

Michał SCHWABE
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

WPLYW POSTĘPU TECHNICZNEGO NA WYBÓR MIEJSCA ZAMIESZKANIA LUDNOŚCI MIEJSKIEJ W PERSPEKTYWIE HISTORYCZNEJ

INFLUENCE OF TECHNICAL INNOVATION ON CITIZENS' RESIDENTIAL CHOICES. A HISTORICAL PERSPECTIVE

ABSTRACT: The paper focuses on the influence of technological progress on the location choices of city dwellers. The aim of this study was to reveal how the housing preferences of different social groups evolved over the centuries and what influenced changes in the perception of properties' value in different historical periods. The paper is intended to initiate academic discussion about potential impact of current developments in the field of communication technology and transportation on the location choices of citizens.

KEY WORDS: geographical segregation of city dwellers, technological progress

Wstęp

Postęp techniczny jest przedmiotem zainteresowania badaczy głównie jako czynnik wpływający na konkurencyjność gospodarki (Pohjola 2000; Czarny 2000; Mayer 2001; Budnikowski 2001). Nie istnieją jednak publikacje, które koncentrowałyby się na skutkach postępu technicznego dla segregacji przestrzennej ludności miejskiej. Tymczasem zmiany w charakterze prowadzenia działalności ekonomicznej dokonujące się w XXI w. za sprawą Internetu, a w szczególności coraz powszechniejsza praca na odległość, sprawiają, że dynamicznie zmienia się również charakter miast oraz popyt na określone lokalizacje w ich ramach.

Dotychczas jednym z najważniejszych czynników, jakimi ludzie kierowali się przy wyborze miejsca zamieszkania w miastach, była bliskość miejsca pracy. Tendencja ta była szczególnie widoczna w odległej przeszłości, kiedy to rzemieślnicy prowadzili działalność w miejscu zamieszkania, a kupcy przeznaczali do celów handlowych część powierzchni zajmowanych przez nich kamienic. Począwszy od XIX w., w związku ze

zmianami w procesie produkcji i dynamicznym wykształcaniem się nowych zawodów i grup społecznych, organizacja życia w miastach zmieniała się bardzo dynamicznie. Pomimo to wciąż utrzymywała się tendencja do osiedlania się w pobliżu miejsca pracy, szczególnie w przypadku osób o najniższych kwalifikacjach. Obserwowane obecnie odchodzenie od tego paradygmatu może skutkować poważnymi zmianami w organizacji życia społecznego w miastach oraz w wycenach nieruchomości znajdujących się na ich obszarze.

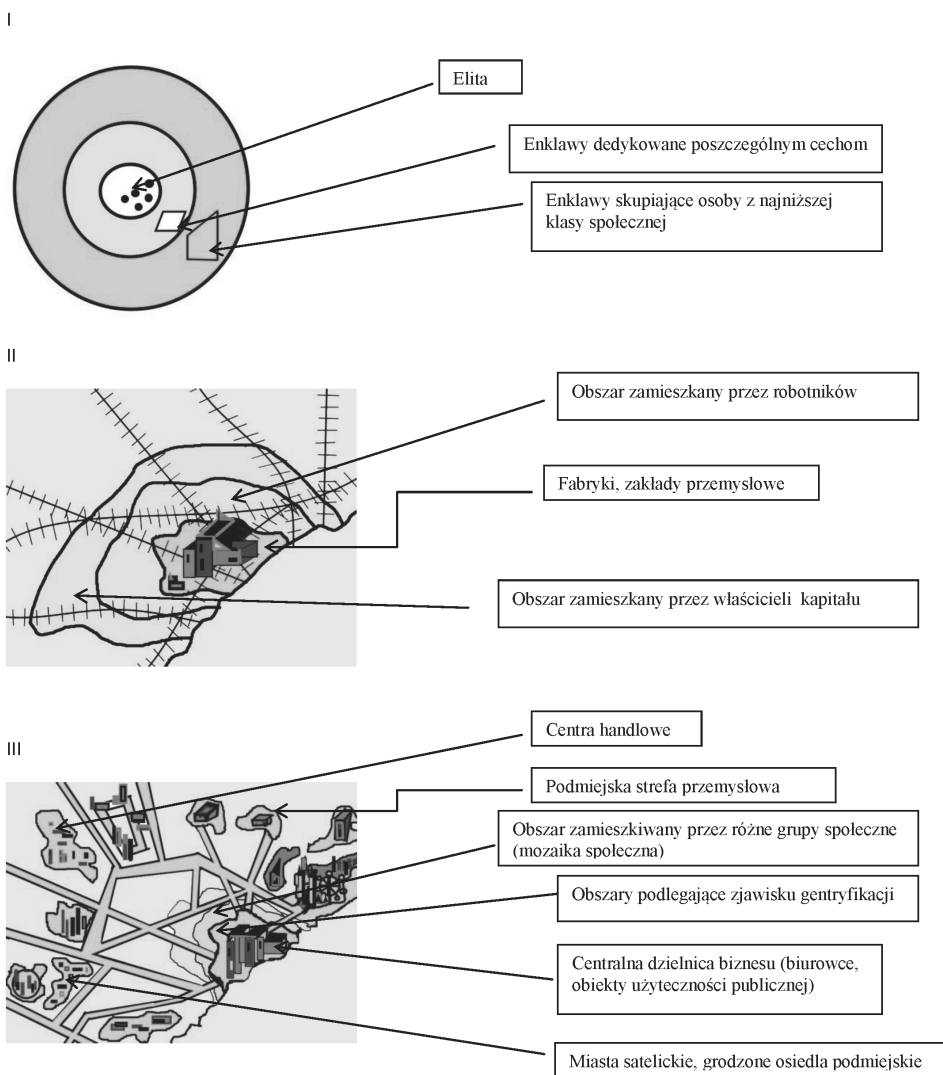
Celem niniejszego artykułu jest analiza w perspektywie historycznej wpływu postępu technicznego na wolnorynkowe procesy segregacji przestrzennej ludności w dużych ośrodkach miejskich¹. Dokonanie takiej analizy pozwoli na poznanie i zrozumienie genezy segregacji przestrzennej ludności oraz umożliwi porównanie ich z tendencjami obserwowanymi współcześnie. Aby przedstawić zjawisko segregacji przestrzennej ludności na przestrzeni wieków, zdecydowano się na wyodrębnienie trzech okresów historycznych, w których dzięki postępowi technicznemu zachodziły rewolucyjne zmiany w organizacji miast. Pierwszy z nich to okres przed rewolucją przemysłową, w którym produkcja oparta była na rękodziele, a w przestrzeni miejskiej występowały stosunkowo proste podziały oparte na przynależności do określonej grupy społecznej. Drugi to okres produkcji masowej, związany z rewolucją przemysłową, której rezultatem był gwałtowny napływ ludności do miast. Ostatni okres analizy to okres społeczeństwa informacyjnego i stopniowej deindustrializacji związanej z rozwojem technik telekomunikacyjnych i przenoszeniem zakładów produkcyjnych poza granice miejskie (rysunek 1).

W literaturze przedmiotu występują co prawda podziały dalece bardziej szczegółowe, jak np. podział zaproponowany przez Węclawowicza (2007), który wyróżnia osiem typów miast lub przez Marcusego (2002), który wyróżnia poszczególne rodzaje miast w historii w odniesieniu do szerszego kontekstu kulturowego, w jakim one funkcjonowały. Dla potrzeb niniejszego artykułu przyjęty został jednak podział na trzy okresy historyczne, ponieważ są one najbardziej adekwatne do przedstawienia zjawiska segregacji przestrzennej ludności w powiązaniu z przełomowymi zmianami o charakterze ekonomicznym.

Miasta przedprzemysłowe

Analizując strukturę społeczną miast w okresie przedprzemysłowym, należy wziąć pod uwagę trudności metodologiczne, jakie napotykają badacze zajmujący się tym zagadnieniem. Próbując nakreślić strukturę społeczno-ekonomiczną ówczesnych miast, muszą oni opierać się na własnych interpretacjach faktów historycznych oraz

¹ Abstrahuje się tu od kwestii ingerowania władz miejskich na rynek mieszkaniowy, wyjątkiem jest wskazanie pierwszych prób utworzenia dzielnic o zróżnicowanym składzie społecznym w miastach brytyjskich.



Rys. 1. Schemat segregacji przestrzennej ludności w mieście przedprzemysłowym (I), przemysłowym (II) oraz współczesnym (III)

Źródło: opracowanie na podstawie: Knox, Pinch 2006.

na stworzonych przez siebie wskaźnikach (Laurence 1995). Z tego powodu poniższa analiza jest poniekąd próbą generalizacji procesów segregacji przestrzennej ludności w miastach europejskich – artykuł nie koncentruje się na specyfice poszczególnych miast uzależnionej od ich lokalizacji.

Tendencję do zamieszkiwania osób o podobnym statusie społecznym w pobliżu miejsc pracy można było zaobserwować już przed naszą erą (Marcuse 2002), jednak do-

piero w miastach średniowiecznych można wykazać wymierne korzyści ekonomiczne osiągnięte dzięki gromadzeniu się osób z określonych grup zawodowych w przestrzeni miejskiej. Segregacja przestrzenna ludności w miastach w okresie przedprzemysłowym polegała przede wszystkim na oddzieleniu elity społecznej od reszty społeczeństwa, która z kolei była podzielona według specjalizacji w określonym segmencie produkcji czy handlu określonymi dobrami. Był to prosty podział klasowy ludności polegający na tym, iż elita zamieszkiwała obszary centralne miast, a w nieruchomościach otaczających rynek prowadzili swoją działalność kupcy i rzemieślnicy. Ich status (a tym samym miejsce zamieszkania w ramach przestrzeni miejskiej) był zróżnicowany i uzależniony m.in. od charakteru rzemiosła. Przykładem może być tu stopniowe wypychanie w III w. ku peryferiom Forum Romanum rzeźników i rybaków z powodu nieprzyjemnych dla elit zapachów i widoków, jakie wiązały się z uprawianiem tych zawodów (Wallace-Hadrill 1995).

Jednak najbardziej charakterystyczną cechą segregacji przestrzennej w miastach przedprzemysłowych było osiedlanie się członków poszczególnych cechów w swoim sąsiedztwie. Tym samym tworzyli oni swoiste enklawy. Określone części miast lub ulice były zatem zamieszkiwane niemal wyłącznie przez przedstawicieli danego cechu, co znajdowało odzwierciedlenie w ich nazwach, takich jak np. ulica Szewska, Piwna czy Rybna. Ponadto można było zauważyć prawidłowość polegającą na tym, że przedstawiciele niektórych cechów zamieszkiwali w tych samych, ściśle określonych, częściach miast – np. kowali można było znaleźć najczęściej u ich bram (Ackerman, Rosenfeld 1989).

Analizując strukturę przestrzenną miast przedprzemysłowych, należy zdać sobie sprawę z ogromnej roli cechów w kształtowaniu przestrzeni miejskiej, co wynikało m.in. ze specyfiki podejścia do własności gruntów w tym okresie. Jako że zdecydowana większość mieszkańców była jedynie użytkownikami gruntów, o wartości danego miejsca decydowała przede wszystkim struktura społeczna danej części miasta. Najbardziej zaś cenne były te obszary, na których funkcjonowały poszczególne cechy. Przynależność do takiej organizacji w mieście przedprzemysłowym była wyjątkowo pożądana, a osiągnięcie statusu członka było trudne i kosztowne (Vance 1971). Wartość członkostwa wynikała m.in. z możliwości prowadzenia działalności (np. handlowej) w określonym punkcie miasta, która to działalność była zarezerwowana wyłącznie dla członków cechów; pozostałe osoby zajmujące się handlem mogły prowadzić taką działalność tylko na miejskim rynku. W ramach cechów prowadzona była również kontrola jakości wytwarzanych towarów oraz wspierano sprzedaż. Decyzja o koncentracji przestrzennej ludności w ramach cechów była też podyktowana względami pozakonomicznymi: członkowie cechu byli najczęściej wyznawcami tej samej religii, która w omawianych tu czasach była istotną częścią życia codziennego. Ponadto rzemieślnicy mieli w ramach poszczególnych cechów taki sam status społeczny, co było kolejnym czynnikiem wyróżniającym ich na tle innych grup zawodowych, a także na tle członków pozostałych cechów funkcjonujących w ramach miasta (Wiesiołowski 1982). Obszary, na których funkcjonowały poszczególne cechy, były zatem zamkniętymi odrębnymi całościami wyróżniającymi się w przestrzeni miejskiej, która była podzielona za pomocą barier

fizycznych oddzielających od siebie poszczególne części miasta. Miało to na celu zapewnienie członkom cechów poczucia bezpieczeństwa i uchronienie ich przed ewentualnymi atakami z zewnątrz (Sjoberg 1955).

Jednak główne korzyści, jakie odnosili członkowie cechów dzięki zamieszkiwaniu i prowadzeniu działalności w enklawach, można porównać do tych odnoszonych przez współczesnych przedsiębiorców działających w klastrach (Glaeser, Gottlieb 2009). Jedną z głównych przyczyn lokalizacji przedsiębiorstw w danej branży w swoim bezpośrednim sąsiedztwie jest rozprzestrzenianie się wiedzy (Glaeser 1992; Storper, Venables 2004), czyli możliwość wymiany informacji pomiędzy poszczególnymi rzemieślnikami. Dzięki bliskości geograficznej członkowie cechów uzyskiwali w najkrótszym możliwym czasie dostęp do informacji (np. na temat nowych technik wytwarzania, dostępu do surowców, zmieniających się preferencji klientów) oraz do poddostawców. Zyskiwali na tym również klienci, którzy z czasem dokładnie wiedzieli, w którym miejscu należy szukać konkretnych grup produktów lub usług. Klienci odnosili także korzyść w postaci różnorodności towarów w ramach danego asortymentu zgromadzonych na stosunkowo niewielkiej przestrzeni.

Segregacja przestrzenna ludności ze względu na cechy inne niż przedstawione powyżej w miastach okresu przedprzemysłowego praktycznie nie występowała. Jedynym wyjątkiem była segregacja przestrzenna ludności żydowskiej, która często oddzielana była od reszty mieszkańców i zmuszana do przebywania w gettach (Węclawowicz 2007), co nie miało jednak wpływu na stosunki kupieckie. Żydzi byli wpuszczani do miasta w dzień i pełnili ważną rolę w jego życiu ekonomicznym. Warto wspomnieć, że getto nie zawsze miało na celu separowanie ludności żydowskiej od pozostałej dla dobra tej drugiej grupy. Często getta były zakładane przez władców właśnie po to, aby uchronić Żydów przed atakami z zewnątrz.

Można zatem stwierdzić, że pod względem prowadzenia działalności gospodarczej miasta przedprzemysłowe były miastami policentrycznymi: funkcje wielu centrów spełniały enklawy kupieckie i rzemieślnicze, związane z produkcją i handlem określonymi dobrami. Ten układ przestrzenny stopniowo zmieniał się wraz z postępującą industrializacją miast w XIX w.

Miasta w okresie rewolucji przemysłowej

Segregacja przestrzenna ludności w miastach XIX-wiecznych wynikała przede wszystkim z reorganizacji procesu produkcji. Przyczyną tej reorganizacji było wprowadzenie nowych technologii (tzn. źródeł energii, narzędzi oraz wiedzy) do procesu produkcyjnego. W związku z postępowaniem technicznym w sferze produkcji światowy PKB zaczął od tego momentu rosnać na nieporównywalną do tej pory skalę. Wzrost PKB przełożył się bezpośrednio na wzrost popytu na ziemię, co powodowało szybki wzrost jej cen. Jako że centra miast zajęły fabryki, w których sąsiedztwie osiedlali się robotnicy chcący zniwelować dystans pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy, ludzie

bogaci stopniowo przeprowadzali się na peryferia, chcąc zdystansować się od najniższych warstw społecznych. W ten właśnie sposób nastąpił początek procesu zamiany lokalizacji osób najbogatszych z najbiedniejszymi. Ucieczka zamożnej ludności z centrów miast miała również swój wymiar pragmatyczny. Występujące w omawianym okresie liczne epidemie, ograniczona ilość i wysoka cena wody uzdatnionej do picia, a także zanieczyszczenie środowiska miejskiego powodowały, że przewidywana w momencie urodzenia długość życia była najniższa właśnie w centrach miast (Woods 2000). Na obszarach peryferyjnych zaczęły w tym okresie powstawać dzielnice bogactwa, grupujące osoby o wysokich dochodach, natomiast centra miast ulegały stopniowej pauperyzacji.

Postępująca industrializacja spowodowała zwiększenie popytu na niewykwalifikowaną siłę roboczą i tym samym wywołała masowy napływ ludności do miast. O ile np. liczba mieszkańców Łodzi, będącej przykładem typowego polskiego miasta przemysłowego, wynosiła na początku XIX w. niespełna 500 osób, to w 1900 r. mieszkało tu już prawie 320 000 osób. W XIX w. podwoiła się też światowa liczba ludności. Było to o tyle niezwykle, że wcześniej podwojenie się liczby ludności na świecie zajmowało co najmniej 1000 lat. Jedną z głównych przyczyn takiego wzrostu był rozwój transportu i powiązana z nim możliwość importowania żywności z krajów zamorskich. Do tamtej pory bowiem brak żywności był poważną barierą wzrostu demograficznego. Szybki rozwój transportu, jaki dokonał się za sprawą zastosowania maszyn parowych w transporcie lądowym i morskim, umożliwił również przemieszczanie się siły roboczej w niespotykanym do tej pory tempie.

W związku z pojawieniem się zapotrzebowania na nowe zawody (księgowi, urzędnicy, sprzedawcy) w miastach zaczęła tworzyć się klasa średnia grupująca osoby nie będące ani właścicielami kapitału ani robotnikami, posiadające jednak wiedzę i dochody na tyle wysokie, żeby wyróżniać się spośród osób o najniższych kwalifikacjach. Jako że przedstawiciele klasy średniej nie mogli sobie pozwolić na zamieszkiwanie w rezydencjach na peryferiach miast, to zaczęli oni oddzielać się od biedoty tworząc grodzone osiedla.

Jako odpowiedź na toczące się procesy segregacji przestrzennej ludności pojawiły się również w XIX w. pierwsze próby zapobiegania dalszej polaryzacji przestrzeni miejskiej. Jedną z pierwszych takich prób było utworzenie dzielnicy Bedford Park w Londynie związane z uruchomieniem nowej linii metra. Ideą urbanistów było stworzenie dzielnicy dla wielu klas społecznych. Odgórne zaplanowanie kompozycji społecznej i etnicznej osiedla okazało się jednak niewykonalne, ponieważ bardzo szybko po zasiedleniu swoich domów mieszkańcy z wyższych klas społecznych zaczęli narzekać na nieodpowiednie sąsiedztwo. Tak było w przypadku londyńskiej Hampstead Garden Suburb, dzielnicy założonej przez Barnett – plany zasiedlenia jej ludnością zróżnicowaną pod względem dochodu i pochodzenia nie zostały zrealizowane. Dzielnica została bardzo szybko zasiedlona w całości przez osoby zamożne.

Nową, aczkolwiek bardzo istotną grupę społeczną w miastach omawianego okresu stanowili imigranci – osoby przybywające z innych państw z nadzieją na znalezienie pracy do dużych i najszybciej rozwijających się ośrodków miejskich. Najlepszym przy-

kładem ilustrującym to zjawisko była mieszanka etniczna zamieszkująca Nowy Jork w latach 90. XIX w. W mieście tym żyło najwięcej imigrantów spośród wszystkich miast na świecie; szacuje się że blisko 80% osób zamieszkujących Nowy Jork w tamtym okresie było albo urodzonych za granicą albo miało zagraniczne korzenie. Natomiast Chicago w 1830 r. było trzecim (po Warszawie i Łodzi) miastem pod względem liczby zamieszkujących w nim Polaków. W miastach brytyjskich z kolei większość imigrantów stanowili Irlandczycy (Knox, Pinch 2006).

Segregacja przestrzenna imigrantów w miastach przemysłowych była procesem naturalnym, wynikającym z ich niskiego statusu społecznego. Zdecydowana większość z nich wykonywała prace w charakterze niewykwalifikowanych robotników. Imigranci lokowali się w najtańszych częściach miasta. Pracowali za stawkę, która nie była akceptowana przez rdzennych mieszkańców, odbierając im tym samym miejsca pracy, co przekładało się na ich wrogie nastawienie do pracowników pochodzących z innych krajów². Analizując strategie osiedleńcze imigrantów, można stwierdzić, że starali się oni wybierać miejsce zamieszkania, kierując się bliskością miejsca pracy oraz akceptowalną dla nich wysokością czynszu, łącząc to z poziomem bezpieczeństwa, który był ściśle powiązany ze strukturą etniczną danej okolicy. Tym samym migranci tworzyli enklawy etniczne w ramach dzielnic zasiedlanych przez robotników, czując się najbezpieczniej wśród osób o takiej samej narodowości.

Analizując zjawisko segregacji przestrzennej ludności w miastach okresu rewolucji przemysłowej, można stwierdzić, iż przełom w organizacji życia gospodarczego i społecznego, a także niespotykane wcześniej masowe migracje ludności znalazły swoje odzwierciedlenie w nowych tendencjach w zakresie segregacji przestrzennej ludności miejskiej. Analiza miast okresu rewolucji przemysłowej jest o tyle interesująca, że zapoczątkowane w nich procesy dały podstawę do pierwszych badań segregacji przestrzennej ludności w miastach prowadzonych przez tzw. szkołę chicagowską. Jej przedstawiciele byli związani z The University of Chicago i swoje teorie tworzyli odwołując się do badań prowadzonych w tym zakresie na początku XX w.

Jedną z najbardziej znanych koncepcji teoretycznych szkoły chicagowskiej jest model koncentryczny miasta przedstawiony przez E. Burgessa (1925). Model ten wyróżnia pięć stref koncentrycznych w mieście. W centrum modelu znajduje się dzielnica biznesu CBD (*central business district*) z przedsiębiorstwami oraz placówkami handlowymi. Kolejne cztery strefy to strefy mieszkaniowe. Tuż za strefą centralną występuje strefa przejściowa, która zamieszkiwana jest przez pierwszą generację imigrantów oraz osoby poszukujące tanich mieszkań. Trzecią strefą jest strefa mieszkań czynszowych, zamieszkiwana przez drugą generację migrantów. Kolejna strefa jest zamieszkała przez osoby reprezentujące klasę średnią, a ostatnia, piąta strefa, jest strefą zamieszkiwaną przez zamożną część społeczeństwa. W oparciu o model koncentryczny stworzono

² Zjawisko migrantów pracujących poniżej stawki minimalnej oraz walczącego z nimi miejscowego proletariatu będzie towarzyszyło Anglii przez kolejne stulecia. Zajmowały się tym różne organizacje, najbardziej agresywne wobec migrantów był, utworzony w latach 70. XX w., National Front.

następnie jego pochodne: teorię modelu klinowego oraz wieloośrodkowego (Harris, Ullman 1945). Należy jednak zauważyć, iż klasyczna postać modelu jest bardzo zbliżona do spostrzeżeń Engelsa dotyczących Manchesteru epoki wiktoriańskiej (Engels 1887), co – pomimo krytyki formułowanej przez badaczy europejskich (Massey, Denton 1991) – może wskazywać na jej uniwersalność i możliwość zastosowania w opisie procesów segregacji przestrzennej ludności w dużych ośrodkach miejskich, które odegrały znaczącą rolę w okresie rewolucji przemysłowej.

Postfordyzm i miasta współczesne

Przyczyny segregacji przestrzennej ludności we współczesnych miastach są dalece bardziej złożone niż w poprzednich epokach. Pomimo że struktura przestrzenna miast jest wciąż w dużym stopniu wynikiem procesów zachodzących w XIX w. i na początku wieku XX, to po raz pierwszy w historii możemy zaobserwować stopniowe uniezależnianie miejsca zamieszkania od miejsca zatrudnienia, które to uniezależnianie spowodowane jest rozwojem technologii transportowych i telekomunikacyjnych.

Ze względu na zmniejszenie się roli sektora przemysłowego oraz intensywny rozwój transportu i technologii telekomunikacyjnych ludzie mogą zamieszkiwać coraz dalej od miejsca pracy. W miastach okresu postfordyzmu coraz większą rolę zaczyna odgrywać infrastruktura. W związku z intensywnym rozwojem infrastruktury drogowej oraz upowszechnieniem transportu samochodowego centra handlowe lokowane są poza miastem, przy głównych szlakach komunikacyjnych. Podobnie fabryki i zakłady przemysłowe lokowane są z dala od centrów miast, w pobliżu autostrad oraz lotnisk i linii kolejowych lub tras metra. W ten sposób dzielnice przemysłowe lub biznesowe tworzą się na obrzeżach, a nie w centrach największych metropolii.

Ponieważ ceny gruntów stale rosną, w centrach miast pozostają siedziby instytucji finansowych, centrów handlowych oraz rozrywkowych, miejsc użyteczności publicznej oraz korporacji transnarodowych i firm opartych na wysoko wykwalifikowanych specjalistach. Opuszczone hale fabryczne znajdują nowe zastosowania: lokuje się w nich biura, restauracje, galerie handlowe a także przystosowuje się je do celów mieszkaniowych. Fabryki i magazyny są lokalizowane poza miastami ze względu na potrzebę przeznaczania pod ich budowę coraz większych powierzchni gruntów.

Do wytłumaczenia zróżnicowania cen nieruchomości w miastach współczesnych nie wystarczają już proste koncepcje, takie jak zaprezentowany wcześniej model koncentryczny czy bliskość miejsca pracy. Można jednak zauważyć pewną prawidłowość polegającą na tym, iż wybór miejsca zamieszkania jest wynikiem dążenia do uzyskania maksymalnej użyteczności z zamieszkiwania w danej lokalizacji przy określonym ograniczeniu budżetowym. To właśnie użyteczność jest punktem odniesienia koncepcji wyceny hedonistycznej (*hedonic pricing method* – HPM) (Rosen 1974) postulującej wycenę każdego z tzw. atrybutów danej nieruchomości. Koncepcja ta swoją nazwę zawdzięcza atrybutom nieruchomości, które wywołują u ludzi pozytywne odczucia

i za które osoby kupujące daną nieruchomość są gotowe zapłacić. Poszczególnymi atrybutami nieruchomości w rozumieniu tej koncepcji są np. jej jakość, stan czy wiek.

Należy jednak zauważyć, iż najważniejszą grupą atrybutów, tzn. mającą największy wpływ na cenę nieruchomości, pomimo postępu technicznego w dziedzinie transportu, są atrybuty przestrzeni publicznej znajdujące się w pobliżu tej nieruchomości. Takimi zasobami może być bliskość szkoły publicznej o uznanej renomie, parku lub dzielnicy biznesowej. Wysoka cena tych atrybutów wynika z ich ograniczonej podaży oraz wysokiej dochodowej elastyczności popytu. Oznacza to, że wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa popyt na nieruchomości o atrybutach trudnych do powielenia rośnie szybciej niż wzrost wynagrodzeń. Jeśli zatem wzrost dochodu będzie dotyczył całego społeczeństwa, to ceny nieruchomości znajdujących się w najlepszych lokalizacjach będą wciąż rosły.

Znaczenie zasobów przestrzeni publicznej w procesie współczesnej segregacji przestrzennej ludności wydaje się kluczowe. Zasoby te determinują ceny nieruchomości i wpływają na ich zróżnicowanie, co pozwala wytłumaczyć często występujące znaczne różnice w cenach nieruchomości w różnych dzielnicach tego samego miasta, pomimo podobnej odległości od jego centrum (lub podobnego czasu dojazdu). Zróżnicowanie cen nieruchomości w ramach miast wynikające z bliskości określonych zasobów przestrzeni publicznej można powiązać z faktem podobieństwa preferencji osób z poszczególnych klas społecznych (Breen 2005). Oznacza to, że pomimo indywidualnej oceny użyteczności określonych zasobów, ocena ta będzie zbliżona dla przedstawicieli określonej klasy (Rex, Moore 1967). I tak np. w Wielkiej Brytanii jednym z najbardziej istotnych zasobów przestrzeni publicznej jest bliskość renomowanej szkoły. Dlatego w okolicach, w których takie szkoły są zlokalizowane, nieruchomości są najdroższe, a ludzie są gotowi płacić za nie duże sumy, traktując je jako inwestycje w przyszłość swoich dzieci.

Bardzo często zasobami pożądanymi z punktu widzenia osób pracujących jest bliskość infrastruktury transportowej, w szczególności transportu szynowego, wpływająca dodatkowo na ceny nieruchomości zlokalizowanych w pobliżu. Prawdopodobnie tę widać najlepiej w miastach o dużej liczbie mieszkańców, gdzie infrastruktura szynowa nie jest rozwinięta w wystarczającym stopniu, jak np. w Warszawie, gdzie duży wpływ na ceny nieruchomości ma bliskość stacji metra.

Wciąż jednak większość rzadkich zasobów, poświadczanych z punktu widzenia osób zamożnych, znajduje się w obszarach centralnych miast sąsiadujących z centralną dzielnicą biznesu, do których to obszarów stopniowo powracają osoby z wyższych klas społecznych. Proces ten, określany mianem gentryfikacji, jest procesem długotrwałym. Wynika to stąd, że obszary te wciąż w dużej części zasiedlone są przez osoby najuboższe, mimo iż nie ma to uzasadnienia ekonomicznego i jest jedynie pozostałością po okresie, gdy funkcjonowały tam fabryki. Jedną z teorii wyjaśniających to zjawisko jest teoria niedopasowania przestrzennego (*spatial mismatch hypothesis*), która głosi, że wysokie bezrobocie wśród osób zamieszkujących przemysłowe centra miast wynika z faktu, iż obecnie obszary te zajęte są przez usługi wymagające wysokich kwalifikacji. W związku z tym osoby o niskich kwalifikacjach, zamieszkujące centralne obszary miast

i nieprzejawiające chęci ich opuszczenia, są pozbawione szans na znalezienie pracy dostosowanej do ich umiejętności (Holzer 1991). W wielu centrach miast istnieją również enklawy imigrantów. Jest to wynikiem ich osiedlania się w niegdys ukonstytuowanych enklawach etnicznych, co spowodowane było dążeniem do redukcji kosztów procesu migracyjnego (Coniglio 2004; Glikman, Semyonov 2012). Ponadto, pomimo relokacji zakładów produkcyjnych, w enklawach etnicznych powstało wiele tzw. przedsiębiorstw etnicznych opierających swoją konkurencyjność na taniej, zagranicznej sile roboczej. Popyt na pracowników zgłaszany przez te przedsiębiorstwa powoduje ciągły napływ nowych imigrantów do enklaw, przez co centralne obszary miast zmieniają swój charakter stosunkowo powoli.

Proces gentryfikacji, polegający na napływie klasy średniej lub wyższej do centralnych obszarów miast poprzednio zamieszkałych przez klasę robotniczą i najniższe warstwy społeczne, wynikał między innymi z relatywnie niskich cen gruntów w dzielnicach sąsiadujących z centralną dzielnicą biznesu. Można postawić tezę, iż czynnik ten ma niebagatelny wpływ na procesy gentryfikacyjne zachodzące na tych obszarach. Niskie ceny są zachętą dla inwestorów, którzy kupują tereny budowlane w dzielnicach zasiedlonych w XIX w. przez robotników i realizują tam swoje inwestycje. Inwestycje takie często są wspierane finansowo przez władze miejskie, które również dążą do intensyfikacji procesów gentryfikacyjnych (Simon 2005).

Mozaika społeczna, jaka wytworzyła się w dzielnicach przyległych do ścisłych centrów miast, jest wynikiem nałożenia się na siebie określonych preferencji ich mieszkańców. Pierwszym bodźcem do wyboru miejsca zamieszkania są relatywnie niskie, w odniesieniu do odległości od centrum, stawki czynszów w połączeniu z bliskością zasobów przestrzeni publicznej. Jednak grupy etniczne i społeczne, które wybierają tę lokalizację z tego względu, nie mają ze sobą wiele wspólnego poza podobnym poziomem dochodu, dla którego użyteczność z mieszkania o takich atrybutach jest najwyższa. Innymi słowy, kierują się one maksymalizacją swojej użyteczności, określając ją na podstawie atrybutów nieruchomości względem stawki czynszu. W ten sposób – bez interwencji państwa na rynku mieszkaniowym – otrzymujemy obszary, które skupiają ludzi z różnych środowisk, o różnych preferencjach odnośnie do struktury etnicznej sąsiedztwa, lecz o podobnym poziomie dochodu.

Proces gentryfikacji wspiera tezę o pierwotnych ekonomicznych oraz wtórnych kulturowo-etnicznych przyczynach segregacji. W opisywanych tu dzielnicach mieszają się różne grupy społeczne. Każda z nich wybrała to samo miejsce zamieszkania z innych przyczyn, kierując się dążeniem do maksymalizacji własnej użyteczności z zamieszkania w danej lokalizacji. Dzielnice takie są z tego względu dobrym obiektem badań, że zintensyfikowane procesy osiedleńcze zachodzą w nich od stosunkowo krótkiego czasu. Dzięki temu można dokładnie prześledzić strategię osiedleńcze ludności oraz z dużym prawdopodobieństwem wnioskować na temat ich przyczyn. Ponadto procesy gentryfikacyjne mogą dowodzić, iż przy odpowiednich inwestycjach komunalnych w dobra przestrzeni publicznej polityka dzielnic o zróżnicowanym statusie społecznym jest realizowana za pomocą praw rynkowych, bez jakiegokolwiek udziału władz miejskich.

Rozpatrując kwestię segregacji przestrzennej ludności we współczesnych miastach, należy mieć na uwadze, iż jest to proces dynamiczny, który można najlepiej wytłumaczyć za pomocą podejścia ewolucyjnego. Określone decyzje jednostek o danym statusie społecznym lub przynależności do określonej grupy zawodowej co do wyboru miejsca zamieszkania wpływają na stopniową zmianę charakteru poszczególnych miejsc i determinują decyzję innych jednostek. Wraz z zasiedlaniem określonych obszarów przez przedstawicieli danej grupy społecznej coraz silniej wykształca się określona infrastruktura pożądana przez przedstawicieli tej klasy, co przyciąga do okolicy kolejne osoby, które cenią sobie bliskość określonych zasobów. Tym właśnie sposobem, poprzez system indywidualnych wycen nieruchomości, w miastach tworzą się enklawy zamieszkałe przez osoby z określonych grup społecznych. Według teorii model segregacji przestrzennej współczesnych miast oparty na założeniach dynamiki ewolucyjnej ma stałą równowagę w całkowitej segregacji poszczególnych grup (Schelling 1971; 1969; Zhang 2004). Stąd można wnioskować, iż zjawisko segregacji przestrzennej ludności w miastach przyszłości będzie wciąż obserwowane wbrew teoriom głoszącym rychłe zakończenie tego procesu z powodu rozwoju infrastruktury transportowej i technik telekomunikacyjnych (Zelinsky, Lee 1998).

W miastach współczesnych można zatem zaobserwować stopniowe uniezależnienie miejsca zamieszkania od miejsca pracy przy utrzymującej się segregacji przestrzennej mieszkańców opartej przede wszystkim na kryterium poziomu dochodu. Najważniejszymi czynnikami konstytuującymi ceny nieruchomości wydają się natomiast zasoby przestrzeni publicznej, w szczególności infrastruktura transportowa oraz telekomunikacyjna (Graham, Marvin 2001).

Wnioski

Segregacja przestrzenna ludności występowała w miastach we wszystkich okresach historycznych a ewolucja tego procesu była pochodną zmian o charakterze ekonomicznym. Przyczyny tego zjawiska były podobne na przestrzeni wieków. Po pierwsze elity społeczne dążyły do oddzielenia się od reszty społeczeństwa, a po wtóre osoby należące do tej samej klasy społecznej dążyły do zamieszkiwania w swoim otoczeniu. Zmiany cech tego zjawiska na przestrzeni wieków były powodowane postępowaniem technicznym i miały podłoże ekonomiczne. W miastach przedprzemysłowych miejsce pracy było w zasadzie tożsame z miejscem zamieszkania, a sama lokalizacja cechu w przestrzeni miejskiej nie miała konkretnej wartości z uwagi na feudalny system użytkowania gruntów. W miastach przemysłowych zaczęto zdawać sobie sprawę z wymiernej wartości lokalizacji i rozpoczęła się walka o najlepsze lokalizacje dla zakładów produkcyjnych. Jako że w tym okresie miejsce zamieszkania było ściśle powiązane z miejscem pracy, w okolicy fabryk zaczęli osiedlać się pracujący w nich robotnicy (w tym imigranci), licznie przybywający do największych ośrodków miejskich. Ta sytuacja spowodowała wyprowadzkę ludzi zamożnych, czyli właścicieli kapitału, z centrów

XIX-wiecznych miast na ich peryferia. Taka struktura przestrzenna została zachowana w miastach XX w., pomimo stopniowej relokacji fabryk i zakładów przemysłowych poza granice administracyjne miast. W ich miejscach powstały instytucje usługowe gospodarki opartej na wiedzy, jednak skład społeczny bezpośrednich okolic centrów miast zmieniał się dużo wolniej niż otoczenie biznesowe. W wyniku tych procesów w obszarach centralnych miast odnotowywano wysoki poziom przestępczości i bezrobocia. Obecnie miasta nadal zmieniają się bardzo dynamicznie, a zachodzących w nich procesów segregacji przestrzennej poszczególnych grup ludności nie da się zdefiniować w sposób tak jednoznaczny jak w poprzednich epokach. Można jednak zauważyć tendencję polegającą na stopniowym powrocie ludności zamożnej do centrów miast oraz grupowaniu się osób o określonej pozycji społecznej w konkretnych obszarach, takich, w których znajdują się zasoby przestrzeni publicznej najbardziej adekwatne do ich oczekiwań i możliwości finansowych.

W przyszłości natomiast należy oczekiwać dalszego wzrostu znaczenia infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej w procesie wyboru miejsca zamieszkania. Można przewidzieć, że przestrzeń fizyczna będzie stopniowo tracić znaczenie w kontekście wykonywania obowiązków zawodowych, a wybór miejsca zamieszkania w ramach ośrodków miejskich będzie powiązany raczej z kwestiami społecznymi, takimi jak styl życia, sposób spędzania czasu wolnego czy sytuacja rodzinna, niż z miejscem pracy jednostki.

Bibliografia

- Ackerman J.S., Rosenfeld M.N., 1989, *Social Stratification in Renaissance Urban Planning*, [w:] *Urban Life in the Renaissance*, eds. S. Zimmerman, R. Weissman, Associated University Press, Newark.
- Breen R., 2005, *Foundations of a Neo-Weberian Class Analysis*, [w:] *Approaches to Class Analysis*, ed. E. o Wright, Cambridge University Press, Cambridge.
- Budnikowski A., 2001, *Globalizacja a integracja europejska*, "Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej" 10.
- Burgess E.W., 1925, *The growth of a city – an introduction to a research project*, [w:] *The City*, eds. E.W. Burgess, R.D. Mc Kenzie, E. Park, University of Chicago Press, Chicago.
- Coniglio N., 2004, *Migropolis: migration networks and formation of ethnic clusters in cities*, ERSA Conference Papers, Vienna.
- Czarny B., 2000, *Wzrost gospodarczy*, "Bank i Kredyt" 11.
- Engels F., 1887, *The Condition of the Working Class in England*, New York.
- Glaeser E.L., 1992, *Growth In Cities*, "The Journal of Political Economy" 100.
- Glaeser E.L., Gottlieb J.D., 2009, *The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States*, "Journal of Economic Literature" 47(4).
- Glikman A., Semyonov M., 2012, *Ethnic Origin and Residential Attainment of Immigrants in European Countries*, "City & Community" 11(2).
- Graham S., Marvin S., 2001, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, London.
- Harris C., Ullman E., 1945, *The Nature of Cities*, "Annals of the American Academy of Political and Social Science" 242.
- Holzer H.J., 1991, *The Spatial Mismatch Hypothesis: What Has the Evidence Shown*, "Urban Studies" 28(1).
- Knox P., Pinch S., 2006, *Urban social geography: an introduction*, Pearson Education Ltd.

- Laurence R., 1995, *The organization of space In Pompeii*, [w:] *Urban Society in Roman Italy*, eds. T. Cornell, K. Lomas, St. Martins Press, New York.
- Marcuse P., 2002, *The Partitioned City in History*, [w:] *Of States and Cities. The Partitioning of Urban Space*, eds. P. Marcuse, R. van Kempen, Oxford University Press, Oxford.
- Massey D.S., Denton N., 1991, *Patterns of neighborhood transition in a multiethnic world: US metropolitan areas, 1970–1980*, "Demography" 28.
- Mayer J., 2001, *Technology diffusion, human capital and economic growth in developing countries*, [w:] *United Nations Conference on Trade and Development*, http://unctad.org/en/docs/dp_154.en.pdf
- Pohjola M., 2000, *Information Technology and Economic Growth: A Cross-Country Analysis*, UNU-WIDER [b.m. wyd.].
- Rex J., Moore R., 1967, *Race, Community and Conflict. A study of Sparkbrook*, Oxford University Press, Oxford.
- Rosen S., 1974, *Hedonic prices and implicit markets: product differentiation in pure competition*, "Journal of Political Economy" 118(4).
- Schelling T.C., 1971, *Dynamic Models of Segregation*, "Journal of Mathematical Sociology" 1.
- Schelling T.C., 1969, *Models of Segregation*, "The American Economic Review" 59(2).
- Simon P., 2005, *Gentrification of Old Neighbourhoods and Social Integration in Europe*, [w:] *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements and the challenge to urban cohesion*, ed. Y. Kazepov, Blackwell Publishing, Oxford.
- Sjoberg G., 1955, *The Preindustrial City*, "American Journal of Sociology" 60(5).
- Storper M., Venables A.J., 2004, *Buzz: Face-To-Face Contact and the Urban Economy*, "Journal of Economic Geography" 4(4).
- Vance J.E., 1971, *Land Assignment in the Precapitalist, Capitalist, and Postcapitalist City*, "Economic Geography" 47(2).
- Wallace-Hadrill A., 1995, *Public honour and private shame: the urban texture of Pompeii*, [w:] *Urban Society in Roman Italy*, eds. T. Cornell, K. Lomas, St. Martin's Press, New York.
- Węclawowicz G., 2007, *Geografia społeczna miast. Zróżnicowania społeczno-przestrzenne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Wiesiołowski J., 1982, *Socjotopografia późnośredniowiecznego Poznania*, Prace Komisji Historycznej – Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Tom 36, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Woods R., 2000, *The Demography of England and Wales*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Zelinsky W., Lee B.A., 1998, *Heterolocalism: an alternative model of the sociospatial behaviour of immigrant ethnic communities*, "Population, Space and Place" 4(4).
- Zhang J., 2004, *A Dynamic Model of Residential Segregation*, "The Journal of Mathematical Sociology" 28(3).

WPŁYW POSTĘPU TECHNICZNEGO NA WYBÓR MIEJSCA ZAMIESZKANIA LUDNOŚCI MIEJSKIEJ W PERSPEKTYWIE HISTORYCZNEJ

ABSTRAKT: Preferencje ludności miejskiej dotyczące miejsca zamieszkania zmieniają się wraz ze zmianami charakteru aktywności ekonomicznej człowieka stanowiącej pochodną zaawansowania technicznego gospodarek. Niniejszy artykuł stanowi próbę przedstawienia wpływu postępu technicznego na preferencje ludności dotyczące wyboru miejsca zamieszkania w ramach miast przy uwzględnieniu podziału na trzy okresy historyczne. Jego celem jest odpowiedź na pytanie o najbardziej pożądane lokalizacje w miastach różnych grup społecznych w każdym z wyróżnionych okresów, a także ukazanie zmian tych preferencji w wyniku unowocześniania metod produkcji. Artykuł w swoim zamierzeniu stanowi punkt wyjścia do dyskusji na temat wartości określonych lokalizacji w ramach przestrzeni miejskiej w przyszłości przy uwzględnieniu dalszego rozwoju technologii telekomunikacyjnej i transportowej.

SŁOWA KLUCZOWE: segregacja przestrzenna ludności, postęp techniczny