. Majer, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, ...op. cit., s. 33.

poszukiwaniu pracy. Jego optykę spojrzenia na miasto podzielał Robert Folgelson, który istotę kalifornijskiej metropolii upatrywał raczej w dewiacjach i odstępstwach aniżeli podobieństwach cech i procesów rozwojowych największych amerykańskich miast końca XIX i początku XX wieku. Pod koniec XIX wieku Reyner Banham zasugerował, że powinno się stworzyć specjalną terminologię dla opisu Los Angeles z uwagi na nieprzystawalność dotychczasowych terminów do charakteru tego wyjątkowego i odmiennego od innych miasta.

W latach 80-tych XX wieku rozpoczęto systematyczne badania nad procesami przekształceń struktury przestrzennej i społecznej Los Angeles, a socjologowie i geografowie analizujący to miasto, zauważyli, że opisywane przez nich procesy stają się znamienne dla transformacji terenów zurbanizowanych Ameryki. Jednym z pierwszych zwiastunów „Szkół z Los Angeles” było dziewięć tekstów składających się na numer czasopisma „Society and Space”²² (autorstwa E. Soji, H. Hana, R. Moralesa, S. Christophersona i M. Storpera, S. Adlera, W. C. Baera, R. K. Geigera i J. R. Wolcha, M. J. Deara, M. H. Kriegera), który ukazał się w 1986 r., a poświęcony był w całości fenomenowi kalifornijskiej metropolii. We wstępie do tego zbioru tekstów Allan Scott i Edward Soja określili Los Angeles jako stolicę XX wieku parafrazując Waltera Beniamina, który wypowiedział się w ten sam sposób o XIX-wiecznym Paryżu. Edward Soja użył dla opisu sposobu, w jaki Los Angeles się przekształcało i rozwijało takich określeń, jak *sprawling urban region*, miasto-paradygmat (*praradigmatic place*), mezoskosmos (*mesocosm*), *prototopos*. Według niego LA stało się miastem palimpsestem a także paradygmatem XX-wiecznego rozwoju urbanistycznego²³.

Publikacje intelektualistów z lat 80-tych stworzyły ramy dla nowego nurtu w socjologii miasta. Przypuszczano jednak, że ich autorzy będący wybitnymi indywidualistami nigdy nie stworzą spójnej koncepcji teoretycznej ani zwartej formacji intelektualnej. Koncentracja w jednym miejscu i czasie znaczących badań i projektów empirycznych oraz prac teoretycznych stało się podstawą do sformowania grupy kalifornijskiej skupiającej się na badaniach nowego, ponowoczesnego typu rozwoju urbanistycznego. Podczas konferencji w Lake Arrowhe w 1987 r., w której obradach uczestniczyli głównie geografowie społeczni i urbaniści, powołano do życia grupę badawczą określającą się mianem „Szkoły Los Angeles” (*Los Angeles School*). Ośrodek naukowy, który skupia badaczy tego nurtu to Uniwersytet Południowej Kalifornii (USC) oraz

²² „Environment and Planning D: Society and Space”, 1986, Vol. 4, nr 3.

²³ M. Dear, S. Flusty, *The resistible rise of the LA School*, [w:] M. J. Dear (red.), *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, Sage Publications, Thousand Oaks 2002, s. 9.

Uniwersytet Stanu Kalifornia w Los Angeles. Tematami podejmowanymi przez badaczy tej formacji są: deindustrializacja i reindustrializacja, narodziny e-ekonomii, kryzys państwa narodowego, pojawienie się nowych narodowości oraz wzrost znaczenia krajów basenu Pacyfiku. Przedmiotem analiz stały się również szeroko rozumiane procesy restrukturyzacji współczesnych miast. Los Angeles zostało przez szkołę LA uznane za prototypowe miasto postmodernistyczne, a więc za archetyp miejsca wielojęzycznego, policentrycznego i wielokulturowego²⁴.

Tradycyjne wyobrażenia formy urbanistycznej zostały stworzone na podstawie burgessowskiego modelu stref koncentrycznych miasta z organizującym przestrzeń centrum. Los Angeles powstawało jako nisko zagęszczona, policentryczna aglomeracja, w której rozwój różnych funkcji następował na wzór patchworka. Policentryczny charakter miasta z czasem się pogłębiał, a współcześnie sprzyja mu multikulturowy charakter miejskiej społeczności. Badacze „Szkoły LA” deklarują, że proponowany przez nich nowy model urbanistyczny jest radykalnym przełomem w dotychczasowym rozumieniu struktur przestrzennych miasta. W celu opisanie południowokalifornijskiego miasta ponowoczesnego proponują oni model zdecentralizowany, w którym miejskie peryferia organizują to co pozostało z centrum. Nową formę urbanistyczną cechuje także rozrost nisko zagęszczonych przedmieść oraz powstawanie wielokulturowych i wieloetnicznych enklaw w metropolii. Podkreśla się także, że Los Angeles stało się miastem pozbawionym symboliki przestrzennej, takie jak paryskie bulwary czy nowojorskie drapacze chmur. Najbardziej znane dzielnice, jak Hollywood czy Beverly Hills są w powszechnej świadomości miejscami samymi w sobie, jednoznacznie interpretowanymi na całym świecie symbolami specyficznych enklaw kulturowych lub społecznych, nie utożsamianymi z całością Los Angeles. Jednakże przedstawiciele „Szkoły LA” zastrzegają, że nowy model struktury urbanizacyjnej jest tylko proponowaną hipotezą, która musi zostać zweryfikowana w studiach komparatystycznych obszarów metropolitalnych Stanów Zjednoczonych oraz innych najbardziej zurbanizowanych regionów świata²⁵.

By opisać strukturę przestrzenną ponowoczesnego miasta badacze ci zaproponowali szereg terminów o charakterze neologizmów i metafor. Ich zdaniem podstawą nowego ładu społeczno-gospodarczego związanego z ponowoczesnym miastem jest elastyczność i zmienność

²⁴ M. J. Dear, *The Postmodern Urban Condition*, Blackwell Publisher 2000, s. 17-21.

²⁵ G. Hise, M. J. Dear, H. E. Schockman, *Rethinking Los Angeles*, [w:] G. Hise, M. J. Dear, H. E. Schockman (red.), *Rethinking Los Angeles*, Sage Publication, Thousand Oaks 1996, s. 1-3; M. Gottdener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, op. cit., s. 100.

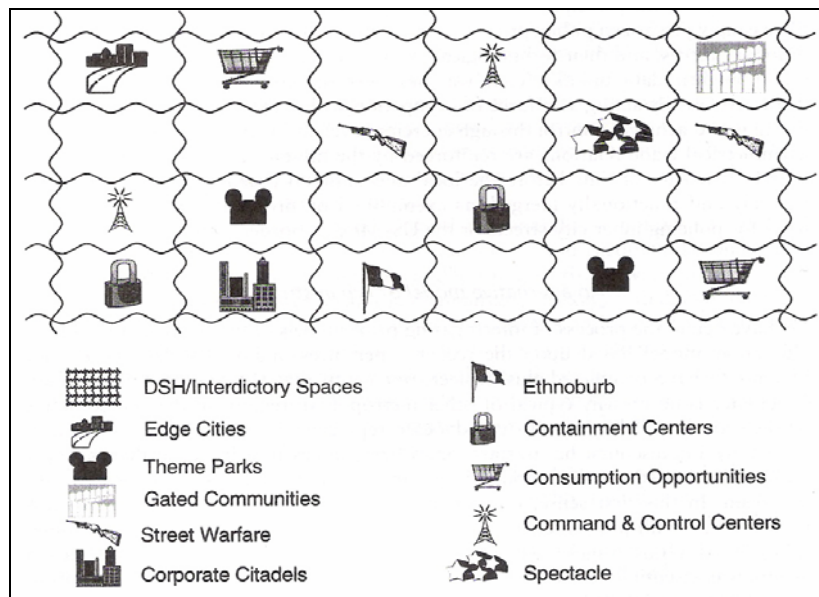
określona terminem *flexism*. Ma to być ekonomiczno-kulturowy wzór produkcji i konsumpcji charakteryzujący się ciągłymi dostawami i szybkimi zmianami źródeł zasobów. *Flexism* jest możliwy dzięki szybkim i tanim systemom transportowym i telekomunikacyjnym, globalizacji rynków kapitałowych, systemie produkcji *just-in-time* umożliwiającym skrócenie cykli wytwarzania. W takim porządku dochodzi do asymetrii wymiany, na skutek podziałów przestrzeni na przestrzeń produkcji, przepływów oraz konsumpcji. Wykształca się zatem nowy bipolarny podział świata (*new world bipolar disorder*). Głównymi aktorami tego porządku są cyberburżuazja (*cybergeoisie*) i protosurpsi (*protosurps*). Pierwsi są właścicielami akcji i zarządzają ponadnarodowymi korporacjami, drudzy to bezdomni, bezrobotni, najemni chłopci czy „ludzie zbędni”. Mozaika grup kulturowych wśród protosurpsów oraz ich wzajemne oddziaływanie ma wpływ na działanie instytucji i struktur społecznych postmodernistycznych miast²⁶.

Według protoplastów nowej koncepcji urbanistycznej, przestrzeń w ponowoczesnym mieście jest podzielona na obszary, które są ułożone jak w szachownicy możliwości. Michael J. Dear²⁷ definiuje model ponowoczesnej struktury miejskiej jako tzw. keno kapitalizm (kapitalizm mozaikowy), w którym przestrzeń miasta podzielona jest niczym szachownica, a losowo dobrane, sąsiadujące ze sobą dzielnice rozwijają się bez powiązań funkcjonalnych między sobą.

²⁶ M. J. Dear, S. Flusty, *Los Angeles as Postmodern Urbanism*, ..., op. cit., s. 55-56.

²⁷ M. J. Dear, *Imagining Postmodern Urbanism*, op. cit., s. 88-91.

Rysunek 1. Keno kapitalizm – model postmodernistycznej formy urbanistycznej



Źródło: M. J. Dear, S. Flusty, *Los Angeles as Postmodern Urbanism*, [w:] M. J. Dear (red.), *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, Sage Publications, Thousand Oaks 2002, s. 80.

Wśród elementów ponowoczesnej struktury miasta wskazuje się między innymi „miasta na krawędzi” (*edge cities*), parki tematyczne (*theme parks*), zamknięte osiedla (*gated communities*), przestrzeń konsumpcji (*consumption opportunities*) czy centra zarządzania (*command & control canters*). Zdaniem M. J. Deara dojrzałą formą ponowoczesnego miasta jest policentryczna metropolia, która wydaje się wszechobecna, nie posiadająca określonych granic i pączkująca poza swe krańce zabudową typu *sprawl*. Współczesne metropolie pozostają pozamiejskie lub inaczej postmiejskie (*ex-urban*) w tym znaczeniu, że nie są powiązane z centrum. Grzegorz Węclawowicz podkreśla, że współczesne przekształcenia struktur przestrzennych metropolii należy uznać za ostateczne odejście od klasycznego modelu miast przemysłowych stworzonego przez szkołę chicagowską. Jego zdaniem rozpraszające się metropolie stają się w coraz mniejszym stopniu monocentryczne, mniej skoncentrowane na śródmieściach i coraz rzadziej można opisać je w kategoriach wyłącznie miejskich, podmiejskich oraz miejskim lub nie miejskim stylem życia²⁸.

²⁸ G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 54.

Dyskurs socjologów i geografów humanistycznych nowego nurtu dotyczył trzech zagadnień, a mianowicie struktury przestrzennej i heterogeniczności miast, zmieniających się relacji między urbanizacją a uprzemysłowieniem oraz rekonstrukcji porządku społecznego w miastach. Wiodącym problemem podejmowanym przez naukowców z kręgu „Szkoły LA” stał się wpływ nowego reżimu akumulacji kapitału na rozwój struktury przestrzennej południowokalifornijskiego obszaru zurbanizowanego. Podkreśla się jego wartości eksplanacyjne w analizach rozwoju przedmieść Los Angeles. Badacze zwracają uwagę, że w odróżnieniu od miast przemysłowych, gdzie dominował model koncentryczny, struktura przestrzenna Miasta Aniołów, a tym samym miast postmodernistycznych, jest zbliżona do modelu wieloośrodkowego Harrisa i Ullmana. Jednakże w przypadku kalifornijskiego miasta wskazuje się na silne tendencje do rozpraszania i wzrost znaczenia zdecentralizowanych subcentrów. Znaczącym wkładem w rozwój nurtu „Szkoły Los Angeles” były także indywidualne koncepcje i prace badawcze. Można do nich zaliczyć prace Edwarda Soji i Harvey’a L. Molotcha, w których pojawiła się idea nadania nowego znaczenia kategorii miejsca (**placeness**). Istotne były prace badawcze Michaela Storpera, Suzanne Christopherson oraz Allena Scotta poświęcone ekonomice najbardziej rozwiniętych aglomeracji (*high-tech agglomeration*). Ważką kwestią podjętą przez kalifornijskich badaczy były badania ruchów ekologicznych Margaret FitzSimmons i Roberta Gottlieba z wyraźnym naciskiem położonym na analizę poziomu życia miejskiego. Kapitalne znaczenie miały wreszcie studia nad bezdomnością, bezrobociem i przemianami miejskiego rynku pracy autorstwa Michaela Deara i Jennifer Wolch²⁹.

W celu nazwania i opisanego sfragmentaryzowanej i rozproszonej przestrzeni Los Angeles geografowie i architekci posłużyli się stworzonymi *ad hoc* terminami, jak *galactic metropolis* porównując centrum do gwiazd skupionych w galaktyce, *expolis* akcentując wielość subcentrów o odmiennych charakterze, w których jednostce trudno określić własną przynależność przestrzenną, czy *keno capitalism* by opisać zdecentralizowany i losowy układ elementów w strukturze przestrzennej metropolii. Przedstawiciele „Szkoły LA” podejmują próby interpretacji porządku społecznego, który ulega przemianom pod wpływem imigracji, zmian etnicznych miejskiej społeczności, nowych podziałów na rynku pracy i rodzących się podziałów pracy według płci. W zróżnicowanej społecznie i rasowo metropolii, nazwanej przez Charlesa Jancksa heteropolią (*heteropolis*), przedmiotem studiów socjologicznych stały się przestrzenne

²⁹ M. Dear, S. Flusty, *The resistible rise of the LA School*, ... op. cit. s. 10-11.

uwarunkowania występowania bądź zaniku napięć społecznych i konfliktów. Rasowa i społeczna separacja w przestrzeni Los Angeles jest uważana za czynnik obniżający napięcia pomiędzy potencjalnie zantagonizowanymi grupami społecznymi i etnicznymi. Badacze opisują zatem miasto, w którym bogata część społeczeństwa zamyka się w strzeżonych osiedlach (*gated communities*), monitorowanych i chronionych, określonych jako *scanscape* czyli pejzaż kontrolowany elektronicznie³⁰.

Los Angeles stało się pod koniec XX w. wręcz miastem-laboratorium dla grupy naukowców tworzących „Szkołę Los Angeles”. Czy jednak stało się archetypem ponowoczesnej formy urbanistycznej? Wieszczem nowej formy urbanistycznej i prototypicznego miasta czasów współczesnych jest Michael J. Dear. Uważa on, że w Los Angeles zaszła radykalna zmiana w materialnych uwarunkowaniach tworzących organizm miejski, jak również w samym sposobie poznawania i analizowania przestrzeni zurbanizowanej. Warunki materialne a zarazem wyznaczniki ponowoczesnego Los Angeles decydujące o iście prototypicznym charakterze miasta to:

1. Warunki demograficzne a w szczególności wzrost zaludnienia i imigracji oraz wzrastająca mobilność i wieloetniczność społeczeństwa
2. Ponowoczesna forma urbanistyczna z takimi fenomenami przestrzennymi jak prywatopia, *edge city* czy *fortified city*
3. Poziom rozwoju lokalnego i wynikający z niego stopień rozwoju miejskiej infrastruktury
4. Restrukturyzacja gospodarki i jej przejście od fordyzmu do postfordyzmu oraz powstanie społeczeństwa informacyjnego
5. Odmienność od dotychczasowego sposób tworzenia się wspólnot lokalnych i kreowania podmiotowości obywatelskiej w tych wspólnotach pod wpływem wzrastającej i bardzo zróżnicowanej imigracji
6. Wysoki odsetek ludzi bezdomnych oraz wyraźna polaryzacja społeczna wynikająca z procesów globalizacji
7. Rozpowszechniona w mieście kultura gangów ulicznych powodująca dyfuzję wzorów *gang culture* do innych miast amerykańskich oraz metropolii na innych kontynentach

³⁰ P. Knox, S. Pinch, *Urban Social Geography*, op. cit., s. 294-296; G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast*, op. cit., s.51-55.

8. Zróżnicowane i wielowyznaniowe społeczeństwo, co powoduje, że instytucje religijne mają charakter transnarodowy i kosmopolityczny w odróżnieniu od większości denominacji protestanckich w Stanach Zjednoczonych
9. W świecie zdominowanym przez nowe sposoby komunikowania i technologie IT, prawie każdy mieszkaniec miasta jest włączony w komunikację w sieci „cybermetropolis”. Pojęcia wspólnoty i tożsamości obywatelskiej zatem ulegają radykalnej transformacji³¹.

Analizując dane demograficzne pochodzące z Los Angeles Dowell Myers zauważył, że na tle Waszyngtonu, Nowego Jorku i Chicago, miasto to charakteryzowało się w 80-tych latach ubiegłego wieku ogromnym wzrostem zaludnienia i napływem imigrantów. Zdaniem D. Myersa o wyjątkowości Miasta Aniołów świadczył także odsetek przedstawicieli poszczególnych ras w społeczności miejskiej. Znamienny był zatem spadek liczby białych i czarnych mieszkańców przy równoczesnym znacznym wzroście liczby Latynosów. Istotne znaczenie dla demograficznego obrazu miasta miała również wysoka mobilność społeczna i szybkie zmiany w populacji wywołane migracjami³². W 90-tych latach wzrost liczby ludności Los Angeles wyniósł 6%, co w porównaniu z poprzednią dekadą, w której wyniósł on ponad 17%, oznaczało spowolnienie tendencji wzrostowej. Pomimo to Los Angeles było wciąż drugim co do liczebności mieszkańców miastem Stanów Zjednoczonych po Nowym Jorku. Plasowało się także na drugim miejscu pod względem liczebności ludności napływowej. Jednakże i w tym przypadku odnotowano spadek liczby ludności nowoprzybyłej. W analizowanym okresie nie biali i Latynosi stanowili w Mieście Aniołów 70% ludności, natomiast biali mieszkańcy stanowili co najwyżej 30%. Przybywająca na południowe wybrzeże ludność to już nie tylko nisko wykształceni pracownicy fizyczni, lecz także profesjonaliści i wysokiej klasy specjaliści. Zatem mobilność społeczna w środowisku nowoprzybyłych jest wyraźna. Sytuacja demograficzna w południowo-kalifornijskim mieście odpowiadała trendom w stu największych miastach Ameryki w ostatniej dekadzie XX w., gdzie więcej niż połowę populacji stanowili nie biali mieszkańcy oraz ludność pochodzenia latynoskiego³³.

³¹ M. J. Dear, *The L.A. School. A Personal Introduction*, [w:] M. J. Dear (red.), *From Chicago to L.A....*, op. cit., s. 423-426.

³² D. Myers, *Demographic Dynamism in Los Angeles, Chicago, New York, and Washington, DC*, [w:] M. J. Dear (red.), *From Chicago to L.A....*, op. cit., s. 21-53.

³³ *Los Angeles in Focus: a Profile from Census 2000*, The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy 2003.

Znamienne dla ponowoczesnej formy urbanistycznej są zdaniem kalifornijskich badaczy nowe sposoby zagospodarowania przestrzeni metropolii oraz współczesne procesy globalne kształtujące rozwój wielkich miast. Istotne *nowum* w przestrzeni miasta stanowią *edge cities* którym to mianem określa się funkcjonalnie niezależne przestrzenie biznesu i handlu zlokalizowane na obrzeżach miasta. Pojęciem *privatopia* określa się rozwój prywatnego budownictwa mieszkaniowego opartego na wspólnocie interesów i administrowanego przez stowarzyszenia właścicieli. Z kolei metafora *fortified city* określa miasta podział na strzeżone dzielnice dostatku i enklawy biedy. XXI-wieczną południowo-kalifornijską metropolię cechuje także kulturowe zróżnicowanie jej wieloetnicznej społeczności miejskiej (*culture of heteropolis*), fragmentacja przestrzeni (*interdictory space*), oraz kształtujące się w przestrzeni miasta „parki tematyczne” (*city as a theme park*). Na rozwój współczesnej formy urbanistycznej ogromny wpływ mają procesy globalizacji, reżim akumulacji, transformacja gospodarki z fordyzmu w postfordyzm i działania proekologiczne na szczeblu polityki miejskiej (*politics of nature*)³⁴.

Cechą typową dla Los Angeles, która stała się kanwą wielu filmowych opowieści o tym mieście, są gangi i przestępczość. Według szacunków Cheryla L. Maxsona i Malcolma W. Kleina na początku XXI w. istniało 1 350 gangów posiadających swoją nazwę, których członkami było około 150 tysięcy osób. Wieloetniczna społeczność Miasta Aniołów zamieszkuje sfragmentaryzowaną przestrzeń, w której podstawowym kryterium podziałów jest rasa i czynniki ekonomiczne. W tej mieszance bogactwa i biedy przedstawiciele różnych kultur o powstaniu gangów decyduje stopień marginalizacji danej grupy a nie rasa jej członków, twierdzą Ch. L. Maxson i M. W. Klein. Gangi zostają zawiązywane niezależnie od siebie w wielu dzielnicach regionu, w których zamieszkują mniejszości. Większość ulicznych gangów to grupy Afro-Amerykanów lub Latynosów. Pomimo ogromnej liczby tych grup przestępczych ich aktywność koncentruje się na niedużych geograficznie terenach. Brak kontroli społecznej w obrębie dzielnic sprzyja rozkwitowi kultury gangów, które swój przestępczy precedens uprawiały bez większych przeszkód w próżni społecznej. Cecha typową wyłącznie dla Los Angeles jest istnienie supergangów, które posiadają zawile polityczne koneksje, spisane „konstytucje” oraz sformalizowane normy zachowań ich członków. W celu przeciwdziałania rozbojom w 80-tych latach w Los Angeles policja i szeryf powołali specjalne oddziały do zwalczania gangów.

³⁴ M. J. Dear, S. Flusty, *Los Angeles as Postmodern Urbanism*, [w:] M. J. Dear (red.), *From Chicago to L.A....*, .op. cit., s. 64-71.

Jednakże przede wszystkim o zaniku gangów ulicznych decyduje asymilacja i integracja społeczna ich członków³⁵.

Zdaniem zagorzałego krytyka „Szkoły LA” Marka Gottdienera³⁶, szkoła ta przyjęła strategię bezwstydną autopromocji a przedstawiciele tej formacji dążą przede wszystkim do zdobycia rozgłosu medialnego kosztem rozwoju naukowego. W krytyce kierowanej pod adresem szkoły podnosi się jej nader ograniczony wkład w rozumienie i wyjaśnianie współczesnych form i procesów rozwojowych obszarów zurbanizowanych oraz podważa słuszność tez, że Los Angeles jest modelem paradygmatycznym współczesnego miasta. M. Gottdiener formułuje szereg zarzutów wobec Szkoły LA. Pierwszym z nich jest całkowite pomijanie w rozważaniach nad współczesnym miastem prac naukowców nie związanych ze sformowaną grupą. Wśród pominiętych są urbaniści tej miary, co Eric Mankkanen, Ivan Ligot czy profesor historii miast Spencer Olin, lecz wydaje się, że nade wszystko zapomnianym i bardzo tym faktem rozczarowany jest sam M. Gottdiener. Z tym krytycznym zarzutem nierozdzielnie łączy się kolejny, którym jest ignorowanie dotychczasowego dorobku socjologów, geografów i urbanistów w zakresie analiz współczesnych form urbanizacyjnych. Nowe kierunki rozwoju metropolii oraz głosy o zmianie paradygmatu w socjologii miasta pojawiły się wraz z „nową socjologia miasta” i pracami Manuela Castellsa i Henriego Lefebvre. Trzecią z uwag sformułowanych przez M. Gottdienera jest zaprzeczenie fizycznej lokalizacji kosztem społecznych procesów (!!). Kolejne zastrzeżenie budzi krótka perspektywa historyczna rozważań a więc bagatelizowanie znaczenia historii w analizach rozwoju miasta. Przedstawiciele „Szkoły LA” utożsamiają Los Angeles z miastem przedmieść i samochodów nie przykładając wagi do historii jego rozwoju, bez zrozumienia której trudno o pełne wyjaśnienie współczesnych procesów społeczno-przestrzennych.

M. Gottdiener wskazuje potrzebę stworzenia nowej terminologii do opisu i wyjaśniania procesów mających miejsce w XXI-wiecznych regionach metropolitalnych oraz określenia czynników zasadniczych dla zrozumienia nowej formy urbanistycznej. Jednakże ten postulat jest zbieżny z postulatami wysuwanymi przez członków „Szkoły Los Angeles”, którzy także widzą ułomność dotychczasowej terminologii przy opisie współczesnych metropolii. M. Gottdiener

³⁵ Ch. L. Maxson, M. W. Klein, „Play Groups“ No Longer. *Urban Street Gangs in the Los Angeles Region*, [w:] M. J. Dear (red.), *From Chicago to L.A...*, .op. cit., s. 239-254.

³⁶ M. Gottdiener, *Urban Analysis as Merchandising: The “LA School” and the Understanding of Metropolitan Development*, [w:] V. Sarapik, K. Tüür (red.), *Koht ja Paik/ Place and Location*, Tallinn 2003, s. 157-168.

dowodzi, że posługiwanie się terminem miasto jest błędem logicznym, ponieważ ograniczone scentralizowane miasto współcześnie już nie istnieje. Dawne centrum nie jest już magnesem organizującym życie społeczne, lecz stało się miejscem wyspecjalizowanych usług biznesowych, finansowych, turystycznych czy informatycznych. Konstatacja ta wydaje się również zbliżona do wniosków wysuwanych przez badaczy z kalifornijskich uniwersytetów UCLA i USC, którzy formułują może oryginalne, bo osadzone w ponowoczesnym dyskursie, terminy określające XXI-wieczne metropolie, jak mezokosmos, prototopos czy galactic metropolis.

Zdaniem M. Gottieniera współczesny proces urbanizacji charakteryzuje dekoncentracja i rekoncentracja ludności i przejawianej aktywności, co prowadzi do wykształcenia się wieloośrodkowych regionów metropolitalnych. Cechują go następujące tendencje i procesy:

1. Występowanie jednego (lub więcej) miasta centralnego (*central city*), które kiedyś było historycznym centrum w regionie, lecz obecnie nie pełni już tej funkcji.
2. Następuje ogromne przemieszanie obszarów o niskiej (zabudowa typu *sprawl*) i wysokiej gęstości zaludnienia oraz przestrzenna dywersyfikacja miejsc pracy, przestrzeni biurowej i handlowej oraz przestrzeni rozrywki w całym regionie.
3. Powstawanie wielu ośrodków polityki lokalnej konkurujących ze sobą bezustannie.
4. Wszelkie obszary składowe (miasta, miasteczka, przedmieścia, tzw. wyspecjalizowane centra, itp.) są połączone wciąż rozszerzającą się siecią komunikacji drogowej. Wieloośrodkowy region jest nasycony autostradami oraz drogami różnego rzędu, obwodnicami i stacjami obsługi a połączenie innymi ośrodkami zapewnia regionalne lotnisko, które pod pewnymi funkcjami zastąpiło dawne miasto centralne.

Analizując dorobek „Szkół LA” Paul Knox i Steven Pinch podkreślają, że kluczową kwestią dla badaczy tego nurtu jest istotność Los Angeles jako miasta modelu przyszłego rozwoju urbanizacyjnego. Członkowie „Szkół LA” postrzegają Miasto Aniołów jako reprezentatywną formę przyszłego miasta lecz stanowisko P. Knoxa i S. Pincha jest krytyczne wobec nowopowstającego paradygmatu.

Zdaniem geografów społecznych nie należy oceniać formy urbanistycznej południowo-kalifornijskiej metropolii jako nowatorskiej. Doszukują się oni nawet pewnych podobieństw pomiędzy strukturą przestrzenną Los Angeles a klasycznym już podziałem na dzielnice w Chicago. Autorzy krytykują również pomijanie kwestii rasowych w badaniach nad miastem, co

ich zdaniem cechuje nie tylko ośrodek kalifornijski lecz wszelkie teorie opisujące miasto z ponowoczesnej perspektywy. Sugerują również, że wizja dystopijnej i sfragmentaryzowanej metropolii podzielonej pod wpływem procesów globalizacji nie jest zgodna z rzeczywistością. Niezbyt rzetelne podejście do faktografii jest przyczyną zarzucanych badaczom nieścisłości. Nonszalancja w stosunku do rzeczywistych procesów jest zdaniem autorów powodem postrzegania w mieście społecznej polaryzacji czy oceniania metropolii jako gospodarczego centrum świata. Wyniki badań wskazują na znaczną społeczną mobilność także wśród imigrantów co zaprzecza społecznej polaryzacji oraz dokumentują to fakt, że światowe banki opuściły już Los Angeles. P. Knox i S. Pinch deprecjonują wysuwaną przez przedstawicieli „Szkoły LA” selektywną krytykę dorobku szkoły chicagowskiej dotyczącą tylko kwestii przestrzennych i modelu koncentrycznego Burgessa a lekceważenie reszty dorobku pierwszych socjologów miasta³⁷.

Zdaniem Roberta Fishmana rozwikłania fenomenu ponowoczesnego Los Angeles należy poszukiwać wyłącznie w przeszłości tego miasta. XXI-wieczną formę kalifornijskiej metropolii autostrad i zabudowy typu *sprawl* (*freeway-and-sprawl Los Angeles*) poprzedzało miasto ucieleśniające wyobrażenie o ludzkiej skali lokalnych społeczności i rozsądnych proporcjach pomiędzy naturą a miejskim środowiskiem. W 1920 r. Los Angeles cechowały trzy niewątpliwe atuty, a mianowicie zrównoważony system transportu w postaci sieci autostrad i linii tramwajowych, zdecentralizowany rozwój wokół szlaków tramwajowych, trasy komunikacji miejskiej zbiegające się w centrum i czyniące je żywym, otwartym i zróżnicowanym regionalnym centrum. R. Fishman zastanawia się które cechy Los Angeles z drugiej dekady XX w. zadecydowały o jego współczesnym wyobrażeniu? Jego zdaniem o nietypowości i niepospolitości tego miasta zadecydowała przede wszystkim doskonale rozwinięta sieć komunikacji tramwajowej. Dzięki ogólnodostępnemu transportowi mieszkańcy Miasta Aniołów mogli pozwolić sobie na wybór miejsca zamieszkania poza centrum, w tym nawet imigranci i pracownicy fizyczni nie musieli zamieszkiwać w ścisłym sąsiedztwie fabryk. Zatem sposób zorganizowania komunikacji miejskiej pozwolił na decentralizację zaludnienia oraz na zrównoważony rozwój śródmieść i przedmieść.

W pierwszej połowie XX w. Los Angeles stawało się nowym typem zurbanizowanego regionu, które cechował rozwój ekstensywny a nie jak w przypadku innych miast wzrost gęstości

³⁷ P. Knox, S. Pinch, *Urban Social Geography*, op. cit., s. 297-299.

zaludnienia terenów wokół śródmieść, rozwinięta gospodarka, nie zanieczyszczone środowisko naturalne. W latach rozkwitu gospodarczego Ameryki w południowej Kalifornii masowo zaczęły powstawać domki jednorodzinne, a ich właściciele korzystający z transportu tramwajowego zaczęli uskarżać się na ograniczoną dostępność tego środka komunikacji. Stało się to przyczyną wyboru, jakiego dokonali mieszkańcy w latach 20-tych, kiedy zdecydowali o rozwoju szybkich dróg zamiast rozwoju sieci tramwajowych. W latach 60-tych, po krachu gospodarczym i ogromnym napływie imigrantów miasto borykało się z ogromnym wzrostem zaludnienia, wzrostem cen nieruchomości, problemami komunikacyjnymi oraz nowymi formami segregacji rasowej i społecznej. Rozwój rozproszonej metropolii z autonomicznymi dzielnicami spowodował zanik pełnej życia przestrzeni publicznej. R. Fishman konkluduje, że współczesne Los Angeles nie jest bynajmniej nietypowym miastem. Cechy, które świadczyły o jego wyjątkowości w latach 30-tych XX stulecia i były podstawą rozwoju zdecentralizowanego kształtując formę policentryczną, faktycznie były wówczas prekursorskie wobec rozwoju innych miast amerykańskich³⁸.

³⁸ R. Fishman, *Re-Imagining Los Angeles*, [w:] G. Hise, M. J. Dear, H. E. Schockman (red.), *Rethinking Los Angeles*, op. cit., s. 251-261.

Rozdział 3.

Proces urbanizacji w Stanach Zjednoczonych w XIX i XX w.

Pierwsze miasta w Północnej Ameryce, tj. wczesne miasta Majów oraz miasto Zapoteków, powstały około 500 do 300 lat przed Chrystusem. Miały one wyjątkowy charakter, który nigdy później nie został już odtworzony. Thomas Merton podkreśla, że miasta te nie były stolicami imperiów, nie zarządzili nimi władcy, ani nie posiadały armii. Zamieszkujące je ludy żyły pokojowo nikogo nie podbijając. Zdaniem T. Mertona „miasto było zbudowane przez ludzi, nie dla króla, nie dla kliki generałów, lecz dla samych siebie; *było ich miejscem świętowania*. (...) W przestrzeni świętowania, wzniesionej przez ludzi dla ludzi, zbierali się oni z radością, z poczuciem piękna, i odnajdywali drugiego jako współtwórcę wspólnej celebracji. Ich miasto ożywało!”¹. Niebywała skłonność do celebrowania pierwszych mieszkańców Ameryki Północnej miała swoje odbicie w zorganizowaniu przestrzeni miasta tak, by służyło radosnemu świętowaniu, oddawaniu chwały i kultu. W erze nowożytnej już nigdy świętowanie nie stało się czynnikiem organizującym przestrzeń miasta.

Dzieje rozwoju miast w Stanach Zjednoczonych badacze dzielą na cztery fazy. Pierwszą z nich jest okres kolonialny przypadający na lata 1630-1812. W okresie późniejszym tj. pomiędzy 1812 r. a 1920 r. na obszarze USA dominujący wpływ na rozwój miast wywierały procesy industrializacji. Następne czterdzieści lat przekształceń miast zwane jest okresem metropolitalnym, aż do roku 1960, który jest uważany za cezurę zapoczątkowującą okres rozwoju policentrycznych metropolii².

Niektórzy badacze amerykańscy łączą proces urbanizacji z procesami rozwoju technologii. Twierdzą oni, że urbanizacja jest kształtowana przez zmiany technologiczne, które przeddefiniują hierarchie miejskie i wprowadzają nowe typy specjalizacji w strukturę ekonomiczną miast. Rozwój technologii i wprowadzanie zmian technologicznych nie były w USA procesem ciągłym, lecz nasilały się w pewnych okresach a w innych słabły. Zgodnie z takim stanowiskiem proces urbanizacji nie jest płynną ewolucją, tylko transformacją jednej formy miasta w inną. Są to zatem przemiany o charakterze skokowym. Według przyjętej

¹ T. Merton, *Ulica jest miejscem świętowania*, przeł. W. Grzybowisk, [w:] A. Gleń, J. Gutorow, I. Jokiel (red.), *Miasto, przestrzeń topos, człowiek*, Uniwersytet Opolski, Opole 2005, s. 298.

² M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 12.

przez badaczy periodyzacji, co dwie dekady następowała zmiana formy miasta. Dzieląc rozwój miast zgodnie z rozwojem technologii kolejno następowały po sobie miasta rzemieślnicze (1820-1870), wczesne miasta przemysłowe (1870-1920), metropolie produkcji masowej (1920-1970) oraz metropolie postindustrialne (od 1970 do współczesności)³.

Zagadnienia definicyjne procesu urbanizacji

Zagadnienie urbanizacji zostało szeroko omówione w literaturze socjologicznej, na dowód czego przytoczyć można znaczną liczbę różnorodnych definicji tego pojęcia. Jedną z najbardziej wyczerpujących zaproponował Bohdan Jałowiecki, określając ją jako „złożony proces ekonomiczny, społeczny i kulturowy powodujący koncentrację ludności, przechodzenie od zajęć rolniczych do nierolniczych, przekształcanie struktury społecznej, zmianę sposobu i stylu życia, która odzwierciedla się m.in. w sposobie użytkowania przestrzeni, a także postępujące uzależnienie zbiorowości ludzkich od środków technicznych”⁴. Podobnie szerokie spojrzenie prezentuje Grzegorz Węclawowicz, przy czym autor zwraca uwagę na wzrost znaczenia miast dokonujący się w wyniku koncentracji na jego terenie działalności gospodarczej i administracyjnej⁵. Z kolei dla Andrzeja Chodubskiego proces urbanizacji dokonuje się pod wpływem koncentracji przemysłu i handlu, która wywołuje napływ ludności wiejskiej do miast⁶. Marian Malikowski obok elementów statystycznych charakteryzujących urbanizację podkreśla także jej wpływ na przekształcenie przestrzeni. „Urbanizację określiłbym - pisze M. Malikowski - jako zespół procesów koncentracji przestrzennej ludności i centralizacji czynności oraz towarzyszące im procesy przekształcania przestrzeni, w wyniku których powstają lub (i) rozwijają się przestrzenne jednostki (systemy) rozszerzonej reprodukcji życia społecznego”⁷.

Innym podejściem badawczym jest perspektywa antropologiczna w badaniu miasta będąca w Polsce udziałem Marcina Czerwieńskiego. Opisuje on procesy urbanizacji rozważając ich rozmaite aspekty kulturowe. Zwraca uwagę na wpływ, jaki ma „umieszczenie” na styl życia, uczestnictwo w kulturze, kształcenie osobowości czy wizję świata. Dzięki procesom urbanizacji ludzie mają możliwość osiągnięcia awansu kulturowego,

³ U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995, s. 67-71.

⁴ B. Jałowiecki, *Charakterystyka procesów urbanizacji Polski*, „Studia Socjologiczne” 1978, nr 3, s. 101-126.

⁵ G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 62.

⁶ *Urbanizacja*, [w:] *Encyklopedia Politologii*, t. 4, Zakamycze, Kraków 2000.

⁷ M. Malikowski, *Socjologiczne badanie miasta. Problemy pojęciowe, teoretyczne i metodologiczne*, WSP, Rzeszów 1992, s. 22.

który przejawia się w dostępie do dóbr kultury. „Urbanizacja może być więc - twierdzi M. Czerwiński - strategią upowszechniania kultury, tzn. działać na rzecz społeczeństwa o równych możliwościach korzystania z zasobu dóbr wspólnych. Może nią być tym bardziej, że wpływa też na psychikę ludzką, że wyrывa z zaściankowych przyzwyczajęń”⁸.

Dokonując przeglądu stanowisk definicyjnych Jan Węgleński przedstawia bardzo szczegółową typologię urbanizacji. J. Węgleński przyjmuje za amerykańskim badaczem S. Greerem trzy podstawowe znaczenia terminu urbanizacja, a mianowicie:

- urbanizacja utożsamiana z urbanizmem tj. ze specyficznym stylem życia mieszkańców miasta,
- urbanizacja pojmowana w węższym znaczeniu, czyli jako proces koncentracji ludności w miastach,
- urbanizacja postrzegana jako proces charakterystyczny dla całego społeczeństwa, obejmujący czynniki warunkujące powstawanie i rozwój miast (wzrost społecznej skali)⁹.

Bohdan Jałowiecki zwraca uwagę na złożoność i wielowątkowość procesu urbanizacji, który w różnych okresach historycznych oraz warunkach geograficznych miał odmienny przebieg i mógł prowadzić do różnych efektów społecznych. Pomimo tego autor zidentyfikował dwie uniwersalne cechy omawianego procesu. Pierwszą z nich był aspekt demograficzny, czyli koncentracja ludności powodująca wzrost udziału ludności miejskiej w stosunku do ogółu ludności. Natomiast drugi miał charakter kulturowy i oznaczał proces intensyfikacji zachowań uważanych za typowo miejskie i przenikania ich na tereny zarówno otaczające miasto jak i wiejskie¹⁰.

David Harvey zaproponował dwojaką perspektywę spojrzenia na historię urbanizacji. Po pierwsze należy ją rozumieć w kategoriach „czynnika akumulacji kapitału”. Opisywany proces prowadzi wtedy między innymi do lokowania na danym obszarze wszelkiego typu inwestycji, rozbudowy sieci komunikacyjnej czy kompleksów budowli. Rozumując w ten sposób można wyróżnić odmienne formy urbanizacji różniące się od siebie pod względem czasoprzestrzennym, jak i z uwagi na zaangażowany kapitał. Urbanizację można też postrzegać jak kategorię „zwyczajnego wykorzystania przez ludzi możliwości technicznych tworzonych przez kapitalizm”. Amerykański badacz rozumiał przez to migracje siły roboczej

⁸ M. Czerwiński, *Życie po miejsku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1974, s. 6-38.

⁹ J. Węgleński, *Urbanizacja. Kontrowersje wokół pojęcia*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1983, s. 9-13.

¹⁰ B. Jałowiecki, *Miasto i społeczne procesy urbanizacji. Problemy, teorie metody*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Kraków 1972, s. 44-45.

w XIX wieku, w poszukiwaniu lepszego poziomu życia, wyższych możliwości technologicznych czy też innych korzyści, jakie można uzyskać w krajach rozwiniętego kapitalizmu¹¹.

Z kolei Janusz Ziółkowski wskazuje cztery płaszczyzny procesu urbanizacji, co pozwala rozpatrywać ją w czterech różnych aspektach badawczych:

1. Demograficzna, w której nacisk położony jest na opis przesuwania się ludności do miast, w wyniku czego następuje spadek odsetka ludności wiejskiej w ogólnym zaludnieniu. Wprowadza się pojęcie „miasta statystycznego” oraz kryterium określające minimum liczby ludności dla miasta. Z uwagi na różne kryteria liczebności tego warunku wiejskości, w różnych krajach stosuje się również kryterium gęstości zaludnienia.
2. Ekonomiczna, w której zwraca się uwagę na zależność pomiędzy stopniem rozwoju przemysłu a stopniem zurbanizowania. Urbanizacja postrzegana jest jako funkcja industrializacji. W tej kategorii określa się również liczebność ludności czynnej zawodowo w zajęciach nie rolniczych.
3. Przestrzenna przejawiająca się w zmianie krajobrazu, który upodabnia się do przestrzeni miejskiej.
4. Społeczna, w wyniku której jednostki oraz całe grupy społeczne przyjmują miejski styl życia. Zmiany w przeobrażeniach życia społecznego zaznaczają się w stratyfikacji, zachodzących interakcjach i kontroli społecznej, a także w instytucjach, normach i wzorach społecznych. Urbanizacja w płaszczyźnie społecznej jest więc równoznaczna z „miejską socjalizacją”¹².

Warto przypomnieć jeszcze systematykę definicji urbanizacji dokonaną przez Jana Węgleńskiego, który wprowadził rozróżnienie na definicje geograficzne (inaczej demograficzne) oraz definicje socjologiczne. Pierwsze z nich odnoszą się do koncentracji ludzi w przestrzeni, drugie wskazują cechy miejskiego stylu życia. Jak zauważ autor, współcześnie powszechne przekonanie o braku uniwersalnego, miejskiego stylu życia było przyczyną dominacji stanowiska akcentującego czynniki demograficzne w procesie urbanizacji¹³.

Współcześnie głównymi czynnikami generującymi procesy urbanizacji są zdaniem Grzegorza Węclawowicza, globalizacja i postęp naukowo-techniczny. Pierwszy z nich

¹¹ D. Harvey, *Kwestia urbanizacji*, „Kultura i Społeczeństwo” 1996, nr 4, s. 15-42.

¹² J. Ziółkowski, *Urbanizacja, miasto, osiedle. Studia socjologiczne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1965, s. 124-156.

¹³ *Urbanizacja* [w:] *Encyklopedia socjologii*, t. 4, Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2002.

wpływa na zwiększenie tempa zmian oraz poszerzenie zakresu i skali zjawisk społecznych i ekonomicznych. Natomiast pod wpływem rozwoju naukowo-technicznego dokonują się przeobrażenia form przestrzennych i organizacyjnych miast. Na kształtowanie się współczesnych miast ma wpływ nowoczesny sektor usług, rozwój systemów komunikacyjnych i transportowych, jak również lokalizacja nowoczesnych zakładów produkcyjnych¹⁴.

Definicje urbanizacji, których można wskazać cały szereg, różnią się od siebie akcentowanym aspektem omawianych procesów. Najbardziej racjonalne wydaje się wskazywanie płaszczyzn, na których zachodzi proces urbanizacji zaproponowane przez takich badaczy, jak B. Jałowiecki, J. Węgleński czy J. Ziółkowski. Można więc podzielić zaproponowane definicje urbanizacji na kategorie wyznaczone przez poszczególne jej płaszczyzny. Charakterystykę zaproponowaną przez M. Czerwińskiego należałoby umieścić na płaszczyźnie społecznej. W perspektywie demograficzno-ekonomicznej postrzega się definicje D. Harveya i A. Chodubskiego. Natomiast rozważania M. Malikowskiego zakwalifikować można do warstwy statystyczno-przestrzennej.

Najistotniejszym elementem procesu urbanizacji jest koncentracja ludności w miastach, natomiast proces kontrurbanizacji charakteryzuje dekoncentracja ludności, a więc innymi słowy deglomercja. Definicje bazujące wyłącznie na demograficznych wyznacznikach są krytykowane jako niekompletne, wąskie i ograniczone wyłącznie do fluktuacji ludności. J. Grzeszczak dokonuje analizy historii rozwoju pojęcia kontrurbanizacji zarówno w Stanach Zjednoczonych jak i w Europie. Początek rozwoju myśli poświęconej temu procesowi datuje się na lata 60-te i 70-te. W pracach amerykańskich naprzemiennie pojawiały się określenia kontrurbanizacji raz jako procesu zrywającego z dotychczasowymi tendencjami koncentracji ludności, a kiedy indziej jako przejściowej anomalii. Współcześnie ukonstytuowało się przekonanie, że jest to proces trwały. Natomiast w badaniach europejskich charakterystyczną tendencją było analizowanie i systematyzowanie krajów kontynentu według stopnia rozwoju procesów urbanizacyjnych bądź kontrurbanizacyjnych. Wśród badaczy zagadnienia kontrurbanizacji sporny jest status procesu suburbanizacji, a mianowicie powstaje pytanie czy proces ten rozumieć jako fazę kontrurbanizacji, czy też nie włączać jej w te procesy. Suburbanizacja postrzegana jako integralna część kontrurbanizacji "stanowiłaby swego rodzaju sumę zmian wynikających zarówno z dekoncentracji wewnątrzregionalnej, jak i dekoncentracji międzyregionalnej". Przy rozróżnieniu tych

¹⁴ G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast...*, op. cit., s. 62-64.

procesów w przypadku suburbanizacji akcentuje się znaczenie przestrzeni podmiejskiej a przy kontrurbanizacji przesunięcia między regionami¹⁵.

Koncentracja i ekspansja miast w USA

Pierwsze miasta w Ameryce Północnej powstały po przybyciu na ten kontynent pierwszych Europejczyków tj. w XV i początkach XVI w. Do tamtej pory nie przemierzone przez białego człowieka obszary starego kontynentu były miejscem, gdzie rozwijała się cywilizacja indiańska. Osady położone w głębi lądu były kolebkami kultur Majów, Tolteków i Inków. W erze nowożytnej miasta zakładane na Nowej Ziemi położone były przede wszystkim na wschodnim wybrzeżu. W XVI w. przez Hiszpanów została zasiedlona Floryda i Meksyk zwany „Nową Hiszpanią”. Kolonie francuskie powstały w obecnym Quebecu a były znane jako „Nowa Francja”. „Nowe Niderlandy” były to ziemie stanu Nowy Jork, skolonizowane przez Holendrów i Szwedów. Osady brytyjskie powstały w stanie Wirginia oraz Connecticut i Massachusetts, gdzie zrodziła się „Nowa Anglia”. W XVII w. miasta północnoamerykańskie były niewielkimi organizmami. Pięć największych z nich tj. Boston, Filadelfia, Nowy Jork, Newport i Charleston liczyły zaledwie 19 tys. mieszkańców, a więc mniej niż ówczesny Kraków. Szybki rozwój demograficzny rozpoczął się dopiero pod koniec XVII w. W pierwszych miastach założonych przez białego człowieka zostały przyjęte wzory urbanistyki europejskiej. Zaszczepione w XVII w. układy ortogonalne (tj. ulice przecinają się pod kątem prostym, tworząc system prostokątnych lub kwadratowych bloków zabudowy) doskonale zostały zaadoptowane, przede wszystkim z uwagi na ich prostotę i czytelność oraz łatwość wytyczania w terenie i podział na geometryczne działki, które z kolei nie sprawiały trudności przy sprzedaży. Dopiero w sto lat później zaczęły pojawiać się nowe koncepcje urbanistyczne, czego przykładem jest osiemnastowieczny, barokowy plan Waszyngtonu¹⁶.

Na początku XIX w. rozpoczął się okres rozwoju miast nazwany koncentracją, czyli wypełniania ich zwartą zabudową, zagęszczania i zacieśniania przestrzeni. Już w połowie XIX wieku prawie jedna trzecia Amerykanów zamieszkiwała ośrodki miejskie. Dziewiętnastowieczna urbanizacja w wielu rejonach Europy i Ameryki Północnej była silnie związana z procesami rozwoju przemysłu, a więc powtarzając za Januszem Ziółkowskim,

¹⁵ J. Grzeszczak, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, , Polska Akademia Nauk Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Prace Geograficzne nr 167, Wrocław 1996, s. 9-15; zob. także J. Grzeszczak, *Kontrurbanizacja – idea i rzeczywistość*, „Przegląd Geograficzny” 2000, T. LXXII, z. 4, s.373-393.

¹⁶ M. Motak, *Miasta Ameryki Północnej w okresie pionierskim 1559-1681. Dzieje formy urbanistycznej*, Politechnika Krakowska, Kraków 2004.

była funkcją industrializacji. Zdaniem Andrzeja Majera ekspansję miast można scharakteryzować jako „rozszerzanie się przestrzennego zasięgu aktywności produkcyjnej o charakterze nierolniczym, wzrastającą ruchliwość ludzi i produktów, pogłębiającą specjalizację w ramach społecznego podziału pracy oraz rosnącą stratyfikację zbiorowości miejskich”¹⁷. Zdaniem cytowanego autora procesy ekspansji miast zakończyły się w pierwszej dekadzie XX w.

W Stanach Zjednoczonych ekspansja miast była ściśle połączona z przemianami cywilizacyjnymi a w szczególności rozwojem technologii, środków transportu i energetyki. Zdaniem Johna R. Borcherta można wyróżnić cztery epoki w rozwoju urbanizacyjnym Ameryki, które zostały przez autora umownie nazwane epoką „żeglugi” (1790-1830), epoką „kolei” (1830-1870), epoką „stalowej kolei” (1870-1920) oraz epoką „samochodu, samolotu i rozrywki” (od 1920). W 1829 r. na terenie Stanów Zjednoczonych nastąpiła rozbudowa dróg kolejowych i powstały pierwsze regularne linie kolejowe. Rozwinął się także transport wodny, w którym wykorzystywano napęd parowy. Pod koniec lat 20-tych do brzegów Nowego Jorku zawitał pierwszy parowy transatlantyk. Parowce służyły ludziom nie tylko na otwartych morzach, lecz także pływały po jeziorach i takich rzekach jak Missisipi, Missouri i Ohio. Wykorzystanie wielkich statków do transportu spowodowało konieczność wybudowania odpowiednio dużych portów, szczególnie w miejscach położonych w niedalekiej odległości od miejsc bogatych w surowce. Rozwój transportu parowego, budowa nowych portów a wraz z nimi miast spowodowały kryzys nieprzystosowanych do nowoczesnej technologii małych portów i osad. Pod koniec XIX w. napęd parowy zaczęto wykorzystywać także w przemyśle. W latach 70-tych XIX w. połowa energii zużywanej w przemyśle pochodziła z tradycyjnych źródeł energii. Zakłady przemysłowe a wraz z nimi miasta rozbudowywano w pobliżu młynów wodnych, co oznaczało tendencje centralizacyjne w procesach urbanizacyjnych. Po 1870 r. dokonana się także rewolucja w transporcie kolejowym. Po raz pierwszy w przemyśle zaczęto wykorzystywać stal, co wiązało się zastąpieniem żelaznych szyn stalowymi. Pozwoliło to na wykorzystywanie dłuższych, szybszych i o większym składzie pociągów. Zestandardyzowano także różny do tej pory rozstaw torów i części wagonów. Dzięki temu linie kolejowe mogły zostać połączone i pociągi wyruszyły w trasy od jednego wybrzeża do drugiego. Sprawny transport kolejowy pozwoli na specjalizację regionów w rolnictwie. Zastosowanie stali zrewolucjonizowało także techniki budowlane, czego wyrazem były lśniące wysokościowce w centrach miast. W 1920 r.

¹⁷ A. Majer, *Kryzys miast...*, op. cit., s. 100.

rewolucję technologiczną wywołało wprowadzenie na wielką skalę silnika spalinowego do przemysłu. Wśród Amerykanów upowszechnił się także samochód, co między innymi spowodowało ogromne zmiany w rolnictwie. Poruszanie się przez mieszkańców samochodami doprowadziło do decentralizacji funkcji metropolitalnych. Własny środek transportu pozwolił mieszkańcom miast na przeprowadzkę na przedmieścia, a w nadchodzących dekadach ich dynamiczny rozwój. Szybko rozwijający się transport lotniczy umożliwił przedsiębiorcom lokalizację zarządów firm w światowych metropoliach. Czynnikiem rozwoju metropolii w XX w. stała się także rosnąca ilość czasu wolnego mieszkańców miast. Wraz z nią do miast wkroczył przemysł „czasu wolnego”, by rządowym wrażeń mieszkańcom zagwarantować niebanalne przygody¹⁸.

Wczesne miasta przemysłowe powstawały w latach 1870-1920 w północnowschodnim rejonie Stanów Zjednoczonych. Charakteryzowały się one koncentracją zakładów produkcyjnych w centralnych dzielnicach miasta, separacją i specjalizacją w wykorzystaniu ziemi oraz zamieszkaniem mieszkańców o wysokim statusie ekonomicznym w rejonach zewnętrznych miasta a grup pracujących w centrach. Zakłady przemysłowe lokowano w centrach, jak najbliżej węzłów komunikacyjnych i miejsc zamieszkania robotników, co miało prowadzić do obniżenia kosztów produkcji. Z kolei pracownicy fabryk wybierali miejsce zamieszkania w pobliżu miejsca pracy, czy też w specjalnie wybudowanych osiedlach robotniczych wiążąc swoje życie prywatne z życiem zawodowym. Wzrost zaludnienia w centrach miast tamtego okresu następował w wyniku migracji ludności z regionów wiejskich do miast oraz napływu przybyszy z Europy. Jako technologie, które umożliwiające rozrost centrów miast i dużą skalę urbanizacji wskazuje się rozwój transportu (kolej, parowce), wykorzystanie nowych materiałów (stal), nowy typ produkcji (taylorizm), nowe źródła energii (elektryczność) oraz nowe technologie telekomunikacji (telegraf, telefon)¹⁹. Aleksander Böhm literacko określa miasta przemysłowe jako „paleotechniczne piekło”, w którym krajobraz zyskuje miano kakotopii²⁰.

Władysław Misiak definiując miasto przemysłowe poprzez liczbę osób zatrudnionych w poszczególnych sektorach gospodarki. W mieście przemysłowym liczba mieszkańców

¹⁸ J. R. Borchert, *American Metropolitan Evolution*, [w:] M. Pacione (red.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2002 s. 119-150.

¹⁹ U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995, s. 69.

²⁰ A. Böhm, *Architektura krajobrazu. Jej początki i rozwój*, Politechnika Krakowska Kraków 1994, s.47.

zatrudnionych w przemyśle jest wyższa niż zatrudnionych w innych dziedzinach (wliczając dojeżdżających do pracy z najbliższej okolicy)²¹.

Miasta przemysłowe odznaczały się strukturą społeczną, w której zasadnicze znaczeniu miało wykształcenie, styl i standard życia oraz zróżnicowanie majątkowe i zawodowe. Jak zauważa G. Węclawowicz, w zróżnicowanej strukturze społecznej tamtych czasów, status społeczny zaczęto określać w zależności od statusu finansowego utożsamianego ze zdolnością do płacenia renty za mieszkanie²². B. Jałowiecki i M. S. Szczepański do charakterystycznych cech uwarstwienia społecznego miast przemysłowych zaliczają:

- występowanie grup społecznych hierarchicznie uporządkowanych;
- powszechne przekonanie i względnej trwałości tych grup;
- powiązanie owych grup społecznych z instytucjami politycznymi, gospodarczymi, wojskowymi, religijnymi, determinujące podział władzy;
- istnienie kulturowych różnic i społecznego dystansu między członkami poszczególnych warstw;
- identyfikacja poszczególnych członków określonej warstwy społecznej z innymi ludźmi wchodzącymi w jej skład;
- występowanie ideologii sankcjonującej istnienie zróżnicowanych warstw społecznych²³.

Procesy uprzemysłowienia i koncentracji ludności w miastach były połączone węzłem ścisłych zależności społecznych, kulturowych i ekonomicznych. W erze industrialnej ekspansji w Stanach Zjednoczonych (1812-1920) mariaż życia społeczno-kulturalnego i gospodarczego był szczególnie wyraźny. Urbanizacja tego okresu w głównej mierze przebiegała na ziemiach zachodnich kraju. Fakt niezamieszkiwania przez białego człowieka tych terenów ułatwiał procesy spekulacji ziemią, które odbywały się za przyzwoleniem i z pomocą władz lokalnych. Na dziewiczych terenach powstawały nowe szlaki kolejowe, wokół których magnaci finansowi wykupywali ziemię i budowali hotele. Zapoczątkowali tym samym rozbudowę miast w zachodniej części Stanów Zjednoczonych. Dążenia przedsiębiorców do osiągania większego zysku w nowych przedsięwzięciach, jak również oczekiwania polityków zwiększających swe wpływy na rozwijających się terytoriach były główną przyczyną ekspansji miast. Technologicznie umożliwił ją rozwój transportu i komunikacji, dzięki którym uniezależniono lokalizację miasta od czynników naturalnych²⁴.

²¹ Zob. hasło *Miasto* [w:] *Encyklopedia Socjologii*, t. 2, Oficyna Naukowa, Warszawa 1999, s. 229.

²² G. Węclawowicz, *Geografia...*, op. cit., s. 36.

²³ B. Jałowiecki, M.S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń ...*, op. cit. s. 31.

²⁴ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, op. cit., s. 48-52.

Przypadek Los Angeles pokazuje wpływ, jaki na rozwój miasta miała rozbudowa sieci komunikacyjnej. Przed 1870 rokiem Los Angeles było niewielkich rozmiarów centrum usługowym dla okolicznych farmerów. Od końca XIX wieku równocześnie rozpoczęły się i postępowały procesy rozwoju kolei oraz miejskiego transportu publicznego, które całkowicie przekształciły przestrzeń miasta. W latach 1868 - 1875 powstały pierwsze linie kolejowe, które stworzyły szkielet rozwoju nisko zagęszczonej przestrzeni Los Angeles. W tym samym okresie miasto zostało połączone z sąsiednimi osadami siecią tramwajową. W latach 20-tych XX wieku Los Angeles stało się celem migracji dla 100 000 nowych mieszkańców rocznie. Większość z nich osiedliła się w rejonach położonych na suburbiach. Na peryferyjnych (takich jak Long Beach, Pasadena, Glendale, Santa Monica, Alhambra, Huntington Pak) rozbudowały się również zakłady przemysłowe, dzięki czemu te podmiejskie dzielnice szybko stały się samodzielne gospodarczo. Miasta o rozmiarach pozwalających przemierzyć je pieszo, powstawały także wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Los Angeles w początkach XX wieku nie poradziłoby sobie z gwałtownym wzrostem populacji wyrażającym się w ekstensywnej zabudowie suburbii, gdyby nie świetnie rozwinięta sieć transportu publicznego. Niestety, na skutek dalszego wzrostu liczby mieszkańców system komunikacji stawał się niewydolny. Rozpoczęła się rozbudowa dróg a w konsekwencji wzrosło natężenie ruchu drogowego. W miarę wzrostu liczby samochodów prywatnych malało znaczenie transportu tramwajowego, aż w końcu w 1950 r. ostatnie tramwaj pojawił się na ulicach miasta. Powszechnym środkiem transportu stał się samochód. Los Angeles opłotła gęsta sieć dróg, a jego przestrzeń zdominowaną przez asfalt i beton nazwano „autoutopią”²⁵. Już w połowie XX w. publicysta George W. Long dał wyraz swemu zatrwożeniu tym wielkim, „zmotoryzowanym” miastem następującymi słowami: „Dla zwykłego przyjeźdnego ta rozrastająca się metropolia wydaje się niemal nierealna. Jej ogrom i szybkie tempo pozostawiają go z otwartymi ustami. (...) Ruch uliczny bezustannie i hałaśliwie sunie po jego arteriach z prędkością 55 mil na godzinę (prawie 90 km/h), a nawet szybciej... To jest miasto na kółkach”²⁶.

²⁵ L. Frost, *The History of American Cities and Suburbs*, „Journal of Urban History” vol. 27, no. 3, March 2001, s. 362-376.

²⁶ „National Geographic”, Numer Specjalny 2003, nr 01/03.

Tabela 1.
Największe miasta w USA w latach 1800, 1850, 1900

1800		1850		1900	
New York city, NY	60,515	New York city, NY	515,547	New York city, NY	3,437,202
Philadelphia city, PA	41,220	Baltimore city, MD	169,054	Chicago city, IL	1,698,575
Baltimore city, MD	26,514	Boston city, MA	136,881	Philadelphia city, PA	1,293,697
Boston town, MA	24,937	Philadelphia city, PA	121,376	St. Louis city, MO	575,238
Charleston city, SC	18,824	New Orleans city, LA	116,375	Boston city, MA	560,892
Northern Liberties township, PA	10,718	Cincinnati city, OH	115,435	Baltimore city, MD	508,957
Southwark district, PA	9,621	Brooklyn city, NY	96,838	Cleveland city, OH	381,768
Salem town, MA	9,457	St. Louis city, MO	77,860	Buffalo city, NY	352,387
Providence town, RI	7,614	Spring Garden district, PA	58,894	San Francisco city, CA	342,782
Norfolk borough, VA	6,926	Albany city, NY	50,763	Cincinnati city, OH	325,902
Newport town, RI	6,739	Northern Liberties district, PA	47,223	Pittsburgh city, PA	321,616
Newburyport town, MA	5,946	Kensington district, PA	46,774	New Orleans city, LA	287,104
Richmond city, VA	5,737	Pittsburgh city, PA	46,601	Detroit city, MI	285,704
Nantucket town, MA	5,617	Louisville city, KY	43,194	Milwaukee city, WI	285,315
Portsmouth town, NH	5,339	Charleston city, SC	42,985	Washington city, DC	278,718
Gloucester town, MA	5,313	Buffalo city, NY	42,261	Newark city, NJ	246,070
Albany city, NY	5,289	Providence city, RI	41,513	Jersey City city, NJ	206,433
Schenectady city, NY	5,289	Washington city, DC	40,001	Louisville city, KY	204,731
Marblehead town, MA	5,211	Newark city, NJ	38,894	Minneapolis city, MN	202,718
New London city, CT	5,150	Southwark district, PA	38,799	Providence city, RI	175,597

Źródło: U.S. Bureau of the Census

W 1900 r. największym miastem Ameryki był Nowy Jork, którego liczba mieszkańców wyniosła prawie trzy i pół milionów. W trójce największych miast tamtego okresu znalazły się również Chicago (1698 tys. mieszkańców) i Philadelphia (1293 tys. mieszkańców). Do rozwoju miast amerykańskich w wydatny sposób przyczyniła się emigracja ludności z Europy. Około roku 1920 osiedliło się w Stanach Zjednoczonych ponad 25 milionów przybyszów głównie z Irlandii, Włoch i środkowej Europy. Równocześnie z napływem nowych imigrantów w USA przybierały na sile procesy industrializacji, w których efekcie porzucano farmy i tereny rolnicze by osiedlać się w miastach. W rezultacie tych migracji do końca 1940 roku dwie trzecie Amerykanów mieszkało w miastach²⁷. Efektem wzrostu liczebności mieszkańców miast było ogromne zapotrzebowanie na mieszkania. Właściciele domów w całych dzielnicach przeznaczali je na wynajem. Zaczęto więc wznosić budynki nazwane *tenements* przeznaczone przez właścicieli wyłącznie na wynajem. Cechował je niski standard i mała powierzchnia mieszkań powodująca znaczne stłoczenie

²⁷ *Cities, growth of* [w:] *Family Encyclopedia of American History*, New York 1975.

mieszkańców. Nadmierne zagęszczenie ludności w miastach powodowało problem natury higienicznej i zdrowotnej miejskiej populacji²⁸.

Wzory literackie reprezentacji miasta przemysłowego w powieści XIX i początku XX w. charakteryzuje wyraźna ambiwalencja w ocenie miejskiego stylu życia. Powieściowy wizerunek dziewiętnastowiecznego miasta był zabarwiony pejoratywnie, a na początku XX w. diagnoza sytuacji społecznej w ówczesnych miastach wskazywała wręcz, że są to „chore organizmy”. Twórcy literatury zaangażowanej społecznie wskazywali na konieczność sanacji miejskiego życia i przebudowy struktury miast, czego istotą miały być nowe plany urbanistyczne. Przykładem takich rozwiązań były między innymi projekty „miasta-ogrodu” Ebenezera Howarda czy miasta przemysłowego Toniego Garniera. Społeczna niechęć do miasta przemysłowego miała dwojakie przyczyny. Miasto w opozycji do wsi jawiło się jako groźne, brudne, pełne zgnilizny moralnej i upadku obyczajowego. Literackich bohaterów często cechowało przerażenie i obrzydzenie miastem, lecz ich zachowanie określić można jako bezwolne poddanie się fatalizmowi miejskiemu. Poza negatywną moralnie oceną, miasto było miejscem rozwoju techniki, a postęp technologiczny, jaki się dokonywał budził u ludzi lęk przed szybkością przemian i nieznanymi jeszcze ich konsekwencjami. Wizerunek miasta było więc obliczem strasznej maszyny, która to miasto tworzyła. Obraz taki zarysował już Fryderyk Engels, który opisywał nędzę moralną i materialną miasta molocha, jakim był Londyn. W charakterystyce klasy robotniczej w Anglii podkreślał społeczne kontrasty pomiędzy sytuacją robotników żyjących w nędznych kamienicach a opływającej w dostatki burżuazji²⁹. Rozwój technologii i przemiany społeczne, jako czynniki negatywnej oceny miasta wskazuje Elżbieta Rybicka, która zauważa „antyurbanizm nie sprowadza się wyłącznie do negatywnej waloryzacji miasta – w istocie było ono traktowane jako symbol przekształceń cywilizacyjnych”³⁰.

Procesy decentralizacja i dezindustrializacja w Stanach Zjednoczonych

Miasta przemysłowe zostały ukształtowane w XIX w. procesach industrializacji. Lecz już w tym samym wieku rozpoczęły się procesy mające na celu dekoncentrację zakładów

²⁸ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, op. cit., s.53-54.

²⁹ F. Engels, *Położenie klasy robotniczej w Anglii*, Książka i Wiedza, Warszawa 1952.

³⁰ E. Rybicka, *Modernizowanie miasta. Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej*, Universitas, Kraków 2003, s. 41; zob. S. Nicieja, *Londyn i jego kondycja: historyczny i społeczny kontekst rozwoju miasta w powieściach Martina Amisa Forsa i Pola Londynu*, [w:] A. Gleń, J. Gutorow, I. Jokiel (red.), *Miasto, przestrzeń topos, człowiek*, Uniwersytet Opolski, Opole 2005; I. Dobosiewicz, *Wiktoriańskie miasto*

produkcyjnych. Przekształcenia te były związane z restrukturyzacją gospodarki, oddzieleniem pracy specjalistów od prostych, rutynowych czynności robotników, spadkiem zatrudnienia w przemyśle a przez to także spadkiem zaludnienia w miastach. Rozwój miast w procesie decentralizacji przebiegał zdaniem Jana Węgleńskiego w ten sposób, że wzrost strefy centralnej miasta następował wolniej w porównaniu do jego strefy zewnętrznej. Szybki rozwój przedmieść warunkowany był głównie masową migracją mieszkańców z centrum³¹.

Wśród badaczy procesów decentralizacji panuje zgodność, co do tego, że były one dominującym trendem przekształceń przestrzeni miast po II wojnie światowej. Natomiast Richard Harris i Robert Lewis starają się przekonać czytelników, że rozwój zakładów produkcyjnych na obrzeżach miast miał miejsce już od późnego XIX w. Przykładem opisywanym przez autorów jest Baltimore i Montreal, gdzie trend w kierunku decentralizacji przemysłu przybrał na sile w latach 70-tych XIX w. Badacze sądzą, że wiele miejsc pracy biurowej rozwijało się poza centralną dzielnicą biznesu (CBD) także już przed II wojną światową. Ich zdaniem pierwsze biura powstające na przedmieściach były związane z administracją zakładów produkcyjnych. Centra handlowe powstały na przedmieściach w okresie powojennym, lecz według amerykańskich badaczy wcześniej w tych miejscach musiały prosperować rodzinne sklepy. R. Harris i R. Lewis konkludują, że w pierwszej połowie XX w. centra handlowe, zakłady produkcyjne i obiekty biurowe ustawicznie przenoszono na przedmieścia³².

Po II wojnie światowej dezindustrializacja polegała na kurczeniu się sektora przemysłu ciężkiego oraz przenoszeniu się produkcji poza obszary miejskie. Jan Węgleński opisuje dezindustrializację z perspektywy przemian ekonomicznych, w których proces ten prowadzi do „ograniczania podstawowych zdolności produkcyjnych kraju”. Dokonywał się on przede wszystkim poprzez redukcję zatrudnienia w przemyśle. W Stanach Zjednoczonych proces ten był szczególnie wyrazisty w regionach tradycyjnie przemysłowych jak New Jersey, Pittsburg czy Detroit. W tych regionach kraju efektem dezindustrializacji były znaczące zmiany w charakterze i funkcji miast. Korporacje przeniosły się poza centra, w miejsca o niższych kosztach produkcji, tańszej sile roboczej oraz czystym środowisku. Zmieniono lokalizację zakładów przemysłowych początkowo na parki przemysłowe w suburbiach, później lokowano je w pasie Sunbelt, by w końcu umieszczać zakłady produkcyjne poza

przemysłowe i jego mieszkańcy w powieści Elizabeth Gaskell North and Suth, [w:] A. Gleń, J. Gutorow, I. Jokiel (red.), *Miasto...*, op. cit.

³¹ *Urbanizacja* [w:] *Encyklopedia socjologii*, t. 4, Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2002.

³² R. Harris, R. Lewis, *The Geography of North American Cities and Suburbs 1900-1950*, "Journal of Urban History" vol. 27, nr. 3, marzec 2001, s. 262-292.

granicami kraju. Analizując zmiany w lokalizacji firm produkcyjnych na terenie Stanów Zjednoczonych J. Węgleński wyróżnia cztery fazy procesu decentralizacji przemysłu. W pierwszej zakłady przemysłowe przenoszono do zewnętrznych stref okręgów metropolitalnych, czyli suburbiów. Drugą fazę charakteryzuje lokowanie produkcji w coraz to mniejszych miastach. Kolejny etap decentralizacji oznaczał rozwój nowych regionów przemysłowych przy jednoczesnych regresie lub upadku starych. Ostatnią fazę stanowiło przenoszenie produkcji do krajów o niższych kosztach zatrudnienia i wytwarzania³³.

Zmiana lokalizacji bądź upadek dużych zakładów przemysłowych pociągnęły za sobą bankructwa małych, prywatnych firm, które z nimi kooperowały. Jako następstwa reorganizacji struktury produkcyjnej Jan Węgleński wskazuje wzrost bezrobocia, spadek stopy życiowej i trudności finansowe dotychczasowych klas pracujących, co w konsekwencji prowadziło do wzrostu zjawisk patologii społecznej³⁴. Robert Fishman zauważa natomiast, że dezindustrializacja zniszczyła tradycyjny sektor przemysłowy ulokowany w granicach miast oraz zdestabilizowała relacje miast ze swoim sąsiedztwem, które bazowało na zależnościach pomiędzy miejscem pracy a zamieszkania. Ponadto proces ten pozbawił szans na znalezienie miejsc pracy milionów Afroamerykanów migrujących z południa kraju. Większość przybyszów wpadała w pułapkę braku dobrze płatnej i stabilnej pracy³⁵. Wysoką cenę jaką płaciło społeczeństwo za przekształcenia w strukturze gospodarczej podkreśla również Krzysztof Frysztański. Zauważa on jednak, że problemy społeczne takie jak bezrobocie, są w większości przypadków przejściowe i nie powinny tworzyć negatywnego obrazu procesów dezindustrializacji. Procesy te są „naturalnym i pozytywnym dostosowaniem się do gospodarki postindustrialnej i informatycznej, są zmianą w kierunku większej efektywności oraz konkurencyjności”³⁶.

Wyrazistym przykładem pogrążenia się miasta w kryzysie na skutek procesów deindustrializacji była sytuacja w Detroit. Po upadku przemysłu samochodowego miasto to zaczęły dotyczyć poważne problemy związane z depopulacją i wzrostem przestępczości. Po 1950 r. liczba białych mieszkańców miasta drastycznie się zmniejszyła, natomiast gwałtownie wzrósł odsetek czarnych Amerykanów. W mieście można było zauważyć dużą liczbę

³³ J. Węgleński, *Miasta Ameryki u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2001, s. 17-24.

³⁴ ibidem s. 25.

³⁵ R. Fishman, *The American Metropolis at Century's End: Past and Future Influences*, „Housing Policy Debate” 2000, vol. 11, nr 1, s. 199-213.

³⁶ K. Frysztański, *Paradygmat ekonomiczny we współczesnej socjologii miasta*, [w:] A. Majer, P. Starosta (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004, s. 48.

opuszczonych domów, które latami pozostawały niezamieszkałymi. W latach 60-tych wzrosła liczba przestępstw, kradzieży i narkotyków.

Ciekawym i nietypowym przykładem procesów decentralizacji są przekształcenia, jakie miały miejsce w Atlancie. Na początku XX wieku lokalni biznesmeni i politycy, by stymulować wzrost gospodarczy miasta, rozpoczęli budowę centrów konferencyjnych. Jako pierwszy w 1912 r. powstało w śródmieściu Convention and Visitors Bureau, co zapoczątkowało budowę konferencyjnej dzielnicy centralnej. Ten trend rozwojowy dominował w Georgii i już w 1960 r. Atlanta stała się jednym z czołowych ośrodków kongresowych. Od lat 90-tych XX wieku hotele i restauracje zaczęto rozbudowywać również na peryferiach miasta, Co było równoznaczne z procesami decentralizacji biznesu konferencyjnego i turystycznego. Przekształcenia te zaintrygowały teoretyków urbanizacji, którzy uważali ten sektor usług za ściśle związanym ze śródmieściem. Obszary wokół Atlanty takie jak Aport Area, Gwinnett Country, Cobb Country zaczęły się prężnie rozwijać, czego dowodem była wzrastająca liczba miejsc hotelowych. Szczególnie intensywnie rozbudowywały się rejony lotniska i hrabstwa Cobb, gdzie liczba miejsc hotelowych w 2000 r. prawie zrównała się z liczbą miejsc w centrum. Obszary te stały się subrynkami (*submarkets*) i zaczęły ze sobą konkurować. Ekspansja biznesu konferencyjnego do suburbiów była rezultatem indywidualnych decyzji polityków na szczeblu hrabstwa i władz miasta działających na rzecz harmonijnego wzrostu w obrębie zarządzanych rejonów³⁷.

Tabela 2.
Miejsca hotelowe w rejonie Atlanty (tys.)

Rejon	1985	1990	1995	2000
Downtown	11,0	10,2	10,3	10,7
Perimeter mall area	2,0	4,3	4,6	4,2
Galleria area in Cobb Country	5,4	7,7	8,2	10,2
Gwinnett area	1,6	4,9	5,4	5,1
Airport area	7,6	10,7	10,3	9,0
Metropolitan area total	40,8	53,9	56,5	88,0

Źródło: Atlanta Convention and Visitors Bureau i PKF Consulting

W przestrzeni miasta śladem dokonujących się przemian gospodarczych są straszące widma dawnych zakładów przemysłowych. Po zamianach, jakie dokonały się w technologii

³⁷ H. K. Newman, *Decentralization of Atlanta's Convention Business*, „Urban Affairs Review” 2002, vol. 38, no. 2, s. 232-252.

wiele firm upadło bądź „wyprowadziło” się z miast w poszukiwaniu lepszej lokalizacji. W granicach miast pozostały stare hale produkcyjne, baraki, magazyny i parkingi. Pozostawiany dobytek szpecił krajobraz miejski. Władze miejskie podejmowały działania zmierzające do wykorzystania terenów poprzemysłowych i zaczęły zachęcać inwestorów do ich wykorzystania. Jednym z działań rekultywacyjnych jest zaadoptowanie dawnych zakładów przemysłowych jako centra handlowe. Przykładem takich rozwiązań mających miejsce w San Francisco jest Ghirardelli Square, które powstało w miejscu dawnej fabryki czekolady oraz The Cannery utworzone z dawnej fabryki konserw. Równie często wyburza się upadłe przedsiębiorstwa lub przeistacza w parki przemysłowe. W Europie działania takie podjęto w Turynie we Włoszech, gdzie nieczynną fabrykę Fiata podzielono na sfery ekspozycji przemysłowej i handlowej, centrum konferencyjne, lotnisko dla helikopterów, przestrzenie dla małych przedsiębiorstw, restauracje, ogrody, bary, hotele i siedziby wydziałów Uniwersytetu Turyńskiego³⁸.

Peter Hall konkluduje, że proces dekoncentracji stał się uniwersalnym fenomenem, charakterystycznym dla wszystkich regionów metropolitalnych zarówno w grupie miast anglo-amerykańsko-australijskich, jak i europejskich czy japońskich. W efekcie dekoncentracji takich metropolii jak Londyn, Nowy Jork czy Los Angeles dystans, jaki dzieli centrum od przedmieść w ekstremalnych przypadkach sięga nawet 150 kilometrów. Proces, który początkowo dotyczył tylko obszarów rezydencjalnych miast i doprowadził do rozwoju przedmieść, następnie objął także decentralizację przemysłu a co za tym idzie dekoncentrację zatrudnienia, aż doprowadził do powstania policentrycznego systemu metropolitalnego.³⁹.

³⁸ D. Ghirardo, *Architektura po modernizmie*, przeł. M. Motak, M. A. Urbańska, VIA, Toruń – Wrocław 1999, s. 171-175.

³⁹ P. Hall, *Megacities, world cities and global cities*, Rotterdam 1997, www.megacities.nl/lecture_1/lecture.html

Rozdział 4.

Proces rozwoju przemieść w Stanach Zjednoczonych.

Po II wojnie światowej w strukturze demograficznej i sytuacji ekonomicznej mieszkańców miast amerykańskich zaszły znaczące zmiany. Szybkie bogacenie się i podnoszenie stopy życiowej ludności, oraz wysoki przyrost naturalny dosłownie rozsadzały dotychczasowy organizm miejski. Można było odnieść wrażenie, że metropolie zaczynały wzrastać chaotycznie i czasami w zupełnie przypadkowych kierunkach. Proces suburbanizacji oznaczał rozwój na przedmieściach przede wszystkim zabudowy mieszkalnej, oraz w mniejszym stopniu produkcyjnej, gdzie zamieszkiwali przedstawiciele klasy średniej. W centrach miast pozostał głównie sektor usług oraz administracja. Suburbanizacja wiązała się ściśle z procesami dekoncentracji ludności i decentralizacji zakładów produkcyjnych.

Szeroko problematykę rozwoju przedmieść omawia Jan Węgleński, który za badaczami amerykańskimi i francuskimi analizuje jej aspekty definicyjne i przytacza historię tego procesu. J. Węgleński opowiada się za następująco brzmiącą definiując terminu przedmieścia: „są to osiedla o gęstości zaludnienia zbliżonej do miejskiej, położone w bezpośrednim sąsiedztwie lub w pobliżu większego ośrodka miejskiego”. Dystans, który dzielił miejsce zamieszkania i pracy nie mógł uniemożliwiać codziennych dojazdów do pracy. Badacze, do których dorobku odwołuje się polski socjolog miasta wskazywali na różne aspekty procesu suburbanizacji. Wśród charakterystycznych cech tego typu zabudowy podkreśla się społeczną separację mieszkańców suburbiów od społeczności miejskiej, wyrażającą się we wzroście poczucia niezależności. J. Węgleński podkreśla także ekonomiczną i kulturalną zależność przedmieść od miasta, przy zachowaniu niezależności administracyjnej.

J. Węgleński przytacza trzy typy definicji suburbiów. Pierwszy z nich to definicje „prawne” lub „polityczne”, gdyż sformułowane są w oparciu o istnienie administracyjnych granic między strefą centralną a suburbiami. Drugi typ to definicje „demograficzne”, według których przedmieścia charakteryzują się niższą gęstością zabudowy, przewagą budownictwa jednorodzinnego oraz dłuższymi dojazdami do pracy. Trzeci typ definicji opiera się o kryterium istnienia specyficznego stylu lub sposobu życia mieszkańców suburbiów. J. Węgleński podkreśla, że w najnowszych pracach wykorzystuje się przede wszystkim

kryterium prawne wyróżniania rejonów podmiejskich¹. Od lat 80-tych, kiedy powstała praca „Metropolitalna Ameryka” przedmieścia przeszły zasadniczą ewolucję. Dlatego wyróżniki przemieść przyjęte przez polskiego badacza należałoby rozszerzyć uwzględniając specyfikę XXI-wiecznych suburbiów.

Jednym z pierwszych a zarazem wyjątkowo znaczącym opisem życia na przedmieściach są prace Herberta Gansa. W połowie XX w. prowadził on obserwacje uczestniczące wśród mieszkańców dzielnic podmiejskich na Long Island w Nowym Jorku. Osiedla te zostały wybudowane przez firmę dewepolerską Levitt & Sons, która oferowała klientom po przystępnej cenie jeden z sześciu modeli domów jednorodzinnych zabudowując rozległe obszary wokół miasta. Powstała na Long Island dzielnicą nazwano Levittown a jej mieszkańców Levittowners. Nazwa dzielnicy utożsamiana jest ze stereotypem głupich, nudnych i zbudowanych z prefabrykatów przedmieść. Dlatego też mieszkańcy zmienili jej nazwę i obecnie dzielnica ta jest znana jako Wilingboro. H. Gans w swojej pracy starał się udowodnić, że przedmieścia nie są miejscem nudy, monotonii i alienacji. Zwracał uwagę na wykształcenie się w społecznościach podmiejskich quasi-podstawowych związków i silnych więzi sąsiedzkich. Uważał, że na terenach podmiejskich mieszkańcy wiodą życie bardziej rodzinne niż w miastach oraz wykazują większą aktywność zawodową i społeczną. Autor zgadzał się z opinią, że jako całość przedmieścia są bardziej homogeniczne niż miasto centralne, lecz podkreślał zróżnicowany charakter ich poszczególnych rejonów. H. Gans okazał się także zajadłym krytykiem tez Louisa Wirtha. Uważał, że jego koncepcja miejskiego stylu życia nie może dotyczyć całego terenu miasta, które składa się z odmiennego w charakterze miasta centralnego, zewnętrznego i przedmieść. Polemizował także z L. Witthem w kwestii charakteru miejskiego życia tj. segmentywności i anonimowości, przedstawiając pięć typów mieszkańców miasta centralnego. Dla H. Gansa bardziej istotnymi wyznacznikami relacje pomiędzy gęstością, liczebnością a heterogenicznością są czynniki demograficzno-kulturowe jak etniczność, kultura i klasa².

Rozwój przedmieść jest związany z przemianami samych miast a niektórzy badacze twierdzą, że ich historia jest tak długa jak historia miejskich aglomeracji. Pierwsze przedmieścia powstały się w Londynie pod koniec XVIII w. i były miejscem zamieszkania burżuazji. Po 1870 r. proces ten rozpoczął się w Stanach Zjednoczonych, gdzie w tym okresie miała miejsce eksplozja miast industrialnych. Zdaniem badaczy proces suburbanizacji w

¹ J. Węglęski, *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988, s. 13-26.

² Zob. H. Gans, *The Levittowners*, Pantheon Books, Nowy Jork, 1967; H. Gans, *The Urban Villagers*, Free Press, Nowy Jork 1982.

Stanach Zjednoczonych można podzielić na kilka okresów. Od końca XIX w. do I wojny światowej można mówić o początkach rozwoju amerykańskich suburbiów, kiedy to wzrosła liczba osób codziennie dojeżdżających z przedmieść do pracy w centrum miasta. Zdaniem niektórych badaczy w tym okresie rozpoczął się proces migracji przemysłu z centrów miast oraz wynikający z niego proces decentralizacji zatrudnienia w tych branżach. Okres rozwoju nowoczesnych przedmieść rozpoczął się około 1920 r. a powodowany był wzrostem zaludnienia w miastach, wzrostem dochodów mieszkańców i upowszechnieniem się samochodu. W kolejnej fazie trwającym do II wojny światowej, tempo rozwoju przedmieść zostało zahamowane z powodu kryzysu ekonomicznego panującego w Stanach Zjednoczonych. Można powiedzieć, że w latach od drugiej połowy XIX w. do zakończenia II wojny światowej rozpoczęły się procesy formowania się przedmieść, lecz postępowały one w umiarkowanym tempie. Natomiast po II wojnie światowej i w latach kryzysu gospodarczego nastąpił gwałtowny rozwój budownictwa mieszkaniowego na terenie przedmieść. W 1950 r. miasto centralne zamieszkiwało 57% ludności miasta, a 70% znalazło tam zatrudnienie. Trzydzieści lat później odsetek mieszkańców zmalał do 40%. Równocześnie wzrosła liczba mieszkańców przedmieść do 60% ogółu ludności miast. Również tak samo liczna grupa mieszkańców znalazła miejsce pracy w mieście centralnym, co na przedmieściach³. W latach 1950-1980, na które przypada największy rozwój suburbiów (*suburban boom*), rozwój budownictwa mieszkaniowego postępował, zdaniem D. C. Thornsa, szybciej niż rozbudowa niezbędnej infrastruktury. Z tych względów wzrostowi suburbiów towarzyszyły permanentne problemy w postaci niewystarczającej sieci kanalizacyjnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, transportowej czy też braku centrów handlowych. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy było postępowanie deweloperów, którzy przy budowie małych osiedli ze względów finansowych nie dbali o pełny pakiet usług infrastrukturalnych⁴.

³ *Suburbanization and decentralization* [w:] *International Encyclopedia of Sociology*, Fitzron Dearborn Publisher, Londyn – Chicago 1995; R. Fishman, *Bourgeois Utopia: Vision of Suburbia*, [w:] S. S. Fainstein, S. Campbell (red.), *Readings in Urban Theory*, Blackwell Publishers, Cambridge – Oxford 1996, s. 23-60; L. S. Bourne, *Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Reality*, [w:] M. Pacione (red.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2002, s.257-281; R. Harris, R. Lewis, *The Geography of North American Cities and Suburbs 1900-1950. A new Synthesis*, "Journal of Urban History" 2001, vol. 27, no. 3, s. 262-292.

⁴ D. C. Thorns, *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*, Palgrave Macmillan, New York 2002, s. 115.

Tabela 1.

Zmiany w zaludnieniu i zatrudnieniu w USA w latach 1950-1990 (%)

	1950	1960	1970	1980	1990
Miasto centralne					
zaludnienie	57	49	43	40	37
zatrudnienie	70	63	55	50	45
Przedmieścia					
zaludnienie	43	51	57	60	63
zatrudnienie	30	37	45	50	55

Źródło: L. S. Bourne, *Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Reality*, [w:] M. Pacione (red.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2002 s. 262.

Pod koniec XX w. przedmieścia liczyły więcej mieszkańców i rozwijały się bardziej prężnie niż miasta jednakże nie tak dynamicznie jak do tej pory. Z analiz rozwoju przedmieść w 35 okręgach metropolitalnych w latach 1990 – 2000 wynika, że ich zaludnienie wzrosło o 14%. Jednakże śledząc ich rozwój w indywidualnych przypadkach okazuje się, że był on bardzo zróżnicowany. Ponad jedna trzecia z 2 600 badanych przedmieść wyludniała się lub przeżywała stagnację demograficzną. Pograżone w kryzysie przedmieścia znajdowały się przede wszystkim w regionie północno-wschodnim (38,5%) i środkowo-zachodnim (31,8%). Sytuacja demograficzna przedmieść była ściśle powiązana z procesami, jakie miały miejsce w danych okręgach metropolitalnych. Przedmieścia, w których odnotowano największy spadek zaludnienia zlokalizowane były w wyludniających się regionach metropolitalnych a rozwijające się znajdowały się w regionach, w których liczba ludności nie zmniejszyła się znacząco⁵.

W dynamicznie rozwijających się przedmieściach niektórzy badacze wydzielili ich rdzeń nazywając te miejsca pierwszymi przedmieściami (*first suburbs*). Robert Puentes i David Warren zdefiniowali pierwsze przedmieścia według kryterium lokalizacji, czasu powstania i liczby ludności je zamieszkującej w 2000 r. Ich zdaniem są to miejsca, które rozwijały się jako pierwsze po mieście centralnym (*primary city*) a przed gwałtowną ekspansją przedmieść, więc około roku 1950. Zazwyczaj znajdują się blisko centrum metropolii. W obręb analizy zakwalifikowano tylko te hrabstwa, które w 1950 r. zaliczono do standardowych obszarów metropolitalnych (*statistic metropolitan area SMA*) i zawierały bądź przylegały do stu największych miast Ameryki. Musiały także spełnić warunek liczebności tzn. po odjęciu liczby mieszkańców miasta w hrabstwie musiało pozostać ponad 120 tys. mieszkańców.

⁵ W. H. Lucy, D. L. Philips, *Suburban and the Census: Patterns of Growth and Decline*, The Brookings Institution Center on Urban & Metropolitan Policy, Waszyngton 2001.

Na podstawie powyższych kryteriów R. Puentes i D. Warren wyselekcjonowali 64 hrabstwa, które uznali za amerykańskie pierwsze przedmieścia. Znajdują się one głównie na wschodnim wybrzeżu, w regionie wielkich jezior oraz na wybrzeżu kalifornijskim (zob. załącznik). W 2000 r. zamieszkiwało je prawie 20% Amerykanów. Pierwsze przedmieścia charakteryzują się pewnymi nietypowymi cechami odróżniającymi je od miasta centralnego czy nowszych suburbii. Wydaje się, że wynikają one z historycznych uwarunkowań powstania tych obszarów. Kiedy powstawały pierwsze przedmieścia podział na miasto i tereny je okalające był wyrazisty. Tereny poza miastem były atrakcyjnym miejscem zamieszkania i posiadanie domu w tych rejonach świadczyło o statusie ich mieszkańców. Stały się one wówczas miejscem, gdzie swoje domy budowali wykształceni i dobrze sytuowani mieszkańcy. W 2000 r. wciąż dużo ludności zamożnej, wykształconej i posiadającej własny dom zamieszkiwało te rejony. Także odsetek ludzi w podeszłym wieku mieszkających w pierwszych przedmieściach jest wyższy niż w reszcie kraju. Obecnie te położone blisko centrów miejsca borykają się z nagłymi zmianami rasowymi i etnicznymi, w efekcie czego jedna trzecia ich populacji to mniejszości. Pierwsze przedmieścia różnią się także znacznie pomiędzy sobą ze względu na zróżnicowania regionalne w kraju, które znajduje odbicie w tych obszarach miasta⁶.

Geneza procesów suburbanizacji jest bardzo złożona i nie sposób jej analizować w oderwaniu od restrukturyzacji gospodarczej i demograficznej dekoncentracji. Różni badacze wskazywali na odmienne powody rozbudowy przedmieść. By uporządkować wielość czynników wpływających na rozwój terenów podmiejskich Mark Gottdiener i Ray Hutchison zaproponowali dwie teorie rozwoju miast w procesie suburbanizacji. Pierwszą z nich, nazwaną przez badaczy *demand side*, można określić jako teorię rynkową. Zgodnie z nią wzory przekształceń przestrzeni tworzone są w oparciu o żądania konsumentów i oczekiwania przedsiębiorców. Potrzeby konsumentów powstają na podstawie ich własnych marzeń o posiadaniu domku jednorodzinnego, jego wyglądzie i usytuowaniu. Jako czynniki rozwoju przedmieść wskazać tutaj można zatłoczenie miast, popularyzacja podmiejskiego stylu życia oraz rozwój środków transportu.

Drugą z zaproponowanych teorii jest koncepcja *supply side*, w której kładzie się mniejszy nacisk na oczekiwania mieszkańców, natomiast znaczące są działania przedsiębiorców i władz lokalnych. W tym ujęciu przestrzeń miasta kształtują deweloperzy, bankierzy oraz politycy tak, by zaspokoić własne potrzeby. Zgodnie z takimi wyznacznikami

⁶ R. Puentes, D. Warren, *One-Fifth of America: A Comprehensive Guide to America's First Suburbs*, The Brookings Institution Metropolitan Policy Program, Waszyngton 2006.

rozbudowa przedmieść nastąpiła dzięki rządowym subsydiom dla przedsiębiorców przyznanym po wielkim kryzysie, ustawie o mieszkalnictwie z 1934 r., subwencjom podatkowym dla właścicieli domków jednorodzinnych oraz decentralizacji przemysłu. Wymienione czynniki dominowały w procesie rozwoju przedmieść od chwili, gdy suburbanizacja stała się procesem masowym, a więc od lat 40-tych aż do lat 60-tych XX wieku⁷.

Wśród polskich socjologów miasta przyczyny procesu rozwoju amerykańskich szeroko omawiają Andrzej Majer⁸ i Jan Węgleński⁹. Obydwaj badacze dowodzą, że rozwój przedmieść nastąpił pod wpływem procesów dezindustrializacji i decentralizacji przemysłu. W ich efekcie zmieniła się lokalizacja zakładów przemysłowych oraz struktura zawodowa społeczeństwa. Wzrosła liczba pracowników niefizycznych (*white collar workers*) i nastąpiła separacja przestrzenna miejsca zamieszkania i pracy. Drugim z kluczowych czynników rozwoju przedmieść była poprawa koniunktury gospodarczej po II wojnie światowej oraz wzrost zamożności społeczeństwa. Procesom tym towarzyszyło zwiększenie przyrostu naturalnego, który przez demografów i socjologów został nazwany *baby boom*. Zamożni mieszkańcy przeprowadzali się na przedmieścia a do centrów zaczęła napływać ludność kolorowa i imigranci. Warunki życia w śródmieściach pogorszyły się co wzmocniło exodus lepiej sytuowanych mieszkańców. Kolejnym czynnikiem rozbudowy przedmieść był rozwój motoryzacji. Konsekwencją postępującej decentralizacji miast był kryzys transportu publicznego, którego dotychczasowe szlaki komunikacyjne były niewystarczające na nowo zabudowywanych terenach. Znacząco wzrosła zatem liczba posiadaczy samochodów. Gwarantował on mieszkańcom poczucie wolności dzięki uwolnieniu ich spod tyrańi rozkładów jazdy autobusów. Pozwalał także na dojazdy bezpośrednio do oddalonych od centrów posesji. Obserwujący przemiany miast amerykańskich K.W. Stadnicki-Gizbert konkluduje „samochód stworzył suburbia, ale stworzona przez samochód suburbia decyduje, że stał się on niezastąpiony”¹⁰. Wraz ze wzrastającą liczbą zmotoryzowanych mieszkańców przedmieść pilną stała się potrzeba rozbudowy infrastruktury drogowej. W tym celu w 1956 r. rozpoczął się międzystanowy program budowy autostrad. Powstające na obrzeżach miast parki przemysłowe tj. strefy koncentracji nowoczesnego przemysłu i usług bądź parki naukowe oferowały napływającej ludności atrakcyjne miejsca pracy z dala od śródmieść.

⁷ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 67-74.

⁸ A. Majer, *Duże miasta Ameryki. "Kryzys" i polityka odnowy*, Łódź 1997, s. 55.

⁹ J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka ...op .cit.*, s. 26.

¹⁰ K. W. Stadnicki-Gizbert, *Refleksje z włóczęgi po świecie*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 1998, s. 112.

Natomiast sposobem spędzania wolnego czasu i formą rozrywki stały się dla mieszkańców przedmieść wizyty w centrach handlowo-rozrywkowych (*malls*).

Opisując rozwój przedmieść w miastach światowych w XX wieku David C. Thorns wskazuje cechy w większości przypadków zbieżne z wyżej wymienionymi. Podkreśla więc rolę relatywnie taniego transportu publicznego a także środków prywatnej komunikacji. Akcentuje również czynniki gospodarcze, takie jak zmiana charakteru działalności przedsiębiorstw, czego przykładem może być rozpoczęcie produkcji masowej oraz zmiana skali działania firm na krajową a w dalszej kolejności na międzynarodową. Wzrost zamożności społeczeństwa i rozpowszechnienie się wzorów masowej konsumpcji (szczególnie znaczący jest popyt na towary AGD) oraz rozwój suburbiów są procesami wzajemnie warunkującymi się. W ich efekcie następuje homogenizacja stylów życia i przestrzeni dzielnic peryferyjnych niezależnie od statusu społecznego zamieszkujących je grup ludności. Konsekwencją rozbudowy przedmieść, zdaniem D. C. Thorsa, było rozbitcie przestrzeni miejskiej na dzielnice mieszkaniowe, przemysłowe, rozrywkowe i handlowe. Ponadto ukonstytuował się podział na przestrzeń publiczną w centrum miasta i przestrzeń „prywatną” w suburbiach. Do niedawna tę pierwszą można było określić jako „męską”, patriarchalną z uwagi na dominację w tej przestrzeni czynnych zawodowo mężczyzn, a przestrzeń suburbii jako „kobiecą”, ponieważ w dzień pozostawały w tych rejonach kobiety zajmujące się domem i dziećmi¹¹.

Oprócz czynników społeczno-ekonomicznych do rozwoju przedmieść przyczyniły się w ogromnym stopniu czynniki polityczno-prawne. W 1934 roku nowopowstała Federalna Administracja Budowlana (Federal Housing Administration FHA) zaczęła udzielać długoterminowych kredytów hipotecznych, co umożliwiło wielu Amerykanom kupno własnych domów. Podobnie rozwiązania od 1944 roku dotyczyły weteranów wojennych, dla których również uruchomiono program kredytów hipotecznych na zakup domu. Trzy lata później dla powracających żołnierzy lub weteranów wojny II wojny światowej rozpoczęto masową budowę niedrogich domów, czego przykładem było osiedle Levittown, w stanie Nowy Jork. W 1956 roku zapadła decyzja o budowie sieci 66 tys. km międzystanowych autostrad, których koszt w 90 proc. pokrył rząd federalny. Zachęty władz federalnych, działania kongresu i sądów, były jedną z głównych, obok ekonomicznych, przyczyn migracji rodzin amerykańskich na przedmieścia. Liberalna polityka kredytowa również wydatnie wpłynęła na rozwój przedmieść. Po II wojnie światowej rozpoczęły się masowe migracje do suburbiów białych przedstawicieli klasy średniej. W mieście wewnętrznym w miejsce

¹¹ D. C. Thorns, *The Transformation of Cities*. ..., op. cit., s. 18-22.

dotychczasowych mieszkańców osiedlili się czarni Amerykanie przybyli z południa. W latach 70-tych XX w. Waszyngtonie, w Newark oraz w Gary (Indiana) mieszkało więcej czarnych mieszkańców niż białych¹².

Życie na przedmieściach miast obserwatorzy miejskich zjawisk oceniali różnie. Po II wojnie światowej pojawiły się publikacje, w których fenomen suburbiów był postrzegany zdecydowanie negatywnie. Podkreślano społeczną homogeniczność mieszkańców peryferii, którą tworzyły rodziny z klasy średniej posiadające małe dzieci. Cechowały je te same potrzeby i cele życiowe. Jednorodność obszarów suburbiów wzmacniała standardowa architektura, która pozbawiona była elementarnych cech indywidualnych. Twierdzono również, że w suburbiach mają miejsce procesy dezintegracji rodziny spowodowane ogromnym zadłużeniem. Sytuacja finansowa wpływała niekorzystnie na atmosferę rodzinną i wychowanie dzieci. W takiej sytuacji głowy rodzin musiały podejmować dodatkową pracę, rezygnując prawie zupełnie z życia rodzinnego. Gospodarstwa domowe zostawały wyłącznie pod opieką żon i matek. W pracach poświęconych rozwojowi i problemom suburbiów pojawiały się głosy, że życia w tych rejonach miast prowadzi do izolacji powodującej choroby psychiczne. Przytoczone opinie przyczyniły się do powstania stereotypu określającego styl życia mieszkańców przedmieść. Swoisty mit życia na peryferiach zaczął tracić rację bytu, kiedy w latach 70-tych rozwinął się ruch feministyczny, a także wzrósł odsetek kobiet pracujących zawodowo oraz zaczął ulegać zmianie tradycyjny podział ról w rodzinie¹³.

Zmiany społeczne, jakie dokonały się na przedmieściach podkreślają także Mark Gottdiener i Ray Hutchison, którzy zauważają oni, że po 1960 r. wzrosła segregacja klasowa i rasowa. W obrębie białej populacji mieszkańców suburbii narastało i wciąż przybiera na sile zróżnicowanie klasowe. Jego przyczyną jest brak osiedli domów jednorodzinnych o umiarkowanych cenach sprzedaży. Autorzy stoją także na stanowisku, że na przedmieściach wciąż ma miejsce silna segregacja rasowa, ponieważ tylko 5% mieszkańców tego rejonu to Afroamerykanie, mimo że stanowią oni 12% populacji. M. Gottdiener i R. Hutchison uważają, że w drugiej połowie XX w. na przedmieściach miały miejsce istotne zmiany ekonomiczne. W tych rejonach miast wzrosła liczba miejsc pracy na skutek dekoncentracji aktywności gospodarczej z centrów miast oraz kreowaniu nowych miejsc pracy między innymi w powstających centrach handlowych. W centrach dzielnic powstałych na

¹² *Cities, growth of*[w:] *Family Encyclopedia of American History*, New York 1975; "National Geographic", Numer Specjalny 2003, nr 01/03, s. 114-135.

¹³ J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka*, ... op. cit., s. 33-37; D. C. Thorns, *The Transformation of Cities*, ... op. cit., s. 115.

przedmieściach miał też miejsce proces powtórnej koncentracji działalności gospodarczej. Kolejnym fenomenem w rozwoju przedmieść po 1960 r. jest kształtowanie przestrzeni na potrzeby „nowych” przemysłów. W znacznym oddaleniu od śródmiejskiego zatłoczenia, pośpiechu i hałasu powstawały parki przemysłowe i naukowe. Ich cechą charakterystyczną jest to, że prowadzona przez nie aktywność gospodarcza jest całkowicie niezależna od centrum miasta¹⁴.

W dotychczasowych analizach struktury społecznej miast podkreślano exodus białej, lepiej sytuowanej ekonomicznie ludności na przedmieścia oraz napływ do śródmieść ludności uboższej, kolorowej i nowoprzybyłych imigrantów do Stanów Zjednoczonych. Jednakże z badań przeprowadzonych w 1999 r. przez grupę naukowców z Uniwersytetu Albany, a także badaczy z Brookings Institution wynika, że imigranci osiedlają się już nie tylko w centrach metropolii. Autorzy dowodzą, że współcześnie bariery w zamieszkaniu w suburbiach w stosunku do ludności napływającej do USA znacznie zmaleły. Osiedlanie się mniejszości na przedmieściach (*minority suburbanization*) znacznie wzrosło w latach 90-tych, do tego stopnia, że z początkiem obecnego wieku grupa ta stanowiła ponad jedną czwartą populacji przedmieść. W przedmieściach obszarów metropolitalnych o wysokim odsetku grup mniejszościowych, tak zwanych *melting pot suburbs*, dwóch z pięciu mieszkańców nie jest rodowitymi Amerykaninami. Zdaniem demografów i socjologów o rozwoju przedmieść w latach 90-tych decydował napływ Afro-Amerykanów, Latynosów i Azjatów. Enzo Minione zauważa także, że niektóre przedmieścia stały się miejscem zamieszkania przedstawicieli najbardziej zamarginalizowanych społeczności czy też mniejszości częstokroć poddawanych dyskryminacji. Na skutek przestrzennej separacji tych grup mieszkańców ulega wzmocnieniu ich społeczne izolacja i wykluczenie (*social exclusion*)¹⁵.

Obecnie suburbia stały się nieomal całkowicie autonomicznymi, suwerennymi gospodarczo jednostkami. Dynamiczne i żywe przedmieścia przekształciły się w nowy typ przestrzeni mieszkalnej, którą trudno scharakteryzować w tradycyjnych kategoriach takich pojęć jak: „wiejski”, „miejski”, czy też „podmiejski”. Zdaniem Harvey'a K. Newmana, przy takim stopniu niezależności suburbiów nie można już określać je przedrostkiem „sub”, ponieważ nie są one podrzędne względem miasta centralnego. Składają się ze wszystkich wyspecjalizowanych funkcji wielkiej metropolii, jak przemysł, handel, edukacja, służba

¹⁴ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s.85-91.

¹⁵ zob., R. D. Alba i in., *Immigrant Groups in the Suburbs: a Reexamination of Suburbanization and Spatial Assimilation*, "American Sociological Review" 1999, Vol. 64, s. 446-460; *Suburb* [w:] *The Blackwell Dictionary of Modern Social Thought*, W. Outhwaite (red.), Blackwell Publishing 1993; W. H. Frey, *Melting Pot Suburbs: A Census 2000 Study of Suburban Diversity*, The Brookings Institution Center on Urban & Metropolitan Policy, 2001.

zdrowia czy centra kultury¹⁶. Rob Kling, Spencer Olin i Mark Poster zaproponowali więc termin *postsuburban* dla określenia w pełni autonomicznych gospodarczo przedmieść. Autorzy posłużyli się nim by określić nowopowstającą przestrzenną formę zabudowy¹⁷. Podobny termin lecz mający inne konotacje zaproponowali William H. Lucy i Dawid L. Phillips. Wprowadzony przez nich *post-suburban era* odnosi się do przedziału czasowego a nie do form przestrzennych a określa następną po suburbanizacji erę rozwoju miejskiego¹⁸.

Przykładem rozwoju przedmieść adekwatnym do wyżej opisanych przemian są przeobrażenia Orange County w Kalifornii. Rejon ten w latach 60-tych zaliczany był do tradycyjnych suburbiów Los Angeles. Od 1980 roku rozwijał się gospodarczo i dążył do uniezależnienia życia kulturalnego. Większość mieszkańców podjęła pracę w tym rejonie rezygnując z dojazdów do dzielnic centralnych Los Angeles. Od kiedy wyniki gospodarcze stały się jednymi z największych w kraju, a w lokalnej społeczności zaczęły dominować postawy kosmopolityczne i konsumpcyjne Orange County przestano zaliczać do rejonów suburbii. Hrabstwo to stało się centrum przemysłu zaawansowanych technologii. Liczba osób zatrudnionych w zakładach zaawansowanej technologii wzrosła z 25000 osób w 1959 r. do 70000 w 1970 r. Dominującymi przemysłami były komunikacja, produkcja aparatury biurowej i informatyka, a także produkcja aparatury medycznej i kontrolno-pomiarowej¹⁹.

Rozwój przedmieść w Stanach Zjednoczonych przybrał niezwykle rozmiary. Suburbia stały się czymś więcej niż osiedlami domów jednorodzinnych. Są miejscem pracy i rozrywki dla ich mieszkańców. O dokonujących się przekształceniach tych rejonów zarówno demograficznych jak i strukturalnych świadczą m.in. wzrastające zróżnicowanie rasowe i etniczne oraz upowszechniające się zamknięte osiedla (*gated communities*). Wraz z urbanizacją terenów podmiejskich i zainteresowaniem naukowców tymi przekształceniami zaczęły pojawiać się nowe terminy na określenie przeobrażających się przedmieść. Dla scharakteryzowania ekstensywnej zabudowy przedmieść analitycy posłużyli się takimi sformułowaniami jak *exurbs*, *outer city*, *urban villages*, *middle landscape* czy *urban fringe*. Z uwagi na rozwój i uniezależnienie się przedmieść od miasta centralnego wprowadzono pojęcie „miasta na przedmieściach” (*suburban city*). Kolejnym krokiem było wprowadzenie

¹⁶ H. K. Newman, *Decentralization of Atlanta's Convention Business*, „Urban Affairs Review”, vol. 38, no. 2, November 2002, 232-252.

¹⁷ R. Kling, S. Olin, M. Poster, *Beyond the Edge: the Dynamism of Postsuburban Regions*, <http://www.slis.indiana.edu/faculty/kling/pubs/postintr.html>

¹⁸ W. H. Lucy, D. L. Phillips, *The Post-Suburban Era Comes To Richmond: City decline, Suburban Transition, and Exurban Growth*, [w:] M. Pacione (red.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2002, s. 340-363.

¹⁹ G. Benko, *Geografia technopolii*, przeł. K. Malaga, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993, s. 75-82.

terminów, które określają formę zabudowy miasta na przedmieściach. Najbardziej znaczącymi z nich są *edge city*, *boomburbs* oraz *edgeless city*.

„Miasta na przedmieściach”

Joel Garreau opisując z pewnym przerażeniem jemu współczesną zurbanizowaną Amerykę jako jeden z pierwszych opisał fenomen „miast” położonych przy autostradach. Jawiły mu się jako szeroko zarysowane punkty w otoczeniu, które nasuwały skojarzenie z grzybami. W tych rejonach dominujące w zabudowie budynki biurowe rzadko stały „oko w okno”, ponieważ oddzielone były pasami zieleni czy parkingów. J. Garreau nazwał te miejsca *edge cities*. *Edge*, ponieważ kiedyś były pełnym żywiołów światem pionierów i imigrantów, który to świat powstawał daleko od śródmieść. Opisywane miejsca badacz nazwał *cities*, ponieważ posiadały wszystkie funkcje, jakie charakteryzują miasto, czyli miejsca pracy, handel i rozrywkę. Zdaniem J. Garreau *edge city* jest to miejsce, które odznacza się następującymi cechami:

1. Przynajmniej 5 mln. stóp kwadratowych ich powierzchni zajmują dzierżawione biura
2. Przynajmniej 600 tys. stóp kwadratowych przypada na dzierżawioną przestrzeń handlową (co odpowiada sporemu mallowi)
3. Ilość miejsc pracy przewyższa liczbę miejsc mieszkalnych
4. Przez społeczność lokalną jest postrzegane jako miejsce
5. Było czymś w rodzaju miasta zarówno w ostatnim czasie jak i trzydzieści lat temu.

Jednakże sam autor przyznaje, że wiele z istniejących *edge cities* nie spełnia wszystkich warunków zawartych w zaproponowanej definicji. Według publicysty, którego praca zdobyła ogromny rozgłos a wprowadzony termin znalazł stałe miejsce w rozważaniach naukowych, w *edge cities* mieści się dwie trzecie powierzchni biurowej znajdującej się w USA. Stały się one znaczącym rynkiem pracy i luksusowej konsumpcji. „Miasta na krawędzi” mogą przybierać różne formy, takie jak skoncentrowane skupiska czy rozciągnięte wzdłuż autostrad pasma, jak wzdłuż autostrady San Diego w Orange Country w Kaliforni²⁰.

Simon Parker podkreśla kolejną ważną cechę *edge cities* a mianowicie to, że są one przede wszystkim prywatnymi „królestwami”, w których nie ma przestrzeni publicznej. Wszystkie obiekty, które w miastach są publiczne, jak parkingi lub place zabaw dla dzieci, w *edge cities* są własnością prywatną. „Miasta na krawędzi” posiadają parki biznesowe, hipermarkety i zabudowania mieszkalne, lecz nie mają władz miejskich i lokalnych mediów.

²⁰ J. Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, Anchor Books, Nowy Jork 1991, s 3-15.

Pozbawione są także znaków zbiorowej tożsamości, którymi są na przykład mapy centrów miast lub przydrożne tablice określające granice miejsca. S. Parker przywołuje też różne nazwy, jakimi określa się *edge cities*, a są to *commercial centers*, *suburban business district*, *suburban core*, *urban subcentres*, *pepperoni pizza cities*, *superburbia*, *peripheral centres*²¹.

Robert E. Lang i Jennifer LeFurgy zastanawiają się jak będą się rozwijać *edge cities* i co się z nimi w przyszłości stanie. Z dalszymi przekształceniami, zdaniem autorów związane jest wiele problemów i ograniczeń. Analizując możliwy rozwój tych form osadniczych do wewnątrz, czyli wzrost koncentracji i zagęszczenia przestrzeni *edge cities*, można przypuszczać, że spowoduje to wzrost kosztów funkcjonowania w nich i znaczne utrudnienia w ruchu samochodowym. *Edge cities* stracą też największe swoją zalety, którymi są relatywnie niska gęstość zaludnienia, otwarta forma i przestronność zabudowy. W przypadku rozwoju miasta w kierunku zewnętrznym autorzy przewidują trudności w zabudowie otaczających je terenów, przeciążenie dróg nieplanowanych do ruchu miejskiego oraz rozprzestrzenienie się dotychczas skoncentrowanej formy w izolowane skupiska. Do problemów w rozwoju *edge cities* zaliczyć trzeba także sprzeciw okolicznych właścicieli domów, niechętnych rozbudowie podmiejskich centrów w ich sąsiedztwie²².

Współcześnie przykładem miasta składającego się z wielu *edge cities* jest Los Angeles. Jego struktura jest wynikiem rozwoju tego miasta, które już w swych początkach składało się z wielu oddzielonych od siebie centrów połączonych szlakami komunikacyjnymi. Obecnie jego obrzeża rozwijają się bardziej dynamicznie niż centrum, w którym mieści się zaledwie jedna dziesiąta miejsc pracy. Także odsetek ludności zamieszkującej obszary poza miastem centralnym jest większy i szybciej wzrasta niż w Los Angeles City. William A. V. Clark podkreśla, że policentryczna struktura Los Angeles nie jest postmodernistyczną konstrukcją, tylko wynika z przekształceń tego kalifornijskiego miasta²³.

Wielu badaczy współczesnych miast przywołuje koncepcję J. Garreau. Wydaje się, że ogromną zaletą tej pracy jest bardzo trafne określenie skoncentrowanej wokół szlaków komunikacyjnych zabudowy biurowej. Termin *edge city* znalazł miejsce w wielu podręcznikowych opracowaniach z zakresu socjologii miasta. Jednakże niektórzy badacze krytykują płynące z tej książki konkluzje. Wśród nich jest Robert E. Lang i Jennifer LeFurgy, których pracę na temat *edgeless cities* można potraktować jako ostry dialog z koncepcją J.

²¹ S. Parker, *Urban Theory and the Urban Experience: Encountering the City*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2004, s. 83-84.

²² R. E. Lang, J. LeFurgy, *Edgeless Cities: Examining the Noncentered Metropolis*, "Housing Policy Debate" 2003, vol. 14, is 3, p. 427-460.

²³ W. A. V. Clark, *Monocentric to Policentric: New Urban Forms And Old Paradigms*, [w:] G. Bridge, S. Watson (red.), *A Companion to the City*, Blackwell Publishers, Oxford 2003, s.141-154.

Garreau. Wątpliwość autorów budzi znaczenie *edge cities* jako czołowego miejsca lokalizacji przestrzeni biurowej, zwłaszcza, że autor nie popiera swoich spostrzeżeń danymi statystycznymi.

Duże i szybko rozwijające się amerykańskie „miasta na przedmieściach”, które nie mają miejskiego charakteru, to tak zwane *boomburbs*. Robert E. Lang i Patrick A. Simmons definiują je jako miejsca o liczbie ludności większej niż sto tysięcy mieszkańców, w których odnotowano dwucyfrowy wzrost zaludnienia w ostatniej dekadzie. Autorzy zastrzegają, że *boomburbs* nie mogą być największym miastem w obszarze metropolitalnym, w którym się znajdują. Nie są one podobne do tradycyjnego miasta, mimo że na ich terenie znajdują się domy mieszkalne, biura oraz miejsca handlu i rozrywki. Są to tereny zurbanizowane, którym brak przede wszystkim śródmieścia i miejskiej formy, i które cechują się niską gęstością zaludnienia oraz luźną, przestrzenną strukturą. Z uwagi na elementy zabudowy typ osadniczy, jakim jest *boomburbs* koresponduje z wprowadzonym przez Roberta Fishmana określeniem *technourbs*. Określało ono bezładną mieszaninę domów mieszkalnych, przemysłu, handlu i terenów rolniczych. Ze względu na położenie *boomburbs* pomiędzy międzystanowymi obwodnicami wokół dużych obszarów metropolitalnych przypominają one opisane przez J. Garreau *edge cities*. R. E. Lang i P. A. Simmons twierdzą, że w USA w latach 1950-1990 znajdowały się 53 *boomburbs*, które w większości są w regionie południowo-zachodnim (Southwest region). Jedynym wyjątkiem jest *boomburbs* w obszarze metropolitalnym Chicago.

W 1950 r. istniało 31 „miejskich bąbli”, kolejnych 12 powstało do 1960 r. W 1970 powstało dalszych trzy, w dziesięć lat potem pięć, a w 1990 r. zaledwie dwa. W rejonie Los Angeles, Dallas i Phoenix znajdują się aż 32 *boomburbs*, co stanowi 60% ogólnej ich liczby. Badacze uzasadniają tak dużą ich liczbę w Kalifornii tym, że charakterystyczną cechą zabudowy tego obszaru były duże, zurbanizowane rejony, które rozwijając się pożerały tereny nie przyłączone wcześniej do miasta. Wchłonięte, małe skupiska mieszkańców stawały się *boomburbs*. Zdaniem autorów nie bez znaczenia był też klimat tego regionu i trudności w dostarczaniu wody na suchych terenach poza miastami. Dzięki przyłączaniu się do dużych ośrodków miejskich osady zyskiwały systemy kanalizacyjne a więc łatwość w dostępie do błogosławionej na terenach pustynnych wody²⁴.

²⁴ R. E. Lang, P. A. Simmons, „*Boomburbs*“ *The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United State*, Fannie Mae Foundation 2001.

Tabela 2.

Liczba i zaludnienie boomburbs w obszarach metropolitalnych w 2000 r.

	Obszar metropolitalny	Liczba boomburbs	Zaludnienie boomburbs	Zaludnienie obszaru metropolitalnego	Procent
1	Phoenix AZ	7	1 371 159	3 251 876	42,2
2	Los Angeles CA	18	2 963 724	16 373 645	18,1
3	San Diego CA	3	468 144	2 813 833	16,6
4	San Francisco CA	4	586 389	7 039 362	8,3
5	Denver CO	3	521 459	2 582 506	20,2
6	Miami FL	3	481 395	3 876 380	12,4
7	Tampa FL	1	108 787	2 395 977	4,5
8	Chicago IL	1	128 358	9 157 540	1,4
9	Las Vegas NV	2	290 869	1 563 282	18,6
10	Portland OR	1	136 924	2 265 223	6,0
11	Dallas TX	7	1 323 908	5 221 801	25,4
12	Salt Lake City UT	1	108 896	1 333 914	8,2
13	Norfolk VA	1	199 184	1 569 541	12,7
14	Seattle WA	1	109 569	3 554 760	3,1
	Razem	53	8 798 765	62 999 640	14

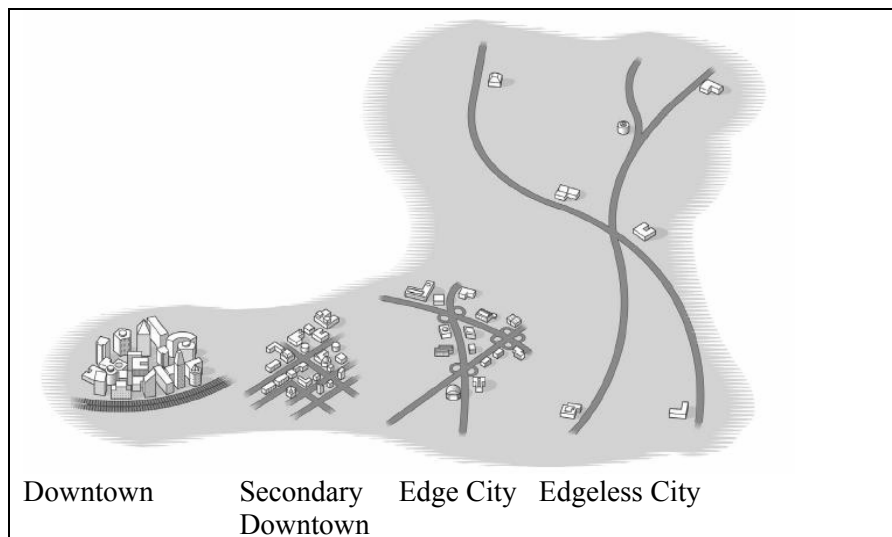
Źródło: R. E. Lang, P. A. Simmons, „Boomburbs“ *The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United State*, Fannie Mae Foundation 2001.

Zdecentralizowana metropolia może przybierać formę miast rozciągających się po horyzont bez określonych granic. W ten sposób postrzegają miasto Robert E. Lang i Jennifer LeFurgy, którzy swoją propozycję opisu potężnych miast XXI w. zawarli w modelu *edgeless city*²⁵. Wizja współczesnej metropolii zaproponowana przez badaczy dotyczy miasta postpolicentrycznego, ponieważ nie jest to już miasto rozpościerające się pomiędzy wieloma przedmiejskimi centrami. Rozlewa się daleko poza przedmieścia i nie posiada na tym obszarze punktów centralnych. Wprowadzony termin powstał w oparciu o model *edge city* autorstwa Joela Garreau, jednakże tworzy nową kategorię pojęciową. Zdaniem R. E. Langa i J. LeFurgy *edgeless city* tworzą izolowane budynki biurowe rozrzucone wzdłuż ogromnych pasów przestrzeni miejskiej. Brak jasno wytyczonych granic jest podstawą określenia tych terenów jako *edgeless*. *Edgeless city* nie są zaprojektowane w sposób uwzględniający potrzeby pieszych a także nie są łatwo dostępne dla osób korzystających z transportu publicznego. W przeciwieństwie do *edge city*, które są kombinacją przestrzeni biurowej i handlu detalicznego, nie są mieszanką różnych funkcji, lecz przede wszystkim przestrzenią biurową. Zadaniem autorów „miasta bez granic” nigdy nie osiągną skali, gęstości i spójności typowej dla *edge city*, które na tle otoczenia posiadają oczywistą strukturę, co budzi

²⁵ R. E. Lang, J. LeFurgy, *Edgeless Cities: Examining the Noncentered Metropolis*, “Housing Policy Debate” 2003, vol. 14, is 3, p. 427-460.

skojarzenia z miastem (*citylike impression*). *Edgeless city* nie jest postrzegana jako jedno miejsce, tylko jako miasto tworzone na kształt sieci ulic (*city-like street network*).

Rysunek 1. Typy lokalizacji kompleksów biurowych



Źródło: R. E. Lang, J. LeFurgy, *Edgeless Cities: Examining the Noncentered Metropolis*, "Housing Policy Debate" 2003, vol. 14, is 3, p. 427-460.

R. E. Lang i J. LeFurgy analizowali trzynaście największych, krajowych przestrzeni biurowych, z których sześć jest zlokalizowanych w regionie północno-wschodnim i środkowo-zachodnim a siedem w regionie południowym i zachodnim. Autorzy porównywali ze sobą ilość powierzchni biurowej w śródmieściach (*downtowns*), drugich miejskich centrach (*secendery downtowns*), „miastach na krawędzi” (*edge cities*) i „miastach bez granic” (*edgeless cities*), celem określenia jej największej koncentracji. Konkluzją z szeroko zakrojonych analiz był zaskakujący wniosek, że najwięcej powierzchni biurowej znajduje się w gęsto zaludnionych śródmieściach a także w nisko zagęszczonych *edgeless cities*. Przedstawiony wniosek nie pokrywa się z tezą J. Garreau, że na terenie *edge cities* zlokalizowana jest większość przestrzeni biurowej znajdującej się poza CBD. Model *edge city* zakładał istnienie regionu policentrycznego, którego centrami są CBD i właśnie *edge city*. Natomiast R. E. Lang i J. LeFurge twierdzą, że na terenie *edge cities* zlokalizowana jest zaledwie jedna trzecia powierzchni biurowej znajdującej się poza CBD. W 1999 r. śródmieścia liczyły 37,7% z całości przestrzeni biurowej, drugie centra miast tylko 6%, *edge cities* posiadały 19,8% z przestrzeni biurowej a w *edgeless cities* zlokalizowane było 36,5% ogólnej liczby. Odsetek przestrzeni biurowej w *edge cities* wyniósł od 40% w Dallas do 6% w Nowym Jorku, podczas gdy w *edgeless cities* wahał się on pomiędzy 66% w Miami a 27% w

Chicago. Obszarami, w których większość budynków biurowych znajdowała się w śródmieściach są Chicago i Nowy Jork, natomiast Filadelfia i Miami charakteryzowały się koncentracją tych zabudowań w *edgeless cities*. Zaproponowaną przez autorów przyczyną rozwoju *edgeless cities* jest brak możliwości dalszych przekształceń i wzrostu *edge cities*.

Tabela 3.

Typologia obszarów metropolitalnych według kryterium wielkości powierzchni biurowej (1999 r.)

Obszar metropolitalny	Odsetek powierzchni biurowej w śródmieściu	Odsetek powierzchni biurowej w drugim centrum	Odsetek powierzchni biurowej w <i>edge cities</i>	Odsetek powierzchni biurowej w <i>edgeless cities</i>	Różnica pomiędzy śródmieściem a <i>edgeless cities</i> (%)
Dominowany przez centrum					
Chicago	53,9		19,5	26,6	27,3
Nowy Jork	56,7	7,2	6,2	29,9	26,8
Zbalansowany					
Boston	37,4	4,6	18,8	39,2	-1,8
Waszyngton	28,6	12,5	27,1	31,8	-3,2
Denver	30,4	4,2	29,4	35,9	-5,5
Los Angeles	29,8	7,8	25,4	37,0	-7,2
San Francisco	33,9	8,8	13,9	43,4	-9,5
Rozproszony					
Dallas	20,5	4,5	40,3	34,6	-14,1
Houston	23,0		37,9	39,1	-16,1
Atlanta	23,6	9,9	25,3	41,2	-17,6
Detroit	21,3		39,5	39,2	-17,9
Edgeless					
Philadelphia	34,2	3,2	8,9	53,6	-19,4
Miami	13,1	4,5	16,6	65,8	-52,7

Źródło: R. E. Lang, J. LeFurgy, *Edgeless Cities: Examining the Noncentered Metropolis*, "Housing Policy Debate" 2003, vol. 14, is 3, p. 427-460.

Miasto zwielokrotnione - zabudowa podmiejska typu *sprawl*

Amerykańskie XXI-wieczne metropolie stały się potężnymi organizmami miejskimi o rozrastających się przedmieściach. Obecny fenomen urbanizacyjny daleko odbiegł od stereotypowo postrzeganego miasta. W analizach dużych miast naszego wieku badacze posługują się raczej terminem region miejski, którego charakterystyczną cechą są szerokie, nisko zaludnione i sfragmentaryzowane przedmieścia. Sposób zabudowy przedmieść miast amerykańskich został określony terminem *sprawl*, co literalnie oznacza „rozrastanie się” miasta. Trzeba jednak zaznaczyć, że termin ten zazwyczaj określa typ zabudowy na terenach podmiejskich a nie sam proces rozwoju miasta i jego obrzeży.

Autorzy raportu rządowego „*The Technological Reshaping of Metropolitan America*” poświęconego rozwojowi amerykańskich metropolii w XX w. podkreślają, że pomimo stosowania w literaturze naukowej terminu *sprawl*, nie przyjęto dotychczas w nauce jednoznacznej i powszechnie uznanej definicji. W popularnym rozumieniu pojęcie to odnosi się do nisko zagęszczonej strefy mieszkalnej, leżącej poza granicami podmiejskiej zabudowy. Jednakże lokalizacja tego rodzaju osiedli jest zróżnicowana, dlatego czynnik lokalizacji przestrzennej w stosunku do centrum metropolii nie jest w definicji warunkiem koniecznym, a istotą definiowania *sprawla* jest sposób zagospodarowania przestrzeni terenów peryferyjnych miast²⁶.

Zespół naukowców pracujących pod kierunkiem R. P. Millera zanalizował wiodące koncepcje suburbanizacji w amerykańskich naukach społecznych. Autorzy zwrócili uwagę na wielość określeń rozrastających się przedmieść, wśród których obok terminu *sprawl* pojawia się także *urban sprawl* czy *suburban sprawl*. Natomiast część badaczy analizujących przekształcenia przedmieść amerykańskich miast posługuje się wyłącznie pojęciami suburbanizacji lub rozwoju podmiejskiego (*suburban developmment*). Autorzy raportu zwrócili uwagę nie tylko na bogactwo terminologiczne, lecz także na wielość definicji samego terminu *sprawl*. Wśród przytoczonych przez nich sposobów definiowania tego pojęcia, można wyodrębnić następujące stanowiska teoretyczne:

- *Sprawl* jest ciągłym zagarnianiem ziemi pod zabudowę w stopniu większym aniżeli jest to konieczne dla osiągnięcia określonych celów zagospodarowania przestrzennego (nieuzasadniona „nadkonsumpcja ziemi pod zabudowę”)
- *Sprawl* jest „konsumpcją” zasobów ziemi w stopniu, który pozwoliłby w miejsce rozległych suburbiów stworzyć komfortowe, funkcjonalne i przyjazne mieszkańcom miasto
- *Sprawl* jest wzorcem urbanizacyjnym, który charakteryzuje rozwój osiedli połączonych jedynie transportem samochodowym i brak funkcjonalnej, otwartej przestrzeni publicznej
- *Sprawl* jest procesem gwałtownego rozprzestrzeniania się podmiejskich osiedli, które cechuje odseparowanie, niskie zaludnienie, połączenie wyłącznie siecią dróg
- *Sprawl* to model rozwoju osiedli o niskiej gęstości zaludnienia w pasie obrzeży miasta, co prowadzi do stopniowego upadku wspólnot lokalnych i ich wartości oraz erozji gospodarczej centrum

²⁶ U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995, s. 194.

- *Sprawl* jest wzorem rozwoju osiedli nisko zaludnionych, położonych z dala od obszarów zatrudnienia i usług, co prowadzi do separacji przestrzeni mieszkalnej, pracy, handlu, rekreacji i powoduje wzrost natężenia ruchu samochodowego między tymi przestrzeniami
- *Sprawl* to model rozwoju podmiejskich osiedli, gwałtownie ekspandujących na obrzeżach istniejących wspólnot, kosztem terenów rolniczych lub wartościowych ekologicznie obszarów. Cechuje go niska gęstość zaludnienia i funkcjonalna zależność osiedli od transportu samochodowego
- *Sprawl* to model rozwoju o charakterze przypadkowym, który cechuje słabe wykształcenie sieci relacji między miejscem zamieszkania, pracy i usług²⁷.

Rozległe peryferie okalające tętniące życiem megamiasta tworzą różne funkcjonalnie lecz wewnętrznie homogeniczne przestrzenie. Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk i Jeff Speck wskazali pięć, wyraźnie odseparowane od siebie komponentów podmiejskiej zabudowy typu *sprawl*:

1. Osiedla mieszkaniowe (*housing subdivisions* nazywane też *cluster* bądź *pods*) przeznaczone wyłącznie jako miejsca zamieszkania.
2. Centra handlowe (*shopping centers* nazywane też *strip centers*, *shopping malls* lub *big-box retail*), o różnej wielkości wraz z otaczającymi je terenami parkingowymi. Są to miejsca pozbawione jakichkolwiek domów mieszkalnych czy biur.
3. Kompleksy biurowe (*office parks*) tworzące przestrzenie pracy. Budynki biurowe powstałe często jako śmiałe wizje współczesnych architektów otoczone są potężnymi parkingami oraz zazwyczaj oplecione są siecią autostrad.
4. Instytucje publiczne (*civic institutions*) takie jak ratusz, kościół, szkoły czy obiekty kulturalne. Nie są one usytuowane w przestrzeniach znaczących miast, natomiast są rzadko rozlokowane i otoczone przez parkingi. Zatem nie wpisują w przestrzeń dodatkowych znaczeń i wartości.
5. Drogi (*roadways*) łączące poszczególne części przedmieść. Mieszkańcy współczesnych przedmieść spędzają znaczącą ilość czasu w swoich samochodach przemieszczając się z miejsca na miejsce²⁸.

Masowa migracja Amerykanów na przedmieścia, a co za tym idzie rozwój suburbiów, stały się możliwe głównie dzięki rozwojowi technologicznemu i działaniom legislacyjnym,

²⁷ R. P. Miller, *Planning in the Age of Sprawl – a Profusion of Perspectives*, Comprehensive Plan Research Report Number 99-001, Hamilton County Regional Planning Commission, Cincinnati, Ohio, September 1999.

²⁸ A. Duany, E. Plater-Zyberk, J. Speck, *Suburban Nation: the Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, Nowy Jork 2000, s. 3-6.

które miały wspomóc proces przestrzennej ekspansji miast. Najbardziej istotnymi czynnikami tego rozwoju były programy realizowane po II wojnie światowej przez Federal Housing Administration (Federalny Urząd ds. Mieszkalnictwa) i Veterans Administration (Federalny Urząd ds. Weteranów). Miały one na celu zapewnienie kredytów hipotecznych weteranom wojennym, jak i przedstawicielom klasy średniej na budowę ponad jedenastu milionów nowych domów. Dzięki postępowi technologicznemu samochód stał się typowym środkiem lokomocji Amerykanów a rząd prowadził szeroko zakrojony program rozbudowy infrastruktury drogowej, w tym sieci międzystanowych autostrad. W ślad za pierwszymi migrującymi mieszkańcami na przedmieściach pojawił się także handel i usługi. W latach 70-tych XX wieku także korporacje zaczęły przenosić biura w pobliże miejsc zamieszkania swoich pracowników, tworząc tym samym parki biznesu.

Typowym sposobem planowania przestrzennego przedmieść stało się strefowanie (*zoning*), czyli przestrzenne separowanie różnych miejsc codziennej aktywności mieszkańców. Początkowo metoda ta była wykorzystywana do oddzielania zabudowy nieprzystającej do siebie, jak przemysłu od osiedli mieszkaniowych. Z czasem jednak strefowanie stało się znacznie bardziej wyraziste, czego przejawem w osiedlach typu *sprawl* było rozdzielanie mieszkalnej zabudowy nisko, średnio i wysoko zagęszczonej czy biur od restauracji i sklepów itp. We współcześnie rozwijających się przedmieściach ma miejsce również silna segregacja mieszkańców ze względu na ich dochody. Poszczególne skupiska domów różnią się ceną i standardem mieszkania. Przeprowadzka oznacza nie tylko zmianę mieszkania, lecz przede wszystkim zmianę sąsiedzkiej społeczności, co zazwyczaj łączy się z awansem społecznym. A. Duany, E. Plater-Zyberk, J. Speck zauważają, że planowanie miast przed II wojną światową było podporządkowane wartościom historycznym, estetycznym i kulturalnym miejsca. Natomiast w drugiej połowie XX wieku przedmieścia zostały zredukowane do najprostszych kategorii ilościowych wykorzystywanych przy projektowaniu zabudowy typu *sprawl*²⁹.

Autorzy rządowego raportu na temat stanu rozwoju XXI-wiecznych metropolii wskazali kilka głównych przyczyn rozwoju peryferyjnej zabudowy. W opinii ekspertów najbardziej istotne okazały się: decentralizacja zatrudnienia, preferencje mieszkaniowe Amerykanów, kondycja miasta centralnego oraz subsydia rządowe. Tradycyjnie przedstawiciele klasy średniej mieszkali na terenach łączących cechy miasta i wsi. Niskie ceny ziemi, rozwój sieci autostrad oraz niskie koszty transportu umożliwiły mieszkańcom dużych miast osiedlanie się na styku miasta i wsi. Wraz z migrującymi ze śródmieść

²⁹ A. Duany, E. Plater-Zyberk, J. Speck, *Suburban Nation...*, op. cit. s. 9-20.

pracownikami nastąpiło rozprzestrzenianie się miejsc pracy poza śródmiejskie dzielnice. Rysującą się w ten sposób możliwość pracy i zamieszkania poza centrum była decydującym argumentem za przeprowadzką dla mieszkańców dużych miast. Wielu Amerykanów migrowało na suburbia czy exurbia z powodu braku akceptacji dla zróżnicowanej etnicznie i rasowo społeczności miast centralnych. Nie bez znaczenia była też wzrastająca przestępczość, niska jakość szkół publicznych oraz niszcząca infrastruktura centrum. Rządowi specjaliści ocenili, że największą zaletą rozwoju przedmieść jest możliwość dana wielu, nawet niezamożnym, ludziom zamieszkania we własnym domu, w nisko zaludnionym otoczeniu³⁰.

Analitycy Instytutu Worldwatch zwracają uwagę na ogromną rolę rządu w stymulowaniu rozwoju przedmieść. Ich zdaniem prowadzona w drugiej połowie XX w. polityka mieszkaniowa przyczyniła się do zabudowy terenów podmiejskich. Jednym z priorytetów administracji USA było przyznawanie subsydiów na rozbudowę przedmieść oraz zachęcanie średnio i wysoko zamożnych rodzin do migrowania na suburbia. W tym samym okresie rozpoczął się narodowy program rozbudowy autostrad, w wyniku którego powstało wiele międzystanowych *highways*, a także wiele nowych tras komunikacyjnych w samych miastach. Także dzięki przyjętym w Ameryce rozwiązaniom prawnym stworzono warunki rozwoju nowych ośrodków miejskich na granicach metropolitalnych obszarów. Powstające jednostki terytorialne zyskały tym samym możliwość nakładania podatków i tworzenia systemów szkolnych. W latach 1950-1980 dzięki prowadzonym przez agendy rządowe działaniom liczba mieszkańców pięćdziesięciu ośmiu okręgów metropolitalnych wzrosła o 80%, podczas gdy terytoria tych okręgów powiększyły się o 305%. Wraz z rozwojem okręgów metropolitalnych wzrastały dystanse pokonywane przez mieszkańców. By przystosować transport publiczny do nowych warunków konieczna była prorozwojowa polityka rządu. Decydenci skoncentrowani byli jednak bardziej na rozwoju sieci dróg niż transportu publicznego. Pomiędzy 1988 a 1999 r. przeznaczono sześć razy więcej pieniędzy na rozbudowę autostrad niż na transport publiczny. W efekcie takich działań mieszkańcy nowopowstających osiedli na przedmieściach uzależnieni zostali od własnych środków transportu³¹.

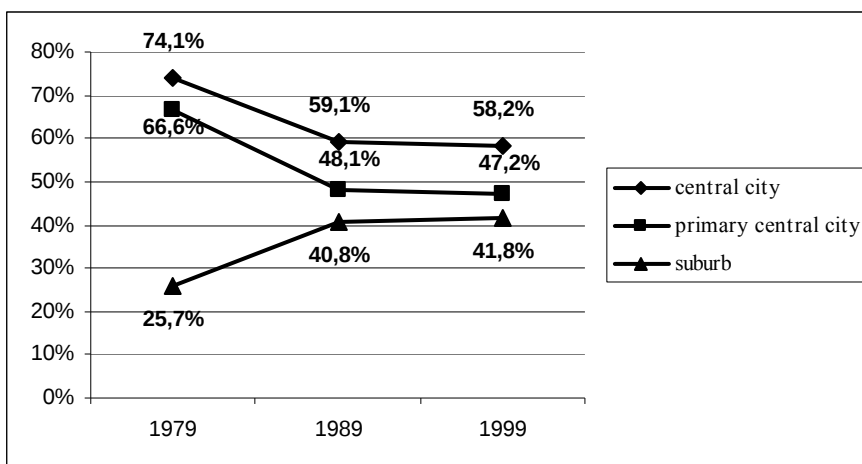
Na początku minionego wieku Amerykanie mieszkali i pracowali w centrach miast. Po II wojnie światowej nastąpił gwałtowny rozwój przedmieść i masowa migracja na peryferia miast. Jednakże mieszkańcy zewnętrznych rejonów miast wciąż dojeżdżali do pracy do gęsto

³⁰ U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, op. cit, s. 195-197.

³¹ M. Sheehan, *City Limits: Putting the Brakes on Sprawl*, Worldwatch Institute, Paper 156, Waszyngton 2001, 9-13.

zaludnionych centrów. Dopiero pod koniec XX w. na przedmieściach pojawiły się kompleksy biurowe, które zmieniły swoją lokalizację w ślad za migrującymi mieszkańcami i przenoszonymi z centrów obiektami handlowymi. W 1979 r. aż 74 % przestrzeni biurowej znajdowało się w śródmieściach a tylko 26 % na przedmieściach. Do 1999 r. procent przestrzeni biurowej w centrach miast zmalał do 58 %, podczas gdy na przedmieściach wzrósł on do 42 %. Pod koniec wieku w centrach stu największych obszarów metropolitalnych pracowało tylko 22 % ludności czynnej zawodowo, a 35 % znalazło zatrudnienie na terenach oddalonych od śródmieść powyżej dziesięciu mil. Niektórzy spośród amerykańskich badaczy rozwoju miast zjawisko decentralizacji zatrudnienia nazwali *job sprawl* lub inaczej *office sprawl*. Gęsto zaludnione „miasto pieszych” z początku XX w. przekształciło się w XXI w. w średnio zagęszczone „miasto zmotoryzowanych” Amerykanów³².

Wykres 1. Odsetek metropolitalnej przestrzeni biurowej 1979-1999r.



Źródło: R. E. Lang, *Office Sprawl: The Evolving Geography of Business*, Brooking Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, październik 2000

Wielu socjologów miasta postrzega *sprawl* niezwykle krytycznie. Zauważają oni, że w przeciwieństwie do modelu tradycyjnej zabudowy sąsiedzkiej, współczesny sposób zagospodarowania przestrzennego terenów podmiejskich jest niekorzystny, a nawet destrukcyjnym dla życia społecznego ich mieszkańców. Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk i Jeff Speck oceniający zdecydowanie negatywnie współczesny model rozwoju przedmieść, starali się wskazać najgorsze rozwiązania przyjęte przy projektowaniu osiedli na

³² R. E. Lang, *Office Sprawl: The Evolving Geography of Business*, Brooking Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, październik 2000; E. L. Glaeser, M. Kahn, Ch. Chu, *Job Sprawl: Employment Location in U.S. Metropolitan Areas*, Brooking Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Maj 2001; Ch. Ding, R. D. Bingham, *Beyond Edge Cities. Job Decentralization and Urban Sprawl*, „Urban Affairs Review” 2000, vol., 35, nr 6, s. 837-855.

przedmieściach. Wśród nich można wymienić problemy dotyczące ruchu ulicznego zarówno samochodowego jak i pieszego, dostępności przestrzeni publicznej oraz separacji przestrzennej instytucji i obiektów handlowych.

Zdaniem powyższych autorów największe zatłoczenie dróg występuje nie w centrach miast, lecz na przedmieściach. Podmiejskie ulice projektowane były bowiem dla mniejszego ruchu samochodowego niż ten, który obecnie ma miejsce w tych rejonach miast. Zastanawiając się dlaczego problemy komunikacyjne dotyczą nisko zaludnionych terenów badacze wskazali dwie główne przyczyny tego stanu rzeczy. Główną bolączką mieszkańców suburbiów jest niedostosowanie przedmieść dla potrzeb pieszych i rowerzystów, co znacząco utrudnia im poruszanie się po rozległych peryferiach. Jest to przyczyną dla której każda z rodzin zamieszkających na przedmieściach posiada przynajmniej jeden samochód. Kolejnym powodem zatłoczenia podmiejskich ulic jest ich niefortunne projektowanie. Zamiast sieci ulic typowych dla tradycyjnego osiedla, współczesne przedmieścia oplatają niby poskręcane wstążki, kręte ulice, z których każda jest główną (*collector road*) dla danego osiedla. Każdy z mieszkańców przemierza więc kilka razy dziennie wspólną dla wszystkich trasę. Codzienne obciążenie takich dróg czy wypadki powodujące paraliż komunikacyjny całego osiedla powodują ogromne utrudnienia w ruchu. Niepołączone za sobą drogi wywołują u nowoprzybyłych wrażenie zupełnego chaosu.

Rysunek 2. Zabudowa przedmieść typu *sprawl* vs. tradycyjna zabudowa sąsiedzka



Źródło: A. Duany, E. Plater-Zyberk, J. Speck, *Suburban Nation: the Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, Nowy Jork 2000, s.23.

We współczesnych przedmieściach w wyniku strefowania, odgradzania i nieuwzględnianiu potrzeb pieszych, tereny położone nawet w bliskiej odległości nie są dostępne dla pieszych. Sytuacja ta dotyczy przede wszystkim centrów handlowych, parków biznesu oraz szkół. W opozycji do tradycyjnych podmiejskich osiedli, w których funkcjonowały osiedlowe sklepiki oraz ulice handlowe, współcześnie rozwijające się osiedla posiadają potężne centra handlowe. Ich rozmiary są imponujące a otaczające je parkingi dopełniają wrażenia nieprzyjaznych gigantów. Podobnie zaprojektowane są zabudowania biurowe i placówki edukacyjne. Każde zakupy, wyjście do pracy czy szkoły stają się w ten sposób wyprawą samochodową.

W tradycyjnie zaplanowanych osiedlach przestrzeń publiczną tworzyły zielone skwery i parki. W obecnych przedmieściach, gdzie budynki przylegają do krętych dróg dojazdowych, deweloperzy pozostawiają tereny zielone poza domami. Mimo że jest to otwarta przestrzeń, wspólna wszystkim mieszkańcom, bardzo rzadko jest przez nich wykorzystywana jako miejsce spędzania czasu wolnego. Jej położenie na „tyłach” domów budzi wrażenie, że jest to jego zielone otoczenie, a tym samym korzystając z tej przestrzeni narusza się prywatność mieszkańców³³.

Wśród socjologów miasta panuje powszechne przekonanie o przewadze negatywnych skutków zabudowy peryferyjnej typu *sprawl*. Wielu badaczy metropolii wskazuje jako najbardziej negatywny aspekt rozwoju przedmieść uzależnienie mieszkańców od samochodu. Posiadanie auta stało się warunkiem koniecznym by uczestniczyć w życiu społecznym, a zatem pracować, rozbić zakupy, uczyć się czy leczyć. „Ofiarami” współczesnego modelu urbanizacyjnego są przede wszystkim osoby nie prowadzące samochodu. Problem dotyczy głównie młodzieży i osób w podeszłym wieku, osób które nie posiadają prawa jazdy oraz najbiedniejszych, których nie stać na kupno i utrzymanie samochodu. Naukowcy zgodnie podkreślają, że niezmotoryzowani mieszkańcy suburbiów tracą niezależność i autonomię. Dzieci, które chcą rozwijać swoje zainteresowania czy spędzać czas w gronie rówieśników są całkowicie uzależnione od pomocy swoich rodziców. Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk i Jeff Speck nazywają ten fenomen „*cul-de-sac kids*”, czyli dzieci żyjących jak więźniowie w całkowicie bezpiecznym i nie do zdobycia przez innych otoczeniu. Autorzy zauważają, że dorastające w takich warunkach dzieci „zastygają w dzieciństwie, są całkowicie zależne od innych, tracą możliwość wprowadzania w swoje życie różnorodności, są okradane z możliwości podejmowania wyborów i umiejętności oceny sytuacji”³⁴.

³³ A. Duany, E. Plater-Zyberk, J. Speck, *Suburban Nation...*, op. cit. s. 21-57

³⁴ Ibidem. s. 117.

Erozja życia społecznego jest najpoważniejszym problemem współczesnych przedmieść. Jednakże konsekwencje rozwoju *sprawa* są wielorakie. W literaturze przedmiotu wskazuje się problemy związane z transportem samochodowym tzn. zatłoczenie dróg i nadmiernie czasochłonne dojazdy. Badacze uczulają także na degradację środowiska (zwłaszcza zanieczyszczenie wody i powietrza) spowodowaną rozbudową przedmieść i wszechobecnym transportem samochodowym. Wśród negatywnych skutków *sprawa* wymienia się także degradację centrów miast, do której przyczyniła się migracja lepiej sytuowanych mieszkańców na przedmieścia a przez to niższe podatki i niższe wpływy do miejskiego budżetu, koncentracja ubóstwa w centrach miast zamieszkałych obecnie przez uboższą ludność oraz postępujący proces degradacji infrastruktury miejskiej.

A. Duany, E. Plater-Zyberk oraz J. Speck pesymistycznie konkludują, czym jest nowoczesne przedmieście. Ich zdaniem nie wygląda ono jak miejsce, nie funkcjonuje jak miejsce i, co jest być może najbardziej znaczące, nie odczuwa się go jako miejsca. Raczej postrzega się je jak nieskoordynowaną aglomerację standardowych, jednofunkcyjnych stref, z bardzo ograniczonym ruchem pieszych a nadmiernym ruchem samochodowym³⁵.

Wielu badaczy rozwoju współczesnych metropolii starało się określić natężenie zabudowy typu *sprawl*. Podejmowali oni próby ustalenia miary, która pozwoliłaby prowadzić studia ilościowe nad tym fenomenem urbanizacyjnym oraz na porównania stopnia rozwoju przedmieść poszczególnych miast pomiędzy sobą. Jedną z miar rozwoju podmiejskiej zabudowy typu *sprawl* bazowała na określeniu gęstości zaludnienia na obszarze miasta. W innych badaniach wykorzystywano wskaźnik poziomu stopnia zdecentralizowania miejsc pracy, czy stopnia scentralizowania miejsc pracy w obrębie centralnej dzielnicy biznesu (CBD). W celu ustalenia miary *sprawa* naukowcy posługiwali się także gradientem gęstości zaludnienia od centrum miasta.

R. Lopez i H. P. Hynes uznali dotychczas stosowane miary *sprawa* za niestatystykujące i niepozwalające na analizę porównawczą. Zastosowali oni miarę bazującą na gęstości zaludnienia i koncentracji ludności w poszczególnych regionach metropolitalnych. Dane wykorzystywane w obliczeniach pochodziły z U. S. Cenzus Bureau z lat 1990-2000. Dla każdego z regionów metropolitalnych obszary statystyczne dzielono na przestrzenie wysokiej (pow. 3,5 tys./ml²) i niskiej gęstości (200 -3,5 tys./ml²) oraz obszary wiejskie (mniej niż 200 tys./ml²), które zostały wyłączone z analizy. Skala indeksu *sprawa* zawiera się pomiędzy wartościami 0 - 100, przy czym 100 oznacza tereny o najwyższym

³⁵ Ibidem. s. 12.

poziomie zabudowy typu *sprawl*, tzn. tereny nisko zaludnione. Przy wartości indeksu 50 stosunek liczby ludności na terenach słabo i gęsto zaludnionych jest 1:1.

$$SI_i = (((S\%_i - D\%_i) / 100) + 1) * 50$$

gdzie SI – indeks sprawla

D%i - wysoko zaludniony

S%i - nisko zaludniony

Z przeprowadzonej analizy wynika, że połowa obszarów metropolitalnych zamieszkałych przez 40% ludność obszarów metropolitalnych wykazuje indeks *sprawl* powyżej 50. Oznacza to, że większość ludności zamieszkiwała obszary o niskiej gęstości zaludnienia. W ostatniej dekadzie XX w. liczba obszarów metropolitalnych charakteryzujących się wzrostem SI była dwa razy większa niż liczba obszarów metropolitalnych, w której ten indeks ulegał zmniejszeniu. W większych miastach gęstości zaludnienia ulega zwiększeniu, natomiast w miastach południa Stanów Zjednoczonych miał miejsce rozwój zabudowy typu *sprawl*.

Rysunek 3. Rozkład geograficzny indeksu sprawla SI



Źródło: R. Lopez, H. P. Hynes, *Sprawl In the 1990s: Measurement, Distribution and Trends*, "Urban Affairs Review" 2003, vol. 38, nr 3, s 325-355.

Przestrzenny rozkład indeksu SI ukazuje różnice geograficzne fenomenu *sprawl* w USA. Obszary metropolitalne o wysokim wskaźniku tj. powyżej 75, znajdują się przede wszystkim w pasie rozciągającym się od środkowego i wschodniego Teksasu, przez Florydę do Pensylwanii i Michigan oraz w Nowej Anglii od Connecticut do wybrzeża Maine. Obszary

metropolitalne o wskaźniku pomiędzy 50 a 75 znajdują się na środkowym zachodzie i północnym wschodzie Stanów Zjednoczonych³⁶.

Tabela 4.

Obszary metropolitalne o najwyższym indeksie sprawla

Obszar metropolitalny	Stan	Indeks sprawla
Hickory–Morganton–Lenoir	Carolina	100.00
Ocala	Floryda	100.00
Myrtle Beach	Carolina	100.00
Clarksville–Hopkinsville	Tennessee	100.00
Dothan	Alabama	100.00
Florence	Carolina	100.00
Anniston	Alabama	100.00
Rocky Mount	Carolina	100.00
Decator	Alabama	100.00
Goldsboro	Carolina	100.00
Sumter	Carolina	100.00
Jonesboro	Arkansas	100.00
Sherman–Denison	Texas	100.00
Dover	Delaware	100.00
Greenville–Spartenburg–Anderson	Carolina	98.76
Barnstable–Yarmouth	Massachusetts	98.23
Augusta–Aiken	Georgia	97.36
Jacksonville	Carolina	97.32
Gadsen	Alabama	97.27
Johnson City–Kingsport–Bristol	Tennessee	97.21

Źródło: R. Lopez, H. P. Hynes, *Sprawl In the 1990s: Measurement, Distribution and Trends*, "Urban Affairs Review" 2003, vol. 38, nr 3, s 325-355.

Przyjęcie takiego wzoru powoduje, że *sprawl* nie staje się miernikiem rodzaju urbanizacji, ponieważ o wartości indeksu decydują wyłącznie gęstość i koncentracja zaludnienia. W przypadku, gdy miasto centralne jest gęsto zaludnione a na jego obszarze znajdują się nawet znaczne obszary podmiejskie o niskim zaludnieniu, wówczas indeks SI będzie niski. Oznacza to, że region ten zakwalifikowany zostanie jako charakteryzujący się w nieznacznym stopniu modelem zabudowy typu *sprawl*. W mierniku nie uwzględniono takich wyznaczników zabudowy typu *sprawl*, jak nadmiernej konsumpcji przestrzeni, separacji przestrzennej różnych obszarów życia czy uzależnieniu mieszkańców od prywatnego transportu. Przykładem spornym jest Los Angeles zakwalifikowane przez R. Lopez i H. P. Hynes jako miasto o najniższym indeksie *sprawl*. Natomiast w analizach miasta przeprowadzonych przez RAND Corporation jest ono uważane jako typowy przykład

³⁶ R. Lopez, H. P. Hynes, *Sprawl In the 1990s: Measurement, Distribution and Trends*, "Urban Affairs Review" 2003, vol. 38, nr 3, s 325-355.

rozwoju podmiejskiej zabudowy typu *sprawl*³⁷. Także Leon Kolankiewicz i Roy Beck mierząc powierzchnię terenów zabudowy typu *sprawl* w stu największych obszarach zurbanizowanych Ameryki w latach 1970-1990 na szóstym miejscu zaklasyfikowali Los Angeles³⁸. Natomiast w analizach dotyczących rozproszenia miejsc pracy (*job sprawl*) najbardziej zdecentralizowanym obszarem metropolitalnym okazało się Los Angeles³⁹.

W teoretycznych rozważaniach na temat modelu urbanizacyjnego współczesnej Ameryki istotnym jest dokonanie rozróżnienia pomiędzy poszczególnymi fazami zabudowy przedmieść. Badacze procesu suburbanizacji wyróżniają zatem pierwsze przedmieście (*first suburbs*), późniejsze suburbia (*suburbs*) oraz współczesne exurbia (*exurbs*), zgodnie z historycznym rozwojem miast. Ewolucja jaką przeszły tereny podmiejskie jest zasadnicza, od przedmieść, które były funkcjonalnie ściśle powiązane z miastem aż po exurbia, które stały się osadami całkowicie autonomicznymi.

W analizach obecnego modelu urbanizacyjnego pojawia się istne bogactwo terminologiczne. Powodem pluralizmu terminologicznego we współczesnej socjologii miasta i geografii społecznej miast jest wielowymiarowość i szybkie tempo zachodzących przemian utrudniające zdystansowanie się i stworzenie jednolitej siatki pojęciowej. Rozwój techniki i technologii umożliwił także rozwój wielu nowych form miejskich, co ma odbicie w nowopowstających terminach. Należy jednak dokonać wyraźnego rozróżnienia pomiędzy pojęciem suburbanizacji a terminem *sprawl*. W niektórych pracach używa się bowiem obu tych terminów synonimicznie dla określenia procesu rozwoju przedmieść. W niniejszej pracy przyjęto, że *sprawl* to typ zabudowy przedmieść, w przeciwieństwie do suburbanizacji będącej procesem rozwoju przedmieść. Wydaje się bardzo istotne by wraz z wprowadzanymi terminami jednoznacznie określać metody analizy ilościowej poszczególnych typów zabudowy. Chaos terminologiczny może być przyczyną diametralnie różnych wyników analiz, jak miało to miejsce w przypadku indeksu *sprawla* SI, gdzie brak jednoznacznego zdefiniowania pojęcia oraz powszechnie przyjętych wyznaczników miary zabudowy typu *sprawl* spowodował znaczące różnice w badaniach i całkowicie odmienne wnioski na temat rozwoju poszczególnych miast amerykańskich.

³⁷ N. Sastry, A. Pebley, M. Zonta, *Neighborhood Definitions and the Spatial Dimension of Daily Life in Los Angeles*, RAND, UCLA, 2002.

³⁸ R. Beck, L. Kolankiewicz, *Weighting Sprawl Factors In Large U.S. Cities*, 2001, (www.sprawlcity.com)

³⁹ E. L. Glaeser, M. Kahn, Ch. Chu, *Job Sprawl: Employment Location in U.S. Metropolitan Areas*, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Maj 2001.

Rozdział 5.

Miasto przygaszone - Kryzys miast amerykańskich połowy XX w

Modernistyczne miasta amerykańskie Jane Jacobs nazywała nieprzemyślanymi tworami przestrzennymi. Uważa, że stały się one miejscami, w których próbowano realizować różnorakie pomysły urbanistyczne, wśród których szczególnie krytycznie są przez autorkę oceniane projekty miasta-ogrodu i miasta-maszyny. Zaciekle osądzając Ebenezera Howarda twierdziła że, nie znosił widoku, zapachu i dźwięku dzielnic biedy w XIX-wiecznym Londynie oraz błędów w zabudowie miejskiej, a nawet nienawidził miasta i myślał o nim jako o afroncie w stosunku do natury. Jako laboratoria niepowodzeń i sukcesów miasta mogłyby stać się one przedmiotem pouczających studiów dla adeptów socjologii, urbanistyki czy architektury. Zamiast tego miejscy planiści i naukowcy ignorowali dotychczasowe doświadczenia, nie intrygowały ich przyczyny nieoczekiwanych niepowodzeń a ich działaniami kierowało wszystko, lecz nie ciekawość realiów miejskich. J. Jacobs pesymistycznie stwierdza, że od pierwszych projektów E. Howarda aż po ostatnie poprawki ustaw o odnowie miast, wszystkie te koncepcje były i są nieprzemyślane, a ofiarami niepełnych studiów stają się miasta¹.

Ewa Rewers referuje, że w drugiej połowie XX w. ukształtował się krytyczny nurt oceny nowoczesnych przestrzeni miejskich. Obok J. Jacobs także Jean Gottman², Oscar Newman³, Louis Mumford⁴ oraz Kevin Lynch⁵ postrzegali miasta jako nieludzkie, opustoszałe i zdewastowane. Nowe podejście do kształtowania przestrzeni i architektury miejskiej zapoczątkowane było pracami Roberta Venturiego⁶ i Lewisa Mumforda⁷ z lat 60-tych. W poszukiwaniu nowych zasad planowania miast odwołali się oni do historii architektury. Nowa estetyka przestrzeni rozsmakowała się w zapożyczaniu elementów form architektonicznych oraz dobieraniu ich bez troski o historyczny kontekst. E. Rewers nazywa

¹ J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York 1992, s. 1-7.

² J. Gottman, *Megalopolis*, Twentieth Century Fund, Nowy Jork 1961.

³ O. Newman, *New Frontiers in Architecture*, Universe Books, Nowy Jork 1961.

⁴ L. Mumford, *The Case Against Modern Architecture*, [w:] tegoż: *The Highway and the City*, New York 1964, s. 162-175.

⁵ K. Lynch, *Site Planning*, Mass., M. I. T. Press, Cambridge 1962.

⁶ R. Venturie, *Complexity and Contradiction in Architecture*, Museum of Modern Art., Nowy Jork 1966.

⁷ L. Mumford, *The City in History: its Origins, its Transformations, and its Prospects.*, Harcourt, Brace & Word, Nowy Jork, 1961.

takie działanie „postmodernistyczną cytatomania” a jako najważniejszą cechę nowych projektów wskazuje wiarę w jedność miasta w jego różnorodności⁸.

Także twórca terminu ekumenopolis Konstanty A. Dioxadis krytycznie ocenił kondycję *polis* nazywając ją śmiercią współczesnego miasta. Przyczyn kryzysu upatrywał w następujących trzech grupach czynników. Po pierwsze na pogorszący się stan miast wpływ miało nieestetyczne budownictwo. Zły stan komunikacji publicznej, jej nieefektywność a co za tym idzie wzrost liczby samochodów był kolejną przyczyną prowadzącą do upadku miast. Ostatnim z wskazanych czynników były problemy socjalne, a w efekcie wzrost zjawisk patologicznych w mieście. W swych pracach K. A. Dioxadis opisał pięć elementów, które jego zdaniem budują i kształtują miasto. Pierwszym z nich jest ekologia i środowiska naturalne (*nature*). Drugim elementem jest człowiek (*man*), a kolejnym będącym jego logicznym następstwem jest społeczność (*human settlement*). Czwartym czynnikiem tworzącym miasto jest architektura (*shells*) a ostatnim są sieci społecznych interakcji (*networks*). Badacz ten zauważył, że destrukcja wyżej wymienionych składowych tj. niszczenie środowiska naturalnego, projektowanie nieestetycznych budynków, skala projektów architektonicznych, która jest kreowana nie na miarę człowieka, brak więzi międzyludzkich i separacja przestrzenna grup społecznych prowadzą do podupadania miasta. Miasto, w którym została zaburzona równowaga pomiędzy pięcioma budującymi je elementami, K. A. Dioxadis nazywa niehumanicznym miastem (*inhuman city*). Uczony przestrzegł też, że rozwój miast w znaczeniu ich rozrostu, pęcznienia i eksplozji, nie może im służyć. Znaczny wzrost populacji, większa liczba budynków, samochodów, sklepów, szkół, parkingów czy kin prowadzi do większego zapotrzebowania na przestrzeń zarówno publiczną, jak i prywatną. W niezaplanowanym wzroście zetraca się miasto, rozumiane jako miejsce, które posiada swoją atmosferę, oblicze oraz nazwę. Zdaniem K. A. Dioxadisa dotychczasowe sposoby obrony przed spontanicznie rozrastającym się miastem to fascynacje utopiami. Jako przykład posłużyć mogą utopie społeczne końca XIX w., lub też utopie technologiczne (np. koncepcja parkingów na dachach wieżowców). Inną formą utopijnego myślenia jest eskapizm spod znaku science fiction (plany emigracji na inne planety), odwołań do zmitologizowanej przeszłości (powrót do małych miasteczek dzieciństwa). Rozwiązaniem zaproponowanym przez greckiego architekta i inżyniera jest, obok podanych przez niego konkretnych wskazówek dla urbanistów jak np. transport publiczny poprowadzony pod powierzchnią ziemi, jest powołanie do życia nowej nauki ekistyki (gr. *oikistikos* = mieszkaniowy). Jej

⁸ E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005, s. 268-278.

przedmiotem byłyby zagadnienia związane z osadnictwem i rozwojem miast projektowanych dla ludzi i z myślą o ludziach. Wykorzystując ekistykę, która powinna łączyć elementy nauki o mieście, technologii oraz sztuki i dzięki temu zapewniać równowagę pomiędzy elementami tworzącymi miasto, naukowcy będą w stanie projektować wielkie zdrowe, metropolie jak ekumenopolis (gr. *oikumene* = świat zamieszkały, *polis* = miasto) pojedyncze, światowe miasto skupiające wszystkich mieszkańców świata⁹.

Na pogorszenie się kondycji amerykańskich miast wpłynęły skutki gwałtownego załamania się gospodarczego w Stanach Zjednoczonych po II wojnie światowej. Rozruchy w „gettach” etnicznych w latach 60-tych były również istotnym powodem wszczęcia dyskusji na temat problemów społecznych w miastach. Do szczególnie znamienitych zamieszek doszło śródmiejskich „gettach” Watts i South Central Los Angeles w 1960 i 1990 r. oraz w dzielnicy Overtown w Miami w 1980 r. Od lat 60-tych XX wieku rozpoczyna się w Ameryce dyskusja poświęcona kryzysowi miast (*urban decline*), który pojmowany był w kategoriach problemów społecznych. W tym okresie miało miejsce przenoszenie zakładów przemysłowych na przedmieścia i ucieczka mieszkańców ze śródmieść. W opustoszałych dzielnicach centralnych pozostała ludność uboga, żyjąca w urągających warunkach i przestępczej rzeczywistości, którą socjologowie określili mianem *urban underclass*. Upadek miast stymulowany ucieczką białych mieszkańców na przedmieścia obejmował także powstawanie zamkniętych osiedli (*gated communities*) oraz powstanie negatywnego wizerunku centów miast jako miejsc przestępczości, biedy i rasowych konfliktów. Na wielość zjawisk kryzysogennych złożyły się także nieprawidłowości lub ograniczenia w dystrybucji pomocy społecznej powodowane problemami finansowymi dużych miast. W pracach socjologicznych diagnozę kryzysu miast wpisywano także w marksistowską krytykę kapitalizmu łącząc go z profetyczną wizją schyłku tej formacji¹⁰. Zakres definicyjny tego pojęcia od momentu jego wprowadzenia ulegał ewolucji. Wraz z przeobrażeniami i zmianami w ich strukturze społeczno-przestrzennej miasta borykały się z odmiennymi problemami. W wyniku tego następowały zmiany zakresy znaczeniowego terminu kryzys miast i wzbogacanie go o różne treści.

Jeden z najznakomitszych badaczy kryzysu miast, Robert A. Beauregard, rozumiał go jako głębokie zmiany, jakie dokonały się w fizycznej strukturze miasta. Jego zdaniem jednym z najbardziej charakterystycznych określeń używanych przy opisie zjawisk kryzysowych była

⁹ Zob. K. A. Dioxadis, *The City (II): Ecumenopolis, World-city of Tomorrow*, „Impact of science on society” vol. 19 (1969), nr. 2, s. 179-193.; Tegoż, *The Death of our Cities*, „Science” 1970, vol 170, nr 23, s. 393-404; Tegoż., *The Inhuman City*, Ciba Foundation Symposium on Health and Mankind 1967, s. 178-193.

¹⁰ A. Majer, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999, s. 79-81; Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, The McGraw-Hill Companies 2000, s. 121

i jest strata. Oznacza to, że miasta przeżywające kryzys dotknięte są depopulacją, spadkiem liczby miejsc pracy i bezrobociem. Upadające miasta stały się mniej atrakcyjne dla inwestorów, czego następstwem był kryzys finansowy, pogłębiająca się bieda, wzrost bezdomności i przestępczości oraz dezorganizacja społeczna. Jednakże proces odwrotny, kiedy wzrasta liczba miejsc pracy i napływają mieszkańcy, nie zawsze oznacza powrót do utraconej świetności. R. A. Beauregard zauważa, że miasta, w których wymienione wskaźniki wzrosły wcale szybko nie wyszły z sytuacji kryzysu. Kolejnym podejściem do definiowania kryzysu miast jest rozpatrywanie go jako problemu zaistniałego wyłącznie w świadomości mieszkańców danego miasta. W tym podejściu ocenę miasta buduje się na podstawie postaw i opinii mieszkańców o swoim mieście, o tym co w nim jest pożądane i co jest niepożądane, o tym co jest dobre a co jest złe. W opiniach indywidualnych i zbiorowych powstaje obraz miasta, będącego w kryzysie¹¹.

We współczesnym nurcie makrostrukturalnym socjologii miasta dokonuje się analiz czynników mających wpływ na zróżnicowania społeczno-przestrzenne ludności w skali makro, tj. uwzględniając wpływ globalnych systemów ekonomiczno-politycznych i społeczno-kulturowych. Czynniki mogące prowadzić do sytuacji kryzysowych są więc zewnętrzne w stosunku do miast i zaliczyć do nich można globalizację rynków produkcji i konsumpcji. Zdaniem Andrzeja Majera kryzys miasta oznacza „wywołane przez obiektywne czynniki makroekonomiczne, trudne w sensie materialnym warunki życia w dużych miastach, co generuje również patologie i dewiacje społeczne”¹². Szczególnie podatne na zmiany makroekonomiczne są miasta przemysłowe, które charakteryzują się wysokimi kosztami produkcji, czy brakiem zaawansowanych technologii. Przykładem takiego miasta jest Detroit, gdzie upadek przemysłu samochodowego pociągnął za sobą głęboki kryzys.

Anna Karwińska analizując problem upadku miast wskazuje trzy płaszczyzny badawcze, na których można rozpatrywać zjawiskach kryzysogenne: wymiar przestrzenny, ekonomiczny oraz społeczny. Zmierzch miast w kategoriach przestrzennych rozpatruje się w sensie zbyt dużej, nieludzkiej skali metropolii. A. Karwińska przywołuje Jeana Baudrillarda, który zdefiniował pojęcie „bezrobotnych” przestrzeni jako przestrzeni pozbawionych sensu społecznego z uwagi na ich monofunkcyjność lub brak możliwości ich zhumanizowania. Są to między innymi przestrzenie dzielnic biurowych i wielkich parkingów oraz przestrzenie autostrad i szlaków komunikacyjnych. Kolejnymi czynnikami powodującymi kryzys struktury

¹¹ R. A. Beauregard, *Voices of Decline: the Postwar Fate of US Cities*, Blackwell Publisher, Cambridge MA, Oxford 1993, s. 35-39.

¹² A. Majer, *Globalizm i Łódź*, „Przegląd Społeczny” 1997, t. XLVI, s. 11-28.

przestrzennej miasta jest niszczenie krajobrazu miejskiego, dominacja infrastruktury komunikacyjnej w strukturze przestrzennej oraz depopulacja centrum. Nadmierny wzrost miast, zauważa A. Karwińska, prowadzi do „destrukcji miasta jako środowiska społecznego, pozbawionego centrum (obszaru kulturowego), odpowiedniej struktury funkcjonalnej, cech miejsca”¹³. Kryzys miast w sensie ekonomicznym oznacza ich bankructwo. Jego następstwami jest wzrost bezrobocia, bezdomności, biedy i przemocy miejskiej. Kryzys społeczny miasta oznacza degradację społeczną wynikającą z migracji na przedmieścia przedstawicieli klasy średniej oraz osób lepiej sytuowanych i lepiej wykształconych, a napływ do śródmieść nisko wykształconych pracowników fizycznych z różnych części kraju i świata. Przejawia się on także w osłabieniu więzi społecznych i atomizacji wieloetnicznej i multikulturowej zbiorowości miejskiej. Kryzys społeczny to także kryzys samorządów lokalnych „niezdolnych do zapewnienia pokoju społecznego i pełnienia funkcji swego pośrednika czy mediatora między grupami o różnych, często sprzecznych interesach”¹⁴.

Kryzys, który dotknął miasta amerykańskie, przede wszystkim wyraża się we wzrastających nierównościach. Zdaniem Jana Węgleńskiego oznacza on występowanie znacznych różnic klasowych i rasowych między dzielnicami centralnymi a suburbiami. Badacz zauważa, że „dzielnice śródmiejskie w coraz większym stopniu pozostawione są Murzynom oraz innym najbiedniejszym grupom ludności, gdyż biali, którzy należą do klasy średniej, masowo je opuszczają, przenosząc się do suburbiów”¹⁵. Opuszczane osiedla niszczą, degradują się i podupadają, co sprzyja nasilaniu się zjawisk patologii społecznej. Zdaniem cytowanego już Andrzeja Majera pod pojęciem kryzysu miast rozumie się szerszy kompleks problemów nierówności, wśród których wymienia się szczególne natężenie następujących zjawiska:

1. Dyskryminacja i segregacja rasowa oraz etniczna;
2. Degradacja substancji mieszkaniowej i usługowej;
3. Ubóstwo;
4. Bezrobocie koniunkturalne i strukturalne;
5. Niskie płace;
6. Bariery uniemożliwiające zdobycie odpowiedniego wykształcenia;
7. Patologia i zaburzenia życia rodzinnego;

¹³ A. Karwińska, *Wartości i potrzeby społeczne a przemiany środowiska miejskiego*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Seria Monograficzna nr 136, Kraków 1998, s. 102.

¹⁴ Ibidem, s. 104.

¹⁵ *Urbanizacja* [w:] *Encyklopedia socjologii*, t. 4, Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2002; zob. także J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988, s. 61-71.

8. Przestępczość¹⁶.

Wyczerpujące omówienie problematyki miejskich nierówności społecznych (*urban inequalities*) i istnienia współcześnie miejskiej podklasy (*urban underclass*) oraz towarzyszących im konfliktów o podłożu rasowym wymaga pogłębionych studiów, które nie stanowią przedmiotu niniejszej pracy. Istnieje bardzo bogata literatura poświęcona tej tematyce, co świadczy o wyodrębnianiu się osobnego działu badań nad miastem¹⁷. Celem zaprezentowanych tu rozważań, z zamierzenia o ograniczonym zakresie problemowym, jest jedynie nakreślenie tła społeczno-ekonomicznego i wskazanie przyczyn kryzysu miast, który miał miejsce w drugiej połowie XX w. w Stanach Zjednoczonych.

Wielkomiejska przestępczość i bieda

Sztuka życia w „miejskiej dżungli”¹⁸ w głównej mierze polega na tym, jak nie stać się ofiarą kradzieży, pobicia czy gwałtu. Tłok ulicy to świat drobnych złodziejasków czatujących na roztargnionych, śpieszących się przechodniów. Ogromne, puste parkingi to żerowiska amatorów czyjejś własności. Po zmroku ciemne ulice przechodzą we władanie współników zbrodni z piekła rodem. Gdzie pójść i jak iść po ścieżkach miasta by dojść cało do „wodopoju”, to główne zmartwienia miejskiego świata.

Charakterystycznymi cechami przemocy w miastach jest wyższa częstotliwość i intensywność występowania aktów przestępczych niż na obszarach wiejskich. Rajeev Patel zwraca także uwagę, że zjawisko przemocy ulicznej jest typowe wyłącznie dla obszarów zurbanizowanych. Można zatem przypuszczać, że źródło zachowań kryminalnych tkwi w procesach urbanizacyjnych. Skoro kradzieże, rozboje i napaści są cechą typową środowiska miejskiego, to w tym interiorze muszą istnieć elementy co najmniej sprzyjające rozwojowi takiej aktywności¹⁹.

¹⁶ A. Majer, *Kryzys miast*, [w:] E. Lewandowski (red.), *Fenomeny społeczne końca wieku*, Acta Uniwersitatis Lodziensis, Folia Sociologica 27, Łódź 1998, s. 113.

¹⁷ W. J. Wilson, *The Declining Significance of Race*, University of Chicago Press, Chicago 1978; K. Auletta, *The Underclass*, random House, Nowy Jork 1982; W. J. Wilson, *The Truly Disadvantaged. The Inner City, the Underclass, and the Public Policy*, University of Chicago Press, Chicago 1987; G. Orfield, C. Ashkinaze, *The Closing Door: Conservative Policy and Black Opportunity*, University of Chicago, Chicago 1991; C. Jencks, *Rethinking Social Policy: Race, Poverty and the Underclass*, Harvard University Press, Cambridge 1992; A. Hacker, *Two Nation: Black and White, Separate, Hostile, Unequal*, Scribners, Nowy Jork 1992; D. S. Massey, *American Apartheid: Segregation and Making of the Underclass*, Harvard University Press, Cambridge 1993; H. Gans, *the War Against the Poor*, Basic Books, Nowy Jork 1995;

¹⁸ termin przywołane za J. Pałkiewicz, *Jak żyć w dżungli miasta*, Askon, Warszawa 1998.

¹⁹ R. Patel, *Urban violence: an overview*, [w:] M. Miles, T. Hall, I. Borden (red.), *The city cultures reader*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 2000, s. 261-265.

Odmienne zdania jest Francis Fukuyama, który twierdzi, że urbanizacja nie jest wystarczającą przyczyną dla wyjaśnienia zjawisk przemocy miejskiej. W Japonii, Korei, Hongkongu czy Singapurze pomimo znacznego przyrostu zaludnienia i postępującej urbanizacji nie odnotowano szczególnego wzrostu przestępczości. „W Stanach Zjednoczonych - zauważa autor - liczba morderstw jest znacznie wyższa na południu kraju niż na północy, mimo że północ jest bardziej zurbanizowana i gęściej zaludniona. Na południu natomiast przemoc jest zjawiskiem wiejskim”²⁰. Zdaniem F. Fukuyamy źródeł przestępczości należy raczej szukać w uwarunkowaniach kulturowych i kształcie społecznego środowiska miejskiego.

W stereotypowych sądach przestępczość jest pochodną biedy, co oznacza, że z wyjątkową intensywnością powinna występować w ubogich dzielnicach o wysokiej stopie bezrobocia. Nie ulega wątpliwości, że przemoc jest charakterystycznym zjawiskiem pojawiającym się w ubogich dzielnicach, tym niemniej nie należy jej łączyć tylko i wyłącznie z rejonami miasta o niskim poziomie społeczno-ekonomicznym. W modelu Dollarda - Millera agresja ma swoje źródło we frustracji wynikającej z niezaspokojonej chęci posiadania. Jak zauważa Robert Borkowski „w społeczeństwie homogenicznym, biednym i odizolowanym poziom frustracji jest o wiele niższy aniżeli w pluralistycznym i bogatym zbiorowisku, w którym stykają się ze sobą bogactwo i nędza, ostentacyjna konsumpcja i przymusowa wstrzemięźliwość”²¹. Miasto jest miejscem szalonych kontrastów, gdzie na każdej ulicy bogactwo styka się z biedą. Przemoc miejska będzie występować z mniejszą bądź większą intensywnością, lecz na całym obszarze miasta.

Dzielnice miast amerykańskich zamieszkałe przez ludność kolorową lub też imigrantów a współcześnie również przez miejską biedotę zwykło się określać jako getta. Należy jednak zastanowić się nad zasadnością użycia tego terminu. Termin *getto* pochodzi od włoskiego słowa *ghetto*, które w XVII wieku używano dla określenia, położonej na wyspie żydowskiej dzielnicy Wenecji. Słowo to więc oznacza część miasta obraną lub przymusowo wyznaczoną jako miejsce zamieszkania mniejszości narodowych lub religijnych. Jak zauważa Simon Parker *getto* oznacza miejsca zamieszkania wszystkich przedstawicieli grupy etnicznej, jak miało to miejsce w gettach w Warszawie i Łodzi podczas II wojny światowej. Zatem niepoprawne byłoby użycie terminu *getta* żydowskiego przypadku dzielnic chasydzkich Crown Heights w Brooklinie i Stamford Hill w Londynie, ponieważ ich

²⁰ F. Fukuyama, *Wielki wstrząs*, przeł. H. Komorowska, K. Dorsz, Bertelsman Media, Warszawa 2000, s. 79.

²¹ R. Borkowski, *Codziennosc przemocy – przemoc codzienności (transgresje destruktywne)*, [w:] R. Borkowski (red.) *Agresja i przemoc*, Abrys, Kraków 2001, s. 32.

mieszkańcy nie są w żaden sposób przymuszani do osiedlania się w nich. Również w dzielnicach nazwanych gettami nie zamieszkują tylko i wyłącznie przedstawiciele danej mniejszości. Wybór miejsca zamieszkania jest dla nich dowolny jak również w dzielnicy zdominowanej przez daną mniejszość etniczną czy religią mogą osiedlać się pozostali mieszkańcy miasta. S. Parker proponuje zamiast terminu getto etniczne określenie enklawa etniczna (*ethnic enclave*), której przykładem jest China Town czy Mała Italia w Nowym Jorku²². W dalszych rozważaniach będę posługiwać się terminologią zaproponowaną przez S. Parkera²³.

Dzielnice etniczne powstały w Stanach Zjednoczonych jako obszary zamieszkałe przez ludność o odmiennym pochodzeniu narodowym czy rasowym. Pierwsze z nich powstawały w okresie wielkich migracji i były naturalnymi skupiskami podtrzymującymi tradycje narodowe, kulturowe i religijne danej mniejszości. Ten rodzaj dzielnic został nazwany przez Andrzeja Majera gettami dobrowolnymi²⁴. Aleksander Wallis wskazuje dwie przyczyny powstawania slumsów i enklaw etnicznych w Stanach Zjednoczonych. Po pierwsze dzielnice te rozwijały się jako zjawisko pochodne wielkich migracji różnych mniejszości etnicznych w postaci enklaw dobrowolnych. Przykładowo XX-wieczne dzielnice etniczne i slumsy powstały w wyniku wielkiej wewnętrznej migracji Afroamerykanów oraz wskutek napływu obcokrajowców głównie z Meksyku i Porto Rico. Drugą przyczyną powstawania dzielnic etnicznych są wewnątrzmijskie migracje spowodowane ubożeniem pewnych grup ludności i zasiedlaniem przez nie mniej atrakcyjnych dzielnic²⁵.

Badacze chicagowscy tłumaczyli powstawanie dzielnic etnicznych jako efekt procesów migracji wewnątrzmijskich (centralizacji, koncentracji, segregacji, inwazji, sukcesji), które zostały zdefiniowane i opisane szczegółowo przez E. W. Burgessa. W tym duchu utrzymane jest kryterium definicyjne A. Majera oraz A. Wallisa. W drugiej połowie XX w. paradygmat ten został zastąpiony podejściem ekonomii politycznej, w którym to nurcie powstawanie dzielnic etnicznych oraz dzielnic biedy jest wyjaśniane działaniem mechanizmów rynkowych. W tej perspektywie można odnaleźć dualny podział dzielnic zaproponowany przez G. Bridge i S. Watson. Amerykańscy badacze wyróżnili dzielnice etniczne charakteryzowane jako miejsca władzy, biznesu i miejsc pracy np. China Town w

²² S. Parker, *Urban theory and the urban experience*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 2004, s. 90.

²³ Kwestie etymologii słowa *getto*, próby nazewnictwa nowoczesnego, miejskiego „getta”, oraz przykłady rozwoju polskich osiedli zamkniętych poruszają autorzy zbioru *Gettoizacja polskiej przestrzeni miejskiej*, pod red. B. Jałowieckiego, W. Łukowskiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2007.

²⁴ A. Majer, *Miasta Ameryki: ...*, op. cit., s. 91.

²⁵ A. Wallis, *Ameryka - miasto*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Warszawa 1987, s. 59-61.

Vancouver, Mała Italia w Nowym Jorku, dzielnica Jackowo w Chicago oraz miejsca wykluczenia ekonomicznego, politycznego i społecznego a ich mieszkańców cechuje kultura ubóstwa i kultura wyuczonej bezradności. Przykładem takich dzielnic jest klasyczne „getto” jak Harlem w 20- tych i 30-tych latach XX w.²⁶.

Podjmując próby wyodrębnienia slumsu z miejskich rejonów nędzy i ubóstwa mówi się o pięciu wyróżniających go kryteriach tj. nieuregulowanym statusie jego mieszkańców, niedostatecznym dostępie do czystej wody, istotnych brakach infrastruktury (zwłaszcza sanitarnej), niskim standardzie lokali mieszkalnych oraz przeludnieniu. W uznanej już za klasyczną monografię slumsu Charles J. Stokes zwraca także uwagę na to, że slums jest miejscem zamieszkania biednych i obcych wyalienowanych z życia społecznego wielkich miast. Biedni nie są zintegrowani z miejską społecznością z przyczyn ekonomicznych, ale także z powodu odmienności wzorów kulturowych oraz niskiego poziomu akulturacji²⁷. Harvey W. Zorbaugh w klasycznym dziele opisującym smutną rzeczywistość prohibicji w Chicago charakteryzuje te dzielnice w następujący sposób: "Jest [slums] całkowicie oddzielony od miasta jako całości. Slums jest obszarem wołającej o pomstę do nieba segregacji u samych podstaw społeczeństwa; środowiskiem zamieszkania samotnych pracujących matek i dzieci, wysokiego odsetka urodzin i śmiertelności niemowląt, bezprawia i zabójstw; dzielnicą straganów i sklepów z używanymi ciuchami, gangów i suterren, w którym każde łóżko bywa zajęte. Życie slumsu toczy się niemal całkowicie poza normalnym światem"²⁸.

Wiliam G. Flanagan wskazuje czynniki, które wpływają na poziom ubóstwa w miastach Stanów Zjednoczonych. Najbardziej istotnymi są restrukturyzacja gospodarki metropolii i zmiany w strukturze zatrudnienia. Pociągają one za sobą redukcję zatrudnienia w przemyśle w centrach miast oraz przenoszenie ich na przedmieścia, redystrybucję przemysłu ze starych regionów przemysłowych w regiony południowe i zachodnie kraju, poszukiwanie przez pracodawców taniej siły roboczej na zamorskich rynkach oraz zmiany w zatrudnieniu wynikające z automatyzacji produkcji. W. G. Flanagan konkluduje, że trendem ostatnich dekad jest koncentrowanie się biednych mniejszości w centrach miast, szczególnie w

²⁶ G. Bridge, S. Watson, *City Differences*, [w:] tegoż: *A Companion to the City*, Blackwell Publisher 2003, s. 257.

²⁷ Ch. J. Stokes, *A Theory of Slums*, [w:] M. Pacione (red.) *The City. Critical Concepts in the Social Sciences*, t. 5, Routledge, Londyn, Nowy Jork 2002, s. 269-281.

²⁸ W. Zorbaugh, *The Gold Coast and the Slum: a sociological study of Chicago's Near North side*, University of Chicago Press, Chicago 1929, cyt. za A. Majer, *Miasta Ameryki...*, s. 91.

dzielnicach etnicznych co potęguje izolację świata przedstawicieli mniejszości i ich separację społeczno-kulturową²⁹.

W Stanach Zjednoczonych w 2005 r. liczbę biednych szacowano na 37 milionów mieszkańców, co stanowiło 12,6% społeczeństwa, w tym najbardziej liczną grupą stanowili Afro-Amerykanie. Natomiast najmniej dotknięci ubóstwem byli biali Amerykanie nie latynowskiego pochodzenia. Poziom biedy wykazuje znaczne zróżnicowania regionalnie, przy czym największa jej koncentracja jest w regionie południowym kraju. Procent ubogich wewnątrz obszarów metropolitalnych jest nieznacznie niższy niż poza tym obszarem. Największy odsetek ludności dotkniętej biedą zamieszkuje główne miasta obszarów metropolitalnych³⁰.

Tabela 1.

Liczba ubogiej ludności w USA w 2005 r.

Biedni	Liczba ludności	Procent ludności
Ogółem	36 950	12,6
Biali	24 872	10,6
Biali nie latynosi	16 227	8,3
Czarni	9 168	24,9
Azjaci	1 402	11,1
Latynosi	9 368	21,8
Regiony		
Północny-wschód	6 103	11,3
Środkowy-zachód	7 419	11,4
Południe	14 854	14,0
Zachód	8 573	12,6
Statystyczny Obszar Metropolitalny		
Wewnątrz MSA	30 098	12,2
w principal cities	15 966	17,0
poza principal cities	14 132	9,3
Poza MSA	6 852	14,5

Źródło: U.S. Census Bureau, Current Population Survey, 2005 and 2006 Annual Social and Economic Supplements.

²⁹ W. G. Flanagan, *Urban Sociology: Images and Structure*, Allyn and Bacon, Boston 1999, s. 269.

³⁰ C. DeNavas-Walt, B. D. Proctor, and Ch. H. Lee, U.S. Census Bureau, Current Population Reports, P60-231, *Income, Poverty, and Health Insurance Coverage in the United States: 2005*, U.S. Government Printing Office, Washington, DC, 2006.

Mieszkańców wykluczonych z życia społecznego miast socjologowie nazywali *underclass*. Anthony Giddens definiuje podklasę (*underclass*) jako członków społeczeństwa, którzy żyją w relatywnie złych warunkach, z których większość pozostaje bez pracy lub często ją zmienia, wśród których są osoby bezrobotne i osoby bez stałego miejsca zamieszkania oraz których większość utrzymuje się przez długi okres dzięki pomocy społecznej. Jego zdaniem jest to „część społeczeństwa mieszcząca się na marginesie świata społecznego”³¹. Getry Mooney dopełnia tę charakterystykę wskazując cechy środowiska podklasy takie jak anomia, bezprawie, zachowania dewiacyjne, irracjonalne i dysfunkcjonalne, moralny upadek i brak spójnego systemu wartości³². Barbara Szacka stwierdza, że warunkiem koniecznym dla powstania podklasy jest przestrzenne skupienie ludzi zaliczanych do tej klasy. „Kultura *underclass* kojarzona jest z brakiem zapobiegliwości i aspiracji edukacyjnych, wczesnym, samotnym macierzyństwem, przestępczością, narkomanią”. Kultura ta w środowiskach nędzy jest utrwalana i przekazywana kolejnym pokoleniom. W swym podręcznikowym dziele autorka zauważa, że przedstawiciele podklasy nie tworzą żadnej grupy w socjologicznym znaczeniu, tylko kategorię społeczną, ponieważ ich członków łączy tylko podobieństwo strategii przetrwania³³.

Socjologiczny dyskurs późnych lat 70-tych XX w. na temat podklasy czarnych wyznaczają, zdaniem Normalna Fainsteina, następujące założenia. Pierwszym z nich jest perspektywa klasowa co oznacza odrzucenie znaczenia podziałów rasowych. Czarnych zatem postrzega się jako dyskryminowany proletariatus. Badacze rozwijający drugie założenie koncentrowali się na opisie i analizie atrybutów i zachowań wyłącznie części społeczeństwa amerykańskiego bez uwzględniania szerszego kontekstu społecznego, ekonomicznego i procesów zachodzących w całym społeczeństwie. Ostatnim z przyjętych założeń jest całkowite pomijanie w badaniach sytuacji pracujących czarnych Amerykanów i czarnej amerykańskiej *middle class*, co prowadziło do rozpatrywania sytuacji czarnej *underclass* w oderwaniu od rzeczywistej sytuacji społecznej i ekonomicznej całej populacji czarnych. Przedstawiciele omawianego wyżej nurtu nie są więc obiektywni w analizach sytuacji Afro-Amerykanów w USA postępując zgodnie z zasadą *pars pro toto*³⁴.

³¹ A. Giddens, *Socjologia*, przeł. A. Szulżycka, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 319- 342.

³² G. Mooney, *Urban 'disorder'*, [w:] S. Pile, Ch. Brook, G. Mooney (red.), *Unruly cities? Order/Disorder*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 1995, s. 83.

³³ B. Szacka, *Wprowadzenie do socjologii*, Oficyna naukowa, Warszawa 2003, s. 310-311; zob. też szczegółowe omówienie nurtów w rozważaniach nad *underclass* autorstwa J. Grotowskiej-Leder, *Fenomen wielkomiejskiej biedy. Od epizodu do underclass*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2002.

³⁴ N. Fainstein, *Race, Class, Segregation: Discourses about African American*, [w:] Fainstein S. S., Campbell S. (red.), *Readings in Urban Theory*, Blackwell Publishers, Cambridge – Oxford 1996, s. 216-245.

W latach 90-tych XX w. dyskusję o czarnej *underclass* zdominowała literatura poświęcona pracującym i zaliczanym do *middle class* Afro-Amerykanom. Podkreślano w niej społeczne i kulturowe napięcia i zróżnicowania pomiędzy ludnością czarną i nie białą. Akcentowano również segregację rasową, której poddawani byli majętni Afro-Amerykanie. W tym nurcie nastąpiło odejście od klasowej perspektywy w wyjaśnianiu sytuacji czarnych Amerykanów. Pod koniec XX w. analitycy sytuacji czarnych mieszkańców Ameryki zwracali uwagę na wzrastające nierówności, które wynikały z faktu, że dochody białych Amerykanów rosły szybciej niż czarnych. Do pogarszającej się sytuacji Afro-Amerykanów przyczyniło się także wycofanie administracji rządu Ronalda Reagana z wydatków socjalnych na służbę zdrowia i edukację. Ograniczono również dotacje dla miast i biednych, z których przede wszystkim korzystali czarni mieszkańcy. Z powodu uprzedzeń białych mieszkańców miast Afro-Amerykanie byli także dyskryminowani na rynku nieruchomości³⁵.

Miejskie problemy nierówności i segregacji

Pozycji czarnych Amerykanów w miejskim społeczeństwie poświęcił swe prace wybitny socjolog William Julius Wilson. Analizował on powstawanie i rozwój enklaw zamieszkałych przez Afro-Amerykanów oraz wpływ przemian gospodarczych i procesu suburbanizacji na sytuację, w jakiej znaleźli się biedni, czarni mieszkańcy miast amerykańskich. Jego prace traktują o strukturalnych uwarunkowaniach biedy a *underclass* charakteryzuje przede wszystkim poprzez relacje do rynku pracy. Na podstawie badań przeprowadzonych w Chicago stwierdził, że w połowie XX w. powstała tam liczna czarna klasa średnia. Natomiast w wielkomiejskich dzielnicach ubóstwa pozostają Afro-Amerykanie o złej sytuacji ekonomicznej.

William Julius Wilson wraz z Loïcem J. D. Wacquantem podkreślali istotność zarówno klasowych jak i rasowych źródeł społecznej izolacji Afro-Amerykanów. Proces koncentracji czarnych mieszkańców pozbawionych pracy i pogrążonych w biedzie w śródmieściach autorzy nazwali *hypergettoizacją* (*hyperghettoization*). *Hypergetto* utraciło siłę organizującą daną społeczność, która zachowywała relatywnie autonomiczną przestrzeń społeczną i stało się zdeorganizowaną enklawą etniczną. Zachodzi w niej zjawisko anomii i nasilają się procesy degradacji społecznej. Zdaniem autorów do jej postania przyczyniło się masowe bezrobocie w wyniku dezindustrializacji a także zmieniające się wymagania na rynku

³⁵ Ibidem.

pracy postindustrialnej gospodarki. Badacze zwracali także uwagę na brak kapitału społecznego oraz niski poziom możliwości edukacyjnych, co nasilało proces degradacji czarnych społeczności. Poruszali także problem wzrastającej liczby samotnych matek i feminizacji biedy (*feminization of poverty*)³⁶.

Segregację społeczną na tle rasowym pogłębia nierównomierna redystrybucja miejsc pracy w przestrzeni miasta. Po raz pierwszy taką sytuację opisał Johna F. Kaina pod koniec 60-tych lat XX w. W publikacji „*Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization*” wprowadził termin *spatial mismatch* odnoszący się do sytuacji, w której panuje niedostatek miejsc pracy w rejonach zamieszkałych przez Afro-Amerykanów, podczas gdy sytuacja ta nie występuje w dzielnicach białych mieszkańców. J. F. Kain analizował przede wszystkim sytuację mniejszości zamieszkałej w centrach miast i migracje do miejsc pracy z centrów na przedmieścia. W rezultacie takiego przestrzennego rozmieszczenia czarni mieszkańcy zmuszeni byli do pokonywania większych dystansów, mieli trudności ze znalezieniem pracy, często otrzymywali gorzej płatną pracę a także wzrastało bezrobocie wśród czarnoskórej populacji miast. W analizach prowadzonych pod koniec ubiegłego stulecia Michael A. Stoll dowodzi, że w obszarach metropolitalnych o znacznym stopniu decentralizacji zatrudnienia wciąż miało miejsce przestrzenne chaosu (*spatial mismatch*) wynikającego z ogromnego zróżnicowania lokalizacji miejsc pracy i miejsc zamieszkania czarnej ludności. Zdaniem autora w drugiej połowie XX w. narastał dystans przestrzenny pomiędzy miejscem zamieszkania czarnych a powstającymi na suburbiach miejscami pracy, pomimo, że w 90-tych latach odsetek Afro-Amerykanów żyjących na przedmieściach istotnie wzrósł. Przyczyną *spatial mismatch* jest ciągły rozwój niekontrolowanej decentralizacji miejsc pracy (*job sprawl*) w suburbiach i exurbiach. Zwiększenie stopy zatrudnienia czarnych w odległych rejonach miast uniemożliwia niewystarczający do takich potrzeb transport publiczny przy wysokim odsetku Afro-Amerykanów nie posiadających własnego samochodu³⁷.

Czynniki leżące u podstaw segregacji rasowej Afro-Amerykanów oraz następstwa wynikające z ich izolacji społecznej stały się przedmiotem badań Douglasa S. Massey i Nancy A. Denton. Zdaniem autorów segregacja dotycząca czarnoskórych członków amerykańskiego społeczeństwa miała przede wszystkim instytucjonalny charakter (*institutional racism*). Szczególnie wyraźnie przejawiały się te praktyki na rynku

³⁶ L. J. D. Wacquant, W. J. Wilson, *The cost of Racial and Class Exclusion in the Inner City*, [w:] J. Lin, Ch. Mele (red.), *The Urban Sociology Reader*, Routledge, Milton Park – Nowy Jork 2005, s. 124-133.

³⁷ M. A. Stoll, *Job Sprawl and the Spatial Mismatch between Blacks and Jobs*, The Brookings Institution metropolitan Policy Program, Waszyngton 2005.

nieruchomości. Polegały one na zaplanowanych działaniach instytucji i firm związanych z rynkiem nieruchomości tak, by ograniczać osiedlanie się czarnoskórej ludności w niektórych rejonach miast. Towarzyszyły i towarzyszą jej także silne uprzedzenia białych przedstawicieli miast, którzy ze wszelkich miar unikali sąsiedztwa czarnych. Według amerykańskich badaczy segregacja rasowa jest następstwem przede wszystkim indywidualnych postaw, dlatego dotyczy ona Afro-Amerykanów niezależnie od ich statusu majątkowego. D. S. Massey i N. A. Denton analizując sytuację w szesnastu obszarach metropolitalnych, które zamieszkiwała jedna trzecia czarnej ludności, nazwali panujące tam nierówności na tle rasowym hypersegregacją (*hypersegregation*), z uwagi na jej bardzo wysokie natężenie i przejawianie się równocześnie na wielu płaszczyznach³⁸.

G. D. Squires, S. Friedman i C. E. Saidat przeprowadzili badania świadomości dyskryminacji rasowej na terenie Waszyngtonu, który jest typowym obszarem metropolitalnym. Na początku XXI w. Waszyngton zamieszkiwała największa populacja Afro-Amerykanów, która stanowi 26% społeczności miasta. Tylko 1/3 z tej grupy mieszka w „nieczarnych” dzielnicach. Wiosną 2001 roku agenci rządowi przeprowadzili telefoniczną ankietę na próbie 921 osób, zajmujących się rynkiem nieruchomości. Starali się uzyskać odpowiedzi na pytania o przejawy i formy dyskryminacji w stosunku do czarnej i latynoskiej mniejszości kupującej mieszkanie bądź wynajmującej je. Autorzy raportu badali także postawy wobec dyskryminacji.

Rządowi agenci odkryli, że ludności białej i kolorowej przedstawiane są różne oferty mieszkaniowe i oferowane odmienne warunki finansowe zakupu. Praktyki dyskryminacyjne dotyczyły co trzecią osobą próbującą kupić dom, a także 44% chcących wynająć mieszkania i 37% ubiegających się o kredyt mieszkaniowy. 40% ankietowanych, białych mieszkańców Waszyngtonu uważa, że ich sąsiedztwo może tworzyć co najwyżej połowa czarnych Amerykanów. Nie dopuszcza takiej możliwości blisko 3% białych i prawie 1% czarnych respondentów. Zdecydowanie większa grupa Afro-Amerykanów doświadczyła dyskryminacji w sytuacji wyboru miejsca zamieszkania i równocześnie grupa ta zareagowała na nią w mniej radykalny sposób. Wydaje się zastanawiające, że omalże ten sam odsetek respondentów w grupie białych (50,75%) jak i czarnych (49,65%) mieszkańców Waszyngtonu uważa, że skierowanie sprawy o dyskryminację na drogę sądową nie przyniesie pożądanых skutków. W odpowiedzi na pytanie o równość szans na rynku nieruchomości 57% białych deklaruje ich równość pomiędzy białymi a czarnymi. Sytuację tę ocenia w ten sam sposób tylko 16%

³⁸ D. S. Massey, N. A. Denton, *Segregation and the Making of the Underclass*, [w:] J. Lin, Ch. Mele (red.), *The Urban Sociology Reader*, Routledge, Milton Park – Nowy Jork 2005, s. 134-143.

czarnych respondentów. Obydwie grupy główną przyczynę nierówności upatrują w dziedzictwie niewolnictwa i odwiecznej tradycji dyskryminacji czarnej ludności.

Autorzy badań konkludują, że dyskryminacja Afro-Amerykanów w małym stopniu zależy od statusu socjo-ekonomicznego. Afro-Amerykanie o wyższym statusie mogą zamieszkiwać w środowisku białych mieszkańców w przeciwieństwie do przedstawicieli klas niższych, którzy decydują się zamieszkać w dzielnicach rasowych, by uniknąć prześladowań. Kluczową tezę pracy jest więc twierdzenie, że rasa to główny czynnik dyskryminacji, natomiast wyznaczniki socjo-ekonomiczne są wtórną podstawą dyskryminacji³⁹.

Tabela 2.

Przejawy dyskryminacji rasowej wśród klientów rynku nieruchomości

	Biali (%)	Czarni (%)
Czynniki wyboru miejsca zamieszkania		
Liczba czarnych w idealnym sąsiedztwie:		
Zero	2,92	0,92
Tylko kilku	21,55	10,60
Co najwyżej połowa	40,20	26,97
Więcej niż połowa	9,30	50,05
Bez znaczenia	26,03	11,46
Doświadczenie dyskryminacji:		
Osobiste przy wynajmie domu/apartamentu lub zawieraniu umowy ubezpieczenia	2,21	10,90
Zasłyszane przy wynajmie domu/apartamentu lub zawieraniu umowy ubezpieczenia	9,18	25,40
Reakcja na dyskryminację^a:		
Zmiana miejsca zamieszkania	68,71	61,24
Złożenie zażalenia	100,00	95,13
Złożenie skargi	100,00	95,36
Brak działania	58,68	62,32
Przyczyny braku skierowania sprawy na drogę sądową^a:		
Brak czasu	37,16	29,83
Brak funduszy	0,00	20,12
Przeświadczenie o tym, że nic to nie da	50,75	49,65
Brak wiedzy, dokąd się zwrócić	6,80	17,27
Postawy wobec nierówności rasowych:		
Postrzeganie równości szans na rynku mieszkaniowym		
Biali i Czarni	57,88	16,07
Biali i Latynosi	55,30	20,69
Przyczyny nierówności		
Lenistwo	25,01	27,73
Dziedzictwo niewolnictwa, odwieczna dyskryminacja	44,50	55,41

^a Respondenci mogli wybrać więcej niż jedną odpowiedź. Stąd suma odpowiedzi większa od 100%

Źródło: G. D. Squires, S. Friedman, C. Saidat, *Experiencing Residential Segregation. A contemporary Study of Washington*, "Urban Affairs Review" November 2002, vol. 38, no. 2, s.163-164.

³⁹ G. D. Squires, S. Friedman, C. Saidat, *Experiencing Residential Segregation. A contemporary Study of Washington*, "Urban Affairs Review" November 2002, vol. 38, no. 2, s.155-183.

Jedne z pierwszych badań stopnia segregacji były analizy miast prowadzone w 60-tych latach XX w. przez **Taeubers**. Ich zdaniem jeżeli miasto zamieszkiwało 30 % Afro-Amerykanów to taki odsetek pozwalał na ich równomierne rozmieszczenie w przestrzeni. Wprowadzony indeks segregacji określał zatem procent czarnych mieszkańców ponad wskazany 30-procentowy próg zapewniający równowagę społeczną. Współcześnie najbardziej powszechnymi miarami wykorzystywanymi do oszacowanie stopnia segregacji rasowej są *dissimilarity index* i *isolation index*. Pierwszą z nich jest indeks zróżnicowania (*dissimilarity index*), za pomocą którego określa się odsetek czarnej ludności (lub nie białej), który musiałby przemieścić się pomiędzy census tracts, by uzyskać równomierne rozmieszczenie czarnych w całym statystycznym obszarze metropolitalnym (MSA). Drugą miarą jest indeks izolacji (*isolation index*) wskazuje procent czarnych mieszkańców danego obszaru statystycznego.

Z przeprowadzonych przez Edward L. Glaeser i Jacob L. Vigdor badań segregacji rasowej w trzystu statystycznych obszarach metropolitalnych w ostatniej dekadzie XX w. wynika, że poziom segregacji czarnej i nie czarnej ludności pozostaje wysoki, lecz równocześnie był on najniższy od 1920 r. Problemy na tle rasowym nasilały się od 1890 r. do 1970 r., w którym to roku nastąpił największy spadek poziomu segregacji. Znaczący spadek miał miejsce także w 80-tych i 90-tych latach XX w. Na przełomie wieków zdecydowana większość MSA była bardziej zintegrowana niż dziesięć lat wcześniej. Pomimo tej obiecującej tendencji siedemdziesiąt cztery MSA dotknięte są hypersegregacją a w dziewiętnastu poziom segregacji wzrósł. Poziom segregacji rasowej jest różny w poszczególnych częściach Stanów Zjednoczonych. Południowy-wschód i środkowy-zachód charakteryzują się jego wysokim stopniem segregacji rasowej. Najbardziej zintegrowanym regionem jest region zachodni, co można łączyć z czasem powstania i rozwoju tamtejszych miast. Są one młodsze niż w innych regionach, przez co inne było wzajemne nastawienie i sytuacja ekonomiczna nowoosiedlających się białych i czarnych mieszkańców. Segregacja czarnej i nie czarnej ludności została najbardziej ograniczona w miastach, które szybko się rozwijały lub gdzie procent czarnych Amerykanów ulegał zmianie. E. L. Glaeser i J. L. Vigdor zwracają uwagę, że w szybko rozwijających się i relatywnie „młodych” miastach nie doszło do powielania praktyk dyskryminacyjnych i wyraźnej segregacji rasowej na rynku mieszkaniowym⁴⁰.

⁴⁰ E. L. Glaeser, J. L. Vigdor, *Racial Segregation in the 2000 Census: Promising News*, The Brookings Institution Center on Urban & Metropolitan Policy, 2001.

Zdaniem Andrzeja Majera ogromny wpływ na społeczne postrzeganie oraz poczucie nierówności miejskich ma obecność w centrum biedoty i ludności kolorowej. Wzmacnia tę świadomość zdegradowanie i zaniedbanie dzielnic centralnych. Wybitny badacz kryzysu miast amerykańskich wyjaśnia źródła nierówności społecznych we współczesnych metropoliach w pięciu kategoriach przyczynowych. Są one wynikiem następujących zjawisk i procesów:

1. Nierównej dystrybucji przestrzennej i niesprawiedliwego zróżnicowania szans życiowych ludności;
2. Nierównego podziału i dostępu do władzy w mieście;
3. Niesprawiedliwego podziału środków zbiorowej konsumpcji;
4. Klasowo uwarunkowanej relacji i konfliktów dotyczących renty gruntowej;
5. Niesprawiedliwej polityki miejskiej⁴¹.

Skrajny przypadek strukturalnych podziałów społeczno-przestrzennych wyrażony jest poprzez metaforę „dualne miasto”. Ten fenomen społecznego świata wielkich miast Ameryki został szczegółowo opisany przez Manuela Castellsa. Zdaniem tego wybitnego myśliciela dualne miasto (*dual city*) wyraża się w przestrzennej koegzystencji sektora profesjonalistów z warstw wyższych oraz powiększającej się *underclass*, co jest typowe dla rozwoju pełnej sprzeczności gospodarki opartej na technologiach IT. Narastająca dychotomia na rynku pracy ma swoje następstwa w przestrzeni miasta, którą dzielą wspólnie obie warstwy pomimo cechujących odmienny stylów życia i pozycji w strukturze społecznej. Należy jednak podkreślić, że dualne miasto nie jest wyłącznie stykiem skrajnej biedy i bogactwa, lecz rezultatem procesów sektorowego wzrostu i upadku. Składają się na nie następujące procesy szczegółowe: powstawanie nowych miejsc wysoko płatnej pracy w sektorach zaawansowanych usług i technologii IT, wykształcenie się nowego filara na rynku pracy jakim są wykształcone warstwy wyższe, kryzys średniego szczebla zarządzania, ciągłe kurczenie się miejsc pracy chronionej w sektorze publicznym, zanik tradycyjnych miejsc pracy, stworzenie nowej organizacji nieustannie adaptującej się do zmiennych potrzeb rynku oraz pojawienie się miejsc nisko płatnej pracy w sektorze usług i w przemyśle. Zachodzące największych miastach procesy równoczesnego rozwoju i upadku prowadzi do nowej stratyfikacji społecznej, która obejmuje trzy warstwy tj. wykształconych pracowników, niewykształconych pracowników i ludzi „wykluczonych”. Opisywany przez M. Castellsa strukturalny dualizm manifestuje się w największych metropoliach w zróżnicowaniach,

⁴¹ A. Majer, *Miasto: tekst czy rzeczywistość - obszar nierówności społecznych?*, Acta Universitatis Lodziensis, Folia Sociologica 28, Łódź 1999, s. 115-130.

segregacji i hierarchizacji przestrzeni. Segmentacja przestrzeni dokonała się pomiędzy warstwą wyższą a niższą, które różnicuje styl życia, relacje rodzinne, kompetencje kulturowe czy sposób użytkowania przestrzeni. Przedstawiciele warstwy wyższej zamieszkują w odseparowanych, homogenicznych osiedlach chronionych przez publiczne i prywatne siły porządkowe. Cechuje tę warstwę otwartość i skomunikowanie ze światem według wzorów globalnej komunikacji. Staje się ona hegemonicznym aktorem na miejskiej scenie, który nie rządzi lecz kształtuje społeczeństwo obywatelskie. W opozycji do warstwy wyższej miejsce zamieszkania niższych warstw staje się przestrzeniami wykluczonymi. Tożsamość tej warstwy kształtuje się poprzez samoidentyfikację opartą o lokalne doświadczenia, wpływ własnej kultury i ojczyzny przodków. M. Castells zauważa, że te dwa światy wielkich metropolii można nazwać kosmopolityzm kontra lokalizm⁴².

Miejskie wyspy – fenomen osiedli zamkniętych

Zamknięte osiedla tzw. *gated communities* zaczęły powstawać w USA w latach 70-tych. Największa ich koncentracja znajduje się w rejonach Los Angeles, Phoenix, Houston, Miami, Chicago oraz Nowego Jorku. W Los Angeles chronione osiedla są wszechobecną formą rozwoju przedmieść. W południowej Kalifornii, gdzie zdaniem naukowców łatwo odczytać z obecnego kształtu przedmieść przyszłe formy urbanizacji, prognozuje się, że będą to chronione dzielnice rozbudowywane w procesie chaotycznej zabudowy suburbiów. Wymienione miasta to regiony Stanów Zjednoczonych, do których napływ imigrantów jest najbardziej intensywny. Owa odmiennosc ludności napływowej stała się jedną z głównych przyczyn otaczania się przez wcześniejszych mieszkańców murami.

Gated communities są rodzajem wspólnot mieszkaniowych. Ich cechą charakterystyczną są systemy bezpieczeństwa mające ochronić mieszkańców przed światem zewnętrznym pełnym zła, przemocy i gwałtu. Zdaniem Denisa R. Judd'a zaawansowane techniki ochrony wykorzystywane dla zapewnienia ich mieszkańcom poczucia bezpieczeństwa (mury, laserowe ogrodzenia, elektroniczne karty wstępu, archiwizacja danych osób wchodzących i wychodzących, kamery telewizyjne monitorujące przestrzeń) przypominają realia wojenne. Wydaje się więc, że termin wspólnota dla otoczonego murem i inwigilowanego terenu jest nadużyciem ponieważ w opisywanych obszarach nie tworzą się

⁴² I. Susser, *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Blackwell Publishers, Malden – Oxford 2002, s. 285-313; zob też. J. Węgleński, *Miasta Ameryki u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe Scholar,

więzy sąsiedzkie. Zauważa się natomiast alienację oraz izolację mieszkańców we własnych domach⁴³.

W Stanach Zjednoczonych można wyróżnić trzy formy zamkniętych osiedli, które różnią się pod względem położenia, zabudowy i stopnia ufortyfikowania:

1. „Wybór stylu życia” (*lifestyle gated communities*) – pierwsza generacja zamkniętych osiedli powstawała od 1970 roku. Zostały one zaplanowane w ten sposób by zapewniać mieszkańcom bezpieczeństwo oraz ekskluzywne formy spędzania wolnego czasu. Osiedla były one przeznaczone dla tych, którzy chcą wyizolować się od miasta zamykając w homogenicznych społecznie dzielnicach. Pewne ekstremum wśród opisywanych dzielnic stanowią rejony podobne do miast średniowiecznych, z uwagi na wyraźne wyodrębnienie przestrzenne i zlokalizowanie na swoim terenie sklepów i biur.
2. „W poszukiwaniu prestiżu” (*prestige gated communities*) – była to druga generacja zamkniętych osiedli powstająca od późnych lat 80-tych XX wieku. Osiedla te charakteryzują się one zaawansowanymi technikami ochrony. Mogą je cechować finezyjne architektoniczne budynki, monumentalne bramy wjazdowe, wykorzystane w projekcie osiedla naturalne elementy krajobrazu jak położenie na skraju jezior czy przepiękne panoramy widokowe. W przeciwieństwie do pierwszego typu *prestige community* jest położone relatywnie blisko centrum miasta, częstokroć w obszarach gentryfikowanych czy nawet zaniedbanych i opuszczonych, lecz wciąż o wysokiej wartości rynkowej. Takie położenie zapewnia mieszkańcom osiedla uczestniczenie w życiu miasta.
3. „Zatroskani o bezpieczeństwo” (*security zone gated communities*) – są położone w śródmieściu bądź na przedmieściach. Ich genezy poszukiwać należy w pojęciu przestrzeni obronnej, złożonej z rzeczywistych i symbolicznych barier. W zamierzeniach planistów było stworzenie takiej przestrzeni, by ułatwić mieszkańcom identyfikację z miejscem zamieszkania. Zakłada się, że dzięki temu zaczną zwracać uwagę na to, co się dzieje w „ich” przestrzeni, czyli dbać o bezpieczeństwo poprzez inwigilację środowiska zamieszkania.⁴⁴

Warszawa 2001, s. 72-83; A. Lisowski, *Dualne miasto - metafora a rzeczywistość*, „Przegląd Geograficzny” 2000, T. LXXII, z. 3, s. 231- 245;

⁴³ D. R. Judd, *The rise of New Walled Cities*, [w:] H. Liggett, D. C. Perry (red.), *Spatial Parctices. Critical Explorations in Social/Spatial Theory*, Sage Publications, Londyn, New Delhi 1995, s. 159-161.

⁴⁴ Podział zaproponowany przez Edwarda Blakely’ego i Mary Gail Snyder szeroko omawiają i komentują E. McLaughlin, J. Muncie, *Walled cities: surveillance, regulation and segregation*, [w:] S. Pile, Ch. Brook, G. Mooney (red.), *Unruly cities? Order/Disorder*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 1995, s.117- 120.

Następstwem sprywatyzowania przestrzeni zamkniętych osiedli jest dowolność w regulowaniu zasad funkcjonowania wspólnoty przez stowarzyszenie mieszkańców. Rozporządzenia samorządu szczegółowo określają zarówno wykończenie i wygląd budynków, jak też zasady współżycia mieszkańców tworząc częstokroć obozy o zaostzonych rygorach. Przepisy mówiące jak ludzie mają żyć, w wielu przypadkach wydają się zbyt daleko posuniętą ingerencją w cudzą prywatność. Paul L. Knox wprost określa system nakazów i zakazów jako graniczący z prymitywnym faszyzmem⁴⁵. Egzemplifikacją mogą stać się obostrzenia w liczącym 33 tys. mieszkańców osiedlu Rancho Bernardo na północ od San Diego: „Mieszkańcom nie wolno parkować pojazdów rekreacyjnych lub łodzi pod domem; na to przeznaczone są specjalne parkingi. W pewnym osiedlu zaprojektowanym dla starszych osób zabrania się ich wnukom zabawy w ośrodku wypoczynkowym, zaś odwiedziny dzieci w domach są ściśle limitowane”⁴⁶. Jednak wciąż wzrasta liczba wspólnot mieszkaniowych a ludzi, którzy decydują się tam zamieszkać nie brakuje. Jeremiej Rifkin tłumaczy tę pozornie nielogiczną sytuację tym, że kupując mieszkanie we wspólnocie faktycznie kupuje się bilet wstępu do atrakcyjnego stylu życia. Mieszkanie w takiej dzielnicy jest gwarancją przebywania wśród „swoich”, sobie podobnych pod względem pochodzenia, majątku, wykształcenia czy też wyznawanych wartości. Równocześnie jest się odgradzonym od obcych, odrażających w swej inności. Zdaniem cytowanego autora wzrost zainteresowania wspólnotami mieszkaniowymi i rosnąca chęć posiadania na ich terenie domu jest początkiem ery, w której „posiadanie domu jest mniej ważne niż posiadanie stylu życia”⁴⁷.

Rozpatrując kwestie regulaminów tworzonych przez stowarzyszenia mieszkańców Robert Lang zwraca uwagę na transpozycję ukrytych wzorów zachowania w jawne. Twierdzi on, że sąsiedzkie zwyczaje i obyczaje oraz niesformalizowane zasady współżycia uległy legitymizacji poprzez wpisanie ich w rozporządzenia samorządu mieszkańców. Formuje się w ten sposób system przymusu i formalnej kontroli, a ten zadaniem badacza, podważa tezę o wspólnotowym charakterze zamkniętych osiedli⁴⁸.

Z badań Sethy M. Lova przeprowadzonych wśród mieszkańców ufortyfikowanych osiedli Nowego Jorku i San Antonio wynika, że główną przyczyną, dla której wybrali oni miejsce zamieszkania za murami jest obawa kradzieży i rozboju. Mieszkańcy San Antonio

⁴⁵ Cyt. za D. Harvey, *Kwestia urbanizacji*, „Kultura i Społeczeństwo” 1996, nr 4, s. 15-42.

⁴⁶ R. Louv, *America II*, New York 1982, s. 93, cyt. za, J. Rifkin, *Wiek dostęp.*, przeł. E. Kania, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2003, s. 128.

⁴⁷ J. Rifkin, *Wiek dostęp.*, przeł. E. Kania, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2003, s. 127.

⁴⁸ R. E. Lang, K. A. Daniels, *Gated communities in America: walling out the world?*, „Housing Policy Debate” 1997, t. 8, nr 4, s. 867-899.

werbalizują także lęk przed porwaniem dzieci i przed ludnością innego pochodzenia. W obydwu miastach mieszkańcy przeprowadzają się do zamkniętych osiedli by chronić siebie, swoje rodziny i majątek przed niebezpieczeństwem, które w ich opinii jest wszechobecne. Pod czujnym okiem kamery pozwalają dzieciom bawić z dala od domu, wśród wyselekcjonowanych mieszkańców mają poczucie bycia wśród swoich a dzięki nadzorowi nie boja się opuszczać swoich domów udając się w wakacyjne podróże. Z wypowiedzi niektórych respondentów można jednakże odczytać głęboko ukryty lęk, że mimo kamer i strażników nie są całkowicie bezpieczni⁴⁹. Spirala poczucia zagrożenia, nakręcana przez informacje podawane przez media i obsesyjne rozmyślanie o bezpieczeństwie prowadzi do popadania w psychozę strachu. Jednakże tacy badacze, jak Edward J. Blakely i Mary Gail Snyder także uważają, że ufortyfikowania pełnią rolę wyłącznie symboliczną, ponieważ rzeczywiste wskaźniki aktów kradzieży w zamkniętych osiedlach wcale nie są niższe niż w innych częściach miasta. Dowodzą oni, że mieszkańcy zamkniętych osiedli usypiają swoją czujność i dlatego stają się ofiarami rabunków⁵⁰. Zatem mury i bramy nie chronią mieszkańców w sposób doskonały a jedynie dostarczają poczucia bezpieczeństwa, które jest zgubne w skutkach.

David Harvey porusza problem zerwania przez mieszkańców zamkniętych osiedli poczucia wspólnoty z miejskim światem. Zaryglowani w chronionych rezydencjach oglądają oni zamieszki uliczne w telewizji, co powoduje, że dla nich rzeczywistość ulega pewnego rodzaju fabularyzacji. Autor zauważa, że uczestniczenie w życiu miejskim zastępowane jest oglądaniem telewizyjnego show z „prawdziwego życia”. Należy jednak dodać, że relacje mediów o przestrzeniach dotkniętych patologiami odnoszą się do rejonów w poważnym stopniu zdegradowanych zarówno ekonomicznie, jak i społecznie. Nie tworzą więc one prawdziwego obrazu rzeczywistości. „Postępowe myślenie o miejskich problemach - twierdzi D. Harvey - skupia się albo wokół tego, jak najprościej uciec od odpowiedzialności za owych miejskich biedaków, (...) lub na tym, jak uodpornić się całkowicie i strzec mieszczańskich wartości przed zaraźliwą plagą otaczającej zewsząd patologii”⁵¹. Warto zauważyć, że poglądy D. Harvey'a na miasto jako dżunglę, w której dzielnice zdegradowane są chorą, zwyrodniałą i powiększającą się tkanką, wtapiają się w nurt pesymizmu historiozoficznego. Krańcowo odmienne stanowisko reprezentuje Richard Sennet, który patologię, przestępczość i przemoc miejską uznaje za odwieczny element pejzażu socjokulturowego miasta.

⁴⁹ S. M. Low, *The edge and the center: gated communities and the discourse of urban fear*, Nowy Jork 2000, www.cf.ac.uk/cplan/chris/gci/setha1.pdf (9.05.2005)

⁵⁰ R. E. Lang, K. A. Danielsen, *Gated communities in America...*, op. cit.

⁵¹ D. Harvey, *Kwestia urbanizacji*, „Kultura i Społeczeństwo” 1996, nr 4, s. 15-42.

Nowe oblicze miast – procesy gentryfikacji

W dawnym mieście w jego tradycyjnym śródmieściu życie codzienne mieszkańców toczyło się pomiędzy budynkami biurowymi, dużymi domami handlowymi i sporadycznie pojawiającymi się fabrykami. Areną dla spraw towarzyskich były nieliczne hotele i kluby. W pierwszej dekadzie XX w. dobrze rozwinięte i stabilne ekonomicznie śródmieścia dotknął niespodziewany kryzys. Po 1920 r. rozpoczął się odpływ zarówno ludności zamieszkałej w centrach, jak i wielu funkcji gospodarczych. Mieszkańcy rozpoczęli wędrówkę w kierunku zewnętrznym miast, który to ruch stymulowały wzrastające w centrach podatki, kredyty hipoteczne i praktyki ubezpieczeniowe. Exodus ludności ułatwiała dokonujące się rozbudowa sieci międzystanowych autostrad⁵². W pierwszej połowie XX w. centra miast stały się dla ludności nieatrakcyjnym miejscem zamieszkania przede wszystkim z uwagi na warunki mieszkaniowe. Pierwszym aktem prawnym, w którym zwracano uwagę na ważkość problemu mieszkaniowego, była ustawa o mieszkalnictwie (*National Housing Act*). Powstał on w 1934 r., od którego to roku funkcjonował również Federalny Urząd ds. Mieszkalnictwa (*Federal Housing Administration FHA*), powołany w celu gwarantowania kredytów hipotecznych na zakup lub budowę domu. Zgodnie z drugą ustawą (*Housing Act*) (1937) miały zostać powołane do życia instytucje do spraw oczyszczania slumsów, mieszkalnictwa publicznego oraz odnowy miast. W ten sposób utworzono amerykańską agencję mieszkalnictwa (*US Housing Agency*). Kolejna ustawa (*Housing Act*) uchwalona 1949 r. określiła warunki korzystania z federalnych funduszy w celu budowy nowych mieszkań w zdegradowanych rejonach. Federalny program odnowy miast (*urban renewal*) powstał na bazie aktu z 1949 r.⁵³. Jego celem, jak i celem wcześniejszych inicjatyw było ożywienie śródmieść i stworzenie „24-godzinnych” centrów miast. Środkiem do tego celu był rozwój mieszkalnictwa połączony z uatrakcyjnieniem rejonów mieszkalnych poprzez ciekawe rozwiązania architektoniczne, nietypową lokalizację, świadectwa bogatego dziedzictwa kulturalnego, stworzenie gwarneho sektora rozrywki, rozwinięcie usług specjalistycznych (np. medycznych, edukacyjnych). W charakterystykach programów odnowy celnie podkreślano, że tętniące życiem centrum jest istotnym czynnikiem psychologicznym pomocnym w rozwoju całego miasta.

W drugiej połowie XX w. śródmieścia uzyskały dwa oblicza. Jedno piękne i bogate, rozświetlone centrami kongresowymi, światłem stadionów, blichтром hoteli i biznesowych klubów. Jego rewers był szpetny, upstrzony pustostanami, opuszczonymi mieszkaniem,

⁵² E. L. Birch, *Who Lives Downtown*, Brookings Institution metropolitan Policy Program, Washington 2005.

⁵³ *Urban Renewal and Gentryfication* [w:] *International Encyclopedia of Sociology*, London – Chicago 1995.

ogromnymi, złowrogimi parkingami czy wymarłymi sklepami wzdłuż głównych ulic. Takim miastem szokujących kontrastów było Detroit 80-tych lat XX w. Działania odnowicieli miast były w związku z tym skoncentrowane na usuwaniu szpecących obiektów. W początkowych latach funkcjonowania programu odnowy miast więcej dzielnic wyburzono niż wybudowano. Dlatego poprawka do ustawy o mieszkalnictwie z 1954 r. kładła nacisk na renowację i odnowę budynków mieszkalnych. Zwiększono też sumy pieniędzy przeznaczane na odnowę budynków niemieszkalnych. Federalne programy odnowy miast były realizowane w latach 1940-1960. Poprzedzały one procesy gentryfikacji, które rozpoczęły się pod koniec lat 60-tych XX wieku a zakończyły w latach 80-tych minionego wieku. Zdaniem autorki gentryfikacja jest procesem odnowy domów o charakterze nieplanowanym i żywiołowym. W renowację budynków mieszkaniowych zaangażowany jest wyłącznie kapitał prywatny. Jest to proces stopniowy, rozpoczynający się od renowacji pojedynczych rezydencji w danym rejonie miasta⁵⁴.

Zdaniem wielu badaczy wątpliwe jest ustalanie daty kończącej proces gentryfikacji. Zgodnie wyznaczony jest początek proces powrotu do centrum miast elit społecznych na przełom 1960 i 1970 r. Odnowa budynków spowodowała ich wzrost wartości rynkowej i dała początek szerszym zmianom społecznym. Rozwój sektora usług w mieście wewnętrznym połączony z restrukturyzacją zatrudnienia był także fazą procesu gentryfikacji, która miała miejsce w latach 1980 i 1990⁵⁵. Pod koniec XX w. wciąż kluczową kwestią strategii odnowy śródmieść było mieszkalnictwo. Przemiany, jakie dokonały się w centrach miast Ameryki w XX w. są ogromne. Imponujące są także starania inicjatorów programów odnowy o zmianę składu społecznego w *downtowns*. Dzięki ich działalności współczesne centra mogą z powodzeniem konkurować z przedmieściami, a ich najbardziej istotną zaletą jest miejski charakter.

W polskiej literaturze czytelnik może zetknąć się z dwoma terminami, często używanymi zamiennie, odnoszącymi się do problematyki odnowy miast. Są to terminy rewitalizacja i gentryfikacja. Sylwia Karczmarek dokonując rozróżnienia pomiędzy nimi wskazuje jako różnicujący je pierwiastek społeczny. Autorka pod pojęciem rewitalizacji rozumie „sekwencję działań mających na celu ożywienie gospodarcze oraz zmianę struktury przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miasta (głównie przemysłowych)”. W skład omawianych przemian wchodzi działania zmierzające do nadania nowego wizerunku i kształtu architektonicznego terenom poprzemysłowym z zachowaniem ich

⁵⁴ *Urban Renewal and Gentryfication* [w:] *International Encyclopedia of Sociology*, London – Chicago 1995.

⁵⁵ D. C. Thorns, *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*, New York 2002, s. 171.

dziedzictwa historycznego. Gentryfikacja stanowi składnik procesu rewitalizacji, w którym akcentuje się zmianę składu społecznego mieszkańców. Składały się na nią m.in. programy przebudowy i podniesienia standardu dzielnic centralnych, rozbudowy instytucji kulturalnych, czy też rozwijania atrakcyjnych ośrodków handlowych i usługowych. Działania takie miały i mają przede wszystkim na celu zmianę społecznego obrazu dzielnic centralnych poprzez przyciągnięcie do nich ludzi zamożnych⁵⁶.

Gentryfikacji jest terminem o dość rozmytych granicach definicyjnych, stąd w literaturze można spotkać różne stanowiska badawcze. Jan Słodczyk rozumie gentryfikację jako „odbudowę oraz podniesienie standardu i wartości starych obszarów mieszkaniowych przez zamożnych mieszkańców”⁵⁷. Bohdan Jałowiecki i Marek S. Szczepański używają natomiast pojęcia uburżuazyjnienie na określenie procesu „zasiedlania przez ludzi zamożnych dzielnic dotychczas zamieszkałych przez ludzi ubogich lub też wykorzystywanych przez rzemiosło i przemysł”⁵⁸. Bardzo podobne rozumienie procesu gentryfikacji proponuje Andrzej Lisowski, który także jego istotę widzi w przenikaniu warstw zamożnych w dzielnice śródmiejskie. Jest ona równoznaczna z procesem „elityzacji” lub „zmieszczania” miast wewnętrznych lub innych jednostek osadniczych. Badacz zauważa, że proces gentryfikacji ma ograniczony zasięg czasowy i przestrzenny tj. może obejmować tylko niewielkie obszary miasta⁵⁹.

Definiowany proces może mieć charakter planowany tj. inicjowany przez władze miasta, jak również może przebiegać spontanicznie. Wraz z rozwojem industrialnym miast biała, zamożna ludność zaczęła opuszczać dzielnice centralne i przenosić się na obszary peryferyjne, gdzie mogła osiągnąć wyższy standard życia. W rejonach centralnych ośrodków przemysłowych dominowała średnio wykształcona a nawet niewykształcona ludność robotnicza. Mieszkańcy ci preferowali śródmiejskie dzielnice z uwagi na bliskość miejsca zamieszkania i pracy. Ponadto w centralne rejony miast zaczęli napływać emigranci poszukujący pracy, ludność kolorowa o niższym statusie ekonomicznym, mieszkańcy bez stałego zarobku, bezdomni, czy uliczni rozrabiacy. Sytuacja uległa pogorszeniu, kiedy wraz z postępującym procesem dezindustrializacji i likwidacją zakładów przemysłowych, rozpoczął się eksodus robotników. Egzemplifikacją omawianych przemian są wewnątrzmięjskie

⁵⁶ S. Kaczmarek, *Rewitalizacja a organizacja przestrzeni miejskiej*, [w:] XII Konwersatorium wiedzy o mieście. Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany, Łódź 1999, s.43-49.

⁵⁷ J. Słodczyk, *Przestrzeń miasta...*, op. cit. , s. 52.

⁵⁸ B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, „Scholar”, Warszawa 2002, s. 249.

migracje w Szanghaju, w którym ćwierć miliona rodzin opuściło śródmieście, a następnych 600 000 gospodarstw domowych podjęło decyzję o przeprowadzce. W ich miejscu 40 ze 100 największych wielonarodowych firm mogło otworzyć swoje biura⁶⁰.

W miastach postindustrialnych proces przemian w strukturze społeczno-przestrzennej podlegał dalszym przemianom. W miejsce podupadających zakładów przemysłu wytwórczego zaczął rozwijać się sektor usług, szczególnie finansowych, biznesowych, doradczych, jak również rozrywki, show biznesu i rekreacji. Dzielnice centralne stały się atrakcyjne dla wykształconych specjalistów z uwagi na bliskość ośrodków kultury i rozrywki. Klasa zawodowych menadżerów, nazwana „młodymi miejskimi profesjonalistami”, wzrastała w siłę wypierając dotychczasowych mieszkańców tych rejonów, dla których ceny mieszkań stały się zbyt wygórowane. Ten aspekt zmiany struktury społecznej centrów miasta podkreśla G. Węclawowicz definiując gentryfikację jako "ulepszenie fizycznej tkanki miejskiej wraz z wymianą dotychczasowych mieszkańców reprezentujących niższe grupy społeczne na mieszkańców reprezentujących wyższe grupy społeczne"⁶¹. W analogiczny sposób wypowiada się Chris Hamnett, który gentryfikację postrzega jako proces zmiany w zawodowej strukturze śródmieścia. Jego zdaniem polega ona na "drastycznym zmniejszeniu liczebności robotników fizycznych przy jednoczesnym gwałtownym wzroście grup profesjonalistów, menedżerów i techników nazwanych nową klasą średnią"⁶². Uważa on również gentryfikację za główną składową przejścia od miasta industrialnego do postindustrialnego. Tę tranzycję wyjaśnia jako ekonomiczną transformację głównych miast Zachodu od centrów produkcji do centrów usług biznesowych i nowych sektorów gospodarki z konsekwencją w postaci zmian w strukturze zawodowej, nowej redystrybucji dochodów, relacjach między płciami, ruchliwości przestrzennej oraz zróżnicowanych stylów życia mieszkańców.

Dokonujące się w miastach Stanów Zjednoczonych procesy gentryfikacji dokumentuje materiał statystyczny. Analizując sytuację czterdziestu czterech wybranych miast od 1970 r. do 2000 r. Eugenie L. Birch stwierdza, że w 90-tych latach po raz pierwszy od dwudziestu lat odnotowano dziesięcioprocentowy wzrost liczby mieszkańców śródmieść. Badane trendy nie zawsze były zbieżne z tendencjami rozwojowymi całych miast, czego przykładem jest

⁵⁹ A. Lisowski, *Koncepcja gentryfikacji jako przejaw tendencji integracji w geografii miast*, [w:] *XI Konwersatorium wiedzy o mieście. Zróżnicowanie przestrzenne struktur społecznych w dużych miastach*, Łódź 1999, s. 24-25.

⁶⁰ H. P. Martin, H. Schumann, *Pułapki globalizacji*, przeł. Wrocław 1999,

⁶¹ G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast...*, op. cit., s. 55.

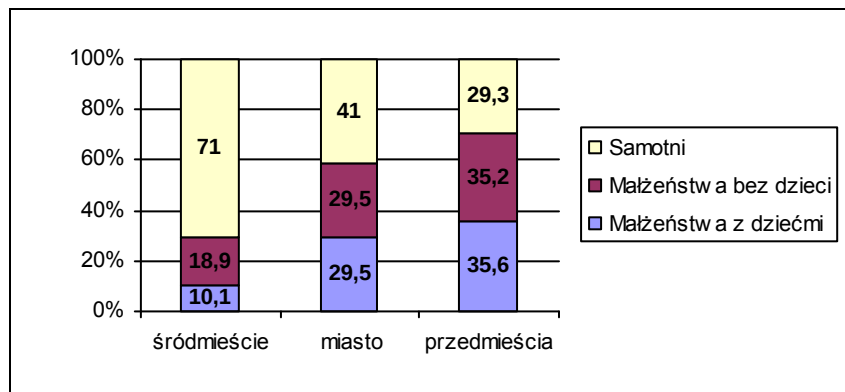
⁶² C. Hamnett, *Gentrification, Postindustrialism, and Industrial and Occupational Restructuring in Global Cities*, [w:] G. Bridge, S. Watson (red.), *A Companion to the City*, Blackwell, Oxford 2003, s. 334-335.

sytuacja w regionie północno-wschodnim, gdzie wzrostowi zaludnienia w śródmieściu towarzyszył spadek liczby mieszkańców całego miasta. E. L. Birch podkreśla, że bardzo istotne dla pełnego obrazu przeobrażeń centów miast jest analizowanie zamian w liczbie gospodarstw domowych, ponieważ to one nakręcają koniunkturę na rynku nieruchomości. W 70-tych latach liczba mieszkańców badanych miast zmalała o 10%, a liczba gospodarstw domowych o 3%. W kolejnych latach nastąpiła stagnacja wielkości zaludnienia w *downtowns* lecz w dalszym ciągu następował spadek liczby gospodarstw domowych (-2%). Natomiast w 90-tych latach aż o 10% mieszkańców więcej wybrało śródmieście jako miejsce zamieszkania, a liczba gospodarstw domowych wzrosła o 13%. W ostatnim dziesięcioleciu XX w. nastąpił szybszy przyrost liczby gospodarstw niż mieszkańców co wynikało z powiększającej się liczby ludzi stanu wolnego (71% mieszkańców w 2000r.) oraz rodzin nie posiadających dzieci (18,9% mieszkańców w 2000r.). Tylko 10% ludności centrów stanowiły rodziny z dziećmi, którzy najczęściej zamieszkiwali przedmieścia (35,6% w 2000r.) Pod koniec XX w. centra były bardziej zróżnicowane etnicznie i rasowo niż dwadzieścia lat wcześniej. Biali mieszkańcy wciąż stanowili większość, lecz ich liczba z roku na rok malała, aż do 51,8% w 2000 r. W porównaniu z wcześniejszymi okresami zmalała natomiast liczna Afro-Amerykanów, którzy w 2000 r. stanowili 21,2% społeczności centrów, a wzrosła Latynosów i Azjatów (każda z grup stanowiła 12,2%). W 2000 r. w porównaniu do 1970 r. śródmieścia badanych miast charakteryzował wyższy procent młodych dorosłych, wśród których 34-latkowie stanowili 25% mieszkańców, oraz znaczny spadek liczby młodzieży poniżej osiemnastego roku życia. W ostatnim trzydziestoleciu XX w. w centrach miast wzrosła liczba osób posiadających przynajmniej stopień licencjata, z 14% w 1970 r. do 44% w 2000 r.⁶³.

⁶³ E. L. Birch, *Who Lives Downtown*, Brookings Institution Metropolitan Policy Program, Washington 2005.

Tabela 3.

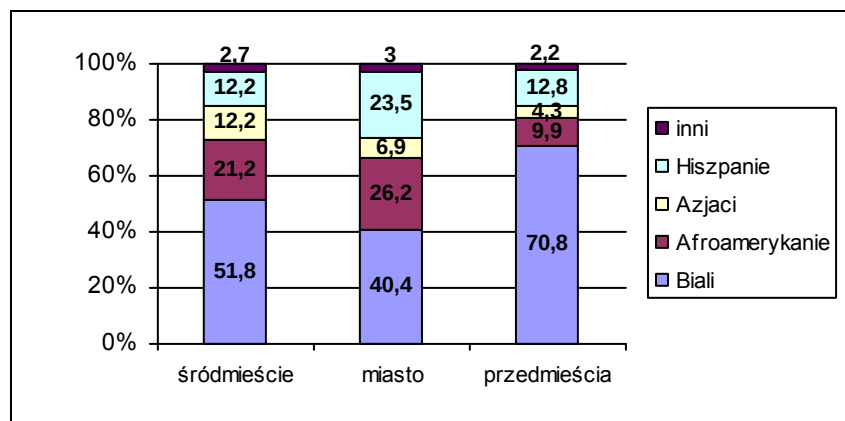
Struktura demograficzna miast Ameryki ze względu na stan rodzinny (%) w 2000r.



Źródło: E. L. Birch, *Who Lives Downtown*, Brookings Institution metropolitan Policy Program, Washington 2005

Tabela 4.

Struktura demograficzna miast Ameryki ze względu na pochodzenie rasowe i etniczne (%) w 2000r.



Źródło: E. L. Birch, *Who Lives Downtown*, Brookings Institution metropolitan Policy Program, Washington 2005

Skala i zasięg obszarów objętych procesem gentryfikacji w miastach takich jak Nowy Jork, Paryż czy Londyn, stopniowo powiększa się przesuwając na zewnątrz w kierunku rejonów klas pracujących czy mniejszości, jak Hackney w Londynie, Bellville w Paryżu, Harlem czy Lower East Side w Nowym Jorku. Proces ten jest najbardziej widoczny w miastach posiadających rozwinięty sektor finansów i biznesu jak Nowy Jork, Londyn, Paryż, San Francisco lub Amsterdam. Gentryfikacja nie przybiera na sile w miastach o upadającym, tradycyjnym przemyśle wytwórczym, jak np. Pittsburgh, Detroit, Liverpool, Manchester. Nie jest też zauważalna w miastach o strukturze przestrzennej w znacznej części ukształtowanej dopiero w XX wieku m.in. w Los Angeles czy Phoenix. Proces gentryfikacji nie jest efektem

wyłącznie wyborów konsumenckich (w rozumieniu suwerenności konsumenta) - zauważa D. C. Thorns, lecz podlega oddziaływaniom licznych czynników i ograniczeń, na które jednostka nie ma żadnego wpływu. Stąd też gentryfikacja nie jest jedynie efektem akumulacji kapitału czy też kwestią wyboru stylu życia. W wyjaśnianiu zmian zachodzących w centrum i suburbiach trzeba brać pod uwagę związki między czynnikami natury ekonomicznej, jak i kulturowej⁶⁴.

⁶⁴ C. Hamnett, *Gentrification, Postindustrialism...*, op. cit., s. 332.

Rozdział 6.

Metropolie i procesy metropolizacji w USA

Zagadnienia definicyjne

W XIX i na początku XX w. w procesach urbanizacji zostało ukształtowane miasto przemysłowe. Ten typ osadnictwa piętnował nowoczesność ciężkim oddechem przemysłu, klasowym podziałem społeczeństwa i legendami miejskimi sączącymi się z wielkich radioodbiorników. Tempo życia wyznaczał rytm pracy robotników, którzy coraz liczniej napływali do miast. Miasta wzrastały i rozwijały się wraz z rozwojem gospodarki a życie miejskie nabierało rumieńców w wyniku przemian cywilizacyjnych. W epoce postindustrialnej pod wpływem przeobrażeń ekonomicznych zakłady przemysłowe zniknęły z miast pozostawiając miejsce pracownikom sfery usług. Młodzi profesjonalści (*young urban professionals* - *yuppies*) ostatecznie zmienili oblicze miast, które tętniąc życiem gospodarczym, społecznym i kulturowym stały się metropoliami

Metropolizacja jest zdaniem Bohdana Jałowickiego, znakiem czasów ponowoczesnych. Wybitny socjolog miasta definiuje metropolizację jako „proces przejmowania przez niektóre wielkie miasta funkcji kierowniczych w zarządzaniu gospodarką postindustrialną w skali ponadnarodowej oraz politycznej i/lub funkcji wytwórczych w kulturze”¹. B. Jałowicki przyjmuje, że na metropolizację oraz procesy kształtowania się miast globalnych znaczący wpływ wywarły takie przekształcenia gospodarcze jak, restrukturyzacja gospodarki z przemysłu wytwórczego na sektor usług, umiędzynarodowienie działalności firm prywatnych, decentralizacja produkcji oraz skupienie w metropolii zarządów przedsiębiorstw. Główni aktorzy metropolitalni wywodzą się z charakterystycznych dla epoki ponowoczesnej sektorów gospodarki, czyli usług finansowych, kulturalnych oraz ze świata mediów, konsumpcji i rozrywki. Wspólną cechą nowoczesnych, wielkich miast jest ich wzajemna łączność poprzez globalną sieć połączeń komunikacyjnych i telekomunikacyjnych. Tą drogą dokonuje się intensywna wymiana informacji, wiedzy i siły roboczej.

¹ B. Jałowicki, *Metropolizacja*, [w:] A. Majer, P. Starosta (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004, s. 53.

Metropolie XXI w. posiadają wysoko wyspecjalizowany sektor usług biznesowych i okołobiznesowych, którego klientami są krajowi i zagraniczni przedstawiciele ponadnarodowych korporacji, instytucji naukowych i edukacyjnych, instytucji finansowych oraz pozarządowych. Przeważająca część mieszkańców metropolii znajduje zatrudnienie w sektorze usług. Dobrze wykształceni profesjonalisci znajdują doskonale opłacane, wysokie stanowiska a mieszkańcy słabo wykształceni podejmują pracę jako nisko płatni pracownicy fizyczni².

Obok czynników gospodarczych, telekomunikacyjnych oraz informacyjnych wpływających na rozwój współczesnych metropolii, Bohdan Jałowiecki wskazuje istotne znaczenie kultury i rozrywki. Władze miejskie obok dotychczasowej troski o atrakcyjność miasta dla inwestorów zaczynają dbać również o rozwój środowisk twórczych. W śródmieściach powstaje zatem „przestrzeń ludyczna”, w której mieszkańcy spędzają wolne chwile w ciągu dnia, jak i w nocy. „Przestrzeń ludyczna współczesnych metropolii – jak pisze B. Jałowiecki – ma charakter synkretyczny; wiąże ze sobą różne wątki prozaiczne: zakupy, zurbanizowane przygody, okazjonalne rozrywki i odświeżoną kulturę”³.

Tabela 1.
Główni aktorzy metropolitalni

Sektory	Aktorzy
Finanse	Banki inwestycyjne, fundusze inwestycyjne, wielkie korporacje międzynarodowe, biura doradztwa finansowego, banki i centrale
Otoczenie biznesu	Agencje reklamowe, agencje <i>public relation</i> , specjalistyczne serwisy prasowe, państwowe urzędy statystyczne
Środki masowego przekazu	Prasa międzynarodowa i lokalna, agencje prasowe, stacje radiowe i telewizyjne, portale internetowe
Przestrzenie wyspecjalizowanej konsumpcji	Galerie handlowe, wielkie odmy mody, międzynarodowe hotele
Instytucje kulturalne rangi międzynarodowej	Zabytki klasy „0”, muzea, spektakle

Źródło: B. Jałowiecki, *Metropolizacja*, [w:] A. Majer, P. Starosta (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004, s. 58.

² Ibidem, zob. także s.53-62; B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2002, s. 224-225.

³ B. Jałowiecki, *Przestrzeń ludyczna – nowe obszary metropolii*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2005, nr 3(21), s. 5-19.

Bohdan Jałowiecki zawarł wyczerpujący opis metropolii w dziesięciu cechach tego miasta. Autor wskazał jakie instytucje są zlokalizowane na ich terenie, jakie wydarzenia mają w nich miejsce, jakie zasoby się w nich importuje i eksportuje oraz w jaki sposób są skomunikowane ze światem. Natomiast Grzegorz Węclawowicz w krótkiej charakterystyce współczesnych miast, które określa jako zglobalizowane, starał się nakreślić sposób ich funkcjonowania. Zauważył, że podstawą podziałów społecznych w tym typie osadniczym jest status wiedzy i dostęp do informacji. Dominuje w nim produkcja informacji i wiedzy a dominującą funkcją społeczno-ekonomiczną jest zarządzanie i kontrola. Państwo w mieście zglobalizowanym pełni rolę regulacyjną, a także bierze ono udział w negocjacjach z korporacjami⁴.

Tabela 2.
Wyznaczniki metropolii

Import	Przejmuje pochodzące z zagranicy czynniki produkcji, inwestycje, siłę roboczą oraz towary i usługi.
Instytucje globalne	Gości zagraniczne firmy, siedziby i filie międzynarodowych przedsiębiorstw, banków, instytucje pozarządowe, naukowe i oświatowe (szkoły) oraz uniwersytety o znacznym udziale cudzoziemskich studentów a także placówki dyplomatyczne.
Eksport	Eksportuje czynniki produkcji: przedsiębiorstwa, banki i inne instytucje społeczno-gospodarcze, kulturalne i naukowe.
Transport	Jest bezpośrednio połączone siecią transportu i komunikacji z zagranicą, systemem autostrad, szybkich kolei, lotnisk międzynarodowych.
Komunikowanie	Cechuje się intensywną komunikacją z zagranicą przez ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny.
Usługi	Ma rozwinięty sektor usług nastawiony na zagranicznych klientów: centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodowe, wysokiej jakości pomieszczenia biurowe, międzynarodowe kancelarie prawnicze, międzynarodowe instytucje naukowe.
Masmedia	Na jego obszarze znajdują się środki masowego przekazu o zasięgu ponadkrajowym (gazety, magazyny, radio, telewizja).
Wydarzenia	Organizowane są regularne różnego typu międzynarodowe spotkania: kongresy, wystawy, festiwale, imprezy sportowe i artystyczne z udziałem zagranicznych zespołów teatralnych.
Instytucje krajowe	Na jego terenie znajdują się instytucje krajowe i regionalne zajmujące się relacjami zagranicznymi i mającymi międzynarodową renomę, jak na przykład stowarzyszenia i kluby sportowe itp.

⁴ G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003 s. 56-58.

Polityka intermetropolitalna	Przez miejskie instytucje publiczne lub prywatne uprawiana jest, za pośrednictwem własnych przedstawicielstw w innych miastach za granicą, paradyplomacja; służy temu również członkostwo w organizacjach międzynarodowych, jak na przykład stowarzyszeń miast bliźniaczych metropolii itp.
------------------------------	---

Źródło: B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2002, s. 224-225.

Rozważając kryteria pozwalające zakwalifikować miasto do grupy metropolii, Grzegorz Gorzelak i Maciej Smętkowski przyjmują, że pierwszoplanowym kryterium przyjmowanym przez badaczy jest liczba mieszkańców wynosząca około miliona. Kolejnym wyznacznikiem jest rozwinięty sektor usług a w szczególności pośrednictwo finansowe, media, telekomunikacja, a także ośrodki zarządzania gospodarką i administracja publiczną, instytucje nauki i kultury. Równie ważny dla dużych ośrodków miejskich jest rozwinięty potencjał innowacyjny oraz wyjątkowość i specyfika miejsca, na którą składa się wartość historyczna i architektoniczno-urbanistyczna⁵.

Ogromne miasta XXI w. nie mają już, co należy podkreślić, struktury monocentrycznej. Model ten doskonale odpowiadał Chicago opisywanemu przez badaczy szkoły chicagowskiej. W analizach współczesnych metropolii zwraca się uwagę, że często liczba miejsc pracy i zamieszkania wzrasta poza centrum oraz obszary otaczające miasto centralne rozwijają się szybciej. W latach 1970 -1980 wzrosła także liczba centrów w metropoliach, co nie pozostawia wątpliwości, że struktura monocentryczna przekształca się w policentryczną. Doskonałym przykładem miasta o wielu centrach jest Los Angeles, w którym procesy decentralizacji miały miejsca bardzo wcześnie w porównaniu z innymi miastami. Procesy przekształceń Los Angeles, które w dużej mierze jest zbiorem *edge cities*, stały się normą w rozwoju współczesnych miast Ameryki.

Rozwój metropolii następuje poprzez naturalny przyrost ludności oraz dodatnie saldo migracji. Może także dokonywać się dzięki wzajemnym powiązaniom kilku aglomeracji lub też rozszerzaniu granic miejskich. Z uwagi na różnice w przebiegu procesu metropolizacji można wyróżnić metropolie światowe, które pełnią istotną rolę w gospodarce światowej i procesach globalizacji. Obok nich wskazuje się metropolie kontynentalne, które kontrolują gospodarkę na obszarze kontynentu, lecz nie kształtują procesów globalnych. Istnieją także metropolie regionalne odgrywające znaczącą rolę na arenie kraju lub kilku krajów sąsiednich⁶.

⁵ G. Gorzelak, M. Smętkowski, *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2005, s. 16.

⁶ B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń...*, op. cit. s. 224-226.

Relacje pomiędzy metropoliami globalnymi są niezwykle intensywne a w literaturze przedmiotu zauważa się, że zależności łączące światowe centra są bardziej intensywne niż związki z ich bezpośrednim, geograficznym otoczeniem. Znaczenie tych ośrodków na światowej arenie oraz ich wzajemne oddziaływanie jest tak duże, iż można odnieść wrażenie są położone koła siebie. Przyjmuje się, że najbliższym sąsiedztwem metropolii czy miasta globalnego jest inna metropolia, nawet jeśli jest zlokalizowana na innym kontynencie. Opisując te sytuację badacze zauważają, że współczesne metropolie funkcjonują w swoistym układzie sieciowym, w którym stają się połączeniami lub węzłami tej sieci. Układ miast bądź system miast jest definiowany jako kompleks połączonych zależnościami miast, które różnią się między sobą pełnionymi funkcjami. Miasta tworzące swoisty system często ze sobą porównują i na tej podstawie tworzą hierarchie miast. Pierwsza koncepcja, w której zostały opisane światowe metropolie, była autorstwa Johna Friedmanna. Stworzył on również pierwszą znaczącą hierarchię tych miast⁷. Pomiędzy węzłami następują intensywne przepływy, które wylicza Manuel Castells w następujący sposób: przepływy kapitału, informacji, technologii, interakcji organizacyjnych, obrazów, dźwięków i symboli.

W charakterystyce współczesnych miast ich badacze posługują się nie tylko terminem metropolia. W literaturze przedmiotu autorzy używają wielorakie określenia, które często są synonimiczne. Najpowszechniej stosowane są dwa terminy miasto światowe oraz miasto globalne. Pierwszym z tych terminów tj. miasto światowe (*world city*), jest autorstwa Petera Halla, który rozumiał je jako globalną arenę władzy, handlu i kultury. Wybitny urbanista zwracał uwagę na planowanie i zarządzanie terenami miejskimi. Drugim z pojęć jest miasto globalne (*global city*), którego po raz pierwszy użyła Saskia Sassen. Funkcjami opisanego przez nią miasta jest zarządzanie i kontrolowanie światowej gospodarki. Mimo, że wielu badaczy posługuje się naprzemiennie tymi terminami, S. Sassen nie używa ich synonimicznie. Twierdzi ona, że termin miasto światowe jest wcześniejszy i odnosi się do miast na przestrzeni wieków. Natomiast miasto globalne jest miastem charakterystycznym wyłącznie dla czasów współczesnych. Zgodnie z tą wykładnią nie każde miasto globalne jest miastem światowym⁸.

W światowej literaturze pojawia się cały szereg, często bardzo ciekawych i oryginalnych nazw współczesnych miast. Trudno je wszystkie wymienić z uwagi na ich wielość, można natomiast wskazać kryterium ich tworzenia. Nietrudno także odczytać z nich

⁷ Koncepcja J. Friedmanna i kwestie obecności miast amerykańskich w światowym systemie zostaną szczegółowo omówione w następnym rozdziale.

⁸ S. Sassen, *Global Cities and Global City-Regions: A Comparison*, [w:] A. J. Scott (red.) *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford 2002, s. 79.

wyobrażenia ludzi o tym czym są, jakie są i czym się stają miasta XXI wieku. Wśród pojawiających się określeń wyróżnić można te, które odnoszą się do funkcji miasta i jego roli na światowej arenie gospodarczej. Są to między innymi zdefiniowane już miasto globalne i miasto światowe a także technopolis jako ośrodek rozwoju zaawansowanych technologii, informal city, digital city. Kolejna grupa nazw odnosi się do rozmiaru współczesnych miast. W tej kategorii znajdują się takie określenia jak: megacity, hyperpolis, metapolis, hypercity, megapolis, gigacity. Czytając wymienione nazwy można odnieść wrażenie, że XXI-wieczne miasto jawi się współczesnym jako potężny organizm, który trudno nawet sobie wyobrazić. Stąd nagromadzenie przedrostków takich jak hyper-, mega- czy meta-, które potęgują wrażenie ogromności i potęgi miast. Wśród nazw odnoszących się do epoki czy okresu historycznego wymienić należy post-polis i futuropolis.

Obszar metropolitalny

Kształtowanie się metropolii oraz przejmowanie przez nie funkcji kierowniczych w zarządzaniu gospodarką w skali ponadnarodowej jest głównie związane z umiędzynarodowieniem działalności firm prywatnych. Transnarodowe korporacje, które siedziby mają w największych miastach świata, swoją działalność prowadzą w skali globalnej. Jednakże działalność w skali globu nie oznacza zerwania wszelkich związków z otaczającym je regionem. Powiązania o charakterze komplementarnym z miastami wokół metropolii w wielu przypadkach były tak silne, że dla scharakteryzowania takiego regionu użyto terminu obszar metropolitalny⁹. W anglojęzycznej literaturze można także spotkać termin globalny region miejski (*global city-region*) wprowadzony przez Allena J. Scotta. Innym pojęciem wykorzystywanym przy opisie dużych obszarów silnie zurbanizowanych jest megalopolis. Po raz pierwszy zostało ono użyte w 1957 r. przez Jeana Gottmana w celu określenia obszarów na wschodnim wybrzeżu USA rozciągający się pomiędzy miastami Boston-Massachusetts-Wszyngton. Utopijną wizją miasta, które rozciąga się już nie tylko na ogromnych, zurbanizowanych obszarach, lecz oplata całą kulę ziemską jest koncepcja ekumenopolis Constantinos A. Doxiadis. Analizując współczesne procesy urbanizacji i metropolizacji trudno dać się przekonać autorowi, że w przyszłości świat stanie się jednym miastem. W krajach wysokorozwiniętych powstają ogromne obszary o miejskim charakterze,

⁹ A. Majer, *Kryzys miast* [w:] E. Lewandowski, *Fenomeny społeczne końca wieku*, Acta Universitatis Lodziensis, folia socjologiczna 27.

co odpowiada wizji C. A. Doxiadis, lecz w krajach rozwijających się dominują procesy wzrostu demograficznego w dużych miastach, natomiast nie powstają obszary metropolitalne.

Dla określenia ogromnych, zurbanizowanych obszarów rozciągających się poza granicami miast także Mark Gottdiener i Ray Hutchison posłużyli się terminem region policentryczny (*multinucleated metropolitan region*). Badacze ci definiują go jako połączenie miasta, przedmieść i terenów poza przedmieściami. Może on charakteryzować się zabudową ekstensywną na ogromnych obszarach bądź wielością oddzielnych centrów posiadających możliwości przyciągnięcia mieszkańców i pracowników. Region policentryczny niektórzy geografowie opisują w sposób obrazowy jako oddzielne królestwa, różne z uwagi na obszar, rozmiar czy rodzaj aktywności. Przykładem regionu policentrycznego jest Los Angeles składające się z sześciu oddzielnych królestw: The Pacific Lowlands, The Foothills, Central LA, Orange Country, The Inland Empire, The Valley¹⁰.

Zadaniem Petera Halla zasadniczym kryterium przy definiowaniu miasta globalnego oraz regionu metropolitalnego jest określenie kierunku relacji wymiany informacji. W przypadku miast globalnych zależność ta określana jest jako relacje wymiany zachodzące pomiędzy miastem a jego zewnętrznym otoczeniem (*external relations*). Natomiast dla regionu metropolitalnego dominujące są relacje zachodzące wewnątrz samego regionu (*internal relations*), polegające na przepływach informacji w formie elektronicznej i kontaktach „twarzą w twarz”.

Zdaniem badacza struktura regionu metropolitalnego jest policentryczna, przy czym najbardziej intensywne kontakty łączą wyspecjalizowane subcentra wewnątrz regionu. Relacje wymiany z otoczeniem nie są już tak intensywne, jak wymiana wewnątrzregionalna. Autor podkreśla także ogromną skalę regionów metropolitalnych, zasięg ich połączeń zewnętrznych obejmujących cały glob oraz rozmiary terytoriów sięgających nieraz tysięcy kilometrów kwadratowych. Największe z nich, znajdujące się wokół Szanghaju, wokół Dżakarty, wokół Singapuru są przykładem nowej skali miejskiego terytorium. Wskazanymi przez P. Halla centrami wewnątrz regionu metropolitalnego są:

1. Tradycyjne śródmieście (*The traditional downtown center*), które znajduje się w starych centrach miast a jego obszar nie przekracza dystansu pokonywanego przez pieszego. Tradycyjnie mieszczą się tam usługi bankowe, ubezpieczeniowe oraz instytucje rządowe. Przykładem takiego centrum jest *Downtown* na Manhattanie.

¹⁰ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s 4-7.

2. Nowoczesne centrum biznesowe (*A newer business center*), które rozwinęło się w XX w. jako miejsce lokalizacji siedzib korporacji, mediów, nowoczesnych usług. Takim centrum jest *Midtown* na Manhattanie.
3. Wewnętrzne miasto „brzegowe” (*An „internal” edge city*) powstałe w wyniku braku miejsc lokalizacji dla firm w tradycyjnych centrach oraz spekulacji gruntami przez deweloperów, np. *World Financial Center*.
4. Zewnętrzne miasto „brzegowe” (*An „external” edge city*) często lokowane w obrębie głównych lotnisk czy szybkich kolei, np. *Washington Reagan/Dulles corridor*.
5. Najbardziej zewnętrzne miasto „brzegowe” (*„outermost” edge city complexes*) powstałe zazwyczaj wokół stacji kolejowych, w odległości 20-40 mil od głównego centrum, np. *Greenwich* w Connecticut.
6. Wyspecjalizowane subcentra (*Special subcenters*) zwykle o funkcjach edukacyjnych, rozrywkowych, rekreacyjnych i kongresowych, zlokalizowane w bardzo różnych miejscach obszaru metropolitalnego¹¹.

Globalizacja a metropolizacja

Różnorodność definicji globalizacji świadczy o tym, że jest to termin bardzo wieloznaczny. Potocznie przyjmuje się, że oznacza on ujednolicanie wzorów kulturowych i homogenizację stylów życia oraz powstanie światowego rynku wymiany handlowej. Zatem w codziennych dyskusjach globalizację postrzega się poprzez pryzmat społeczno-kulturowy i ekonomiczny. Czwarty wymiar procesu globalizacji, którym jest wymiar polityczny przypominają Roland Robertson i Kathleen E. White. Uczulają oni czytelników, że opisywany proces jest wielowymiarowy a poszczególne jego aspekty nigdy nie zachodzą w izolacji, mimo że najbardziej istotne i widoczne są przemiany gospodarcze¹².

Obszerny przegląd różnych stanowisk badawczych globalizacji przytacza Mirosław Czerny. W swojej pracy wyróżnia pięć sposobów definiowania tego pojęcia. Pierwszy z nich jest związany z procesami internacjonalizacji i dotyczy międzynarodowej wymiany handlowej. Drugie znaczenie globalizacji zbliża ją do liberalizacji, która wyraża się przede wszystkim w znoszeniu restrykcji i ograniczeń w wymianie handlowej i przekraczaniu granic

¹¹ P. Hall, *Global City-Regions in the Twenty-first Century*, [w:] A. J. Scott (red.) *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford 2002, s.72-74.

¹² R. Robertson, K. E. White, *Globalization: an overview*, [w:] R. Robertson, K. E. White (red.) *Globalization. Critical Concept in Sociology*, t. 1, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2003, s. 3.

przez obywateli różnych państw. W tym ujęciu globalizacja jest równoznaczna z międzynarodową integracją gospodarczą. W innych definicjach globalizację utożsamia się z uniwersalizmem, który dokonuje się zarówno w sferze kultury, jak i codziennych zachowań mieszkańców różnych części świata. Z kolei dla części badaczy synonimami globalizacji są westernizacja i modernizacja. W tym ujęciu opisywany proces ma zabarwienie pejoratywne, ponieważ oznacza on rozprzestrzenianie się nowoczesnych form życia społecznego i gospodarczego przy jednoczesnej zagładzie lokalnych kultur. W ostatnim ze sposobów rozumienia globalizacji oznacza zanik granic państw (deborderyzacja), i kształtowanie się jednego, globalnego obszaru¹³.

Inne niż Mirosława Czerny interpretacje globalizacji proponuje jej wybitny znawca, Roland Robertson. Według niego pierwsze znaczenie globalizacji odnosi się do procesu, w którym świat przekształca się w jeden, globalny system. W tym ujęciu globalizacja jest synonimem formy, jaką przybiera świat. Według drugiego znaczenia globalizacja jest to proces przenoszenia struktur i działalności z poziomu lokalnego w globalny, na przykład globalizacja instytucji czy zwyczajów. R. Robertson przestrzega, aby nie używać zamiennie terminów globalizacja i internacjonalizacja ponieważ w ten sposób redukuje się proces globalizacji tylko do jednego wymiaru. Uważa także, że z wyobrażenia zglobalizowanego świata nie powinno się usuwać lokalności. Przestrzeń lokalna jest częścią globalnego systemu. Aby połączyć te dwa światy autor wysuwa następujący postulat działania: „myśl globalnie, działaj lokalnie”, czyli postuluje podwójne zakorzenienie obywateli zglobalizowanego świata¹⁴.

Wielu z badaczy procesu globalizacji wyróżnia jego cechy. Wydaje się, że dwie najbardziej istotne wskazał Roland Robertson i Kathleen E. White. Ich zdaniem, kiedy analizuje się ten proces *per se* należy zwrócić uwagę na (*extensive connectivity*) i globalną świadomość społeczeństw (*extensive global consciousness*), które cechują kondycję człowieka współczesnego. Kombinacja tych dwóch czynników prowadzi do ukonstytuowania się poglądu, że świat jest całością (*global unicity*)¹⁵.

Bohdan Jałowiecki zakłada, że czynniki konstytutywne dla procesu metropolizacji znamionują także proces globalizacji. Podobnego zdania jest Edmund Wnuk-Lipiński, który także nie stara się rozdzielić procesów globalizacji i metropolizacji. Jego zdaniem jeśli obecne

¹³ M. Czerny, *Globalizacja a rozwój. Wybrane zagadnienia geografii społeczno-gospodarczej świata*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, s. 18-20.

¹⁴ R. Robertson, *Globalization and Sociological Theory*, [w:] R. Robertson, K. E. White (red.) *Globalization. Critical Concept in Sociology*, t. 1, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2003, s. 295-299.

¹⁵ R. Robertson, K. E. White, *Globalization: an overview...*, op. cit, s. 6.

kierunki ewolucji procesów globalnych i demograficznych nie ulegną zahamowaniu to w niedalekiej przyszłości „istnieć będzie sieć <<megalopolis>>, czyli miejskich supergigantów, w których koncentrować się będzie przeważająca część światowych zasobów kapitałowych oraz – z drugiej strony – rozproszone peryferie zastygłe w marazmie i niedostatku. Ten proces także przyczyni się (już się zresztą przyczynia) do ograniczenia roli państwa narodowego”¹⁶. Jerzy J. Parysek podkreśla natomiast, że procesy globalizacji, które mają istotny wpływ na rozwój miast prowadzą do homogenizacji struktur miejskich i przyjmowania zunifikowanego modelu oraz stylu życia. Prowadzą one także do kształtowania się miasta globalnego. Ukształtowane pod wpływem procesów globalizacji miasto jest, dla cytowanego autora, powrotem do idei miasta-państwa¹⁷.

Rozwój amerykańskich miast w XX i XXI wieku

W rozwoju miast do lat 20-tych XX wieku dominował model miasta przemysłowego, natomiast między 1920 a 1960 r. mówi się o procesach metropolizacji, jako o dominujących przekształceniach przestrzeni. Znamienna dla tego okresu dekoncentracja, decentralizacja i suburbanizacja spowodowała zanik industrialnego charakteru miast, natomiast rozwój techniki i technologii spowodował znaczne przeobrażenia w ich strukturze społeczno-przestrzennej. Dokonująca się ewolucja polegała zarówno na zmianach demograficznych, jak i na zmianie sposobu funkcjonowania dużych miast, które spowodowały przekształcenia w przestrzeni metropolii. Celem sprecyzowania czasu przekształceń modelu funkcjonowania miast Mark Gottdiener i Ray Hutchison wyznaczyli cezurę czasową na 1930 r., od kiedy min. nastąpiło rozdzielenie lokalizacji siedzib i zarządów firm od ich zakładów produkcyjnych. Te pierwsze pozostały w centrach miast, gdzie wraz z instytucjami ubezpieczeniowymi, bankami czy firmami doradczymi stworzyły dzielnice biznesu. Zmienił się także zasięg działania przedsiębiorstw produkcyjnych, które od tej pory funkcjonowały na rynkach krajowych i światowych. Zmiana w sposobie funkcjonowania miast dotyczyła także ich specjalizacji oraz powstałego w ten sposób systemu miast. Pomiędzy 1960 a 1970 r. można nawet mówić o zrównoważonej urbanizacji (*balanced urbanization*), czyli stałym podziale na miasta specjalizujące się w przemyśle i usługach (np. Baltimore, Detroit, Los Angeles) czy finansach i handlu (np. Portland, Minneapolis). Zmiana w strukturze społecznej miast oznaczała napływ

¹⁶ E. Wnuk-Lipiński, *Świat międzyepoki. Globalizacja, demokratyzacja, państwo narodowe*, Kraków 2004, s. 16-17.

¹⁷ J. J. Parysek, *Wewnętrzne i zewnętrzne uwarunkowania transformacji miast polskich*, [w:] J. Słodczyk (red.) *Przemiany bazy ekonomicznej i struktur przestrzennych miast*, Uniwersytet Opolski, Opole 2002, s. 28.

do centrów wysoko wyspecjalizowanych pracowników oraz mniejszości etnicznych. Badania wykazały, że do 1960 r. mieszkańcy centrów charakteryzowali się wyższymi dochodami, poziomem edukacji i procentowym udziałem pracowników umysłowych¹⁸.

W pracach badaczy ściśle łączących proces urbanizacji z rozwojem technologii, metropolie rozwijające się w latach 1920-1970 określono jako metropolie masowej produkcji. Badacze ci wskazali cały szereg zmian technologicznych, które umożliwiły rozwój tego typu miast. Są to między innymi nowe formy transportu samochodowego i lotniczego, zmiany infrastrukturalne takie jak: rozprzestrzenienie się elektryczności, rozbudowa autostrad, rozbudowa systemów kanalizacji, zmiany w systemie produkcji, czyli wprowadzenie produkcji masowej i mechanizacja rolnictwa¹⁹.

Lata 1960/1970 (ponieważ wśród badaczy nie ma zgody co do dokładnego określenia czasu) mogą stanowić kolejną cezurę czasową w rozwoju największych miast Ameryki, bowiem od tego roku mówi się o rozwoju metropolii postindustrialnych oraz policentrycznych regionów. Metropolie, które do tej pory były centrami tradycyjnych przemysłów często pogrążyły się w kryzysie, natomiast te które z powodzeniem zastąpiły działalność wytwórczą usługami, rozwijały się znakomicie. Działalność biznesowa koncentrowała się w takich metropoliach w wielu miejscach, zarówno w centrach jak i na zewnętrznych przedmieściach. Wielość miejsc aktywności gospodarczej była podstawą do nadania współczesnym metropoliom atrybutu policentryczności²⁰.

Obserwując ewolucję miast i regionów zachodzącą w XX w., Allen J. Scott zasugerował, by rozwój regionów po 1970 r. określać mianem „nowy regionalizm” (*new regionalism*). Jego postulat wynika z chęci odróżnienia zasad funkcjonowania regionów przed i po rokiem 70-tym. Zasadnicza zmiana tkwi w zakresie autonomii regionów. Zdaniem badacza dotychczasowe regiony miały tendencję do przyjmowania roli podporządkowanej wobec państwa. Kształtowane w nurcie „nowego regionalizmu” obszary, nazwane globalnymi regionami miejskimi (*global city-regions*) są autonomicznymi jednostkami, o znaczącej pozycji na gospodarczej mapie świata. Według A. J. Scotta najczęstszymi formami globalnych regionów miejskich są:

- obszar metropolitalny wraz ze słabiej zagęszczonym otoczeniem
- przestrzennie zachodzące na siebie obszary konurbacji

¹⁸ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 61-68.

¹⁹ U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995, s. 70.

²⁰ Ibidem, s. 71, M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 67-70.

- połączone geograficznie centra średniej wielkości, współpracujących ze sobą miast. Taka synergiczna sieć może istnieć ponad granicami państw²¹.

Tabela 3.

Zmiana zaludnienia w regionach Stanów Zjednoczonych w latach 1970-1990.

Regiony ^a	Zaludnienie w 1990r (tys.)	Zmiana zaludnienia (%)	
		1970-80	1980-90
Północ			
duże	62,9	-0,9	2,8
małe i średnie	25,6	5,2	3,3
wiejskie	22,6	8,0	0,1
Południe			
duże	28,2	23,4	22,3
małe i średnie	31,9	20,9	13,4
wiejskie	24,9	16,3	4,6
Zachód			
duże	33,8	20,0	24,2
małe i średnie	10,8	32,2	22,8
wiejskie	8,1	30,6	14,1
U.S. razem			
duże	124,8	8,1	12,1
małe i średnie	67,9	15,5	10,8
wiejskie	56,0	14,3	3,9
regions totals			
duże	111,1	2,2	2,4
małe i średnie	85,0	20,1	13,3
wiejskie	52,7	24,0	22,2
Razem	248,7	11,4	9,8

^a Duże regiony metropolitalne przekraczające 1 milion mieszkańców w 1990 r.

Źródło: U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995, s. 72.

Charakterystycznymi elementami przekształceń miast w drugiej połowie XX w. były znaczące zmiany w strukturze demograficznej i gospodarczej amerykańskiej metropolii. W latach 70-tych tempo wzrostu ludności w największych metropoliach Ameryki zostało zahamowane bądź całkowicie ustało (zmiana zaludnienia wyniosła 8,1%), a równocześnie mniejsze miasta zaczęły się bardzo szybko rozwijać (zmiana zaludnienia wyniosła 15,5%). Powodem takiego stanu rzeczy były dokonujące się przekształcenia w strukturze gospodarczej miast postindustrialnych. Pod koniec XX wieku dominującym sektorem

²¹ A. J. Scott, *Introduction*, [w:] A. J. Scott (red.) *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford 2002, s. 1-4.

gospodarki stały się usługi, w których zatrudnienie znalazła większość mieszkańców metropolii. Jednakże całkowita liczba oferowanych miejsc pracy, w porównaniu do możliwości zatrudnienia w tradycyjnych przemysłach, zmalała a wraz z nią zmalało zaludnienie. Znaczącymi przyczynami szybszego wzrostu zaludnienia w obszarach poza metropoliami był wzrost cen energii a także poprawa transportu i komunikacji, co spowodowało większą dostępność tych terenów dla przedsiębiorców.

Przykładem ilustrującym te przekształcenia są zmiany, jakie zaszły w Pittsburgu, który był miastem zdominowanym przez przemysł stalowy. W 1930 r. 32% jego ludności znalazło zatrudnienie w przemyśle, natomiast, w 1980 r. już tylko 14%, przy jednoczesnym wzroście zatrudnienia w usługach do 38%. Pomiedzy rokiem 1970 a 1990 liczba ludności miasta spadła o 30%. W podobnej sytuacji były inne, tradycyjnie przemysłowe miasta, jak Detroit, Cleveland czy Nowy Orlean. Natomiast od 80-tych lat duże metropolie (tj. powyżej 1 mln mieszkańców) znów zaczęły przyciągać mieszkańców. W 1990 r. 75% ludności Stanów Zjednoczonych zamieszkiwało obszary metropolitalne, z czego większość w czterdziestu największych z nich. Wzrost zaludnienia w tym okresie dokonywał się na przedmieściach i exurbiach a nie w centrach, które częstokroć nadal się wyludniały na skutek redukcji miejsc pracy w przemyśle i handlu.

Pod koniec XX w. tylko trzynaście największych miast Ameryki było równocześnie największymi obszarami zurbanizowanymi w kraju. Tereny na obrzeżach miast rozwijały się bardziej dynamicznie, ponieważ rozwój technologii IT pozwolił na decentralizację działalności firm, które zaczęły wybierać na lokalizację miejsca o niższych kosztach funkcjonowania niż w centrach miast. Należy jednak zauważyć, że rozwój obszarów metropolitalnych miał miejsce głównie w tych regionach, które z powodzeniem przeszły restrukturyzację z przemysłowej gospodarki na gospodarkę zaawansowanych usług, stając się częścią globalnego rynku i pełniąc na nim specjalistyczne funkcje²².

²² U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995, s. 72-81.

Tabela 4.

Zaludnienie w dwudziestu największych miastach i obszarach zurbanizowanych w USA w 1990r.

Nazwa	Miasto		Obszar zurbanizowany	
	Lp.	Zaludnienie (tys.)	Lp.	Zaludnienie (tys.)
New York, NY	1	7,323	1	16,044
Los Angeles, CA	2	3,485	2	11,403
Chicago, IL	3	2,784	3	6,792
Houston, TX	4	1,631	9	2,902
Philadelphia, PA	5	1,586	4	4,222
San Diego, CA	6	1,111	11	2,348
Detroit, MI	7	1,028	5	3,698
Dallas, TX	8	1,007	8	3,198
Phoenix, AZ	9	983	14	2,006
San Antonio, TX	10	936	31	1,129
San Jose, CA	11	782	23	1,435
Baltimore, MD	12	736	17	1,890
Indianapolis, IN	13	731	36	915
San Francisco, CA	14	724	6	3,630
Jacksonville, FL	15	635	44	738
Columbus, OH	16	633	35	945
Milwaukee, WI	17	628	27	1,226
Memphis, TN	18	610	39	825
Washington, DC	19	607	7	3,363
Boston, MA	20	574	10	2,775
Seattle, WA	21	516	18	1,744
St. Louis, MO	34	397	15	1,947
Atlanta, GA	36	394	12	2,158
Pittsburgh, PA	40	370	20	1,679
Minneapolis, MN	42	368	13	2,080
Miami, FL	46	359	16	1,915
Tampa, FL	55	280	19	1,709

Źródło: U. S. Census Bureau, Campbell Gibson, Population of the 100 Largest Cities and Other Urban Places in the United States: 1790 to 1990.

Zmiany w strukturze gospodarczej równoznaczne były ze zmianami w strukturze zawodowej i oznaczały napływ do śródmieść dobrze wykształconych i zarabiających profesjonalistów. Obok nich w sektorze usługowym znaleźli pracę pracownicy fizyczni, jednakże na źle opłacanych stanowiskach. Ta dychotomia doprowadziła do powstania dualnego miasta (*dual city*), czyli miasta jaskrawych kontrastów bogactwa i biedy. We współczesnych, zurbanizowanych regionach zmieniała się także struktura etniczna na skutek imigracji 70 i 80-tych lat. Wzrost liczebności mniejszości był jedną z głównych przyczyn wzrostu zaludnienia w dużych obszarach metropolitalnych. Często w metropoliach powyżej jednego miliona mieszkańców dotychczasowa mniejszość latynoska stała się większością²³.

²³ M. Gottdiener, R. Hutchison, *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000, s. 77-85.

Miasta Ameryki w liczbach

Definiowanie obszaru metropolitalnego ma długą historię w amerykańskiej literaturze. Po raz pierwszy w 1949 r. użyto terminu *Standard Metropolitan Area* (SMA) dla określenia obszaru obejmującego miasto zamieszkałe przez przynajmniej pięćdziesiąt tysięcy osób wraz z jego otoczeniem (tj. przedmieściami i wewnętrznymi hrabstwami). Od tego momentu brzmienie wprowadzonego terminu ulegało zmianie, a jego definiowanie dostosowywane było do zmieniającej się rzeczywistości. W dziesięć lat po wprowadzeniu SMA, gdy zaobserwowano rozwój regionów pomiędzy hrabstwami, zastąpiono ten termin pojęciem *Standard Metropolitan Statistical Area* (SMSA). W 1980 r. charakteryzując pięćdziesięciotysięczne miasto połączone zależnościami ekonomicznymi ze swoim otoczeniem zaczęto używać określenia *Metropolitan Statistical Areas* (MSAs)²⁴. W 1990 r. przyjęto nazwę *Metropolitan Areas* (MAs). Według przyjętych wówczas kategorii cały obszar Stanów Zjednoczonych zastał podzielony na obszary metropolitalne bądź niemetropolitalne, czyli wszystkie te, które nie spełniały wymogów kategorii metropolitalnej. W 2000 r. nowy standard zastąpił termin ustanowiony dziesięć lat wcześniej. Wprowadzono terminy *Metropolitan* i *Micropolitan Statistical Areas* wspólnie nazywane *Core Based Statistical Areas* (CBSAs). Dzięki takiemu kryterium obszar USA został podzielony na obszary metropolitalne, mikropolitalne i obszary poza CBSA²⁵. Wprowadzanie od 50-tych lat standardów statystycznych miało na celu ujednolicenie definicji zurbanizowanych obszarów geograficznych, które do tej pory definiowano bardzo różnie, w zależności od przyjętych w danym stanie kryteriów.

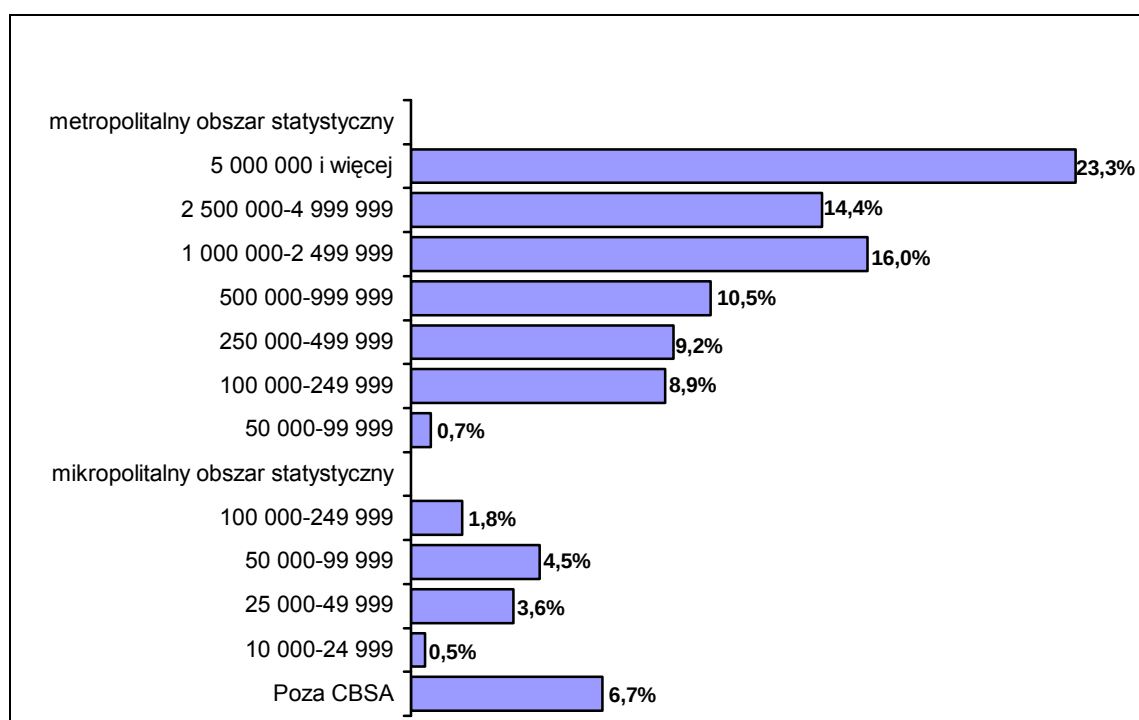
Przyjęty w grudniu 2000 r. termin obszary statystycznego zorganizowanego wokół rdzenia (*Core Based Statistical Areas* CBSAs) oznacza jednostkę geograficzną powiązaną z przynajmniej jednym rdzeniem zamieszkałym przez co najmniej 10 000 ludzi, wraz z sąsiadującymi terenami, które posiadają wysoki stopień społecznej i ekonomicznej integracji z rdzeniem. Stopień integracji terenów okalających rdzeń jest mierzony poprzez sieć połączeń pomiędzy tymi obszarami oraz intensywność kontaktów mieszkańców. CBSA jest wspólną nazwą dla statystycznego obszaru metropolitalnego (*Metropolitan Statistical Areas*) i mikropolitalnego (*Micropolitan Statistical Areas*). Podział na dwa statystyczne obszary nie służy rozróżnieniu na tereny miejskie bądź wiejskie, ponieważ zamieszkuje je zarówno

²⁴ ibidem, s. 8.

²⁵ Federal Register, *Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas*, vol. 65, no. 249, December 2000.

ludność miejska jak i wiejska. Obszar metropolitalny musi zawierać przynajmniej jeden obszar zurbanizowany (*urbanized area*) zamieszkały przez przynajmniej 50 tys. mieszkańców. Natomiast obszar mikropolitalny rozciąga się wokół przynajmniej jednego miejskiego skupiska (*urban cluster*) o zaludnieniu od 10 tys. do 49 tys. Całkowita liczba mieszkańców każdego z tych obszarów może przewyższać minima przyjęte dla obszaru zurbanizowanego lub miejskiego skupiska, a nawet obszar mikropolitalny może mieć zaludnienie większe niż metropolitalny. Nazwy obszarów metropolitalnego i mikropolitalnego tworzone są z maksimum trzech nazw najbardziej zaludnionych miast w tych obszarach oraz nazwy stanu, w którym te miasta się znajdują. W przyjętym w 2000 r. standardzie ustawodawca nie zdefiniował w kategoriach statystycznych takich form osadniczych jak miejski, podmiejski czy wiejski²⁶.

Wykres 1. Procent ludności w poszczególnych obszarach CBSA w USA 2005 r.



Źródło: U.S. Census Bureau, *Population Change in Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: 1990-2003*, September 2005

W 2003 r. Stany Zjednoczone zamieszkiwało 290,8 tys. ludności, z czego aż 93% żyło w metropolitalnym bądź mikropolitalnym obszarze. Połowa populacji (53,7%) żyła w

²⁶ ibidem.

obszarach metropolitalnych o zaludnieniu przewyższającym 1 mln, a jedna czwarta Amerykanów (23,3%) była mieszkańcami jednego z ośmiu obszarów, których liczba ludności przekracza 5 mln. Przez trzynaście lat od 1990 r. w ogromnym, zamorskim kraju liczba ludności powiększyła się o 42 100 tys. Najwięcej mieszkańców zyskały obszary metropolitalne tj. prawie 37,5 mln, czyli wzrost o 18,4%. W obszarach mikropolitalnych osiedliło się ponad 3 mln osób, co oznacza, że ich populacja wzrosła o 11,7%. Poza CBSAs wzrost zaludnienia wyniósł 8,3% (1,5 mln osób). Największy wzrost liczby ludności w obszarach metropolitalnych i mikropolitalnych miał miejsce w regionie zachodnim (*West Regions*), a następnie regionie południowym (*South Region*) Ameryki. Pomiedzy 1990 a 2003 r. najszybciej wzrastały średnie obszary metropolitalne, czyli te których liczba ludności była większa niż 2,5 mln. a mniejsza niż 4,9 mln. Ich wzrost wyniósł 16,2% w 1990-200 r. oraz 4,4% w 2000-2003 r. W 2003 r. największym obszarem metropolitalnym był New York-Northern New Jersey-Long Island NY-NJ-PA a największym obszarem mikropolitalnym był Torrington w stanie Connecticut²⁷.

Tabela 5.

Dziesięć największych statystycznych obszarów metropolitalnych i mikropolitalnych w latach 1990, 2000, 2003

Lp.	Statystyczny obszar metropolitalny	Populacja (tys.)			Zmiana zaludnienia (%)	
		1990	2000	2003	1990-2000	2000-2003
1	Nowy Jork-Northern New Jersey-Long Island, NY-NJ-PA	16,846	18,323	18,641	8,8	1,7
2	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, CA	11,274	12,366	12,829	9,7	3,7
3	Chicago-Naperville-Joliet, IL-IN-WI	8,182	9,099	9,334	11,2	2,6
4	Filadelfia-Camden-Wilmington, PA-NJ-DE-MD	5,435	5,687	5,773	4,6	1,5
5	Dallas, Fort Worth-Arlington, TX	3,989	5,162	5,59	29,4	8,3
6	Miami-Fort Lauderdale-Miami Beach, FL	4,056	5,008	5,289	23,5	5,6
7	Waszyngton-Arlington-Alexandria, DC-VA-MD-WV	4,123	4,796	5,09	16,3	6,1
8	Houston-Baytown-Sugar Land, TX	3,767	4,715	5,076	25,2	7,6
9	Atlanta-Sandy Springs-Marietta, GA	3,069	4,248	4,61	38,4	8,5
10	Detroit-Warren-Livonia, MI	4,249	4,453	4,484	4,8	0,7
Lp.	Statystyczny obszar mikropolitalny	Populacja (tys.)			Zmiana zaludnienia (%)	
		1990	2000	2003	1990-2000	2000-2003
1	Torrington, CT	174	182	188	4,7	3,1
2	Lake Havasu City-Kingman, AZ	93	155	171	65,8	10,5
3	Labanon, NH-VT	155	167	171	7,9	2,2
4	Seaford, DE	113	157	168	38,3	7,3
5	Hilo, Hi	120	149	158	23,6	6,6

²⁷ U.S. Census Bureau, *Population Change in Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: 1990-2003*, September 2005.

6	East Stroudsburg, PA	96	139	154	44,9	11,4
7	Hilton Head Island-Beaufort, SC	102	142	154	39,0	8,7
8	Ottawa-Streator, IL	148	153	152	3,2	0,2
9	Thomasville-Lexington, NC	127	147	152	16,2	3,3
10	Daphne-Fairhope, AL	98	140	148	42,9	8,1

Źródło: U.S. Census Bureau, *Population Change in Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: 1990-2003*, September 2005

Koncepcja Ameryki jako kraju zróżnicowanego rasowo i etnicznie wyrażona w idei homogenicznego kulturowo tygla (*melting pot*) powstała na początku XX w. Idea ta przetrwała do XXI i wciąż, chociaż pod pewnymi warunkami, jest aktualna. W badaniach 88 dużych obszarów metropolitalnych (tj. o zaludnieniu powyżej 500,000) w 2004 r. żyło siedmiu z dziesięciu Afroamerykanów, około ośmiu z dziesięciu osób pochodzenia hiszpańskiego, dziewięciu z dziesięciu Azjatów oraz poniżej sześciu z dziesięciu białych mieszkańców Ameryki. W 1990 r. w stu największych miastach Ameryki biali mieszkańcy byli większością (52%). Przez dziesięć lat ich liczba zmalała o 2,3 mln i w 2000 r. stanowili już 44% mieszkańców. W latach 2000-2004 w 111 z 361 obszarach metropolitalnych zmalała liczba białych mieszkańców, którzy uciekając z zatłoczonych i drogich miejsc rozproszyli się pomiędzy mniejszymi obszarami metropolitalnymi. Najwięcej białych mieszkańców stracił region Nowego Jorku oraz San Francisco i Los Angeles. W 1965 r. ustawa imigracyjna (Immigration Act) umożliwiła napływ do USA wielu imigrantom. Przybyła z krajów Ameryki Łacińskiej i Azji ludność osiedlała się w największych obszarach metropolitalnych, a według danych z 1990 r. dziesięć największych z nich stanowiło największe skupiska hiszpańskich i azjatyckich imigrantów. Współczesne analizy sytuacji demograficznej wykazały, że nie tylko nowoprzybyli Latynosi i Azjaci najchętniej osiedlają się w tych miejscach, lecz także pierwsze i drugie pokolenie tych imigrantów. W ciągu czterech lat od 2000 r. liczba Latynosów i Azjatów w dużych obszarach metropolitalnych wzrosła odpowiednio o 16% i 15%. W przeciwieństwie do pozostałych dwóch grup mniejszości odsetek Afroamerykanów wzrósł nieznacznie, bo tylko o 5%. Przedstawiciele tej grupy coraz częściej wybierali na miejsce zamieszkania mniejsze obszary metropolitalne, podobnie jak ludność biała. Największy wzrost liczebności Afroamerykanów, bo aż o 72%, został odnotowany w regionie południowym, dokąd migrują oni już od 70-tych lat XX w. Po raz pierwszy od końca XIX w. został odwrócony kierunek migracji czarnych Amerykanów. Od zakończenia wojny secesyjnej Afroamerykanie opuszczali stany południa osiedlając się w stanach północnych, uprzemysłowionych i wolnych od dyskryminacji rasowej. Według Williama H. Freya region

o zaludnieniu powyżej 500 tys., który jest uważany za *melting pot*, powinien spełniać następujące kryteria: jedna grupa mniejszościowa powinna być nadreprezentowana oraz udział białej populacji w tym regionie powinien być mniejszy niż udział białej populacji w populacji kraju (tj. 67,4%). Z przeprowadzonych przez badacza analiz wynika, że warunek obszaru *melting pot* spełnia osiemnaście największych obszarów metropolitalnych znajdujących się przede wszystkim w regionie zachodnim i południowym. Autor zauważa także, że w jednej trzeciej z analizowanych obszarów w populacji dzieci poniżej piętnastego roku życia przynajmniej połowę stanowi mniejszość. W. H. Frey nazywa to zjawisko *majority minority* a tłumaczy je wyższą dzietnością w grupach mniejszościowych. Autor konkluduje, że koncepcja *melting pot* jest wciąż adekwatna do charakterystyki Stanów Zjednoczonych jednak z tym zastrzeżeniem, że ogranicza się ona do mniejszej części kraju²⁸.

Tabela 6.
Przestrzenne rozmieszczenie ludności USA w 2004 r. (%)

	Latynosi	Azjaci	Afro-Amerykanie	Biali
Region				
Północno-wschodni	14,2	21,2	16,9	19,9
Środkowo-zachodni	9,0	11,8	18,6	26,7
Południowy	33,9	19,7	55,8	34,2
Zachodni	42,9	47,3	8,7	19,2
Typ obszaru				
Duży obszar metropolitalny	78,5	87,5	71,7	57,0
Mały obszar metropolitalny	14,2	9,1	16,7	22,5
Obszar mikropolitalny	5,0	2,7	7,1	12,3
Obszary poza CBSA	2,3	0,6	4,5	8,2

Źródło: W. H. Frey, *Diversity Spreads Out: Metropolitan Shifts in Hispanic, Asian, and Black Populations Since2000*, Brookings Institution metropolitan Policy Program, Washington 2006.

Mający swoje początki 80-tych latach wzrost ludności w dużych metropoliach był dominującym trendem także w 90-tych latach. W miastach zamieszkałych przez ponad sto tysięcy mieszkańców liczba ludności wzrosła średnio o 11,2%, czyli więcej niż w 80-tych latach. W ciągu ostatniego dziesięciolecia XX w. wyraźnie wzrosła liczba mieszkańców także największych miast Ameryki, czyli takich, które przekraczają milion mieszkańców. W 80-tych latach charakteryzowała je stagnacja liczby ludności, a w 90-tych ich zaludnienie wzrosło o 7%. Obecnie największymi miastami Ameryki są Nowy Jork, Los Angeles i Chicago. Trudno jednak na podstawie tak krótkiego okresu wnioskować o stabilnym trendzie

²⁸ W. H. Frey, *Diversity Spreads Out: Metropolitan Shifts in Hispanic, Asian, and Black Populations Since2000*, Brookings Institution metropolitan Policy Program, Washington 2006.

wzrostowym. W badaniach dużych metropolii zwraca uwagę ogromna różnorodność rozwoju miast, w których odnotowano zarówno duży wzrost ludności jak i jej znaczący spadek²⁹.

Tabela 7.
Dziesięć miast amerykańskich o największej liczbie ludności w 2004 r.

Miasto	Stan	Liczba mieszkańców
Nowy Jork	Nowy Jork	8 104 079
Los Angeles	Kalifornia	3 845 541
Chicago	Illinois	2 862 244
Houston	Teksas	2 012 626
Filadelfia	Pensylwania	1 470 151
Phoenix	Arizona	1 418 041
San Diego	Kalifornia	1 263 756
San Antonio	Teksas	1 236 249
Dallas	Teksas	1 210 393
San Jose	Kalifornia	904 522

Źródło: <http://www.census.gov/popest/cities/tables/SUB-EST2004-01.xls>

W raportach *The Brookings Institution* duże metropolie podzielono na cztery grupy według tempa rozwoju w latach 1990-2000. Grupę miast o wzroście liczby ludności ponad dziesięcioprocentowym nazwano szybko rozwijającymi się (*high fliers*). Najprężniej rozwijało się Las Vegas w Nowadzie (85,2%). Umiarkowany wzrost (*modest growers*) oznaczał wzrost zaludnienia pomiędzy 2% a 10%. Sytuacja nie zmieniła się w wielu miastach, których zmiany populacji dokonywały się w przedziale od 2% do -2%. Miasta pogrążone w kryzysie charakteryzowały się ujemnym przyrostem ludności. W tej kategorii dominował Hartford w stanie Connecticut (-13%). Należy podkreślić również istotne zróżnicowania regionalne. Najszybciej wzrastały miasta regionu zachodniego (19,5%) oraz południowego (12%), natomiast wyludniały się miasta w północno-wschodnich regionach Stanów Zjednoczonych. Zdaniem badaczy analizujących miasta o większym niż sto tysięcy zaludnieniu czynnikami prorozwojowymi były: wysoki kapitał ludzki (tj. poziom wykształcenia i dochodów), rozwinięty sektor usług, podporządkowanie struktury przestrzennej miasta transportowi samochodowemu, obecności imigrantów³⁰.

²⁹ E. L. Glaeser, J. M. Shapiro, *City Growth and the 2000 Census: Which Places Grew, and Why*, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Washington 2001.

³⁰ Ibidem.

Tabela 8.

Wzrost miast o liczbie ludności powyżej 100 tys.

Zaludnienie 1990	Liczba miast 1990-2000	Wzrost (%) 1990-2000	Liczba miast 1980-1990	Wzrost (%) 1980-1990
100,000 - 250,000	131	11,7	114	10,6
250,000 - 1,000,000	56	10,5	50	605
pow. 1,000,000	8	7,0	6	-0,8
Razem	195	11,2	170	9,0

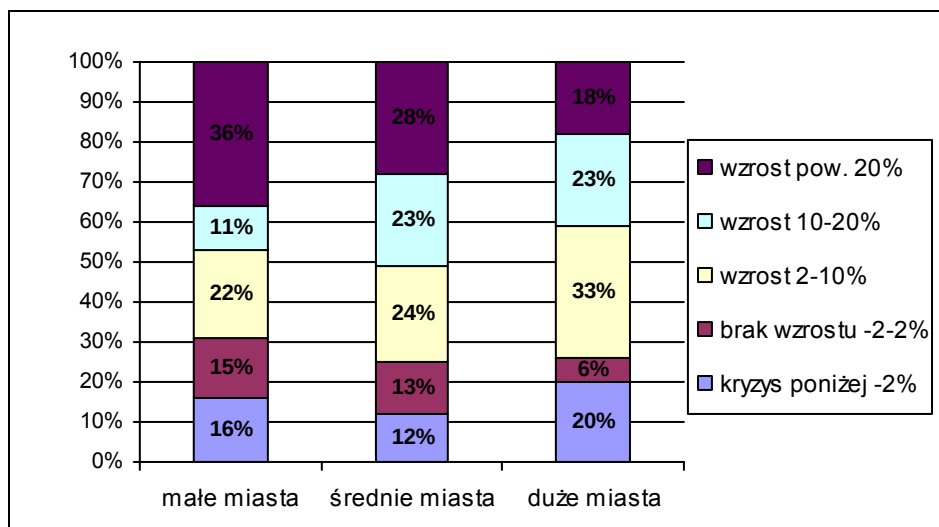
Źródło: E. L. Glaeser, J. M. Shapiro, *City Growth and the 2000 Census: Which Places Grew, and Why*, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Washington 2001.

Pełny obraz zmian demograficznych w Ameryce wymaga także analizy sytuacji małych i średnich miast. W pracy Chrystiana Brennana, Darrena Hacklera i Christophera Hoena poświęconej sytuacji małych miast przyjęto, że zamieszkuje je mniej niż 50 tys. mieszkańców (według danych z 1990 r.). Z przeprowadzonych przez wyżej wymienionych naukowców analiz stu małych miast wynika, że w każdym z regionów Stanów Zjednoczonych rozwijały się one najszybciej w grupie małych, średnich i dużych miast. Autorzy stwierdzili też ewidentne różnice regionalne w ich przeobrażeniach.

Najszybciej liczba ludności w omawianych miastach wzrastała w regionie środkowo-wschodnim (34%) i wschodnim (32%), gdzie tempo rozwoju miast przewyższyło rozwój całego regionu. Małe miasta zlokalizowane w obszarach metropolitalnych (MAs) wzrastały szybciej niż te położone poza nimi. 86% małych miast, które odnotowały 20% przyrost ludności znajdowało się w obszarze metropolitalnym. Z danych statystycznych wynika, że małe miasta są najmniej zróżnicowane etnicznie i rasowo. Najliczniejszą grupę ich mieszkańców wciąż stanowią biali mieszkańcy tj. 76% w 2000 r. (wyjątek stanowią miasta regionu południowego, gdzie w 90-tych latach osiedliło się 58% ludności z populacji czarnych Amerykanów). W analizowanych miastach odnotowano największy przyrost ludności pochodzenia hiszpańskiego, a na drugim miejscu azjatyckiego³¹.

³¹ Ch. Brennan, D. Hackler, Ch. Hoene, *Demographic Change in Small Cities, 1990 to 2000*, „Urban Affairs Review”, vol 40, no 3, January 2005, p. 342-361.

Wykres 2. Wzrost ludności w miastach małych, średnich i dużych w latach 1990-2000



Źródło: Ch. Brennan, D. Hackler, Ch. Hoene, *Demographic Change in Small Cities, 1990 to 2000*, „Urban Affairs Review”, vol 40, no 3, January 2005, p. 342-361.

Po raz pierwszy w historii większość mieszkańców Ziemi stanowią obywatele miast. Najliczniej zamieszkanym współczesnym miastem jest Tokio, które liczy ponad 34 mln ludności. W Stanach Zjednoczonych w 2004 r. było dziewięć miast, w których liczba mieszkańców przewyższa milion. Najliczniejszym z nich był Nowy Jork zamieszkały przez ponad 8 mln ludzi. Według szacunków liczba ludności 10-milionowych miast wzrośnie z 238,6 mln w 2001 r. do 340,5 mln w 2015 r.³²

Jednakże według prognoz, jak i dotychczasowych trendów zostanie zahamowany wzrost populacji największych miast krajów rozwiniętych a wzrośnie liczba mieszkańców miast krajów rozwijających się. W latach 1980-1995 wskaźnik urbanizacji, definiowany jako roczny procentowy przyrost ludności miejskiej, pozostawał w regionach wysoko uprzemysłowionych na stałym poziomie tj. 0,3%. Natomiast jego wskazania dla obszarów Południa (Ameryka Łacińska, Afryka, Azja) w analogicznym przedziale czasowym wynosiła 1,5% lecz przewiduje się jego spadek do 1% w ciągu trzydziestu lat. Pomiędzy 1995 a 2000 rokiem 80% przyrostu ludności świata było udziałem rajów rozwijających się, w tym 21% w Indiach a 15% w Chinach. Prognozuje się, że w 2015 r. mieszkańcy megamiast stanowić będą 8,8% ludności miejskiej, tj. 4,72% ludności świata³³.

³² M. Okólski, *Demografia*, Warszawa 2004, s.32.

³³ R. Stren, *Local Governance and Social Diversity in the Developing World: New Challenges for Globalizing City-Regions*, [w:] A. J. Scott, *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, New York, 2002, s. 197-199.

Tabela 9.

Największe metropolie świata w 2005 r.

	Nazwa	Kraj	Liczba ludności (tys.)
1	Tokio	Japonia	34 200
2	Mexico City	Meksyk	22 800
3	Seul	Korea Płd.	22 300
4	Nowy Jork	USA	21 900
5	Sao Paulo	Brazyli	20 200
6	Bombaj	Indie	19 850
7	Delhi	Indie	19 700
8	Szanghaj	Chiny	18 150
9	Los Angeles	USA	18 000
10	Osaka	Japonia	16 800
11	Dżakarta	Indonezja	16 550
12	Kalkuta	Indie	15 650
13	Kair	Egipt	15 600
14	Manila	Filipiny	14 950
15	Karaczi	Pakistan	14 300
16	Moskwa	Rosja	13 750
17	Buenos Aires	Argentyna	13 450
18	Dakka	Bangladesz	13 250
19	Rio de Janeiro	Brazylia	12 150
20	Pekin	Chiny	12 100

Źródło: Th. Brinkhoff, *The Principal Agglomerations of the World*, www.citypopulation.de

Na początku XXI w. Ameryka wydaje się nie być krajem ani wiejskim, ani miejskim, tylko metropolitalnym. Ponad 90% społeczeństwa zamieszkuje właśnie w CBSAs, a tylko osiem największych obszarów metropolitalnych zamieszkuje aż jedna czwarta społeczeństwa. Zurbanizowana Ameryka jest krajem ogromnych różnic regionalnych. Najwolniej rozwija się i doświadcza największego odpływu ludności region północno-wschodni. Miasta tam zlokalizowane błyszczały ongiś blaskiem „przemysłowej” sławy, dlatego też kryzys tego regionu jest ściśle związany z restrukturyzacją gospodarki całego kraju. Towarzyszy mu dezurbanizacja przemysłu, która oznacza lokowanie zakładów poza miastami, na terenach o niższej gęstości zaludnienia i niższych kosztach funkcjonowania. Charakteryzując sytuację demograficzną Ameryki przełomu wieków wciąż można mówić o migracji ludności z pasa *frostbelt* w obszar *sunbelt*. Paradoxem historii wydaje się pochodź czarnoskórej ludności z powrotem na południe, gdzie region południowy w 2004 r. zamieszkiwała ponad połowa populacji Afroamerykanów.

Najprężniej rozwijającym się obszarem jest obecnie region zachodni, gdzie wzrastała liczebność zarówno dużych i małych miast, jak i obszarów metropolitalnych. Obraz rasowy i etniczny USA także się zmienia. Biali mieszkańcy już nie zawsze stanowią większość w

dużych miastach i obszarach metropolitalnych. Są to natomiast docelowe miejsca podróży dla mniejszości, szczególnie hiszpańskiego pochodzenia. Najprężniej rozwijające się obszary metropolitalne są równocześnie największymi skupiskami grup mniejszości hiszpańskiej i azjatyckiej. Po okresie spadku zaludnienia w 70-tych latach i stagnacji lat 80-tych największe miasta Ameryki od 90-tych lat znowu przyciągają mieszkańców spragnionych wielkomiejskich przeżyć. Lecz oblicze Ameryki, które jest twarzą wielkich metropolii zmieniło się zasadniczo. Z trzech największych miast w kraju wyjechała największa liczba białych mieszkańców. Podróżny, który wjeżdżają do Ameryki poprzez jej „miasta – wrota” (Nowy Jork, Los Angeles, Miami) odkrywa zatem kraj niezwykle zróżnicowany rasowo.

Rozdział 7.

Wielkie miasta Ameryki XXI wieku

XIX-wieczne miasta, które pełniły rolę centrów życia gospodarczego, uzyskały i utrzymywały swą pozycję dzięki lokowanym w nich zakładom przemysłowym. Rewolucja przemysłowa była zasadniczym czynnikiem miastotwórczym, podobnie, jak to ma miejsce współcześnie w krajach Dalekiego Wschodu przechodzących forsowną industrializację, a wcześniej w krajach bloku wschodniego. Zdaniem Asha Amina, współcześnie można odnieść wrażenie, że miasta Zachodu przełomu XX i XXI wieku przestały być znaczącymi ośrodkami na gospodarczej mapie świata, bowiem utraciły swój industrialny charakter. Jednakże miejsce tradycyjnych atrybutów gospodarki i dominacji industrialnej zajęły we współczesnych metropoliach konglomeraty różnego rodzaju aktywności gospodarczych. Postindustrialna rola metropolii jest związana przede wszystkim z sektorem usługi, jakie świadczą one swoim mieszkańcom i konsumentom na całym świecie. Są wśród nich formy działalności związane zarówno z zasadniczym obszarem świadczeń społecznych z edukacją i służbą zdrowia, jak i z handlem, turystyką, usługami biznesowymi czy transportem.

Z nader rozbudowanego sektora usług współczesnej gospodarki A. Amin wyodrębnia trzy podstawowe rodzaje działalności gospodarczej cechujące miasta XXI wieku. Pierwszym z nich jest odwieczna funkcja handlowa, współcześnie przybierająca formę wymiany i dystrybucji dóbr na skalę globalną. Drugim typem aktywności gospodarczej wciąż pozostaje drobna produkcja małych firm i warsztatów. Trzecim wreszcie rodzajem działalności jest wszelka aktywność zachodząca w tzw. szarej strefie, a więc w nieformalnym sektorze gospodarki (*secondo economy*). A. Amin stawia tezę, że współczesne miasta swoją pozycję ekonomiczną zawdzięczają funkcjonowaniu w ponadnarodowej sieci globalnych metropolii. Środowisko miejskie jest bowiem źródłem bardzo ważnych zasobów dla gospodarki epoki informacyjnej. Magneselem dla biznesu i inwestycji są specjalistyczne, biznesowe usługi, wysoko wykształcona kadra, uczelnie oraz instytucje kulturalne. Współczesne metropolie stały się rynkiem globalizującej się gospodarki, jako miejsca przepływu i wymiany informacji oraz zarządzania i kontroli najpotężniejszymi światowymi korporacjami¹.

¹ A. Amin, *The Economic Base of Contemporary Cities*, [w:] G. Bridge, S. Watson (red.), *A Companion to the City*, Blackwell Publishers, Oxford 2003, s. 115-120.

Koncepcja miast światowych (*World Cities*)

Pojęcie miast światowych (*world cities*) jako jeden z pierwszych wprowadził Peter Hall, który w 1966 roku zdefiniował je wskazując funkcje, jakie miasta te spełniały. *World cities* określone zostały jako centra władzy, handlu, usług finansowych, mediów, wiedzy, konsumpcji oraz kultury. W późniejszym okresie swej twórczości naukowej P. Hall rozwijał dalej koncepcję rozwoju urbanistycznego współczesnej cywilizacji i w 1997 r. podkreślił, że wymienione przez niego ponad trzydzieści lat wcześniej funkcje miast światowych zyskują na znaczeniu. Dodał także, że w definicji miast światowych należy uwzględnić wpływ procesów globalizacji i rewolucji informacyjnej. Zdaniem amerykańskiego badacza struktura ekonomiczna miast światowych odznacza się szybkim wzrostem w kilku połączonych sektorach tj. finansowym i biznesowym, kierowniczym i kontrolnym, działalności kulturowej i turystycznej oraz krajowych i ponadnarodowych instytucjach rządowych. Taka koncentracja różnorodnych funkcji powoduje dodatkowe korzyści dla firm działającym na ich terenie, co określa się jako efekt synergii. P. Hall zauważa także, że w miastach światowych tradycyjne gałęzie przemysłu są wypierane przez przemysły „czyste” i usługi oparte na technologiach informatycznych².

Peter Hall zaproponował podział miast na międzynarodowe lub inaczej globalne (*global cities*), subglobalne (*sub-global*) oraz regionalne (*regional*). Analizując gospodarcze funkcje i potencjał miast europejskich wyłonił spośród nich te, które można zaliczyć do pierwszej grupy. Jego zdaniem głównymi metropoliami europejskimi są „aglomeracje monocentryczne” czyli Londyn i Paryż. Miastami subglobalnymi są stolicy państw europejskich oraz miasta pełniące rolę stolic handlowych bądź kulturalnych. Są to między innymi Barcelona, Mediolan, Zurych, Genewa i Frankfurt. Miasta tej kategorii konkurują z miastami globalnymi pełnionymi funkcjami. Przykładowo Genewa, Rzym i Bruksela mają znaczenie polityczne jako miejsce lokalizacji organizacji i instytucji międzynarodowych. Zurych i Amsterdam są konkurencyjne jako centra finansów i bankowości, a Mediolan jako centrum mody i wzornictwa przemysłowego. P. Hall wskazuje istnienie zbliżonej sytuacji w Stanach Zjednoczonych, gdzie z Nowym Jorkiem konkurują wyspecjalizowane w określonych sektorach metropolie, tj. Waszyngton jako centrum polityczne, Chicago i San Francisco jako centra finansów czy Los Angeles jako centrum kulturalne.

Jednym z pierwszych badaczy miast światowych, który charakteryzując je sformułował szereg nowatorskich hipotez (*the world city hypothesis*) był John Friedmann.

² P. Hall, *Megacities, world cities and global cities*, Rotterdam 1997, www.megacities.nl/lecture_1/lecture.html

Zasadniczą tezę jego pracy z 1986 roku jest stwierdzenie, że miasta światowe są miejscem przepływów pieniędzy, pracowników czy informacji. Jako takie są więc miejscami globalnej akumulacji. Miasta światowe, charakteryzujące się ogromnym potencjałem ekonomicznym i politycznym, stają się atrakcyjnym miejscem zamieszkania dla migrantów pochodzących z różnych stron świata. Napływ przybyszy sprawia, że populacja miejska przybiera kosmopolityczny charakter. Socjolog ten zastrzega jednak, że przedstawione hipotezy nie tworzą spójnej i uniwersalnej teorii, lecz jedynie pomagają w zrozumieniu procesów gospodarczych i konfliktów politycznych zachodzących w miastach światowych. W konkluzji swej monografii J. Friedmann poczynił następujące spostrzeżenia:

1. Formy i zakres udziału miasta w gospodarce światowej oraz funkcje owego miasta w nowym przestrzennym podziale pracy są czynnikami decydującymi o wywieraniu wpływu na wszelkie zmiany strukturalne zachodzące wewnątrz miasta.
2. Kluczowe miasta świata są wykorzystywane przez globalny kapitał jako punkty węzłowe w przestrzennej sieci organizacji produkcji i rynków, tworząc zhierarchizowany przestrzennie kompleks miast światowych.
3. Globalne funkcje kontrolne miast światowych są bezpośrednim odzwierciedleniem struktury i dynamiki zmian ich sektorów produkcyjnych oraz rynków pracy.
4. Miasta światowe są miejscami koncentracji i akumulacji międzynarodowego kapitału.
5. Miasta światowe są docelowymi miejscami migracji wewnętrznych i międzynarodowych.
6. Miasta światowe są miejscem ogniskowania się głównych problemów społecznych a w szczególności polaryzacji przestrzennej oraz społecznej.
7. Wzrost gospodarczy miast światowych generuje koszty społeczne, których wielkość przekracza zdolności budżetowe niektórych państw³.

Założenie o zhierarchizowanym przestrzennie kompleksie miast światowych zostało rozwinięte przez Johna Friedmanna w jego późniejszych pracach. Zakłada on, że można określić hierarchię miast światowych według posiadanej przez nie siły ekonomicznej. Zdolność tych miast do przyciągnięcia inwestorów determinuje ich pozycję w rankingu. O pozycji tej decyduje również możliwość przyjmowania nowych technologii, innowacji i zdolność do przemian społecznych i politycznych. Miejsce zajmowane w tego rodzaju rankingu nie jest stałe i może ulegać zmianie⁴. David C. Thorns, komentując dorobek J.

³ J. Friedmann, *The world city hypothesis*, [w:] P. L. Knox, P. J. Taylor (ed.), *World cities in a world-system*, Cambridge University Press, Cambridge 1995, s. 317-327.

⁴ J. Friedmann, *Where we stand: a decade of world city research*, [w:] P. L. Knox, P. J. Taylor (red.), *World cities in a world-system*, Cambridge University Press 1995, s. 22-26.

Friedmana zauważył, że badacz ten wprowadził porządek w badania nad miastami światowymi oraz wytyczył parametry w debacie o miastach światowych w 80 i 90-tych latach XX w⁵.

Miasto globalne

Termin miasto globalne (*global city*) w odniesieniu do współczesnych metropolii zdefiniowała Saskia Sassen⁶. W wydanej w 1984 r. książce „*The Global City*” posłużyła się tym terminem dla opisu miast pełniących strategiczną rolę w globalnej gospodarce, w których materializują się procesy globalne. Zasadnicze dla modelu miast globalnych jest definiowanie gospodarczej globalizacji i samych miast globalnych nie poprzez szukanie ich istoty w przepływach kapitału lecz akcentując procesy koordynacji, zarządzania i obsługi tych przepływów mające miejsce w miastach globalnych. W przywołanej monografii autorka podkreśla kwestie strategicznych zasobów globalnej gospodarki zlokalizowanych w tychże miastach, sieciowy charakter współczesnych gałęzi gospodarki jak finansów i usługi specjalistycznych, ekonomiczną i społeczną polaryzację społeczeństwa z uwagi na nieproporcjonalną koncentrację wysoko i niskopłatnych miejsc pracy. Zdaniem S. Sassen miasta globalne pełnią strategiczną rolę na globalnej arenie nie tylko jako tradycyjne centra handlu międzynarodowego i bankowości, lecz także jako centra decyzyjne w strukturze światowej gospodarki, centra finansów i usług specjalistycznych, miejsca powstawania innowacji i wreszcie jako rynek wymiany produktów i innowacji.

S. Sassen wyróżnia dwie szczególnie istotne jej zdaniem cechy miast globalnych, a mianowicie pełnienie przez nie funkcji decyzyjnych na międzynarodowych rynkach (*command and control functions*) i rozwiniętą infrastrukturę IT w komunikowaniu globalnym. Jak wielu badaczy także S. Sassen podkreśla, że struktury społeczno-ekonomiczne miast globalnych są do siebie zbliżone bez względu na położenie geograficzne. Punktem wyjścia do jej rozważań była refleksja nad tym, że miasta o różnej tradycji i historii, takie jak Londyn, Nowy Jork czy Tokio, stały się współcześnie kluczowymi i bardzo zbliżonymi do siebie pod względem strukturalnym punktami na gospodarczej mapie świata. W mniemaniu wybitnej

⁵ D. C. Thorns, *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*, Palgrave Macmillan, New York 2002, s. 92.

⁶ S. Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, wyd. II, Princeton University Press, New Jersey 2001; S. Sassen, *Globalization and its Discontents*, The New Press, Nowy Jork 1998, Introduction XXV-XXVI; zob. także S. Sassen, *Analytic Borderlands: Economy and Culture in the Global City* [w:] G. Bridge, S. Watson (red.), *A Companion to the City*, Blackwell Publishers, Oxford 2003, s. 170-171; S. Sassen, *Global Cities and Global City-Regions: A Comparison*, [w:] A. J. Scott (red.) *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford 2002, s. 87-91.

badaczki stało się tak dzięki szczególnej transformacji, jakiej podlegały. Na metropolie w różnych częściach świata oddziaływały podobne czynniki decydujące o ich cywilizacyjnym rozwoju. Podlegały więc paralelnym procesom przekształceń gospodarczych, dzięki czemu upodobniły się do siebie, pomimo ogromnych różnic kulturowych i politycznych..

Miasta globalne są miejscami, w których lokują swoje zarządy potężne korporacje transnarodowe oraz instytucje finansowe zglobalizowanego świata. O globalności współczesnych miast zdaniem S. Sassen, decyduje nie tylko bogactwo i władza posiadane przez zlokalizowane na ich terenie korporacje, lecz także w dużej mierze sektor wysoko wyspecjalizowanych usług okołobiznesowych i jego innowacyjność. Dzięki kumulacji firm konsultingowych oraz specjalistów, możliwy jest szybki przepływ wiedzy oraz recepcja nowych rozwiązań. Warunkiem globalności miasta jest zatem zdolność „wytwarzania globalnej kontroli”, a miasta globalne można metaforycznie określić jako centra dowodzenia (*command centers*). Saskia Sassen unika jednak tego określenia, by nie skupiać uwagi czytelnika wyłącznie na wszechmocnych korporacjach, bankach i transnarodowych instytucjach finansowych.

Wybitna socjolożka i ekonomistka proponuje przy charakterystyce miast globalnych mówić o wytwarzaniu przez nie globalnych funkcji zarządczych (*production of global command functions*). Jej sugestia wynika z chęci podkreślenia aspektów społeczno-ekonomicznych tych miast. Proces wytwarzania przywodzi na myśl ludzi biorących w nim udział. Są to zarówno profesjonalisci i specjaliści, czyli wysoko wyspecjalizowana kadra, jak i nisko płatni pracownicy fizyczni. S. Sassen podkreśla zatem, że w miastach globalnych istnieje szeroki wolumen miejsc pracy, które nie są zaliczane do sektora wyspecjalizowanych usług co wydawać się może sprzecznością z powszechnym wyobrażeniem miejsca globalnego.

S. Sassen rozpatruje powstanie miast globalnych w kontekście przemian ekonomicznych a szczególnie procesów prywatyzacji, deregulacji, digitalizacji, otwarcia się rynków krajowych na inwestycje zagranicznych firm, rozwój globalnego rynku finansowego oraz wzrost znaczenia krajowych aktorów na globalnym rynku. Nasilenie się procesów globalizacji wraz z ciągłą koncentracją funkcji zarządzania i kontrolowania spowodowało, że miasta globalne stały się kluczowymi miejscami zarządzania w globalnej sieci. W następujących hipotezach badaczka wskazuje procesy mające miejsce w miastach globalnych:

1. Geograficzne rozprzestrzenianie się działalności gospodarczych znamienne dla procesów globalizacji następuje równocześnie z koncentracją strategicznych funkcji

korporacji. Im bardziej rozproszona jest działalność firm tym bardziej skoncentrowane są w jednym miejscu ich funkcje menedżerskie.

2. Główni aktorzy sceny gospodarczej miast globalnych, czyli korporacje, część swych funkcji strategicznych zlecają podwykonawcom. Są to przykładowo rachunkowość, obsługa prawna, public relations czy oprogramowanie, które prowadzą wyspecjalizowane firmy zewnętrzne.
3. Renta lokalizacji wynikająca z wielości specjalistycznych firm usługowych świadczących usługi okołobiznesowe dla globalnych przedsiębiorstw, przyczynia się do koncentracji w miastach globalnych firm biznesowo-usługowych.
4. ?
5. Profesjonalne firmy usługowe prowadzą swoją działalność na globalnych rynkach, co oznacza powstanie globalnej sieci współpracujących ze sobą firm a zarazem sieci miast.
6. Specyfika struktury zatrudnienia ma swoje odzwierciedlenie w powstaniu przestrzennych i socjoekonomicznych nierówności w miastach globalnych.
7. Rozwój szarej strefy, której powstaniu sprzyjają niekonwencjonalne formy zatrudnienia.

Miasta globalne zdaniem S. Sassen, tworzą światowy łańcuch miejsc strategicznych, czyli centrów władzy gospodarczej. Każde z nich wydaje się relatywnie słabo związane ze swoim regionem geograficznym, natomiast silnie powiązane zależnościami ekonomicznymi i kulturalnymi z ośrodkami odległymi nawet o tysiące kilometrów. Autorka argumentuje, że działalności korporacji transnarodowych, międzynarodowe fuzje, wymiana handlowa i transakcje finansowe powodują de-nacjonalizację miast globalnych.

S. Sassen mówi obrazowo o powstaniu nowej geografii miejsc centralnych i marginalnych (*a new geography of centrality and marginality*), w której punktami strategicznymi są miasta globalne a marginalnymi tradycyjne, przemysłowe ośrodki dotknięte kryzysem. Taki sam podział można zaobserwować także w obrębie samych miast globalnych. Rejony centralne stanowiąc będą zagospodarowane centra czy miejsca koncentracji wszelkich instytucji. Tradycyjnie miejscami koncentracji firm sektora nowoczesnych usług były śródmieścia czy dzielnice biznesu (CBD). Nowoczesne technologie i formy organizacyjne umożliwiły rozprzestrzenianie się działalności i wykształcenie nowych przestrzennych modeli koncentracji, a zatem dyspersję i powtórna koncentrację. Zdaniem autorki współcześnie mogą one przybierać inne formy przestrzennej koncentracji. Struktura lokalizacji inwestycji w miastach globalnych może przybierać formę łańcucha punktów aktywności ekonomicznej na

całym obszarze metropolitalnym. Może zostać także ukształtowania jako transterytorialne „centra” funkcjonujące częściowo bądź całkowicie w przestrzeni wirtualnej. Miejsca marginalne to dzielnice niedoinwestowane, zaniedbane czy nawet podupadające.

W analizach sektora usług finansowych S. Sassem podkreśla, że miasta globalne pełnią znaczącą rolę jako centra usług finansowych natomiast w mniejszym rynku tychże usługi. Widoczny jest trend do koncentracji firm z sektora usług finansowych w kilku globalnych, wiodących centrach finansowych. Jest on wyrazisty pomimo geograficznej decentralizacji określonych typów usług takich jak bankowość czy rachunkowość. Przyjmując tą optykę można za autorką wyróżnić kształtującą się subkulturę czy raczej twórczy klimat miast globalnych sprzyjający powstaniu i rozprzestrzenianiu się innowacji w dziedzinie finansów i bankowości. Miasta globalne jako centra finansów cechują się także kompleksowością instytucji, co pozwala działającym w ich granicach firmom na osiągnięcie maksymalnych korzyści.

Miasta globalne, a w szczególności ich centra finansowe, nie konkurują ze sobą lecz doszło pomiędzy nimi do pewnego rodzaju specjalizacji i podziału funkcji pełnionych na globalnych rynkach gospodarczych. Współzawodniczą ze sobą jedynie poszczególne firmy zlokalizowane na ich terenie. W wyniku podziału funkcji powstała sieć kooperacji łącząca centra finansowe czy też ujmując to inaczej dochodzi do przepływów instrumentów finansowych pomiędzy wyspecjalizowanymi centrami w miastach globalnych. Miasta globalne nie konkurują zatem ze sobą lecz tworzą sieć pomiędzy granicami miast i państw jako przestrzeń dla operacji finansowych.

Im bardziej nasilają się procesy globalizacji gospodarczej - twierdzi S. Sasssen - tym koncentracja funkcji zarządczych (*command functions*) w miastach globalnych jest silniejsza. Współczesne rozprzestrzenienie działalności gospodarczej, możliwe dzięki rozwojowi technik telekomunikacyjnych, spowodowało konieczność centralizacji funkcji zarządczych i kontrolnych. Dominującą tendencją w działalności transnarodowych korporacji stało się lokowanie zarządów właśnie w miastach globalnych. Decentralizacja działalności największych światowych firm mających swe siedziby w Nowym Jorku, Londynie czy Tokio następowała przeważnie na drodze subkontraktowania firm oraz sieci podwykonawców. Stąd mowa o rozprzestrzenieniu się działalności gospodarczej, lecz równocześnie centralizacji funkcji zarządzania.

Trend do koncentracji światowych korporacji w kilku globalnych miastach wynika z nagromadzenia w nich centralnych funkcji, infrastruktury, technologii informacyjnych, instytucji a także infrastruktury społecznej. Ponadto miasta globalne nie współzawodniczą ze

sobą, lecz współpracują, co powoduje korzystne efekty dla działających na ich terenie firm. Ostatnim z argumentów przemawiających za centralizacją działalności w kilku strategicznych miejscach jest daleko posunięta deregulacja rynku i prywatyzacja przedsiębiorstw. Jednoczesna decentralizacja działalności i centralizacja zarządzania nazwana zostało przez S. Sassen nową zasadą koncentracji (*a new logic for agglomeration*).

Przedmiotem studiów autorki jest również wpływ nowych warunków ekonomicznych na strukturę społeczną w miastach globalnych. Zmiany w organizacji pracy i strukturze miejsc pracy spowodowały polaryzację w dystrybucji dochodów i zapotrzebowaniu na pracowników. Tendencją na rynku pracy miast globalnych jest wzrost liczny zatrudnionych profesjonalistów i specjalistów przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na niskopłatnych pracowników fizycznych. Nowy Jork, Londyn i Tokio wykazują analogiczne tendencje w strukturze zatrudnienia i dochodów, a mianowicie doświadczyły one spadku zatrudnienia w przemyśle i wzrostu w usługach, gdzie najlepiej opłacani są finansiści. Wzrosła również liczba osób zatrudnionych dorywczo i w niepełnym wymiarze czasu, w której to grupie dominują kobiety. Zdaniem S. Sassen specyficzną konsekwencją procesu globalizacji i przemian na rynku pracy jest stagnacja w ekspansie klasy średniej.

S. Sassen w swoich rozważaniach często powtarza, że maleje rola państw jako uczestników globalnych procesów gospodarczych. Powoduje to konieczność stworzenia nowych regulacji prawnych (*new legal regime*), którym podlegałby globalny kapitał i aktorzy globalnego rynku. Przekształcenia takie rozpoczęły się w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii w latach 80-tych dwudziestego wieku. W głównej mierze polegały one na wprowadzeniu wolnego rynku, handlu międzynarodowego i procesów deregulacyjnych.

Rozwiązań prawnych obowiązujących na arenie międzynarodowej strzegły takie instytucje jak Międzynarodowy Fundusz Walutowy (IMF), Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (IBRD) oraz Układ Ogólny w sprawie Cel i Handlu (GATT) przekształcony w 1995 r. w Światową Organizację Handlu (WTO). S. Sassen zwraca także uwagę na procesy relokacji polityki. Rewolucja informacyjna i rozwój technologii informacyjnych (IT) w komunikowaniu masowym skutkują poszerzeniem możliwości działania dla niepaństwowych aktorów życia politycznego. Również i w tym przypadku państwo traci kontrolę nad tą areną dyskursu publicznego⁷.

W kontekście globalnych procesów gospodarczych S. Sassen wskazuje problem „bezsilnych aktorów” (*disempowered actors*), czyli lokalnych przedsiębiorców, którzy nie są

⁷ S. Sassen, *Globalization and its Discontents*, The New Press, Nowy Jork 1998, Introduction XXII, XXVII-XXX.

powiązani z międzynarodowym rynkiem. Autorka twierdzi, że na międzynarodowym rynku miast globalnych nie mają oni znaczenia, lecz w obrębie samych miast globalnych mają szansę zaistnienia w życiu publicznym, a więc są aktorami znaczącymi. Są to między innymi imigranci, mniejszości etniczne i rasowe oraz inne znaczące mniejszości, manifestujące swoją obecność na przykład w marszach równości.

Miasta globalne są również soczewką kontaktów międzykulturowych ze względu na imigrację z różnych obszarów świata. Pod względem społecznym są to miejsca niezwykle zróżnicowane i bogate etnicznie. Ich społeczności w dużej mierze tworzą imigranci, którzy stają się związani z miejscem, lecz niekoniecznie zakorzenieni we wspólnocie narodowej tych miast. Dlatego kultura dominująca, którą często staje się kultura korporacyjna (*corporate power*) jest kulturą tylko części mieszkańców, a zdarza się że wręcz udziałem mniejszości. Dominująca mniejszość wyraża się z pogardą o kulturze środowisk imigrantów, czarnych „gett” czy dzielnic przemysłowych, deprecjonując je terminem „inność” (*otherness*).

Z teorią miasta globalnego S. Sassen jest nierozzerwalnie związana koncepcja miast informacyjnych i przestrzeni przepływów sformułowana przez Manuela Castellsa. S. Sassen miasta globalne postrzega jako centra decyzyjne światowej gospodarki, miejsca władzy i kontroli. Akcentuje więc zgromadzone w metropoliach zasoby zarówno ludzkie jak i instytucjonalne. Natomiast M. Castells koncentruje swoje zainteresowania badawcze nie na opisie miejsca, jakim jest miasto globalnych lecz na interakcjach pomiędzy nimi w procesie generowania wiedzy i przepływów informacji. Miasta globalne nie mogłyby istnieć jako takie gdyby nie były elementami międzynarodowej sieci największych miast świata. Zdaniem M. Castellsa⁸ miasto globalne nie może być więc postrzegane jako miejsce tylko jako proces, w którym owe centra produkcji i konsumpcji nowoczesnych usług oraz ich społeczność są włączone w globalną sieć. Jednocześnie bagatelizuje on ich zakorzenienie w lokalności (on the basis of information flows). Charakteryzując przemiany nowoczesnej gospodarki autor „*The Information Age*” zwraca uwagę na rozwój nowej przestrzeni przemysłowej (*new industrial space*) oraz innowacyjność przemysłów. Współczesną strukturę przestrzenną przemysłu zrewolucjonizowały rozwiązania techniczno-technologiczne i organizacyjne, dzięki którym zlokalizowany w różnych miejscach globu proces produkcyjny jest zintegrowany. Natomiast środowisko innowacyjności (*milieu of innovation*) autor wskazuje jako cechę immanentną wieku informacji (*Information Age*).

⁸ I. Susser (red.), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Blackwell Publishers, Massachusetts – Oxford 2002, 314-366

XXI-wieczne miasta nazwane przez wybitnego francuskiego uczonego miastami informacyjnymi (*informational city*) charakteryzuje się dominacją przestrzeni przepływów (*space of flows*). Jest to materialna organizacja aktywności społecznych, które konstytuują się w przepływach kapitału, informacji, technologii, wyobrażeń czy symboli. Przestrzeń przepływów tworzą trzy warstwy. Pierwszą z nich jest infrastruktura technologiczna, którą tworzy materialną podstawę dla funkcjonowania współczesnego społeczeństwa sieciowego. Ów obszar elektronicznej wymiany powstał dzięki rozwojowi technologii informacyjnej, a między innymi tworzą tę warstwę urządzenia mikroelektroniczne, systemy komputerowe, system nadawania programów, bardzo szybki transport czy urządzenia telekomunikacyjne. W elektronicznej sieci żadne rzeczywiste miejsce nie istnieje *per se*, aby zaistnieć musi stać się znaczące w sieci digitalnych przepływów. Drugą warstwę tworzą centra i węzły przepływów (*nodes and hubs*). Przestrzeń przepływów nie jest nieumiejscowiona mimo, że jej strukturalna logika nie wymaga takiego umiejscowienia. Węzły przepływów zlokalizowane w konkretnych miastach cechującymi się określoną kulturą, społeczeństwem czy kształtem urbanistycznym. Niektóre z tych miejsc są centrami koordynującymi wymianę w sieci, z kolei inne pełnią funkcję organizatora otoczenia lokalnego. Centra i węzły sieci mają strukturę hierarchiczną, w której zajmują pozycję zgodnie z ważnością pełnionych funkcji. Ostatnią warstwę stanowią elity menedżerów, specjaliści i profesjonaliści, których można określić przywołując termin Bohdana Jałowieckiego „klasa metropolitalna”.

Nawiązaniem do przestrzeni przepływów miast globalnych i zamieszkującego je społeczeństwa sieciowego jest koncepcja miast inteligentnych Konrada Miciukiewicza. Rozważania te lokują współczesne miasta na styku świata realnego i wirtualnego. Zdaniem autora rozwój takich miast był możliwy dzięki zdobyczom technologii IT i powstaniu architektury *high tech*, która wykorzystuje technologie komputerowe i audiowizualne. Miasto inteligentne budowane powstaje na trzech płaszczyznach. Pierwszą z nich jest „medialne przedłużenie tradycyjnego *polis*”, które ma swój wyraz w sieci np. bankomatów czy kamer ulicznych. Drugą płaszczyznę tworzy miasto całkowicie ukształtowane w przestrzeni elektronicznej, a nazwane przez K. Miciukiewicza miastem wirtualnym. Przykładami takich miast są symulacje urbanistyczne czy trójwymiarowe projekcje budynków, które służą przede wszystkim unaocznieniu wizji rozwoju danego ośrodka. Autor zaklasyfikował również do tej grupy witryny miast prezentowane w internecie. Wydaje się, że uprawnione jest przywołanie w tym kontekście miast wirtualnych powstałych w grach komputerowych, w których uczestnicy wiodą równoległe życie z nową tożsamością w nierzeczywistym mieście. Ostatnim elementem tworzącym miasto inteligentne są procesy dematerializacji i delokacji przestrzeni.

Dematerializacja przestrzeni miasta zaczęła być wyrazistym procesem, gdy po raz pierwszy zastosowano szkło refleksyjne w ścianach budynków. Rozbiło to wrażenie materialności budynków a rozpoczęło *sui generis* lustrzany spektakl, w którym odbijało się otoczenie. Opisywany proces pełny wyraz uzyskał w multimedialnym teatrze rozgrywającym się w centrach największych miast globu. Poprzez telebimy i interaktywne sensory umieszczone na budynkach czy potężnych billboardach świat wirtualny wkracza w rzeczywistość miast. W miejscach tradycyjnie wartościowanych jako przestrzeń symboliczna i historyczna miast wkrada się świat digitalny, pozbawionych zmysłu lokalności a celebrujący transnarodowy szum medialny. Taki sam we wszystkich miejskich stolicach świata a nawet odrywający się w nich równocześnie i rezultacie prowadzący do delokacji przestrzeni miast⁹.

Wśród bardzo wielu znakomitych badaczy wirtualizacji przestrzeni współczesnych miast¹⁰ jest Ewa Rewers. Sformułowana przez nią koncepcja „ekranu miejskiego”, odnosi się do przestrzeni miasta wypełnionej szklanymi budynkami, w których szybach odbijają się zarówno one same jak i przechodnie, spacerowicze czy pasażerowie autobusów. W tworzonej przez powtórzenia przestrzeni iluzji odbywa się wędrówka widza-przechodnia zdeorientowanego brakiem spójności i fragmentacją owej przestrzeni. Autorka nawiązuje do mitu Narcyza podziwiającego się w szklanych taflach ścian, jak lustrze wody¹¹.

W późniejszym opisie post-*polis* autorka zauważa, że magia szkła i stali nie jest już dominującą narracją ponowoczesnego miasta, w którym dominantą stał się ekran medialny, przez który świat medialny przenika w przestrzeń metropolii. Budynki pełniące rolę billboardów czy tablic ogłoszeń wyświetlających informacje lub reklamy są inspirowane ekranem kinowym w przestrzeni XXI-wiecznych miast. Architektura ponowoczesnego miasta, które badaczka nazywa elekropolis, to architektura *high-tech* oraz budynki o estetyce przypominającej kształty wykreowane przez komputer. Współczesna architektura twierdzi E. Rewers „zdaje się mówić: <<wszystko jest obrazem>> lub <<nie ma już okna>> – równocześnie. Telewizyjne okno i podążająca za nim cybersensualność odwołują wszystkie perspektywy oglądy miasta-świata, o których była mowa wcześniej. Progiem miasta staje się adres jego strony w Internecie, zanurzenie ciała w wirtualnej przestrzeni miasta to być może najbliższa, lecz jednak jeszcze przyszłość, w której nawet z perspektywy Ikara nie sposób już

⁹ K. Miciukiewicz, *Inteligentne miasto*, „Kultura Współczesna” 2002, nr 3-4, s. 53-64.

¹⁰ Zob. prace W. J. Mitchell, *City of bits: space, place, and the Infobahn*, MA:MIT Press, Cambridge 1995; Ch. Boyer, *Cyber Cities*, Princeton Architectural Press, Nowy Jork 1996; W. J. Mitchell, *E-topia. Urban Life, Jim-but not as we know it*, MA:MIT Press, Cambridge 2000; Stephen Graham (red.), *The Cybercities Reader*, Routledge 2003.

¹¹ E. Rewers, *Ekran miejski*[w:] A. Zeidler-Janiszewska (red.), *Pisanie miasta czytanie miasta*, Wydawnictwo Fundacji Humaniora, Poznań 1997, s. 41-50.

wykreślić linii oddzielającej miasta od nie-miasta”¹². Budynkiem będącym pomostem pomiędzy tymi dwiema formami, tzn. wykorzystującym retorykę lustra i jednocześnie ekranu telewizyjnego jest zdaniem E. Rewers południowa ściana Institutu du Monde Arabe w Paryżu autorstwa Jeana Nouvela. Relacja pomiędzy sferą rzeczywistą a wirtualną stały się przedmiotem szczególnego zainteresowania architektów japońskich, zwłaszcza metabolitów z Kenzo Tange na czele, którzy podkreślali wypełnienie budynków nowymi technologiami¹³.

Podsumowując rozważania dotyczące definiowania, wyznaczania funkcji i roli miast globalnych w światowej gospodarce warto zaprezentować stanowisko Paula L. Knoxa. Zwraca on bowiem uwagę na sposób kreowania wizerunku miast globalnych w światowych mediach. Jego zdaniem znaczenie miast globalnych w światowej ekonomii tkwi w pełnionej przez nie roli centrów władzy gospodarczej oraz centrów wywierania wpływu i tworzenia opinii. O potęgze miast światowych decyduje wzajemne oddziaływanie czynników natury gospodarczej, kulturalnej i politycznej. Kreowany medialnie obraz tych miast polega na wzmocnieniu procesów faktycznie zachodzących w metropoliach. Bazuje on na wykreowaniu wizji miast światowych jako miejsca rezydowania elit, których udziałem jest przepływ informacji i decyzji. Celem przekazów medialnych jest również rozpowszechnianie przekonania o innowacyjnym charakterze (tj. wywarzanie, testowanie, śledzenie innowacji) globalnych metropolii¹⁴.

Miasta kreatywne

Ogromne zainteresowanie budzi wśród naukowców oraz władz miejskich i liderów rozwoju lokalnego koncepcja miast kreatywnych sformułowana przez Richarda Floryde. Napisane w stroniącym od naukowych zawłośc języku pozycje *The Rise of the Creative Class* oraz *Cities and the Creative Class*¹⁵ zdobyły szeroki rozgłos i uznanie. Amerykański socjolog i ekonomista przekonuje o tym, że motorem napędowym rozwoju miast i regionów jest potencjał twórczy i kreatywność mieszkańców. Zakłada, że każdy człowiek jest kreatywny lecz w obrębie jego naukowych zainteresowań znajdują się tylko ci, którzy swój twórczy potencjał wykorzystują w codziennej pracy. Zatem według szacunków autora tylko

¹² E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005, s. 69.

¹³ J. Melvin, *Architektura: kierunki, mistrzowie, arcydzieła*, przeł. A. Winiarski, Elipsa, Warszawa 2006, s. 126-127.

¹⁴ P. L. Knox, *World cities in a world-system*, [w:] P. L. Knox, P. J. Taylor (red.), *World cities in a world-system*, Cambridge University Press 1995, s. 7-8.

¹⁵ R. Florida, *The Rise of the Creative Class: and how it transforming work, leisure, community and everyday lives*, Basic Book, Nowy Jork 2002; R. Florida, *Cities and the Creative Class*, Routledge, Nowy Jork 2005.

jedna trzecia pracowników jest zatrudniona w sektorach kreatywnych, a są to m.in.: naukowcy, inżynierowie, wynalazcy, muzycy, lekarze, finansiści, prawnicy czy architekci. Klimat twórczy sprzyjający pracy umysłowej będzie, zdaniem autora, rozwijał się wyłącznie w kulturze pełnej tolerancji dla odmienności, która umożliwia swobodny rozwój indywidualności, wymianę idei czy funkcjonowanie różnorodnych typów rodziny. Zróżnicowanie społecznie, kulturowo i etnicznie społeczeństwo miejskie sprzyja innowacyjności, a w efekcie pracy twórczych osobowości następuje rozwój miast i wzrost ekonomiczny regionów.

W literaturze przedmiotu dominującym sposobem wyjaśniania przyczyn rozwoju miast i regionów jest ich atrakcyjność inwestycyjna oraz funkcjonowanie w ich obrębie prężnych firm i nowoczesnych przemysłów. R. Florida przekonuje, że pełniejsze zrozumienie i bogatsze wytłumaczenie procesów rozwojowych możliwe jest tylko poprzez analizę kapitału twórczego, zachowań konsumpcyjnych i stylów życia ludności danego terenu. W kreatywnej gospodarce radykalnej zmianie uległy kluczowe zasoby i czynniki konkurencyjności. W dobie przemysłowej zasadnicze znaczenie dla firm miały koszty działalności, zasoby naturalne, system transportowy czy koszty pracy. Natomiast w gospodarce twórczej o przewadze konkurencyjnej regionu czy miasta decyduje kapitał twórczy czyli kreatywni, utalentowani pracownicy i potencjał innowacyjny miast.

Wykorzystana przez R. Floridę perspektywa kapitału społecznego odnosi się do teorii Roberta D. Putnama wyłożonej w książce „*Bowling Alone*”. Wyrazem kapitału społecznego (*social capital*) jest zdaniem profesora Uniwersytetu Harvardu, samoorganizowanie się ludzi i umiejętność współpracy w celu realizacji wspólnych interesów a także tworzenie się licznych grup towarzyskich, klubów i stowarzyszeń. Działanie takie jest możliwe przede wszystkim dzięki zaufaniu społecznemu. Główną tezę przywołanego dzieła jest jednak konstatacja, że życie społeczne zamiera, rozluźniają się więzy społeczne, pojawia się syndrom braku zaufania, więc postępuje degradacja kapitału społecznego. Wyrazem takich przemian jest spadek frekwencji wyborczej czy malejąca liczba grup towarzyskich czy członków lig rekreacyjnych. Można również dopowiedzieć za Ryszardem Domańskim, że erozja kapitału społecznego postępuje na skutek wykształcenia się indywidualizmu, który towarzyszy rozwojowi społeczeństwa postindustrialnego, czego przejawem jest odgradzanie czy fortyfikowanie domów i osiedli, tworzenie się społeczności o odmiennych stylach życia, rosnąca polaryzacja gospodarki w różnych skalach przestrzennych (miast, regionów, krajów,

globu)¹⁶. R. D. Putnam prognozował długoterminowe kurczenie się kapitału społecznego, w efekcie czego społeczeństwo stanie się mniej ufne a postawa obywatelska stanie się postawą nader rzadką.

R. Putnam twierdził, że społeczeństwo obywatelskie jest warunkiem koniunktury gospodarczej. Jednakże badania prowadzone przez R. Floridę doprowadziły autora do zgoda przeciwnych wniosków. Badani przez niego respondenci mieli stosunek niechętny do putnamowskiego modelu życia społecznego, preferowali natomiast słabe więzi społeczne i znaczną anonimowość społeczną. R. Florida dowodzi, że zmianie ulega dotychczasowy model życia społecznego. Preferowane do niedawna silne więzy rodzinne i sąsiedzkie oraz zamknięta, homogeniczna społeczność prowadzą do zahamowania wzrostu gospodarczego i innowacyjności. Z kolei sytuacja odwrotna tj. zróżnicowanie kulturowe, otwartość na odmienność i słabe więzy społeczne są czynnikami bardziej efektywnymi w rozwoju regionalnym, w większym stopniu generują wzrost gospodarczy a także są wysoko cenione przez firmy high-tech. Zatem zmianie ulega sposób, w jaki społeczność wypracowuje wzrost gospodarczy. „Stare”, zamknięte przed „obcym” społeczności współcześnie zastępują globalnie i zróżnicowane układy. Miasta, których mieszkańcy cechujące się otwartością i tolerancyjnością dla odmienności są bardziej atrakcyjne i gościnne dla nowoprzybyłych i dzięki temu możliwe jest wypracowanie nowatorskich rozwiązań i idei.

Amerykański badacz odnosi się do teorii kapitału społecznego jako podstawowej w rozwoju regionalnym bo upatrującej w zasobach ludzkich głównej siły rozwoju regionalnego. Jednakże swoje badawcze spojrzenie wydziela z teorii kapitału społecznego i nazywa teorią kreatywnego kapitału (*Creative Capital Theory*). Teoria ta różni się od teorii kapitału społecznego pod dwoma względami. Po pierwsze identyfikuje ludzi kreatywnych jako kluczowych dla rozwoju ekonomicznego, a po drugie wskazuje czynniki, które były decydujące przy wyborze miejsca zamieszkania przez tychże mieszkańców.

W swoich pracach R. Florida twórcze osoby nazywa klasą kreatywną (*Creative Class*). Grupę tę wyróżnia sposób i rodzaj wykonywanej pracy, w której tworzą znaczące „nowości”. Efekty ich pracy stają się powszechnie znane i wykorzystywane, jak nowe produkty, teorie, strategie czy muzyka. Do klasy kreatywnej zalicza naukowców, inżynierów, profesorów, poetów, powieściopisarzy, aktorów, architektów, wydawców czy artystów. Poza tym rdzeniem klasy kreatywnej wskazać należy także twórczych profesorów, którzy w swej

¹⁶ R. Domański, *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 85.

pracy poszukują innowacyjnych rozwiązań. Według szacunków autora klasa kreatywna w USA liczy 38,3 mln Amerykanów, co stanowi około 30% pracujących.

Zdaniem autora książki „*Cities and Creative Class*” koncentracja przedstawicieli klasy kreatywnej w określonych regionach jest procesem wyraźnym. Można zatem mówić o powstawaniu nowej geografii kreatywności, o której świadczą następujące trendy:

1. Klasa kreatywna opuszcza tradycyjne wspólnoty korporacyjne oraz centra zamieszkałe przez pracowników fizycznych a także wiele regionów pasa Sunbelt i osiedla się w miejscach nazwanych przez autora centrami kreatywności (*Creative Centers*).
2. Centra kreatywności są potęgą ekonomiczną z uwagi na wysoką koncentrację twórczych osobowości, innowacyjność, obecność nowoczesnych gałęzi przemysłu oraz wzrost populacji i zatrudnienia.
3. Centra kreatywności nie zawdzięczają swojej wysokiej dynamiki rozwoju zasobom typowym dla tradycyjnej gospodarki, jak zasoby naturalne czy trasy transportowe. Swój rozwój zawdzięczają kreatywnym ludziom, którzy decydują się w nich zamieszkać. W takich miejscach tworzy się środowisko, w którym rozwijają się wszystkie formy kreatywności: artystycznej, kulturalnej, technologicznej i ekonomicznej.
4. Magnesem decydującym o wyborze miejsca zamieszkania dla ludzi kreatywnych nie są tradycyjne udogodnienia (obiekty rekreacyjne, systemy autostrad, hipermarkety, obiekty rozrywkowe) lecz specyficzne wyznaczniki kultury i cechy społeczności jak otwartość na różnicowanie i tolerancja dla odmienności.

Koncepcja miast kreatywnych sformułowana przez R. Floride, została wyrażona w formule trzech T: technologia, talent i tolerancja. Triada tych trzech czynników jest ściśle ze sobą powiązana i wzajemnie się warunkująca. Technologia jest główną siłą rozwoju gospodarczego. Rozwój jest bezpośrednio zależny od kapitału ludzkiego, a miejsca o jego większym potencjale rozwijają się zdecydowanie najprężniej. Trzecim z elementów jest tolerancja, dzięki której miasta generują, mobilizują i przyciągają technologie i talenty. Zdaniem R. Floridy miasta kreatywne powinny cechować się otwartością społeczności na odmienności, kulturą przychylną wszelkim rodzajom różnicowań, otwartą wymianą idei, miejscem zamieszkania artystów czy osób o orientacji homoseksualnej, a także stwarzać możliwość rasowej integracji.

W badaniach prowadzonych w pięćdziesięciu regionach Stanów Zjednoczonych R. Florida posłużył się następującymi wskaźnikami: *Bohemian Index*, *Melting Pot Index*, *Gay*

Index, *Culture Index*, *Talent Index*, *Tech-Pole Index* oraz *Coolness Index* Wyselekcjonował w miasta o najwyższym wskaźniku kreatywności (*Creativity Index*), czyli niespotykanej dynamice rozwojowej, są to następujące ośrodki: San Francisco, Seattle, Boston, Waszyngton, Chicago, Minneapolis, Denver oraz Boulder. Cechują się one wysokim poziomem kapitału twórczego i innowacyjności, przemysłem zaawansowanych technologii i wysokim stopniem zróżnicowania społecznego lecz niższym niż przeciętnym poziomem kapitału społecznego i umiarkowanym zaangażowaniem politycznym.

Podjmując próbę zbudowania geografii miejsc kreatywnych R. Florida dążył do określenia potencjału twórczego danych miast. W tym celu wyznaczał stopień koncentracji talentów czyli odsetek populacji ze stopniem naukowym co najmniej licencjat (*bachelors*) oraz odsetek profesjonalistów i pracowników technicznych w ogóle siły roboczej. Procent klasy twórczej w ogólnej sile roboczej powinien był przekraczać 35%. Najwyższe wskaźniki odnotowano w Waszyngtonie, gdzie 42% mieszkańców posiada co najmniej tytuł licencjata. R. Florida analizując kapitał twórczy i jego relacje do nowoczesnych gałęzi przemysłu określił, że występuje silna zależność pomiędzy talentem, kapitałem twórczym i kulturowym zróżnicowaniem a obecnością w danym regionie firm high- tech. Ponadto obecność osobowości twórczych staje się czynnikiem powodującym napływ kolejnych otwartych umysłów. R. Florida zwraca także uwagę na ogromną rolę uniwersytetów w procesie rozwoju regionu. Środowiska uniwersyteckie są określane przez autora jako inkubator innowacyjności, który przyciąga i generuje talenty i twórcze osobowości. Z kolei miejsca o dużym potencjale intelektualnym przyciągają firmy, które chcą „skorzystać” z tych talentów i tak powstaje samo napędzające się koło rozwoju.

W swoich pracach R. Florida wielokrotnie podkreśla, że typowe udogodnienia cywilizacyjne (autostrady czy centra handlowe) czy zalety klimatu nie są czynnikami kluczowymi przy wyborze miejsca zamieszkania przez ludzi kreatywnych. Zasadnicze znaczenie ma dla tej grupy obecność w mieście takich atrakcji jak możliwość obcowania z wysoką kulturą czy bogactwo oferty zróżnicowanej i wyrafinowanej rozrywki.

Wyznaczając stopień tolerancyjności społeczeństwa miejskiego profesor Uniwersytetu George’a Masona wykorzystał trzy wskaźniki: *Bohemian Index*, *Gay Index* oraz *Coolness Index*. R. Florida analizował zależność pomiędzy obecnością w mieście enklaw bohemy a napływem do miasta ludzi o szerokich horyzontach myślowych, wykorzystywaniem przez nich twórczej i innowacyjnej energii a w rezultacie generowaniem wzrostu ekonomicznego. W swych badaniach autor wykorzystał wskaźnik koncentracji bohemy (*Bohemian Index*) określający populację pisarzy, malarzy, kompozytorów, rzeźbiarzy, aktorów, fotografików,

tancerzy w populacji regionu. Konkluzją z jego badań jest pewność co do bardzo silnej koncentracji środowiska artystycznego. Znacząca jest też pozytywna relacja pomiędzy obecnością grup bohemy w mieście a napływem do niego kapitału twórczego. Wydaje się, że artystyczny ferment i zrozumienie dla odmienności jest nęcącym magnesem dla ludzi o umysłach otwartych. Następujące miasta o najwyższym wskaźniku koncentracji bohemy zostały sklasyfikowane także jako najbardziej zaawansowane technologicznie regiony w USA: Los Angeles, Nowy Jork, Waszyngton, San Francisco i Boston.

Rewolucyjnym wnioskiem płynącym z przeprowadzonych przez zespół R. Floridy analiz był fakt, że regiony o znacznej koncentracji firm high-tech cechowały się wysokim wskaźnikiem homoseksualizmu (*Gay Index*). W badaniach wykazano istnienie zależności pomiędzy odsetkiem osób o skłonnościach homoseksualnych a liczbą ludności o wyższym wykształceniu oraz stopniem rozwoju technologicznego. Zdaniem autora można przewidywać, z dużą dozą prawdopodobieństwa, że w rejonach o znacznej koncentracji ludności o orientacji homoseksualnej następuje koncentracja firm high-tech, a nawet na tej podstawie można wnioskować o rozwoju tego rejonu. Analogiczna zależność zastała wykazana dla miast o wysokim wskaźniku zróżnicowania kulturowego i etnicznie (*Melting Pot Index*). Amerykański profesor konkluduje, że regiony te muszą odznaczać się wysoką tolerancją społeczną dla odmienności, otwartością na mniejszości etniczne, inność religijną i wielokulturowością. W tolerancyjnej społeczności tworzy się sprzyjająca atmosfera dla wymiany idei, ścierania się ze sobą odmiennych poglądów czy akceptacji niekonwencjonalnych rozwiązań. Dlatego też wysoki wskaźnik tolerancji będzie wskazywał o obecności w regionie ludzi o twórczych osobowościach oraz nowoczesnego przemysłu, czego przykładem jest San Francisco, Waszyngton, Austin, Atlanta oraz San Diego.

Recenzując *The Rise of the Creative Class* E. Glaeser wskazał jej niewątpliwe trzy zalety. Jego zdaniem książka jest dobrze i żywo napisana, co sprawia, że jest przystępna dla każdego czytelnika. Popularność rynkowa nie jest gwarancją wysokiego naukowego poziomu, jednakże w przypadku tej pracy zasadnicza jej teza jest w opinii recenzenta słuszna. Kreatywność i innowacyjność stają się w coraz większym stopniu cechami gospodarki XXI w., a wartość rynkowa twórczych pracowników wzrasta. Zdaniem recenzenta oczywistym jest jaką wartość dla rozwoju miasta niesie obecność w nim środowisk bohemy. Jednakże po raz pierwszy właśnie R. Florida połączył zachowania kreatywne pracowników ze stylem życia bohemy. Jego zasługą jest także podkreślanie zalet jakimi dla wykształconych pracowników są możliwości różnorodnej rozrywki, rekreacji i konsumpcji. Zdaniem E. Glaesera idee

zawarte w książce trudno uznać za nowe, a jako poprzedników myśli o twórczej gospodarce wskazuje on Adama Smitha, Alfreda Marshalla i Jane Jacobs. Jednakże w swojej drugiej książce wydanej w 2005 r. R. Florida powołuje się na wspomnianych myślicieli, a nawet nader często powraca do myśli J. Jacobs. Dla profesora uniwersytetu Harwarda niezrozumiałe jest także rozróżnienie pomiędzy teorią kapitału ludzkiego a teorią kapitału kreatywnego, które on w swoich wykładach utożsamiał. Nie zgadza się on także z wagą jaką przypisuje R. Florida przyciąganiu do miasta bohemy zaniedbując równocześnie starania o pozyskanie wykształconych rodzin profesjonalistów czy naukowców, ceniących domki na przedmieściach, bezpieczna ulice, dobre szkoły, niskie podatki a nie tylko gęsto zaludnione, bogate w miejsca rozrywki i rozbawioną, nieskrępowaną atmosferę śródmieść. Jego zdaniem istnieje wystarczająco dużo dowodów pozwalających łączyć rozwój miasta z bezpieczeństwem jego mieszkańców czy procesami rozwoju zabudowy typu *sprawl*. Najpoważniejszym zarzutem stawianym pracy są wątpliwości E. Glaesera, który nie potwierdza w swoich badaniach wyraźnego związku pomiędzy pozytywnym wpływem na rozwój miasta środowisk homoseksualnych¹⁷.

Hierarchizacja miast światowych

Peter Hall dokonując bilansu dotychczasowych badań poświęconych tworzeniu hierarchii głównych miast wskazał cztery sposoby ich klasyfikacji. Dotychczasowe badania polegały na analizach funkcjonalnych w zakresie wybranych kryteriów. Pierwsze podejście polega na określeniu głównych miast poprzez analizę preferencji lokalizacji swoich siedzib dokonywaną przez korporacje transnarodowe. Reprezentatywne dla tego kierunku są badania Stephena Homera, który dowodził, że siedziby transnarodowych korporacji „muszą znajdować się blisko rynku, mediów i instytucji państwowych co powodowane jest potrzebą kontaktów twarzą w twarz pomiędzy najwyższym szczeblem kadry zarządczej.

Zgodnie z tymi założeniami można przypuszczać, że największa koncentracja siedzib transnarodowych korporacji będzie miała miejsce w głównych miastach świata¹⁸. Kolejny wyznacznik pozycji miasta został ukształtowany w kontekście międzynarodowego podziału pracy a główne miasta zostały określone jako centra zarządzania kapitałem międzynarodowego podziału pracy. Znaczącymi badaniami w tym nurcie są teksty Petera

¹⁷ http://www.economics.harvard.edu/faculty/glaeser/papers/Review_Florida.pdf

¹⁸ cyt. za J. V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, *A Roster of World Cities*, „Cities” 1999, nr 16 (6), s. 445-458.

Halla i Stephen'a Homera. Kolejne kryterium w rankingu miast zostało zdefiniowane na podstawie prac Saskii Sassen. Polega ono na określeniu pozycji miasta poprzez stopień zaawansowania procesów internalizacji i koncentracji, które mają miejsce w granicach miasta oraz produkcji sektora usług. Czwarty czynnik decydujący o pozycji miasta w hierarchii wskazywał Howard Reed. W swoich pionierskich pracach badawczych stworzył on ranking światowych centrów finansów, który jego zdaniem, jest równoznaczny z hierarchią miast.¹⁹

Tabela 1.
Ranking miast globalnych w różnych podejściach badawczych

Autor	Wskazane główne miasta
Budd (1995) ²	Tokio, Londyn, Nowy Jork, Paryż, Frankfurt
Cohen (1981)	Tokio, Londyn, Osaka, Paryż, Rhine-Ruhr
Drennan (1995) ²	Londyn, Nowy Jork, Tokio
Anon (The Economist) (1992) ²	Nowy Jork, Tokio, Londyn
Anon (The Economist) (1998) ²	Londyn, Nowy Jork, Tokio
Feagin and Smith (1987)	Nowy Jork, Londyn, Tokio
Friedmann (1986)	Londyn, Paryż, Nowy Jork, Chicago, Los Angeles
Friedmann (1995)	Londyn, Nowy Jork, Tokio
Friedmann and Wolff (1982)	Tokio, Los Angeles, San Francisco, Miami, Nowy Jork
Glickman (1986)	Nowy Jork, Tokio, Londyn, Paryż
Hall (1966)	Londyn, Paryż, Randstand, Rhine-Ruhr, Moskwa, Nowy Jork, Tokio
Heenan (1977)	Coral Gables (Miami), Paryż, Honolulu
Hymer (1972)	Nowy Jork, Londyn, Paryż, Bonn, Tokio
Knox (1995a-b)	Londyn, Nowy Jork, Tokio
Lee & Schmidt-Marwede (1993) ²	Londyn, Nowy Jork, Tokio
Llewelyn-Davies (1996)	Londyn, Paryż, Nowy Jork, Tokio
Martin (1994) ²	Londyn, Nowy Jork, Tokio, Osaka, Chicago
Meyer (1986) ²	Nowy Jork, Londyn, Paryż, Zurich, Tokio
Muller (1997)	Londyn, Nowy Jork, Tokio
O'Brien (1992) ²	Londyn, Frankfurt, Paryż, Hong Kong, Singapur
Reed (1981) ²	Londyn
Reed (1989) ²	Nowy Jork, Londyn
Sassen (1991)	Nowy Jork, Londyn, Tokio
Sassen (1994a-b ²)	Nowy Jork, Londyn, Tokio, Paryż, Frankfurt
Short et al. (1996)	Tokio, Londyn, Nowy Jork, Paryż, Frankfurt
Thrift (1989)	Nowy Jork, Londyn, Tokio
Warf (1989) ²	Nowy Jork, Londyn, Tokio

¹ Ograniczone do pięciu głównych miast globalnych

² Studia dotyczące międzynarodowych centrów finansowych

Źródło: J. V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, *A Roster of World Cities*, „Cities” 1999, nr 16 (6), s. 445-458.

Innym przykładem budowania hierarchii miast globalnych w oparciu o wyselekcjonowane atrybuty jest propozycja Johna Shorta. Wraz z grupą badaczy z

¹⁹ J. V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, *A Roster of World Cities*, „Cities” 1999, nr 16 (6), s. 445-458.

Uniwersytetu w Syracuse zestawiał on porównawcze dane celem obalenia dominujących dotychczas opinii o rankingu miast globalnych, w szczególności przekonania o prymacie Londynu i Nowego Jorku. Informacje ilustrujące ich tezy pochodzą z połowy lat 90-tych. Zebrane przez nich dane dotyczące lokalizacji zarządów największych banków świadczą o wiodącej pozycji Tokio. Warto podkreślić, że najwięcej filii swoich banków w Stanach Zjednoczonych posiadały właśnie banki tokijskie, a w dalszej kolejności osakijskie, torontyjskie oraz paryskie. Rozpatrując kryterium lokalizacji największych korporacji przemysłowych wiodące miejsce zajęły kolejno Tokio, Nowy Jork, Londyn, Seul i Osaka. Biorąc pod uwagę obroty giełdowe na czoło rankingu wysunął się Nowy Jork a kolejne miejsca zajęły Tokio, Londyn, Paryż i Frankfurt. Ważnym wskaźnikiem jest również liczba pasażerów lotniczych, których najwięcej było w Londynie, Paryżu, Frankfurcie, Hong Kongu, Nowym Jorku i Tokio²⁰.

Tabela 2.

Dane dotyczące miast globalnych

Miasto	Ranga					
	Siedziby największych banków	Główne giełdy światowe	Siedziby największych przemysłowych korporacji	Liczba pasażerów lotniczych	Populacja	Letnie igrzyska olimpijskie
Tokio	1	2	1	6	1	1
Londyn	5	3	3	1		
Nowy Jork	4	1	2	5	5	
Paryż	2	4	7	2		2
Frankfurt	3	5	13	3		
Amsterdam	12	9		7		2
Seul	12	5		13	4	1
Bruksela	7		17			2
Monachium	9		9	20		1
Zurych	14	7		9		
Toronto	11	6		16		2
Osaka	6		6		6	
Los Angeles			15	11	13	1
Mexico City					2	1
Singapur		14	8			
Pekin	8					1
Hong Kong		8		4		
Madryt			12	18		2
Mediolan	10	11				
Rzym	13		10	12		
Montreal	15					1
Buenos Aires					10	
Moskwa					11	1
Sydney		10				1

Źródło: Peter Hall, World Cities, Mega-Cities and Global Mega-City-Regions, 7. 01.2004, <http://www.lboro.ac.uk/departments/gy/gawc/rb/al6.html>

²⁰ Peter Hall, World Cities, Mega-Cities and Global Mega-City-Regions, 7. 01.2004, <http://www.lboro.ac.uk/departments/gy/gawc/rb/al6.html>

Kolejnym przykładem porównywania miast metodą atrybutywną są badania przeprowadzone przez angielskich badaczy z uniwersytetu w Loughborough. Postanowili oni stworzyć ranking miast globalnych (definiowanych zgodnie z propozycją Saskii Sassen) pozycjonując je pod względem ilości znaczących firm sektora usługowego, które są zlokalizowane w ich granicach. Firmy objęte analizą zaliczane są do usług korporacyjnych (*corporate services*) a pochodzą z branż rachunkowości, reklamy, bankowości i usług prawniczych.

Grupa naukowców z Uniwersytetu Loughborough określiła obecność głównych usług korporacyjnych w badanych miastach (przy czym, gdy liczba przedstawicielstw wynosiła jeden, miasto nie było brane pod uwagę w rankingu). Wyselekcjonowano w ten sposób 122 miasta.

Tabela 3.
Ranking GaWC „Globalizacja i Miasta Światowe”

A. Miasta światowe ALFA

12: Londyn, Paryż, Nowy Jork, Tokio

10: Chicago, Frankfurt, Hong Kong, Los Angeles, Mediolan, Singapur

B. Miasta światowe BETA

9: San Francisco, Sydney, Toronto, Zurych

8: Bruksela, Madryt, Meksyk City, Sao Paulo

7: Moskwa, Seul

C. Miasta światowe GAMMA

6: Amsterdam, Boston, Caracas, Dallas, Düsseldorf, Genewa, Houston, Dżakarta, Johannesburg, Melbourne, Osaka, Praga, Santiago, Tajpei, Waszyngton

5: Bangkok, Pekin, Montreal, Rzym, Sztokholm, Warszawa

4: Atlanta, Barcelona, Berlin, Buenos Aires, Budapeszt, Kopenhaga, Hamburg, Stambuł, Kuala Lumpur, Manila, Miami, Minneapolis, Monachium, Szanghaj

D. Miasta o powiązaniach globalnych

D-1 Relatywnie silnie powiązania globalne

3: Ateny, Auckland, Dublin, Helsinki, Luksemburg, Lyon, Mumbai, Nowy Delhi, Filadelfia, Rio de Janeiro, Tel Awiw, Wiedeń

D-2 Średnie powiązania globalne

2: Abu Dhabi, Alma Ata, Birmingham, Bogota, Bratysława, Brisbane, Bukareszt, Kair, Cleveland, Kolonia, Detroit, Dubai, Ho Chi Minh City, Kijów, Lima, Lizbona, Manchester, Montevideo, Oslo, Rotterdam, Ryad, Seattle, Sztutgart, Haga, Vancouver

D-3 Słabe powiązania globalne

1: Adelajda, Antwerpia, Arhus, Baltimore, Bangalore, Bolonia, Brasilia, Calgary, Cape Town, Colombo, Columbus, Drezno, Edynburg, Genua, Glasgow, Gothenburg, Guangzhou, Hanoi, Kansas City, Leeds, Lille, Marsylia, Richmond, St Petersburg, Taszkient, Teheran, Tijuana, Turyn, Utrecht, Wellington

Źródło: J. V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, *A Roster of World Cities*, „Cities” 1999, nr 16 (6), s. 445-458.

Następnie dla każdej z branż zostały wyznaczone miasta pierwszorzędne, znaczące oraz pomniejsze. Kolejnym krokiem analizy było wyznaczenie głównych miast na podstawie sumowania danych z czterech odrębnych kategorii. Miasta pierwszorzędne otrzymywały trzy punkty, miasta znaczące po dwa punkty, a miastom pomniejszym przyznawano jeden punkt. W efekcie prowadzonych prac zidentyfikowano miasta globalne Alfa (powyżej 10 pkt.), miasta globalne Beta (7-9 pkt.) oraz miasta globalne Gamma (4-6 pkt.) Pozostałe sześćdziesiąt osiem miast, zdaniem badaczy z Uniwersytetu Loughborough, posiada oznaki globalności, lecz nie wystarczające by nadać im miano miast globalnych²¹.

Wydaje się, że podejście oparte wyłącznie o analizę ilościową bez próby refleksji nad zależnościami pomiędzy kryteriami może zubażać prowadzone badania oraz pozbawiać je możliwości pełnego wyjaśniania badanych zjawisk. Naukowcy z Uniwersytetu Loughborough deklarują krytyczny stosunek wobec tworzenia hierarchii miast w oparciu o wyselekcjonowany pojedynczy atrybut. Podkreślają oni także niewystarczający zbiór danych w większości rankingach, które ponadto są niezestandaryzowane, co wymagane jest w analizie porównawczej. Za satysfakcjonujące przy tworzeniu inwentarza miast uznali natomiast metody relacyjne. Socjologowie ci zaproponowali trzy różne podejścia do mierzenia zewnętrznych relacji pomiędzy głównymi miastami świata.

Podstawowym założeniem badań stało się przyjęcie tezy Manuela Castellsa o konstytutywnej dla miast globalnych przestrzeni przepływów (*space of flows*). Badania naukowców z uniwersytetu Loughborough opierały się, w pierwszym przypadku, na analizie treści głównych czasopism biznesowych. Śledząc artykuły poświęcone badanym miastom naukowcy starali się określić, które miasto jest uważane za ważne w mieście, w którym ukazuje się dany periodyk. W większości analizowanych tytułów prasowych najczęstszymi odwołaniami były autocytały lecz zdecydowanie ogólną, największą liczbę przywołań uzyskał Nowy Jork.

Drugą metodą analizy w badaniach było śledzenie światowych migracji. Badacze skupili uwagę wyłącznie na przemieszczeniach się wykształconych pracowników w obrębie centrów. Okazało się, że wyraźnie zaznacza się napływ ludności do Nowego Jorku. Ostatnie z badań miało na celu określenie związku pomiędzy miastami na podstawie ilości firm świadczących nowoczesne usługi. Polegało ono na określeniu ilości siedzib i

²¹ J. V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, *A Roster of World Cities*, „Cities” 1999, nr 16 (6), s. 445-458.

przedstawicielstw firm pochodzących z danego miasta w innym mieście. Określona w ten sposób zależność okazała się najsilniejsza pomiędzy Londynem a Nowym Jorkiem²².

Badania zbliżone pod względem metodologii do analiz z programu „Globalizacja i Miasta Światowe” (*Globalization and World Cities - GaWC*), który kierowany był przez naukowców z Loughborough University, przeprowadzili Peter J. Taylor i Robert E. Lang. Starali się oni określić miejsce miast amerykańskich w sieci miast światowych na podstawie lokalizacji biur firm sektora usługowego. Analizowano preferencje lokalizacyjne firm z branży rachunkowej, reklamy, finansowej, ubezpieczeniowej, prawniczej i konsultingowej. Badania miały na celu ustalenie stopnia istotności danego miasta dla konkretnej firmy.

Autorzy przyjęli, że miasta światowe to globalne centra usługowe, a sieć przepływów pomiędzy nimi tworzy szkielet organizacji przestrzennej współczesnego zglobalizowanego świata. Wnioskiem z badań było ustalenie pozycji najważniejszych amerykańskich miast w sieci globalnych połączeń. Najbardziej znaczącymi miastami światowymi Stanów Zjednoczonych są Nowy Jork, Chicago i Los Angeles, a następnie San Francisco, Miami, Atlanta oraz Waszyngton. P.J. Taylor i R. E. Lang porównywali także miasta amerykańskie z miastami Europy Zachodniej i Azji południowo-wschodniej.

Tabela 4.

Ilość artykułów poświęconych miastom światowym w amerykańskiej prasie w 1990 r.

	Liczba odwołań do wybranych miast						
Z pierwszych stron gazet:	BO	CH	LA	MI	NY	SF	Suma
Boston Globe	108	3	1	5	31	2	150
Chicago Tribune	1	131	6	3	58	2	203
Los Angeles Times	1	15	85	2	40	20	163
Miami Herald	0	12	26	27	43	10	118
New York Times	26	5	33	0	57	13	134
San Francisco Chronicle	3	4	28	0	94	93	222
Suma	139	170	181	37	323	140	990

Źródło: V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, D. R. F. Walker, H. Lorimer, *Globalization and World Cities: Some Measurement Methodologies*, „Applied Geography” 2000, nr. 20 (1), s. 43-63

Konkluzją z tych analiz była uwaga, że miasta Ameryki, a w szczególności miasta nadbrzeżne, łączą mniej intensywne powiązania w globalnej sieci miast, niż miasta zachodnioeuropejskie i azjatyckie regionu południowo-wschodniego. Miasta w Stanach

²² J. V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, D. R. F. Walker, H. Lorimer, *Globalization and World Cities: Some Measurement Methodologies*, „Applied Geography” 2000, nr. 20 (1), s. 43-63.

Zjednoczonych są także mocniej związane z innymi miastami w kraju niż na świecie. Ostatnim wnioskiem płynącym z przeprowadzonych analiz było stwierdzenie, wśród miast amerykańskich najbardziej połączone zależnościami globalnymi, są bardziej zorientowane lokalnie niż miasta w Europie Zachodniej.

Autorzy doszukują się dwóch źródeł amerykańskiego lokalizmu. Po pierwsze dużym firmom spoza USA zależy na otwarciu swojego biura w jednym z trzech miast najbardziej znaczących amerykańskich miast, lecz nie na penetracji tego rynku. Obecność w Ameryce jest istotna chociażby ze względów prestiżowych. Drugą przyczyną silnych lokalnych zależności jest wielkość amerykańskiego rynku. Jest on wystarczająco duży by ekspansja i funkcjonowanie na nim przyniosły firmom wymierne korzyści²³.

Tabela 5.

Miasta posiadające przedstawicielstwa swoich firm w Londynie

Księgowość	Reklama	Bankowość/Finanse	Usługi prawne
Nowy Jork	Nowy Jork	Nowy Jork	Nowy Jork
Poziom A (przeszło 80% powiązań z Nowym Jorkiem)			
Atlanta Bruksela Chicago Düsseldorf Frankfurt Mediolan Paryż San Francisco Sydney Tokio Toronto Waszyngton	Bruksela Madryd Sydney Toronto	Hong Kong Singapur Tokio	Bruksela Hong Kong Waszyngton
Poziom B (60-79% powiązań z Nowym Jorkiem)			

²³ P. J. Taylor, R. E. Lang, *U.S. Cities in the „World City Network“*, The Brookings Institution Metropolitan Policy Program, Waszyngton 2005.

Amsterdam	Amsterdam	Frankfurt	Paryż
Berlin	Ateny	Paryż	
Birmingham	Auckland	Zurych	
Boston	Kopenhaga		
Kopenhaga	Düsseldorf		
Dallas	Stambuł		
Hamburg	Lizbona		
Hong Kong	Los Angeles		
Dżakarta	Melbourne		
Johannesburg	Mediolan		
Lyon	Paryż		
Los Angeles	Praga		
Madryd	San Francisco		
Manchester	Singapur		
Melbourne	Sztokholm		
Meksyk	Wiedeń		
Montreal	Zurych		
Monachium			
Osaka			
Philadelphia			
Rzym			
Rotterdam			
Santiago			
Sao Paulo			
Seul			
Sztokholm			
Sztuttgart			
Vancouver			
Zurych			

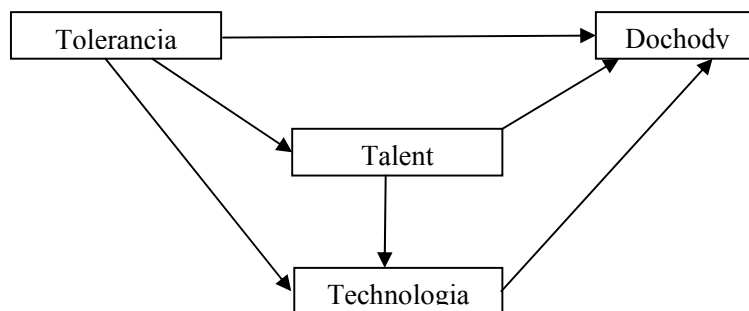
Źródło: V. Beaverstock, R. G. Smith, P. J. Taylor, D. R. F. Walker, H. Lorimer, *Globalization and World Cities: Some Measurement Methodologies*, "Applied Geography" 2000, nr. 20 (1), s. 43-63

Rozdział 8.

Model współzależności rozwoju regionalnego dla wybranych miast powiatowych województwa śląskiego.

Rozwój miast jest wynikiem efektów synergicznych bardzo wielu czynników społeczno-gospodarczych i decyzji administracyjnych. Wpływ czynników z obszaru ekonomii i uwarunkowań społecznych na dynamikę przekształceń regionalnych stał się przedmiotem wielu badań socjologicznych i ekonomicznych. Jedną z nowatorskich koncepcji jest model rozwoju regionalnego nazwany „3T” (talent, technologia, tolerancja) sformułowany przez amerykańskiego badacza Richarda Floridę¹. Autor dowodzi, że splot czynników z obszarów: tolerancyjność społeczności, twórczych zawodów oraz wysoki poziom rozwoju technologicznego dynamizuje rozwój regionalny. Metropolie o wysokich wskaźnikach tolerancji, talentu oraz technologii przyciągają wysoko wykwalifikowaną kadrę, ludzi ze świata kultury i sztuki oraz inwestorów, stając się dzięki takiemu potencjałowi najlepiej rozwijającymi się miastami. R. Florida analizował efekty synergiczne w modelu rozwoju regionalnego, gdzie wskaźnikami były dla składowej *tolerancja*: Gay index, Bohemia index, Melting-pot index, Coolness index; dla składowej *talent*: liczba ludności z co najmniej stopniem licencjata (BA or more), liczebność klasy kreatywnej (super-creative core), zawody kreatywne (creative professions); oraz dla składowej *technologia*: Tech pole index. Proponowany przez amerykańskiego naukowca model rozwojowy przedstawia rysunek 1.

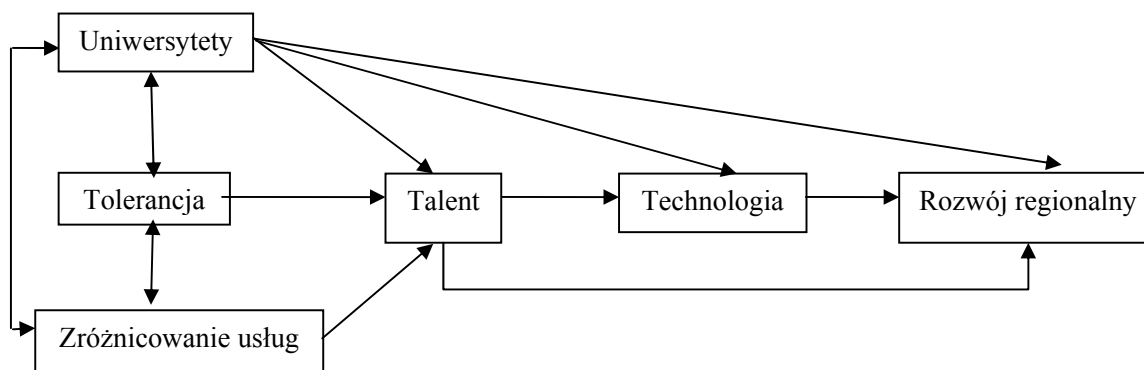
¹ R. Florida, *Cities and the creative class*, Routledge, Nowy Jork – Londyn 2005.



Rysunek 1 Struktura regionalnych współzależności w modelu R. Floridy.

Porównywalną koncepcję rozwoju regionalnego proponują Charlotte Mellander i R. Florida w badaniach przeprowadzonych w Szwecji². Zaproponowany przez autorów model został, w porównaniu z modelem wyżej prezentowanym, rozszerzony o wpływ jaki wywierają uniwersytety i zróżnicowany sektor usług na rozwój regionalny. W zamierzeniu autorów model umożliwia także porównanie wpływu konwencjonalnych miar kapitału ludzkiego oraz miar klasy kreatywnej na rozwój regionalny. Określony przez R. Floridę i Ch. Mellandera model pozwala również na określenie wpływu zmiennej *talent* oraz zmiennej *technologia* na rozwój regionalny. Badacze wykorzystali następujące zmienne dla wskaźnika *talent*: ludność z wykształceniem co najmniej na poziomie licencjatu (BA or more); sumaryczna liczba przedstawicieli klasy kreatywnej (Total creative class); przedstawiciele twórczych zawodów (Creative professions); zasadnicza grupa klasy kreatywnej (Super-creative core); nauczyciele, trenerzy i bibliotekarze (Education, Training, Library); ścisłe grono tworzące klasę kreatywną (Narrow Super-Creative); informatycy (Computer Math); przedstawiciele humanistyki i fizyki (Life, Physical, Social Science); architekci, inżynierowie (Architecture, Engineering); twórcy sztuki (Art., design etc). Wskaźnik *tolerancja* był miarą tolerancyjności i otwartości na zróżnicowania społeczne, a w szczególności wobec gejów i lesbijek. Został wyrażony poprzez miarę koncentracji gospodarstw domowych par homoseksualnych. Wskaźnik określający rozwój regionalny został zdefiniowany jako zarobki na jednego mieszkańca. Badania przeprowadzona dla osiemdziesięciu jeden miast szwedzkich a dane statystyczne pochodziły z 2003 r.

² Ch. Mellander, R. Florida, *The Creative Class or Human Capital? – explaining regional development in Sweden*, CESIS Electronic Working Paper Series, Paper no. 79, January 2007.



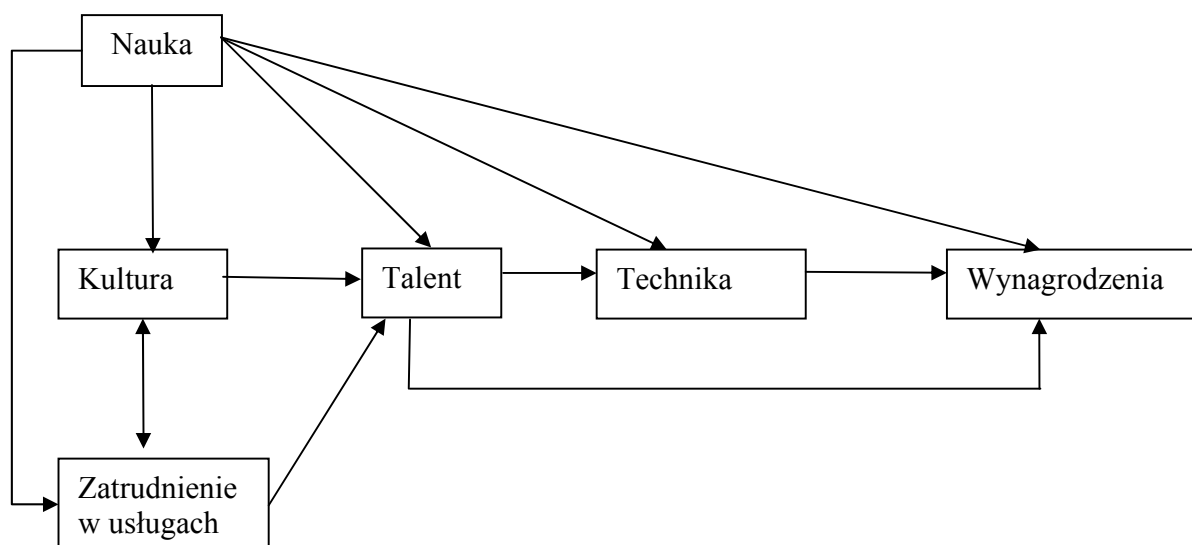
Rysunek 2 Struktura regionalnych współzależności w modelu Ch. Mellandera i R. Floridy.

Wykorzystanie metod badawczych zaproponowanych w pracach R. Floridy i Ch. Mellandera jest wysoce problematyczne z uwagi na odmienne realia społeczno-gospodarcze oraz dostępne zasoby danych statystycznych. Szczególnie kłopotliwe w polskich warunkach jest określenie miary tolerancji. W obydwu przytoczonych pracach badawczych podstawą jego wyznaczenia stała się liczba gospodarstw domowych prowadzonych przez pary homoseksualne³.

W celu prześledzenia współzależności wybranych czynników społeczno-gospodarczych w województwie śląskim został zaproponowany autorski model rozwoju regionalnego przedstawiony na schematycznym rysunku 3. Zaproponowana koncepcja analizy rozwoju regionalnego została opracowana w oparciu o wyżej przytoczone badania R. Floridy oraz Ch. Mellandera, lecz wykorzystane wskaźniki zostały dopasowane do śląskich realiów społeczno-gospodarczych oraz dostępnego zakresu danych statystycznych. Prowadzona analiza pozwala na określenie siły związku pomiędzy poszczególnymi składowymi, i dzięki temu pozwala wnioskować o kluczowych zależnościach sprzyjających rozwojowi miast. Umożliwia także porównanie wpływu na rozwój miast tradycyjnie pojętego kapitału ludzkiego oraz klasy kreatywnej, zdefiniowanej przez Richarda Floridę⁴.

³ Na analogiczne problemy badawcze zwraca uwagę Phil Cooke w artykule „Bliskość, wiedza i powstawanie innowacji”, „Studia Regionalne i Lokalne” 2(24)/ 2006, s. 21-47.

⁴ R. Florida, *Cities and the creative class*, Routledge, Nowy Jork – Londyn 2005, s. 34-35.



Rysunek 3 Model podstawowych czynników rozwoju regionalnego

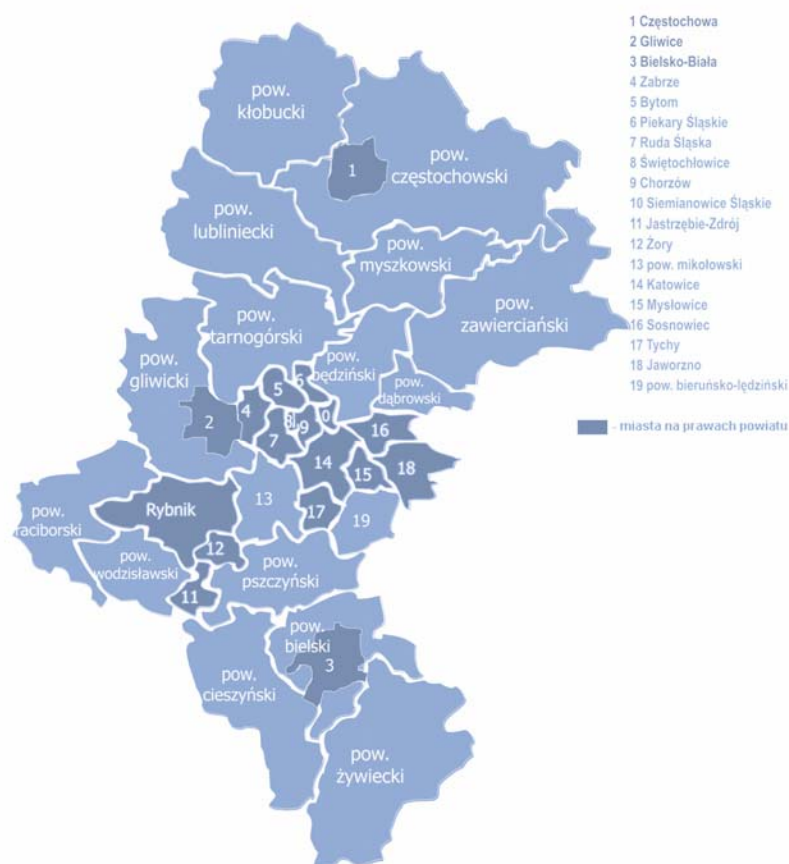
Wybitni badacze miast w modelu Mellandera – Florydy przyznali uniwersytetom rolę priorytetową w rozwoju regionalnym. Podobnie wartościowano czynniki rozwojowe w zaproponowanym w rozprawie modelu, w którym testowano dane dla dziesięciu miast powiatowych województwa śląskiego, w których granicach zlokalizowana była wyższa uczelnia. Przedmiotem zainteresowania był 2002 r., w którym przeprowadzono spis powszechny. Stał się on źródłem bogatych danych do analiz statystycznych. Przyjęte zmienne charakteryzowały rozwój miast w następujących obszarach: środowiska akademickiego, instytucji kulturalnych, zasobów ludzkich, aktywności ekonomicznej ludności oraz poziomu zaawansowania produkcji przemysłowej. Szczególne miejsce w analizowanym modelu zajmują szkoły wyższe. One same bowiem, a przede wszystkim ich absolwenci, wpływają (w różnym stopniu) na wszystkie inne składowe modelu. Nauka w szkole wyższej pozwala studiującej w niej młodzieży na swoistą transgresję i wysublimowanie aspiracji życiowych, natomiast infrastruktura szkoły oferuje miejsca pracy mieszkańcom. Ponadto liczni w województwie śląskim absolwenci powinni stać się przedstawicielami twórczej i mobilnej grupy społecznej, która jest zdolna do rozwoju i absorpcji innowacji.

W badaniach autorka zrezygnowała z analiz dotyczących placówek zamiejscowych renomowanych uczelni, które nie są w pełni samodzielnymi ośrodkami. Nie posiadają one odrębnych programów nauczania, ich kadra naukowa zatrudniona jest w ośrodku macierzystym,

a zajęcia laboratoryjne w uczelniach technicznych prowadzone są w jednostkach macierzystych. Uzyskanie danych dla takich ośrodków jest niemożliwe z uwagi na wspólną z uczelnią macierzystą statystykę.

Pewien problem dla przyjętych założeń stanowiło miasto Ruda Śląska, bowiem funkcjonująca na jej terenie szkoła wyższa nie posiadała absolwentów w 2002 r. Z tego powodu Ruda Śląska nie została włączona do grupy badanych miast. Analizę przeprowadzono dla następujących dziesięciu miast: Bielsko - Biała, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Tychy. Zestawienie podstawowych wartości statystycznych dla badanych miast zawiera tabela 7.

Rysunek 4. Województwo śląskie

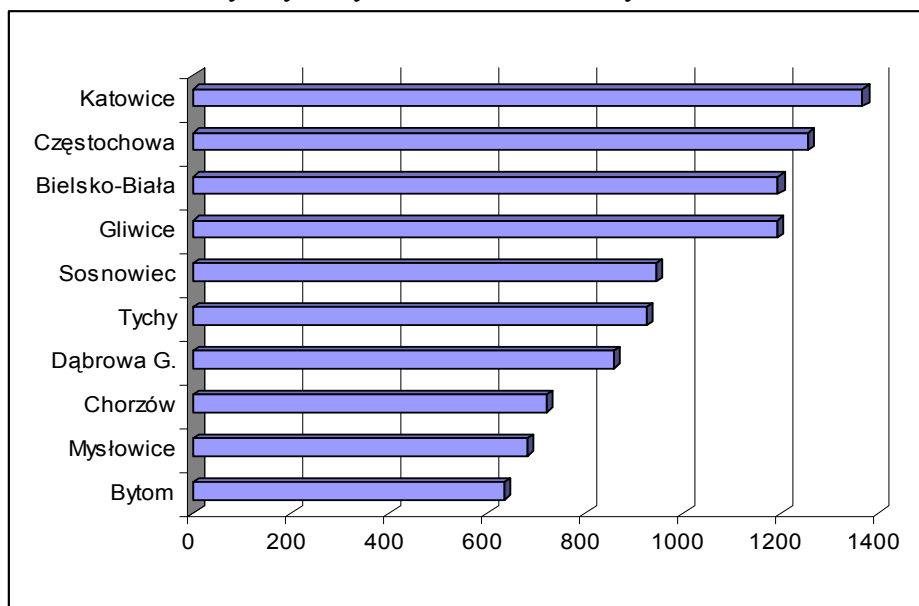


Potencjał naukowo-badawczy miast

Młodzi ludzie mogą podjąć studia w jednej z piętnastu uczelni wyższych bądź jednej z dwudziestu jeden filii czy punktów konsultacyjnych. W badanym województwie najwięcej jest wyższych szkół ekonomicznych, gdzie jest też najwięcej studiujących, zaraz przed szkołami technicznymi. Studentów szkół wyższych na 10 tys. ludności było 424 a liczba absolwentów wyniosła 37 902 osoby. Wśród nich najbardziej liczną grupę stanowili wychowankowie szkół o profilu ekonomicznym (13 965 osób) oraz absolwenci wyższych szkół technicznych (8 972 osoby). Na terenie województwa śląskiego prace naukowo-edukacyjną prowadziło 8 672 nauczycieli akademickich, w tym 1 674 profesorów. Najwięcej z nich było zatrudnionych w wyższych uczelniach technicznych.

Tabela 1.

Liczba ludności z wyższym wykształceniem na 10 tys. mieszkańców w 2002 r.

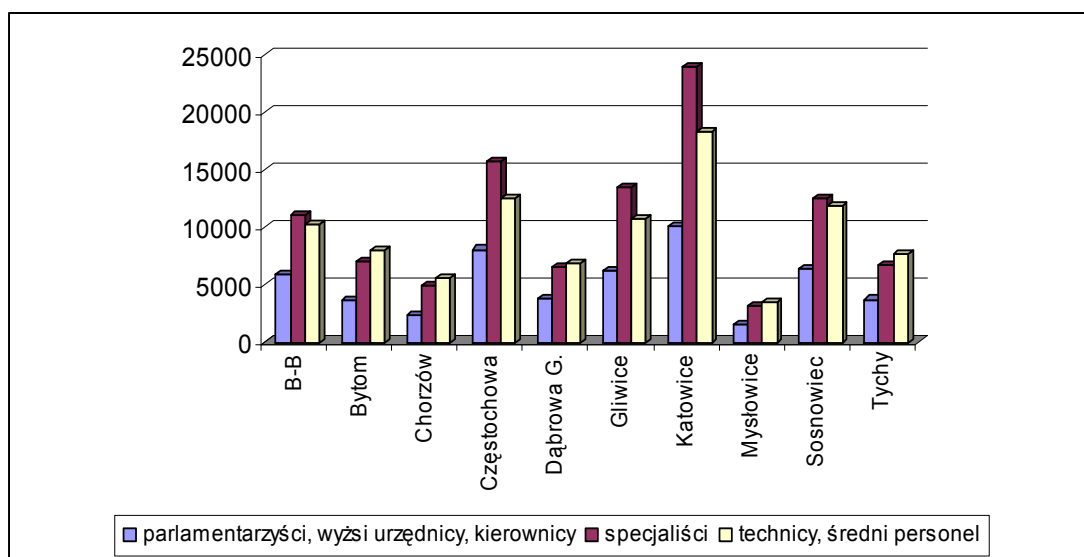


Najwięcej szkół wyższych mieści się w Katowicach tj., dwanaście, z których największą renomą cieszy się Uniwersytet Śląski. Zarówno w Częstochowie, jak i Bielsku-Białej znajduje się po sześć szkół wyższych. W pozostałych miastach zlokalizowany jest jeden ośrodek, w którym młodzież może zdobywać wyższe wykształcenie. Charakter owych szkół jest jednak

bardzo różny, ponieważ są to zarówno państwowe uczelnie o długiej tradycji nauczania, jak i nowopowstające prywatne szkoły, które posiadają relatywnie małą liczbę absolwentów. Z tego powodu autorka badając miasta powiatowe województwa śląskiego zdecydowała się posłużyć zdefiniowanym powyżej wskaźnikiem *nauka*. Zgodnie z przyjętym kryterium liderem w zakresie szkolnictwa wyższego jest miasto Katowice (263,8), gdzie mieszczą się aż trzy duże uczelnie Uniwersytet Śląski, Akademia Ekonomiczna, Akademia Wychowania Fizycznego. Na kolejnych pozycjach znalazły się Częstochowa (173,5), w której zlokalizowana jest między innymi Politechnika Częstochowska i Akademia im. Jana Długosza oraz Gliwice (114,4) z Politechniką Śląską.

Tabela 2.

Liczebność wybranych grup zawodowych w miastach województwa śląskiego w 2002 r.



Analizując miasta powiatowe województwa śląskiego zarówno poprzez pryzmat kapitału ludzkiego jak i klasy kreatywnej zauważyć należy, że każdorazowo te same miasta zajmują dominującą pozycję. Każde z następujących miast: Bielsko-Białą, Częstochowę, Katowice oraz Gliwice, zamieszkuje ponad 10 procent ludności posiadającej wyższe wykształcenie. Największy odsetek mieszkańców z wyższym wykształceniem posiadały w 2002 r. Katowice (13,7%). Przywołane miasta wyróżniają się także wysokim odsetkiem przedstawicieli klasy kreatywnej. Największy odsetek pracowników zaliczanych do tej grupy zamieszkiwał Katowice (12,1%)

oraz Gliwice (11,8%). Przywołane dwa miasta zamieszkiwał także największy procent specjalistów, odpowiednio 20,4% i 20% pracujących, oraz nauczycieli akademickich 3,8% i 2,4%. Natomiast największy udział pracowników technicznych w populacji pracujących był w Gliwicach (15,8%) oraz Bielsku-Białej (15,6%), co jest zrozumiałe, ponieważ w tych miastach mieszczą się uczelnie techniczne. Najniższe wartości badanych wskaźników zostały odnotowane w Mysłowicach, gdzie zarówno procent ludności z wyższym wykształceniem (6,8%), jak i odsetek przedstawicieli klasy kreatywnej (11%) sprawiły, że miasto uplasowało się na ostatnim miejscu wśród badanych.

Potencjał innowacyjny miast śląskich

O potencjale kreatywnym i innowacyjnym miast w dużej mierze decyduje kooperacja pomiędzy zlokalizowanymi na ich terenie ośrodkami naukowymi a przemysłem oraz małymi i średnimi przedsiębiorstwami. Takiej twórczej współpracy służą parki przemysłowe i technologiczne, gdzie naukowcy współpracują z przedstawicielami świata biznesu. Podstawowym celem działalności parków przemysłowych czy centrów transferu technologii jest wspomaganie bądź umożliwianie powstawania innowacyjnych firm technologicznych, transferu technologii do małych i średnich przedsiębiorstw, pozyskiwania środków z UE, realizacji prac badawczych czy wreszcie promocję małych i średnich przedsiębiorstw.

Na terenie badanych miast powiatowych województwa śląskiego funkcjonuje bądź będzie prowadziło działalność kilka parków technologicznych. W Gliwicach powstaje park naukowo technologiczny „Technopark – Gliwice”. Jego koncepcja zrodziła się w 2000 r. a pomysłodawcami byli dr inż. Jerzy Łoik, v-ce prezes KSSE S.A. oraz prof. Jan Kaźmierczak I z-ca Prezydenta Gliwic. Trzy lata później została podpisana deklaracja utworzenia parku naukowo-technologicznego przez Prezydenta Gliwic Zygmunta Frankiewicza, JM Rektora Politechniki Śląskiej prof. dr hab. inż. Wojciecha Zielińskiego i Prezesa Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A. Piotra Wojaczka. Od lipca 2006 r. trwają prace budowlane na terenie parku. Potencjalnymi zainteresowanymi pracą w „Technoparku” są przede wszystkim absolwenci Politechniki Śląskiej, doktoranci i pracownicy naukowcy. Celem funkcjonowania parku są następujące wytyczne:

- Wspomaganie transferu innowacyjnych technologii z Politechniki Śląskiej i jednostek B+R z regionu śląskiego do MŚP, poprzez tworzenie im korzystniejszych warunków gospodarowania na terenie Technoparku, pośrednictwo w dostępie do technologii, pomoc w dostępie do laboratoriów uczelni, pomoc w znalezieniu naukowców wspomagających aplikacje technologii w MŚP, pomoc w pozyskiwaniu środków z UE na działalność MŚP.
- Aktywizowanie działań inkubacyjnych i tworzenia nowych innowacyjnych firm technologicznych. Działania innowacyjne obejmują kierunki rozwojowe jak: technologie informacyjne i teleinformatykę, elektronikę, technologie związane z medycyną, biotechnologie, technologie proekologiczne, technologie związane z powłokami ochronnymi, szybkie prototypowanie.
- Pozyskiwanie firm reprezentujących technologie zaliczane do sektora "High-Tech" i promowanie ich na obszarze Technoparku.

Na obszarze Gliwic zlokalizowane jest również konsorcjum Śląskie Centrum Zaawansowanych Technologii, które prowadzi współpracę między sferą naukowo-badawczą a gospodarką. Konsorcjum składa się ze śląskich uczelni akademickich, instytutów PAN, instytutów branżowych i jednostek badawczo-rozwojowych oraz parków technologicznych i przedsiębiorstw produkcyjnych. Celem działalności ŚCZT jest wzmocnienie współpracy między sferą badawczo-rozwojową województwa śląskiego a gospodarką, poprzez wdrażanie wygenerowanych nowych technologii, tworzenie miejsc pracy i wzrost konkurencyjności śląskich przedsiębiorstw produkcyjnych.

Równie szeroką współpracę z ośrodkami naukowymi oraz wprowadzanie wyników badań naukowych do gospodarki jest celem funkcjonowania Sosnowieckiego Parku Naukowo-Technologicznego. Sygnatariuszami porozumienia w sprawie utworzenia SPNT są: Gmina Sosnowiec, Spółka Restrukturyzacji Kopalń S.A., Agencja Rozwoju Lokalnego S.A. oraz trzy największe uczelnie regionu śląskiego tj.: Uniwersytet Śląski, Politechnika Śląska i Śląska Akademia Medyczna. Wśród sektorów gospodarki, do których adresowana jest w pierwszej kolejności oferta SPNT znajdują się przemysł farmaceutyczny, urządzenia medyczne, przemysł samochodowy i motoryzacyjny, przemysł maszynowy, przemysł chemiczny, budownictwo, informatyka oraz geotermia.

W województwie śląskim funkcjonuje jeszcze kilka, poza wyżej przypomnianymi, parków przemysłowych. Jednakże priorytet ich działalności nie stanowi już ścisła kooperacja

między światem nauki a biznesu. Profil ich działalności jest zupełnie odmienny ponieważ głównym celem funkcjonowania jest doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej. Dla przykładu na terenie Katowic powstaje Górnośląski Park Przemysłowy. W 2005 r. podpisano porozumienie o jego powstaniu i współpracy pomiędzy Miastem Katowice, Wyższą Szkołą Techniczną w Katowicach, Górnośląską Agencją Przekształceń Przedsiębiorstw SA w Katowicach, Agencją Rozwoju Regionalnego SA w Bielsku-Białej oraz Górnośląskim Parkiem Przemysłowym Sp. z o.o. Rozwój przedsiębiorczości jest także priorytetem funkcjonowania Częstochowskiego Parku Przemysłowego.

Rys gospodarczy badanych miast

W badanym okresie najbardziej znaczącą rolę w kształtowaniu sytuacji społeczno-ekonomicznej odegrał tradycyjny potencjał gospodarczy regionu śląskiego, tj. przemysł wydobywczy i hutniczy. W istotny sposób kształtował także sytuację gospodarczą Śląska przemysł motoryzacyjny. Mieszkańcy analizowanego regionu odznaczali się wysoką aktywnością ekonomiczną, czego przejawem był stały wzrost liczby nowych zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Śląsk zajął drugie miejsce w kraju jako region generujący produkt krajowy brutto. W przeliczeniu na jednego mieszkańca w 2002 r. wyniósł on 22 627 zł, przy czym przeciętny poziom PKB dla kraju wyniósł 20 431 zł. Zatem przewyższył on przeciętną dla kraju o 10,8 proc.

W województwie śląskim w 2002 r. stopa bezrobocia wyniosła 16,5 proc, a zatem była niższa niż zarejestrowana dla kraju (18%). W trzech z badanych miast tj. Bytomiu, Chorzowie i Sosnowcu przekroczyła ona znacznie tę wartość i utrzymywała się ona na poziomie ponad 22 proc. Najniższe bezrobocie było natomiast w Katowicach, zaledwie 8,2 proc. W grupie dziesięciu badanych miast powiatowych pięć z nich cechuje się wyraźnie wyższym zatrudnieniem w sektorze usługowym niż w sektorze przemysłowym. Są to następujące ośrodki: Bytom, Chorzów, Gliwice, Katowice, a także Sosnowiec. Najwięcej osób w sektorze usług zatrudniono w Katowicach tj. 87 proc. pracujących mieszkańców. W Gliwicach i Bielsku-Białej zatrudnienie w tym sektorze oscylowało wokół 50 proc. Natomiast najniższe było ono w Tychach, gdzie wyniosło 35 proc. Odsetek zatrudnionych w sektorze publicznym i prywatnym

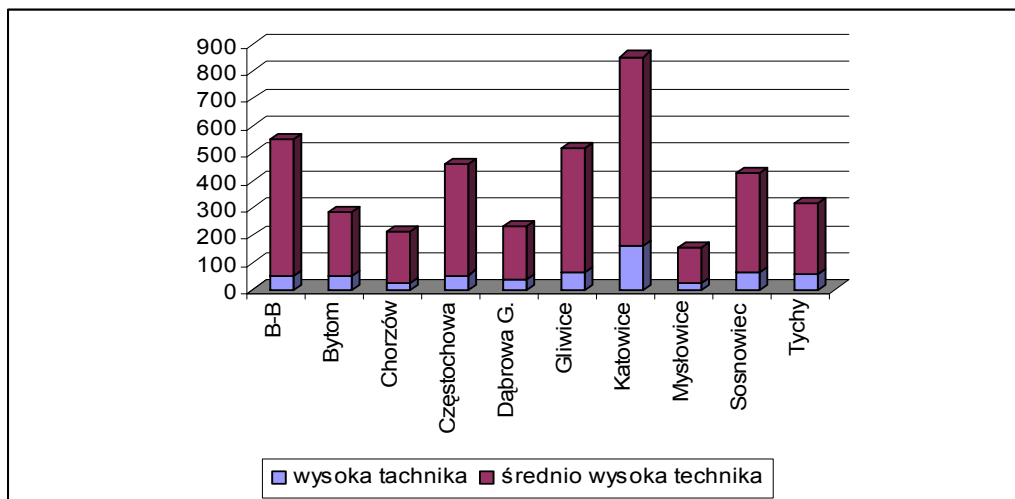
był zbliżony do siebie w Katowicach i Gliwicach. Natomiast zatrudnienie w sektorze prywatnym dominowało w Bielsku-Białej, Chorzowie, Częstochowie, Sosnowcu oraz Tychach.

Wskaźnik *wysoka technika*, który określa liczebność przedsiębiorstw w sektorze wysokiej techniki produkcji przemysłowej był najwyższy dla miasta Gliwice (0,013). Najniższa wartość tego miernika cechowała cztery miasta: Bytom, Częstochowę, Dąbrowę Górniczą oraz Sosnowiec. Warto zauważyć, że najwyższy odsetek firm wyłącznie z sektora wysokiej techniki był w Katowicach i Tychach, w których to miastach odnotowano także najwyższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto. Najwięcej przedsiębiorstw przemysłowych zaawansowanej techniki prowadziło działalność w Katowicach: aż 160 firm, tu również najwięcej było zlokalizowanych firm sektora średnio-wysokiej techniki, tj. 694. Najliczniejszym działem sektora wysokiej techniki był dział 32 polskiej klasyfikacji działalności (PKD) prowadzonej przez Główny Urząd Statystyczny „Produkcja sprzętu i urządzeń radiowych, telewizyjnych i telekomunikacyjnych”, a średnio-wysokiej techniki dział 29 „Produkcja maszyn i urządzeń, gdzie indziej niesklasyfikowana” oraz dział 33 „Produkcja instrumentów medycznych, precyzyjnych i optycznych, zegarów i zegarków”.

Jednakże we wszystkich dziesięciu badanych miastach bardzo mało liczne są sektory wysokiej i średnio-wysokiej techniki działów przetwórstwa przemysłowego. Procent tych przedsiębiorstw stanowi od 1,7 % w Częstochowie do 2,6 % w Gliwicach ogółu podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w REGON w badanych miastach. Wartości wskaźnika *wysoka technika*, w którym uwzględniono sektor wysokiej techniki i średnio-wysokiej techniki, cechują się małymi różnicami pomiędzy poszczególnymi miastami. Mianowicie jego wskazania wahają się od 0,009 do 0,013.

Tabela 3.

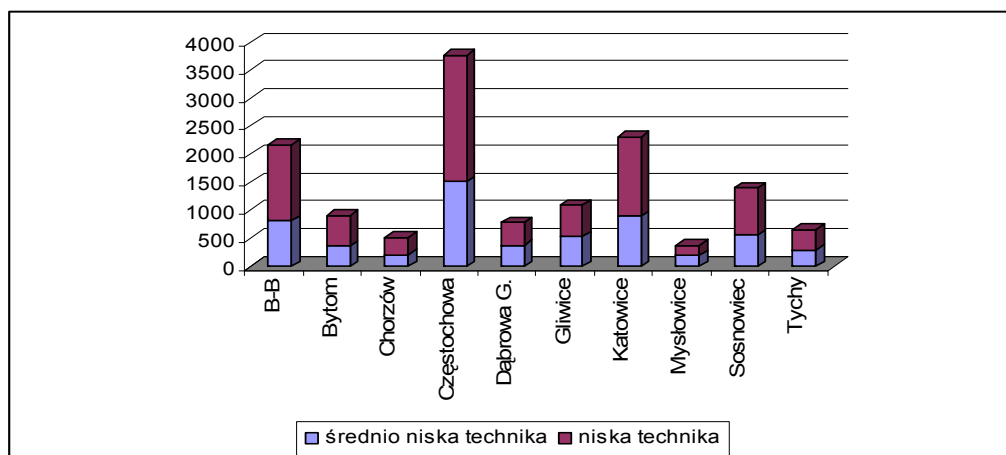
Liczba przedsiębiorstw w sektorze wysokiej i średnio wysokiej techniki produkcji przemysłowej w miastach województwa śląskiego w 2002 r.



Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że liczba przedsiębiorstw zaliczanych do kategorii średnio-niskiej oraz niskiej techniki jest już wyraźnie większa. Procent tych firm waha się pomiędzy 5% w Tychach a 14% w Częstochowie. Najwięcej firm z sektora średnio-niskiej techniki prowadziło działalność na częstochowskim rynku przemysłowym (1514 przedsiębiorstw), a sekcja niskiej techniki najliczniej reprezentowana była także w Częstochowie (2255 przedsiębiorstw). W sekcji średnio-niskiej techniki dominowała „Produkcja metalowych wyrobów gotowych, z wyjątkiem maszyn i urządzeń (dział 28 PKD), a w sekcji niskiej techniki „Produkcja odzieży i wyrobów futrzarskich” (dział 18 PKD).

Tabela 4.

Liczba przedsiębiorstw w sektorze średnio niskiej i niskiej techniki produkcyjnej przemysłowej w miastach województwa śląskiego w 2002 r.



Analiza korelacji pomiędzy zmiennymi

W ramach analiz częściowych, na podstawie poszczególnych zmiennych określających sytuację społeczno-gospodarczą dziesięciu badanych miast śląskich, wyznaczono współczynniki korelacji. Zmienne te posłużyły w dalszym etapie badań do wyznaczenia wskaźników w modelu rozwoju regionalnego. Następnym krokiem analizy było wyselekcjonowanie układów trzech zmiennych o najwyższych współczynnikach korelacji. Celem wyznaczania triad czynników było poszukiwanie fundamentalnych regionalnych zależności rozwojowych.

Tabela 5.
Współczynniki korelacji wybranych zmiennych

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
1.	1													
2.	0,850	1												
3.	0,144	-0,176	1											
4.	0,324	0,132	0,895	1										
5.	-0,462	-0,657	0,730	0,603	1									
6.	0,373	0,370	-0,031	-0,002	-0,114	1								
7.	0,828	0,849	-0,234	0,015	-0,667	0,155	1							
8.	0,890	0,807	-0,049	0,189	-0,480	0,441	0,852	1						
9.	0,773	0,621	0,234	0,310	-0,344	-0,070	0,805	0,640	1					
10.	0,599	0,275	0,209	0,134	-0,076	0,424	0,264	0,463	0,380	1				

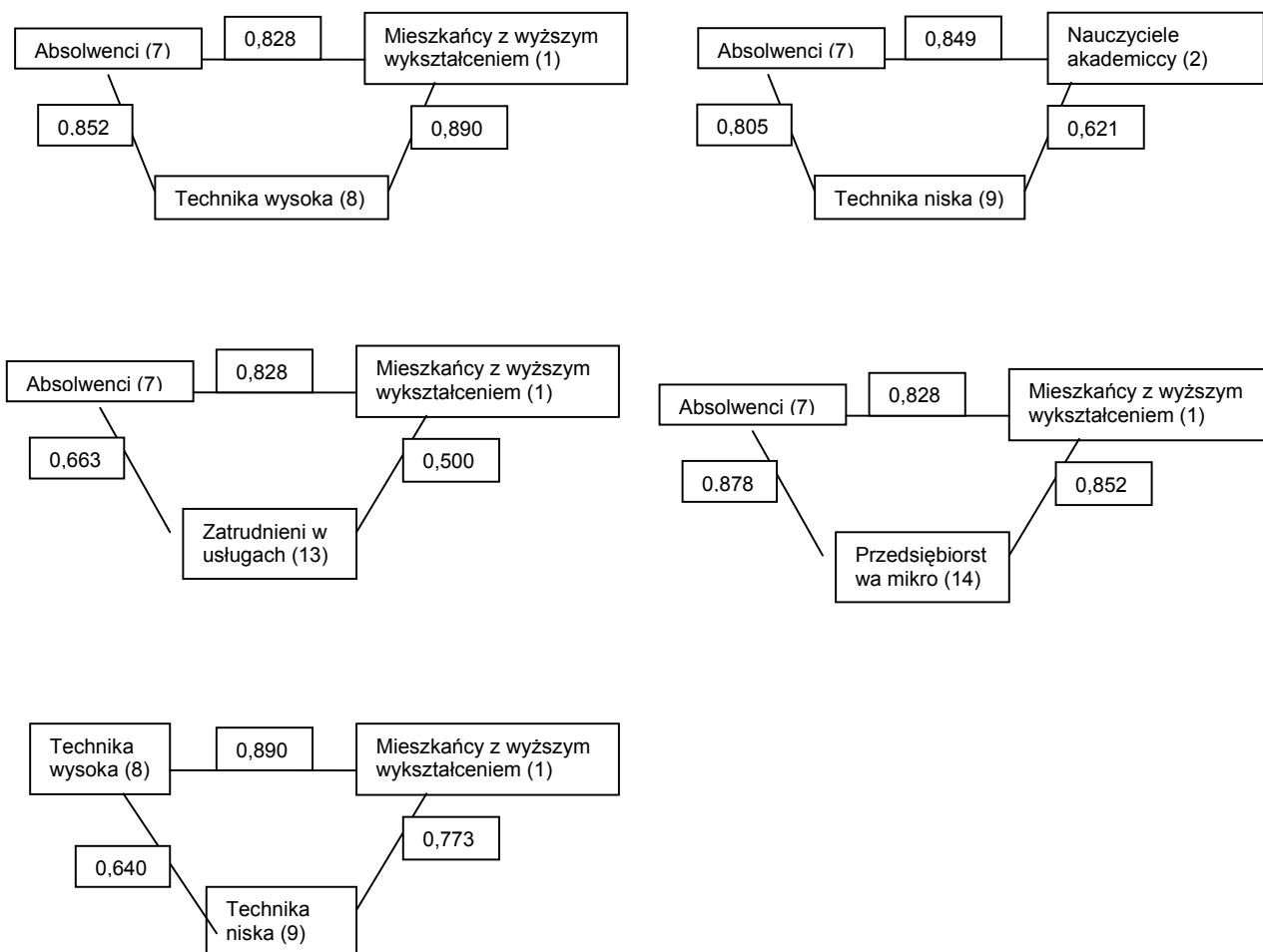
11.	-0,162	-0,104	-0,555	-0,640	-0,404	0,080	-0,119	-0,223	-0,388	0,025	1			
12.	0,410	0,160	0,181	0,017	-0,080	0,251	-0,020	0,242	0,010	0,690	0,188	1		
13.	0,500	0,536	0,953	0,281	-0,131	0,104	0,663	0,742	0,453	0,146	-0,535	-0,282	1	
14.	0,852	0,723	0,056	0,253	-0,409	0,292	0,878	0,955	0,761	0,344	-0,337	0,115	0,739	1

Tabela 6. Zestawienie analizowanych zmiennych

dane wyjściowe za rok 2002	
1.	Odsetek mieszkańców z wyższym wykształceniem
2.	Odsetek nauczycieli akademickich w grupie pracujących mieszkańców
3.	Odsetek parlamentarzystów, wyższych urzędników, kierowników w grupie pracujących mieszkańców
4.	Odsetek specjalistów w grupie pracujących mieszkańców
5.	Odsetek techników, średniego personelu w grupie pracujących mieszkańców
6.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto
7.	Absolwenci w roku akademickim 2002/2003 na tys. mieszkańców
8.	Liczba przedsiębiorstw przemysłowych z sektora wysokiej i średnio wysokiej techniki
9.	Liczba przedsiębiorstw przemysłowych z sektora średnio niskiej i niskiej techniki
10.	Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca
11.	Wydatki majątkowe inwestycyjne budżetów miast na tys. mieszkańców
12.	Produkcja sprzedana przemysłu na 1 mieszkańca
13.	Odsetek pracujących mieszkańców w usługach
14.	Liczba mikro przedsiębiorstw

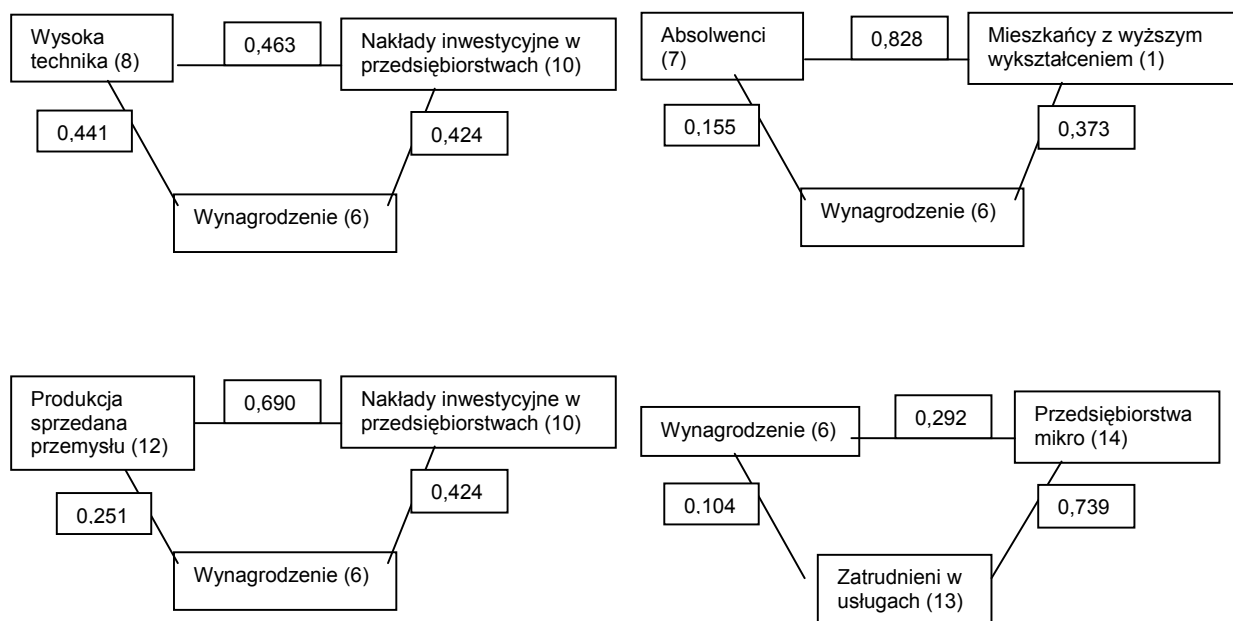
W analizie korelacji wykorzystano szesnaście zmiennych z dziesięciu miast. Najsilniejsze zależności, w których współczynnik korelacji zawierał się w przedziale $<0,5:1>$, wystąpiły w zbiorze siedmiu zmiennych.. W macierzy współczynników korelacji naniesiono numery porządkowe zmiennych, które opisane są w tabeli nr 7. Wśród najsilniej skorelowanych zmiennych były trzy charakteryzujące poziom wykształcenia mieszkańców miast, a więc odsetek mieszkańców z wyższym wykształceniem, liczba absolwentów uczelni wyższych na tysiąc mieszkańców oraz odsetek nauczycieli akademickich w grupie pracujących mieszkańców. Przykładowe triady czynników, będące kluczowymi dla rozwoju miast, prezentuje rysunek nr 5. Silnym skorelowaniem cechowały się także liczba przedsiębiorstw przemysłowych zaliczanych do sektora wysokiej i średniowysokiej techniki oraz średnio-niskiej i niskiej techniki. Ostatni dwa czynniki określały odsetek ludności pracującej w usługach i liczbę mikro przedsiębiorstw.

Rysunek 5. Triady czynników o największym wpływie na rozwój miasta



Silna korelacja zachodzi w zbiorze zmiennych, które ze swej natury się warunkują. Są to dane określające poziom wykształcenia, a zatem silny wpływ wywierają na siebie liczba absolwentów na tysiąc mieszkańców, odsetek ludności z wyższym wykształceniem, odsetek zatrudnionych nauczycieli akademickich, liczba przedsiębiorstw przemysłowych z sektora wysokiej i średnio-wysokiej techniki. Zauważyć należy, że wyżej wymienione zmienne są silnie skorelowane także z odsetkiem zatrudnionych mieszkańców w sektorze usług, liczbą przedsiębiorstw przemysłowych z sektora średnio-niskiej i niskiej techniki oraz z liczbą mikro przedsiębiorstw.

Rysunek 6. Triady czynników o umiarkowanym wpływie na rozwój miasta



Najsilniej skorelowanymi zmiennymi ze zmienną określającą przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto mieszkańców są nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach oraz liczb przedsiębiorstw przemysłowych z sektora wysokiej i średnio-wysokiej techniki. Słaba korelacja zachodzi natomiast pomiędzy przeciętnym wynagrodzeniem a liczbą ludności w wyższym wykształceniu, liczbą absolwentów wyższych uczelni, zatrudnieniem w sektorze usług a także liczbą mikro przedsiębiorstw.

Analiza zależności w modelu rozwoju regionalnego

W celu zbadania regionalnych relacji rozwojowych pomiędzy zmiennymi autorka wyznaczyła macierz współczynników korelacji dla zaproponowanych wskaźników tj. *nauka, kultura, zatrudnienie w usługach, kapitał ludzki, klasa kreatywna, wysoka technika, niska technika, wynagrodzenia*. Otrzymane wartości zostały graficznie przedstawione na autorskim modelu rozwoju regionalnego (rys. 3). Przyjęte w analizie dane zostały zestandaryzowane poprzez odjęcie od danej wartości jej średniej, a następnie podzielenie przez odchylenie standardowe. Wykorzystując zestandaryzowane dane dla dziesięciu miast województwa

śląskiego, zostały określone współczynniki korelacji dzięki czemu uzyskano informacje o współzależnościach pomiędzy zmiennymi.

Tabela 7.

Wybrane wskaźniki dla miast powiatowych województwa śląskiego w 2002 r.

	Liczba ludności	Kapitał ludzki	Nauka	Klasa kreatywna	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Odsetek zatrudnionych w usługach	Wysoka technika	Niska technika	Kultura
Bielsko-Biała	178030	0,119	85,368	0,156	2123,64	0,590	0,011	0,044	2605,988
Bytom	193190	0,063	25,716	0,150	2278,72	0,586	0,009	0,030	5261,313
Chorzów	117430	0,072	39,172	0,149	1897,22	0,604	0,011	0,026	2720,136
Częstochowa	251440	0,126	173,449	0,160	1 965,93	0,572	0,009	0,070	2857,945
Dąbrowa G.	132240	0,086	21,900	0,137	2348,19	0,432	0,009	0,031	2512,668
Gliwice	203810	0,119	114,391	0,163	2611,36	0,582	0,013	0,027	2823,754
Katowice	327220	0,137	263,798	0,111	2707,36	0,684	0,010	0,028	3030,427
Mysłowice	75712	0,068	32,201	0,123	1797,41	0,468	0,012	0,029	2185,629
Sosnowiec	232620	0,095	44,734	0,195	2007,92	0,601	0,009	0,028	3718,852
Tychy	132820	0,092	20,298	0,169	2893,06	0,505	0,012	0,025	2901,873

W analizowanym modelu zmienną zależną jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto mieszkańca na koniec 2002 r. Wykorzystane dane o pracujących w głównym miejscu pracy według faktycznego miejsca pracy i działalności, nie obejmują podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób.⁵ Zmienną niezależną jest wskaźnik *nauka*, a pośrednie to wskaźniki *usługi*, *talent* oraz *technika*. Wskaźnik *nauka* jest wartością ważoną, na którą składa się liczba zatrudnionych w szkołach wyższych danego miasta nauczycieli akademickich na 10 tys. mieszkańców z wagą 0,6 plus liczba absolwentów na 10 tys. mieszkańców z wagą 0,4. Wagi zostały przyjęte arbitralnie⁶.

Wskaźnik *zatrudnienie w usługach* został obliczony jako odsetek liczby mieszkańców zatrudnionych w sektorze usług (łącznie rynkowych i nierynkowych) do ogólnej liczby pracujących w głównym miejscu pracy w poszczególnych miastach (dotyczy osób, które w jednostce sprawozdawczej oświadczyły, że to miejsce pracy jest ich głównym miejscem zatrudnienia). Dane pochodzą ze statystyk GUS-u⁷.

⁵ Dane GUS za 2002r.: www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=55685&p_typ=HTML

⁶ Powiaty w Polsce 2004, s. 517-518.

⁷ Dane GUS za 2002 r.: www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=55655&p_typ=HTML;
www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=55658&p_typ=HTML,
http://www.stat.gov.pl/bdr_s/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=29214&p_typ=HTML

Wskaźnik *kultura* został ustalony jako suma liczebności księgozbioru bibliotek miasta na tysiąc mieszkańców z wagą 0,3, liczby miejsc na widowni kin miasta na tysiąc mieszkańców z wagą 0,4 oraz liczby wystaw w obiektach działalności wystawienniczej na tysiąc mieszkańców z wagą 0,3. Wagi zostały przyjęte arbitralnie. Dane pochodzą ze statystyk GUS-u⁸.

W analizowanym modelu wskaźnik określający talent został wyrażony w dwojaki sposób, raz jako *kapitał ludzki*, a drugi raz, alternatywnie, jako *klasa kreatywna*. W pierwszym przypadku dla ustalenia wartości wskaźnika *kapitał ludzki* przyjęto odsetek ludności danego miasta posiadającej wykształcenie wyższe⁹. Natomiast w drugim przypadku wskaźnik *klasa kreatywna* jest równy sumie odsetka, jaki w populacji pracujących w danym mieście stanowią jako zbiorcza kategoria parlamentarzyści, wyżsi urzędnicy, kierownicy z wagą 0,4, specjaliści z wagą 0,3 oraz technicy, średni personel z wagą 0,3. Wagi zostały przyjęte również arbitralnie. Dane liczbowe pochodzą z narodowego spisu powszechnego z 2002 r.

Analizując sektor zaawansowanych technologii w poszczególnych miastach autorka wykorzystwała klasyfikację firm zaliczanych do działu przetwórstwa przemysłowego zaproponowaną przez GUS (załącznik). Zgodnie z nią możliwe stało się ustalenie liczby firm zaliczanych do sektora wysokiej techniki, średnio-wysokiej techniki, średnio-niskiej techniki oraz niskiej techniki w poszczególnych miastach. Zbierane dane dotyczyły przedsiębiorstw powstałych do końca 2002 r. o następujących formach organizacyjno-prawnych: osoby fizyczne, spółki cywilne, wszystkie spółki handlowe oraz przedsiębiorstwa państwowe. Utworzony na tej podstawie wskaźnik *wysoka technika* został określony jako suma odsetka firm przemysłowych z sektora wysoko wysokiej techniki w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z wagą 0,5 oraz odsetka firm przemysłowych sektora średnio-wysokiej techniki w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z wagą 0,5. Natomiast wskaźnik *niska technika* został określony jako suma odsetka firm przemysłowych z sektora średnio niskiej techniki w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z wagą 0,5 oraz odsetka firm przemysłowych sektora niskiej techniki w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z wagą 0,5. Dane zebrano w Urzędzie Statystycznym w Katowicach.

⁸ Dane GUS za rok 2002, www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=38873&p_typ=HTML;
www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=38853&p_typ=HTML;
www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=38960&p_typ=HTML

⁹ Dane z narodowego spisu powszechnego 2002r.:
www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=55616&p_typ=HTML

Tabela 8.

Podstawowe wartości wskaźników

	Liczba	Średnia arytmetyczna	Odchylenie standardowe	Minimum	Maksimum
Nauka	10	82,103	80,804	20,298	263,798
Talent					
Kapitał ludzki	10	0,098	0,026	0,063	0,137
Klasa kreatywna	10	0,151	0,024	0,111	0,195
Technika					
Wysoka technika	10	0,011	0,002	0,009	0,013
Niska technika	10	0,034	0,014	0,025	0,070
Kultura	10	1014,121	449,268	634,150	2156,758
Usługi	10	0,563	0,074	0,432	0,684
Nakłady inwestycyjne	10	258,407	180,424	48,907	706,926
Wynagrodzenie	10	2263,081	372,170	1797,410	2893,060

Tabela 9.

Korelacje między podstawowymi wskaźnikami w modelu

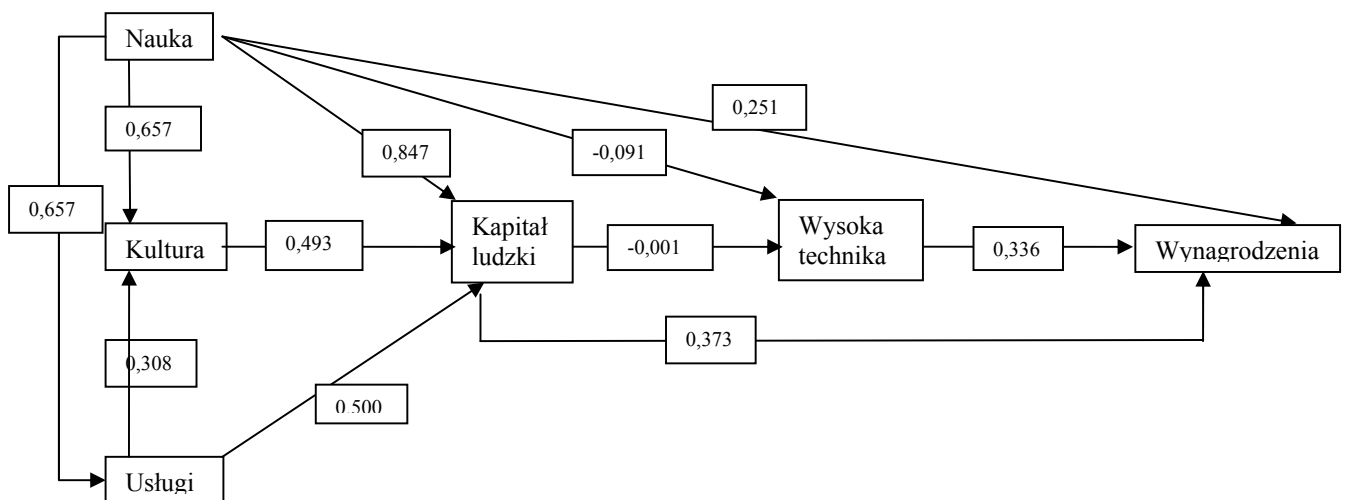
współczynnik korelacji	nauka	nakłady	Usługi	kultura	kapitał ludzki	klasa kreatywna	wysoka technika	niska technika
nauka	1,000							
nakłady	0,665	1,000						
usługi	0,657	0,209	1,000					
kultura	0,658	0,855	0,308	1,000				
kapitał ludzki	0,847	0,535	0,500	0,493	1,000			
klasa kreatywna	-0,370	-0,642	0,040	-0,588	-0,019	1,000		
wysoka technika	-0,091	0,250	-0,120	-0,198	-0,001	-0,201	1,000	
niska technika	0,379	-0,177	0,051	-0,064	0,442	0,105	-0,452	1,000
wynagrodzenie	0,251	0,534	0,104	0,269	0,373	-0,057	0,336	-0,356

Nawiązując do przedstawionego na wstępie tego rozdziału modelu autorka przeprowadziła badanie statystyczne (analizę korelacji) pomiędzy elementami tego modelu. Wyniki prezentuje przedstawia tabela 3. Zgodnie z analizą korelacji badanych zmiennych najsilniejsza zależność występuje pomiędzy wskaźnikiem *nauka* a kapitałem ludzkim (0,847), wskaźnikiem *nauka* a poziomem zatrudnienia w usługach (0,657) oraz *nauka* a wskaźnikiem

kultura (0,658). Zaskakujące są ujemne powiązania między wskaźnikami *nauka* a poziomem rozwoju technologicznego w przemysłach wysokich technologii (-0,091), kapitałem ludzkim a wskaźnikiem *wysoka technika* (-0,001) a także klasą kreatywną a wynagrodzeniami (-0,057). Jednak niewielkie wartości tych ujemnych wskaźników korelacji pozwala je traktować jako statystycznie nieistotne. Należy również zwrócić uwagę na brak powiązania między wskaźnikiem *nauka* a wskaźnikiem *klasa kreatywna* (-0,370) oraz wskaźnikiem *kultura* a wskaźnikiem *klasa kreatywna* (-0,588).

Wariant I. Kapitał ludzki

Dla przejrzystego zobrazowania siły powiązań między składowymi rozpatrywanego modelu wyznaczone współczynniki korelacji naniesiono na diagram. Zmiennymi w zaproponowanym schemacie są: nauka, kultura, zatrudnienie w sektorze usług, kapitał ludzki (odsetek osób z wyższym wykształceniem), liczba firm w sektorze zaawansowanych technologii w przemyśle oraz wynagrodzenia.



Rysunek 7. Model rozwoju regionalnego dla wskaźnika *kapitał ludzki*

Z przeprowadzonej analizy korelacji wnioskować można, że kapitał ludzki ma bezpośredni związek z poziomem wynagrodzeń (choć ten związek jest dość słaby, bo współczynnik korelacji wyniósł 0,373). Mieszkańcy, którzy zdobyli wyższe wykształcenie uzyskali zatem odpowiednią gratyfikację za swoją pracę. Odsetek firm z przemysłowego sektora

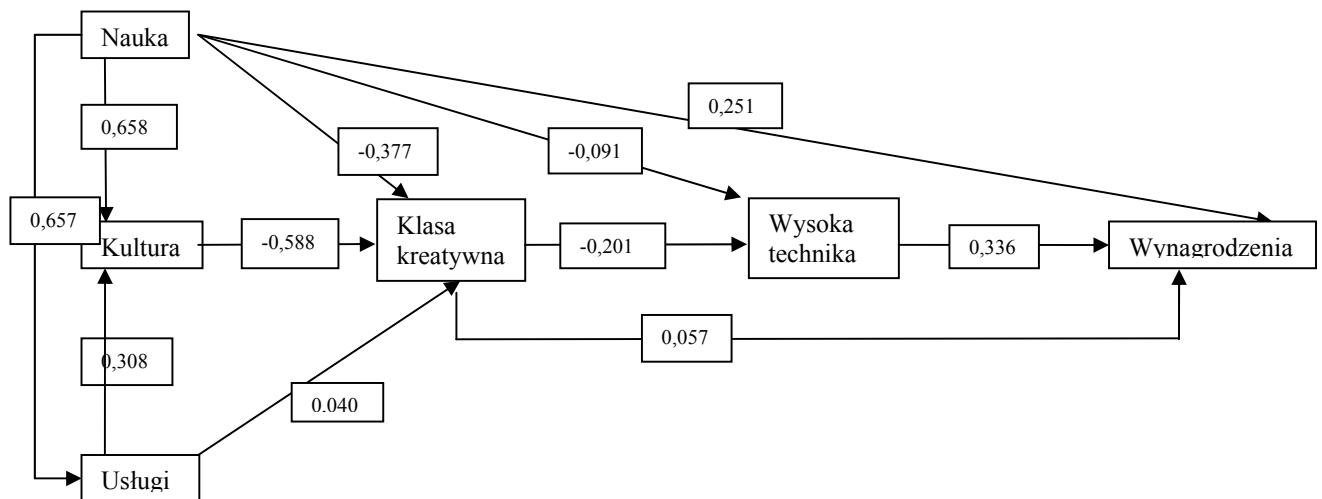
zaawansowanych technologii wpływa w zbliżonym stopniu co kapitał ludzki na poziom wynagrodzeń mieszkańców. Przyjąć można, że przeciętne miesięczne wynagrodzenie mieszkańców jest jednym ze wskaźników świadczących o poziomie rozwoju danego miasta. Zatem uprawniony jest wniosek, że odsetek mieszkańców posiadających wyższe wykształcenie oraz obecność firm przemysłowych z sektora zaawansowanych technologii są czynnikami kształtującymi poziom rozwoju miasta.

Zastanawiające są jednak wielkości wskaźnika korelacji pomiędzy kapitałem ludzkim a wskaźnikiem *technika* oraz wskaźnikami *nauka* a *technika*. W obu przypadkach oscyluje on wokół zera, co oznacza brak związku pomiędzy tymi zmiennymi. Wyższe wykształcenie mieszkańców, a także uczelnia wyższa, nie stanowią zatem, w przypadku grupy badanych miast województwa śląskiego, o atrakcyjności danego ośrodka dla firm z sektora zaawansowanych technologii przemysłowych. Uzasadnienia dla tej kontrowersyjnej sytuacji szukać można w znikomej liczbie przedsiębiorstw przemysłowych wysokiej i średnio-wysokiej technologii. W zintegrowanej analizie gospodarczej struktury województwa śląskiego zwraca się nawet uwagę na brak w 2001 r. dziedzin, które można zaliczyć do sektora wysokiej technologii¹⁰. Kolejnym wyjaśnieniem wydaje się bliskość miast regionu górnośląskiego i łatwość przemieszczania się z różnych miast studentów do uczelni, zaś pracowników do firm z sektora zaawansowanych technologii.

Czynnikiem o decydującej roli dla koncentracji kapitału ludzkiego w miastach jest zdecydowanie obecność w nich wyższych uczelni. Potwierdza to wysoka wartość korelacji (0,847). Wskaźnik *nauka* jest także dodatnio skorelowany ze wskaźnikiem *wynagrodzeń* (0,251). Z przeprowadzonej analizy wynika również wyraźny związek statystyczny między liczbą ludności z wyższym wykształceniem a poziomem zatrudnienia w sektorze usług (0,5) oraz ofertą instytucji kulturalnych a grupą osób z wyższym wykształceniem (0,493). Podkreślić należy, że silnie dodatnio skorelowane są ze sobą wskaźniki *nauka – kultura – kapitał ludzki*. Można zatem konstatować, że strategiczną rolę dla koncentracji kapitału ludzkiego, a poprzez to rozwoju miejskiego, odgrywa lokalizacja w nim szkoły wyższej oraz wysoki poziom zatrudnienia w sektorze usług.

¹⁰ Zintegrowana analiza gospodarczej struktury województwa śląskiego, dokument roboczy, luty 2003, s. 30.

Wariant II. Klasa kreatywna



Rysunek 8. Model rozwoju regionalnego dla wskaźnika *klasa kreatywna*

W kolejnym etapie analizy kwestią kluczową była odpowiedź na pytanie czy i ewentualnie jaki wpływ na rozwój miasta wywiera klasa kreatywna? W zaproponowanym modelu w miejscu talentu analizowano wskaźnik *klasa kreatywna*, którą tworzyli parlamentarzyści, wyżsi urzędnicy, kierownicy, specjaliści oraz technicy i średni personel. Z analizy korelacji wynika, że nie ma ona jednak bezpośredniego wpływu na wynagrodzenia, co stanowi wyraźny kontrast z wynikami analizy zależności w przypadku kapitału ludzkiego. Można konkludować, że przedstawiciele tych grup zawodowych nie otrzymywali odpowiedniego wynagrodzenia za pracę. Obecność przedstawicieli twórczych zawodów nie była w 2002 r. czynnikiem kształtującym dynamikę rozwoju miejskiego. Wynika to zapewne z faktu, iż niewielka liczebnie grupa zawodowa tworząca klasę kreatywną osiąga wynagrodzenie wyższe niż przeciętnie zarobki, lecz nie ma to widocznego wpływu na ogólny wzrost wynagrodzeń, który pośrednio wpłynie na rozwój miasta.

Wskaźnik korelacji pomiędzy klasą kreatywną a wskaźnikiem *wysokiej techniki* jest niski, a przy tym ujemny. Zaskakujące jest to, że nie uzyskano wyników, które świadczyłyby o występowaniu efektów synergicznych w oddziaływaniu cech, które zwykle się określać mianem nowoczesnej gospodarki¹¹. Na początku XXI w. o napływie do powiatowych miast

¹¹ Zbliżone wyniki badań prezentuje Ryszard Domański w swych badaniach sytuacji społeczno-gospodarczej Poznania w latach 1991-1996. Jeden z wielu analizowanych przez profesora układów zależności dotyczył relacji

województwa śląskiego firm z branży przemysłowej, a zaliczanych do sektora zaawansowanych technologii, nie decyduje potencjał twórczy badanych grup zawodowych tj. parlamentarzystów, wyższych urzędników, kierowników, specjalistów oraz techników i średniego personelu. Być może zasadniczym powodem braku związku pomiędzy wskaźnikami opisującymi te grupy jest charakter badanych firm przemysłowych. Były to przedsiębiorstwa zaliczane do sektora wysokiej i średnio-wysokiej techniki przetwórstwa przemysłowego. Zatem statystycznie nieistotny wynik korelacji można wynikać z małego odsetka pracowników zaangażowanych w rozwój tych dziedzin przemysłu.

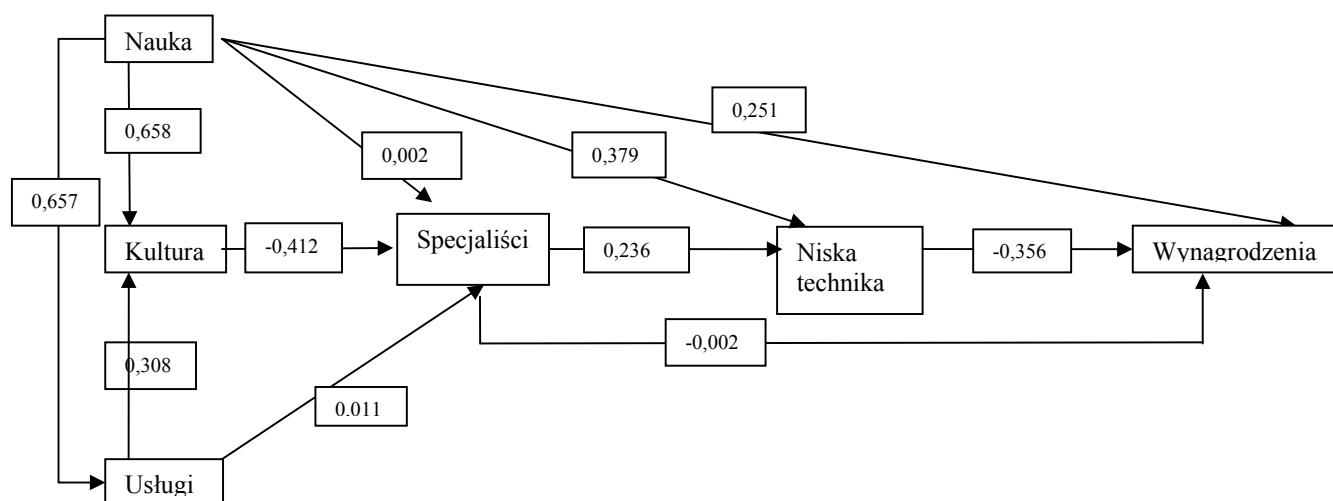
Niestety przeprowadzona analiza nie potwierdza powszechnie przyjętej opinii, że czynnikiem świadczącym o atrakcyjności miasta dla grupy mieszkańców określanych przez amerykańskiego badacza jako klasa kreatywna, jest oferta kulturalna. Tłumaczyć taki stan rzeczy może sposób, w jaki wskaźnik *kultury* został opracowany. Mianowicie uwzględniono w nim wyłącznie tradycyjną ofertę kulturalną, jaką jest zasób bibliotek, miejsca na widowni kin oraz ilość imprez wystawienniczych. Z jednej strony można przypuszczać, że jest to oferta mało wyszukana i nie zaspokajająca wyrafinowane gusta. Patrząc natomiast z innej płaszczyzny, potrzeby kulturalne przedstawicieli badanej grupy zawodowej często mogą być zbliżone bardziej do sfery rozrywki (kluby, puby, koncerty), która nie znalazła odzwierciedlenia w zaproponowanych wskaźnikach.

W przeciwieństwie do kluczowej roli, jaką odgrywają szkoły wyższe w kształtowaniu kapitału ludzkiego, nie występuje już dodatnia zależność pomiędzy nauką a klasą kreatywną. Badana zależność jest ujemnie skorelowana, jej współczynnik wyniósł -0,377. Ponadto zależność pomiędzy zatrudnieniem w usługach a klasą kreatywną jest statystycznie nieistotna. Dlatego też wydaje się, że obecność uczelni wyższej w granicach miasta nie wpływa bezpośrednio na wzrost liczebności przedstawicieli klasy kreatywnej. W województwie śląskim odmiennie niż w miastach amerykańskich, czy też w rzeczywistości szwedzkiej, wyższe uczelnie nie są jak do tej pory jednym z kluczowych czynników decydujących o napływie twórczych umysłów do miast. Interpretując uzyskany wynik można także po raz kolejny zwrócić uwagę na ogromną mobilność pracowników uczelni i pracowników przedsiębiorstw firm zaawansowanych

pomiędzy cechami jakościowymi: wyższe wykształcenie, przemysły wysokiej techniki, wynagrodzenie za pracę. Otrzymane współczynniki korelacji nie świadczyły o współzależności pomiędzy tymi cechami. R. Domański, *Miasto innowacyjne*, Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Studia t. CIX, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, s. 178-179.

technologii oraz studentów, którzy w województwie śląskim dojeżdżają do pracy i uczelni z różnych miast.

Wariant III. Specjaliści



Rysunek 9. Model rozwoju regionalnego dla wskaźnika *specjaliści*

W trzecim z zaproponowanych modeli autorka, dostosowując zmienne do specyfiki regionu, w miejscu talentu analizowała grupę zawodową specjalistów, a jako technologie przyjęła sektory średni-niskiej i niskiej techniki przetwórstwa przemysłowego. Wybór taki podyktowany jest większą liczebnością przedsiębiorstw z wyżej wymienionych sektorów. Wskaźnik *niska technika* został obliczony jako suma odsetka firm przemysłowych z sektora średnio-niskiej technologii w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z wagą 0,5 oraz odsetka firm sektora niskiej technologii w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych z wagą 0,5.

W analizowanym modelu nie zachodzi statystycznie istotny związek pomiędzy wskaźnikiem *nauka* a zmienną określającą odsetek specjalistów wśród pracujących mieszkańców dziesięciu śląskich miast oraz wskaźnikiem *usługi* a wspomnianym wskaźnikiem *specjaliści*. Poziom zatrudnienia w sektorze usług nie ma związku z czynnikami decydującą o napływie profesjonalistów do regionu, co wydaje się uzasadnione z punktu widzenia wymagań zawodowych stawianych pracownikom w tym sektorze. Zastanawiający wydaje się natomiast brak związku pomiędzy wskaźnikiem *nauka* a grupą zawodową specjalistów. Możliwym wytłumaczeniem takiej sytuacji jest fakt, że o zaliczeniu pracowników do grona specjalistów

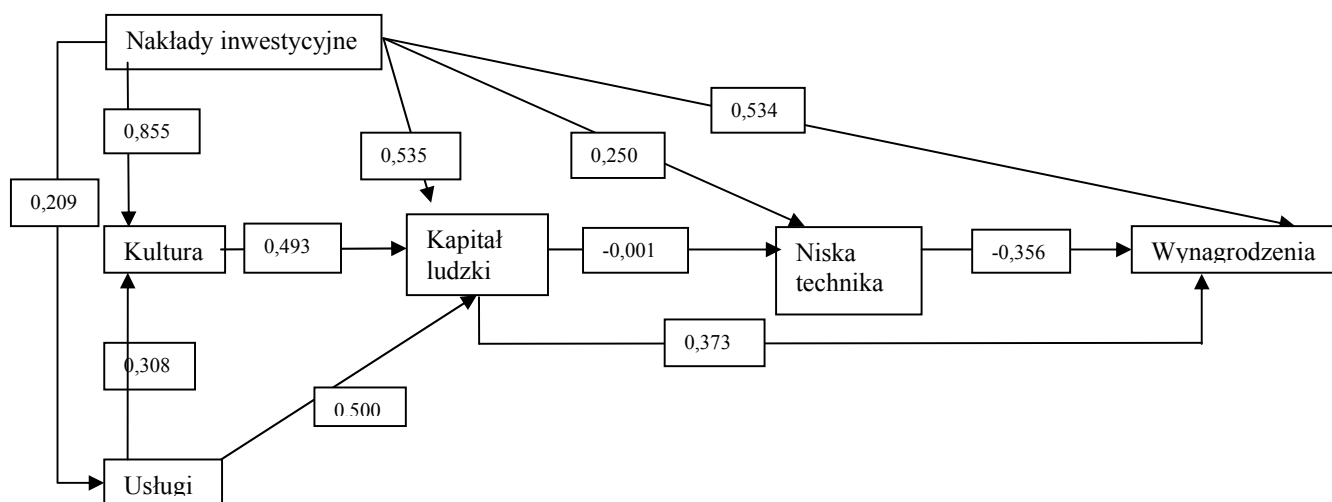
decydują czynniki niezwiązane z akademickim wykształceniem, takie jak choćby doświadczenie zawodowe czy staż pracy.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą korelacji nie zachodzi także statystycznie istotny związek pomiędzy grupą zawodową specjalistów a przeciętnym miesięcznym wynagrodzeniem. Wydaje się, że brak bezpośredniego związku pomiędzy tymi zmiennymi nie podważa wpływu jakie grupa zawodowa określana mianem „specjaliści” wywiera na rozwój poszczególnych branż gospodarczych. Jednak w badanym modelu współczynnik korelacji jest zaskakująco zbliżony do zera, czego uzasadnienie wymagałoby dalszych, pogłębionych studiów.

W analizowanym pierwszym i drugim modelu nie zachodził statystycznie istotny związek zarówno pomiędzy kapitałem ludzkim jak i klasą kreatywną a rozwojem przemysłowych sektorów wysokiej techniki. W przypadku zależności *specjaliści – niska technika* współczynnik korelacji wyniósł 0,236, co pozwala mówić o występowaniu słabej zależności. Wzrost liczby specjalistów zatrudnionych w analizowanych przedsiębiorstwach będzie zatem jednym z wielu czynników wpływających na rozwój tego sektora.

W przeprowadzonych badaniach pomiędzy wskaźnikiem *niska technika* a przeciętnymi miesięcznymi wynagrodzeniami otrzymano ujemną zależność (-0,356). Stąd należałoby wyciągnąć wniosek o niskich wynagrodzeniach w przedsiębiorstwach sektora niskiej techniki.

Wariant IV. Wydatki budżetów miast



Rysunek 10. Model rozwoju regionalnego dla wskaźnika *nakłady inwestycyjne*

W ostatnim z analizowanych wariantów modelu rozwoju regionalnego autorka badała wpływ wydatków majątkowych inwestycyjnych budżetów miast na prawach powiatów na poszczególne zmienne. Celem tak zdefiniowanego modelu było określenie w jakim stopniu aktywność władz miejskich wpływa na wyselekcjonowane czynniki rozwoju miejskiego. Wskaźnik *nakłady inwestycyjne* jest wielkością jaką budżety miast na prawach powiatów wydatkowały na majątkowe inwestycyjne na jednego mieszkańca w 2002 r.¹².

Wskaźnik *nakłady inwestycyjne* jest bardzo silnie dodatnio skorelowany ze wskaźnikiem *kultura*, co jest zrozumiałe wzięwszy pod uwagę, że dwie składowe wskaźnika *kultura* są instytucjami publicznymi. Współczynnik korelacji jest wysoki i dodatni także w przypadku relacji analizowanego wskaźnika z kapitałem ludzkim oraz przeciętnymi miesięcznymi wynagrodzeniami mieszkańców. Wzrost miejskich wydatków inwestycyjnych będzie zatem czynnikiem stymulującym wzrost wynagrodzeń, standard życia mieszkańców oraz poziom ich wykształcenia. Dodatnio skorelowane są również nakłady inwestycyjne miast ze wskaźnikiem *wysoka technika*, lecz wartość wskaźnika korelacji jest w tym przypadku niewysoka. Różni się jednak zdecydowanie od wyniku korelacji otrzymanego dla wskaźników *nauka – wysoka technika*, który świadczył o braku związku pomiędzy nimi.

Podsumowując należy zauważyć, że współczynniki korelacji pomiędzy wskaźnikiem *nakłady inwestycyjne* a składowymi modelu na które on bezpośrednio oddziałuje, są w każdym przypadku dodatnie. Z przeprowadzonych analiz wynika, że nakłady majątkowe inwestycyjne są zasadniczym czynnikiem rozwoju regionalnego.

Podsumowanie

Celem prowadzonych badań było określenie podstawowych zależności rozwojowych dziesięciu miast na prawach powiatów województwa śląskiego i wskazanie kluczowych czynników dynamizujących rozwój. Zaproponowana analiza była propozycją spojrzenia na współzależności regionalne z perspektywy modelu o wyselekcjonowanych zmiennych. Dobór wskaźników oraz ich zdefiniowanie było kwestią subiektywnego wyboru i wynikało w dużej mierze z dostępności danych statystycznych. Przeprowadzone analizy statystyczne dotyczyły bardzo mało licznej grupy badawczej, bo jedynie dziesięciu miast. W większości

¹² Dane GUS za rok 2002: www.stat.gov.pl/bdr/dane_podgrup.wyswietl?p_zest_id=48394&p_typ=HTML

analizowanych miast występują liczne przemysłowe odłogi a substancja miejska jest zdegradowana. Ogromną szansą dla zdynamizowania rozwoju regionu wydają się zagraniczne inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym oraz badania w zakresie nowych technologii w medycynie. Zdaniem autorów raportu „Jak się żyje na obszarach metropolitalnych?” rekultywacja terenów poprzemysłowych i rewitalizacja miast śląskich będzie bardzo kosztowna i długa. Niezbędna w tym procesie będzie pomoc rządu i Unii Europejskiej. Ponadto bez radykalnej poprawy substancji urbanistycznej rozwój tego obszaru będzie miał charakter ułomny¹³.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można wnioskować, że kluczowym czynnikiem decydującym o potencjale rozwojowym badanych miast jest wyższa uczelnia oraz liczba jej absolwentów. W grupie wybranych zmiennych także bardzo znaczący wpływ na rozwój mają nakłady majątkowe inwestycyjne miast. W przeciwieństwie do prowadzonych przez Richarda Floridę analiz metropolii amerykańskich, przyjęta w badaniach jego koncepcja klasy kreatywnej nie okazała się kluczowym czynnikiem rozwoju regionu śląskiego. W śląskich realiach natomiast kluczowym zasobem jest tradycyjnie pojęty kapitał ludzki.

Wyjaśnienia nieadekwatności wskaźnika *klasa kreatywna*, który był utworzony w duchu definicji klasy kreatywnej R. Floridy, należałoby poszukiwać w specyfice województwa śląskiego. Duże miasta tego regionu położone są w bliskiej odległości i połączone gęstą siecią komunikacyjną. Dostępność sieci transportu publicznego, jak wynika z raportu „Jak się żyje na obszarach metropolitalnych?”, jest jedną z najlepszych wśród obszarów metropolitalnych Polski¹⁴. Zarówno młodzież studiująca, jak i pracownicy przedsiębiorstw sektorów wysoko zaawansowanych technologii, zwłaszcza przedstawiciele klasy kreatywnej, są niezwykle mobilni i z łatwością przemieszczają się pomiędzy miastami. W związku z tym kapitał danego miast, który tworzą profesjonaliści, nie jest wykorzystywany stricte dla rozwoju ich miejsca zamieszkania. Potwierdzeniem tezy o różnym miejscu zamieszkania i pracy, które utrudniają analizę potencjału rozwojowego poszczególnych miast, są wyniki badania przeprowadzonego na największej śląskiej uczelni technicznej, Politechnice Śląskiej. Analiza miejsc zamieszkania pracowników Instytutu Informatyki pokazała, że wśród zatrudnionych profesorów jedna czwarta

¹³ Hryniewicz J., Jałowiecki B., Tucholska A., *Jak się żyje na obszarach metropolitalnych?*, Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2008.

¹⁴ Hryniewicz J., Jałowiecki B., Tucholska A., *Jak się żyje na obszarach metropolitalnych?*, Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2008.

nie jest mieszkańcami Gliwic. Omalże jedna trzecia pracujących w Instytucie Informatyki adiunktów dojeżdża do pracy z innych miast. W podobnej sytuacji jest trzydziestu czterech spośród pięćdziesięciu ośmiu doktorantów. Instytut Informatyki Politechniki Śląskiej liczy stu trzydziestu pracowników z czego siedemdziesięciu trzech nie jest mieszkańcami Gliwic.

Tabela 10.
Wykaz pracowników Instytutu Informatyki Politechniki Śląskiej wraz ze stopniem naukowym i miejscem zamieszkania

Liczba pracowników	Miejsce zamieszkania
Profesorowie	
6	Gliwice
2	Katowice
2	Zabrze
Adiunkci	
59	Gliwice
4	Zabrze
4	Katowice
4	Rybnik
4	Chorzów
2	Tarnowskie Góry
2	Bytom
8	inne miasta
Wykładowcy	
4	Gliwice
3	inne miasta
Studenci doktoranci	
24	Gliwice
6	Zabrze
4	Katowice
4	Mikołów
4	Rybnik
2	Ruda Śląska
2	Dąbrowa Górnicza
2	Tarnów
2	Chorzów
2	Świętochłowice
6	inne miasta

Źródło: opracowanie własne

Próba wykorzystania wskaźników zdefiniowanych przez amerykańskiego badacza, a stworzonych w celu oddania specyfiki społecznej miast w Stanach Zjednoczonych, nie była próbą w pełni udaną. Problem ten dotyczył przede wszystkim czynników określających

tolerancyjność społeczności miejskiej, a więc Gay index, Bohemia index, Melting-pot index, Coolness index. Z powodu braku jakichkolwiek statystyk nie było możliwe wyznaczenie liczby gospodarstw domowych prowadzonych przez pary homoseksualne (Gay index). Równie problematyczne było wyznaczenie liczby klubów i kawiarni, napędzających życiem czas nocy w mieście (Coolness index) oraz ustalenie liczby przedstawicieli środowisk bohemy, tworzących artystyczny ferment w środowisku miejskim (Bohemia index). Z tych powodów w rozprawie doktorskiej zrezygnowano z wyznaczania wskaźnika *tolerancja*.

Zdecydowanie różne było także zdefiniowanie klasy kreatywnej w pracy R. Floridy niż w prezentowanych badaniach. Amerykański profesor zaliczył do klasy kreatywnej wielu twórców, badaczy i przedstawicieli środowisk artystycznych. W przeprowadzonych w województwie śląskim badaniu klasę kreatywną nie tworzyła grupa bohemy a liczba przedstawicieli zróżnicowanych środowisk naukowych była nader skromna. Wynikało to z trudności w uzyskaniu szczegółowych statystyk zatrudnienia.

Wskaźniki modelu rozwoju regionalnego opartego o regułę „3T”, a także modelu Mellandera – Floridy zostały opracowane z uwzględnieniem specyfiki obszarów, które podlegały badaniom. Wykorzystanie tych wskaźników w niezmienionej formie, w oderwaniu od realiów społeczno-gospodarczych danego regionu jest praktycznie nie możliwe. Zatem aby wykorzystać regułę „3T” zaproponowaną przez amerykańskiego badacza należałoby rozszerzyć poszukiwania czynników, które w lokalnych światach wyrażają ideę tolerancyjnego społeczeństwa, rozwoju technologicznego oraz twórczych pracowników.

tab1	ludność NSP	pracujący	przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	wykszt. wyższe	nauczyciele akad.	parlamentarzyści, wyżsi urzędnicy, kierownicy	specjaliści	technicy, średni personel	szkoły wyższe w roku akad. 2002/03	absolwenci w roku akad. 2002/03
B-B	178030	65414	2123,64	21254	507	5941	11034	10233	6	3039
Bytom	193190	53638	2278,72	12255	58	3662	7071	8021	1	1155
Chorzów	117430	36742	1897,22	8479	34	2336	4999	5576	1	1099
Częstochowa	251440	87897	1 965,93	31572	1584	8089	15694	12499	6	8527
Dąbrowa G.	132240	46269	2348,19	11376	66	3782	6592	6823	1	625
Gliwice	203810	67720	2611,36	24295	1659	6224	13511	10673	1	3340
Katowice	327220	117550	2707,36	44745	4524	10085	23932	18242	12	14794
Mysłowice	75712	25445	1797,41	5166	45	1574	3188	3439	1	542
Sosnowiec	232620	80409	2007,92	22016	31	6453	12456	11926	1	2555
Tychy	132820	49727	2893,06	12278	54	3740	6788	7644	1	593

tab1 cd	wysoka technika	średnio wysoka technika	średnio niska technika	niska technika	podmioty gosp. narodowej zarejestrowane w REGON	biblioteki i filie	kina	wystawy w obiektach dział. wystaw.+zagr w Pol	muzea	nakłady
B-B	52	501	806	1367	24852	18	2	48	4	216,664
Bytom	50	236	360	542	15255	12	1	12	1	48,907
Chorzów	23	192	205	312	9822	14	1	4	2	141,890
Częstochowa	53	408	1514	2255	26993	25	2	59	1	184,078
Dąbrowa G.	34	199	369	418	12584	19	1	0	1	283,069
Gliwice	65	453	523	561	20167	25	3	1	2	238,376
Katowice	160	694	889	1417	41092	37	6	50	4	706,926
Mysłowice	22	134	183	192	6488	11	2	0	1	304,636
Sosnowiec	60	369	561	834	24952	22	1	7	1	124,206
Tychy	57	258	294	360	13088	16	0	18	0	335,312

tab3	kapitał ludzki	Wskaźnik nauka	Wskaźnik Klasa kreatywna	Wskaźnik Usługi	Wskaźnik Wysoka technika	Wskaźnik Niska technika	Wskaźnik kultura
B-B	0,119	85,368	0,106	0,590	0,011	0,044	2605,988
Bytom	0,063	25,716	0,088	0,586	0,009	0,030	5261,313
Chorzów	0,072	39,172	0,088	0,604	0,011	0,026	2720,136
Częstochowa	0,126	173,449	0,108	0,572	0,009	0,070	2857,945
Dąbrowa G.	0,086	21,900	0,093	0,432	0,009	0,031	2512,668
Gliwice	0,119	114,391	0,118	0,582	0,013	0,027	2823,754
Katowice	0,137	263,798	0,121	0,684	0,010	0,028	3030,427
Mysłowice	0,068	32,201	0,081	0,468	0,012	0,029	2185,629
Sosnowiec	0,095	44,734	0,096	0,601	0,009	0,028	3718,852
Tychy	0,092	20,298	0,092	0,505	0,012	0,025	2901,873

Zakończenie

Przygotowana rozprawa dotyczyła współczesnych koncepcji rozwoju metropolii amerykańskich na przełomie XX i XXI wieku. Nadrzędnym celem autorki było ukazanie zmiany myślenia o mieście, która dokonała się zarówno wśród socjologów miasta, jak i wśród antropologów, ekonomistów, geografów humanistycznych, architektów i urbanistów. Jej istota wyrażała się w odejściu od perspektywy szkoły chicagowskiej, w której forsowano model koncentryczny miasta, a przyjęciu spojrzenia multidyscyplinarnego, które jest właściwe dla nurtów makrosocjologii miasta. Zasadniczym novum współczesnych badań nad miastem, w relacji do myśli pierwszych ekologów miasta, jest podkreślanie policentrycznej struktury miasta.

Część pierwszą pracy tworzyły rozdziały pierwszy pt. „Rozwój koncepcji teoretycznych w socjologii miasta w USA” oraz drugi „Współczesne kierunki badawcze w socjologii miasta”. Autorka syntetycznie scharakteryzowała w nich szkoły i nurty badawcze w socjologii miasta. Celem podjętych w tych rozdziałach rozważań była odpowiedź na pytanie na ile współczesne teorie związane z socjologią miasta wyjaśniają procesy zmian społeczno-przestrzennych w metropoliach XXI w. Należy podkreślić, że współczesne podejście do badań miejskich cechuje multidyscyplinarny charakter, co jednakże nie skutkuje syntezami holistycznymi w analizach miast. We współczesnej socjologii miasta można wyróżnić wiele nurtów i perspektyw badawczych miast, pozbawionych wydaje się dominacji jednej szkoły badawczej. Przedstawiciele tych nurtów nie tworzą zasad czy modeli wyjaśniających uniwersalnych dla każdego wielkiego miasta Ameryki oraz unikają wyznaczania schematów rozwojowych miast. Niezwykle trafnie, szczegółowo i korzystając z dorobku wielu dziedzin nauki opisują oni przemiany miast w formie studium przypadku konkretnej metropolii czy regionu oraz identyfikują czynniki rozwojowe ponowoczesnych polis. Nader potrzebnymi wydają się podjęte przez badaczy próby stworzenia odpowiedniej terminologii dla nowo powstających form miejskich.

Część pierwsza wydaje się zamkniętą całością. W dalszych badaniach należałoby wzbogacać rozważania o ewentualne nowe nurty badań socjologii miasta, czy też poświęcić uwagę dorobkowi wybitnych współczesnych badaczy miejskich. Ciekawe wydaje się także zaprezentowanie dorobku innych dziedzin z zakresu analizy przemian miejskich.

Druga część rozprawy doktorskiej została poświęcona procesom rozwoju obszarów zurbanizowanych Stanów Zjednoczonych. W rozdziale trzecim zatytułowanym „Proces urbanizacji w Stanach Zjednoczonych w XIX i XX w.” syntetycznie omówiono czynniki i procesy prowadzące do powstania miast przemysłowych. W dalszych rozważaniach omówiono także decentralizację i dezindustrializację miast amerykańskich. W rozdziale czwartym pt. „Proces rozwoju przemieść w Stanach Zjednoczonych” zostały szczegółowo określone przyczyny suburbanizacji. Rozdział ten poświęcony jest nie tylko historii rozwoju przedmieść, lecz także zostały w nim scharakteryzowane obecne przekształcenia amerykańskich suburbiów. Oparta wyłącznie na analizie literatury anglojęzycznej jest charakterystyka XXI-wiecznych form zabudowy podmiejskiej. Piąty rozdział pracy przypomina o kryzysie rozwoju miast, który dotknął amerykańskie metropolie w drugiej połowie XX w. W kolejnych rozdziałach o tytułach „Metropolie i procesy metropolizacji w USA” i „Wielkie miasta Ameryki XXI w.” obiektem badawczego zainteresowania stały się współczesne wielkie miasta i procesy ich społeczno-przestrzennych przekształceń. Analizując XXI-wieczne *polis* odwołano się do najnowszych amerykańskich koncepcji funkcjonowania i rozwoju tych miast.

Rozważania prowadzone w drugiej części pracy miały doprowadzić do udzielenia odpowiedzi o dekonstrukcję struktur przestrzennych współczesnych metropolii. Analiza fenomenu zamkniętych osiedli oraz kształtujących się „miast na krawędziach” regionów metropolitalnych nasuwa wnioski o rozbiciu ciągłości przestrzeni XXI-wiecznej metropolii. *Gated communities* powstające w obrębie wielkich miast lecz otoczone ponowoczesnymi elektronicznymi zasiekami przypominają zamknięte wyspy czy „miasta w miastach”, które rozcinają przestrzeń miast ostrym nożem kontrastów majątkowych. Przypomina się starożytny Rzym, w którym w punkcie centralnym miasta, zawłaszczając jego przestrzeń publiczną Neron wybudował swą posiadłość. Od tego momentu obywatele republiki musieli w swych podróżach po mieście wybierać dłuższą drogę wokół niedostępnych im terenów, kapiących złotem, przepychem i próżnością władcy.

Rozmiar i tempo rozwoju współczesnych amerykańskich przedmieść jest powodem podjętych przez znawców miejskiej problematyki poszukiwań terminologicznych. Powstające określenia mają na celu oddanie sytuacji, w której przedmieścia „rozlewają się”, pęcznią ponad wszelką miarę prowadząc do futurologicznych wizji miast-potworów bez granic, zajmującego obszar całych krajów. Peryferie miast amerykańskich mimo, że są administracyjnie częścią

organizmu miejskiego, są w pełni samodzielne, zarówno pod względem oferowanej swym mieszkańcom oferty zatrudnienia, handlowej, jak i rozrywki. Posiadają więc wszystkie cechy by stać się miastami, a jednak pozbawione są miejskiego charakteru i miejskiej duszy. Jak zauważa Tadeusz Sławek „suburbia jest zawsze „mniejszościowa”, w niej jestem osobą o statusie emigranta, jest świętem nieprzekraczalnej różnicy, ale świętem jakby „smutnym”, bowiem pozbawionym fizycznej możliwości celebracji *sacrum*, bowiem na wygnaniu nie wznosi się świątyń”¹. Właśnie z uwagi na braku miejskiej pełni wyrażonej w istnieniu centrum i z tego przede wszystkim powodu muszą wciąż być częścią miasta. Poprzez przynależność do większej wyrazistej całości zostają określone, nazwane, utożsamione a zatem ożywione.

W części badawczej podjęto próbę recepcji myśli Richarda Florydy, a w szczególności koncepcji klasy kreatywnej oraz modelu rozwoju regionalnego. Drugim modelem ogniskującym empiryczne poszukiwania był model rozwoju miejskiego Ch. Mellandra i R. Florydy stworzony dla zbadania sytuacji rozwojowej miast szwajcarskich. Celem autorki było pokazanie w autorskim modelu rozwoju regionalnego, co z doświadczeń amerykańskich można wykorzystać w śląskich warunkach. W przeciwieństwie do prowadzonych przez Richarda Florydę analiz metropolii amerykańskich, przyjęta w badaniach jego koncepcja klasy kreatywnej nie okazała się kluczowym czynnikiem rozwoju regionu śląskiego. W śląskich realiach natomiast kluczowym zasobem jest tradycyjnie pojęty kapitał ludzki. Próba wykorzystania wskaźników zdefiniowanych przez amerykańskiego badacza, a stworzonych w celu oddania specyfiki społecznej miast w Stanach Zjednoczonych, nie była próbą w pełni udaną. Problem ten dotyczył przede wszystkim czynników określających tolerancyjność społeczności miejskiej. Zatem zasadniczym przedmiotem dalszych badań nad rozwojem miast oraz kontynuacją poszukiwań teoretycznych w zakresie modelu rozwojowego miast jest uściślenie czynników, które w polskich realiach wyraźniej determinują ów rozwój.

¹ . Sławek, *Akro/nekro/polis: wyobrażenia miejskiej przestrzeni* [w:] A. Zeidler-Janiszewska (red.), *Pisanie miasta czytanie miasta*, Wydawnictwo Fundacji Humaniora, Poznań 1997, s. 17.

Bibliografia

Książki

1. Amin A., Thift N., *Cities. Remagining the urban*, Cambridge 2002.
2. Barthes R., *Mit i znak. Eseje*, przeł. W. Błońska, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1970.
3. Beauregard R. A., *Voices of Decline: the Postwar Fate of US Cities*, Blackwell Publisher, Cambridge MA, Oxford 1993.
4. Benko G., *Geografia technopolii*, przeł. K. Malaga, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993.
5. Borkowski R. (red.), *Agresja i przemoc*, Abrys, Kraków 2001.
6. Bridge G., Watson S., *A Companion to the City*, Blackwell Publisher 2003.
7. Calvino I., *Niewidzialne miasta*, przeł. A. Kreisberg, Collegium Columbinum, Kraków 2005.
8. Castells M., *Kwestia miejska*, przeł. B. Jałowiecki, J. Piątkowski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1982.
9. Czerny M., *Globalizacja a rozwój. Wybrane zagadnienia geografii społeczno-gospodarczej świata*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005.
10. Czerwieński M., *Życie po miejsku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1974.
11. Dear M. J. (red.), *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, Sage Publications, Thousand Oaks 2002.
12. Dear M. J., *The Postmodern Urban Condition*, Blackwell Publisher 2000.
13. DeNavas-Walt C., Proctor B. D., Lee Ch. H., U.S. Census Bureau, Current Population Reports, P60-231, *Income, Poverty, and Health Insurance Coverage in the United States: 2005*, U.S. Government Printing Office, Washington, DC, 2006.
14. Domański R., *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
15. Domański R., *Miasto innowacyjne*, Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Studia t. CIX, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
16. Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J., *Suburban Nation: the Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, Nowy Jork 2000.
17. *Encyklopedia Politologii*, t. 4, Zakamycze, Kraków 2000.
18. *Encyklopedia Socjologii*, t. 2, „Oficyna Naukowa”, Warszawa 1999.
19. *Encyklopedia Socjologii*, t. 4, „Oficyna Naukowa”, Warszawa 2002.
20. Fainstein S. S., Campbell S. (red.), *Readings in Urban Theory*, Blackwell Publishers, Cambridge – Oxford 1996.
21. *Family Encyclopedia of American History*, New York 1975.

22. Flanagan W. G., *Urban Sociology: Images and Structure*, Allyn and Bacon, Boston 1999.
23. Florida R., *Cities and the Creative Class*, Routledge, Nowy Jork 2005.
24. Florida R., *The Rise of the Creative Class: and how it transforming work, leisure, community and everyday lives*, Basic Book, Nowy Jork 2002.
25. Frysztański K., *Miasta metropolitalne i ich przedmieścia. Z problematyki socjologii miasta oraz badań nad rzeczywistością krakowską*, Universitas, Kraków 1997.
26. Fukuyama F., *Wielki wstrząs*, przeł. H. Komorowska, K. Dorsz, Bertelsman Media, Warszawa 2000.
27. Garreau J., *Edge City: Life on the New Frontier*, Anchor Books, Nowy Jork 1991.
28. Ghirardo D., *Architektura po modernizmie*, przeł. M. Motak, M. A. Urbańska, VIA, Toruń – Wrocław 1999.
29. Giddens A., *Socjologia*, przeł. A. Szulżycka, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004.
30. Gleń A., Gutorow J., Jokiel I. (red.), *Miasto, przestrzeń topos, człowiek*, Uniwersytet Opolski, Opole 2005.
31. Gorzelak G., Smętkowski M., *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2005.
32. Gottdiener M., Hutchison R., *The New Urban Sociology*, Mc Graw-Hill Companies, Boston 2000.
33. Grotowska-Leder J., *Fenomen wielkomiejskiej biedy. Od epizodu do underclass*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2002.
34. Hise G., Dear M. J., Schockman H. E. (red.), *Rethinking Los Angeles*, Sage Publication, Thousand Oaks 1996.
35. Hryniewicz J., Jałowiecki B., Tucholska A., *Jak się żyje na obszarach metropolitalnych?*, Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa 2008.
36. Imbs H., (red.), *Miasto i kultura polska doby przemysłowej*, t.3 Wartości, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1993.
37. *International Encyclopedia of Sociology*, Fitzron Dearborn Publisher, Londyn – Chicago 1995;
38. Jacobo J., *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York 1992.
39. Jałowiecki B., Łukowski W. (red.), *Gettoizacja polskiej przestrzeni miejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2007.
40. Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M. S. (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2005.
41. Jałowiecki B., *Miasto i społeczne procesy urbanizacji. Problemy, teorie metody*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Kraków 1972.
42. Jałowiecki B., Szczepański M. S., *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, wyd. 2, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2006.

43. Jenks C. (red.), *Urban Culture; Critical Concepts in literary and Culture Studies*, Routledge, Londyn – Nowy Jork,
44. Karwińska A., *Wartości i potrzeby społeczne a przemiany środowiska miejskiego*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Seria Monograficzna nr 136, Kraków 1998.
45. Knox P. L., Taylor P. J. (red.), *World cities in a world-system*, Cambridge University Press, Cambridge 1995.
46. Krawczyń Z., Sowa K. (red.), *Socjologia w Polsce*, wyd. WSP, Rzeszów 1998.
47. LeGates R. T., Stout F. (red.), *The City Reader*, Routledgr, Londyn – Nowy Jork 1996.
48. Liggett H., Perry D. C. (red.), *Spatial Parctices. Critical Explorations in Social/Spatial Theory*, Sage Publications, Londyn, New Delhi 1995.
49. Lin J., Mele Ch. (red.), *The Urban Sociology Reader*, Routledge, Milton Park – Nowy Jork 2005.
50. Logan J. R., Molotch H. L., *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, University of California Press, Berkeley 1987.
51. Majer A. (red.), *Socjologia miasta – nowe dziedziny badań*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2007.
52. Majer A., *Duże miasta Ameryki. „Kryzys” i polityka odnowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1997.
53. Majer A., *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Polska Akademia Nauk Komitet Zagospodarowania Kraju, Studia t. CVII, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.
54. Majer A., Starosta P. (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004.
55. Malikowski M., *Socjologiczne badanie miasta. Problemy pojęciowe, teoretyczne i metodologiczne*, WSP, Rzeszów 1992.
56. Martin H. P., Schuman H., *Pułapki globalizacji. Atak na demokracje i dobrobyt*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1999.
57. Mc Rae H., *Świat w roku 2020: potęga, kultura i dobrobyt - wizja przyszłości*, przeł. R. Krzyków, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 1996.
58. Melvin J., *Architektura: kierunki, mistrzowie, arcydzieła*, przeł. A. Winiarski, Elipsa, Warszawa 2006.
59. Miles M., Hall T., Borden I. (red.), *The city cultures reader*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 2000.
60. Motak M., *Miasta Ameryki Północnej w okresie pionierskim 1559-1681. Dzieje formy urbanistycznej*, Politechnika Krakowska, Kraków 2004.
61. Okólski M., *Demografia. Podstawowe pojęcia, procesy i teorie w encyklopedycznym zarysie*, Scholar, Warszawa 2004.

62. Ostrowski W., *Urbanistyka współczesna*, Arkady, Warszawa 1975.
63. Pacione M. (red.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, t. 1-5, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2002.
64. Pałkiewicz J., *Jak żyć w dżungli miasta*, Askon, Warszawa 1998.
65. Parker S., *Urban theory and the urban experience*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 2004.
66. Pelc J., *Wstęp do semiotyki*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1982.
67. Phillips E. B., LeGates R. T., *City lights : an introduction to urban studies*,: Oxford University Press, Nowy Jork 1981.
68. Pile S., Obrok Ch., Mooney G. (red.), *Unruly cities? Order/Disorder*, Routledge, Londyn, Nowy Jork 1995.
69. Pióro Z. (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, Książka i Wiedza, Warszawa 1982;
70. Rewers E., *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005.
71. Rifkin J., *Wiek dostępu*, przeł. E. Kania, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2003.
72. Robertson R., White K. E., (red.) *Globalization. Critical Concept in Sociology*, t. 1, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2003.
73. Rybicka E., *Modernizowanie miasta. Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej*, Universitas, Kraków 2003.
74. Rybicki P., *Spółczesność miejskie*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1972.
75. Sagan I., *Miasto scena konfliktów i współpracy. Rozwój miast w świetle koncepcji reżimu miejskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
76. Sarapik V., Tüür K. (red.), *Koht ja Paik/ Place and Location*, Tallinn 2003.
77. Sassen S., *Globalization and its Discontents*, The New Press, Nowy Jork 1998.
78. Sassen S., *The Global City: New York, London, Tokyo*, wyd. II, Princeton University Press, New Jersey 2001.
79. Scott A. J. (red.) *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford 2002.
80. Short J. R., *The humane city : cities as if people matter*, Blackwell, Oxford - Cambridge 1991.
81. Słodczyk J., (red.) *Przemiany bazy ekonomicznej i struktur przestrzennych miast*, Uniwersytet Opolski, Opole 2002.
82. Stone C., *Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988*, Univeristy Press of Kansas, Lawrence 1989.
83. Susser I., *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Blackwell Publishers, Malden – Oxford 2002.
84. Szacka B., *Wprowadzenie do socjologii*, Oficyna naukowa, Warszawa 2003.

85. Szacki J., *Historia myśli socjologicznej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1983.
86. Szczepański J., *Socjologia. Rozwój problematyki i metod*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1969.
87. Thorns D. C., *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*, Palgrave Macmillan, New York 2002.
88. U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, U.S. Government Printing Office, Washington 1995.
89. Wallis A., *Ameryka - miasto*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Warszawa 1987.
90. Wallis A., *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1990.
91. Wallis A., *Socjologia wielkiego miasta*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1967.
92. Węclawowicz G., *Geografia społeczna miast: zróżnicowanie społeczno-przestrzenne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003.
93. Węgleński J., *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988.
94. Węgleński J., *Miasta Ameryki u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2001.
95. Węgleński J., *Urbanizacja. Kontrowersje wokół pojęcia*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1983.
96. Wódz J. (red.), *Problemy socjologii miasta*, Uniwersytet Śląski, Katowice 1984;
97. Wódz J. (red.), *Przestrzeń znacząca. Studia socjologiczne*, Śląski Instytut Naukowy, Katowice 1989;
98. Wódz K., Czekaj K. (red.), *Szkoła chicagowska w socjologii, Tradycja myśli społecznej i wymogi współczesnej socjologii empirycznej*, Uniwersytet Śląski, Katowice-Warszawa 1992;
99. Zeidler-Janiszewska A. (red.), *Pisanie miasta czytanie miasta*, Wydawnictwo Fundacji Humaniora, Poznań 1997.
100. Ziółkowski J., *Urbanizacja, miasto, osiedle. Studia socjologiczne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1965.

Czasopisma

1. Beaverstock J. V., Smith R. G., Taylor P. J., A Roster of World Cities, „Cities” 1999, nr 16 (6), s. 445-458.
2. Beaverstock J. V., Smith R. G., Taylor P. J., Walker D. R. F., Lorimer H., Globalization and World Cities: Some Measurement Methodologies, “Applied Geography” 2000, nr. 20 (1), s. 43-63.
3. Birch E. L., *Who Lives Downtown*, Brookings Institution metropolitan Policy Program, Washington 2005.

4. Brennan Ch., Hackler D., Hoene Ch, *Demographic Change in Small Cities, 1990 to 2000*, „Urban Affairs Review”, vol 40, no 3, January 2005, p. 342-361.
5. Cooke P., *Bliskość, wiedza i powstawanie innowacji*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2(24)/ 2006, s. 21-47.
6. Cusson M., *Przemoc na przedmieściach*, „Res Publika Nowa” 1998, nr 2-3, s. 12-16.
7. Deptuła Cz., *Metropolis* (1), „Znak” 1996, nr 2, s.127-133.
8. Ding Ch., Bingham R. D, *Beyond Edge Cities. Job Decentralization and Urban Sprawl*, “Urban Affairs Review” 2000, vol., 35, nr 6, s. 837-855.
9. Dioxadis K. A., *The City (II): Ecumenopolis, World-city of Tomorrow*, „Impact of science on society” vol. 19 (1969), nr. 2,s.179-193.
10. Dioxadis K. A., *The Death of our Cities*, “Science” 1970, vol 170, nr 23, s. 393-404;
11. Dioxadis K. A., *The Inhuman City*, Ciba Foundation Symposium on Healf and Mankind 1967, s. 178-193.
12. Falksohn R., Zand B., *Miasta gorszego Boga*, "Forum" 2004, nr 25, 28-30.
13. Federal Register, *Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas*, vol. 65, no. 249, December 2000.
14. Fishman R., *The American Metropolis at Century's End: Past and Future Influences*, „Housing Policy Debate” 2000, vol. 11, nr 1, s. 199-213.
15. Frey W. H., *Diversity Spreads Out: Metropolitan Shifts in Hispanic, Asian, and Black Populations Since2000*, Brookings Institution Metropolitan Policy Program, Waszyngton 2006.
16. Frost L., *The History of American Cities and Suburbs*, „Journal of Urban History” vol. 27, no. 3, March 2001, s. 362-376.
17. Frysztański K., *O niektórych aspektach kształtowania się kierunków badawczych socjologii miasta w Polsce*, „Studia Socjologiczne” 1976, nr 1, s. 235-259.
18. Glaeser E. L., Kahn M., Chu Ch., *Job Sprawl: Employment Location in U.S. Metropolitan Areas*, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Maj 2001;
19. Glaeser E. L., Shapiro J. M., *City Growth and the 2000 Census: Which Places Grew, and Why*, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Waszyngton 2001.
20. Glaeser E. L., Vigdor J. L., *Racial Segregation in the 2000 Census: Promising News*, The Brookings Institution Center on Urban & Metropolitan Policy, 2001.
21. Grzeszczak J., *Kontrurbanizacja - idea i rzeczywistość*, „Przegląd Geograficzny” 2000, T. LXXII, z. 4, s. 373-393.
22. Harvey D., *Kwestia urbanizacji*, „Kultura i Społeczeństwo” 1996, nr 4, s. 15-42.

23. Jałowiecki B., *Charakterystyka procesów urbanizacji Polski*, „Studia Socjologiczne” 1978, nr 3, s. 101-126.
24. Jałowiecki B., *Przestrzeń ludyczna – nowe obszary metropolii*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2005, nr 3(21), s. 5-19.
25. Jałowiecki B., *Znaczenie przestrzeni*, „Studia Socjologiczne” 1991, nr ½, s. 51-67.
26. Jessop B., *The Regulation Approach, Governance, and Post-Fordism: Alternative Perspectives on Economic and Political Change?* “Economy and Society” 1995, 24 (3), str. 307-333.
27. Lang R. E., Danielsen K. A., *Gated communities in America: walling out the world?*, “Housing Policy Debate” 1997, t. 8, nr 4, s. 867-899.
28. Lang R. E., LeFurgy J., *Edgeless Cities: Examining the Noncentered Metropolis*, “Housing Policy Debate” 2003, vol. 14, is 3, p. 427-460.
29. Lang R. E., *Office Sprawl: The Evolving Geography of Business*, Brooking Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, październik 2000;
30. Lang R. E., Simmons P. A., „Boomburbs“ *The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United State*, Fannie Mae Foundation 2001.
31. Lisowski A., *Dualne miasto - metafora a rzeczywistość*, „Przegląd Geograficzny” 2000, T. LXXII, z. 3, s. 231- 245;
32. Lopez R., Hynes H. P., *Sprawl In the 1990s: Measurement, Distribution and Trends*, “Urban Affairs Review” 2003, vol. 38, nr 3, s 325-355.
33. *Los Angeles in Focus: a Profile from Census 2000*, The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy 2003.
34. Lucy W. H., Philips D. L., *Suburban and the Census: Patterns of Growth and Decline*, The Brookings Institution Center on Urban & Metropolitan Policy, Waszyngton 2001.
35. Majer A., *Globalizm i Łódź*, „Przegląd Społeczny” 1997, t. XLVI, s. 11-28.
36. Majer A., *Miasto: tekst czy rzeczywistość - obszar nierówności społecznych?*, Acta Universitatis Lodziensis, Folia Sociologica 28, Łódź 1999, s. 115-130.
37. McKenzie E., *Common-Interest Housing in the communities of tomorrow*, “Housing Policy Debate” 2003, t. 14, nr 1-2, s. 203-234;
38. Mellander Ch., Florida R., *The Creative Class or Human Capital? – explaining regional development in Sweden*, CESIS Electronic Working Paper Series, Paper no. 79, January 2007.
39. Miciukiewicz K., *Inteligentne miasto*, „Kultura Współczesna” 2002, nr 3-4, s. 53-64.
40. Miller R. P., *Planning in the Age of Sprawl – a Profusion of Perspectives*, Comprehensive Plan Research Report Number 99-001, Hamilton County Regional Planning Commission, Cincinnati, Ohio, September 1999.

41. Misztal B., *Fascynacja i zaangażowanie. Nowe wątki teoretyczne w amerykańskiej socjologii miasta*, „Studia Socjologiczne” 1985, nr 2 (97), s. 143-159.
42. Molotch H., *The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place*, “The American Journal of Sociology” 1976, vol 82, nr 2, s. 309-332.
43. Mossberg K., Stoper G., *The Evolution of Urban Regime Theory. The Challenge of Conceptualization*, “Urban Affairs Review” 2001, t. 36, nr 6, s. 810-835.
44. Mumford L., *Miasto „Polis”* 1996, nr 6, s. 5-7.
45. Musil J., *Pięćdziesiąt lat socjologii miasta*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2003, nr 1(11), s. 5-36.
46. Newman H. K., *Decentralization of Atlanta’s Convention Business*, „Urban Affairs Review” 2002, vol. 38, no. 2, s. 232-252.
47. Newman H. K., *Decentralization of Atlanta's Convention Business*, „Urban Affairs Review”, vol. 38, no. 2, November 2002, s. 232-252.
48. Puentes R., Warren D., *One-Fifth of America: A Comprehensive Guide to America’s First Suburbs*, The Brookings Institution Metropolitan Policy Program, Waszyngton 2006.
49. R. E. Lang, K. A. Daniels, *Gated communities in America: walling out the world?*, “Housing Policy Debate” 1997, t. 8, nr 4, s. 867-899.
50. Sastry N., Pebley A., Zonta M., *Neighborhood Definitions and the Spatial Dimension of Daily Life in Los Angeles*, RAND, UCLA, 2002.
51. Sheehan M., *City Limits: Putting the Brakes on Sprawl*, Worldwatch Institute, Paper 156, Waszyngton 2001.
52. Squires G. D., Friedman S., Saidat C., *Experiencing Residential Segregation. A contemporary Study of Washington*, "Urban Affairs Review" November 2002, vol. 38, no. 2, s.155-183.
53. Stoll M. A., *Job Sprawl and the Spatial Mismatch between Blacks and Jobs*, The Brookings Institution metropolitan Policy Program, Waszyngton 2005.
54. Stone C., *Looking Back to Look Forward. Reflections on Urban Regime Analysis*, “Urban Affairs Review” 2005, Vol. 40, No. 3, s. 309-341.
55. Studnicki-Gizbert K. W., *Współczesne mury warowne*, „Dziś” 204, nr 11, s. 57-64.
56. Taylor P. J., Lang R. E., U.S. Cities in the „World City Network“, The Brookings Institution Metropolitan Policy Program, Waszyngton 2005.
57. Webster C., Glasze G., Frantz K., *The global spread of gated communities*, "Environment and Planning" B: Planning and Design 2002, nr 29, s. 315 - 320.

Źródła internetowe

1. Beck R., Kolankiewicz L., *Weighting Sprawl Factors In Large U.S. Cities*, 2001, (www.sprawlcity.com)
2. Hall P., *Megacities, world cities and global cities*, Rotterdam 1997, www.megacities.nl/lecture_1/lecture.html
3. Hall P., *World Cities, Mega-Cities and Global Mega-City-Regions*, 7. 01.2004, <http://www.lboro.ac.uk/departments/gy/gawc/rb/al6.html>
4. Kling R., Olin S., Poster M., *Beyond the Edge: the Dynamism of Postsuburban Regions*, <http://www.slis.indiana.edu/faculty/kling/pubs/postintr.html>
5. Low S. M., *The edge and the center: gated communities and the discourse of urban fear*, Nowy Jork 2000, www.cf.ac.uk/cplan/chris/gci/setha1.pdf (9.05.2005)
6. Low S. M., *The edge and the center: gated communities and the discourse of urban fear*, Nowy Jork 2000, www.cf.ac.uk/cplan/chris/gci/setha1.pdf (9.05.2005)