

W stronę urbanistyki (nie-okcydentalnej). Generatywny wymiar urbanizacji globalnego Południa

Łukasz Drozda

Wprowadzenie

Trudno wskazać bardziej charakterystyczny proces współczesnego osadnictwa niż powszechna urbanizacja. Miasto, przed rewolucją przemysłową będące marginalną formą osiedleńczą¹, stało się obecnie dominujące w obszarze globalnej przestrzeni zamieszkaney. Nie tylko przeważa demograficznie w najbardziej rozwiniętych regionach, ale i gwałtownie wzrasta na globalnym Południu. W UE odsetek ludności miast w ogóle populacji sięga 72 proc., a w USA aż 82 proc. Także na obszarach peryferii światowej gospodarki gwałtownie wzrastają wielkie, przeszło 10-milionowe mega miasta, a populacja najzasobniejszych ludnościowo Chin w 56 proc. odnosi się do mieszkańców tamtejszych miast². Jakkolwiek życie na Ziemi staje się powoli „życiem po miejsku”³, jednocześnie widoczny jest kryzys miast związany z towarzyszącymi ich wzrostowi napięciami społecznymi i ekonomicznymi. Dotyczą one zarówno miast Północy i Południa, gdzie zarazem inicjowane są próby rozwiązania wskazanych problemów. Być może wręcz to te drugie

¹ M. Cesarski, *Sprawiedliwość społeczna migracji osiedleńczych w kapitalizmie*, w: *Kapitalizm a sprawiedliwość społeczna*, red. J. Osiński, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016, s. 126.

² Tylko w ciągu ostatniej dekady wskaźnik urbanizacji w Chinach wzrósł o 13 pkt proc. Zob. United Nations – World Urbanization Prospects, *Urban population (% of total)*, <http://bit.ly/2eliL1C>, dostęp: 18.10.2016; M. Cesarski, *Sytuacja mieszkaniowa w Polsce lat 2002–2014. Światowy kryzys, niewiadome i szanse zamieszkiwania*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016, s. 205.

³ M. Czerwiński, *Życie po miejsku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1974, passim.

– jako potencjalnie innowacyjne mimo mniejszej zasobności kapitałowej – mogą stanowić inspirację dla poprawy jakości życia w środowisku zurbanizowanym. Dowodzi tego bieżące zainteresowanie nurtem urbanistyki nieformalnej, popularność latynoamerykańskich rozwiązań z zakresu polityki miejskiej czy symboliczne uznanie dorobku jednego z najgłośniejszych, zaangażowanych społecznie architektów tego regionu, A. Araveny – laureata Nagrody Pritzкера (tzw. „architektonicznego Nobla”) za 2016 r., pełniącego też w tym roku funkcję kuratora architektonicznego biennale w Wenecji.

Celem opracowania jest ocena możliwości adaptacji urbanistycznych koncepcji stosowanych zarówno w miastach o wysokim poziomie społeczno-ekonomicznego rozwoju, jak i ich peryferyjnych odpowiednikach. Poświęcone wskazanej kwestii rozważania analizowane są w niniejszym opracowaniu na przykładzie trzech obszarów wytwarzania przestrzeni: projektowania urbanistycznego przestrzeni publicznych (1), projektowania architektury monumentalnej (2), a także planowania infrastruktury transportowej (3).

1. Pułapki modernizacji imitacyjnej

Miasto można rozumieć i badać w zróżnicowanych wymiarach. To twór przestrzenny, którego odzwierciedlenie stanowi miejskie środowisko zbudowane – przestrzeń zurbanizowana, rozumiana w sposób techniczny (*urbs*), jak i twór społeczny, będący zbiorowością zamieszkujących je osób (*civitas*). Charakter obu tych podsystemów kształtuje proces społecznego wytwarzania przestrzeni, mogącego przybierać postać „demiurgicznego”, odgórnego planowania i projektowania przestrzeni; nieplanowanych centralnie ruchów migracyjnych; albo też ścierania się częstokroć sprzecznych interesów podmiotów procesu wytwarzania przestrzeni (władzy, inwestorów, mieszkańców i innych interesariuszy)⁴. Wytwarzanie to ma charakter zarówno formalny, jak i nieformalny. W efekcie mówić można o mieście formalnym, związanym z oficjalnym porządkiem instytucjonalnym, jak i jego nieformalnym przeciwieństwie. Oba te podsystemy wpływają na proces planowania przestrzennego i kształt wytwarzanej przestrzeni. Oba wzajemnie definiują swoje granice. To formalność wyznacza swoje przeciwieństwo, do którego podsystem

⁴ B. Jałowiecki, *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2010, s. 12.

nieformalny musi się adaptować⁵. Cechą dystynktywną przestrzeni miasta rozwiniętego jest większa formalizacja. Obszary peryferyjne chętnie przyjmują wzorzec modernizacji imitacyjnej – chcą „cywilizować” przestrzeń swoich miast, starając się upodobnić ją do wyobrażonego modelu „okcydentalnych”, sformalizowanych instytucjonalnie metropolii Zachodu.

Formalizacja ta przejawia się przede wszystkim w porządkowaniu przestrzeni publicznej. W Polsce zmiana systemowa wokół 1989 r. znacznie zwiększyła poziom partycypacji mieszkańców w kształtowaniu ich otoczenia. W wymiarze formalnym partycypacja ta była znikoma – mające poprawić stopień uczestnictwa mieszkańców nowe prawo o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzeni uchwalono dopiero w 1994 r., a towarzyszące mu zamierzenia nie uległy w istocie realizacji. Rzeczywista partycypacja w wytwarzaniu miejskiej przestrzeni miała wymiar nieformalny, czego przykładem stał się nowy model handlu – stoiska „szczęki” pojawiające się na ulicach wkrótce po wolnorynkowym przełomie dwóch ostatnich dekad ubiegłego stulecia⁶. Nieformalne bazy obrastały masowo wiele miejsc publicznych, włącznie z tak prestiżowymi lokalizacjami, jak przestrzeń negatywna Pałacu Kultury i Nauki. Wraz z dojrzewaniem neoliberalnego kapitalizmu w Polsce uliczni sprzedawcy stawali się jednak „niepożądanymi” (*undesirable*) użytkownikami przestrzeni publicznej⁷, bezwzględnie rugowanymi z niej przy wsparciu różnego typu instytucjonalnych rozwiązań. Rodzimy model rozwoju przestrzeni publicznej podążył tym samym śladem amerykańskiej odpowiedniczki, gdzie jak pisał M. S. Laguerre, działalność nielicencjonowanych sprzedawców ulicznych jest penalizowana przez władze, przez co są oni mniej widoczni niż w państwach peryferyjnych, w których stanowią część rozwiniętej, nieformalnej, miejskiej gospodarki⁸. Uliczny handel zamiera, a wzrasta liczba „estetycznych” centrów handlowych, imitujących życie miejskiej ulicy za pomocą gęsto kontrolowanych kamerami monitoringu pieszych pasażerów, zadaszonych, ogrzewanych i wyizolowanych ze struktury miasta. Transformacje przestrzenne tego rodzaju wspiera sektor publiczny – niekiedy zupełnie bezpośrednio. W wypadku planów zabudowania w ten sposób stambulskiego parku

⁵ M. S. Laguerre, *The Informal City*, St. Martin's Press, New York 1994, s. 11, 41.

⁶ M. Krasucki, *Kiedy wszyscy wszystko planują*, w: *My i oni. Przestrzenie wspólne/projektowanie wspólnoty*, red. B. Świątkowska, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2014, s. 392–394.

⁷ W. H. Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*, Project for Public Spaces, New York 2001, s. 60.

⁸ M. S. Laguerre, op. cit., s. 64.

Gezi działania władz stały się punktem zapalnym dla społecznych protestów, największych w Turcji na przestrzeni ostatnich dekad⁹.

Imitacja formalności jest charakterystyczna również dla budownictwa monumentalnego. Urbanistyka i architektura od najdawniejszych czasów stanowiły przestrzenie reprezentacji władzy – politycznej, symbolicznej czy ekonomicznej. Wiele trendów kojarzonych ze współczesnością, jak wyścig w obrębie budownictwa wysokościowego, nie wiąże się tylko ze współczesną rywalizacją o postawienie najwyższych drapaczy chmur. Nie przypadkiem zachowane w stanie bliskim pierwotnemu włoskie miasteczko San Gimignano bywa nazywane „średniowiecznym Manhattanem”. Do dzisiaj góruje nad nim kilkanaście wież, których liczba, w przeszłości przekraczająca sto, ukazywała popularność budowli niemających na celu funkcjonalności, a prestiżową rywalizację tokańskich mieszczan. Do manifestacji władzy częściej służy architektura niż urbanistyka – ze względów finansowych i technicznych łatwiejsze jest stawianie pojedynczych, architektonicznych dominant niż komponowanie większych założeń. Te ostatnie stanowią raczej domenę ustrojów autorytarnych i totalitarnych, posiadających większe moce inwestycyjne, mniejsze ograniczenia instytucjonalne, zmuszonych zarazem do większej aktywności propagandowej¹⁰.

Budownictwo monumentalne stanowi zatem jaskrawy przykład formalizacji przestrzeni transformującego się miasta. Popularność teorii miasta kreatywnego, którego rozwój animowany ma być przez obecność prestiżowych instytucji kulturalnych, motywuje powstawanie na całym świecie upodobnionych do siebie muzeów, projektowanych często przez tych samych architektów. Muzea te, budowane jako identyczne niezależnie od kontekstu¹¹, przeradzają się w międzynarodowe korporacje¹² i pokazujące upodobnione kolekcje¹³, są projektowane przez te same,

⁹ *Reflections on Taksim – Gezi Park Protests in Turkey*, red. B. Gökyay, I. Xypolia, „Journal of Global Faultlines”, Staffs 2013, passim. W Warszawie lokalne władze były z kolei jednym z partnerów inwestycyjnych budowy położonego w ścisłym śródmieściu centrum handlowego Złote Tarasy. Dopiero po czasie pozbyły się udziałów w nim.

¹⁰ Także w dobie postmodernistycznego sceptycyzmu ciągle projektowane są jednak na surowym korzeniu miasta w rodzaju nakierowanych na rozwój zrównoważony projektów jak Masdar w Zjednoczonych Emiratach Arabskich czy nowe stolice autorytarnego Kazachstanu (Astana) i Mjanmy (Naypyidaw).

¹¹ R. Koolhaas, *Wielka skala, czyli problem rozmiaru*, w: *Teorie i manifesty architektury współczesnej*, red. Ch. Jencks, K. Kropf, Grupa Sztuka Architektury, Warszawa 2013, s. 344–347.

¹² Jak Fundacja Guggenheima prowadząca placówki w Abu Dhabi, Bilbao, Nowym Jorku i Wenecji, projektująca kolejną w Helsinkach, a dawniej obecna w Berlinie i Las Vegas.

¹³ Wystawa stała muzeum Istanbul Modern otwartym z okazji przyznania Stambułowi tytułu Europejskiej Stolicy Kultury 2010 prezentuje historię tureckiej sztuki współczesnej jako... imitację sztuki zachodniej.

cieszące się międzynarodowym prestiżem, duże biura architektoniczne¹⁴. Wola modernizacyjnego skoku w zakresie budowli monumentalnych napędza popularność architektury „festiwalowej” budowanej na potrzeby wielkich wydarzeń. Peryferyjne miasta intensywnie uczestniczą w wyścigu o status Europejskiej Stolicy Kultury, organizację międzynarodowych targów czy wielkich widowisk telewizyjnych i sportowych, by wspomnieć rodzime Euro 2012. Widowskowe inwestycje nie tylko służą pokazywaniu zaradności lokalnych włodarzy, ale i znajdują uzasadnienie oparte na „efektach” Barcelony i Bilbao. Przykłady tych ważnych centrów współczesnej turystyki, udanie wykorzystujących dziedzictwo katalońskich Igrzysk Olimpijskich z 1992 r. i baskijskiego Muzeum Guggenheima projektu F. Gehry’ego, sugerują możliwość powielania tego wzorca rozwojowego. Wplecione jednak w grupę szerszych i konsekwentnych działań strategii te zdają się być wyjątkami potwierdzającymi regułę obrazowaną niszczącymi obiektami olimpijskimi w Atenach, zrujnowanym wojną domową stadionem powstałym dla potrzeb Euro 2012 w Doniecku czy zbudowanym z tej samej okazji, wiecznie pustym stadionem miejskim we Wrocławiu. Bezrefleksyjna modernizacja imitacyjna na bazie architektury festiwalowej okazuje się tak samo nieefektywna jak forsowna industrializacja państw postkolonialnych czy Polski lat 70.¹⁵ Jak pokazuje przykład Grecji, także współcześnie może mieć to poważne konsekwencje gospodarcze¹⁶.

Model imitacyjny dotyczy również infrastruktury transportowej. Jej newralgiczny w warunkach gwałtownej urbanizacji charakter, zarówno w kontekście koncentracji większej liczby ludności w zatłoczonych miastach, jak i ich zakorkowania rozciągającego się z powodu rozbudowy przedmieść, motywuje władze do rozwiązywania problemów komunikacyjnych. Jednocześnie jednak postęp w dziedzinie transportu utożsamiany bywa przeważnie ze skomplikowanymi rozwiązaniami technicznymi, wzrostem produktywności i obrazującym ją upowszechnieniem motoryzacji indywidualnej mniej obecnej dotąd w zapóźnionych rozwojowo regionach. Wzrastające kongestia i koszty środowiskowe nie motywują, albo czynią to w ograniczonym stopniu, do defaworyzowania wzorem najzamożniejszych metropolii indywidualnej motoryzacji, co sprzyja utrwalaniu niezrównoważonych rozwiązań

¹⁴ D. Sudjic, *Kompleks gmachu. Architektura władzy*, Centrum Architektury, Warszawa 2015, s. 363–364.

¹⁵ A. Leszczyński, *Skok w nowoczesność. Polityka wzrostu w krajach peryferyjnych 1943–1980*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2013, s. 360–362.

¹⁶ F. Chesnais, *Bezprawne długie. Jak banki sterują demokracją*, Instytut Wydawniczy Książka i Prasa, Warszawa 2012, s. 126.

transportowych¹⁷. Przez nie to nie metropolie zachodnie, ale miasta Południa stają się najbardziej zakorkowanymi miejscami na świecie. W gronie 100 najbardziej zakorkowanych miast świata znajduje się aż 36 miast z samych tylko Chin, Brazylii i Turcji, przy raptem 24 miastach ze „starej” 15 Unii Europejskiej, czy wręcz 17, jeśli nie liczyć Wielkiej Brytanii¹⁸. Projektem skrajnym w tym zakresie wydaje się chiński pomysł Transit Elevated Bus¹⁹. Ów środek szynowej komunikacji miejskiej przez podwieszenie kabiny dla podróżnych ma zapewnić możliwość jeszcze większej przepustowości przekroju ulicznego dla prywatnych aut.

2. Miasta pasożytnicze i generatywne

W stereotypowym odbiorze współczesna urbanizacja postrzegana jest jako proces dwubiegunowy. W tym uproszczonym obrazie peryferyjne ośrodki rozlokowane na globalnym Południu kojarzone są z chaotycznym wzrostem, a dla tych najzamożniejszych oraz starających się transformować na ich podobieństwo celem staje się ściąganie największej liczby przedstawicieli tak zwanej klasy kreatywnej²⁰ jako wspierającej nowoczesny, postindustrialny wzrost. Jest to zgodne z teoriami wyróżniającymi linearne fazy rozwojowe, w myśl których po rozwoju sterowanym przez czynniki wytwórcze i inwestycje kluczową rolę odgrywać mają postindustrialne „innovacje”²¹. W przełożeniu na politykę miejską powoduje to celowe wspieranie przez lokalne władze umiejscawiania w podupadłych, postindustrialnych dystryktach firm informatycznych, agencji reklamowych, inkubatorów przedsiębiorczości czy „centrów kreatywności” i innych podobnych im podmiotów branży kreatywnej.

¹⁷ Ł. Drozda, *Dyktatura kierowców. Nieracjonalność systemu transportowego Warszawy*, w: *Architektura niezrównowazona*, red. B. Świątkowska, K. Pobłocki, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2016, passim.

¹⁸ Na podstawie TomTom Traffic Index, rankingu najbardziej zakorkowanych miast świata opracowywanego przez holenderskiego producenta samochodowej nawigacji satelitarnej, firmę TomTom. Zob. http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list, dostęp: 18.10.2016. Co istotne, ranking obejmuje tylko część państw rozwijających się, brakuje w nim na przykład danych odnośnie do Indii.

¹⁹ <http://en.tebtech.com.cn/>, dostęp: 18.10.2016.

²⁰ Do jej przedstawicieli zaliczani są m.in. naukowcy, inżynierowie, artyści, projektanci i architekci, dziennikarze, specjaliści sektora high-tech, usług finansowych, prawnicy, lekarze i biznesmeni. Zob. M. Suchacka, *O przemianach kapitału ludzkiego i szansach na klasę kreatywną na przykładzie regionu przemysłowego*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2012, nr 3, s. 7.

²¹ Zob. K. Schwabb, *Global Competitiveness Report 2015–2016*, World Economic Forum, Geneva 2015, passim.

Jak podaje A. Merrifield, wizja owej postindustrialnej, „kreatywnej” urbanizacji wiąże się jednak nie tyle z rozwojem, co pasożytniczym w swoim charakterze wzrostem i umacnianiem nierówności społecznych. Miasta pierwszego świata nie tyle są siedliskiem innowacji, co beneficjentem nadwyżek z taniej produkcji przemysłowej relokowanej do państw rozwijających się oraz ich miast uzależnionych od zasobów kapitałowych z gospodarczego rdzenia. Miasta peryferyjne nie tyle zatem ciążą globalnej gospodarce, ale pozwalają wzrastać jej najsilniejszym aktorom w sposób pasożytniczy. A. Merrifield określa z tego względu miasta peryferyjne mianem miast *generatywnych*, przeciwstawiając je miastom *pasożytniczym*²². Podział ten co do zasady pokrywa się z podziałem Południe–Północ, ale przenika też niekiedy w poprzek tej opozycji wraz z wewnętrznymi podziałami klasowymi obu rodzajów miast, albowiem „centra i peryferie (...) istnieją obok siebie wszędzie i wszędzie oddziela je kordon bezpieczeństwa”²³. Także miasta generatywne mają swoje pasożytnicze elity, by przywołać nierówności charakterystyczne dla utrwalonego w kapitalistycznych warunkach indyjskiego systemu kastowego.

Przestrzeń publiczna wytwarzana w ramach pasożytniczej urbanizacji staje się atrakcyjna głównie dla klasy średniej i turystów, jako uatrakcyjniona „jedynie na modłę bywalca, a nie mieszkańca. (...) Klasa średnia przedstawia [zaś] swój gust jako oczywisty i nieproblematyczny”²⁴. Prowadzona tą drogą estetyzacja przestrzeni publicznej służy neoliberalnemu dyscyplinowaniu klasy pracowniczej oraz postępowi jej prekaryzacji²⁵. Przykład tego procesu stanowi przekształcenie dawnego Jarmarku Europa na Stadion Dziesięciolecia. Na miejscu ogromnego bazaru będącego przykładem największego tworu nieformalnej urbanizacji Warszawy po jego zamknięciu wybudowano nowoczesny stadion piłkarski. Jego operator zarabia wprawdzie na bieżące utrzymanie obiektu, czyni to jednak dzięki cięciu kosztów pracy. Pracownikami narodowej instytucji są aktualnie prekariusze zatrudniani przez agencję pracy tymczasowej Impel na podstawie umów cywilnoprawnych. Stadion Narodowy nie jest też miejscem inkluzyjnym, jako że nawet w przestrzeni symbolicznej odgradzony został od reszty miasta metalowym płotem.

²² A. Merrifield, *Nowa kwestia miejska*, WN PWN, Warszawa 2016, s. 161–163.

²³ Ibidem, s. 53.

²⁴ P. Matusz, *Dziecko modernizmu czy ofiara modernizacji?*, w: *Przewodnik socjologiczny po Warszawie*, red. M. Jacyno, Oficyna Naukowa, Warszawa 2016, s. 115, 119.

²⁵ J. Czarzasty, *Kiedy peryferia stają się centrum. Reprezentacja interesów pracujących w warunkach niestandardowych form zatrudnienia i nasilania się prekaryzacji*, w: *Kapitalizm a sprawiedliwość...*, op.cit., s. 296–297.

Różni to go od niedysiejszego targowiska umożliwiającego indywidualną przedsiębiorczość takim osobom jak Standingowscy „zbywatele” – imigranci, nomadzi, przedstawiciele etnicznych mniejszości²⁶.

Skuteczniejszym rozwiązaniem wydaje się być elastyczne podejście do estetyzacji przestrzeni miejskiej. Nie ogranicza się ono do „twardych” inwestycji związanych z architektonicznym przekształcaniem miasta, ale wykorzystuje środki o mniejszej skali oraz działania regulujące wymiary społeczny i ekonomiczny estetyzacji przestrzeni miejskiej. Przykładami podejmowanych w tej sferze działań są rozwiązania widoczne w projektach wspierających urbanistykę nieformalną, charakterystyczne dla tak zwanej „miejskiej akupunktury”. Zamiast wykorzystywać kosztowne metody inwestycyjne, możliwe jest wprowadzanie niewielkich obiektów, jak wenezuelskie wertykalne sale gimnastyczne pracowni Urban Think Tank na terenie tamtejszych dzielnic nędzy, czy nadawanie ram prawnych penalizowanym w myśl neoliberalnego dogmatyzmu praktykom. W Stambule wyznaczone zostały na przykład dla tego celu specjalne strefy dopuszczające żebractwo, pozwalające ulokować w przestrzeni wielkiej metropolii także jej „niepożądanych” mieszkańców²⁷. Z kolei architektura monumentalna może nie tyle służyć do sporadycznych i elitarnych w swoim charakterze widowisk, ile zszywania zaniedbanych obszarów, tworzenia w ich obrębie miejsc użyteczności publicznej jak biblioteki czy otwarte przestrzenie, demokratyzujące sposób spędzania wolnego czasu w odróżnieniu od segregacyjnych w swoim charakterze centrów handlowych.

Stosunkowo najłatwiejsze do imitowania są rozwiązania problemów transportowych, jednak wbrew obiegowym opiniom ich adaptacja nie musi mieć charakteru jednostronnego. Duże osiągnięcia w zakresie transportu zrównoważonego odnotowują miasta latynoamerykańskie. Projektem godnym uwagi jest tamtejszy system szybkiego metrobuse (BRT) wdrażany po raz pierwszy w brazylijskiej Kurytybie²⁸. Okazał się on efektywniejszym rozwiązaniem niż kapitałochłonna infrastruktura transportu szynowego, w wypadku tramwajów mająca na dodatek mniejszą zdolnością przewozową przy dużym natężeniu ruchu. Udanym projektem była również wdrażana w kolumbijskiej Bogocie *Ciclovía*, inicjatywa związana

²⁶ G. Standing, *Karta prekariatu*, WN PWN, Warszawa 2015, s. 34.

²⁷ J. McGuirk, *Radikalne miasta. Przez Amerykę Łacińską w poszukiwaniu nowej architektury*, Fundacja Bęc Zmiana – Fundacja Res Publica, Warszawa 2015, e-book; M. Yıldırım, *Życie codzienne w Stambule*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2014, e-book.

²⁸ J. Gadziński, *Systemy BRT – szansa na rozwiązanie problemów transportowych polskich miast?*, „Transport Miejski i Regionalny” 2015, nr 8, s. 21.

z cyklicznym zamykaniem kluczowych ciągów komunikacyjnych miasta, by zamienić je w deptaki udostępniane pieszym i rowerzystom. Ten projekt uważany przez zwolenników ułatwień dla ruchu samochodowego za jawny neoluddyzm, stał się w istocie przykładem odwrócenia peryferyjnej zależności. Kolumbijska inicjatywa upowszechniła się na całym świecie, włącznie z takimi miejscami centralnymi dla północnego kapitalizmu, jak Amsterdam i Nowy Jork²⁹, a jej animator, G. Peñalosa, po przeniesieniu aktywności do Kanady i nawiązaniu współpracy ze światowej sławy duńsko-amerykańskim biurem architektonicznym Gehl Architects, jest obecnie jednym z najbardziej rozchwytywanych urbanistów na świecie.

Podsumowanie i wnioski

Miasta rdzenia światowego systemu gospodarczego są współodpowiedzialne za wytwarzane przez globalne Południe koszty środowiskowe i społeczne. Miasta Południa są zaś w rzeczywistości miastami generatywnymi, umożliwiającymi rozwój gospodarczego centrum. Perspektywa ta podaje w wątpliwość teorię klasy kreatywnej, sugerując jej raczej pasożytniczy względem peryferii charakter.

Bezrefleksyjna, imitacyjna urbanistyka ma charakter fragmentaryczny oraz ze względu na niski poziom elastyczności staje się niedopasowana do potrzeb lokalnego kontekstu miast próbujących wcielić w życie ten wzorzec rozwojowy. Jej wdrażanie niesie za sobą trudności związane z barierą kapitałową – w wypadku państw peryferyjnych i półperyferyjnych (do których zaliczana jest także Polska) może być realizowana wyłącznie w wycinkowej formie. Modernizacja imitacyjna odnoszona do kształtowania środowiska zbudowanego ma dalece ograniczony potencjał rozwiązywania palących problemów społecznych współczesnych miast rozwijających się oraz negatywnie przyczynia się do kształtowania jakości życia tamtejszych obszarów zurbanizowanych.

Przeciwieństwem dla nieefektywnej urbanistyki imitacyjnej jest urbanistyka nieformalna, w efektywny sposób zagospodarowująca zasoby znajdujące się w dyspozycji ośrodków miejskich o niższym poziomie zasobności gospodarczej, a także inne bardziej sformalizowane, ale prowadzone w mniejszej skali inwestycje ukierunkowane na potrzeby lokalnych mieszkańców, a nie samą estetyzację przestrzeni.

²⁹ J.C. Hernández, *Car-Free Streets, a Colombian Export, Inspire Debate*, „New York Times”, 24 lipca 2008, <http://nyti.ms/2eT2Syq>, dostęp: 18.10.2016, s. B6.

Z tego względu można ją też określić mianem urbanistyki generatywnej – w nawiązaniu do koncepcji miast pasożytniczych i generatywnych autorstwa A. Merrifielda.

Streszczenie

Zachodnie architektura i urbanistyka przełomu XX i XXI w. w niewielkim stopniu koncentrują się na kwestiach społecznych, rośnie natomiast znaczenie urbanistyki „nie-okcydentalnej”, symbolicznie potwierdzone przyznaniem w 2016 r. architektonicznej nagrody Pritzкера A. Aravenie. Artykuł ocenia możliwości adaptacji koncepcji urbanistycznych charakterystycznych dla najzamożniejszych miast w odniesieniu do globalnych peryferii i półperyferii, zestawiając je z rozwiązaniami wypracowanymi w mniej rozwiniętych państwach, typowymi dla systemu miasta nieformalnego i tak zwanej miejskiej akupunktury. Opracowanie ukazuje wady modelu modernizacji imitacyjnej w odniesieniu do urbanizacji, a także prezentuje szanse rozwojowe związane z urbanistyką nieokcydentalną w trzech analizowanych obszarach wytwarzania przestrzeni: projektowania urbanistycznego przestrzeni publicznych, planowania infrastruktury transportowej oraz architektury monumentalnej. Artykuł opiera się na koncepcji miast pasożytniczych i generatywnych A. Merrifielda oraz na literaturze przedmiotu poświęconej zwłaszcza studiom nad miastami Turcji i Ameryki Łacińskiej.

Słowa kluczowe: studia miejskie, urbanistyka, miasto nieformalne, miejska akupunktura, modernizacja imitacyjna

Towards (non-occidental) urbanism. A generative dimension of the urbanization of Global South

Abstract

Western architecture and urbanism at the turn of the 19th and 20th centuries focus on the social issues to a small extent, however, at the same time the non-occidental urban planning has been gaining importance, which was proved by awarding the architectural Pritzker Prize to A. Aravena in 2016. The article assesses the possibilities of adapting urban concepts characteristic for the wealthiest cities in relation to the global peripheries and semi-peripheries and compares them to solutions typical of the system of the informal city and so-called urban acupuncture, which were created in less developed states. The study shows disadvantages of the model of the imitative modernization with regard to the urbanization, and it also presents development opportunities associated with the 'non-occidental' urban

planning in the three analyzed areas of the production of space: public spaces designing, transportation infrastructure planning and monumental architecture. The article is based on the concept of the A. Merrifield's parasitic and generative modes of urbanization and literature, especially, dedicated to the studies on the Turkish and Latin American cities.

Keywords: urban studies, urbanism, informal city, urban acupuncture, imitative modernization

Bibliografia

- Cesarski M., *Sprawiedliwość społeczna migracji osiedleńczych w kapitalizmie*, w: *Kapitalizm a sprawiedliwość społeczna*, red. J. Osiński, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016.
- Cesarski M., *Sytuacja mieszkaniowa w Polsce lat 2002–2014. Światowy kryzys, niewiadome i szanse zamieszkiwania*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016.
- Chesnais F., *Bezprawne długi. Jak banki sterują demokracją*, Instytut Wydawniczy Książka i Prasa, Warszawa 2012.
- Czarzasty J., *Kiedy peryferia stają się centrum. Reprezentacja interesów pracujących w warunkach niestandardowych form zatrudnienia i nasilania się prekaryjności*, w: *Kapitalizm a sprawiedliwość społeczna*, red. J. Osiński, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016.
- Czerwiński M., *Życie po miejsku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1974.
- Drozda Ł., *Dyktatura kierowców. Nieracjonalność systemu transportowego Warszawy*, w: *Architektura nie zrównoważona*, red. B. Świątkowska, K. Półlocki, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2016.
- Gadziński J., *Systemy BRT – szansa na rozwiązanie problemów transportowych polskich miast?*, „Transport Miejski i Regionalny” 2015, nr 8.
- Hernández J.C., *Car-Free Streets, a Colombian Export*, *Inspire Debate*, “New York Times”, 24 lipca 2008 r., <http://nyti.ms/2eT2Syq>
<http://en.tebtech.com.cn/>
- Jałowiecki B., *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2010.
- Koolhaas R., *Wielka skala, czyli problem rozmiaru*, w: *Teorie i manifesty architektury współczesnej*, red. Ch. Jencks, K. Kropf, Grupa Sztuka Architektury, Warszawa 2013.
- Krasucki M., *Kiedy wszyscy wszystko planują*, w: *My i oni. Przestrzenie wspólne/projektowanie wspólnoty*, red. B. Świątkowska, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2014.
- Laguerre M.S., *The Informal City*, St. Martin's Press, New York 1994.
- Leszczyński A., *Skok w nowoczesność. Polityka wzrostu w krajach peryferyjnych 1943–1980*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2013.

- Matusz P., *Dziecko modernizmu czy ofiara modernizacji?*, w: *Przewodnik socjologiczny po Warszawie*, red. M. Jacyno, Oficyna Naukowa, Warszawa 2016.
- McGuirk J., *Radykalne miasta. Przez Amerykę Łacińską w poszukiwaniu nowej architektury*, Fundacja Bęc Zmiana – Fundacja Res Publica, Warszawa 2015.
- Merrifield A., *Nowa kwestia miejska*, WN PWN, Warszawa 2016.
- Reflections on Taksim – Gezi Park Protests in Turkey*, “Journal of Global Faultlines” 2013, red. B. Gökay, I. Xypolia.
- Schwabb K., *Global Competitiveness Report 2015–2016*, World Economic Forum, Geneva 2015.
- Standing G., *Karta prekariatu*, WN PWN, Warszawa 2015.
- Suchacka M., *O przemianach kapitału ludzkiego i szansach na klasę kreatywną na przykładzie regionu przemysłowego*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2012, nr 3.
- Sudjic D., *Kompleks gmachu. Architektura władzy*, Centrum Architektury, Warszawa 2015.
- TomTom Traffic Index, http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list
- United Nations – World Urbanization Prospects, *Urban population (% of total)*, <http://bit.ly/2eliL1C>
- Whyte W.H., *The Social Life of Small Urban Spaces*, Project for Public Spaces, New York 2001.
- Yıldırım M., *Życie codzienne w Stambule*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2014.

AEO jako czynnik podnoszący konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych

Justyna Burmistrz

Wprowadzenie

Instytucja upoważnionego przedsiębiorcy (Authorised Economic Operator, AEO) została wprowadzona do porządku prawnego rozporządzeniem (WE) nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiające Wspólnotowy kodeks celny¹. Wydawanie pozwoleń AEO rozpoczęto z dniem 1 stycznia 2008 r., po wejściu w życie przepisów wykonawczych², określających szczegółowe warunki i kryteria przyznawania, zmiany, cofania i zawieszania AEO. Opracowane i wprowadzone przez UE wymogi dotyczące AEO opierają się na standardach WCO (Światowa Organizacja Celna) – Safe Framework of Standards to Secure and Facilitation Global Trade (ramy norm Światowej Organizacji Celnej na rzecz zabezpieczenia i ułatwień handlu światowego, Safe Framework)³ oraz standardach dotyczących transportu morskiego, lotniczego, normy ISO/PAS 28001⁴. Przyjęte

¹ Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny, Dz. Urz. WE L 302 z dnia 19.10.1992 r. z późn. zm.

² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG), nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny; Dz. Urz. WE z 19.12.2006 r. L, nr 360.

³ World Customs Organization, *WCO Safe Framework of Standards June 2012*, <http://www.wcoomd.org>

⁴ Upoważnieni przedsiębiorcy, Komisja Europejska Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej Taxud/B2/047/2011-Rev.3, www.mf.gov.pl