

S. Hanson, M-P. Kwan (red.) – *Transport: Critical Essays in Human Geography*, Ashgate, Aldershot, Hampshire, England–Burlington, VE, USA 2008; XXV + 525 s.

Recenzowany tom pod redakcją Susan Hanson i Mei-Po Kwan ukazał się jako jeden z dziesięciu tomów w serii *Contemporary Foundations of Space and Place*. W serii zbiera się razem niektóre najważniejsze artykuły z różnych subdyscyplin geografii społeczno-ekonomicznej, publikowane w ciągu ostatnich 40 lat. W tym czasie nastąpił pewien renesans myślenia o rozmaitych obliczach społeczeństwa i gospodarki z wykorzystaniem koncepcji przestrzeni i miejsca (oraz pokrewnych, takich jak terytorium, geopolityka, ruchliwość, dyfuzja czy lokalność). Ruchliwość, dostępność przestrzenna, sieci i interakcje znajdują się w centrum zainteresowań przestrzeni i miejsc, podlegają też ciągłym zmianom. Trudno sobie zatem wyobrazić wspomnianą serię bez tomu poświęconego transportowi.

Pokaźny tom (525 stron) dotyczy szeroko pojmowanej geografii transportu i obejmuje łącznie 28 artykułów, poprzedzonych *Wprowadzeniem*. Przedmiotem recenzji nie są pojedyncze artykuły (które były już recenzowane przed publikacją), lecz ich dobór i układ z punktu widzenia przydatności w procesie kształcenia studentów i doktorantów. Jak piszą we *Wprowadzeniu* redaktorki, w wyborze poszukiwały pewnej równowagi pomiędzy tekstami klasycznymi i zapewniającymi pokrycie tematami uważanymi za podstawowe w geografii transportu, nawet jeśli niektóre z nich ukazały się stosunkowo niedawno, a zatem nie mogą być traktowane jako klasyczne. Wszystkie koncepcje są klasyczne w tym sensie, że na długi czas porządkowały pole badawcze subdyscypliny. Ocena recenzenta jest jednak całkiem odmienna: wśród artykułów brakuje prac nowszych i najnowszych, a wyraźnie dominują publikacje uznawane dziś za klasyczne.

Prawdopodobnie „złoty okres” studiów transportowych w geografii przypada na lata 1960. i wczesne lata 1970., a więc czas, w którym ujęcia ilościowe dominowały w geografii społeczno-ekonomicznej. Z pewnością problematyka transportowa znajdowała się w centrum zainteresowań osób aktywnie zaangażowanych w tzw. rewolucję ilościową na University of Washington w końcu lat 1950. Geograficzne studia transportowe tradycyjnie podkreślały przestrzenną separację, problematykę sieci, wzajemne oddziaływanie w przestrzeni, opór odległości, relacje między przestrzenną interakcją i miejscem. W ciągu ostatnich 30–40 lat zmiany sposobu, w jaki badacze zajmujący się transportem pojmowali przestrzeń i miejsce, były zdecydowanie bardziej umiarkowane niż gdzie indziej.

Wybrane teksty zostały zeskanowane (w rezultacie mamy podwójną numerację stron – oryginalną i dotyczącą całego tomu) i ujęte w cztery oddzielne części. Część I „Fundamentalne koncepcje” porusza kwestie ponadczasowe w różnej skali przestrzennej. Części II i III – „Indywidualne zachowanie w przestrzeni miejskiej” i „Transport między-

regionalny” są luźno określone przez skalę badania. Wreszcie, część IV „Kwestie polityki” scala tematy podjęte w częściach I i III oraz podkreśla mocną orientację polityczną studiów transportowych, a także znaczenie transportu w procesie podejmowania decyzji.

Część I została podzielona na cztery sekcje, z których pierwsza obejmuje problematykę dostępności przestrzennej i ruchliwości. Tradycyjnie dostęp odnosił się do liczby sposobności znajdujących się w pewnej odległości lub w danym czasie podróży jednostki, chociaż technologie informacyjno-komunikacyjne komplikują obecnie tę konwencjonalną definicję, ruchliwość zaś – do możliwości poruszania się między różnymi miejscami aktywności. Cztery artykuły podnoszą kwestie istotnego współczesnego znaczenia tych kluczowych pojęć.

W swojej klasycznej pracy *What about people in regional science?*, T. Hägerstrand łączy dostępność i ruchliwość, tym samym stwarzając konceptualne ramy rozumienia, w jaki sposób miejsca są rzeczywiście dostępne dla jednostek. Jego nacisk raczej na jednostkę niż na obszar jako na preferowane ujęcie w analizie, oznacza zmianę myślenia w ówczesnej geografii (1970). Ale już jego łączne rozumienie ścieżki czasoprzestrzennej znacznie wyprzedzało epokę, podobnie jak codzienne ruchy jednostek rozpatrywane w mikroskali, kształtowane nie tylko przez wybór, lecz także przez ograniczenia. W sumie, geografia czasu okazała się koncepcją mocną i wpływową. Zamieszczony dalej artykuł S. Hanson i M. Schwab (1987) stawia wiele powiązanych pytań – w jaki sposób w warunkach miejskich dostęp wpływa na ruchliwość, co wpływa na częstość i długość podróży, zużycie energii i przyczynia się do emisji gazów cieplarnianych? Również następny artykuł M.-P. Kwan i J. Webera (2003) rozpatruje indywidualną dostępność, uwzględniając na przykład porę dnia (a zatem i kongestję), co stało się możliwe dzięki rozwojowi GIS-u. P. Mokhtarian i I. Salomon (2001) stawiają z kolei pytanie, w jakim stopniu popyt na podróże jest wtórny i czy jest to zjawisko pozytywne.

W drugiej sekcji wykorzystuje się pojęcie dostępności (traktowane jako koszt pokonania oporu odległości) do stawiania pytań o zmiany użytkowania ziemi i o rozwój. Innymi słowy, autorzy artykułów badają, jak dostęp odnosi się do uśmiercenia pewnych miejsc. Dlaczego pewne miejsca mają się świetnie, a inne tracą na znaczeniu? Jaką rolę odgrywa dostępność (w kategoriach kosztów transportu) w określeniu odpowiedzi na to pytanie? Ponieważ podróż jest zawsze łatwiejsza w sieci niż poza nią, sieci są nieodłączną częścią dostępu. Pierwsze dwa artykuły tej sekcji dotyczą Stanów Zjednoczonych, a pozostałe dwa – krajów rozwijających się. Dwa pochodzą z lat 1960., a dwa ukazały się później. Warto zauważyć, że w każdym z artykułów opublikowanych w latach 1960. autorzy najpierw przedstawiają ogólny model, testowany później na podstawie danych empirycznych; jednostkami analizy są obszary. Pod tym względem prace reprezentują czas, w którym powstawały.

Zarówno D. Janelle (1969) w artykule o modelu i pojęciu przestrzennej reorganizacji, jak i G. Giuliano (1989) – w tekście o nowym rozumieniu transportu i użytkowania ziemi, podejmują rolę kosztów transportu w decyzjach lokalizacyjnych i zauważają, że teoretyczna podstawa oczekiwań poprawy transportu (poprawy dostępności) powinna prowadzić do wzrostu ceny ziemi, a zatem do zmiany użytkowania ziemi. Oba artykuły odzwierciedlają wpływ teorii ekonomii na ramy konwencjonalnego myślenia o relacjach między transportem a miejscem. Pomiar dostępu w kategoriach czasu podróży, użytkowanie miejsca i połączenia w sieci jako jednostki analizy pozwalają Janelle wskazać,

jak zmiany dostępności sieci odnoszą się do zmian działalności gospodarczej w węzłach. I odwrotnie, Giuliano podkreśla złożoność relacji między kosztami transportu i zmianami użytkowania ziemi i uderzający brak zgodności między oczekiwaniami teoretycznymi i wynikami empirycznymi.

W szeroko znanym artykule E. Taaffe, R.L. Morrill i P.R. Gould (1963) odnoszą rozwój sieci transportowej do ludności i komercjalizacji obszaru. Chociaż opracowanie dotyczy kraju rozwijającego się, jego cel, konceptualizacja i wnioski są podobne do późniejszej pracy Janelle. Natomiast zgodnie z argumentacją Giuliano, analiza podkreśla znaczenie początkowego wzrostu dostępności poprzez budowę nowych dróg i kolei. Znaczne ulepszenia dostępu zwykle prowadzą do zmian charakteru miejsca, jako że takie miejsca stają się węzłami w nowych sieciach ruchliwości.

Problematyka relacji między transportem i rozwojem jest również przedmiotem następnego artykułu. T. Leinbach (2000) jest zwolennikiem zdezagregowanego (na poziomie jednostki) podejścia w badaniu relacji, tak że analiza powinna pokazać, kto w istocie skorzysta z udogodnień transportowych w ubogich obszarach – organizacje pozarządowe i bogaci właściciele ziemscy, czy kobiety i dzieci? W tym sensie analiza Leinbacha różni się od przedstawionej przez Taaffego i innych, że patrzymy w obrębie poszczególnych miejsc na wpływ udoskonaleń transportowych.

Każdy z artykułów sekcji trzeciej uwzględnia pojęcie równości lub sprawiedliwości w odniesieniu do systemów transportowych, które są inwestycjami kosztownymi i zaprojektowanymi w celu służenia dobru publicznemu. Dodatkowo, jak już wspomniano, systemy transportowe zapewniają poprawę dostępności zaledwie części ludności regionu. Pytania odnoszące się do równości: kto płaci (w kategoriach struktury lokalnych podatków, hałasu, skażenia powietrza, konfliktu między ruchem samochodowym i pieszym itp.), a kto korzysta z inwestycji transportowych?

Artykuł M. Webbera (1976) przenosi nas w sposób myślenia o transporcie i miastach w latach 1950. i 1960. na podstawie doświadczeń Bay Area Rapid Transit (BART) w San Francisco: jakie były oczekiwania wobec masowego transportu publicznego, a jakie jego następstwa dla tkanki miejskiej. Poza pojęciami wcześniej już wspomnianymi i stosowanymi, naświetla rolę polityki w tej dziedzinie. Pozostałe dwa artykuły sekcji trzeciej (D.C. Hodge'a z 1990 i D. Levinsona z 2002 r.) podkreślają znaczenie identyfikacji grup zyskujących i tracących na wprowadzeniu danego rozwiązania. W niektórych przypadkach, pewne grupy subsydują nieproporcjonalnie wysoko system transportowy, z którego rzadko korzystają. Jako możliwe rozwiązanie Levinson proponuje, aby inwestycje transportowe przechodziły procedurę podobną do oceny oddziaływania na środowisko.

Wreszcie, ostatnia, czwarta sekcja części I dotyczy kwestii kosztów transportu. Wiadomo, że użytkownicy samochodu nie ponoszą wszystkich kosztów, ale koszty zewnętrzne stały się przedmiotem zainteresowania badaczy dopiero od mniej więcej 20 lat. J. Whitelegg (1993) słusznie zauważa, że całe planowanie transportu miejskiego zasada się na założeniu „wartości czasu” (jednostki pieniężne odnoszą się do czasu podróży), i chociaż czas zaoszczędzony dzięki udoskonaleniu dróg jest relatywnie niewielki, usprawiedliwia ogromne wydatki na poprawę ich przepustowości. J. Murphy i M. Delucchi (1998) systematycznie badają koszty zmotoryzowania społeczeństwa amerykańskiego. Ich analiza prowadzi do próby identyfikacji kosztów zewnętrznych, na przykład wypadków, skażenia, kongestii, bezładnej zabudowy miejskiej (*urban sprawl*) i utrzymania dróg.

Pozostałe części tomu są znacznie mniejsze i nie podzielone na sekcje. Część II dotyczy zachowania jednostek w przestrzeni miasta, co stało się ważnym tematem w geograficznych studiach transportowych od początku lat 1970. Początek dała geografia behawioralna, a badania uległy rozszerzeniu wskazując na wpływ rozmaitych czynników indywidualnych, gospodarstw domowych i czynników geograficznych. W uzupełnieniu czynników (lub ograniczeń) przestrzennych, płęć kulturowa, rasa/etniczność i status zatrudnienia zostały zidentyfikowane jako najważniejsze cechy różnicujące struktury podróży jednostek. Wszystkie pięć artykułów części II rozpatruje geograficzny kontekst i czynniki wpływające na zachowania ludzi związane z podróżami.

Jednym z wcześniejszych studiów roli terenów zabudowanych w kształtowaniu zachowań podróżniczych ludzi jest praca S. Hanson (1982). Studium przedstawia rolę geograficznego kontekstu w uzupełnieniu czynników indywidualnych i gospodarstw domowych na przykładzie szwedzkiej Uppsali. Nadal otwarte pozostaje pytanie, czy potrafimy oddzielić kontekst przestrzenny od wspomnianych czynników. P. Forer i H. Kivell (1981) zwracają uwagę na rolę ograniczeń wpływających na układ ludzkiej działalności, jako że wszystkie rodzaje aktywności mają specyficzne wymagania, które można rozumieć w kategoriach ograniczeń przestrzennych i czasowych. Szacując czas wolny autorzy doszli do wniosku, że zarówno transport publiczny jak i czasowe ograniczenia działalności są ważne w kształtowaniu dostępu ludzi i w wyborze potencjalnych miejsc docelowych.

M.-P. Kwan (1999) podkreśla znaczenie ograniczeń czasoprzestrzennych w kształtowaniu ludzkiej aktywności i w wyborze podróży, ale jednocześnie wypukla rolę płci kulturowej. Stosując GIS odkrywa, że kobiety mają niższy poziom indywidualnego dostępu do miejskich sposobności aniżeli mężczyźni. Z kolei S. McLafferty i V. Preston (1991) dowodzą, że różnice płci kulturowej w miejskich dojazdach do pracy są znacząco odmienne w przypadku poszczególnych grup rasowych.

W kształtowaniu struktury działalności ludzkiej związanej z podróżami istotną rolę odgrywa postrzeganie środowiska. R. Golledge i inni (1992) badają, w jaki sposób dzieci rozpoznają, przypominają i wykorzystują przestrzenne właściwości dróg. Autorzy dochodzą do wniosku, że „uczenie się” przestrzeni jest wysoce selektywnym procesem, a wiele informacji może być ignorowane w specyficznych sytuacjach.

Trzy artykuły części III badają kwestie transportu międzyregionalnego. Skupiają się na specyficznych strukturach sieci (na przykład na sieciach typu *hub-and-spoke*), zastosowaniu ich do ruchu pasażerów i/lub towarów oraz ewolucji ich przestrzennych struktur w czasie. Na poziomie międzyregionalnym, przepływy pasażerów i dóbr są często skanalizowane w sieciach ze znaczącymi centrami, które podnoszą spójność między miejscami. M.E. O'Kelly (1998) bada sieci *hub-and-spoke* rozważając połączenia, zaplecza i hierarchie utworzone przez takie sieci dzięki analizie różnych sieci połączeń pasażerskich i towarowych w transporcie lotniczym. Struktura ta może mieć różny wpływ na transport pasażerski i towarowy w kategoriach poziomu i dogodności usług.

Istnieją istotne różnice między poszczególnymi gałęziami transportu. B. Slack (1990) analizuje radykalne zmiany, które przekształciły transport intermodalny w USA i Kanadzie w późnych latach 1980. Badając pojawienie się centrów i siły leżące u ich rozwoju, Slack dochodzi do wniosku, że ruch staje się coraz bardziej skoncentrowany w centrach lądowych, funkcjonujących jako regionalne centra dystrybucyjne dla ciężarówek. Centra te są połączone pociągami o dużej ładowności.

W przeciwieństwie do autorów dwóch poprzednich artykułów, T. Leinbach i J. Bowen (2004) skupiają się na przepływach towarowych oraz na organizacji i podejmowaniu decyzji przez firmy. Studium wyróżnia się, gdyż dotyczy popytu na usługi produkcyjne w kilku krajach o różnym poziomie uprzemysłowienia i umieszcza zaawansowane usługi produkcyjne w globalnych sieciach produkcji.

Wiele współczesnych miast w krajach rozwiniętych i rozwijających się stoi w obliczu poważnych problemów transportowych, takich jak kongestia i degradacja środowiska. Chociaż planiści transportu stosują rozmaite podejścia do rozwiązania tych problemów, niezwykle trudno jest ograniczyć negatywny społeczny i środowiskowy wpływ pasażerskich podróży odbywanych prywatnymi pojazdami. Siedem artykułów części IV skupia się na kwestiach politycznych, w tym na społecznej równości, zrównoważeniu i niezaspokojeniu popytu na przejazdy samochodowe. Uznając ważność decyzji politycznych w kształtowaniu struktur transportowych, autorzy prezentują studia w różnych kontekstach, w tym z miast amerykańskich, europejskich i krajów rozwijających się.

W pierwszym artykule części IV M. Garrett i B. Taylor (1999) ujawniają, że polityka transportowa w Stanach Zjednoczonych skupia się raczej na ekspansji podmiejskiego transportu publicznego i pozyskiwaniu nowych zamożnych klientów niż na poprawie usług w obszarach o niskich dochodach ludności, czyli w centrach miast. W rezultacie następuje zróżnicowanie między centrami i przedmieściami, a sytuacja ta, nieefektywna ekonomicznie i społecznie niesprawiedliwa, podnosi też szereg kwestii odnoszących się do roli transportu publicznego. G. Giuliano (1999) rozważa efektywność polityki użytkowania ziemi jako instrumentu obniżania środowiskowych i innych kosztów zewnętrznych, związanych z prywatnym samochodem. Struktura użytkowania ziemi, a zwłaszcza decentralizacja i ekstensywny rozwój, są wynikiem kompleksu czynników, na które polityka ma nikły wpływ.

P. Mokhtarian (2003) bada konceptualne, teoretyczne i empiryczne argumenty wskazujące, że rozwój telekomunikacji spowoduje raczej wzrost niż zmniejszenie liczby podróży. Skupiając się na ruchu ludzi i dóbr, dochodzi do wniosku, że substytucja, komplementarność, modyfikacja i neutralność w sposobach łączności zachodzą równocześnie. Zatem, jeśli obecny trend będzie kontynuowany, zarówno telekomunikacja jak i podróże będą wykazywały tendencję wzrostową.

E. Deakin (2002) rozpatruje zrównoważony transport w świetle doświadczeń krajów europejskich i przedstawia specjalnie strategie popierające jego rozwój na poziomie lokalnym w Stanach Zjednoczonych (istnieją bariery jego wprowadzenia na szczeblu krajowym). O ile strategie początkowo ograniczały się do redukcji zanieczyszczeń, o tyle później uwzględniały szerszy kontekst społeczny, ekonomiczny i środowiskowy. Dlaczego strategie zniechęcające do korzystania z samochodu kończą się niepowodzeniem? E. Vasconcellos (1997) analizuje nieporozumienia towarzyszące sprzecznościom między prywatnym i publicznym transportem w krajach rozwijających się. Autor dowodzi, że popyt na samochody został stworzony przez politykę skierowaną na ludzi stosunkowo zamożnych, a więc na klasę średnią.

W przeciwieństwie do Vasconcellosa, R. Gakenheimer (1999) rozpatruje, w jaki sposób rosnąca kongestia, będąca rezultatem gwałtownego rozwoju motoryzacji, ograniczyła ruchliwość i dostępność zarówno prywatnych jak i publicznych użytkowników transportu. Do obniżenia ruchliwości przyczyniło się nieodpowiednie utrzymanie dróg

oraz brak jednomyslności wśród osób odpowiedzialnych za planowanie. Autor zarysowuje strategie związane z rosnącą motoryzacją i spadającą mobilnością i dochodzi do wniosku, że rosnącej ruchliwości w miastach krajów rozwijających się sprzyja budowa nowych dróg, poprawa zarządzania transportem publicznym, wprowadzenie systemu opłat za korzystanie z infrastruktury i bardziej efektywna organizacja ruchu. Jak sugeruje Gakenheimer, kongestia jest prawdopodobnie najszerzej postrzeganym problemem transportowym na świecie. W ostatnim artykule G. Giuliano (1992) stawia pytanie, czy planiści i politycy w końcu zaakceptują racjonalność wynikającą z wprowadzenia opłat związanych z kongestią. Jej negatywna odpowiedź w warunkach amerykańskich, nie napawa optymizmem. Niemniej, w ten sposób udało się zatoczyć krąg i wrócić do kluczowych koncepcji, zarysowanych na wstępie: dostępności, ruchliwości, równości, kosztów społecznych i ich relacji z miejscem.

Wybór tekstów, często niesłusznie nazywanych przez redaktorki esejami, zawsze jest sprawą dyskusyjną. Nie inaczej jest w przypadku omawianego tomu. S. Hanson i M.-P. Kwan w zasadzie ograniczyły się do czasopiśmiennictwa amerykańskiego, w ogromnej większości pominęły nawet prace autorów brytyjskich, nie wspominając już o autorach spoza tego kręgu. Przykładem może być geografia czasu, którą reprezentuje tylko jej twórca – T. Hägerstrand. Prac innych szwedzkich autorów (uczniów i współpracowników Hägerstranda, takich jak K. Ellegard, B. Lenntorp, S. Öberg, S. Mårtensson, T. Carlstein, E. Wallin, aby wymienić zaledwie kilka nazwisk) w omawianym tomie nie znajdziemy, mimo że wnieśli oni taki sam lub nawet większy wkład do światowego piśmiennictwa na temat geografii czasu niż na przykład Amerykanie.

Niewątpliwie wygodnie jest mieć zebrane 28 istotnych artykułów w jednym tomie. Szkoda jednak, że ich wybór nie jest reprezentatywny, jeśli chodzi zarówno o czas ich powstawania, jak i tematykę. Oczywiście prace wybitne, zasługujące na zamieszczenie w omawianym wyborze tekstów znajdziemy zarówno wśród wcześniejszych jak i bardziej współczesnych. Biorąc jednak pod uwagę niewątpliwy postęp w nauce, można zakładać, że prace późniejsze reprezentują inną jakość i poziom poznawczy wyższy, a na pewno bliższy współczesnym poglądom.

Z pewnością do klasycznych należy artykuł E. Taaffego, R.L. Morrilla i P.R. Goulda (1963) przedstawiający modele rozwoju sieci transportowych. Ale już wcześniejszego artykułu W.L. Garrisona (1960) nt. spójności międzystanowego systemu szos nie znajdziemy, mimo że jest to prawdopodobnie pierwsze zastosowanie metod grafowych w badaniach przestrzennych. Nie znajdziemy również pracy W. Muraco (1972), w której skonstruował on miary dostępności sieci miejskiej, opartej na wielu zmiennych, uwzględniających kryteria statyczne i dynamiczne (zastosowanie metod grafowych i programowania liniowego). Nie znajdziemy też badania podróży wewnątrzmijskich w ujęciu J. O. Wheelera (1972), który zastosował analizę wieloczynnikową. Generalnie, w tomie dość słabo eksponowane są metody badawcze, co jest mocno dyskusyjne, zwłaszcza jeśli uzmysłowimy sobie, że w geografii transportu do dzisiaj dominuje ujęcie scjentystyczne, zaś pozostałe orientacje reprezentowane są nieporównanie słabiej.

Zdaniem niżej podpisanego, redaktorki niesłusznie wyeksponowały problematykę transportu pasażerskiego kosztem towarowego. Temu ostatniemu poświęcone są praktycznie trzy (w części III) spośród 28 artykułów. Również problematyka transportu miejskiego jest rozbudowana przy praktycznym pominięciu transportu w obszarach

wiejskich. Oczywiście można rozumieć pewne predylekcje redaktorek, ale w rezultacie niektóre zagadnienia transportu ładunków, jak problematyka transportu kolejowego, ciężarowego transportu samochodowego, żegluga morskiej i śródlądowej, terminali transportowych, czy optymalizacji przepływów, zostały mocno okrojone lub całkowicie pominięte. Nie bardzo również wiadomo, jak należy rozumieć podtytuł: dlaczego zamieszczone „eseje” miałyby być krytycznymi? Czyżby miały nawiązywać do geografii krytycznej? Jeśli tak, to recenzent takich związków nie dostrzega.

Zazwyczaj układ podobnych prac, na przykład podręczników, jest odmienny od wyżej zastosowanego: albo problematykę dzieli się na badania struktury sieci, przepływów w niej i badania współzależności, albo omawia się poszczególne, ważniejsze gałęzie i problemy transportu. W ujęciu S. Hanson i M.-P. Kwan niektóre podstawowe koncepcje, takie jak dostępność, ruchliwość, sieci, równość, pełnią rolę czynników porządkujących pracę, ale przy okazji inne fundamentalne prawidłowości i kwestie, na przykład triada Ullmana, umknęły im. Szkoda – tym bardziej, że dysponując bogatą literaturą angloamerykańską, naprawdę wspaniałymi materiałami, można było stworzyć unikalny wybór tekstów. To nie znaczy, że zaprezentowany wybór jest bardzo kiepski (raczej nie ma w nim tekstów słabych), ale można było stworzyć zdecydowanie lepszy.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

R. Konings, H. Priemus, P. Nijkamp (red.) – *The Future of Intermodal Freight Transport. Operations, Design and Policy*, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA 2008; XI + 343 s.

Recenzowana książka powstała w wyniku realizacji multidyscyplinarnego programu badawczego pn. Freight Transport Automation and Multimodality, prowadzonego przez 5 lat na Politechnice w Delft, Holandia, razem z ekspertami z wielu krajów. Transport intermodalny oznacza przewóz ładunków więcej niż jedną gałęzią transportu, ale przy wykorzystaniu tylko jednej jednostki ładunkowej (na przykład kontenera, nadwozia wymiennego, naczepy) na całej trasie przewozu. Nie jest to książka o przyszłości, jak sugeruje tytuł, lecz bardziej zbiór artykułów wskazujących na możliwości znaczącej poprawy i konkurencyjności transportu intermodalnego. Książka omawia szeroki wachlarz technologicznych, organizacyjnych i instytucjonalnych uwarunkowań, które sprzyjałyby wzrostowi tego rodzaju przewozów i ich pozycji w systemie transportowym. W publikacji dyskutuje się realne wyzwania i konkretne rozwiązania, służące zwiększeniu znaczenia i skali transportu intermodalnego. Jeśli natomiast czytelnik poszukuje przyszłościowego podejścia do intermodalności, powinien poszukać gdzie indziej.

Spojrzenie na transport intermodalny jak na alternatywę dla transportu drogowego jest nowoczesne. Niektóre rozdziały dotyczą transportu intermodalnego w Ameryce Północnej i w Japonii, ale większość z nich poświęcona jest sytuacji europejskiej. Słabością wielu rozdziałów są nieaktualne dane (głównie z połowy lat 1990.), będące rezultatem długiego procesu redakcyjno-wydawniczego. Z tego powodu, książka w mniejszym stopniu może stanowić źródło danych na temat wolumenu ładunków, kosztów i innych zbiorów danych, podlegających znaczącym zmianom w czasie.

Autorzy oparli się pokusie prowadzenia dyskusji nt. poszukiwania odpowiedniej definicji i terminologii związanej z transportem intermodalnym. Pojęcia i terminy stosowane w książce mówią same za siebie, chociaż tytułowy intermodalny transport ładunków niepotrzebnie zawiera ostatni człon, jako że intermodalny transport pasażerów nie istnieje. Pozytywne jest bezpośrednie przejście do problematyki, bez zbędnych dyskusji w sprawie roli i znaczenia transportu intermodalnego. W czasie gdy transport ten cieszył się dużym zainteresowaniem w kręgach akademickich, wielu spośród autorów temu włożyło swój wkład w nowe spojrzenie na ten temat. Publikacja przyczynia się do przesunięcia badań na wyższy, bardziej dojrzały poziom i na nowe zastosowania badań. Niestety, zawiera też sporo powtórzeń, na przykład nt. elementarnych określeń transportu intermodalnego, co świadczy o pewnym niedopracowaniu redakcyjnym.

Praca składa się z trzech części, z których każda zawiera cztery do pięciu artykułów i liczy około 100 stron. Pierwsza część przybliży działalność transportu intermodalnego, w tym przyczynki nt. obecnego stanu i wyzwań transportu intermodalnego w Unii Europejskiej (drogowo-kolejowego: J. Woxenius i F. Barthel), w Stanach Zjednoczonych (L. Chatterjee i T.R. Lakshmanan) i w obszarach miejskich Japonii (interesujące przyczynki: E. Taniguchi i T. Nemoto). Różnią się one znacznie w poszczególnych obszarach, podobnie jak sposób ich opisu. Generalnie, pierwsza część jest użyteczna zwłaszcza dla czytelników, którzy pragną lepiej zrozumieć organizację rynku, graczy na rynku, przestrzenną koncentrację przepływów transportu intermodalnego i ogniwo pomiędzy tym transportem a funkcjonowaniem portu morskiego (T. Notteboom; B. Wiegman i inni). Pięć rozdziałów dobrze nadaje się jako materiał wykładowy dla studentów, którzy powinni posiadać dobrą wiedzę o rynku transportu intermodalnego.

Część 2 przedstawia narzędzia do projektowania i modelowania, stosowane w analizie i wspomaganie funkcjonowania transportu intermodalnego. W dwóch rozdziałach dyskutuje się wpływ rozwoju technologii w żegludze i w portach morskich na wymagania nakładane na systemy intermodalne (J. Rijsenbrij; K.-P. Franke). Obszerny i interesujący rozdział E. Kreutzbergera przedstawia złożoność intermodalnych sieci załadowniczych. Pozostałe rozdziały dotyczą projektowania i oceny intermodalnych systemów transportu (A. Jensen) i modelowania ich sieci (ze szczególnym uwzględnieniem zastosowań GIS i modeli przepływów kontenerowych w relacjach port morski–zaplecze, rozdział F. Schwarza).

Trzecia i ostatnia część książki poświęcona jest kwestiom implementacji i polityki. Podane są wymagania potrzebne do wprowadzania innowacji, zarysowano też główne rysy polityki niezbędne do zaistnienia warunków konkurencyjności. Kilka prac skupia się na istotnych utrudnieniach dalszego wzrostu transportu intermodalnego, w tym braku spójności i interoperacyjności (długi esej B. Stone'a), a także potrzeby dalszego wprowadzenia technologii informatycznej w celu koordynacji działań (M. den Hengst). Autorzy tej części wskazują na rolę agencji rządowych w pokonywaniu przeszkód dalszego rozwoju transportu intermodalnego w Europie (D. Tsamboulas) i w Stanach Zjednoczonych (J. Holguín-Veras i inni).

Jak zwykle w pracy zbiorowej, poszczególne rozdziały reprezentują nierówny poziom, a większość przeciętny. Do lepiej napisanych zaliczyłbym na przykład rozdziały 2, 4, 10, 12, zaś do gorszych i mniej interesujących – 7, 8, czy 13, ale w rzeczywistości różnice między nimi są raczej niewielkie.

Praktyczne nastawienie książki nie wyklucza akademickiego zorientowania. Wiele idei jest zakorzenionych w ekonomicznych teoriach i w modelowaniu, opartym na aktualnych faktach, liczbach i tendencjach. Autorzy starają się objąć różne koncepcje i praktyki transportu intermodalnego, nie wchodząc w złożone formuły lub obliczenia. Jako taka, książka nie tylko powinna przemawiać do pracowników naukowych i badaczy interesujących się nowym polem badawczym transportu intermodalnego. Powinna zainteresować także praktyków i polityków, jako że jest nie zbyt wyrafinowana pod względem metodologicznym i metodycznym. Szkoda jednak, że autorami większości rozdziałów nie są geografowie, którzy mogliby wnieść znaczący wkład w wyjaśnianie zjawisk i procesów przestrzennych, w tym przepływów intermodalnych. Poważnym mankamentem jest również brak jakiegokolwiek podsumowania.

Reasumując, książka jest wartościowym zbiorem przyczynków nt. intermodalnego transportu ładunków jako nowego pola badawczego zastosowań transportowych. Może stać się podstawową lekturą dla wszystkich zainteresowanych tą dziedziną, dając im wgląd i narzędzia odpowiednie do akademickich i praktycznych wyzwań, przed którymi stoi ten segment rynku transportowego i logistycznego. Niestety, lektury nie ułatwia znaczna liczba tworzonych przez piszących akronimów – nowa „moda” sporej części autorów.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

N. Salvadori, P. Comendatore, M. Tamberi (red.) – *Geography, Structural Change and Economic Development. Theory and Empirics*, Edward Elgar Ltd., Cheltenham, UK-USA, 2008; 316 s.

Od lat powojennych powstało wiele opracowań na temat nierówności społecznych oraz roli handlu, specjalizacji i lokalizacji dla rozwoju ekonomicznego krajów i regionów. W nurt ten wpisuje się książka *Geography, Structural Change and Economic Development. Theory and Empirics*, napisana pod redakcją trzech Włochów – profesorów Neri Salvadori, Pasquale Comendatore oraz Massimo Tamberi, przez włoskich ekonomistów z czołowych uniwersytetów z Pizy, Neapolu i innych włoskich miast. Pozycja została wydana przez Edward Elgar (UK, USA), co umożliwiło jej międzynarodową dystrybucję.

Pierwsze słowo w tytule książki to „geografia”, paradoksalnie jednak ma ona charakter zdecydowanie ekonomiczny. Świadczy o tym dobór przedstawianych teorii ekonomicznych z zakresu wzrostu i rozwoju gospodarczego oraz teorii handlu, jak i wybór metod analizy empirycznej, ze szczególnym uwzględnieniem metod ekonometrycznych. Pozostałe człony składowe tytułu to „strukturalna zmiana” oraz „rozwój gospodarczy”. Strukturalna zmiana odzwierciedla przede wszystkim postęp technologiczny, którego wpływ różni się w zależności od gałęzi przemysłu. Innowacyjność determinuje m.in. lokalizację firm, a co za tym idzie ma również wpływ na procesy migracyjne oraz aglomeracyjne. Autorzy konkludują, że po pierwsze, „zmiana strukturalna w globalnym świecie nie jest efektem egzogenicznych szoków, ale raczej czynnikiem fundamentalnym”, a po drugie, „istnieje wiele sprzężeń zwrotnych między zmianą strukturalną a rozwojem ekonomicznym”. Opisując teoretyczne podstawy zależności między struk-

turalną zmianą a wzrostem i rozwojem gospodarczym autorzy przywołują dwa podstawowe podejścia: podejście zwane postkeynesowskim oraz tzw. teorię wzrostu endogenicznego. Postkeynesiści zwracają uwagę na rolę popytu – najważniejszej determinanty wzrostu gospodarczego. Jedną z głównych ról w ekspansji popytowej odgrywa eksport, a jego znaczenie zależy od rodzaju dóbr i ich elastyczności dochodowej. Z kolei przedstawiciele teorii wzrostu endogenicznego akcentują zmianę struktury produkowanych dóbr jako podstawowego czynnika wzrostu. Fundamentalną przyczyną rozwoju krajów i regionów jest, w świetle pewnej grupy modeli endogenicznych, rosnąca liczba dóbr pośrednich. Inne grupy modeli endogenicznych podkreślają rolę kapitału ludzkiego, kapitału publicznego (infrastruktury), itd. Cechą wspólną modeli postkeynesowskich i endogenicznych jest, w odróżnieniu od klasycznego i neoklasycznego postulatu konwergencji, zwrócenie uwagi na teoretyczną możliwość wzrostu nierówności dochodowych i polaryzacji regionalnej.

We wstępie książki autorzy zwracają uwagę (poza dyskusją na temat czynników wzrostu) uwagę właśnie na nierówności dochodowe, które w okresie powojennym zostały szeroko opisane przez grupę teoretyków (Rosenstein-Rodan, Lewis, Myrdal, Hirschman). W teoriach z lat 1950. i 1960. zwracano uwagę na identyfikację typowych dla rozwoju i niedorozwoju czynników takich jak: proces kumulatywny, rosnące efekty skali, efekty zewnętrzne lub dualizm. W okresie powojennym argumentacja miała zatem raczej charakter jakościowy, stroniono od używania narzędzi matematycznych. Natomiast rozwój metod ilościowych, jaki nastąpił w ostatnich dekadach pozwolił na matematyczne ujęcie opisywanych zjawisk.

Pierwsza część książki, jak napisano we wstępie, poświęcona jest analizie wpływu geograficznych czynników wzrostu gospodarczego, tj. aspektów związanych z lokalizacją i specjalizacją. Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę poszczególnych rozdziałów części pierwszej.

W rozdziale pierwszym, P. Comendatore, I. Kubin oraz C. Petraglia analizują wpływ wydatków publicznych na regionalne zróżnicowanie działalności gospodarczej (lokalizacja firm). Jak wskazują autorzy, wydatki publiczne mają charakter zarówno popytowy jak i podażowy, tzn. są z jednej strony finansowane z podatków (działa tutaj efekt wypierania wydatków prywatnych), lecz skutkują równocześnie wzrostem produktywności sektora prywatnego. Efekt netto zależy od regionalnej redystrybucji obciążeń fiskalnych. Wychodząc od zmodyfikowanego modelu centrum–peryferie Krugmana, przy założeniu wysokiej międzyregionalnej mobilności kapitału, autorzy konkludują, że regiony zapóźnione mogą rozwijać się szybciej dzięki częściowemu finansowaniu przez regiony bogatsze, co jest istotne z punktu widzenia polityki spójności Unii Europejskiej.

W kolejnym rozdziale G. Talamo rozwija model grawitacji w celu oszacowania roli poszczególnych czynników w przyciąganiu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ). W części teoretycznej rozdziału autor wskazuje, że zmienne o charakterze instytucjonalnym mają znaczący wpływ na efektywność kontroli rynków zagranicznych poprzez BIZ. W części empirycznej rozdziału sięga po zbiór danych dotyczących BIZ z 61 krajów w latach 1980–2001 i dowodzi dużej roli zasad ochrony udziałowców oraz systemu podatkowego w rozmiarze i kierunkach przepływu BIZ.

Dalej (rozdział 3) rozpatruje się problem stagnacji 30 krajów Afryki subsaharyjskiej. Mimo posiadania bogatych zasobów surowców naturalnych (a może paradoksal-

nie właśnie z powodu ich posiadania) w latach 1975–2004 odnotowały zerowy wzrost gospodarczy. Przy niskim poziomie kapitału, nieuniknione stają się konflikty o surowce naturalne w postaci wojen domowych, co skutkuje pułapką ubóstwa. Według autora, D. Fiaschiego pułapki ubóstwa można uniknąć tylko przy wysokim wyjściowym poziomie kapitału i relatywnie wysokim poziomie infrastruktury instytucjonalnej. Rozdział dostarcza argumentów na poparcie popularnej tezy, że „instytucje mają znaczenie”.

W rozdziale 4 E. Cutrini opisuje procesy specjalizacji i koncentracji w jednoczącej się Europie. Teoretyczną podstawą jego rozważań są z jednej strony prace Myrdala, a z drugiej strony Krugmana i innych twórców nowej geografii ekonomicznej. Bazując na współczynniku Giniego oraz indeksie Theila autorka analizuje procesy koncentracji w latach 1985, 1993 i 2001, wyróżniając tym samym okres przed i po utworzeniu Jednolitego Rynku. Analiza regionalna oraz sektorowa wskazuje, że procesy specjalizacji i koncentracji mają w jednoczącej się Europie nadal znaczenie na poziomie poszczególnych krajów członkowskich, natomiast dotychczas nie zanotowano podobnego procesu na tle całego kontynentu. Rezultaty otrzymane przez E. Cutrini są zatem sprzeczne z klasyczną teorią przewagi komparatywnej.

A. Lo Turco i M. Tamperi zmagają się z problemem roli struktury sektorowej gospodarki w jej wzroście (rozdział 5). Do analizy empirycznej wykorzystali zbiór danych dotyczących specjalizacji sektorowej w kilkudziesięciu krajach w latach 1969–2003. Estymując tradycyjny model wzrostu gospodarczego, A. Lo Turco i M. Tamperi przedstawiają dwa nowe wskaźniki, pierwszy – bazujący na roli kapitału ludzkiego w eksporcie oraz drugi – odzwierciedlający dynamikę eksportu w odniesieniu do światowego popytu. Autorzy dochodzą do wniosku, że jakość kapitału ludzkiego w gałęziach eksportowych ma wpływ na szybszy wzrost gospodarczy. Zmiana struktury eksportu w kierunku towarów o wysokiej dynamice w światowym popycie jest również opłacalna dla gospodarki.

W ostatnim w tej części rozdziale 6 A. Lo Turco kładzie nacisk na rolę instytucjonalnych aspektów rozwoju w krajach Ameryki Łacińskiej tworzących Wspólny Rynek Południa MERCOSUR. Autor konkluduje, posiłkując się testami pierwiastka jednostkowego i kointegracji, że pomimo ogólnego pozytywnego efektu porozumień handlowych większość beneficjentów stanowią kraje duże, mające już we wcześniejszym okresie przewagę konkurencyjną nad pozostałymi, mniejszymi ekonomicznie, partnerami z Ameryki Łacińskiej.

Część pierwsza ma charakter zdecydowanie empiryczny. W każdym z rozdziałów autorzy na podstawie danych empirycznych próbują dowodzić słuszności stawianych hipotez. Zakres tematyczny jest dosyć szeroki (za szeroki?), ponieważ dotyczy tak różnych zagadnień jak: produktywność wydatków publicznych (rozdział 1), efektywność kontroli rynków poprzez zagraniczne inwestycje bezpośrednie (rozdział 2), rola instytucji w przezwyciężaniu pułapki ubóstwa (rozdział 3), specjalizacja i koncentracja w warunkach Jednolitego Rynku Europejskiego (rozdział 4), specjalizacja sektorowa w gałęziach eksportowych (rozdział 5) oraz wpływ porozumień handlowych na zmniejszanie międzynarodowych nierówności dochodowych (rozdział 6).

Pewne wątpliwości czytelnika może budzić również to, że badania empiryczne dotyczą krajów z różnych części świata. W książce następują po sobie badania dotyczące Afryki subsaharyjskiej (rozdział 3), członków Jednolitego Rynku Europejskiego (rozdział 4) oraz krajów obszaru MERCOSUR (rozdział 6). Z jednej strony taka różnorod-

ność otoczenia społeczno-ekonomicznego daje okazję do porównań w skali globalnej, z drugiej jednak wydaje się, że w książce poświęconej lokalizacji i specjalizacji bardziej wskazana byłaby większa „specjalizacja” tematyczna i „lokalizacja” artykułów w jednym obszarze świata.

W drugiej części książki, jak wskazują autorzy we wstępie, nacisk położono na przedstawienie teorii zmiany strukturalnej oraz roli dualizmu. Część ta, mająca głównie (z wyjątkiem rozdziału 11) charakter teoretyczny, składa się z pięciu rozdziałów (7-11).

Jako pierwsi C. Panico i M.O. Rizza podsumowują dorobek laureata Nagrody Nobla z ekonomii z 1974 r. Gunnara Myrdala. Autorzy nacisk kładą na rozróżnienie między klasycznym rozumieniem równowagi statycznej a myrdalowską „okreśną i kumulatywną przyczynowością”. Myrdal, mając świadomość występowania w gospodarce procesów kumulatywnych, zdecydowanie stał po stronie ekonomistów postulujących zwiększenie roli państwa oraz instytucji w gospodarce. Według Myrdala to instytucje mają kluczowe znaczenie w podejmowaniu zmian struktury gospodarki oraz promowaniu jej innowacyjności. C. Panico i M.O. Rizza przedstawili ponadto interesująco spory jakie Myrdal toczył z neoklasykiem Solowem oraz (w późniejszym okresie) z przedstawicielami nowej teorii wzrostu.

W następnym rozdziale, S. Capasso i M.R. Carillo dokonali przeglądu literatury dotyczącej problemu dualizmu. Gospodarkę dualną charakteryzuje istnienie sektorów na różnym poziomie technologicznego zaawansowania. Pomiędzy sektorami występują powiązania. Przykładem przytoczonym przez S. Capasso i M.R. Carillo jest oryginalny dwusektorowy model, w którym produkcja zależy od nakładów kapitału ludzkiego w obu sektorach, a agentów cechuje wysoka mobilność. Model ten implikuje sprzężenie zwrotne między zatrudnieniem siły roboczej a wysokością wynagrodzeń w sektorze.

Następnie (rozdział 9) E. Bilancini i S. D'Alessandro przedstawiają model, w którym są dwa sektory: rolniczy, ze stałymi efektami skali i przemysłowy, w którym występują rosnące efekty skali, a dochód jest redystrybuowany na cztery grupy odbiorców, tj. rolników, robotników przemysłowych, właścicieli ziemi oraz przedsiębiorców. Autorzy konkludują, że nierównomierna dystrybucja dochodu może skutkować pułapką ubóstwa.

W kolejnym rozdziale, G. Valensisi przedstawia również model dwusektorowy (rolnictwo ze stałymi efektami skali i konkurencją doskonałą oraz przemysł z rosnącymi efektami skali i płacami proefektywnościowymi). Autor przywiązuje szczególną wagę do postępu technicznego, zarówno w rolnictwie jak i przemyśle. Postęp techniczny w obu gałęziach gospodarki stymuluje łączną produktywność czynników produkcji i tym samym zmniejsza prawdopodobieństwo wystąpienia pułapki ubóstwa.

W rozdziale 11 G. Guarini estymuje funkcję produkcji w regionach Włoch. Stopę produktywności autor tłumaczy efektem Smitha (zwiększenie obszaru rynkowego), efektem Ricardo (inwestycje w nowy park produkcyjny jako następstwo rosnących kosztów pracy) oraz zmianami wydajności. Z efektem Smitha i efektem Ricardo związana jest tzw. wiedza ukryta, podczas gdy ze zmianami wydajności wiąże się tzw. wiedza skodyfikowana. Guarini dochodzi do wniosku, że każdy z trzech powyższych elementów istotnie wpływa na kształtowanie się produktywności we włoskich regionach.

Część druga ma charakter znacznie bardziej spójny niż pierwsza – elementem łączącym wszystkie rozdziały zdaje się być tzw. pułapka ubóstwa implikująca metody walki z nierównościami społecznymi. Do zalet książki niewątpliwie należy również to, że

poszczególne rozdziały obu części napisane zostały zaawansowanym językiem matematycznym, co świadczy o bardzo dobrym warsztacie ekonometrycznym autorów.

Warto zaznaczyć, że pozycja jest dziełem ekonomistów, a nie geografów. Tym samym uboga szata graficzna (w całej książce znajduje się jedna mapa, a rezultaty badań podawane są w formie tabel) nie współgra z pierwszym słowem tytułu książki. Wskazane niespójności nie przesądzają o negatywnym odbiorze *Geography, Structural Change and Economic Development*, która jest książką ciekawą zarówno dla ekonomistów, jak i geografów, którzy posiadają wiedzę w zakresie metod ilościowych i teorii ekonomii. Każdy z rozdziałów dotyka problemu nierówności ekonomicznych z innej strony i tym samym może być traktowany jako ważny, ale niezależny przyczynek do literatury przedmiotu. Wydana w okresie narastającego kryzysu ekonomicznego, a co się z tym wiąże zapewne również narastających nierówności dochodowych, pozycja zawiera próbę wskazania kierunków przewycięzania negatywnego procesu myrdalowskiej kumulatywnej przyczynowości.

Piotr Rosik

IGiPZ PAN, Warszawa

L. Lees, T. Slater, E. Wily – *Gentrification*, Routledge, New York-London 2008; XXVIII + 310 s.

Upłynęło czterdzieści kilka lat od chwili, gdy brytyjska socjolog Ruth Glass ukuła i zdefiniowała termin „gentryfikacja” (*gentrification*). Stało się to początkiem szerokiego – trwającego do dziś – rozwoju nowej dziedziny badań, podejmowanych przez przedstawicieli wielu różnych dyscyplin. Dużą ich reprezentację tworzą geografowie.

Literatura na temat gentryfikacji liczy obecnie setki, może nawet tysiące pozycji. Na niektórych zachodnich uniwersytetach jest ona przedmiotem odrębnych wykładów. Dotychczas jednak nie było pracy, którą można by nazwać podręcznikiem gentryfikacji. Z tym brakiem postanowiło się zmierzyć troje geografów średniego pokolenia: Loretta Lees – profesor King’s College w Londynie, Tom Slater – wykładowca na Uniwersytecie Bristolskim i Elvin Wily – profesor Uniwersytetu Kolumbii Brytyjskiej w Vancouverze. Napisany przez nich podręcznik, stanowiący próbę podsumowania w jednym dziele wiedzy o tym procesie, opublikowało renomowane wydawnictwo Routledge.

Podręcznik składa się z 7 rozdziałów, w których omawia się kolejno: narodziny gentryfikacji, wyjaśnienia produkcyjne procesu, wyjaśnienia konsumpcyjne, zmieniające się formy zjawiska, gentryfikację współczesną, jej pozytywne i negatywne strony oraz perspektywy. Całość poprzedza obszerna przedmowa ujawniająca intencje i cele, jakie przyświecały powstaniu podręcznika, prezentująca jego strukturę i zawierająca wskazówki co do sposobu korzystania z książki. Przedmowa uwypukla poznawczą i praktyczną ważność i aktualność problematyki gentryfikacji. Podręcznik kończy obszerne, liczące blisko 550 tytułów, zestawienie bibliografii przedmiotu oraz rzeczowo-osobowy indeks.

Rozdział 1 zwraca się więc ku początkom gentryfikacji, rozumianej przez R. Glass jako złożony proces transformacji dotyczący głównie wielkomiejskie podupadłe dzielnice centralne i obejmujący odnowę starych zasobów mieszkaniowych, przekształcenie ich statusu prawnego (z lokatorskiego na własnościowy), wzrost cen nieruchomości

i związane z tym zmiany składu społecznego ludności wskutek wypierania mniej zamożnych mieszkańców należących do klas niższych przez nową klasę średnią. Tak zdefiniowana gentryfikacja nazywana jest dziś klasyczną lub pionierską, bądź też gentryfikacją pierwszej fali. Przebieg tego wczesnego stadium procesu pokazano na przykładzie dwóch wybranych dzielnic Londynu i Nowego Jorku. Te konkretne studia przypadków zajmują więcej niż połowę pierwszego rozdziału.

Rozdziały 2 i 3 zawierają krytyczny przegląd teoretycznego dorobku badań nad gentryfikacją. Pierwszy z nich jest poświęcony wyjaśnieniom procesu gentryfikacji określanym jako produkcyjne (podażowe), drugi zaś wyjaśnieniom nazywanym konsumpcyjnymi (popytowymi). Wskazuje się na istotność zarówno jednych, jak i drugich. Pierwszeństwo przyznawane jest jednak wyjaśnieniom produkcyjnym; wyjaśnienia konsumpcyjne traktowane są z większym krytycyzmem: zarzuca się im zwłaszcza niedocenywanie ujemnych stron gentryfikacji.

Rozdział 2 poświęcony wyjaśnieniom produkcyjnym skupia uwagę w zasadzie na jednej koncepcji, mianowicie Neila Smitha teorii luki rentowej (*rent-gap*). Luka rentowa to różnica między aktualną rentą gruntową uzyskiwaną przy obecnym użytkowaniu ziemi a rentą potencjalną oczekiwaną przy zmienionym, bardziej zyskownym użytkowaniu. Zgodnie z tą teorią, o rozwoju gentryfikacji, czyli o podaży terenów nadających się do zgentryfikowania, decydują rozmiary tej luki, wyznaczające spodziewane wielkości zysków z inwestycji kapitałowych w upadające dzielnice. Przez całe lata teoria luki rentowej była jednym z najgoręcej dyskutowanych tematów w studiach gentryfikacyjnych. Rozdział zawiera szczegółowy, rygorystyczny wykład tej teorii i jej praktycznych implikacji.

Trzeci rozdział dotyczy wyjaśnień konsumpcyjnych. Gentryfikacja jawi się w nich jako część szerszego procesu przejścia od społeczeństwa przemysłowego do poprzemysłowego i wiązana jest zazwyczaj z ekspansją tzw. nowej klasy średniej. Określone, zmieniające się potrzeby zawodowe, konsumpcyjne czy kulturalne licznych przedstawicieli tej klasy napędzają popyt na mieszkania w centrach miast. W odróżnieniu od poprzedniego rozdziału, którego osią była jedna tylko koncepcja – luki rentowej, ten jest treściowo bogatszy, odpowiednio do obszernej literatury zawierającej konsumpcyjne interpretacje gentryfikacji. Analiza zawarta w tym rozdziale zmierza do pokazania, co skłania różne grupy gentryfierów do życia w dzielnicach śródmiejskich. Odrębnie przedstawione są zachowania wynikające np. z kontrkulturowego nastawienia potencjalnych gentryfierów czy też niechęci do mieszkania w suburbiach. Dużo miejsca zajmuje analiza genderowa i etniczna, uwypuklająca rolę kobiet, gejów i lesbijek oraz mniejszości etnicznych w gentryfikacji.

W rozdziale 4 prezentuje się zmiany procesu gentryfikacji w czasie i przestrzeni. Skupiono uwagę na trzech nowych typach czy mutacjach procesu: gentryfikacji wsi, tzw. nowo zbudowanej gentryfikacji (*new-build gentrification*) oraz supergentryfikacji. Mowa jest też o innych mutacjach: gentryfikacji handlowej, turystycznej, studenckiej. Podjęto dyskusję nad zasadnością przyjmowania nowej, szerszej definicji gentryfikacji, ogarniającej wszystkie te mutacje. Dużą część również tego rozdziału wypełniają studia przypadków, przedstawiające przykłady nowo zbudowanej gentryfikacji w Vancouverze, Newcastle i Londynie oraz supergentryfikacji w Londynie i Nowym Jorku. Dwa ostatnie przykłady są dalszym ciągiem historii gentryfikacji dzielnic opisanych w rozdziale 1.

Piąty rozdział zawiera pogłębioną charakterystykę współczesnej gentryfikacji jako zjawiska światowego, osadzoną w kontekście globalizacji, panujących stosunków rynkowych i polityki poszczególnych państw. Uwypukla znaczenie procesu jako globalnej strategii rozwoju miejskiego, jego złożoność i głębokie zróżnicowanie przestrzenne i czasowe. Na tym tle zarysowana jest idea rozwijania geografii gentryfikacji nastawionej na badanie tych różnic i pozwalającej na pełniejsze zrozumienie procesu. Geografia gentryfikacji powinna więc zwrócić większą uwagę na jego „kontekstową” specyficzność oraz skutki.

W rozdziale 6 zestawiono i porównano argumenty przemawiające za traktowaniem gentryfikacji jako procesu bądź pozytywnego, bądź negatywnego.

Rozdział 7, przez autorów przedstawiany jako podsumowujący, nosi tytuł *Przyszłość gentryfikacji?* Tytułowy znak zapytania wskazuje na istnienie wielu, często rozbieżnych, interpretacji dotyczących przyszłego rozwoju procesu. Są one przedmiotem pierwszej części rozdziału. Sami autorzy są przekonani o trwałości procesu, lecz nie rozwijają tego wątku. W zamian – rzecz na pozór zaskakująca – tematem prawie całego rozdziału o przyszłości gentryfikacji czynią ruchy antygentryfikacyjne. Czynią to z całym rozmysłem. W rezultacie blisko dwie trzecie rozdziału wypełniają studia przypadków przedstawiające walkę różnych organizacji i osób z gentryfikacją (dokładniej z supergentryfikacją w Nowym Jorku, San Francisco i Vancouverze) oraz komentarz do tych studiów.

Takie niekonwencjonalne zakończenie podręcznika, odbiegające od zwykłych wzorców podsumowań, jest jednak wymowne. Można je uznać za uogólnienie sposobu, w jaki autorzy postrzegają i oceniają gentryfikację. Powyższe staje się bardziej zrozumiałe w świetle ich biografii. Wszyscy autorzy są bowiem nie tylko znanymi i uznanymi badaczami gentryfikacji, od lat zajmującymi się tą problematyką i mającymi na swoim koncie немало publikacji z tego zakresu. Zarazem są osobami podkreślającymi swoje bliskie kontakty zarówno z gentryfierami jak i „gentryfikowanymi”, zwłaszcza zaś bezpośrednie i silne zaangażowanie w proces gentryfikacji poprzez uczestnictwo w działaniach antygentryfikacyjnych. Nie powinno więc dziwić, że *case studies* zawarte w ostatnim rozdziale mogą być odczytane jako swego rodzaju instruktaż walki z gentryfikacją. Sami autorzy stwierdzają *expressis verbis*, że skoncentrowali się na podsumowaniu, jakie strategie i taktyki przyjmowano w toku tych zmagania, co zdołano wywalczyć i jakie wyciągnięto wnioski odnośnie do dalszych poczynania.

Gentryfikacja kojarzy się silnie z polityką; jest wyrazem – czytamy w podręczniku – „politycznym, upolitycznionym i obciążonym politycznie” (s. 155). Podobnie można określić recenzowaną książkę, mocno nasyconą ideologią i polityką. Autorzy otwarcie wyrażają sceptycyzm, a właściwie niechęć wobec globalizmu, kapitalizmu czy neoliberalizmu, w rezultacie zaś wobec neoliberalnej urbanistyki i gentryfikacji jako ich emanacji. W tym względzie pierwszym źródłem inspiracji są dla nich idee marksistowskie czy też neomarksistowskie. Niekiedy nawiązują bezpośrednio do Marksa i Engelsa, najczęściej jednak powołują się na Davida Harveya, zwłaszcza zaś Neila Smitha, jego dawnego doktoranta. Podkreślają, że Harvey jest jednym z najwyżej cenionych badaczy marksistowskich i że „jego atak na dominujące neoklasyczne wyjaśnienie upadku *inner-city* i powstawania gett jest rozstrzygający dla naszej analizy gentryfikacji” (s. 48).

N. Smith jest tym badaczem, który ma najwięcej pozycji w spisie literatury w recenzowanym podręczniku. Smithowi i jego teorii luki rentowej poświęcony jest praktycznie

cały najdłuższy rozdział 2. Ponadto cytowany jest we wszystkich pozostałych rozdziałach i jego nazwisko pojawia się w książce sto kilkadziesiąt razy. Neomarksista Smith przedstawiany jest jako „bodaj najsłynniejszy krytyk gentryfikacji” (s. 90), „być może pierwszy badacz gentryfikacji, który obszernie naświetlił powiązania między globalizacją, neoliberalizmem i zmieniającą się rolą państwa we współczesnej gentryfikacji” (s. 163). Zdaniem autorów podręcznika był pierwszym, który powiązał pewne podstawowe cechy dynamiki kapitalistycznego rozwoju ze zjawiskami zachodzącymi w skali *inner-city*.

N. Smitha teoria luki rentowej stanowi „najbardziej wpływowe wyjaśnienie produkcyjne” gentryfikacji (s. 42). Luka rentowa jest czynnikiem „fundamentalnym dla produkcji zgentryfikowanych krajobrazów” (s. 54), „częścią ataku zmierzającego do przełamania wału obronnego głównego nurtu studiów miejskich poprzez zakwestionowanie założenia, że krajobrazy miejskie można w większości objaśnić jako wynik preferencji konsumentów” (s. 55). Dużo uwagi autorzy poświęcają także jego tezie o „mieście rewanżystycznym” stanowiącym przestrzenny wyraz dążenia klasy średniej do odzyskania centrów miast, które – jej zdaniem – zostały jej skradzione przez klasę robotniczą. Stwierdzają, że teza ta (podobnie zresztą jak teoria luki rentowej) okazała się „jedną z bardziej znaczących i wpływowych w zakresie badań miejskich w ostatnich latach” (s. 229). Jej sformułowanie oznaczało „wprowadzenie do debaty gentryfikacyjnej (i debat wykraczających poza gentryfikację) czegoś całkowicie nowego i pasjonującego” (s. 229). Słowa krytyki pod adresem Smitha wyrażane są w podręczniku z rzadka i raczej pośrednio. Autorzy zauważają, na przykład, że kategorie rent gruntowych, a więc i luki rentowej, są nadzwyczaj trudne do skwantyfikowania. Mało jest studiów empirycznych, które by operacjonalizowały lukę rentową.

Już w przedmowie do podręcznika autorzy stwierdzają, że gentryfikacja jest procesem, którego rozwoju raczej nie da się zatrzymać. Deklarują, że wobec gentryfikacji chcą zająć stanowisko krytyczne, zarazem jednak konstruktywne. Stanowisko to ma zatem również zawierać propozycje, jak gentryfikację – tam, gdzie to możliwe – uczynić „procesem bardziej demokratycznym i egalitarnym” (s. XXIV), słowem – ulepszyć. Mimochodem zauważają, że w skali poszczególnych dzielnic negatywne efekty gentryfikacji zdają się przeważać nad pozytywnymi, lecz niekoniecznie musi tak być w skali całych miast.

Postulat konstruktywności nie znajduje jednak odzwierciedlenia w treści kolejnych rozdziałów. Dość prędko dociera do czytelnika, że w oczach autorów gentryfikacja jawi się jednoznacznie jako zło. Ogólnie negatywny obraz gentryfikacji rysowany jest niejako *a priori*. Na długo przed rozdz. 6, bilansującym pozytyw i negatywy gentryfikacji, autorzy stwierdzają: „Gentryfikacja jest, ni mniej, ni więcej, wyrazem nierówności klasowych uzewnętrzniających się w skali jednostek sąsiedzkich” (s. 80); można ją rozumieć jako „nowy kolonializm”, czy „proces kolonizacji przez bardziej uprzywilejowane klasy” (s. 167). Głównym motywem ich działania, odgrywającym kluczową rolę w procesie gentryfikacji, jest dążenie do maksymalizacji zysków: proces ten stwarza „możliwość zdobycia olbrzymich fortun” (s. 42). Symptomaticznym fundamentem nierówności kapitalistycznych rynków nieruchomości jest degradacja dzielnic śródmiejskich, w których „zgentryfikowane bogactwo zderza się ze zdezinwestowaną biedą” (s. 51). Symptomami są „negatywne następstwa gentryfikacji – wzrost obciążenia biednych lokatorów wydatkami mieszkaniowymi, osobiste katastrofy spowodowane przez wyparcie [z dotych-

czasowych siedzib], eksmisję, bezdomność” (s. 73). W różnych miejscach jest mowa o „surowych realiach ubóstwa, wypierania i chronicznego niedoboru mieszkań dostępnych dla każdego” (s. 44) itd.

Autorzy stwierdzają na początku rozdziału 6, że „gentryfikacja ma, oczywiście, zarówno pozytywne jak i negatywne aspekty” (s. 195) oraz, na końcu rozdziału, że „ważne są zarówno pozytywne jak i negatywne ujęcia gentryfikacji” (s. 234). Pozytywne aspekty procesu omawiane w tym rozdziale to takie, które są oceniane dodatnio przez różne instytucje i osoby spoza grona autorskiego. Nie jest to więc prezentacja aspektów uznanych wyraźnie za pozytywne przez autorów podręcznika, argumenty przemawiające za tymi aspektami są w większości kontrowane.

W gruncie rzeczy autorzy skłaniają się ku pogładowi, że pozytywne skutki gentryfikacji, jeśli w ogóle gdziekolwiek zaobserwowane, były relatywnie niewielkie. Stwierdzają, w świetle nowszych przeglądów literatury, że więcej jest tych badaczy, którzy oceniają gentryfikację negatywnie. Uwagę koncentrują na aspektach gentryfikacji opisywanych jako negatywne i które rzeczywiście uznają za negatywne.

Ostatecznie autorzy odstępują od – zarysowanej na początku – idei gentryfikacji, którą można by rozumieć jako swoisty proces „z ludzką twarzą”. Konstatują, że gentryfikacja jest nie do naprawienia jako proces, który „spowodował poważne wstrząsy i straty” (s. 247). „Uważamy, że gentryfikacja nie może być uznawana za proces, który należy opanować, ujarzmić lub przekształcić w pozytywną formę rozwoju miejskiego” (s. 274). „Zjawiska tak często przedstawianego jako niesprawiedliwe nie powinniśmy tak naprawdę rozważać w kategoriach ‘opanowania’, lecz raczej oporu” (s. 247). W związku z tym warte zastanowienia jest też takie stwierdzenie autorów: „Jest niezwykle istotne, abyśmy przeciwstawili się politycznym kampaniom tych, którzy termin [gentryfikacja] próbują zastąpić miękkimi eufemizmami (regeneracja, rewitalizacja, renesans, reurbanizacja, rezydencjalizacja itp.)” (s. 245), tj. neutralnymi terminami niebudzącymi skojarzeń klasowych.

Gentrification jest dziełem wysoce oryginalnym, nieszablonowym i wartym uważnego przestudiowania. Autorzy należą do grona pierwszorzędnych znawców przedmiotu. Rygorystyczny jego wykład przeplatają ze studiami przypadków i innymi – żywymi i wciągającymi – opisami, które są w znacznej części narracjami z dużą domieszką osobistego pierwiastka emocjonalnego czy emfatycznego. Instruktywnej prezentacji faktów i wyjaśnień dotyczących zjawiska gentryfikacji i rozwoju tego procesu towarzyszy interesująca wizualizacja skomplikowanej, pełnej konfliktów, „gentryfikacyjnej” codzienności. Jest to szeroka gama obrazów: od gentryfikacji ukazywanej w jasnych barwach przez różne instytucje i media, marketing i reklamę, aż po obrazy gentryfikacji w kolorach czarnych, odzwierciedlające położenie i punkty widzenia najbardziej przegranych w tym procesie. Mamy tu nawet opis „mafijnego” morderstwa działacza antygentryfikacyjnego (s. 222).

Wnioski przedstawiane przez autorów są sugestywne, choć formułowane na poziomie dużej ogólności. Często odwołują się do sprawiedliwości społecznej i społecznych praw moralnych, naruszanych – jak dowodzą autorzy – przez gentryfikację realizowaną w ramach wolnego rynku. Kładą nacisk na konieczność walki o „bardziej sprawiedliwą formę rozwoju [miejskiego] niż gentryfikacja” (s. 271).

Książka została pomyślana przede wszystkim jako podręcznik dla studentów różnych specjalności i różnych poziomów nauczania. Dobrze spełnia podstawowe wymagania stawiane podręcznikom. Każdy rozdział ma odpowiednie wprowadzenie i krótkie podsumowanie, a ważniejsze kwestie ujęte są przeglądowo w oddzielnych ramkach. Uwagę przyciągają oryginalne ilustracje. Na końcu każdego rozdziału znajdują się adresowane do studentów zestawy pytań i ćwiczeń oraz wykazy uzupełniających lektur. Swoją książkę autorzy widzą też jako użyteczne źródło dla szerszego kręgu odbiorców: nauczycieli akademickich, badaczy, pracowników administracji i samorządów, różnych decydentów.

Podsumowując można by lapidarnie powiedzieć, że *Gentrification* to krytyczna książka dla krytycznego czytelnika. Znaczy to, że recepcja tej pracy nacechowanej naukowym i społecznym radykalizmem, będzie różna wśród różnych odbiorców. Zarysowując w niebanalny, wyrazisty sposób problematykę gentryfikacji książka może zachęcić wielu czytelników mniej obeznanych z tą problematyką do głębszego jej poznawania. Osoby dysponujące większą wiedzą i doświadczeniem może skłonić do spokojnej refleksji, nowych przemyśleń i dyskusji. Wszystkich zaś – i taką autorzy książki mają nadzieję – do zastanowienia się nad charakterem miast, w których chcieliby mieszkać w XXI wieku.

Jerzy Grzeszczak
IGiPZ PAN, Warszawa

B. Jałowiecki, E.A. Sekuła, M. Smętkowski, A. Tucholska – Warszawa. Czyje jest miasto?, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2009; 280 s.

W ostatnich latach pojawia się coraz więcej prac na temat Warszawy powstałych w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW (EUROREG). Ośrodek ten, utworzony w 1991 r. na bazie Instytutu Gospodarki Przestrzennej Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych UW skupia obecnie badaczy różnych specjalności – przede wszystkim ekonomistów i socjologów, ale również geografów. Z tego powodu badania są podejmowane z różnych perspektyw, ale cementującym je elementem jest niemal zawsze przestrzeń oraz zjawiska i procesy w niej zachodzące. Takie podejście jest bardzo pojemne, gdyż pozwala na zajmowanie się w zasadzie dowolnymi zagadnieniami, choć nie zawsze jest to profesjonalne z metodologicznego punktu widzenia (o niebezpieczeństwie „geografii straganów” w kontekście różnorodności przedmiotowej pisał już w latach 1980. dr Marek Potrykowski). Tak też jest w przypadku omawianej książki. Została pomyślana jako współautorska, ale składa się z pięciu rozdziałów, bardzo różnych pod względem zarówno poruszanej tematyki, jak też orientacji metodologicznych i rozwiązań metodycznych, czy wreszcie objętości i stylu pisarstwa. Oprócz tego, na zakończenie został zamieszczony aneks z ankietą oraz 15 barwnych ilustracji, dokumentujących „oblicza miasta”.

Zamysłem autorów, jak napisali we wstępie, była próba udzielenia odpowiedzi na jedne z podstawowych pytań, związanych z celem istnienia i funkcjonowania miasta:

dla kogo, po co i jak jest ono urządzone? Na te pytania odpowiadają geograf, socjolog i antropolog kulturowy. W gruncie rzeczy tytuł książki niesie bardzo pozytywne przesłanie, gdyż *a priori* odrzuca mechanizm istnienia miasta i w ten sposób antycypuje sprawczość jednostki ludzkiej.

Dla osób zajmujących się przemianami funkcjonalno-przestrzennymi, a zwłaszcza dla geografów miast, zapewne najciekawszy będzie pierwszy rozdział autorstwa Macieja Smętkowskiego, zatytułowany *Miasto deweloperów?*. Autor najpierw identyfikuje część procesów kształtujących współcześnie przestrzeń wielkiego miasta oraz głównych aktorów biorących udział w tych procesach, by następnie przejść do analiz empirycznych. Najcenniejsze są te, które dotyczą rozwoju funkcji handlowej i biurowej, gdyż wymagały znużonego zebrania materiałów źródłowych; dzięki temu mają walor największej oryginalności i wiarygodności. Te dwa podrozdziały są obecnie w naszej literaturze najbardziej aktualnymi i wyczerpującymi, empirycznymi studiami rozwoju wspomnianych funkcji w Warszawie oraz generalnie w dużym mieście i powinny stanowić bazę wyjściową do formułowania koncepcji o większym stopniu ogólności.

Niestety powyższego komplementu nie można przypisać pozostałym podrozdziałom, opartych w głównej mierze na „oficjalnej” statystyce i sztywnej nomenklaturze. Dotyczy to zwłaszcza rozważań o miejscach pracy, gdyż dane GUS, które wykorzystano, nie obejmują zatrudnienia w najmniejszych jednostkach. Nie wiadomo dlaczego autor w tym przypadku zajął się szczegółowymi wyliczeniami, mając świadomość niewiarygodności lub co najmniej nieporównywalności statystyki (przypis 1 na stronie 14). Ponadto pominięto specyfikę Polskiej Klasyfikacji Działalności, według której zatrudnienie w sektorze przemysłowym w największych miastach jest wysoce zawyżane poprzez dział D22, obejmujący działalność wydawniczą, np. redakcje gazet i czasopism. W Warszawie, według szczegółowych wyliczeń na 2005 rok¹, w tych branżach pracowało około 21 tys. osób, przy łącznym zatrudnieniu w sekcji D – 106 tys., a więc jest to około 20% całości!

Bardzo cennym fragmentem rozdziału M. Smętkowskiego jest przedstawienie badań ankietowych na temat rozwoju i funkcjonowania placówek handlowych na kilku ważniejszych ulicach handlowych stolicy. Trzeba też pochwalić autora, że w rozdziale dotyczącym rozwoju ludnościowego zwraca uwagę na niedoszacowanie liczby mieszkańców przez statystykę bieżącą, bazującą na zameldowaniach i wymeldowaniach, aczkolwiek wykresy i tabele przedstawia dla „oficjalnych” danych, chyba niepotrzebnie, bo w zakresie przemian ludnościowych wystarczyło powołać się na znacznie lepsze źródła. Na marginesie tego można dodać, że gdyby polska statystyka zaczęła opierać się na rozwiązaniach definicyjnych stosowanych w krajach rozwiniętych, to wnioski co do trendów demograficznych, urbanizacji, itd. w ostatnich dekadach mogłyby okazać się zupełnie odmienne od obecnie obowiązujących².

¹ P. Śleszyński, 2007, *Szacowanie liczby i rozmieszczenia pracujących w dużym mieście na przykładzie Warszawy*, Przegląd Geograficzny, 79, 3–4, s. 533–566.

² J. Bijak, A. Kicingier, M. Kupiszewski, współpraca P. Śleszyński, 2007, *Studium metodologiczne oszacowania rzeczywistej liczby ludności Warszawy*, CEFMR Working Papers, 2, Środkowoeuropejskie Forum Badań Migracyjnych, Warszawa, http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr_wp_2007-02.pdf. Zobacz też recenzję pracy B. Sakson, 2000, *Wpływ „niewidzialnych” migracji zagranicznych lat osiemdziesiątych na struktury demograficzne Polski*, Monografie i Opracowania, 481, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, autorstwa M. Kupiszewskiego, zamieszczoną w Studiach Demograficznych, 2 (142) w 2002 r., s. 113–114.

Jeśli pierwszy z autorów postawił tezę o zawłaszczeniu przestrzeni miasta przez szeroko rozumiany biznes, to drugi rozdział, autorstwa Bohdana Jałowickiego, stoi do tego w opozycji i nosi tytuł *Miasto mieszkańców?*. Rozdział ten również bazuje na szczegółowych badaniach, tym razem wyłącznie ankietowych. Co bardzo cenne, autorowi udało się niektóre pytania skonfrontować z takimi samymi, postawionymi kilkanaście lat wcześniej. Trzon rozdziału stanowi mozaika obserwacji (% odpowiedzi) na najróżniejsze tematy: pochodzenia, struktury społecznej, stylów życia i zainteresowań mieszkańców, itd. pięciu różnych części Warszawy: Kamionka, Górnego Mokotowa, Bemowa oraz łącznie potraktowanych Białoleki i Targówka. Ta liczba informacji nieco przytłacza i można nawet zastanawiać się, co kierowało tak wytrawnym socjologiem, że na 42 stronach zamieścił aż 68 tabel, a jakby tego było mało, w tekście wyróżnił jeszcze 20 ramek z cytatami różnych badań, poglądów i opinii, często zaczerpniętych z prasy codziennej.

Najlepiej od razu przenieść się do podsumowania rozdziału, choć wnioski z badań ankietowych są niewesołe, a nawet zatrważające. Warszawiakom wcale nie przeszkadza orientalnie-plebejski model krajobrazu stolicy. Zachodzące zmiany, pogłębiające chaos przestrzenny, bardzo wielu nawet się podobają (!). Mieszkańcom stolicy nie dokuczają uciążliwości życia codziennego, zwłaszcza komunikacyjne, a nawet coraz większe restrykcje utrudniające wypoczynek. B. Jałowicki ma rację, gdy wiąże to z pochodzeniem społeczno-terytorialnym obecnych mieszkańców stolicy, tracących korzenie i nie przywiązujących uwagi do tradycji, kultury wysokiej, estetyki, a często przenoszących wzorce ruralistyczne, czy nawet zwyczaje ludyczne. W tym kontekście pada słowo „swojskość”; dodajmy, że w Polsce ten zwrot zastosował do opisu dużych polskich miast po 1989 r. – chyba proroczo – już w 1999 r. Z. Rykiel³. Jest taka sentencja, że najbardziej boli prawda. Czy kompletny brak zainteresowania miejscem, w którym się żyje, to już atrofia społeczna? B. Jałowicki w ostatnim zdaniu stwierdza „Warszawa nie należy do mieszkańców, lecz do polityków”. Stopniowo zmierzamy więc ku elitom lub „elitom”; czy tłumaczenie i wyjaśnianie, na czym polega właściwa organizacja, użyteczność i uroda miasta, nie jest właśnie ich zadaniem? Przenieśmy się zatem do dalszej części książki.

Trzeci rozdział przygotowała Elżbieta Anna Sekuła i jego konstrukcja niejako wypływa z podsumowań dwóch poprzednich, albowiem tytuł rozdziału brzmi *Niczyje jest miasto. Architekci, urbaniści i projektanci przestrzeni publicznej mówią o Warszawie*. Badania przeprowadzono metodą wywiadu pogłębionego z ośmioma osobami wymienionych specjalności, znakomitymi osobistościami, zaangażowanymi mocno w sprawy miasta (nieodparcie przywodzi to na myśl inną „stołeczną” pracę wykonaną wcześniej w podobnej konwencji przez M. Madurowicza)⁴. Interesujące, że wprawdzie nie pozostawiają oni przysłowiowej suchej nitki na ogólnym braku ładu przestrzennego, ale generalnie Warszawa jest „ich” miastem. Najlepiej oddaje to chyba pogląd przedstawiony przez Grzegorza Buczka: „Warszawa budzi we mnie pozytywne uczucia, ale obawiam się stwierdzenia, że mi się podoba”. Po przeczytaniu rozdziału do końca ma się wielką chęć zapytać, czy elitom zależy na mieście. E.A. Sekuła konkretyzuje „Warszawa (...) będzie musiała się bardzo napracować, aby zmienić ten stan rzeczy. Jednak na początek ktoś musi wziąć odpowiedzialność za to miasto. Być może przeprowadzić rewolucję.

³ Z. Rykiel, 1999, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miast polskich a świadomość terytorialna jego mieszkańców*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 170, Warszawa.

⁴ M. Madurowicz, 2007, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, Dialog, Warszawa.

A nawet polec. Mit założycielski domaga się zwykle ofiary. A Warszawa czeka na pomysł. Na Warszawę”.

Ostatni rozdział empiryczny przygotowała Anna Tucholska (*Obraz miasta malowany sercem. Znani i mniej znani o obliczach stolicy*). W rozdziale zawarto głównie zanonimizowane wypowiedzi dziewięciu osób (wymienionych na początku), zawodowo związanych ze stolicą, spośród których czterech to działacze samorządowi różnych szczebli (w tym były prezydent Warszawy), a trzech – dziennikarze. Konstrukcja tego rozdziału w jeszcze większym stopniu bazuje na oryginalnych, cytowanych wypowiedziach; komentarz autorki ogranicza się do minimum. Jest to zatem bardziej tekst źródłowy, a miejscami nawet publicystyczny. Autorzy wypowiedzi – może dlatego, że poprzez zabieg częściowej anonimizacji nie do końca pozostają rozszyfrowani – bez ogródek krytykują stan zagospodarowania przestrzennego, jednak wskazują także przykłady pozytywnych zmian. Czytając ich wypowiedzi, ma się nieodparte wrażenie wgłębiania się w powieści opisujące klimat miast Dzikiego Zachodu (albo powojennej Warszawy w powieściach L. Tyrmanda), z całym jego ferworem budowania czegokolwiek i gdziekolwiek. Niewątpliwie stolica znalazła się w punkcie zwrotnym historii.

Rolę podsumowania monografii próbuje pełnić rozdział B. Jałowickiego, ale ten akurat krótki w porównaniu z poprzednimi tekst (zaledwie 3 strony) powinien raczej być zatytułowany *Przedmowa*. Dlaczego zatem zabrakło „kropki nad i”, postawionej w żywym i efektownym stylu, jak w krytycznym artykule z 2006 r.⁵ A może był to zabieg celowy, mający skłonić czytelnika do przemyśleń i indywidualnych refleksji?

Na opracowaniu zaważyła orientacja humanistyczna, czy nawet miejscami publicystyczny ton narracji, a części w zamierzeniu empiryczne są raczej zbiorem danych źródłowych z komentarzami odautorskimi niż analizą wykonaną zgodnie z rygiem metodologicznym, formułującymi prawidłowości, czy sprawdzającymi hipotezy. Książkę czyta się jednak dobrze, chociaż momentami ma miejsce przerost faktografii. Sporo do życzenia pozostawia natomiast ilustracja kartograficzna (podobnie jak w większości wydawnictw Euroregu), zwłaszcza w kwestiach wyboru metody prezentacji kartograficznej, generalizacji danych oraz czytelności niektórych map.

Generalnie jednak efekt pracy jest więcej niż zadowalający i, co najważniejsze, wnosi ważny głos do dyskusji nad przemianami funkcjonalno-przestrzennymi stolicy. Jak już wspomniano, rygorystów metodologicznych zapewne razić będzie nadmierny eklektyzm, ale zarówno dla przeciętnego, jak i profesjonalnego czytelnika książka ta będzie niezmiernie interesująca i inspirująca. Jej wartość polega na tym, że każe zastanowić się nad odpowiedzią na fundamentalne pytanie ontologiczne: dla kogo tak naprawdę istnieje miasto, a zatem jaka jest jego celowość oraz ludzka przyczynowość? Czy jest ono bezdusznym bytem samym w sobie, czy też jednak zorganizowaną strukturą przestrzenną tworzoną przez ludzi dla ludzi z ich potrzebami, aspiracjami i dążeniami? Czy wolno nam mieć marzenie o Warszawie ludzkiej, przystępnej, wygodnej i zadbanej?

Sądzę, że jest to jedna z ciekawszych pozycji na temat stolicy, wydanych po 1990 r.

Przemysław Śleszyński
IGiPZ PAN, Warszawa

⁵ B. Jałowicki, 2006, *Czy Warszawa staje się miastem Trzeciego Świata*, Studia Regionalne i Lokalne, EUROREG, 4 (26), s. 48–60.

