

JOANNA FILIPOWICZ-ADAMOWICZ

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

MIASTO I *COMMUNITY* W UJĘCIU EKOLOGII SPOŁECZNEJ AMOS HENRY'EGO HAWLEYA

Amos Henry Hawley przeszedł do historii nauki przede wszystkim jako twórca teorii strukturalnej, która stała się podstawą odnowienia ekologii społecznej. Jest to teoria „ogólna”, mająca opisać całość zjawisk społecznych (por. Filipowicz-Adamowicz 2008; Turner 1995; Turner 2004: 112–125). Rozbudowane elementy poszczególnych części tej teorii pojawiają się zarówno w wielu analityczno-opisowych pracach autora, jak i w pracach empirycznych, stanowiąc tam wstęp i uzasadnienie przyjętego sposobu analizy badanych zjawisk.

Elementy te można prezentować razem z Hawleyowską teorią systemową. Stanowią bowiem jej logiczną konsekwencję, można je również potraktować jako teorie średniego zasięgu w ujęciu R.K. Merona (Merton 1982). Wśród analiz prowadzonych przez Hawleya wyróżnia się kilka, których poziom jest tak wysoki, że można je uznać za teorie średniego zasięgu. Do szczególnie interesujących należą analizy społeczności lokalnych, w tym analizy miasta wraz z procesami urbanizacyjnymi. Artykuł prezentuje tę część dorobku Hawleya, która dotyczy *community*, szczególnie *community* typu miejskiego.

Społeczność lokalna była atrakcyjna dla ekologii społecznej od początku istnienia tej subdyscypliny. Jak pisał Hawley, *community* będąc jednym z najbardziej porównywalnych elementów w różnych społecznościach, stanowi cenną bazę dla różnego typu studiów porównawczych. Jest też najmniejszym „wszechświatem społecznym”, w którym można obserwować relacje społeczne i przy-

czynny danego kształtu systemu. *Community* jest więc bardzo dobrą jednostką analizy: posiada odpowiednią, minimalną liczbę zmiennych, zaś większe, bardziej złożone jednostki są trudne do naukowego opisanie i analizowania (Hawley 1961: 151–152).

Struktura miasta i proces jej rozwoju należą również do tradycyjnych zainteresowań ekologii społecznej. Hawley we wczesnych pracach definiując własną dyscyplinę jako „studium formy i rozwoju społeczności lokalnych”, jednocześnie uznawał miasto za jeden z ważniejszych typów *community* (Hawley 1950: 132). W dojrzałym okresie swojej działalności, mimo przyjęcia perspektywy makrostrukturalnej, podkreślał, że miasto nadal pozostaje obiektem zainteresowań ekologów, będąc łatwo obserwowalnym przykładem systemu relacji pomiędzy zróżnicowanymi czynnościami (funkcjami), dzięki którym populacja jest w stanie zamieszkiwać dany obszar (Hawley 1986: 3).

We wczesnych publikacjach Hawley definiował *community* jako „strukturę relacji, poprzez które ulokowana przestrzennie populacja zaspokaja swoje codzienne potrzeby” (Hawley 1950: 220). *Community* postrzegana ekologicznie jest mechanizmem adaptacyjnym, w którym wszystkie części mają relacje funkcjonalne, ewentualnie przejawiają tendencje do ich posiadania (Hawley 1961: 151).

Podobna definicja *community* znalazła się w haśle autorstwa Hawleya w *International Encyclopedia of Social Sciences*: „społeczność lokalna to populacja, która utrzymuje się poprzez dany system zależności. Za społeczność lokalną uważa się najmniejszy mikrokosmos, w którym można odnaleźć wszystkie parametry społeczeństwa” (Hawley 1968: 331).

Późniejsze definiowanie społeczności lokalnej przez Hawleya jest analogiczne w treści: „*community* to system współzależności razem ze środkami/narzędziami, włączając w to zajmowane terytorium, które system wykorzystuje w rutynowych działaniach. Strukturalnie mówiąc, *community* jest to jednostka lokalnej organizacji mająca centrum i zewnętrzne obszary, które są połączone promieniście drogami przemieszczania się” (Hawley 1971: 10). Podstawową funkcją *community* jest „zapewnienie środków i innych udogodnień dla członków *community*” (Hawley 1971: 212).

W dziele *Human Ecology* z 1950 roku autor sporo uwagi poświęcił analizie ekspansji *community*. W jego koncepcji ekspansja społeczności lokalnej mogła nastąpić dopiero w momencie rozpowszechnienia się efektywnych technologii krótkodystansowego przemieszczania i komunikowania się. Samochód, telefon

oraz radio umożliwiły rewolucyjne zmiany w wielkości społeczności lokalnej. Wcześniejszy rozwój technologii komunikacji długodystansowej spowodował ekspansję międzyregionalną, która umożliwiła powstanie dużych zwartych miast, ale nie wpłynęła zasadniczo na wielkość i kształt *community* (Hawley 1950: 430).

Ekspansji społeczności lokalnej towarzyszy redystrybucja wszystkich jej funkcji. Jednostki zajmujące się administrowaniem i zarządzaniem przemysłem lokują się w centrum. Z kolei przemysł przemieszcza się odśrodkowo, rolnictwo jest wypierane na obrzeża, a dawne tereny rolnicze nabierają cech miejskich. Jednostki usługowe zaczynają konkurować i te bardziej wyspecjalizowane przemieszczają się do centrum. Wiele małych miast i wiosek przestaje istnieć, centra usługowe przejawiają tendencje do przejmowania jednego typu specjalizacji w ramach struktury usługowej rozszerzającej się *community* (Hawley 1950: 430).

Z tymi zmianami łączy się nowe rozprzestrzenianie się ludności. Generalnie ludność przemieszcza się odśrodkowo. Ta nowa dyspersja populacji jest wyjaśniana głównie w kategoriach wzrostu szybkości dojazdów do pracy i w kategoriach komunikacji. Nowoczesne środki komunikacji (głównie samochód) umożliwiły populacji uniknięcie niedogodności dużego miasta, przy równoczesnym utrzymaniu uczestnictwa w atrakcjach oferowanych przez centrum (Hawley 1950: 421, 430–431).

Limit ekspansji społeczności lokalnej wyznacza głównie czas i koszt dziennych przemieszczeń ludności. Hawley zauważa jednak, że na obszarach gęstego zaludnienia (np. północno-wschodnie Stany Zjednoczone) występuje dodatkowo współzawodnictwo pomiędzy rosnącymi centrami lokalnymi. W takim wypadku współzawodnictwo dotyczy ceny i jakości dostarczanych usług. Wygrywające centrum ogranicza rozwój sąsiadującego ośrodka (Hawley 1950: 428–429).

Ekspansja społeczności lokalnej niesie ze sobą różne niedogodności. W większości rozwijających się *communities* występuje spory chaos administracyjny: składają się one z wielu małych, niewydolnych ośrodków władzy. Kolejnym problemem są wysokie ceny usług dostarczanych na duży obszar do rozproszonej ludności. Wzrastają również wydatki gospodarstw domowych na transport, a w miastach centralnych – ceny usług (skutek wzrostu podatków mających zrekompensować odpływ ludności). Już w latach 50. Hawley postulował potrzebę gruntownych reform w tej dziedzinie administracyjno-społecznej (Hawley 1950: 431).

Wraz z przestrzenną ekspansją *community* następuje w nich wiele zmian społecznych. Łatwość przemieszczania się daje możliwość kontaktu z wieloma nowymi osobami i sytuacjami. Tradycyjne wspieranie lokalnego ośrodka władzy, Kościoła, rodziny i grupy sąsiedzkiej jest związane z małym promieniem przemieszczania się. Usługi i pomoc, uzyskiwane dotychczas z takich jednostek, są poszukiwane i znajdowane w większych, lepiej wyposażonych ośrodkach (Hawley 1950: 419). Wskutek ekspansji społeczności lokalnej zmianie, osłabieniu lub wręcz zanikowi ulegają jej tradycyjne elementy.

Jak zauważył Hawley, klasyczna ekologia społeczna dostarczyła dużą ilość materiału opisowego na temat przestrzennych wzorów *community* i choć wcześnie ustalenia, np. hipoteza stref koncentrycznych, koncepcja obszarów naturalnych czy koncepcja sukcesji tylko przybliżyły się do prawdziwej wiedzy, aż do późnych lat 40. XX wieku nie zostały one zastąpione niczym bardziej pełnym. We wczesnych badaniach ekologicznych nad *community* nastąpiła sytuacja niesymetrycznego rozwoju wiedzy: wyraźnemu wzrostowi wiedzy o przestrzennej dystrybucji nie towarzyszył adekwatny wzrost wiedzy o strukturze *community*. Hawley doceniając wczesne badania nad strukturą społeczności lokalnej, uważa je jednak za niewystarczające i postuluje skoncentrowanie się ekologów społecznych nad najważniejszym, według niego, aspekcie *community* – na strukturze (Hawley 1961: 152).

Według Hawleya istotą ekologicznego ujęcia problemu *community* jest pytanie, jak populacja organizuje się w celu utrzymania się na danym obszarze. To umiejscawia główny punkt ciężkości badań na relacjach zapewniających utrzymanie się, są one postrzegane jako ustanawiające główną ramę *community*. Ekologia chcąc odpowiedzieć na główne zagadnienie, musi również ustalić stopień i zakres wpływu aktywności zapewniających utrzymanie na inne czynności, jak również na wpływ odwrotny (Hawley 1961: 153).

Badanie społeczności lokalnej wiąże się przede wszystkim ze zidentyfikowaniem różnych części składających się na całość. Następnym krokiem jest ustalenie konfiguracji całości, czyli liczby jednostek oraz zależności pomiędzy poszczególnymi częściami (Hawley 1950: 206). Już we wczesnych pracach Hawley podkreśla, że mówiąc o strukturze *community* odnosi się nie do atrybutów poszczególnych ludzi, lecz do cech zbiorowości ludzkiej (Hawley 1950: 206). Najmniejszą jednostką analizowaną w badaniu *community* jest więc zbiór indywidualów, a nie pojedynczy człowiek.

Podkreślając rolę badań struktury *community*, Hawley nie neguje sensu badań jej wzorów przestrzennych, pod warunkiem ustawienia ich we właściwej perspektywie. Według autora zbyt małą wagę przykładano do implikacji tych przestrzennych wzorów, w których przejawia się nie tylko fizyczna kompozycja osadnictwa. Hawley uważa, że poprzez wzory przestrzenne *community* można badać organizację zależności, poprzez które dana społeczność się utrzymuje, a więc nic innego, tylko właśnie strukturę tej społeczności. Przyjmując założenie, że struktura społeczności lokalnej manifestuje się we wzorach przestrzennych, mamy gotowe metody mierzenia złożoności ludzkiego życia kolektywnego (Hawley 1961: 152).

W *Human Ecology* z 1950 roku autor poświęcił aż dwa rozdziały przestrzennym aspektom organizacji ekologicznych. Generalnie osadnictwo ludzkie przyjmuje kształt mniej lub bardziej symetrycznych, koncentrycznych okręgów, z których środkowy stanowi centrum danej społeczności lokalnej. Rolą centrum jest koordynowanie i administrowanie zależnościami pomiędzy jednostkami tworzącymi *community*. Stąd badanie centrum stanowi klucz do zrozumienia przestrzennych wzorów życia zbiorowego. Ważną funkcją centrum jest również pełnienie funkcji usługowych, podczas kiedy tereny poza nim pełnią głównie funkcje produkcyjne (Hawley 1950: 234, 238, 245).

Koncentryczny wzór osadnictwa ludzkiego jest determinowany przez: współzależność jednostek ludzkich (wymuszającą brak oddalenia), różne wymagania jednostek systemowych odnośnie do lokalizacji, konkutowanie jednostek o przestrzeń oraz „opór przestrzeni”, czyli czas i koszt transportu oraz komunikacji (Hawley 1950: 236). Granicę *community* wyznacza maksymalny promień codziennego, rutynowego przemieszczania się ludzi w celu wypełniania funkcji przypisanych im w systemie. Promień ten jest różny w zależności od technologii środków transportu i komunikacji (Hawley 1950: 262). Jego długość zwiększa się wraz z rozwojem technologii komunikacyjnych (choć czas potrzebny do jego pokonania zasadniczo pozostaje bez zmiany).

Bardzo ważnym aspektem *community* jest również czas. Człowiek jest istotą żyjącą w uniwersum przestrzeni i czasu, nie można więc w badaniach nad organizacją ludzką pomijać temporalnego aspektu społeczności lokalnych. W każdym społeczeństwie rozwija się rytm porządkujący aktywności ludzkie. W prymitywnych społecznościach lokalnych był on ściśle związany z naturalnymi rytmami przyrodniczymi: porami roku i dnia. Wraz z rozwojem *community* system coraz bardziej uniezależnia się od sezonowych zmian biofizycznych,

a coraz bardziej dostosowuje do rytmu innych społeczności lokalnych, z którymi się styka (Hawley 1950: 302).

Podstawowym aspektem wyznaczającym rytmy dzienny i tygodniowy są godziny i dni robocze. Intensywność i rytmiczność wzoru temporalnego współczesnego rozwiniętego *community* wymaga koordynacji. Każde zakłócenie ustalonego rytmu aktywności, np. rozkładów jazdy środków komunikacji, godzin otwarcia sklepów czy urzędów, zawsze powoduje większy czy mniejszy chaos. Stąd współczesne społeczności lokalne rozwijają profesjonalny system kontroli czasu, a w podziale pracy pojawia się nowy typ zatrudnienia: „specjaliści od czasu”, np. spedytorzy, kontrolerzy ruchu (Hawley 1950: 309–310).

Hawley wyróżnia dwa typy społeczności lokalnych: zależne i niezależne. Podstawą wyróżniania jest stopień ich samowystarczalności. Niezależne *communities* są w wysokim stopniu samowystarczalne, odizolowane, składają się z małej populacji posługującej się prostą technologią, mają prostą strukturę i niewielki stopień specjalizacji władzy. Drugi typ *communities* stanowią organizacje powiązane siecią zależności z innymi społecznościami. Zazwyczaj mają liczną populację i posługują się zaawansowaną technologią. Struktura takich systemów jest złożona: składa się z wielu jednostek różnego typu. Władza w nich jest scentralizowana i sprawowana przez wyspecjalizowane jednostki (Hawley 1950: 232–233).

Jak łatwo zauważyć, we współczesnym świecie zdecydowanie dominuje drugi typ społeczności lokalnych. W publikacjach Hawleya pojawia się wręcz pytanie, na ile koncept *community* jest przydatny we współczesnym zglobalizowanym świecie i czy można dziś jeszcze mówić o społecznościach lokalnych. Już w latach 50. (a właściwie w 40., wtedy bowiem została przygotowana publikacja) zauważył on, że pojawiające się nowe technologie komunikacyjne (komercyjne użycie lotnictwa, radio, telewizja) doprowadzą do poważnych zmian w społecznościach lokalnych, których przyszły kształt jest trudny do prognozowania (Hawley 1950: 286).

Na początku lat 70. autor uznał pojęcie społeczności lokalnej za coraz mniej użyteczne, uzasadniając to następująco: „wraz ze wzrostem organizacji granice lokalności zacierają się i stają się trudno definiowalne, lokalne ośrodki są wchłaniane przez większe systemy. W tych okolicznościach używanie terminu *community* jest coraz bardziej bezzasadne” (Hawley 1971: 11).

Już w 1950 roku Hawley za specyfikę miejskości uważa usługową funkcję tego typu *community*: „istotą miasta jest pełnienie funkcji centrum usługowe-

go. Miasta powstają wraz z wyłonieniem się pewnych czynności z podstawowej produkcji i koncentrują swoją działalność na elementach, które mogą być satysfakcjonujące dla większej liczby osób. Populacja miejska jest więc zawsze grupą zależną. Ciągła wymiana dóbr i usług z wioskami i miasteczkami położonymi wokół jest niezbędna dla istnienia miasta” (Hawley 1950: 216). Takie rozumienie istoty miejskości utrzymał w późniejszych publikacjach: „Miasto to stosunkowo gęsto zasiedlona i administracyjnie zdefiniowana jednostka terytorialna, której mieszkańcy utrzymują się głównie przez wykonywanie wyspecjalizowanych nierolniczych czynności. Tego typu jednostka nie jest samowystarczalna i jest z definicji zależna od ludzi mieszkających gdzie indziej i zajmujących się innymi, ale uzupełniającymi czynnościami” (Hawley 1971: 9). W ujęciu Hawleya miasto jest więc centrum, w którym skupione są interesy i aktywności bardziej lub mniej rozprzestrzenionej populacji. Centrum może być siedzibą różnorodnych instytucji politycznych rozciągających swoje usługi na otaczającą okolicę, jeszcze ważniejsza rola centrum polega na korzystaniu mieszkańców okolicy z miasta jako punktu handlowego posiadającego wyspecjalizowanych kupców (Hawley 1971: 8).

Nazwy „miejski” Hawley nie ogranicza do gęsto zasiedlonego obszaru, lecz obejmuje nią całą organizację, która opiera się na centrum zasiedlenia. Wielkość, stopień złożoności i rozległości takiego systemu mogą być różne (Hawley 1971: 9). Forma urbanizacyjna często rozwija się nie z jednego, lecz z kilku miejsc, kilku centrów, w końcu łączy się i powstaje jeden organizm miejski (Hawley 1978: 4).

W swoim przełomowym dziele z 1950 roku badacz ten sporo miejsca poświęcił analizie konkretnych aspektów przestrzennych wzorów *community* miejskiego. Nie odcina się od tak krytykowanych koncepcji strefowych wczesnej ekologii społecznej, zastrzegając tylko, że koncepcja koncentrycznych sfer osadniczych jest wysoce uogólnionym opisem i oferuje dla konkretnej społeczności jedynie model zbliżony do właściwego jej wzoru przestrzennego. Hawley zauważa również, że model sfer koncentrycznych jest właściwszy do analizy dystrybucji jednego typu aktywności niż do zbioru wszystkich aktywności występujących w danej *community* (Hawley 1950: 265).

Autor próbuje również wyjaśnić brak symetrii stref, który był m.in. podstawą do krytyki koncepcji strefowej. Ta asymetryczność w określonych strefach może być wynikiem niewłaściwego sposobu pomiaru opierającego się jedynie na

czasie przejazdu do centrum, nieuwzględniającego kosztów przemieszczania się (Hawley 1950: 268).

Podsumowując, Hawley stoi na stanowisku, że klasyczny wzór koncentryczny nadaje się do analiz jedynie stosunkowo prostych społeczności lokalnych. Współczesna zależna *community*, posługująca się rozwiniętymi formami komunikacji i transportu, ma multicentryczny, skomplikowany wzór przestrzenny, składający się z wielu subcentrów. Hawley nie neguje istnienia dla danej *community* jednego dominującego centrum, w którym skupiają się główne ośrodki polityczne, administracyjne, koordynujące, prawne i finansowe, jak również religijne i rekreacyjne (Hawley 1950: 270).

Jednostki pełniące różnorodne funkcje rozmieszczają się w obrębie *community* właśnie ze względu na rodzaj wykonywanej czynności. Istnieje związek wzoru przestrzennego z systemem transportowym. Jednostki zaangażowane w wymianę zewnętrzną (z innymi społecznościami lokalnymi) lokują się blisko tych dróg transportowych, które łączą daną *community* z innymi. Takie umiejscowienie tych jednostek i rozłożenie długodystansowych środków transportu wyznacza zasadniczy wzór przestrzenny danej społeczności. Na ten główny wzór przestrzenny nakłada się drugi, związany z tymi jednostkami, które są zaangażowane głównie w działalność wewnętrzną (przede wszystkim usługową). Jednostki te lokują się tak, by mieć łatwy dostęp do lokalnej sieci transportu (Hawley 1950: 276).

Hawley wykazuje również związek przestrzennego wzoru sieci usługowej z wzorem przestrzennym populacji. Im bardziej wyspecjalizowana usługa, tym większa tendencja do lokowania się w centrum. Z kolei proste usługi są szeroko rozrzucone na terenie całego *community*. Drugą prawidłowością jest grupowanie się jednostek pełniących takie same lub podobne funkcje w tych samych miejscach. W miejskich *communities* wyróżniają się z reguły: rejon finansowy, teatralny, hotelowy, handlowy oraz – w ich ramach – jeszcze bardziej wyspecjalizowane kwartały, np. sklepów obuwniczych, ubraniowych. Autor wyjaśnia to zjawisko większą siłą przyciągania klientów (i związanym z tym większym obrotem) oraz łatwiejszym dostępem do usług wyspecjalizowanych. Również jednostki połączone zależnościami symbiotycznymi mają tendencję do bliskiego lokowania się np. w dzielnicy teatralnej, w której jest duża liczba restauracji i kwiaciarni (Hawley 1950: 277–280).

Kolejnym czynnikiem kształtującym przestrzenny wzór miejskich społeczności lokalnych jest wartość ziemi i generalna zasada, że im droższa ziemia, tym

bardziej intensywne jej użycie. Typy czynności niewykorzystujące intensywnie ziemi lokują się na tańszych obszarach *community*, np. dzielnice mieszkaniowe powstają z reguły poza centrum, a stopień ich rozmieszczenia zależy od czasu i kosztów dojazdu do centrum (Hawley 1950: 281).

Hawley sporo uwagi poświęca przestrzennej segregacji mieszkańców miasta i dochodzi do wniosku, że jej podstawą jest wysokość opłat czynszowych: ludzie o podobnych dochodach grupują się przestrzennie. Rezydując w homogenicznej enklawie, mogą łatwiej kultywować swój styl życia, przyciągnąć usługi, z których korzystają. Jednak w ujęciu Hawleya – w tym miejscu dyskutuje on z Walterem Fireyem (Firey 1946) – to czynnik ekonomiczny, a nie sentymenty i inne przyczyny nieracjonalne, jest podstawą przestrzennej segregacji mieszkańców (Hawley 1950: 282). Swoje rozważania na temat wzoru przestrzennego *community* Hawley podsumowuje następująco: „wzór *community* może być opisany jako konstelacja centrów umieszczona na kolażu małych homogenicznych obszarów” (Hawley 1950: 287).

W ujęciu neoeologii powstanie miast wymagało odpowiedniego poziomu produkcji i wyasygnowania nadwyżek plonów rolniczych. Jednakże technologiczny potencjał produkcji nadwyżek powstaje pod warunkiem istnienia innowacyjności organizacyjnej wspierającej ten proces. Hawley podaje przykłady historyczne na wsparcie tej tezy, np. opóźnienie wpływu pługu odkładnicowego (*moldboard plow*) na skutek braku reorganizacji produkcji (Hawley 1971: 43–45).

W analizie rozwoju miast należy również uwzględniać inne czynniki: rozwój transportu, przywileje związane z umiejscowieniem danego punktu osadniczego, integrację i standaryzację środków handlu (Hawley 1986: 56–57).

Skoro miejskość łączy się z pełnieniem wyspecjalizowanych funkcji usługowych, to urbanizacja w ujęciu autora jest wzrastającą organizacją specjalistów, którzy produkują dobra i dostarczają usługi wymieniane na produkty z regionów otaczających miasto. Taka organizacja opiera się na infrastrukturze transportowo-komunikacyjnej i lokalizuje na skrzyżowaniach dróg transportowych. Ruch przemieszczający się wzdłuż szlaków komunikacyjnych stanowi podstawę utrzymania organizacji miejskiej (Hawley 1978: 3). Urbanizacja jest procesem wzrostu od prostej, ściśle ułożonej jednostki do złożonego i terytorialnie dużego systemu (Hawley 1971: 9).

Miasto pełniąc rolę centrum, powoduje kształtowanie się specyficznej społeczności typu miejskiego. Gromadzą się w nim ludzie o różnych kulturach i po-

chodzeniu, którzy muszą nauczyć się wspólnie żyć i pracować. Ludność miejska zostaje odłączona od lokalności i doświadcza dużo większego spektrum różnorodności niż mieszkańcy społeczności tradycyjnych (niezależnych *communities*, w terminologii Hawleya). Jako że skomplikowana struktura organizacyjna jest jednym z wyznaczników życia miejskiego, dlatego ludzie miasta uczą się korzystać ze skomplikowanych organizacyjnych układów (Hawley 1971: 9). Postępująca specjalizacja powoduje nową stratyfikację społeczną i związany z nią wzrost liczby różnych organizacji społecznych i grup interesu (Hawley 1971: 143).

Procesy modernizacji i urbanizacji mają też istotny wpływ na strukturę rodziny. Z reguły przestaje być ona jednostką produkcyjną i nie ma już dłużej potrzeby utrzymywania dużego, o znacznej ilości siły roboczej, gospodarstwa domowego z dominującą głową rodziny – ojcem. Taki model rodziny załamuje się wraz z postępem urbanizacji (Hawley 1971: 302–303).

Z jednej strony Hawley uznaje, że urbanizacja w różnych krajach nie będzie przebiegała identycznie (Hawley 1971: 120), jednak już w latach 70. i 80. uważał, że różnice będą się zmniejszać wraz z postępem zmiany kumulacyjnej (Hawley 1986: 84). Choć urbanizacja zaczyna się w bardzo różnych kontekstach kulturowych, to wkrótce będzie przebiegać według faz i wzorów, które ujawniły się w innych czasach i miejscach. Oczywiście urbanizacja nie upodabnia do siebie wszystkich miast. Wiele jest różnic związanych z położeniem geograficznym, szczególnymi przypadkami rozwoju, odmiennymi rozwiązaniami administracyjnymi oraz z różną specjalizacją miast w terytorialnym podziale pracy (Hawley 1971: 313). Według Hawleya takie zbieżności rzeczywiście istnieją, pomimo trudności wykrycia prawidłowości i podobieństw procesów urbanizacyjnych w różnych czasach i kulturach. Hawleyowska koncepcja izomorfizmu procesów urbanizacyjnych wynika z poglądów autora o wzrastającej współzależności między miastami. Z jednej strony obszary i miasta są unikalne pod względem swoich funkcji produkcyjnych, dystrybucyjnych i administracyjnych, jednak z drugiej częsta komunikacja i wymiana wymuszają standaryzację struktury organizacyjnej (Hawley 1986: 83–85).

Urbanizacja w ujęciu tego badacza jest szczególnym procesem ekspansji systemu, przykładem zmiany kumulacyjnej, modelowym przykładem procesów zmiany strukturalnej (Hawley 1971: 316). Proces rozszerzania się wpływów miasta zawiera zarówno ruchy odśrodkowe (rozszerzanie wpływów miasta centralnego), jak i dośrodkowe (redystrybucja populacji, czyli suburbanizacja i *co-unter-urbanizacja*) (Hawley 1950: 430–431). Odśrodkowe ruchy są procesem,

poprzez który nowe ziemie i ludność są włączane do organizacji, dośrodkowe ruchy umożliwiają odpowiedni rozwój centrum tak, aby skutecznie integrowało i koordynowało ekspandujący kompleks zależności (Hawley 1950: 369). Po włączeniu nowych ziem i ludności do systemu miasta specjaliści przemieszczają się „na zewnątrz”: budują drogi oraz sieć komunikacji i usług, funkcje administracyjne w wyniku ruchu dośrodkowego są konsolidowane i zwiększane (Hawley 1971: 330).

Ekspandujące centrum wzrasta w gęstości organizacji i populacji bez wzrostu przestrzennego. Redystrybucje, które powodują regionalny podział pracy, skutkują w centrum rosnącą koncentracją jednostek na mniej więcej stałej przestrzeni. Chociaż ta lokalna dominująca organizacja jest ograniczona przestrzennie, pozostaje jednak napędem rozwoju regionalnego: zapewnia personel, jednostki przetwarzające materiały, aparat administracyjny. Stanowi również bramę dla rynków pozaregionalnych (Hawley 1986: 95).

Rozwój miast ściśle łączy się z rozwojem technologii transportu. Organizacja miejska nie może się rozwijać bez proporcjonalnego rozwoju komunikacji i wymiany. Możliwości wzrostu organizacyjnego wyczerpują się bez technologicznego postępu. Struktura miejska oparta na systemie komunikacyjnym wykształca gęstą sieć interakcji pomiędzy jednostkami produkcyjnymi, administracyjnymi, usługowymi i rekreacyjnymi. Limit urbanizacji na danym etapie rozwoju wyznacza wielkość obszaru, nad którym społeczność może objąć kontrolę. Jest to ściśle związane z efektywnością technologii przemieszczania się. Hawley zauważa, że ekspansja międzyregionalna (związana z „ciężkimi” środkami transportu) nie zwiększa skali obszaru społeczności lokalnej miasta, która zamieszkuje obszary zwarte i stosunkowo nierozległe. Dopiero pojawienie się lżejszych środków komunikacji, łatwiejszych do wykorzystania na krótkie dystanse, powoduje zwiększenie obszarów miasta (Hawley 1950: 430).

Z przyjętej perspektywy wynika podzielenie historii urbanizacji (i w ogóle rozwoju systemów społecznych) na okresy związane z postęпами w technologii transportu i komunikacji. Podręcznik *Urban Society. An Ecological Approach* zawiera analizę historii urbanizacji przeprowadzonej przez Hawleya zgodnie z założeniami własnej teorii.

W koncepcji autora miasta antyczne nie były właściwie organizacjami miejskimi, nie pełniły bowiem funkcji usługowej dla otaczających terenów. Ich mieszkańcy utrzymywali się nie z wymiany z obszarami otaczającymi, ale z luksusowych usług dostarczanych małej grupie bogatych mieszkańców miasta. Za-

soby dla wsparcia miasta były „wysysane” z okolicy rolniczej, ale w zamian jako zapłata nie było wysyłane nic lub bardzo niewiele. Mała nadwyżka produkcji rolniczej oraz słabo rozwinięty transport uniemożliwiały właściwe procesy urbanizacyjne (Hawley 1971: 36).

Pierwszymi organizacjami typu miejskiego stały się pojedyncze miasta antyczne, takie jak Aleksandria, Efez i Tesaloniki. Były to ważne centra handlowe dla rozległych obszarów, jednak nawet wtedy wzajemne relacje były słabe. Te wczesne miasta były więc centrami urbanistycznymi tylko w bardzo ograniczonym stopniu. Dopiero późniejsze miasta hellenistyczne i rzymskie zaczęły utrzymywać bliższe relacje z otoczeniem, ale ich organizacja miejska była wciąż elementarna (Hawley 1971: 36).

W okresie średniowiecza powstały warunki niezbędne do rozwoju miast. Wzrost produktywności spowodował powstanie nadwyżki plonów rolnych i stworzył możliwość utrzymania się specjalistów z innych zawodów. Nastąpił również rozwój środków transportu (lepsze rozwiązania zaprzęgowe, rozpowszechnienie podków oraz rozwój transportu rzeczno). Miasta były lokowane w miejscach umożliwiających rozwinięcie wpływów na duże obszary. Wraz z ich rozwojem nastąpiła standaryzacja, m.in. miar, wag, monet, prawa, a kupcy zaczęli tworzyć swoje rozległe, wpływowe organizacje. Wykształciły się również ośrodki władzy miejskiej. W okresie średniowiecza zaczęły na dużą skalę powstawać typowe organizacje typu miejskiego (Hawley 1971: 59–60).

Początki współczesnej urbanizacji sięgają według Hawleya aż XV wieku, kiedy nastąpił znaczny rozwój transportu wodnego: nowe konstrukcje statków umożliwiły duży załadunek, pojawiły się nowocześniejsze instrumenty nawigacyjne. W tym samym stuleciu wynaleziono również druk (Hawley 1971: 64). Postęp w transporcie spowodował, że dawniej izolowane obszary mogły nawiązać regularne kontakty handlowe, a świat dialogu ekonomicznego, politycznego i społecznego znacznie się rozszerzył. Z kolei zwiększenie produktywności rolnictwa i powstanie fabryk opartych na maszynach parowych spowodował wzrost populacji i związany z nim wzrost rynków zbytu. Dla procesów urbanizacji tego okresu znaczenie miały również czynniki polityczne: ruch w kierunku politycznej unifikacji oraz powstawanie państw narodowych. Powodowało to koncentrację wzrostu w stolicach (Hawley 1971: 85).

Za kolejny okres historii urbanizacji uznaje Hawley współczesność. Rozpoczyna ją wiek XIX, ale korzenie wielu procesów sięgają poprzedniego stulecia (intensywny rozwój handlu lokalnego i związany z tym spadek cen żywno-

ści umożliwiające zrezygnowanie z domowej produkcji żywności, rozwój dróg utwardzonych, rozwój technologiczny) (Hawley 1971: 79).

Opierając się na historii rozwoju środków transportu, autor wydziela trzy okresy współczesnych procesów urbanizacji. Okres transportu opartego na parze wodnej owocujący pierwszą fazą urbanizacji (budowa miast) to lata 1830–1925. Pod koniec tej fazy prawie połowa populacji Anglii i Walii mieszkała w miastach liczących ponad 20 tys. mieszkańców. Urbanizacja na kontynencie, choć wolniejsza, również stale postępowała (Hawley 1971: 81). Od 1920 roku trwa okres transportu opartego na ropie naftowej i elektryczności. Wiąże się on z drugą fazą urbanizacji (rozrastanie się miast – metropolizacja). Od lat 50. XX wieku trwa okres oparty na elektronice, energii atomowej i napędach wodorowych. Skutkuje to zapoczątkowaniem trzeciej fazy urbanizacji, charakteryzującej się zjawiskami tzw. *counter*-urbanizacji, czyli dyfuzji, rozpraszaniu organizmów miejskich (Hawley 1978: 4).

W pierwszej fazie (budowa miast) nastąpił rozwój długodystansowego transportu parowego: statki rzeczne i morskie, kolej żelazna. W tym czasie wynaleziono również telegraf. Po raz pierwszy w historii ludzkości nastąpiło oddzielenie komunikacji i transportu. Informacje mogły przemieszczać się niezależnie od ruchu ludzi i materiałów. Spowodowało to szybsze krążenie idei i powstanie nowych możliwości administracyjnych związanych z zarządzaniem na odległość. Postęp w transporcie, dzięki sprowadzaniu zasobów z dużych odległości oraz rozszerzeniu się rynku, spowodował z kolei akcelerację rewolucji przemysłowej – nastąpił wzrost produktywności (Hawley 1978: 5–6). Impuls dla wzrostu miast ze strony przemysłu był jednak osadzony w ramach prymitywnych lokalnych środków transportu. Z tego też powodu wczesne XIX-wieczne ośrodki, będące miastami pieszych, koncentrowały ludność na stosunkowo niewielkich obszarach. Szersze rozmieszczenie mieszkańców było możliwe dopiero po wprowadzeniu tramwaju elektrycznego (Hawley 1971: 107–108).

W centrum miasta był ulokowany biznes, wokół którego skupiały się centra finansowe, handlowe i administracyjne. Mieszkańcy byli rozmieszczeni odśrodkowo, często osiedlając się w homogenicznych enklawach. Jak zauważa Hawley, okoliczności, które ukształtowały wzór miasta pierwszego okresu urbanizacji, stały się bazą dla ekologicznych koncepcji stref miasta. Miasta miały pojedynczy punkt wejścia nowych ludzi i wpływów – był to port lub dworzec kolejowy. Wzrost koncentrował się w tym miejscu i zmniejszał odśrodkowo wraz ze spadkiem intensywności użycia ziemi. Jego promień był stosunkowo niewielki – wła-

ściwie niedostępne były lokalizacje o izochronie większej niż 60 minut. Ekologiczna koncepcja koncentrycznych sfer była użyteczna tak długo, jak długo istniał pojedynczy punkt wejścia do miasta. Straciła natomiast zastosowanie dla analizy przestrzeni miejskiej w kolejnej fazie urbanizacji (Hawley 1978: 10–11).

Głównym motorem rozwoju w drugiej fazie metropolizacyjnej jest rozwój krótkodystansowego transportu i komunikacji. Tak jak wiek XIX był okresem rozwoju regionalnej i międzyregionalnej ekspansji, tak wiek XX jest czasem ekspansji lokalnej. W latach 20. XX wieku w Stanach Zjednoczonych nastąpiło rozpowszechnienie tramwajów elektrycznych, samochodów oraz udoskonalenie dróg. Sześćdziesięciminutowy promień rutynowej aktywności ludzkiej wydłużył się z 3–4 do 40–50 mil. W tym okresie rozpowszechniły się też telefon i sieć wodociągowo-kanalizacyjna. Wraz z rozwojem technologii transportowej nastąpił rozwój usług z nimi związanych: kontrola ruchu, usługi kredytowe i ubezpieczeniowe (Hawley 1978: 11–12). Wiązał się z tym wzrost podziału pracy, zaś ułatwienia w transporcie lokalnym, w połączeniu z postępowaniem w technologii produkcji, były stymulacją dla dalszej specjalizacji w przemyśle, usługach, handlu oraz urzędach (Hawley 1978: 14). Wraz ze zmianami XX wieku centra miejskie zaczęły „rzeźbić” region w promieniu aż 250 mil – powstawały obszary metropolitalne składające się 25–30-milowego centrum metropolitalnego (*community*) i dużo większego regionu metropolitalnego (Hawley 1971: 147).

Trzecia faza urbanizacji jest dekoncentracją organizacji miejskiej. Rozwój nowoczesnych środków komunikacji, takich jak tanie telefoniczne rozmowy długodystansowe, komercyjne loty samolotowe, radio i telewizja (dziś należałoby uzupełnić je o Internet – J.F.A.) powodują rozpraszanie się populacji miejskiej. Obecnie elity intelektualne i menedżerskie w pełniących w podziale pracy rolach są w już zasadzie niezależne od przestrzeni. Niektóre gałęzie przemysłu (np. chemiczny, elektroniczny), w których transport jest małą częścią kosztów produkcji, mogą lokować się w dowolnych miejscach (Hawley 1978: 24).

Współczesne zjawiska metropolizacji były przez wiele lat jednym z głównych nurtów zainteresowań Hawleya. Charakteryzuje on obszar metropolitalny jako centralne miasto wraz z obszarami podległymi mu i wchodzącymi w skład całości. Jest to jednostka złożona ekonomicznie i społecznie, terytorialnie zróżnicowana, która zyskała przewagę ponad podziałami politycznymi i administracyjnymi (Hawley, Mazie 1981: 5).

W zależności od perspektywy system metropolitalny może być postrzegany jako system władzy lub jako sieć komunikacyjna. Rozwijająca się organi-

zacja rejonów metropolitalnych wiąże się ze wzrostem skali jednostek, w których ludzie żyją i pracują (różnicowanie i ponowne grupowanie funkcji w nowe, większe kombinacje). Daje to efekt w postaci wzrostu wielkości nie tylko firm przemysłowych i innych firm komercyjnych, ale również jednostek naukowych i usługowych lub medycznych. Struktura jednostek zmienia się w formę korporacyjną, zwiększa się również liczba dobrowolnych stowarzyszeń (Hawley 1971: 199–200, 217).

Rozwój obszarów miejskich w formę metropolitalną jest związany z ogólnymi przemianami stosunku do dystansów, lokalizacji i przestrzeni. W ruchu odśrodkowym widać segregację socjoekonomiczną oraz segregację związaną z cyklem życia rodziny (rodziny w małych dzieciach często zamieszkują przedmieścia) (Hawley 1971: 197–198). Od lat 70. XX wieku, a nawet wcześniej, ruch podmiejski dotyczy już nie tylko pracowników umysłowych, ale także fizycznych.

Już na początku lat 70. Hawley stwierdzał, że postęp urbanizacji w USA i innych rozwiniętych krajach jest tak wielki, że trudno jest dalej utrzymać podział na tereny miejskie i rolnicze, a style życia mieszkańców coraz bardziej się upodabniają. Socjoekonomiczne różnice stają się obecnie dużo ważniejsze niż różnice związane z miejscem zamieszkania (Hawley 1971: 239). W późniejszych latach pisze: „metropolitalne obszary spowodowały, że w terytorialnej organizacji społeczeństwa stara miejsko-wiejska dychotomia straciła większą część swojego znaczenia. Taki podział wzorów osadnictwa jest użyteczny w Stanach Zjednoczonych dla okresu przed roku 1920. Później to metropolitalny–niemetropolitalny podział jest bardziej właściwy dla określania głównych terytorialnych sektorów życia społecznego” (Hawley, Mazie 1981: 5).

W swoich pracach już bardzo wcześnie zajął się Hawley narodowymi i międzynarodowymi systemami miast. Swoją wersję *urban system theory* (*central place theory*) sformułował w dziele *Human Ecology* z 1950 roku, a następnie rozwinął ją i zmodyfikował w *Urban Society. An Ecological Approach* z roku 1971. Najważniejsze centra produkcji i konsumpcji, według autora, stanowią centralne biura największych korporacji i organizacji rządowych. Te główne ośrodki koordynacji i kontroli są lokowane w niewielu centrach. Miasta mogą być postrzegane jako sieć hierarchii, poczynając od Nowego Jorku, Londynu, Paryża, Tokio, poprzez Chicago, Brukselę, Sztokholm, Osakę, na mniejszych ośrodkach kończąc. Ekologiczny punkt widzenia systemu metropolitalnego jest więc hierar-

chiczny. Postrzega dominację dużych centrów metropolitalnych w funkcjonalnie zróżnicowanym systemie (Hawley 1971: rozdz. 10).

Jak podkreślają naukowcy zajmujący się problemami urbanizacji, podejście Hawleya do organizacji miejskiej doprowadziło go do przewidzenia kierunku rozwoju miast, który w pełni ujawnił się 10–20 lat po publikacji *Human Ecology* w 1950 roku. Nie używając jeszcze terminu *counter-urbanizacja*, analizował ten proces w załączku. Pisząc: „biura administracji przemysłów skupiają się w centrum bez tracenia kontaktu z ich rozproszonymi produkcyjnymi czynnościami” (Hawley 1950: 430), zauważył już w bardzo wczesnej fazie decentralizację funkcji przemysłowych, przy wzrastającej roli miasta centralnego jako koordynatora (Aiken i in. 1987: 342–343).

Literatura

- Aiken M., Newton K., Friedland R., Mortinotti G. 1987, *Urban System Theory and Urban Polity: Four-Nation Comparison*, „British Journal of Political Science”, t. 17, nr 3 (July), s. 341–358.
- Filipowicz-Adamowicz J. 2008, *Koncepcja zmiany społecznej w myśli socjologicznej Amosa Henry’ego Hawleya*, w: *Stare i nowe struktury społeczne w Polsce*, t. 7: *Socjologiczne diagnozy współczesnych przemian społecznych. Studia wybranych tendencji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, s. 53–62.
- Firey W. 1946, *Land Use in Central Boston*, Harvard University Press, Cambridge Ma.
- Hawley A.H. 1950, *Human Ecology. A Theory of Community Structure*, The Ronald Press Co., New York.
- Hawley A.H. 1948, *Discussion of Hollingshead’s „Community Research: Development and Present Condition”*, w: *Studies in Human Ecology*, G.A. Theodorson (red.), Row, Peterson and Company, Evanston–Elmsford 1961, pierwodruk: „American Sociological Review”, (April), t. 13, s. 153–156.
- Hawley A. H. 1968, *Human Ecology*, w: *International Encyclopedia of the Social Sciences*, D.L. Sills (red.), The Free Press and Macmillan, New York, t. 4, s. 328–337.
- Hawley A.H. 1971, *Urban Society. An Ecological Approach*, Ronald Press, New York.
- Hawley A.H. 1978, *Urbanization as Process*, w: *Handbook of Contemporary Urban Life. An Examination of Urbanization, Social Organization and Metropolitan Politics*, D. Street (red.), Jossey-Bass, San Francisco, s. 3–26.
- Hawley A.H. 1986, *Human Ecology. A Theoretical Essay*, The University of Chicago Press, Chicago.

- Hawley A.H., Mills Mazie S. 1981, *An Overview*, w: *Nonmetropolitan America in Transition*, A.H. Hawley, S. Mills Mazie (red.), University of North Carolina Press, Chapel Hill, s. 3–23.
- Merton R.K. 1982, *Teoria socjologiczna i struktura społeczna*, PWN, Warszawa.
- Turner J.H. 1995, *Macro-dynamics. Toward a Theory on the Organization of Human Populations*, Rutgers University Press, New Brunswick–New Jersey.
- Turner J.H. 2004, *Struktura teorii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

MIASTO I COMMUNITY W UJĘCIU EKOLOGII SPOŁECZNEJ AMOSA HENRY’EGO HAWLEYA

Streszczenie

Artykuł prezentuje Amosa H. Hawleya neoeologiczne teorie średniego zasięgu dotyczące *community*, szczególnie typu miejskiego. W ujęciu tego autora *community* jest mechanizmem adaptacyjnym społeczności lokalnej, którego przestrzenny kształt zależy od technologii, przede wszystkim transportowo-komunikacyjnych. Miasto to *community* o charakterystycznym wzorze przestrzennym, a jego podstawową rolą jest pełnienie funkcji centrum usługowego. Urbanizacja jest wzrastającą organizacją specjalistów i zależy ściśle od dostępnych technologii transportowo-komunikacyjnych. Hawley dzieli historię urbanizacji na okresy powiązane z postępowaniem technologicznym w tej dziedzinie. We współczesnych procesach urbanizacji wydziela trzy fazy: okres budowy miast oraz okresy metropolizacji i rozpraszania organizmów miejskich.

Słowa kluczowe: Amos H. Hawley, ekologia społeczna, *community*, miejskie *communities*, urbanizacja

URBAN COMMUNITY AND COMMUNITY IN AMOS H. HAWLEY’S HUMAN ECOLOGY THEORY

Summary

The article presents Amos H. Hawley’s neoeological theories of middle range concerned with community, especially an urban community. In Hawle’s papers, community is viewed as an adaptive mechanism whose spatial shape depends on technology,

especially communication and transport technology. An urban community is a community with a characteristic spatial pattern. The main function of an urban community is to act as a service centre. Urbanization, in Hawley's conception, is the growing organization of specialists and is connected with transport and communication technologies. The author divided the history of urbanization into periods related to technological progress. Three phases are distinguished in the contemporary processes of urbanization, namely: the city-building phase, metropolitan phase and dispersal of urban organisms.

Keywords: Amos H. Hawley, human ecology, community, urban community, urbanization