

ANNA PALEJ*

POST-SUBURBIA – MIASTA O NOWYCH „SERCACH”

POST-SUBURBS – CITIES WITH NEW "HEARTS"

Streszczenie

Rozwój obszarów centralnych wybranych miast, wynikający z przejmowania przez nie strategicznych zadań związanych z szeroko rozumianym uczestnictwem w gospodarce globalnej, to jeden z kierunków przekształceń, jakie dokonują się w miastach pod wpływem cywilizacji informacyjnej. Towarzyszą mu silne trendy decentralizacyjne obserwowane w odniesieniu do funkcji związanych do tej pory wyłącznie z terenami śródmiejskimi. Na obrzeżach metropolitalnych powstają post-suburbia – miasta o nowych „sercach”, jednostki dynamiczne i całkowicie samowystarczalne, mające swoją autonomię i indywidualną „osobowość”.

Słowa kluczowe: post-suburbia, miasta globalne, gospodarka informacyjna

Abstract

The development of the central areas of certain cities, resulting from the acquisition of the strategic assignments related to their broadly understood participation in global economy, is one of the directions of the transformations which are taking place in cities under the influence of information civilization. Some strong decentralizing trends observed with reference to the functions that have been related exclusively to the central areas so far accompany it. Post-suburbs – cities with new "hearts", dynamical and fully self-efficient units having their autonomies and individual "personalities" – are coming into existence on the metropolitan outskirts.

Keywords: post-suburbs, global cities, information economy

* Dr hab. inż. arch. Anna Palej, prof. PK, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

Głęboka reorganizacja i globalizacja gospodarki, dokonujące się pod wpływem technologii informacji, oddziałują w ogromnym stopniu na kondycję systemów gospodarczych poszczególnych państw, na rodzaj i podział wykonywanej pracy, na struktury społeczno-ekonomiczne oraz procesy migracyjne ludności. Są też potężną siłą wpływającą na miasta. Jako dominujące trendy, odnoszące się do przekształceń tkanki miejskiej, które pojawiły się w wyniku przystosowywania się miast do współczesnych warunków ekonomicznych, wymienia się centralizację i nowe formy funkcjonalno-przestrzennego rozproszenia.

Zjawiska centralizacyjne, czy inaczej – zwiększanie się znaczenia niektórych miast wynika z przejmowania przez nie zadań związanych z podejmowaniem decyzji, zarządzaniem i kontrolą skomplikowanego i rozproszonego rynku światowego. Ze względu na strategiczne znaczenie dla nowej gospodarki miasta, o których mowa, nazywane są **miastami globalnymi**. Najczęściej wymieniane miasta globalne Starego Świata to: Nowy Jork, Londyn, Los Angeles, Tokio, Sydney, zaś świata rozwijającego się to: São Paulo, Szanghaj, Hongkong, Meksyk, Bejrut, Buenos Aires. Miasta te, jako uznane centra handlu, usług bankowych i biznesu, dysponują coraz większą siłą i władzą, przodują też w zakresie „wytwarzania produktu informacyjnego” oraz rozwijania innowacyjnych gałęzi przemysłu. W ostatnich latach osiągnęły najwyższy stopień koncentracji firm i zatrudnienia oraz wskaźnik intensywności zabudowy, a ich centra, nasycane obiektami projektowanymi przez najlepszych architektów na „najdroższych na świecie” skrawkach terenu, wzmacniają swoje znaczenie nie tylko jako „serca” macierzystych metropolii, ale też jako „serca” organizmu o wymiarze światowym.

Pojawienie się miast globalnych i zwiększanie się znaczenia ich partii centralnych to jedne ze współczesnych kierunków rozwoju urbanistycznego. Inne tendencje, niemniej wyraziste, polegają na przenoszeniu się funkcji, przynależnych do tej pory do tradycyjnych centrów miast, na tereny peryferyjne. Powstawanie miast o nowym charakterze funkcjonalno-przestrzennym, mimo iż zaobserwowane i opisane zostało najwcześniej w Stanach Zjednoczonych, staje się trendem ogólnoświatowym, jest bowiem naturalną konsekwencją wprowadzania infrastruktury telematycznej, „panowania” samochodu utożsamianego z wolnością i prestiżem oraz utrwalania się tendencji do uciekania człowieka od zgiełku gęsto zabudowanych i zaludnionych wielkich miast.

Nowym miastom nadawane są nowe nazwy, które podzielić można generalnie na dwie grupy. Grupa pierwsza obejmuje określenia wywołujące skojarzenia z suburbiami (*suburban business districts, urban subcenters, suburban cores, suburban downtowns*), co wskazuje na przyjmowanie w trakcie rozważań na temat nowych form osiedleńczych tradycyjnego założenia, przeciwstawiającego terenom centralnym tereny peryferyjne. Druga grupa określeń (*minicities, galactic cities, technoburbs, perimeter cities, major diversified centers, superurbia, service cities*) zakłada już wielocentryczność pojawiających się struktur i wskazuje na wielki dynamizm zjawisk ekonomicznych, społecznych i kulturalnych w miejscach, które utożsamiane były do tej pory, z racji swej podmiejskiej lokalizacji, głównie z funkcjami sypialnymi. Najczęściej jednak spotykanym terminem, z którym kojarzone są nowe miasta, jest *edge cities* i to tej nazwie właśnie nadano rolę symbolu **nowych metropolii** gospodarki informacyjnej.

Terminu *edge city* użył po raz pierwszy w 1991 r. Joel Garreau – pisarz i dziennikarz „Washington Post”, który w swej książce *Edge City: Life on the New Frontiers* opisał miasta rozwijające się wokół skrzyżowań dróg szybkiego ruchu, zmieniające w znaczący sposób środowisko życia i pracy człowieka. Zjawiska, które doprowadziły do powstawania miast obrzeżnych, scharakteryzowane zostały przez Garreau w trzech krótkich akapitach.

„Wpierw przenieśliśmy nasze domy na obrzeża miast – postępując wbrew niejako idei tradycyjnego miasta, w którym skupiała się zabudowa mieszkaniowa (...).
Potem znużył nas obowiązek robienia ciągłych wypraw do starego centrum miasta w celach aprowizacyjnych – tak zrodziła się idea budowy wielkich podmiejskich centrów handlowych (...).

Dzisiaj przenieśliśmy te elementy, które zapewniają nam środki utrzymania, czyli miejsca pracy (kwintesencję urbanizmu) tam, gdzie od dwóch co najmniej pokoleń mieszkamy i robimy zakupy – i ta ostatnia decyzja doprowadziła do narodzin Edge City”¹.

Pierwsze koncepcje suburbanizacyjne XIX w., których przykładem może być przewidziana dla przedstawicieli klasy średniej zabudowa wokół Londynu, związane były z wykorzystaniem środków masowego transportu, ułatwiających mieszkańcom szybki dojazd do pracy. Przyjmowanie zasady lokalizacji zabudowy w promieniu dojścia pieszego do przystanków linii kolejowych czy metra ograniczało w znacznym stopniu nadmierne rozrastanie się przedmieść. Dopiero wraz z rozwojem motoryzacji niewielkie początkowo suburbia – łączące walory zarówno wsi, jak i miasta – zamieniły się w rozlewające się w nieskończoność formy. Niezależnie jednak od etapu ich rozwoju, niezależnie też od tego, czy znajdowały się w granicach administracyjnych miasta, czy poza granicami, przedmieścia uzależnione były od centrum, przyczyniając się do umacniania się w nim specjalistycznych funkcji. Aktywne centrum śródmiejskie postrzegane było niezmiennie jako „serce miasta” – ośrodek produkcji i zatrudnienia, a także jądro cywilizacji i kultury.

Współczesny wzmożony ruch inwestycyjny na terenach peryferyjnych ma niewiele wspólnego z wizerunkiem tradycyjnych, uzależnionych od centrum miasta przedmieść. Ponieważ jednak nowe formy osiedleńcze powstają zazwyczaj na bazie dawnych suburbiów, coraz częściej nazywane są **post-suburbiami**. Jako jedne z pierwszych post-suburbiów wymieniane są Orange County oraz Silicon Valley w Kalifornii i Fairfax County w stanie Wirginia – dawne, typowe przedmieścia Los Angeles, San Francisco i Waszyngtonu. W latach 80. osiągnęły one niewyobrażalnie wysoki wzrost gospodarczy i dynamizm porównywalny z najważniejszymi światowymi ośrodkami miejskimi². Obecnie są już jednostkami całkowicie samowystarczalnymi, obejmują zespoły mieszkaniowe i handlowo-usługowe. Oferują miejsca pracy, rozrywkę, wydarzenia kulturalne.

Poszczególne funkcje post-suburbiów nie są najczęściej dostępne w jednym miejscu, ale w różnych, niewielkich, wyspecjalizowanych centrach – „sercach” miejskich nowej generacji – powiązanych ze sobą komunikacją samochodową. Tworzą luźne układy przestrzenne o skomplikowanej, rozproszonej, często wywołującej uczucie dezorientacji budowie. Są jednak dynamiczne i w większości przypadków postrzegane jako miejsca posiadające swoją autonomię i indywidualną „osobowość”.

Wielocentryczność i wielowątkowość formacji przestrzennych to jedne z najbardziej widocznych wyróżników post-suburbiów. Inne cechy to zamiana ich charakteru z prowincjonalnego na kosmopolityczny oraz podporządkowanie się wymogom kultury konsumenckiej. Najważniejszym jednak czynnikiem, bez którego wymienione wcześniej transformacje nie byłyby w ogóle możliwe, jest stopniowe, rozpoczęte już w latach 60., przechodzenie od tradycyjnej gospodarki kapitalistycznej do nowych form kapitalizmu informacyjnego.

Ważnymi elementami definiującymi tradycyjne miasta były duża intensywność zabudowy i gęstość zaludnienia, sprzyjające tworzeniu się spójnych społeczności, których podstawą były więzi sąsiedzkie. Ograniczenia długości promieni poruszania się wynikające z odległości sprawiały, że mieszkańcy związani byli z najbliższym otoczeniem i łatwo identyfikowali się ze swoją ulicą, dzielnicą, miastem. Współczesne post-suburbia obsługiwane są wyłącznie za pośrednictwem samochodów osobowych. Dzięki nim mieszkańcy stają się o wiele bardziej mobilni³. Tworząc konstrukcje funkcjonalne, społeczne i przestrzenne, związane ze środowiskiem ich życia, nie bazują na tradycyjnej **geografii odległości**, ale na **geografii czasu**. Odległość nie jest już kojarzona z długością fasady bloku miejskiego, z dystansem pomiędzy przystankami komunikacji masowej czy z promieniami dojścia pieszego. Coraz częściej na pytania zadawane o odległość padają odpowiedzi, które podawane są w jednostkach czasu. Dobre autostrady i komfortowe samochody sprawiają, że 45-minutowy dojazd do pracy i 15-minutowa droga do wybranego centrum usługowego nie są uznawane za szczególną niedogodność. Mieszkańcy zatem wybierają z dostępnej dla nich w okolicy oferty te funkcje i te lokalizacje, które odpowiadają im najbardziej

i konstruuja swa własna, mentalna mapę środowiska, z którym się identyfikują. Miasta, bazujące na nowej **skali czasu**, to w pojęciu każdego mieszkańca „zestaw” obejmujący: miejsce zamieszkania, miejsce pracy, jedno duże centrum usługowe, pomniejsze skupiska sklepów zlokalizowane wzdłuż drogi i jedno tradycyjne centrum starego typu. Zestaw taki nie jest stały – zawsze można pojechać gdzie indziej, jeżeli wybrany punkt docelowy znajduje się w możliwej do zaakceptowania „odległości czasowej”.

„Nieustający przepływ samochodów przez pajęczą sieć, obejmującą autostrady i drogi lokalne, wydaje się być zarówno ilustracją podstawowej infrastruktury współczesnych suburbiów, jak i metaforą życia społecznego, jakie się w nich toczy”⁴.

Rodzą się pytania:

- Czy nowe „serca” post-suburbiów i ich podporządkowany komunikacji kołowej charakter zdołają stworzyć warunki sprzyjające kontaktom społecznym i tworzeniu się wyrazistej i autentycznej kultury lokalnej?
- Czy utrata wymienionych wyżej wartości jest ceną, którą ludzie gotowi są płacić za wolność, kojarzoną ze swobodą wyboru, za prestiżową pracę i bezpieczeństwo⁵, z którymi to wartościami utożsamiane są post-suburbia?

Odpowiedzi na postawione pytania nie są proste. Wiele badań wskazuje jednak na to, że wspólne, oparte na ruchu pieszym przestrzenie miejskie nie są jedynym gwarantem powstawania społeczności. Ludzie bowiem potrzebują kontaktów z innymi ludźmi i będą ich zawsze i wszędzie szukać niezależnie od spotykanych na swojej drodze utrudnień. Spostrzeżenia potwierdzające tę tezę opisał antropolog Edie Bakker, badający zachowania się członków wędrownego plemienia Bahinemo zamieszkującego Hunstein Forest w Papui Nowej Gwinei, którzy mimo częstego przemieszczania się z miejsca na miejsce zdołali zbudować złożoną i trwałą społeczność, bazującą w wielu okolicznościach na wspólnych decyzjach i wspólnym działaniu [5]. Należy mieć zatem nadzieję, że zamieszkujący post-suburbia współcześni nomadzi znajdą sposób na zbudowanie satysfakcjonujących konstrukcji społecznych, realizujących potrzeby społeczeństwa informacyjnego.

Przypisy

¹ M. Rosenberg, *Edge Cities*, <http://geography.about.com/library/weekly/aa020700a.htm>.

² Wartość obrotu gospodarczego Orange County, dzięki eksportowi, oceniana jest na 70 mld USD rocznie, co stawia gospodarkę tego regionu na trzydziestym miejscu na świecie [2].

³ Samochód jako jedyny środek komunikacji bardzo uzależnia mieszkańców post-suburbiów. Dla zapewnienia niezbędnej mobilności rodziny zmuszone są do utrzymywania kilku samochodów.

⁴ Opinia Debry Gold Hansen i Mary Ryan [2].

⁵ Statystyki kryminalne wskazują na znacznie mniejszą liczbę przestępstw popełnianych w post-suburbiach. Wynika to z faktu rozrzedzenia zabudowy, co nie sprzyja możliwości „zgubienia się w tłumie”. Spotkać się też można z koncepcją, że kontakt z przyrodą przyczynia się do dominacji spokojnej, łagodnej strony ludzkiej natury.

The deep reorganization and globalization of economy, which is taking place under the influence of information technology, has very strong impact on the condition of the economic systems of individual states, on the kind and division of work, on social and economic structures and the migrating processes of populations. It is also a great power influencing cities. Centralization and new forms of functional and spatial dispersion are mentioned as the dominating trends referring to the transformations of the urban tissue which resulted from the adjustment of cities to contemporary economic conditions.

The phenomena of centralization or – in other words – the increasing significance of certain cities results from the acquisition of the assignments related to decision-taking, the management and control of the complicated and dispersed world market. Considering their strategic meaning for new urban economy, they are called **global cities**. The most acknowledged global cities of the old world include New York, London, Los Angeles, Tokyo and Sydney, while those of the developing world – São Paulo, Shanghai, Hong Kong, Mexico City, Beirut and Buenos Aires. These cities, as acknowledged centres of trade, bank services and business, are more and more powerful; they also lead the way in the field of "producing information" and developing some innovative branches of industry. In recent years, they have achieved the highest degree of the concentration of companies and employment and indicator of development intensiveness, while their centres, filled with objects designed by the best architects on "the world's most expensive" patches of land, are strengthening their significance as the hearts of mother metropolises as well as the hearts of an organism of a world dimension.

The appearance of global cities and an increase in the significance of their central parts is one of the contemporary directions of urban development. Other tendencies, equally expressive, consist in moving the functions of the traditional city centres to peripheral areas. In spite of the fact that the formation of cities of new functional and spatial character has been observed and described in the United States before, it is becoming a worldwide trend because it is a natural consequence of the introduction of a telematic infrastructure, the "reign" of a car identified with freedom and prestige and the tendency of man's escapism from the noise of built-up and crowded big cities.

New cities receive new names which can be generally divided into two groups. The first group includes names evoking associations with suburbs (suburban business districts, urban subcentres, suburban cores, suburban downtowns) which indicates accepting a traditional assumption, which contrasts peripheral areas to central areas, in considerations on new forms of settlement. The second group of names (minicities, galactic cities, technoburbs, perimeter cities, major diversified centres, superurbia, service cities) already assumes the polycentric character of the appearing structures and indicates the great dynamism of economic, social and cultural phenomena in places which were mostly identified with sleeping functions on account of their suburban locations. However, the most popular term associated with new cities is "edge city" – this name acts as a symbol of the **new metropolises** of information economy.

The term "edge city" was first used in 1991 by Joel Garreau – a writer and a journalist of "Washington Post" who described some cities rising around the intersections of expressways and significantly changing the environment of man's life and work in his book *Edge City: Life on the New Frontiers*. The phenomena which led to the formation of edge cities were characterized by Garreau in three short paragraphs.

"First, we moved our homes out past the traditional idea of what constituted a city (...).

Then we wearied of returning downtown for the necessities of life, so we moved our marketplaces out to where we lived (...).

Today, we have moved our means of creating wealth, the essence of urbanism – our jobs – out to where most of us have lived and shopped for two generations. That has led to the rise of Edge City"¹.

The first nineteenth century concepts of suburbanization, which may be exemplified by the buildings around London meant for some representatives of the middle class, were related to the use of the means of mass transport which facilitated faster commuting. The acceptance of the principle of locating buildings within pedestrian access to railway or underground stops significantly limited the excessive growth of suburbs. Small suburbs – combining the values of the countryside with those of a city – were not transformed into endless forms until the development of motorization. However, regardless of the stage of their development, regardless of the fact that they were situated within the administrative

boundaries of a city or beyond them, suburbs depended on the centre and contributed to the strengthening of some specialized functions inside it. An active city centre was always perceived as "the heart of the city" – the centre of production and employment as well as the core of civilization and culture.

Contemporary increased investment traffic in peripheral areas does not have much to do with the image of traditional suburbs depending on the city centre. Since – however – new forms of settlement usually come into being on the basis of former suburbs, they are called post-suburbs oftener and oftener. The first post-suburbs include Orange County and Silicon Valley, California and Fairfax County, Virginia – the old, typical suburbs of Los Angeles, San Francisco and Washington. In the 1980s, they achieved an unheard-of economic rise and dynamism comparable to the most important urban centres in the world². These days, they are fully self-efficient units including residential, commercial and service complexes and offering employment, entertainment and cultural events.

The individual functions of post-suburbs are not usually accessible in one place but in various small specialized centres – the urban "hearts" of a new generation – interrelated by vehicular transport. They form loose spatial layouts of complicated, dispersed, often disorientating construction. However, they are dynamic and – in most cases – perceived as places having their autonomies and individual "personalities".

The polycentric and varied character of spatial formations is one of the most noticeable distinguishing features of post-suburbs. Other features include changing their character from provincial into cosmopolitan and submitting to the requirements of consumer culture. However, the most significant factor, without which the abovementioned transformations would not be possible at all, is the gradual transition from traditional capitalist economy to some new forms of information capitalism which began in the 1960s.

An important element defining traditional cities was the intensiveness of buildings and population density conducive to the formation of compact communities based on neighbourly ties. Limitations of the lengths of the ranges of movement resulting from distance made residents become attached to the nearest surroundings and identify with their streets, districts and cities easily. Contemporary post-suburbs are exclusively serviced by passenger cars. They make residents much more mobile³. Forming some functional, social and spatial constructions related to their living environment, they are not based on the traditional **geography of distance** but on the **geography of time**. Distance is not associated with the length of the façade of an urban block of flats, with the distance between mass transport stops or with the ranges of pedestrian access. Oftener and oftener, questions about a distance are answered in units of time. Good motorways and comfortable cars do not make a 45-minute way to work and a 15-minute way to a service centre especially troublesome. Thus, residents choose those functions and locations which suit them the best and construct their own mental map of the environment they identify with. In every inhabitant's opinion, a city based on a new **scale of time** is a "set" including a place of residence, a place of work, one large service centre, some smaller clusters of shops located along a road and one traditional centre of the old type. Such a set is not permanent – one can always drive somewhere else if the chosen destination is situated in an acceptable "temporal distance".

"The continuous flow of cars through a web including motorways and local roads seems to be both an illustration of the basic infrastructure of contemporary suburbs and a metaphor of social life which goes on inside them"⁴.

Two questions arise:

- Will the new hearts of post-suburbs and their character subordinate to vehicular traffic be able to create conditions conducive to social contacts and the formation of a clear and authentic local culture?
- Is the loss of the abovementioned values the price which people are willing to pay for freedom associated with choice, for prestigious work and safety⁵ attributed to post-suburbs?

Answers to these questions are not easy. However, research shows that shared urban spaces based on pedestrian traffic are not the only guarantee of forming communities. People need contacts with other people and will be looking for them always and everywhere, whatever the obstacles. Some observations confirming this thesis were presented by the anthropologist Edie Bakker investigating the behaviours of some members of the wandering tribe of Bahinemo living in Hunstein Forest, Papua New Guinea, who managed to build a complex and lasting community based on shared decisions and activities [5]. Thus, we should hope that the contemporary nomads who inhabit post-suburbs will find a way of building some satisfying social constructions to realize the needs of the information society.

Endnotes

- ¹ M. Rosenberg, *Edge Cities*, <http://geography.about.com/library/weekly/aa020700a.htm>.
- ² Owing to export, the value of the economic turnover in Orange County is estimated at \$70 billion yearly which gives the economy of this region the thirtieth position in the world [2].
- ³ A car as the only means of transport is very addictive for the inhabitants of post-suburbs. For necessary mobility, families have to keep several cars.
- ⁴ Debra Gold Hansen and Mary Ryan's opinion [2].
- ⁵ Statistics show much less crime in post-suburbs. It results from their lower concentration of buildings which is not conducive to a possibility of "disappearing in the crowd". Some also claim that contact with nature contributes to the domination of the quiet, gentle side of human nature.

Bibliografia – Bibliography

- [1] Berry G., *Sen o Ameryce*, Dziennik Polski nr 36, 2001.
- [2] Kling R., Olin S., Postler M., *Post-suburban California*, University of California, 1995.
- [3] Palej A., *Miasta cywilizacji informacyjnej. Poszukiwanie równowagi pomiędzy światem fizycznym a światem wirtualnym*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2004.
- [4] Rosenberg M., *Edge Cities*, <http://geography.about.com/library/weekly/aa020700a.htm>.
- [5] Salinger J.D., *Urban Forms in Suburbia: The Rise of the Edge City*, www.gweep.net/~sfoskett/mqp/mqp_fin1.html.
- [6] Sassen S., *Place and Production in the Global Economy*, [w:] *The City Reader*, Routledge, London–New York 1997.