



Andrzej Majer

Uniwersytet Łódzki

Miasta przeszłości i nowoczesności

Abstract: Cities are an emanation of societies, therefore to interpret their features and changes can be of great use these theories, that explain the mechanisms of social survival and development; first theories of social change. The support structure for description and explanation of these changes may be the most common social sciences and humanities explanatory diagram of the triad. Her first part is almost complete now “crisis” of the cities. The second link in the triad is the “renewal” of cities in the second half of the XXth century, aiming to reverse the degradation and renew urban economic and social structures. The third member of the triad refers to the present and the next stage symptoms: a renewed and revived thanks to new investments in large cities reborn, strive for the title of “creative” and fill successfully tissue culture and science, aiming to certify that they are still an attractive, living environment. The spatial structure of cities from ancient times reflected social structure. In the postindustrial cities in the form deurbanization affected, resulting in the focus of settlement and economic base moved outside the boundaries of previously developed cities. The current period and the third component of the triad is the era of post-fordistic “creative cities” with a creative class.

Key words: triad of urbanization, creative cities, post-fordistic cities

Urbanizacja ery nowoczesności

Najwięcej ludzi zamieszkuje dzisiaj obszary zurbanizowane i wszystko wskazuje na to, że w przyszłości takie rozmieszczenie populacji będzie dominować. To wyjaśnia, dlaczego badania miejskie dotyczą aktualnych kwestii oraz dlaczego wiedza o miastach musi być wciąż odnawiana. Same miasta nieustannie się zmieniają wraz z tym, jak następują przemiany społeczeństw, których emanacją miasta były od początków cywilizacji. Wydaje się dzisiaj bezsporne, że fenomen miast trzeba interpretować, używając przesłanek pochodzących z wielu źródeł.

Każda z nauk zajmujących się miejskimi badaniami (nazwijmy je krócej „naukami o miastach”) tworzyła i tworzy nadal osobne interpretacje, chociaż te formalnie odmienne punkty widzenia w gruncie rzeczy pokrywają się i uzupełniają.

W niniejszym tekście aksjomatem i punktem wyjścia jest teza, że miasta są emanacją społeczeństw, a zatem do interpretacji ich cech i przemian dają się zastosować te z wielkich teorii, które wyjaśniają mechanizmy społecznego trwania i rozwoju; przede wszystkim teorii zmiany społecznej. Dokonanie się na arenie cywilizacji dwóch wielkich procesów: industrializacji i urbanizacji, rozrost miast, ich „eksplozja” w pierwszej połowie XX wieku, następnie załamanie się kondycji ekonomicznej, rozwój infrastruktury miejskiej poza miastami w wyniku suburbanizacji, wreszcie współczesna, podejmowana na szeroką skalę odnowa — to kolejne ogniwa łańcucha transformacji, do której odnoszą się również podstawowe aksjomaty teorii zmiany:

- 1) zmiana społeczna to każde przeobrażenie, które jest postrzegane jako znaczące dla całości życia społecznego, w tym również dla kondycji miast,
- 2) można wyróżnić zmiany o charakterze rewolucyjnym i ewolucyjnym, globalnym i marginalnym, dokonujące się wewnątrz i zmieniające całe społeczeństwa, kultury, cywilizacje, a na tej fali również miasta,
- 3) procesy zmieniające strukturę i charakter miast powtarzają zmiany ogólnospołeczne, są zatem regularne, powtarzalne lub incydentalne.

Zasadniczą konstrukcją wspierającą opis i wyjaśnienie tych zmian może być najpowszechniejszy w ramach nauk społecznych i humanistycznych eksplanacyjny schemat triady, znany od czasów Hegla, rozwijany przez marksizm i modyfikowany w filozofii współczesnej, a co ważniejsze — opisujący w sposób dostatecznie przejrzysty pojawienie się i rozkwit miast przez cały wiek XIX do połowy wieku XX, następnie upadek miast przemysłowych około lat 70. XX wieku, wreszcie ponowny rozkwit i odrodzenie w końcu ubiegłego i na początku nowego stulecia. Nie inaczej postąpił Gedeon Sjöberg, kreśląc trójczłonową kolejność zmian charakteru i form miejskich w erze nowoczesności — od miasta przedprzemysłowego, przez fazę przejściową w postaci miasta uprzemysławiającego się, do miasta przemysłowego, co odpowiada kolejności zmian ustrojowych społeczeństw: od feudalnego do preindustrialnego, przez literackie preindustrialne, do miejskiego społeczeństwa przemysłowego. W każdym z tych stadiów struktura społeczna i odpowiadające jej formy przestrzenne miały inne cechy, jednak reguła dyspersji w przestrzeni członów struktury społecznej pozostawała niezmienna: zgodnie z zasadą hierarchiczności i dominacji, elity mieściły się w centrum, a kategorie zajmujące niższe pozycje — sukcesywnie dalej od centralnego obszaru (Sjöberg, 1960, s. 7—14).

Nowoczesność ma na użytek tych rozważań ogólne znaczenie kategorii jednocześnie opisowej i wartościującej, odnoszącej się do instytucji i wzorów zachowań, których początki sięgają końca europejskiego feudalizmu, chociaż ich realny wpływ na losy świata zaznaczył się z całą intensywnością dopiero w wieku XX. Jedną z instytucjonalnych osi nowoczesności jest industrializm; drugą osią jest kapitalizm, czyli system wytwarzania dóbr, którego elementami są konkurencja i urynkowanie siły roboczej (Giddens, 2003, s. 21—22).

Odkładając na bok polemikę na temat znaczenia i zakresu tego labilnego pojęcia, nowoczesność można też pojmować na sposób historyczny. Będzie to wówczas obraz sekwencji zmian uruchomionych przez wielkie rewolucje: amerykańską, francuską i przemysłową, które nadały polityczne, prawne i ekonomiczne ramy instytucjonalne nowej formacji, czyli kapitalizmowi, wprowadzając na trwałe demokrację konstytucyjną, ideę rządów prawa i zasadę suwerenności państw narodowych. Historycznym dziedzictwem nowoczesności był nowy sposób wytwarzania w postaci masowej produkcji przemysłowej, nowy sposób i styl życia (urbanizm) i dynamiczny system własności prywatnej, otwarty na świeże pomysły czy innowacyjne formy przedsiębiorczości, sprzyjający progresywnie myślącym właścicielom umiejącym mnożyć kapitał. Był to jednak także system skłonny do generowania niestabilności, narażony na kryzysy finansowe i niegwarantujący bezpieczeństwa pracy. Ta dialektyczna i chwiejna natura kapitalizmu w ciągu XIX i XX wieku aż po dzień dzisiejszy wciąż o sobie przypomina.

Bliższe socjologicznemu sposobowi widzenia, analityczne ujęcie nowoczesności (autorem pierwszego zestawienia jej cech był jeden z ojców socjologii, August Comte) uwzględniło:

- 1) koncentrację siły roboczej w centrach miejskich,
- 2) organizację pracy zorientowaną na efektywność i zysk,
- 3) zastosowanie nauki i techniki w procesach produkcyjnych,
- 4) wystąpienie jawnego lub utajonego antagonizmu pomiędzy pracodawcami i pracownikami,
- 5) rosnące kontrasty społeczne,
- 6) oparcie systemu ekonomicznego na indywidualnej przedsiębiorczości i konkurencji (Sztompka, 2002, s. 558).

Można postawić znak równości między nowoczesnością, uprzemysłowieniem i urbanizacją. Ten układ przez niemal dwieście lat był synonimem ruchu i zmiany. Możemy wskazać, pisze Anthony Giddens, trzy zasadnicze źródła zmiany społecznej: środowisko fizyczne, organizacje polityczne i czynniki kulturowe (Giddens, 2004, s. 65). W tym kolejnym, przywoływanym tu przykładowo, trójskładnikowym schemacie czynnik organizacji politycznych daje się zastąpić przez czynnik sposobu gospodarowania, czyli kapitalizm i jego transformację. Należy także uwzględnić synergię wszystkich czynników: środowisko fizyczne (miasta i ich przemiany) było i jest stale skutkiem interferencji kolejno po sobie następujących faz rozwojowych kapitalizmu i pochodną czynników kulturowych, prowadzących do urbanizacji w stopniu, jaki nakazuje dzisiaj oznamiać sukcesy kapitalizmu poznawczo-kulturowego.

Korzystając z przypominanych tu w skrócie modeli, przemiany miast w drugiej połowie XX wieku można również przedstawić z wykorzystaniem figury triady. Jej pierwszy człon to „kryzys” miast. Aglomeracje miejskie będące ośrodkami koncentracji przemysłu, traktowanego niegdyś jak szczytowe osiągnięcie postępu i kultury materialnej, osiągnęły mniej więcej w połowie zeszłego stulecia stan zapaści ekonomicznych podstaw swej egzystencji. Infrastruktura i atrybuty nowoczesnego standardu życia, takie jak wygoda, łatwość przemieszczania się,

obfitość usług, bliskość miejsc pracy, przeniosły się poza aglomeracje razem z falą suburbanizacji (najbardziej pożądanym środowiskiem zamieszkania były dalekie przedmieścia lub osiedla obrzebne) — w przeciwieństwie do miast, a szczególnie ich centralnych dzielnic, będących synonimami kryzysu, komunalnego zaniedbania i patologii. Drugie ogniwo triady to „odnowa” miast. Przez całą drugą połowę XX wieku trwały równoległe wysiłki, mające odwrócić degradację i odnowić miejskie struktury ekonomiczne i społeczne; okazały się one przełomowe i zbawienne dla całej polityki społecznej. Trzeci człon triady dotyczy współczesności i symptomów kolejnego stadium: odnowione i ożywione dzięki nowym inwestycjom duże miasta odradzają się, zabiegają o miano „kreatywnych” i wypełniają z powodzeniem tkanką nauki i kultury, mających zaświadczać, że są nadal atrakcyjnym środowiskiem życia.

Trzy konsekwentne ogniwa są składnikami procesu urbanizacji, będącej łącznym, synergicznym skutkiem transformacji całego układu sił wytwórczych i działania obiektywnych, strukturalnych prawidłowości rozwojowych. Urbanizacja jest czynnym procesem wytwarzania miejskiej przestrzeni mieszkalnej, sukcesywnie podporządkowującym się kolejnym fazom rozwojowym kapitalizmu. Ich podstawowe własności i zmiany sposobu produkcji, takie jak industrializacja i dezindustrializacja, stymulowane nieustannym rozwojem techniki i organizacji wytwarzania, wywoływały kolejne etapy rozwoju dużych miast, a więc koncentrację i dekoncentrację struktur przestrzennych (suburbanizację) oraz restrukturyzację — równoznaczną z odnową.

Wyczerpujący opis elementów zarysowanego tu układu przekroczyłby znacznie ramy tego tekstu. Najmniej uwagi poświęcono końcowi ery nowoczesności, kiedy to nastąpił „kryzys” miast przemysłowych. Nieco więcej — erze postprzemysłowej i zachodzącym wówczas procesom miejskim. Na koniec ponownie niedużo miejsca zajmują uwagi na temat współczesnej fazy urbanizacji i koncepcji „miast kreatywnych”.

Ta nierównomierność proporcji jest uzasadniona. Po pierwsze dlatego, że przejście pomiędzy fazą przemysłową i postprzemysłową było najbardziej brzemienne w skutki. Wciąż jeszcze w wielu miastach widoczne są materialne pozostałości industrializacji, a aktualne procesy rozwojowe przypominają powolne zmywanie przemysłowego makijażu. Dotyczy to szczególnie takich polskich miast, jak Łódź i jednostki aglomeracji śląskiej. Nowe tendencje w polityce miejskiej są w Polsce dopiero w fazie inicjalnej, jakkolwiek można także dostrzegać ich pierwsze pozytywne symptomy (Majer, 2014).

Po drugie, na całym świecie — również w polskiej rzeczywistości — można odnotować znaki odradzania się nowoczesnych metropolii w sposób, który łączy kwestie produkcji i pracy z wyraźnym przekonaniem o konieczności zachowania społecznej logiki miejskiej przestrzeni. W rezultacie niektóre z najważniejszych zmian mają korzenie w strukturze działalności gospodarczej, uwzględniającej fakt, że współczesne miasta są coraz bardziej zaangażowane w procesy globalizacji. Dziedzictwem nowoczesności w drugiej połowie XX wieku były miasta różnej wielkości i w różnej kondycji ekonomicznej i społecznej. Wcześniej przez 150 lat

urbanizacja i jej spektakularny rezultat w postaci powierzchniowego i demograficznego rozwoju miast wykazywały niemal wykładniczy wzrost. Jeszcze w latach 70. XX wieku wielu badaczom rozwoju miast wydawało się, że koncentracja ludzi i miejsc pracy na ograniczonej przestrzeni wyznacza kierunek liniowego i synergicznego działania efektu skali: miasta coraz szybciej będą powiększać swój obszar i zaludnienie (Davis, 1972, s. 52). Zgodnie z klasycznym rozumieniem synergii, współwystępowanie w czasie różnych czynników powinno było dawać rezultat większy niż suma poszczególnych działań; w tym wypadku — pozytywny. Postęp naukowo-techniczny miał zapobiegać ewentualnym niepożądanym skutkom, a osiągnięcia polityki — nierównościom w skali narodów i kontynentów. Przekonanie to miało realne podstawy: odsetek ludności zamieszkującej zurbanizowane regiony Wielkiej Brytanii przekroczył wówczas 80%, a pozostałe kraje rozwiniętego kapitalizmu zbliżały się do tej proporcji.

Nowoczesna struktura przestrzenna miast

Struktura przestrzenna miast od najdawniejszych czasów była odzwierciedleniem struktury społecznej. W Toruniu, jednym z najlepiej zachowanych historycznych miast w Polsce, widzimy wokół rynku kamienice bogatych kupców szlacheckich branż (złotników, bławatników), podczas gdy ludzie utrzymujący się z mało wykwintnego i nieprzyjemnie pachnącego garbarstwa musieli zamieszkiwać przestrzeń tuż przy miejskich murach. Nie inaczej było, mimo znacznej różnicy epok, w okresie kształtowania się nowoczesnego miasta.

W geografii wyróżnia się cztery historyczne stadia rozwoju miast i odpowiadające im cztery fazy procesu urbanizacji (przedstawiane dalej w znacznym uproszczeniu):

- 1) urbanizację wstępną albo właściwą, trwającą od końca XVIII do połowy XX wieku, polegającą na nieprzerwanym napływie i koncentracji ludności w miastach, a szczególnie w ich centralnych częściach;
- 2) suburbanizację, w masowej skali dokonaną w połowie XX wieku, polegającą na dwukierunkowej wymianie ludności: w miarę dalszego wzrostu ludnościowego miasta opuszczała klasa średnia, zaludniając obszary podmiejskie (suburbia), a jej miejsce w dzielnicach centralnych zajmowała należąca do klas niższych ludność wiejska; stopniowe wyludnianie się śródmieść i rozrost przedmieść prowadziły do powstawania i rozrostu aglomeracji;
- 3) dezurbanizację (kontrurbanizację), trwającą od lat 60. XX wieku, kiedy to nasiliły się odpływ ludności i wyludnianie dzielnic centralnych, mieszkańcy przenosili się na coraz dalsze przedmieścia, co z czasem powodowało zmniejszanie się zaludnienia całej aglomeracji; odpływ ludności związany był z jednej strony z przenoszeniem się poza miasto zakładów przemysłowych i usług, a z drugiej — z poszukiwaniem atrakcyjniejszych miejsc zamieszkania („miast

obrzeżnych”); powodowało to dalszy rozrost przestrzenny obszarów zurbanizowanych;

- 4) reurbanizację, rozpoczynającą się w końcu XX wieku i trwającą do dzisiaj; nadal postępuje rozrost przestrzenny obszarów zurbanizowanych i tworzenie się rozległych obszarów metropolitalnych i ich zgrupowań (megapolis); równocześnie w tej fazie dochodzi również do modernizacji i odradzania się centrów miast w wyniku procesów rewitalizacji, co sprawia, że odnowione dzielnice śródmiejskie znów stają się atrakcyjnym miejscem zamieszkania i przenosi się do nich część mieszkańców przedmieść (Liszewski, 2012).

Z przedstawionego zarysu wynika, że zwrotny moment zmiany w materialnym środowisku miast przypadł na połowę minionego stulecia. Odziedziczony jeszcze po poprzednim stuleciu, trwający przez pierwszą połowę XX wieku i część drugiej przeważający model rozwoju w Ameryce Północnej i w Europie Zachodniej opierał się na masowej produkcji, skupionej w miastach specjalizujących się w określonych gałęziach przemysłu: samochodowego, maszynowego, sprzętu gospodarstwa domowego, sprzętu elektrycznego itd. Oznaczało to rozdział przestrzeni miejskiej na śródmiejskie centrum, grupujące ogólnomiejskie usługi oraz na dzielnice produkcyjne i nieprodukcyjne, a w obrębie tych drugich — na kwartały mieszkalne pracowników fizycznych, umysłowych i właścicieli środków produkcji. W Stanach Zjednoczonych na fragmentację przestrzeni pracy i konsumpcji nakładało się rozwarstwienie rasowe dzielnic zamieszkiwanych przez pracowników fizycznych. W Europie Zachodniej podobnie zróżnicowane formy zgrupowane były w paśmie rozciągającym się od środkowej Anglii przez północny wschód Francji, Belgię, południową Holandię, po Zagłębie Ruhry w Niemczech, z odnogami sięgającymi północno-zachodnich Włoch i południowej Szwecji. Na terenie Polski przemysł koncentrował się w kilku aglomeracjach: wydobywczy i ciężki na Górnym Śląsku, lekki w Łodzi, stoczniowy na Wybrzeżu.

Powstałe jeszcze w okresie szczytowego rozwoju urbanizacji miasta przemysłowe rozwijały się w wyniku oddziaływania kilku czynników: centralizacji bazy ekonomicznej i podstawowych funkcji (produkcji przemysłowej, handlu, usług, oświaty, itp.), rozkwitu korzystających z tej bazy struktur społecznych i gospodarczych (czyli wzrostu liczebnego i koncentracji przestrzennej ludności) oraz powstawania wielu wyspecjalizowanych podmiotów administracyjnych czy usługowych. Rozwój wolnokonkurencyjnej gospodarki wzmacniał tempo jej przemiany w nową formę kapitalizmu wielkoprzemysłowego, kiedy to kapitał zaczął skupiać się w dużych korporacjach i w rękach wąskiej klasy przemysłowych magnatów. Przemiany struktury przestrzennej miast w XIX i na początku XX wieku miały dwie podstawowe fazy. Pierwszą z nich, rozpoczynającą się mniej więcej od lat 40. i trwającą do lat 70. XIX wieku, była koncentracja, czyli wypełnianie się miast zwartą zabudową o zróżnicowanych funkcjach. Drugą fazą była dekoncentracja (trwająca od ok. 1880 do 1910 roku), czyli odśrodkowy rozwój miast na skutek przenoszenia się zabudowy produkcyjnej i mieszkalnej do pierścienia podmiejskiego.

Z początkiem XX stulecia rozpoczął się następny etap zmiany w strukturze przestrzennej miast, czyli dekoncentracja zabudowy przemysłowej i mieszkalnej,

a w jej wyniku rozszerzanie się granic zabudowy miejskiej. Korporacjom przemysłowym dążącym do zwielokrotnienia produkcji zaczynało brakować terenów w centralnych dzielnicach miast, dlatego chętnie szukały nowych lokalizacji na przedmieściach — co wiązało się także z mniejszymi kosztami pozyskania terenów pod rozbudowę i niższymi podatkami. W wielu wypadkach decydowały o tym również względy technologiczne, np. konieczność instalowania maszyn wprost na ziemi zamiast — jak poprzednio — na piętrach wysokich budynków, ze względu na drgania poruszanych silnikami elektrycznymi maszyn (Levy, 1991, s. 15). Swobodę lokalizacyjną przemysłu zwiększyły w tym czasie znacznie linie przesyłowe energii elektrycznej. Powstające w wyniku dekoncentracji nowe peryferyjne centra produkcji przemysłowej tworzyły się najpierw wzdłuż lub też w bliskim zasięgu głównych linii komunikacji i terminali przeładunkowych, do czego zmuszało rosnące wciąż wykorzystanie transportu kolejowego.

W przeciwieństwie do XIX-wiecznych technologii wykorzystujących zalety wspólnej lokalizacji w sposób charakterystyczny dla pierwszego, „neo-technicznego” etapu rozwoju przemysłowego (określenie Lewisa Mumforda), nowe technologie produkcyjne końca XIX i początku XX wieku były dekoncentrujące. Nabierająca wówczas rozpędu „druga” rewolucja przemysłowa uruchomiła długotrwały i — jak się okazało — nieodwracalny proces kurczenia się przemysłu ciężkiego na rzecz przemysłu przetwórczego i produkcji dóbr konsumpcyjnych, za którym z czasem nastąpił rozwój tzw. trzeciego sektora — kwalifikowanych i wyspecjalizowanych usług świadczonych przez małe i średnie firmy. Zaczęło się to przejawiać w zmianach całej struktury społeczno-zawodowej.

Dekoncentrację struktury przestrzennej miast przyspieszył także rozwój publicznych środków transportu, zwłaszcza linii tramwajowych, a wkrótce potem metra i komunikacji autobusowej. Kolejne ułatwienia w dziedzinie komunikacji stały się możliwe dzięki nowym technikom łączności. Rozrzadzanie się zagospodarowania śródmiejskich dzielnic zwalniało miejsca centralne, najbardziej poszukiwane pod zabudowę administracyjno-biurową i handlowo-usługową, której zaczęło szybko przybywać w miarę wzrostu zapotrzebowania na tzw. usługi ogólnomiejskie (bankowość, ubezpieczenia, hotele itp.). Śródmiejskie kwartały stały się areną spekulacji gruntami i rywalizacji o przynoszące największy profit centralne lokalizacje. Przełom XIX i XX stulecia zapoczątkował nowy kierunek urbanizacji, polegający na przestrzennym i ludnościowym rozwoju lokowanych wcześniej małych osad miejskich oraz na wzroście liczby nowych miast zakładanych „na surowym korzeniu”.

Lata 1920—1960 były w Stanach Zjednoczonych i w Europie Zachodniej okresem głównego natężenia rozwoju przestrzennego dużych miast i kulminacji przyrostu liczby ludności miejskiej, co zostało nazwane obrazowo przez Petera Halla „eksplozją metropolii” (Hall, 1966). Koncentracja kapitału finansowego i dokonująca się równolegle koncentracja kapitału handlowego przyczyniły się do ostatecznego ukształtowania zwartych przestrzennie centralnych dzielnic, w których zlokalizowane zostały główne usługi ogólnomiejskie. Przemysł oraz usługi, a w ślad za nimi także lokalizacja osiedli mieszkaniowych, zaczęły natomiast podlegać procesowi zmian o odwrotnym wektorze, tj. odśrodkowej dyspersji poza

obszar centralny. Miasta o wyraźnie dotąd zaznaczonych granicach zmieniały się w nową formę rozprzestrzenionych, rozmytych aglomeracji miejsko-przemysłowych — układów złożonych z miast właściwych, będących wytworami wcześniejszej intensywnej urbanizacji (od tej pory „miast centralnych”), mniejszych osiedli w pierścieniach podmiejskich oraz otaczających je dawnych terenów wiejskich, włączanych sukcesywnie w zasięg oddziaływania procesu urbanizacji.

Pojęciu „aglomeracja”, oznaczającemu strukturę, wewnątrz której postępuje dyspersja przestrzenna zabudowy oraz występują ciążenia dośrodkowe i wykształcają się wewnętrzne powiązania pomiędzy ośrodkami osadniczymi wchodzącymi w jej skład, w amerykańskiej literaturze odpowiada termin „obszar metropolitalny” lub „metropolia”, co oznacza również największe aglomeracje, których oddziaływanie wykracza poza granice regionów. Z początku aglomeracje miejsko-przemysłowe stanowiły układy stosunkowo zwarte, z czasem rozszerzały się one coraz bardziej, tworząc struktury policentryczne, zbudowane z wyraźnie zaznaczającego się serca w postaci miasta właściwego (centralnej dzielnicy biznesu i miasta centralnego w otoczeniu pierścienia podmiejskiego) oraz kilku ośrodków pomocniczych, otoczonych przez rozległy region funkcjonalny (inaczej: region oddziaływania funkcji miejskich). W takiej policentrycznej strukturze związki między poszczególnymi skupiskami osadnictwa podtrzymywane były przez funkcjonalne zależności, wynikające głównie z koncentracji miejsc pracy i usług w miastach centralnych oraz z wahadłowych migracji i codziennych dojazdów pracowników.

Urbanizacja w tym czasie była już mniej zależna od czynnika koncentracji siły roboczej w miastach. Przemysł i znacząca część usług zaczęły stopniowo opuszczać miasta centralne, pozostając nadal w granicach regionów funkcjonalnych aglomeracji ze względu na rozproszone tam zasoby rąk do pracy oraz konieczność utrzymywania powiązań z centralnymi dzielnicami biznesu. Stopniowe przesuwanie się miejsc pracy w kierunku odśrodkowym wpływało natomiast na stały rozwój małych i średnich centrów osadnictwa oraz na znaczne powiększenie promienia zasięgu aglomeracji.

Poprzemysłowy rozwój miast

Kolejny etap przekształcania się kapitalizmu, nazwany „poprzemysłowym”, wiązał się ze zmianą modelu rozwoju ekonomicznego, polegającą na odejściu od przemysłu ciężkiego i przetwórczego na rzecz przemysłu lekkiego i usług jako podstawowych czynników rozwoju. Jednym z głównych skutków tej zmiany była decentralizacja przestrzenna produkcji przemysłowej oraz handlu i usług. W jej wyniku dokonało się również definitywne odwrócenie głównego dotychczas kierunku urbanizacji i zastąpienie go przez dekoncentrację miejskich struktur przestrzennych, wskutek czego zaczęła się także wykształcać nowa forma miasta poprzemysłowego — tzw. miasta usługowego.

Już przy końcu okresu międzywojennego jednym z głównych czynników, a zarazem symbolem tworzenia się nowego typu zurbanizowanej przestrzeni była suburbanizacja — proces osiedlania się klasy średniej w strefach podmiejskich. Powszechnie uważa się, że jest to naturalna konsekwencja wzrostu dobrobytu społeczeństwa w rozwiniętych krajach i namacalny dowód ekonomicznego awansu klas średnich, zyskujących możliwość przeprowadzki na suburbia dużych miast w poszukiwaniu bardziej komfortowego i bezpieczniejszego środowiska zamieszkania. Suburbanizacja dopełniła ostatecznie cykl dekoncentracji struktury przestrzennej miast i przesądziła o finalnym przybieraniu przez nie kształtu policentrycznych aglomeracji. Główne natężenie tego procesu przypada na początek lat 50. XX wieku, odkąd miasta zaczęły rozlewać się daleko poza swe dotychczasowe granice zgrupowaniami osiedli domów jednorodzinnych, a zurbanizowana przestrzeń rozszerzała się dzięki wchłanianiu coraz to nowych tzw. obszarów marginalnych — związanych funkcjonalnie z miastem centralnym, choć oddalonych od niego niekiedy o 50 mil. „Wielka wewnętrzna migracja” — jak zaczęto nazywać suburbanizację w Stanach Zjednoczonych — prowadziła do powstawania na obrzeżach miast osiedli sypialni, w których później dopiero rozwinięte zostały funkcje usługowe, a z czasem także produkcyjne.

Suburbanizację przyspieszyły zachodzące wówczas procesy społeczne, a zwłaszcza głębokie przekształcenia struktury społeczno-zawodowej, która już w latach 30. XX wieku zmieniała się pod wpływem regularnych procesów ruchliwości społecznej. W okresie powojennym dokonało się wyraźne przesunięcie proporcji w ogólnej liczbie pracowników najemnych udziału zawodów niefizycznych, czyli „białych kołnierzyków”, z ok. 1/3 w 1950 roku do 1/2 w roku 1970 (Beeghley, 1978, s. 111—120) oraz nastąpiły głębokie zmiany w strukturze zawodów. Łącznym rezultatem tych przegrupowań był znaczący i powszechny awans materialny, który pozwolił na wzięcie udziału w „gorączce ucieczki na przedmieścia” głównie klasie średniej, przede wszystkim młodym wykształconym profesjonalistom oraz robotnikom w wieku zakładania rodzin. Suburbanizację napędzał także rozwój masowej motoryzacji i rozbudowa infrastruktury drogowej.

Nowoczesność i kapitalizm

Okres po II wojnie światowej wskutek potrzeby szybkiego zaleczenia strat ludzkich i materialnych po obu stronach Atlantyku wywołał krótkotrwałą koniunkturę przemysłu ciężkiego. Jednak począwszy od połowy lat 50., w Stanach Zjednoczonych kondycja ekonomiczna dużych przemysłowych metropolii zaczęła się wyraźnie pogarszać. Jeszcze na początku tej dekady w strukturze społeczno-zawodowej centrów przemysłowych dominowała klasa robotnicza: w 1950 roku 26% ogólnej liczby pracowników najemnych stanowili robotnicy bezpośrednio produkcyjni, a 22,6% — robotnicy zatrudnieni w budownictwie. Z początkiem lat 60. rozpo-

częła się głęboka transformacja związana ze wzrostem roli tzw. trzeciego sektora, której skutki w odniesieniu do dotychczasowych skupisk przemysłowych zostały nazwane dezindustrializacją — postępującym zanikiem przemysłu, jaki dotknął przede wszystkim najstarsze i największe aglomeracje miejsko-przemysłowe.

Szybkość dezindustrializacji w całej gospodarce amerykańskiej, w szczególności zmianę pozycji i znaczenia przemysłu ciężkiego i przetwórczego może zobrazować fakt, że w latach 1970—1980 zatrudnienie w obu tych działach gospodarki USA zmniejszyło się o ponad 6 mln miejsc pracy. W latach 1958—1972 duże miasta Północy utraciły w wyniku dezindustrializacji średnio do 18% bezpośrednio produkcyjnych miejsc pracy. Szczególnie dotkliwe były rozmiary tej straty w Nowym Jorku, gdzie w latach 1947—1976 zatrudnienie w przemyśle zmniejszyło się niemal o połowę, tzn. z 1,2 mln do 543 tys. miejsc pracy (Yago, Korman, S.Y. Wu, Schwartz, 1984, s. 28—38).

Zjawiskiem, które może uzmysłowić głębokość transformacji w gospodarce amerykańskiej całej sfery produkcji, była radykalna zmiana proporcji zawodów wewnątrz kategorii pracowników najemnych w okresie 1950—1980. Najbardziej znacząco, bo do 24% całego zasobu siły roboczej, zwiększyła się grupa pracowników zatrudnionych w tzw. usługach niematerialnych, tj. w transporcie, obsłudze sprzedaży, bankowości, serwisie, ubezpieczeniach i sprzedaży nieruchomości. Innymi słowy, w utrzymującej stałą tendencję wzrostową gospodarce powiększała się odtąd liczba miejsc pracy wyłącznie w sektorze usługowym, a trend ten umocnił się definitywnie w latach 1970—1980, kiedy to ponad 90% z 19 mln nowo utworzonych w tym czasie miejsc pracy przypadło na tzw. trzeci sektor. Zmiany te zaczęły być również dostrzegalne w rekompozycji terytorialnej struktury zatrudnienia w największych aglomeracjach. Kurczenie się sektora przemysłowego powodowało szczególnie głębokie i niekorzystne zmiany bazy ekonomicznej miast uprzemysłowionej Północy i Środkowego Zachodu USA, zwiększając w nich strukturalne bezrobocie i zmuszając zatrudnioną dotychczas w przemyśle klasę średnią do emigracji w poszukiwaniu nowych rynków pracy. Uruchomiło to następny proces będący bezpośrednim skutkiem dezindustrializacji, czyli depopulację — powolne wyludnianie się dużych miast, w tym zwłaszcza przemysłowych. Wskutek depopulacji tylko między 1960 a 1980 rokiem liczba ludności największych miast, czyli Nowego Jorku i Chicago, zmniejszyła się średnio o 10%, a w jednym z najstarszych i największych centrów przemysłowych, jakim było Detroit, nawet o 1/5. Biała i bogatsza część Ameryki stawała się szybko „masowym” społeczeństwem, poddanym przemożnej władzy ucieczki na przedmieścia, gdzieś między szeregi jednorodzinnych domków, autostrady i centra handlowe (Frey, Speare, 1992, s. 28—30).

Deurbanizacja wytwarzała nową formę miasta poprzemysłowego („miasta usług węzłowych”), w którym punkt ciężkości osadnictwa i baza ekonomiczna przeniosły się zdecydowanie poza wykształcone wcześniej granice miast, a efektem tego przeniesienia się był stopniowy spadek rangi i zanik funkcji centrów miejskich. Charakteryzowało ją rozszerzanie się przestrzeni o cechach zagospodarowania miejskiego, w której osadnictwo było względnie rozproszone, inaczej — była to

„urbanizacja bez miast”. Trzecią lub — jak chcą niektórzy badacze — odrębną formę dezurbanizacji znamionowała trwała dewaluacja gospodarcza i degradacja formy dawnego miasta przemysłowego, będąca jedną z bezpośrednich przyczyn „kryzysu” tych miast.

W późnych latach 60. XX wieku dorobek szkoły chicagowskiej został zakwestionowany wskutek odrodzenia się marksistowskich teorii i wkroczenia do naukowego obiegu wywodzących się z nich analitycznych pojęć. Dla badaczy związanych z tą orientacją, jak David Harvey, autor *Social Justice and the City*, miasta są materialnym odwzorowaniem szerszych procesów ułożonych ponad nimi, a przede wszystkim odzwierciedlają strukturalne nierówności wytwarzane przez system ekonomiczno-polityczny, w którym najważniejszy jest obieg kapitału i związane z tym praktyki, a na pierwszym planie grają aktorzy decydujący o sposobie dystrybucji kapitału. W neomarksistowskiej perspektywie miasto jest produktem kapitalistycznego systemu i miejscem zbiorowej konsumpcji, na którym rozgrywają się współczesne formy walki klasowej o sprawiedliwe miejsce w tym systemie (Harvey, 1973).

Na początku lat 90. XX wieku Saskia Sassen opisała fenomen „globalnych miast” jako produktów globalizacji gospodarki. Globalizacja współczesnego kapitalizmu, poviadała Sassen, prowadzi do wyłaniania się globalnych miast, pełniących funkcję ośrodków dyspozycyjnych nowoczesnej produkcji i konsumpcji, a zwłaszcza transferu kapitału. Równocześnie z dobrze już udokumentowaną przestrzenną dyspersją aktywności ekonomicznej wystąpiły nowe formy terytorialnej centralizacji i kontroli zarządzania na najwyższym poziomie. Ponadnarodowe i globalne rynki, podobnie jak zintegrowane w skali globalnej operacje wymagają centralnych miejsc, w których urzeczywistnia się cały ten proces globalizacji, a centralne ośrodki biznesu najważniejszych miast stają się międzynarodowymi centrami świata: Nowy Jork, Los Angeles, Londyn, Tokio, Frankfurt nad Menem, Saõ Paulo, Hongkong czy Sydney.

Sassen w swej najbardziej popularnej książce *The Global City: New York, London, Tokyo* (1991, s. 3—4) pisze, że poza historyczną rolą centrów międzynarodowego handlu i bankowości wiodące miasta świata pełnią obecnie cztery nowe funkcje: po pierwsze, ośrodków dowodzenia organizacją światowej gospodarki, po drugie, głównych miejsc lokalizacji instytucji obrotu finansowego i wyspecjalizowanych usług, które zastąpiły przemysł jako kluczowy sektor ekonomiczny, po trzecie, miejsc wytwarzania innowacji w głównych dziedzinach gospodarki, oraz po czwarte, rynków zbytu dla nowych produktów i innowacji.

Od fordyzmu do „miast kreatywnych”

Kapitalizm od początku był dynamicznym systemem własności prywatnej, otwartym na nowe pomysły czy innowacyjne formy przedsiębiorczości i sprzyjają-

cym progresywnie myślącym właścicielom, umiejącym tworzyć nowy kapitał. Ale był także systemem skłonny do generowania niestabilności, narażonym na kryzysy finansowe i niegwarantującym bezpieczeństwa zatrudnienia. Ta dialektyczna natura kapitalizmu w ciągu XIX i XX wieku wciąż o sobie przypominała. Każda z głównych faz rozwojowych kapitalizmu wytwarzała własne, charakterystyczne rodzaje miejskich form życia i problemów społeczeństw. Każda wiązała się też ze swoistymi rodzajami efektów przestrzennych.

Począwszy od lat 60. XX wieku, system produkcji zaczął się radykalnie zmieniać. Dobiegała końca era bezwzględnej supremacji przemysłu na rzecz rosnącej roli w wytwarzaniu dochodu narodowego usług i nauki. Tradycyjne okręgi przemysłowe, zarówno te oparte na zasobach surowcowych, jak i te od nich niezależne, traciły znaczenie. Aktywność gospodarcza zaczęła odtąd przybierać postać globalnego operowania kapitału i transnarodowych koncernów lub konsorcjów produkcyjnych, niezależnego od uwarunkowań terytorialnych lub lokalnych. Przemysł w krajach najwyżej uprzemysłowionych, dostarczający dotąd większość dochodu i gwarantujący miejsca pracy, w poszukiwaniu oszczędności zaczął się przenosić do rozwijających się dzięki temu szybko krajów Dalekiego Wschodu (Chin, Wietnamu czy Indii) oraz Ameryki Łacińskiej. Nazwano to eufemicznie nowym podziałem pracy w skali międzynarodowej (NIDL — *New International Division of Labour*). Produkcja i siła robocza w tych odległych krajach i regionach była znacznie tańsza, a koszty wytwarzania niezależne od tzw. pozapłacowych obciążeń i nienarażone na roszczenia związków zawodowych (Amin, Thrift, 1994). Pomiedzy latami 1950—1990 udział tradycyjnych branż przemysłu w gospodarkach krajów najwyżej rozwiniętych zmniejszył się z 95% do 77%, natomiast w rozwijających się gospodarkach — beneficjentach nowego podziału pracy — wzrósł z 5% do 23% (Scott, 1988).

Zmiany te dobrze ujmuje teoria przejścia od ery „fordyzmu” (nazwiska amerykańskiego twórcy przemysłu samochodowego użyto tu w roli symbolu masowej produkcji i sposobu jej organizacji, poddanej reżimowi wymogu akumulacji i surowym regulacjom) do nowej fazy „postfordyzmu”. Zmiana makroekonomicznych uwarunkowań produkcji w latach 70. XX wieku, nagły kryzys naftowy i będąca jego następstwem długotrwała recesja gospodarki, a następnie załamanie się stabilnego, ogólnosiwiatowego systemu finansowego wymusiły zastąpienie masowych form organizacji produkcji przez bardziej indywidualne i elastyczne. To nowe, postfordystyczne stadium w rozwoju kapitalizmu od lat 80. XX wieku było odpowiedzią na zindywidualizowaną, zmieniającą się zgodnie z upodobaniami konsumpcję i wiązało się z malejącym zapotrzebowaniem na masowo wytwarzane i powtarzane seryjnie dobra konsumpcyjne.

Aktualna faza kapitalizmu tak różni się od klasycznego kapitalizmu przemysłowego, jak ten od kapitalizmu kupieckiego i poprzedzającego go niewolnictwa (Moulier-Boutang, 2011). Wśród badaczy nie ma jednak zgody co do istoty tej odmienności ani nawet co do jej nazwy. Dla odróżnienia od wcześniejszej fazy przemysłowej współczesne społeczeństwo i gospodarka nazywane są postindustrialnymi, poprzemysłowymi albo usługowymi, to jest takimi, w których naj-

większe jest zatrudnienie w sektorze usług, a jednym z głównych źródeł dochodu narodowego nie jest już produkcja przemysłowa, lecz tworzenie i przetwarzanie informacji.

Twórcami narzędzi opisu społeczeństw poprzemysłowych drugiej połowy XX wieku byli Daniel Bell (1975) i Alain Touraine (1988). Według ich wnikliwych analiz, ekonomia rozwiniętego świata zaczęła się radykalnie zmieniać wraz z końcem supremacji przemysłu ciężkiego, przetwórczego i lekkiego. Zaczęła je wypierać gospodarka oparta na zysku czerpanym z usług, nauki i stopniowo także z wytworów kultury. Rozwijała się globalizacja — gospodarka w wymiarze narodowym i ponadnarodowym oraz wolny od ograniczeń kapitał zaczęły operować w skali globu, a produkcja uniezależniła się ostatecznie od związków terytorialnych czy lokalnych. Najważniejsze dawniej centra przemysłu straciły w wyniku tego znaczenie, m.in. dlatego, że przepływy kapitałowe w skali świata były znacznie szybsze niż przepływy pracownicze. Rozwinięte społeczeństwa i ich gospodarki z ulgą pozbyły się kłopotliwego balastu przemysłu ciężkiego i przetwórczego. Kraje będące w zasięgu oddziaływania kapitalizmu stopniowo zaczęły koncentrować się na znacznie bardziej rentownych działach gospodarki, określanych skrótem FIRE (fundusze inwestycyjne, ubezpieczenia, pośrednictwo w handlu nieruchomościami), uzupełnianych wysokimi dochodami z turystyki, promocji i reklamy czy wyspecjalizowanych usług doradczych, w skrócie: reprodukcji znaków i symboli. Te i inne jeszcze dziedziny gospodarki wytwarzające produkty niematerialne pozwalały uzyskiwać maksymalną wartość dodaną, najwyższe zyski i jednocześnie zachować znaczną przewagę wobec krajów dopiero rozwijających się. Nie bez znaczenia był fakt, że w ten sposób pozbyto się zarazem uciążliwych dla środowiska zakładów przemysłowych razem z politycznymi kłopotami, jakie stwarzały żądania socjalne robotniczych załóg. Nowa faza ustroju dawała możliwość znacznie wyższej akumulacji i stopy zwrotu nakładów dzięki korzystaniu ze szlachetniejszej i czystszej ekologicznie pracy umysłowej, co automatycznie redukowało pracę fizyczną, zwłaszcza nisko kwalifikowaną.

Teoretycy społeczeństwa drugiej połowy XX wieku Bell i Touraine „postindustrialnym” nazwali społeczeństwo, w którym w usługach zatrudnionych jest więcej osób niż w rolnictwie czy przemyśle, na rynkach pracy dominują naukowcy i specjaliści, a gospodarka zorientowana jest na rozwój techniki czy intelektualnych technologii wspomagających podejmowanie decyzji. Wkroczenie społeczeństwa w erę postindustrialną, zdaniem Bella, można było rozpoznać właśnie na podstawie zmian w strukturze zatrudnienia, kiedy zaczął w niej przeważać sektor usługowy; zmiany te tłumaczyła zwięźle formuła: produktywność, pozwalająca zyskiwać więcej za mniej.

Już w poprzednich stadiach kapitalizmu dostrzegano znaczenie usług i informacji. W końcu epoki industrialnej uzyskiwano znaczny wzrost efektywności produkcji za sprawą automatyzacji i coraz skuteczniejszego zarządzania. Pozwalało to osiągać dodatkowy zysk i zmniejszać liczbę zatrudnionych w przemyśle, co umożliwiało stopniowy wzrost zatrudnienia w usługach. Jednak w zaawansowanych działach gospodarki prawdziwe przyspieszenie ilościowe w dziedzinie

nierutynowej, umysłowej pracy dokonało się w ciągu kilku ostatnich dekad za sprawą szerokiej fali automatyzacji i technik komputerowych. Szybkie tempo zastępowania ludzi robotami przemysłowymi spowodowało eliminację standaryzowanej pracy z zakładów produkcyjnych. Wyraźnie zmalała liczba robotników w całym sektorze przemysłu, a w biurach techniki cyfrowe znacząco wsparły i usprawniły monotonne, administracyjno-urzędowe operacje, rachunkowość i księgowość.

Niemale znaczenie miało również to, że wzrost dochodowości usługowych działów gospodarki podnosił ogólnospołeczny dobrobyt. Większe środki mogły być kierowane na potrzeby konsumpcyjne, co stymulowało także rozwój masowej kultury, turystyki czy postęp w medycynie. Potwierdzało się w ten sposób znane w ekonomii prawo Engla, opisujące zależność pomiędzy wzrostem dochodów gospodarstw domowych i całych społeczeństw a udziałem w nich wydatków na podstawowe artykuły, jak żywność czy odzież. W warunkach wzrostu dobrobytu zależność ta wyraża się zmniejszeniem procentowego udziału wydatków na podstawowe artykuły oraz inne dobra niższego rzędu i zwiększeniem się wydatków na dobra wyższego rzędu.

Koniec ubiegłego wieku i pierwsza dekada bieżącego stulecia to okres zmiany w obrębie polityki miejskiej czy dyskursu na temat przyszłości miast. Duże aglomeracje postrzega się obecnie jako faktyczne lub potencjalne „miasta kreatywne” — miejsca odnowionego dynamizmu gospodarczego oraz generatory dobrobytu (Cheshire, 2006, s. 1231—1246). Dostrzegane i aprobowane są ich oczywiste atuty, jak obfite rynki pracy, dostępność specjalistycznych usług, obecność firm z dużymi możliwościami rozwoju i samorealizacji pracowników, prowadzących zaawansowane badania i współpracujących z sobą w formie kontaktów *face-to-face*.

Coraz więcej miast nawiązuje do zasad nowej ekonomii, bazującej na założeniu o istnieniu kapitałów społecznego i kulturalnego, inaczej: potencjału tkwiącego w ludziach i dziedzictwie, który należy zidentyfikować, a następnie wykorzystać jako czynnik rozwoju. Niemala liczba jest już zaawansowana na drodze czynienia miast miejscami przyjemniejszymi do życia na różne sposoby, oferujących możliwości atrakcyjnego spędzania wolnego czasu, wyposażonych w sprawną infrastrukturę oraz liczne instytucje kultury, mających międzynarodowe powiązania i stanowiących atrakcję dla turystów. Takie miasta zachęcają w naturalny sposób do osiedlania się ludzi utalentowanych w wielu dziedzinach nauki i kultury. Wszyscy korzystają z frapującej atmosfery bohemy — inspirujących się wzajemnie środowisk, pomagających w tworzeniu wspólnie rozumianej przewagi konkurencyjnej (Storper, Manville, 2006, s. 1247—1274).

Przemysł nie stracił racji bytu w najbardziej nawet zaawansowanych gospodarkach, definitywnie jednak utracił swoje poprzednie, centralne znaczenie. Obecnie nikt już nie ilustruje stanu narodowej gospodarki za pomocą ilości wytopionej stali czy tonażu wydobytego węgla i siarki. Począwszy od 1980 roku można mówić o nowej fazie w rozwoju kapitalizmu, nazwanej „erą postfordyzmu”. Od poprzedniej różnił ją sposób produkcji, polegający na zastępowaniu „sztywnych” (fordystycznych) metod i form wytwarzania metodami bardziej elastycznymi oraz na dominującym

stylu konsumpcji zindywidualizowanej, zmieniającej się zgodnie z upodobaniami. Nowa era wiązała się z malejącym zapotrzebowaniem na masowo wytwarzane i powtarzane seryjnie dobra konsumpcyjne. W konsekwencji rzutowało to również na formy i zakres regulacji przez państwo (władzę polityczną). Jeśli fordyzm można charakteryzować jako epokę panowania ekonomiki w masowej skali, opartej na wielkonakładowej i umasowionej produkcji, ścisłej kontroli technologicznej oraz przewagi „naukowionych” czy „utechnicznionych” metod zarządzania, to postfordystyczny sposób produkcji polega na zmniejszaniu się skali produkcji, mniejszych nakładach pracy, bardziej zindywidualizowanym i elastycznym reżimie pracy oraz — generalnie — większym zaufaniu do bezpośrednio zaangażowanych w proces produkcji ludzi, zaczęto bowiem dostrzegać, że konkurencyjność i zysk nie mogą być zdobyte w wyniku traktowania pracowników jak maszyny. Ten nowy system zaczęto nazywać układem produkcji elastycznych. Najwyraźniejsze symptomy takiej elastyczności można dostrzec na rynkach pracy, a także w dziedzinie organizacji produkcji, co miało również swój wyraz w szerokim upowszechnianiu się pracy w domu lub w zdecydowanym odchodzeniu od produkcji masowo-skalowej w kierunku średnio- lub niskoskalowej, dostosowanej do bardziej zindywidualizowanych i szybciej zmieniających się upodobań odbiorców. Wszystkim tym czynnikom zmiany odpowiadał nowy, bardziej elastyczny styl życia.

Odradzające się metropolie w czasach współczesnych różnią się znacznie od fordystycznego miasta przemysłowego z połowy XX wieku, zwłaszcza w odniesieniu do podstaw ekonomicznych. Ich ogólna struktura społeczna również wykazuje liczne różnice. Podczas gdy wiele z aspektów życia społecznego w mieście fordystycznym było zorganizowane wokół klasycznego wzorca stratyfikacji dzielącej pracowników na robotników i umysłowych, dzisiejsze odradzające się metropolie charakteryzuje pogłębiający się rozłam między nową elitą pracowników mocno rozgałęzionej branży poznawczo-kulturalnej a masą pracowników o niskich kwalifikacjach i niewysokich płacach, tworzących coś w rodzaju miejskiego lumpenproletariatu, przy czym wielu z nich to imigranci z innych krajów. Metropolie ery fordyzmu były również zróżnicowane pod względem rasowym i narodowym, jednak dzisiejsze odradzające się miasta są znacznie bardziej różnorodne pod względem kompozycji kulturowej i etnicznej oraz, co ważniejsze, są magnesem dla wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych imigrantów z mniej rozwiniętych obszarów na całym świecie. W efekcie, w populacji współczesnych miast ujawnia się nowy rodzaj kosmopolityzmu czy akceptacji eklektycznej mieszanki kultur i tożsamości jako zupełnie normalnych aspektów współczesnego życia miejskiego.

Nowa tendencja w planowaniu rozwoju lub budowaniu pozytywnego wizerunku miast opiera się m.in., na pojęciu-etykiecie „miasta kreatywnego”, czyli stwarzającego warunki rozwijania twórczości, otwartego na kulturową różnorodność, będącego środowiskiem przyjaznym zamieszkiwaniu i pracy członków „klasy kreatywnej”. Przyjmuje się, że takie miasta powinny wspierać obecność rzeczywistej klasy twórczej, promować różnorodność oraz inwestować w struktury związane z nauką, kulturą i rozrywką. Koncepcja kreatywności jako cechy miasta i zbioro-

wości jego mieszkańców, szeroko dzisiaj rozpowszechniona, zakłada wzajemnie korzystny związek dziedziny poznawczo-kulturowej i gospodarki, udane łączenie technologii, sztuki i biznesu. Upatruje możliwości rozwoju miast w partnerstwie środowisk twórczych z biznesowymi.

Niezależnie od symboliki etykiet, wyższy niż przeciętny poziom rozwoju gospodarczego rzeczywiście daje miastom wysoką pozycję w rankingach i podnosi ich atrakcyjność inwestycyjną. Już istniejące inwestycje przyciągają nowe i pobudzają dalszy rozwój, a atrakcyjny kapitał kulturowy — zabytki i tradycje obok dbałości o twórców — liczy się także jako składnik pozytywnego wizerunku. Wysokie miejsca w rankingach świadczą o sukcesie tych miast, które w konkurencji o nowe inwestycje i środki rozwojowe pomagały w rozwoju nowoczesnych gałęzi przemysłu. Etykiety kreatywności mogą w tej rywalizacji potencjalnie pełnić ważne funkcje wizerunkowe, wypełniać atrakcyjną treścią obraz miasta, zachęcać zewnętrzny kapitał i przyciągać turystów.

Dzisiejsze pojmowanie kreatywności miasta i jego cecha twórczej aktywności łączą się w krótkiej definicji Johna Montgomery'ego: kreatywne jest miasto (miejsce), w którym są skoncentrowane i odpowiednio wspierane sektory kreatywne (Montgomery, 2005, s. 339). Według Richarda Floridy mogą to być wszelkie produkcje lub produkty, jednak o kreatywności miasta jako całości decyduje obecność wykwalifikowanej, twórczej kadry nowej ekonomii oraz liczne grono artystycznej cyganerii. Klasa kreatywna, twierdzi Florida, pobudza rozwój miast, których władze, jak gdyby odwzajemniając się, powinny tworzyć klimat promowania twórczości i inwestować w kulturę czy rozrywkę. Ta sugestywna idea zyskała szybko tylu zagorzałych propagatorów, ilu nieustępliwych wrogów; ci drudzy wykazują, że jej przewodni motyw sprowadza się do groźnego w wymowie sloganu: *Be Creative or Die* — „Bądź twórczy albo giń”.

Można na koniec próbować nakreślić modelowy obraz cech miasta noszącego już emblemat „kreatywnego” lub dopiero do tego wzorca aspirującego. Model taki zawiera obszerna książka Charlesa Landry'ego, mająca już status pozycji klasycznej, nie mniej znanej niż książki Richarda Floridy. Oprócz tej samej problematyki obie zresztą mają wiele wspólnego: wskazują kierunek myślenia o mieście i kreatywności, który zyskał niemały poklask. Landry daje przykłady sukcesu miast i pomysłowości ich mieszkańców, którzy potrafili uwolnić potencjał tkwiący w niczym niewyróżniających się prowincjonalnych miastach i sprawić, by poznał je cały świat. Wskazuje nowe sposoby myślenia o funkcjonowaniu miast, analizuje ich aktywa i możliwości rozwoju oraz unaocznia, jak dużą rolę w rozwoju może odgrywać ich dziedzictwo kulturowe. Kreatywne miasto jest miejscem, w którym architektura zachwyca nietypowymi rozwiązaniami, centra handlowe pełnią funkcję rozrywkową i kulturotwórczą, a miejski transport jest przyjazny użytkownikom (Landry, 2013). Równocześnie nie należy zapominać, że urbanizacja w nowoczesnym społeczeństwie nigdy nie jest procesem sprawnie działającym, częściowo z powodu samowolnego toku ogólnych spraw krajowych i międzynarodowych, częściowo dlatego, że miasta są zawsze podatne na nagromadzenie wewnętrznych zakłóceń i brak efektu powszechnych korzyści.

Literatura

- Amin A., Thrift N., 1994: *Living in the global*. In: A. Amin, N. Thrift, eds.: *Globalization, Institutions and Regional Development in Europe*. Oxford: Oxford University Press.
- Beeghley L., 1978: *Social Stratification in America. A Critical Analysis of Theory and Research*. Santa Monica: Goodyear Publishing.
- Bell D., 1975: *Nadejście społeczeństwa postindustrialnego: próba prognozowania społecznego*. Warszawa: Instytut Badania Współczesnych Problemów Kapitalizmu.
- Cheshire P.C., 2006: *Resurgent Cities, Urban Myths and Policy Hubris: What We Need to Know*. "Urban Studies", Vol. 43, no 8.
- Davis K., 1972: *World Urbanization, 1950—1970. T. 2: Analysis of Trends, Relationships, and Development*. Berkeley: University of California Press.
- Florida R., 2010: *Narodziny klasy kreatywnej*. Tłum. T. Krzyżanowski, M. Penkala. Warszawa: Narodowe Centrum Kultury.
- Frey W.H., Speare A. Jr., 1992: *Metropolitan Areas as Functional Communities: A Proposal for a New Definition*. U.S. Bureau of the Census, Research Report No. 92—245.
- Giddens A., 2003: *Stanowienie społeczeństwa. Zarys teorii strukturacji*. Tłum. S. Amsterdamski. Poznań: Zys i S-ka.
- Giddens A., 2004: *Socjologia*. Tłum. A. Szulżycka. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Hall P., 1966: *The World Cities*. London: Weidenfeld & Nicolson.
- Harvey D., 1973: *Social Justice and the City*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Landry C., 2013: *Kreatywne miasto*. Warszawa: Narodowe Centrum Kultury.
- Levy J.M., 1991: *Contemporary Urban Planning*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Liszewski S., 2012: *Geografia urbanistyczna*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Majer A., 2014: *Odrodzenie miast*. Łódź—Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Montgomery J., 2005: *Beware 'the creative class': creativity and wealth creation revisited*. "Local Economy", Vol. 20, no 4.
- Moulier-Boutang Y., 2011: *Cognitive Capitalism*. Cambridge: Polity Press.
- Sassen S., 1991: *The Global City. New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Scott A.J., 1988: *Metropolis: From the Division of Labor to Urban Form*. Berkeley: University of California Press.
- Sjöberg G., 1960: *The Preindustrial City, Past and Present*. Glencoe: The Free Press.
- Storper M., Manville M., 2006: *Behaviour, Preferences and Cities: Urban Theory and Urban Resurgence*. "Urban Studies", Vol. 43, nr 8.
- Sztompka P., 2002: *Socjologia. Analiza społeczeństwa*. Kraków: Wydawnictwo Znak.
- Touraine A., 1988: *Return of the actor. Social theory in postindustrial society*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Yago G.H., Korman H., Wu S.Y., Schwartz H., 1984: *Investment and Disinvestment in New York, 1960—1980*. "Annals", Vol. 475.