

Rajmund Mydel

KRYZYS

AMERYKAŃSKICH MIAST
PASA RDZY

Rajmund Mydel

KRYZYS

AMERYKAŃSKICH MIAST
PASA RDZY

Kraków 2020

SPIS TREŚCI

1	WPROWADZENIE DO PROBLEMATYKI ORAZ PRZEDMIOTU BADAŃ	7
2	PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL STUDIUM	39
3	WIELKOŚĆ, DYNAMIKA ORAZ CHARAKTER ZMIAN DEMOGRAFICZNYCH	65
4	POZIOM ŻYCIA MIESZKAŃCÓW ORAZ JEGO ETNICZNO-RASOWE ZRÓŻNICOWANIE	83
5	PRZESTĘPCZOŚĆ JAKO JEDEN Z PRZEJAWÓW PROCESU „URBAN DECAY”	97
6	DEGRADACJA I ZANIKANIE TKANKI URBANISTYCZNEJ	113
7	ZARYS WYZWAŃ I DZIAŁAŃ NA RZECZ ODRODZENIA MIAST	129
8	SYNTEZA	159
	SUMMARY	165
	BIBLIOGRAFIA	167
	SPIS TABEL	177
	SPIS FOTOGRAFII I RYCIN	181

1. WPROWADZENIE DO PROBLEMATYKI ORAZ PRZEDMIOTU BADAŃ

Druga połowa XX w. przyniosła wraz z zakończeniem II wojny światowej, uruchomienie procesu głębokich przemian gospodarczych i społecznych w wymiarze regionalnym oraz globalnym. Wyrażały się one przede wszystkim dynamiczną odbudową gospodarki, przejawiającą się w szybkim rozwoju i modernizacji struktur ekonomicznych wielu państw, w szczególności tych tworzących czołówkę najsilniej rozwiniętych gospodarczo świata od 2-giej połowy XIX w.

W aspekcie osadniczym, powojenne przemiany gospodarcze i społeczne, wyznaczające fazę rozwoju światowej gospodarki na bazie nowoczesnego w swej wewnętrznej strukturze przemysłu (w tym zmodernizowanego przemysłu hutniczego, petrochemicznego i chemicznego oraz maszynowego i elektrotechnicznego) oraz sektora trzeciego (handlowo-usługowego), przyniosły dynamiczny rozwój procesów urbanizacji i suburbanizacji. Znalazły one wyraz w rozwoju istniejących i powstawaniu nowych miast oraz formowaniu wieloprzestrzennych formacji osadniczych typu aglomeracje – obszary metropolitalne. Te ostatnie, będące owocem procesów suburbanizacji, utworzyły wraz z miastami centralnymi (największymi demograficznie i najsilniejszymi gospodarczo, administracyjnie i naukowo-kulturalnie ośrodkami miejskimi w ramach tego typu formacji), bieguny – regiony ekonomicznej aktywności. W warunkach dalszego rozwoju procesu suburbanizacji i metropolizacji stanowią one zintegrowane funkcjonalnie i przestrzennie układy, w których najważniejszą rolę odgrywają miasta centralne, jako główne i na wskroś nowoczesne w swej strukturze rynki pracy. Ich funkcjonowanie w zasadniczej mierze związane jest z wielkoskalowymi, codziennymi dojazdami do pracy czynnej zawodowo ludności zamieszkałej w przejściowych i zewnętrznych strefach obszarów metropolitalnych.

Główny trend powojennego rozwoju i przestrzenno-funkcjonalnych przemian wielkich miast w rozwiniętych gospodarczo państwach po zakończeniu II wojny światowej, których demograficzno-ekonomiczny rozwój opierał się pierwotnie na aktywności produkcyjnej na bazie przemysłu wydobywczego, hutnictwa żelaza i stali, przemysłu metalowego, maszynowego i tekstylnego, polegał przede wszystkim na unowocześnieniu ich ekonomicznej struktury. Polegało to zasadniczo na modernizacji i restrukturyzacji tej produkcyjnej sfery działalności poprzez ograniczanie roli tradycyjnych gałęzi przemysłu, opartych na przestarzałych procesach i rozwiązaniach technologicznych (bądź też poprzez ich fundamentalną modernizację) oraz zastępowaniu ich przemysłami tzw. zaawansowanych technologii, o najwyższym poziomie innowacyjności i rynkowej konkurencyjności. Jednym z najistotniejszych czynników ekonomicznego rozwoju i wzrostu tego typu miast, stał się silny rozwój sektora trzeciego, w tym zwłaszcza aktywności w sferze *FIRE*, do której zaliczane są finanse, ubezpieczenia i rynek nieruchomości. Ten typ aktywności o zróżnicowanym charakterze, skali i przestrzennego oddziaływania, cechuje najwyższy poziom koncentracji i dominacji w centralnych dzielnicach finansowo-biurowych miast, tzw. *Central Business Districts (CBD)*.

Integralnym elementem procesu formowania struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast jako bardziej nowoczesnej oraz innowacyjnej, jest silna aktywność w sferze edukacyjnej oraz badawczo-rozwojowej. Za jej sprawą bowiem na rynku pracy pojawiają się rzesze wykształconych osób, w tym najwyższej klasy specjalistów, którzy stanowią bogate i niesłychanie ważne intelektualno-profesjonalne zaplecze dla nowoczesnych – innowacyjnych firm, przedsiębiorstw i instytucji, będących potencjalnymi miejscami zatrudnienia tych osób. Towarzyszy temu szeroka i zróżnicowana merytorycznie działalność badawczo-rozwojowa, prowadzona zarówno w placówkach akademickich, instytutach badawczo-rozwojowych itp., jak też w ramach struktur zlokalizowanych często w przestrzeni miast typu „parki technologiczne”, „parki przemysłowe”, „technopolie” czy „miasta nauki”.

Głównie w rezultacie tego typu działalności, najnowsze osiągnięcia badawcze m.in. udoskonalają systemy organizacji i zarządzania przedsiębiorstw czy też wprowadzane są w życie, znajdując wyraz w produkcji pionierskich i zaawansowanych technologicznie wyrobach-produktach. Głównymi miejscami, obszarami koncentracji aktywności gospodarczej cechującej się najwyższym stopniem nowoczesności i innowacyjności są właśnie miasta – obszary metropolitalne. Związane jest to z permanen-

tnymi wysiłkami władz lokalnych i regionalnych – metropolitalnych na rzecz rozwoju i modernizacji ich struktur gospodarczych oraz ekonomicznego wzrostu. W efekcie, zarówno poszczególne miasta jak ich zespoły formujące obszary metropolitalne, kreują wielkie, silnie zróżnicowane, nowoczesne, a zarazem bardzo atrakcyjne rynki pracy, zapewniające zatrudnienie, bezpieczeństwo ekonomiczne oraz wysoki poziom i jakość życia ich mieszkańców. Zwiększając wraz z czasem swój demograficzny i ekonomiczny potencjał, którego źródłem jest wysoki poziom innowacyjności i konkurencyjności gospodarki, formują one często ośrodki-bieguny regionalnego rozwoju. W szczególnie sprzyjających okolicznościach, formują one centra krajowego a nawet globalnego rozwoju. W tym ostatnim przypadku, za sprawą dynamicznie rozwijanych procesów suburbanizacji i metropolizacji w ramach już ukształtowanych miejskich formacji osadniczych typu metropolie czy megamiasta (megamiasta - obszary metropolitalne liczące 10 mln i więcej mieszkańców, charakteryzujące się wysokim poziomem koncentracji aktywności w sferze *FIRE, IT*, przemysłów nowoczesnych technologii oraz badawczo-rozwojowej-B&R, formujące silne centra gospodarcze, administracyjne, polityczne oraz kulturalne), tworzą często ekonomiczne regiony (Fuchs R.,1994, Kraas F., Leuze U., Nitschke A.,2007, Sorensen A., Okata J.,2011, Mydel R.,2014).

O ich skrajnie wysokim potencjale demograficznym i gospodarczym świadczy między innymi fakt, iż koncentrując od 30,0 do 35,0% ludności kraju, są one obszarami na których wytwarza się od 20,0 do 30,0% wartości produktu krajowego brutto. Tak na przykład w zespole megamiasta Londynu, liczącego 13,6 mln mieszkańców, reprezentujących 21,6% ludności Wielkiej Brytanii, wytworzono w 2016 roku około 30,0% wartości PKB tego kraju. Z kolei w największej aktualnie na świecie tego typu miejskiej formacji osadniczej - megamieście Tokio, zamieszkałym przez 36,4 mln osób (co stanowiło 28,3% ogółu ludności Japonii), wytworzono aż 31,9% wartości krajowego PKB (2016). O wyjątkowo wysokiej pozycji megamiasta Tokio w systemie gospodarczym Japonii świadczy poza tym okoliczność koncentracji na jego obszarze 28,1% ogółu czynnej zawodowo ludności kraju, przy czym w sferze *IC* odsetek ten osiągnął wielkość 59,5%, w zakresie działalności B&R około 40,0%, natomiast w sferze *FIRE* 37,5% (Mydel R.,2014). Megamiasto Tokio, które podobnie jak megamiasto Londyn, kreuje typ globalnego megamiasta (obok Nowego Jorku i Paryża), tworzy właśnie rozległy region ekonomiczny określany terminem „Keihin”.

Opisany powyżej charakter przemian i rozwoju miast-obszarów metropolitalnych, determinowany jest realizacją wieloletnich i szeroko zakrojonych działań w zakresie planowania gospodarczego i przestrzennego. Ukierunkowane są one na restrukturyzację, modernizację oraz unowocześnienie struktur gospodarczych i rynku pracy, charakteryzującego się najwyższym stopniem innowacyjności i konkurencyjności. Dokonywane jest to m.in. poprzez rewitalizację, przebudowę i restrukturyzację przestarzałych (nierzadko silnie zdegradowanych) struktur przestrzenno-funkcjonalnych typu *brown fields* (tereny poprzemysłowe) oraz *grey fields* (opuszczone i zdegradowane tereny handlowo-usługowe i mieszkaniowe). Działania tego typu skutkują gentryfikacją powyższych obszarów w sferze demograficznej, ekonomicznej oraz infrastrukturalno-przestrzennej.

W Europie, najbardziej znanym przykładem korzystnych zmian będących następstwem powyższego typu procesów, jest realizowany od lat 80. XX w. w Londynie nowoczesny zespół biznesowo-biurowo-mieszkalniowy o nazwie *Canary Wharf*. Powstaje on w ramach planu rewitalizacji części dzielnicy portowej, formując kilka kilometrów na wschód od londyńskiego *City*, ultra nowoczesne subcentrum stolicy Wielkiej Brytanii.

Istotnym czynnikiem pozytywnych przemian i wzrostu gospodarczego jest położenie nacisku na edukację, działalność naukowo-badawczą oraz m.in. na wykorzystywanie w procesach produkcyjnych najnowszych technologii oraz kreowanie firm, których strategię działania oraz produkty oparte są na technologiach *AI* (sztucznej inteligencji). W tym ostatnim przypadku miejscem szczególnej koncentracji tak „innowacyjnej” aktywności zarówno w sferze naukowo-badawczej i rozwojowej (B&R), oraz produkcyjnej, są m.in. „parki technologiczne”, „parki przemysłowe” oraz „specjalne strefy ekonomiczne”. Większość podejmowanych przedsięwzięć powstaje tam i realizowana jest w ramach szczegółowych (z reguły wieloletnich) planów oraz programów-projektów, które w sferze naukowo-badawczej i komercyjnej charakteryzuje działanie na zasadach wielobranżowych „klastrow” oraz innowacyjnych „start-upów”.

Rozwojowi ilościowemu i jakościowemu rynku pracy, stwarzającemu szerokie możliwości zawodowego i życiowego spełnienia, towarzyszy w przedstawionych okolicznościach trwały proces demograficznego i gospodarczego wzrostu miasta oraz całego obszaru metropolitalnego. W warunkach szczegółowo zorganizowanych, działań planistycznych obszar metropolitalny, z miastem centralnym na czele, tworzy zintegrowany system gospodarczy, przestrzenno-funkcjonalny i osadniczy.

Miasto centralne formuje swoisty biegun powyższego układu-systemu, na który składa się nierzadko kilkadziesiąt i więcej różnej wielkości miast. Kreując z zasady wielki i silnie zdywersyfikowany rynek pracy, pozostaje ono jednocześnie najważniejszym celem migracji wahałowych w skali całego zespołu. Ostatnie lata przynoszą także swoiste odrodzenie demograficzne miast centralnych, co znajduje wyraz w ponownym wzroście ich atrakcyjności jako miejsca zamieszkania. Skutkuje to silnym wzrostem liczby ich mieszkańców, który w aspekcie wskaźników wzrostu zaludnienia przewyższa z reguły poziom notowany w podmiejskich strefach obszarów metropolitalnych. Tą rozwojową tendencję demograficznego wzrostu miast centralnych w zespole nowoczesnych w swej przestrzenno-funkcjonalnej strukturze obszarów metropolitalnych, potwierdzają m.in. badania autora dotyczące Japonii (np. Mydel 2012, 2014, 2017). Współczesnym a zarazem klasycznym przykładem rozwoju tego typu trendu jest miasto Tokio, którego liczba mieszkańców w okresie 2000-2015 wzrosła o 14,8% (z 8,1 do 9,3 mln), podczas gdy zaludnienie strefy przejściowej i zewnętrznej (bliskich i dalekich przedmieść oddalonych od 20 do 70 km od miasta centralnego) wzrosło o 4,6% (z 25,9 do 27,1 mln mieszkańców). Przykład obszaru metropolitalnego – megamiasta Tokio uznać należy za wyjątkowy, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt uruchomienia od 2010 roku procesu spadku zaludnienia całego kraju.

Druga połowa XX w. przyniosła jednak w historycznym procesie ewolucji pewnej zbiorowości miast, silny rozwój recesyjnych i destrukcyjnych zjawisk. Były one zasadniczo następstwem wieloletnich zaniedbań władz lokalnych, regionalnych oraz państwowych odnośnie przebudowy i unowocześniania ich ekonomicznych struktur. W licznych przypadkach ekonomiczny upadek tych miast pogłębiały zarówno zjawiska recesyjne w światowej gospodarce, jak też rosnąca konkurencyjność na globalizującym się rynku. W rezultacie, weszły one w fazę długotrwałego kryzysu gospodarczego efektem którego było katastrofalne w skutkach ograniczenie ekonomicznej aktywności, determinujące m.in. uruchomienie masowej emigracji, skutkującej ich drastycznym wyludnieniem, obniżeniem poziomu życia mieszkańców oraz destrukcją (a nawet zanikaniem) wielofunkcyjnej tkanki urbanistycznej.

Najsilniej dotknięte zostały tym procesem, określanym w literaturze naukowej mianem *urban decay* (miejskiego schyłku-upadku), różnej wielkości miasta starych regionów przemysłowych Europy oraz USA (np. Berg van del L. i inni., 1982, Bradbury K.L., Downs A., Small K.A., 1982, Shanahan J., Goe R., Buss T., Dreussi A., 1988, Mydel R., 1996). Zawdzię-

czały one swój dynamiczny wzrost i rozwój demograficzno-gospodarczy rewolucji przemysłowej okresu XVIII-XIX w., znaczonej rozwojem górnictwa węgla kamiennego i rud żelaza, hutnictwa żelaza i stali oraz przemysłu metalowego i maszynowego. Były one w powyższym okresie ośrodkami nowoczesności i postępu oraz biegunami wzrostu gospodarczego takich państw jak Wielka Brytania, Niemcy i USA, reprezentując klasyczne typy miast przemysłowych. Skoncentrowany i rozwijany na ogromną skalę ten rodzaj działalności gospodarczej, w efekcie którego powstały wielkie regiony przemysłowe, był synonimem nowoczesności i potęgi gospodarczej tych krajów, a w konsekwencji – ich dominacji na ekonomicznej mapie ówczesnego świata.

W Europie, dynamiczny rozwój miast w czasach rewolucji przemysłowej związany był głównie z regionami górnictwa węgla kamiennego, przemysłu koksowniczego, hutnictwa żelaza i stali oraz przemysłu metalowego (tzw. *smoke-stack industries* – przemysły dymiących kominów). Bardzo ważnym czynnikiem ich ekonomicznego rozwoju był wówczas także silnie zmechanizowany przemysł włókienniczy oraz tekstylny, bazujący na naturalnych włóknach (wełna, bawełna, jedwab, len), oraz funkcje portowe. Wtedy właśnie powstały i rozwinęły się wielkie regiony przemysłowe, nawiązujące głównie do obszarów występowania surowców mineralnych oraz miejsc stanowiących dogodne węzły komunikacji lądowej, rzecznej lub morskiej. W Europie do najważniejszych tego typu regionów należały West Midland (Anglia), z głównym ośrodkiem miejskim Birmingham, Południowowalijskie Zagłębie Węglowe z głównym miastem Cardiff, Zagłębie Górnicze (Północne) Nord-Pas de Calais z głównym ośrodkiem Lille (Francja) oraz Zagłębie Ruhry (*Ruhrgebiet*) z największym miastem Dortmund, oraz na terenie Pruskiej Prowincji Silesia: Górny Śląsk (współczesny Górnośląski Okręg Przemysłowy, z Katowicami jako głównym ośrodkiem administracyjno-gospodarczym).

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej zdobycze zapoczątkowanej w Europie rewolucji przemysłowej, doprowadziły do uformowania od końca XIX w. do połowy XX w., w regionie *Midwest* (do 1981 *North Central Region*), rozległego przestrzennie regionu przemysłowego, rozwijanego na bazie górnictwa węgla kamiennego i rud żelaza, hutnictwa żelaza i przemysłu maszynowego oraz przemysłu rolno-spożywczego. Z początkiem XX w. region ten umacniał i rozwijał swój ogromny i na wskroś nowoczesny wówczas potencjał gospodarczy, za sprawą dynamicznego rozwoju przemysłu samochodowego. Przyspieszył on zasadniczo

ekonomiczno-demograficzny wzrost tego obszaru, którego najważniejszymi ośrodkami gospodarczej aktywności stały się miasta Chicago, Detroit, Buffalo, Cincinnati, Cleveland, St. Louis oraz Pittsburgh. Stał się on odąd jednocześnie swoistym symbolem siły i nowoczesności amerykańskiej gospodarki. Za sprawą dominacji w jego gospodarczej strukturze przemysłu, określany był on powszechnie terminami „Pasa Przemysłowego”, „Pasa Fabrycznego” lub „Pasa Stali”. Lata II wojny światowej, znaczone ogromnym zaangażowaniem się USA w ten globalny konflikt, przyniosły ożywienie ekonomiczne powyższego regionu, działalność którego podporządkowana została wtedy głównie zaspokajaniu ogromnych potrzeb militarnych Stanów Zjednoczonych oraz ich sojuszników.

Wraz z zakończeniem II wojny światowej, rozpoczął się nowy okres w historii gospodarczej i demograficznej regionu „Pasa Stali”. W konsekwencji silnego spadku znaczenia w gospodarce USA lat 1950-1970 przemysłu hutniczego i metalowego, determinowanego w zasadniczej mierze ekspansją wysokiej jakości oraz konkurencyjnych cenowo wyrobów zagranicznych producentów (głównie Japonii), praktycznie wszystkie miasta przemysłowe „Pasa Stali”, w krótkim czasie weszły w fazę długotrwałej recesji – wręcz kryzysu gospodarczego. Historyczny „Pas Stali” (*Steel Belt*) od przełomu lat 70. i 80. XX wieku, stał się symbolem upadku i degradacji. Znalazło to wyraz w trwałym procesie spadku produkcji i drastycznego zmniejszania liczby miejsc pracy. Towarzyszyło mu zmniejszenie oraz likwidacja dużej części działalności przemysłowej, prowadząca do zamykania zakładów, lub też przenoszenia ich w inne regiony kraju lub na przedmieścia. Towarzyszył mu drastyczny spadek aktywności gospodarczej w sferze handlowo-usługowej, znaczony ucieczką z tego typu miasta instytucji finansowych, administracyjno-zarządzających itp. Znaczony był on w przestrzeni miasta rosnącą liczbą opuszczonych zakładów produkcyjnych, budowli mieszczących siedziby wyżej wymienionych instytucji, placówek handlowo-usługowych czy nawet kulturalnych. Stan kryzysowy miejskich gospodarek zrodził jednocześnie masową emigrację mieszkańców, zarówno na przedmieścia jak i w inne regiony kraju. Znamionnym skutkiem powyższych zjawisk była postępująca degradacja terenów zainwestowania miejskiego, w tym przede wszystkim zróżnicowanej funkcjonalnie zabudowy komercyjnej oraz mieszkaniowej. Skala tej degradacji okazała się tak ogromna i trwała, że z początkiem lat 80. XX w. nastąpiła zmiana nazwy tego minionego symbolu amerykańskiego dobrobytu, z „Pasa Stali” na „Pas Rdzy” (*Rust Belt*). Utożsamiany nadal

jest on z trwałym kryzysem ekonomicznym, wysokim poziomem ubóstwa mieszkańców, przestępczości oraz degradacji urbanistycznej tkanki, dowodząc tym samym skrajnie wysokiego poziomu zaawansowania procesu *urban decay*.

Trwały proces tego upadku oraz towarzyszącego mu systematycznego zmniejszania liczby ludności i obniżania statusu społeczno-ekonomicznego mieszkańców miast starych regionów przemysłowych, ma swoje fundamentalne podłoże w długotrwałym kryzysie ich gospodarki (Blue-stone B., Harrison B., 1982, Steiner M., 1985, Lichtenberger E., 1986, Erneq J.M., McDonough A., 1986, Frey W.H., Speare A., 1988, Mydel R., 1996, 2018). W miastach starych regionów przemysłowych USA, proces ten zapoczątkowany w latach 50, XX w. trwa nadal. Natomiast w Europie, od lat 1960-1970 za sprawą zintegrowanych wysiłków na rzecz restrukturyzacji i modernizacji gospodarek tego typu miast, nastąpiło ich ożywienie ekonomiczne, czemu towarzyszyło powstrzymanie recesyjnych i destrukcyjnych trendów w zakresie liczby miejsc pracy oraz skali odpływu ludności (Cooke P., 1995, Bade F., Niebuhr A., 1998, High S.C., 2003, Hospers G.J., 2004, Reicher Ch., 2017, Mydel R., 2018).

Podstawowym czynnikiem tak pogłębiającego się kryzysu i upadku gospodarczego miast starych regionów przemysłowych był właśnie spadek znaczenia tradycyjnych przemysłów, niegdyś wiodącego czynnika ich rozwoju. Spotęgował go ograniczony zakres (czy wręcz zaniedbania) w zakresie ich modernizacji i przebudowy gospodarczej, wciąż zdominowanej przez przestarzałe technicznie i technologiczne przemysł wydobywczy oraz ciężki. Doprowadziło to w efekcie do osłabienia i utraty zdolności konkurencyjnej tych miast na krajowym oraz globalizującym się, rynku międzynarodowym. Skutkiem tego nastąpił systematyczny spadek aktywności gospodarczej miast, wyrażający się w drastycznym zmniejszaniu rynku pracy spowodowany zamykaniem i likwidacją podmiotów gospodarczych (zakładów produkcyjnych, instytucji finansowych i placówek usługowych). Przedłużający się i z reguły przybierający na skali z czasem powyższy proces, doprowadził do wzrostu bezrobocia, spadku dochodów mieszkańców oraz rozwoju zjawisk marginesowych, w tym głównie przestępczości. Niemniej znamienym i kosztownym z punktu widzenia gospodarki miast i jakości życia szerokiej rzeszy ich mieszkańców, była głęboka degradacja urbanistycznej tkanki. Przejawiła się ona w rosnącej liczbie opuszczonych, w tym także silnie zniszczonych, zróżnicowanych funkcjonalnie, budynków, tworzących często w przestrzeni miast rozległe

enklawy miejskich nieużytków (*urban waste lands*) lub „miejskich pustkowi” (*urban barrens*).

Tego typu destrukcyjne procesy pogłębiane były za sprawą procesów ekonomicznej i demograficznej suburbanizacji. Znajdowały one wyraz w przenoszeniu ekonomicznej aktywności (przedsiębiorstw) z miast na przedmieścia, czemu towarzyszyła fala odpływu ich mieszkańców. Uruchomienie fali emigracji i wyludnianie miast, należy do najbardziej charakterystycznych następstw procesu *urban decay*, będącego w jego inicyjalnym stadium najbardziej widocznym efektem kryzysu ekonomicznego miasta. Skutkuje on trwałym, (nierzadko wielkim co do skali), spadkiem zaludnienia oraz obniżeniem statusu społeczno-ekonomicznego mieszkańców tej kategorii miast. W tym ostatnim przypadku determinowany jest faktem, iż głównymi uczestnikami procesu emigracji jest ludność o wysokim i średnim statusie społeczno-ekonomicznym. Dla miast amerykańskiego „Pasa Rdzy”, charakteryzujących się złożoną strukturą etniczno-rasową, znamienne jest też proces realnego i strukturalnego spadku populacji białych mieszkańców, na rzecz silnego wzrostu ludności czarnej (zwanej obecnie najczęściej „Afroamerykanami”) i częściowo kolorowej (głównie Latynosów). Wyniki licznych badań w przedmiotowym zakresie dowodzą, że największym odpływem migracyjnym cechują się biali reprezentanci klasy średniej. Odpływowi białej, zamożnej i generalnie dobrze wykształconej ludności (zarówno na przedmieścia jak i w odległe regiony kraju), towarzyszy relatywnie silny napływ słabych ekonomicznie Afroamerykanów. Od lat 70. XX w. dołączyli do nich Latynosi, którzy na wzór ludności czarnej, kreuja w przestrzeni miast rozrastające się, etniczne getta. Utrzymujący się od lat 50. XX w. powyższy typ demograficznych przemian w miastach „Pasa Rdzy”, przyniósł silny spadek liczby ich mieszkańców oraz zmieniły zasadniczo ich etniczno-rasową strukturę. Integralnymi zjawiskami, mającym naturalnie źródło w utrzymującym się kryzysie i pogłębianym procesie *urban decay* są: wysoki poziom ubóstwa mieszkańców, wzrost ich etniczno-rasowej i społeczno-ekonomicznej segregacji oraz wysoki poziom przestępczości.

Powyższe problemy miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” stały się przedmiotem badań specjalistów z różnych dziedzin nauki (w tym nauk medycznych). Znajduje to wyraz w obecności bardzo bogatego, (choć o silnie zróżnicowanej wartości naukowo-poznawczej) dorobku naukowego. Wyniki tych badań, z uwzględnieniem najważniejszych osiągnięć w konkretnych zakresach problemowych, przytoczono w dalszych częściach niniejszego opracowania. Poświęcone są one różnego typu zjawia-

skom i procesom oraz ich wielorakim następstwom, będących efektem trwającego tu od niemal 70 lat procesu *urban decay*. Autor dokonał szczegółowych analiz i syntetycznych opisów głównych procesów, zjawisk i problemów, z których część na trwałe wpisana została do kanonu wiedzy dotyczącej kryzysu miast oraz procesu *urban decay*. Opublikowane oraz wykorzystane w powyższym opracowaniu prace dotyczą z reguły zjawisk i procesów o destrukcyjnym charakterze, rozwijanych w sferze demograficznej, społeczno-ekonomicznej, etniczno-rasowej, funkcjonalnej oraz przestrzenno-funkcjonalnej. Wszystkie one ilustrują i dokumentują ostatecznie fakt, który w aspekcie klasycznych faz tzw. rozwoju miejskiego miast-obszarów metropolitalnych (*urban development*), dowodzi wejścia miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” w fazę dezurbanizacji (*dezurbanization phase*).

Najbardziej typowym i charakterystycznym jej przejawem jest trwały proces ich wyludniania. Jest on najczęściej i najszerzej opisywanym przez specjalistów zagadnieniem, gdyż m.in. oznaki choćby jego niewielkiego spowolnienia, traktowane są z zasady jako dowód wygaszania destrukcyjnego procesu *urban decay*, z jego rozlicznymi przejawami oraz następstwami. Może on sygnalizować w powyższych okolicznościach powolne odradzanie się miast-obszarów metropolitalnych, które, w nawiązaniu do przytoczonej powyżej delimitacji procesu ich rozwoju, zapoczątkowuje fazę reurbanizacji (*reurbanization phase*).

Odrodzenie gospodarcze i demograficzne miast ery rewolucji przemysłowej, stanowi jednak wielkie i trudne wyzwanie, wymagające długofalowej, planowej polityki gospodarczej, zakładającej przede wszystkim unowocześnienie ich ekonomicznej struktury. Jest to zadanie bardzo złożone oraz kapitałochłonne, a jego sukces związany jest w ogromnym stopniu ze zmianami struktury społeczno-ekonomicznej ich mieszkańców. Zdecydowanie mniej liczni, w porównaniu z okresem rozkwitu i gospodarczej koniunktury XIX w. i pierwszej połowy XX w., muszą oni współcześnie legitymować się wysokimi i bardzo wysokimi kwalifikacjami zawodowymi. Praktyka dowodzi, że w ich zespole niezbędna jest silna obecność reprezentantów klasy średniej, którzy, poza wysokim poziomem wykształcenia oraz dysponując odpowiednim kapitałem, wykazują się wysokim poziomem kreatywności oraz przedsiębiorczości. To oni w warunkach preferencyjnego ustawodawstwa, sprzyjającego uruchomieniu i prowadzeniu działalności gospodarczej, mogą być głównymi kreatorami nowoczesnego rynku pracy w miastach tej kategorii.

Do wyjątkowych, pozytywnych przykładów odnowy starych miast przemysłowych świata w przedmiotowym zakresie, zaliczyć należy m.in. angielski Birmingham. Historia jego nowoczesnego rozwoju, zapoczątkowana Rewolucją Przemysłową, dowodzi możliwości zażegnania uruchomienia procesu *urban decay* z jego wielorakimi, destrukcyjnym następstwami, które zasygnalizowano wcześniej. Birmingham uznawany powszechnie za „pierwsze przemysłowe miasto świata„, był wręcz przysłowiową kolebką nowoczesnego przemysłu początków rewolucji przemysłowej. To tam bowiem m.in. powstał i uruchomiono pierwszy na świecie piec hutniczy wykorzystujący do produkcji stali koks, pierwszą maszynę parową oraz mechaniczną przędzalnię bawełny. Wykorzystując pobliskie złoża węgla kamiennego i rud żelaza, rozwinięto w tym mieście hutnictwo żelaza i stali, maszynowy oraz przemysły włókienniczy i tekstylny. Powyższe gałęzie przemysłu stanowiły siłę napędową rozwoju gospodarczego i demograficznego miasta, które w latach 30. XX w. liczyło niemal 1 milion mieszkańców. Fakt ten jest niezwykle istotny, gdyż podczas II wojny światowej, a następnie do lat 1970-1980, znaczących kolejno recesją w przemyśle ciężkim oraz tekstylnym, Birmingham utrzymuje do dziś poziom zaludnienia niemal na tym samym poziomie.

Długofalowa polityka rewitalizacji i modernizacji struktury ekonomicznej tego miasta (okresowo dotkniętego też wysoką stopą bezrobocia) sprawiła, że współcześnie to wieloetniczne i silnie zróżnicowane rasowo miasto (27,0% ogółu mieszkańców stanowią Azjaci, a 10,0% ludność czarna), opiera swój obecny rozwój na sektorze usług, w którym znajduje zatrudnienie 88,0% czynnej zawodowo ludności. Miejszem najwyższej koncentracji tego rodzaju aktywności, (w tym w szczególności w sferze *FIRE*), jest centrum (*Birmingham City Centre*), objęte od lat 80. XX w. kilkoma planami rewaloryzacji i rewitalizacji (aktualnie w ramach tzw. *Big City Plan*). Współczesny Birmingham stanowi więc jeden z pozytywnych przykładów ograniczenia oraz zażegnania destrukcyjnych następstw kryzysu gospodarczego, wielkiego miasta przemysłowego, dla którego czynnikiem gospodarczego wzrostu i rozwoju od połowy XVIII w. do lat 1970-1980, był przemysł ciężki oraz włókienniczy i tekstylny.

Birmingham reprezentuje jedno z największych miast tzw. „Europejskiego Pasa Rdzy” (np. Cooke P., 1995, Hospers G.J., 2004). Należą doń (jak wspomniano wcześniej), stare regiony przemysłu ciężkiego oraz włókienniczego i tekstylnego, a miejsce szczególne zajmował w przeszłości wśród nich, najważniejszy niemiecki region górnictwa węgla kamiennego oraz hutnictwa żelaza i stali – Zagłębie Ruhry (*Ruhrgebiet*).

Silnie zniszczony podczas II wojny światowej (w wyniku ciężkich nalotów bombowych), w latach powojennej odbudowy gospodarczej RFN, był centrum niemieckiego „cudu gospodarczego”, okresu 1950-1960. Jego średniowieczne miasta, które w latach rewolucji przemysłowej przekształciły się w wielkie ośrodki przemysłowe (głównie Dortmund, Essen, Duisburg i Bochum), notowały wówczas najszybsze tempo wzrostu gospodarczego, którego źródłem było właśnie górnictwo węgla kamiennego oraz przemysł hutniczy i metalowy. Ogromne zapotrzebowanie na siłę roboczą, które zaspokajano w znacznej mierze drogą kontrolowanego napływu cudzoziemskich robotników (głównie z Włoch, Turcji i ówczesnej Jugosławii), skutkowało demograficznym rozwojem całego obszaru. Imigranci owi znajdowali tu zatrudnienie na nisko płatnych stanowiskach pracy, niewymagających generalnie wysokich kwalifikacji zawodowych, więc mało atrakcyjnych dla niemieckich pracowników.

Ten aspekt współczesnej historii miast Zagłębia Ruhry jest niezwykle ważny, gdyż począwszy od lat 1970-1980, stanowi on jeden z najważniejszych czynników realizacji planów modernizacji ekonomicznej struktury tamtejszych miast. Zamykaniu kopalń i ograniczaniu produkcji przemysłu ciężkiego (w tym systematyczną likwidacją kombinatów hutniczych), towarzyszył duży wzrost stopy bezrobocia oraz odpływ ludności do innych regionów kraju. Charakterystyczna dla miast Zagłębia Ruhry była okoliczność, iż spadek zaludnienia poszczególnych miast, miał miejsce w różnych latach (np. w Dortmundzie od roku 1971, Essen od 1989 roku, a w Duisburgu i Bochum od 1996 roku) przy czym nie miał on masowego charakteru. Podkreślić należy w tym miejscu z całą ostrością fakt, iż miał on miejsce pomimo intensywnych wysiłków i różnorodnych działań władz miejskich, regionalnych oraz krajowych, zmierzających do szybkiej rewitalizacji, restrukturyzacji-modernizacji struktur gospodarczych poszczególnych miast i całego regionu. Dzięki temu ograniczone zostały negatywne następstwa procesu *urban decay*, a którego skutki w skrajnie wielkiej i wieloaspektowej skali doświadczają od zakończenia II wojny światowej, miasta amerykańskiego „Pasa Rdzy”. Dowodzą tego opracowania dotyczące zarówno poszczególnych miast jak, też całego Zagłębia Ruhry. W ich grupie na wyróżnienie zasługuje praca zbiorowa pod redakcją Cooke’a P. (1995) zatytułowana *The Rise of the Rust Belt* oraz Pohla W, i Ponthofer’a L. (2002) pt. *Innovationsraum Ruhrgebiet*. Do cennych a zarazem syntetyzujących problematykę przebudowy struktury gospodarczej Zagłębia Ruhry po II wojnie światowej zaliczyć należy artykuł Hospers’a G.J. (2002) pt. *Restructuring Europe’s Rustbelt. The Case of the German Ruhrgebiet*.

Cytowani autorzy wskazują na głębokie i pozytywne przemiany struktury gospodarczej miast i całego regionu Zagłębia Ruhry, który od wejścia w fazę ekonomicznego kryzysu (lata 60. XX w.), do przełomu XX/XXI w. odnotował spadek zatrudnienia w przemyśle z 61,3% (1961) do 33,0% (2010), na rzecz sektora III (wzrost z 33,6% do 65,4% ogółu zatrudnionych). Przeprowadzona przez autora niniejszej pracy analiza zmian wielkości zaludnienia największych miast Zagłębia Ruhry dowodzi zarazem uruchomienia tam z końcem lat 60. XX w. procesu ich wyludniania. Tak np. drugi co do wielkości ośrodek miejski tego regionu czyli Dortmund, który w 1950 roku liczył 581 tys. mieszkańców, największą liczbą ludności notował się w roku 1965 (657 tys. osób), w 2019 roku liczył 589 tys. mieszkańców (spadek w okresie 1965-2019 o 10,3%, czyli średnio rocznie o 1259 osób). Z kolei największe miasto regionu czyli Essen, dawne centrum górnictwa węgla kamiennego, hutnictwa żelaza, przemysłu metalowego i zbrojeniowego, odnotowało uruchomienie procesu spadku zaludnienia od końca lat 80. XX w. Tuż po wojnie (1950) liczyło ono 661 tys. mieszkańców, osiągając maksimum zaludnienia w 1988 roku (730 tys. osób). Od tego czasu (1988) do 2019 roku odnotowało Essen w grupie największych miast regionu najwyższą wartość spadku zaludnienia, sięgającą 18,8% (do poziomu 593,4 tys. osób). Podkreślić należy, iż relatywnie niewielki jednak spadek liczby mieszkańców jest najbardziej charakterystycznym następstwem procesu *urban decay* w miastach Zagłębia Ruhry. Niemniej ważnym (wręcz przełomowym) zjawiskiem w tym względzie była okoliczność, iż praktycznie wszystkie miasta przemysłowe tego obszaru od lat 2016-2017 weszły w fazę powolnego wzrostu zaludnienia. Jest to widoczny efekt skutecznej, wieloletniej, dobrze zaplanowanej i wspartej ogromnymi środkami finansowymi polityki władz, na rzecz odbudowy, rewitalizacji i restrukturyzacji ekonomicznej struktury miast i całego Zagłębia.

Ze względu na specyfikę tego obszaru w aspekcie procesu ekonomicznych, demograficznych i przestrzennie funkcjonalnych problemów starych miast przemysłowych, (ze szczególnym uwzględnieniem procesu *urban decay*), autor w syntetycznej formie prezentuje główne czynniki determinujące powojenny proces odbudowy i restrukturyzacji gospodarki Zagłębia Ruhry oraz ich efekty.

Bardzo ważnym i najbardziej tragicznym w skutkach w jego nowoczesnej historii były ostatnie lata II wojny światowej, które przyniosły Zagłębiu ogromne zniszczenia infrastruktury i spadek zaludnienia. Z drugiej jednak strony, powojenna odbudowa gospodarcza Niemiec, w polityce której przemysł Zagłębia Ruhry stanowił jedno z najważniejszych ogniw

przyszłego ekonomicznego sukcesu tego kraju, przyniosły odbudowę ich infrastruktury oraz zasadniczą modernizację tradycyjnego przemysłu. W dość krótkim czasie, zarówno politycy jak i ekonomiści, zdali sobie sprawę z konieczności dokonania fundamentalnych zmian w strukturze gospodarki tego obszaru, który odgrywał tak ważną rolę w uczynieniu z Niemiec trzeciej potęgi ekonomicznej świata.

Zatem od początku lat 60. XX w. miasta Zagłębia Ruhry weszły w fazę głębokiej restrukturyzacji i modernizacji ich gospodarki, znajdującej wyraz w systematycznym likwidowaniu kopalń węgla kamiennego oraz ograniczaniu produkcji, a następnie zamykaniu licznych zakładów hutniczych i metalowych. Jednocześnie stworzono warunki dla szybkiego rozwoju szkolnictwa zawodowego i wyższego, mając na uwadze potrzebę przygotowania do nowych wyzwań pracowników o najwyższych kwalifikacjach zawodowych. W powyższych okolicznościach na pokopalnianych terenach założono w Bochum w 1965 roku uniwersytet (*Ruhr University Bochum RUB*) oraz dokonano reorganizacji istniejących w regionie innych wyższych uczelni (np. w 2003 roku 3 największe uniwersytety: *RUB*, *Technical University of Dortmund* oraz *University of Duisburg-Essen*) utworzyły tzw. Konsorcjum Uniwersytetów Ruhry (*ConRuhr*), w celu zacieśnienia współpracy dydaktycznej i naukowo-badawczej, ukierunkowanej na potrzeby modernizującego się rynku pracy oraz komercjalizacji wyników badań. Wspomnieć należy, że są to uczelnie publiczne, stwarzające szerokie możliwości edukacji młodzieży, w tym najmłodszego pokolenia mieszkańców, których rodzice byli często robotnikami fabrycznymi. Poza tym na szeroką skalę finansowane były przez rząd liczne programy edukacyjne oraz działania na rzecz podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Kierowano je do bezrobotnych i do osób będących na rynku pracy, w tym rzeszy cudzoziemskich robotników. Ich obecność na rynku pracy stanowiła jeden z podstawowych, wręcz fundamentalnych czynników modernizacji gospodarczej miast i całego regionu. W aspekcie rozwoju nowoczesnych, innowacyjnych branż przemysłu (w tym *high-tech industries*) Zagłębie Ruhry jako całość weszło w fazę przemian ekonomicznych, zwaną „reindustrializacją” lub „neo-industrializacją” (por. Reicher H., 2017).

Do najbardziej charakterystycznych przejawów realizacji procesu restrukturyzacji i modernizacji struktury ekonomicznej miast Ruhry oraz całego regionu, zaliczyć należy zakończenie w 2018 roku eksploatacji węgla kamiennego, którego maksimum wydobycia (125 mln ton) zanotowano w 1956 roku. Towarzyszyło temu systematyczne ograniczanie produkcji żelaza i stali, równoległe z likwidacją większości hutniczych

zakładów-kombinatów. Ten rodzaj działalności przemysłowej przetrwał jedynie w Dortmundzie, gdzie funkcjonują nadal największe i najnowocześniejsze w kraju wielkie zakłady hutnicze firm *Thyssen Krupp Steel*, *Huttenwerke Krupp Mannesmann* oraz *Arcelor Mittal Steel*.

Powstające licznie poprzemysłowe obszary (*brownfields*), już od początku lat 60. XX w. objęto planowymi działaniami rekultywacyjnymi i inwestycyjnymi celem ich restrukturyzacji oraz rewitalizacji (*brown-field activities*). Przebiegały one w ramach wielu, szczegółowych programów, zmierzających do zmiany historycznego regionu górnictwa węgla kamiennego i przemysłu hutnictwa żelaza, w obszar innowacyjnej gospodarki, ukierunkowanej na przemysły nowoczesnych technologii. Zarówno działalność badawczo-rozwojowa jak i komercyjna, w wysokim stopniu ukierunkowana została na rozwiązania w zakresie odnawialnych źródeł energii, nowoczesnych metod i technologii recyklingu, biotechnologii oraz technologii informatycznych. Towarzyszył temu nie tylko rozwój szkolnictwa wyższego, lecz także ośrodków badawczo-rozwojowych zorganizowanych w ramach „parków nauki” i „parków technologicznych”, lokalizowanych z reguły na dawnych, opuszczonych terenach przemysłowych.

W zespole licznych (zrealizowanych, bądź będących w trakcie realizacji) w ramach wieloletnich planów rewitalizacji i restrukturyzacji miast Ruhry, nieodzownym wydaje się przytoczenie kilku charakterystycznych i symbolicznych zarazem przykładów działań. Ze względu na swą wyjątkową skalę oraz specyficzny obraz funkcjonalny i przestrzenno-architektoniczne rozwiązania, na wyróżnienie zasługuje finalizowany w Essen projekt „*Krupp Belt*”. W jego ramach na 230 ha opuszczonych terenów poprzemysłowych, zrealizowano m.in. rozległy, nowoczesny kompleks biurowy (*Tyssen-Krupp Headquarter*), w składzie którego znalazł się hotel i centrum konferencyjne oraz publiczny park krajobrazowy (*Krupp Park*). Jednocześnie, realizując ideę rozwoju w tym mieście „turystyki przemysłowej”, podjęto działania na rzecz ochrony i rewitalizacji wybranych i dobrze zachowanych terenów i obiektów przemysłowych. Objęte ochroną konserwatorską oraz działaniami rewaloryzacyjnymi i rewitalizacyjnymi, jako unikatowe świadectwo bogatej historii techniki i przemysłowej architektury, stanowiąc mają one o podniesieniu atrakcyjności turystycznej miast i całego regionu. Z tego rodzaju planami wiąże się także idea utworzenia wielu tysięcy miejsc pracy zarówno w szeroko rozumianej branży turystycznej, jak i w obrębie „turystyki przemysłowej”.

Wyjątkowy w tym względzie, także na skalę światową, jest niewątpliwie zrewaloryzowany kompleks dawnej kopalni węgla kamiennego *Zollverein* w Essen (Kompleks Przemysłowy Kopalni i Koksowni *Zollverein*). Początki tego zespołu przemysłowego sięgają lat 50. XIX w., natomiast formalne zakończenie jego działalności związane było z zamknięciem kopalni węgla i koksowni w latach 1986-1993. W efekcie realizacji programu rewaloryzacji i rewitalizacji zachowano pełne wyposażenie tego kompleksu przemysłowego, lokalizując w jego zasobach różne instytucje kulturalne (m.in. Muzeum Ruhry), sale wystawowe oraz Wyższą Szkołę Sztuki i Muzyki. W jego ramach zorganizowano także park technologiczny oraz dostępny do publicznego użytku, rozległy kompleks wypoczynkowy *Zollverein*. O wyjątkowym sukcesie tej rewaloryzacji i rewitalizacji, świadczy fakt wpisania zespołu w 2001 roku na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO. Odwiedzany jest on średnio rocznie przez około 1,5 mln osób (odpowiada to liczbie turystów w 2018 roku w Kopalni Soli Wieliczka lub Zamku Królewskim na Wawelu). Przy obsłudze zespołu *Zollverein* zatrudnionych jest około 8 tys. osób, z których część stanowią dawni pracownicy zakładów przemysłowych Essen.

Powszechnie realizowaną ideą w ramach *brown field activities*, jest też zakładanie na byłych terenach przemysłowych ogólnomiejskich terenów zielonych i rekreacyjno-wypoczynkowych. Często w ich otoczeniu (z reguły poprzedzonej rekultywacją gruntu, nierzadko zanieczyszczonego związkami chemicznymi), realizowane są nowoczesne zespoły wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Wspomniane tereny rekreacyjne są miejscem organizacji ogólnomiejskich imprez kulturalnych, sportowych itp., co ma służyć integracji, wielokulturowych oraz wielonarodowościowych mieszkańców miast Zagłębia Ruhry.

Coraz więcej autorów podkreśla w swych opracowaniach naukowych pozytywne następstwa - efekty realizacji wieloletnich planów-programów restrukturyzacji i modernizacji struktury gospodarczej poszczególnych miast regionu, jak też całego Zagłębia Ruhry. Budzi to także optymizm wśród planistów, inwestorów i mieszkańców. Już dzisiaj region ten określany jest terminem zagłębia badań w zakresie tzw. *green economy*, którego profil działalności badawczo-rozwojowej oraz innowacyjnych przemysłów, ukierunkowany jest w wysokim stopniu na energetykę, z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii oraz na technologie związane z ochroną środowiska przyrodniczego. W proces restrukturyzacji oraz renesansu gospodarki miast i regionu, zaangażowały się także wielkie koncerny przemysłowe. Uczestniczą one aktywnie, wspierając przy tym

kapitałowo różne restrukturyzacyjne projekty oraz programy. Symbolicznym tego świadectwem jest m.in. ambitny projekt o nazwie *E-city Dortmund*, zakładający uczynienie z tego miasta centrum usług logistycznych i robotyki oraz innowacyjnych przemysłów, rozwijanych w „centrach inkubacji” oraz w drodze promocji „start-upów”. Realizacja powyższego programu ma za cel zmienić to historyczne „steel city” w „e-city” (Pohl W., Ponthofer L., 2012 oraz Reicher Ch., 2017).

Podkreślany jest jednocześnie fakt, iż zarówno różnorodność podjętych działań na rzecz przebudowy i modernizacji struktur gospodarczych miast „Niemieckiego Regionu Rdzy” jak też ich dotychczasowe rezultaty, będące efektem realizacji wieloletnich założeń planistycznych, budzą optymizm na odniesienie sukcesu. Oznacza to względnie łagodne przejście gospodarek miast Zagłębia Ruhry od fazy ograniczonej ekonomicznej recesji i względnie niskiego stopnia rozwoju procesu *urban decay*, do stadium wzrostu i rozwoju, jako nowoczesnych w swej ekonomicznej i przestrzennej strukturze ośrodków miejskich. Będą one utożsamiane z symbolem narodowego sukcesu, a rozwijany tam, nowoczesny i innowacyjny potencjał ekonomiczny, stanowić będzie w wysokim stopniu o sile i nowoczesności gospodarki Niemiec.

Wśród historycznych regionów i miast przemysłowych świata, których dynamiczny rozwój był pochodną wielkoskalowych przedsięwzięć inwestycyjnych, wykorzystujących osiągnięcia techniczne i technologiczne rewolucji przemysłowej, miejsce szczególne przypada współcześnie w udziale ośrodkom miejskim Północno-Wschodniego Pasa Przemysłowego USA, czyli byłego „Pasa Stali” a obecnego „Rust Belt”.

Utrzymujący się tam od zakończenia II wojny światowej kryzys gospodarczy, który boleśnie dotknął praktycznie wszystkie miasta przemysłowe tego regionu, uruchomił równolegle destrukcyjny w swych skutkach proces *urban decay*, ze wszystkimi jego wielorakimi, negatywnymi następstwami. Wiele z nich ze względu na wyjątkową skalę, charakter, specyfikę oraz różnorodność destrukcyjnych zjawisk i procesów sprawiły, że miasta przemysłowe tego regionu, fundamentalnie zmieniły w okresie 1950-2016 swoje demograficzne, gospodarcze, społeczne i etniczno-rasowe oblicze. Wskutek długotrwałego kryzysu gospodarczego stały się one bowiem ośrodkami ubóstwa i biedy, głębokiej segregacji ekonomicznej i etniczno-rasowej ludności, gettoizacji struktur demograficzno-przestrzennych, przestępczości oraz skrajnie wysokiego poziomu zużycia i zniszczenia ich infrastruktury. Procesem destrukcji w tym zakresie objęta została na ogromną skalę, zróżnicowana funkcjonalnie tkanka miejskiej zabudowy.

Zasygnalizowane powyżej następstwa wieloletniego kryzysu ekonomicznego miast i silnego procesu *urban decay*, leżały u podstaw nadaniu od lat 80. XX w. temu regionowi miana „Pasa Rdzy” (*Rust Belt*). Stał się on współcześnie w skali kraju, (a w szczególności dla mieszkańców zlokalizowanych tam różnej wielkości miast), obszarem wysokiego poziomu ubóstwa i biedy, narastającego wykluczenia społecznego i ekonomicznego, wielkoskalowej degradacji urbanistycznej tkanki, a najogólniej symbolem recesji, degradacji i upadku. Ogromna skala depopulacji miast „Pasa Rdzy” oraz permanentny stan ekonomicznej zapaści z wyżej wymienionymi następstwami sprawił, że od przełomu XX/XXI w. region ten bywa też określany mianem „zapomnianej Ameryki”.

Zarówno skala jak i różnorodność zachodzących tam negatywnych i destrukcyjnych procesów i zjawisk świadczących o głęboko zaawansowanym procesie *urban decay* miast przemysłowych amerykańskiego „Pasa Rdzy”, są ogromne i jedyne w tym względzie w skali światowej. W powyższych okolicznościach wiele z nich miało oraz ma wręcz „pionierski”, charakter, co znajduje wyraz w specjalistycznej terminologii naukowej, w tym syntetyzującej tego typu procesy i zjawiska. Tematyka ta weszła też na stałe do kanonu światowej literatury przedmiotu.

Wydaje się więc konieczne przytoczenie tu grupy podstawowych faktów z historii tego największego na świecie, starego regionu górnictwa węgla kamiennego i rud żelaza, hutnictwa żelaza i przemysłu metalowego oraz przemysłu samochodowego. Jest to tym bardziej istotne, iż nawiązując do wcześniejszych rozważań autora niniejszego opracowania, pozwoli na pełniejsze zrozumienie Czytelnikowi zarówno determinant jak i mechanizmu pojawienia się i rozwoju różnego typu recesyjnych-destrukcyjnych zjawisk i procesów. Stanowią one jednocześnie istotne bariery w realizacji planów rewaloryzacji, rewitalizacji, restrukturyzacji i modernizacji ekonomicznej struktury region i poszczególnych miast.

Sformułowane w planach rozwoju miast działania zmierzały do ich gospodarczego ożywienia, a w konsekwencji do osłabienia- przynajmniej zmniejszenia skali negatywnych i destrukcyjnych zjawisk, w tym zahamowania procesu ich wyludniania (depopulacji), podniesienia statusu społeczno-ekonomicznego i zmniejszenia stopnia segregacji etniczno-rasowej mieszkańców, poprawę poziomu bezpieczeństwa oraz zahamowanie degradacji i likwidacji części tkanki urbanistycznej, ze szczególnym uwzględnieniem zabudowy mieszkaniowej.

Ośrodki miejskie formowanego od przełomu XIX/XX w. tzw., „Północno-Wschodniego Pasa Przemysłowego” USA, które w latach 1900-1950

zanotowały największą w historii skalę i dynamikę swego ekonomicznego i demograficznego wzrostu i rozwoju, reprezentując wówczas ośrodki nowoczesnej, wielkoprzemysłowej gospodarki (której podstawą było górnictwo węgla kamiennego i rud żelaza, hutnictwo żelaza i stali oraz przemysły metalowy i maszynowy), rozwijały się początkowo jako ośrodki przemysłu rolno-spożywczego, centra handlowo-usługowe i węzły komunikacyjne. Były one także najważniejszymi i bardzo atrakcyjnymi celami dla szerokiej fali imigrantów, w przeważającej części ubogich mieszkańców Europy (pierwotnie głównie Irlandczyków i Niemców). Klasycznymi przykładami tego typu miast było Buffalo, Cincinnati i St. Louis. To ostatnie miasto, (największe pośród nich) będące jednym z najważniejszych portów śródlądowych kraju (na rzece Missisipi), swój rozwój opierało wówczas na przemyśle zbożowym, mięsny oraz browarnictwie. Pozostawało ono jednocześnie wielkim centrum handlowym, m.in. futrami oraz skórami bydłecymi.

Z kolei Buffalo, położone w Regionie Wielkich Jezior, a zatem w najbliższym sąsiedztwie ogromnego rynku zbytu jakim było centrum logistyczno-gospodarcze kraju, reprezentowane przez zespół wielkich miast Wschodniego Wybrzeża (z takimi miastami jak Nowy Jork, Boston, Waszyngton, Filadelfia i Baltimore), także stanowiło centrum przemysłu zbożowego (młynarstwa) oraz mięsnego. Reprezentowało ono poza tym wielki ośrodek handlu bydłem oraz końmi. Cincinnati natomiast, położone na zachodnim przedpolu Appalachów, a co za tym idzie także w niedalekim sąsiedztwie wymienionego uprzednio zespołu miast Wschodniego Wybrzeża, wyrosło na ważny, regionalny ośrodek produkcji wieprzowiny (w tym konserwowanej). Z powyższego też powodu do początku XX w. nazywano je powszechnie „Porkpolis”.

Dla innych miast, istotnym czynnikiem miastotwórczym od lat 80. XIX w. było górnictwo węgla kamiennego i rud żelaza, produkcja stali oraz przetwórstwo ropy naftowej. Najsilniej zaznaczały one swoją obecność w gospodarce takich miast jak Pittsburgh oraz Cleveland, choć podkreślić należy fakt, iż funkcjonujące wówczas zakłady nie wykorzystywały osiągnięć technicznych i technologicznych rewolucji przemysłowej. Rozwój ich opierał się na eksploatacji bogatych zasobów węgla kamiennego Zagłębia Zachodnioapallaskiego (na zachodnim przedpolu Appalachów) i Zagłębia Wewnętrzno-Wschodniego (w widłach Missisipi i Ohio) oraz wysoko-procentowych złóż rud żelaza (hematytów) w otoczeniu Jeziora Górnego (Zagłębie Keweenaw oraz Zagłębie Jeziora Górnego) oraz w Zagłębiu Adirondack (na wschód od Jeziora Ontario).



Fot.1-2. Fragmenty wielkiego kompleksu hutnictwa żelaza i stali *Jones & Laughlin Co.* w Pittsburghu (widok z ok. 1910), powstałego w latach 80. XIX w., zamkniętego ostatecznie z początkiem lat 80. XX w.

Przełomowe zmiany w relatywnie krótkiej historii rozwoju demograficzno-gospodarczego tego regionu przypadają na połowę XIX w., zapoczątkowującą fazę wielkiej industrializacji, będącej następstwem wykorzystania w jego rozwój osiągnięć technicznych i technologicznych rewolucji przemysłowej.

Dysponując bogatymi zasobami surowców mineralnych oraz rozwijając nowy środek transportu, jakim stała się kolej żelazna, na ogromną skalę rozwinęto górnictwo węgla i rud żelaza, hutnictwo żelaza i stali oraz przemysł metalowy i maszynowy. Tego rodzaju aktywność gospodarcza, będąca wówczas symbolem postępu i nowoczesności gospodarki regionów-krajów, zwana powszechnie procesem-zjawiskiem industrializacji, całkowicie zmieniła strukturę ekonomiczną regionu. Sprzyja temu w początkowej fazie industrializacji Wojna Secesyjna lat 1861-1865 (*American Civil War*), która zrodziła gwałtowny wzrost zapotrzebowania na stal oraz wyroby przemysłu zbrojeniowego. Kolejne dekady drugiej połowy XIX w. przyniosły dynamiczny rozwój tego typu działalności, determinując formowanie wielkich i nowoczesnych ośrodków miejskich jak Chicago, Detroit, Buffalo, Cincinnati, Cleveland i Pittsburgh. Ich potencjał ekonomiczny (w tym zwłaszcza przemysłowy), stanowił o sile gospodarczej całego kraju, w ramach formowanego tu „Pasa Stali” (*Steel Belt*).

Najwyższy poziom koncentracji nowoczesnego przemysłu stalowego (znaczono go obecnością wielkich kombinatów hutniczych) oraz przemysłu metalowego, dominujących w strukturze dynamicznie rozwijających się ośrodków miejskich, notuje Cleveland oraz Pittsburgh. Stały się one z początkiem XX w. centrami przemysłu stalowego USA, a Pittsburgh nazwano wręcz „Miastem Stali” (*Steel City*). Rozwijana działalność przemysłowa zrodziła jednocześnie ogromne zapotrzebowanie na słabo wykształconą siłę roboczą, które zaspokajano wówczas głównie imigrantami z Europy (głównie z Wielkiej Brytanii i Niemiec oraz krajów skandynawskich). Oni też stanowili główny czynnik demograficznego wzrostu wielkich miast, determinując fakt ich dominacji w strukturze etniczno-rasowej ludności. Te klasyczne miasta przemysłowe w II połowie XIX w., odnotowały niezwykle silny wzrost demograficzny. Tak np. w latach 1850-1900 Cleveland zwiększył swe zaludnienie o 2145,9% (z 17,0 do 381,8 tys. osób), natomiast Pittsburgh o 590,1% (z 46,6 do 321,6 tys. osób). Nie mniej ważnym jest w tym miejscu podkreślenie faktu, że na przełomie XIX/XX w. Detroit liczące w 1900 roku 285,7 tys. mieszkańców,

zajmowało dopiero 5 miejsce wśród największych miast formowanego „Pasa Stali”. Znamiennej i uniwersalną cechą struktury etniczno-rasowej ludności dynamicznie rozwijanych miast tego okresu, była bezwzględna dominacja białej ludności, ze średnim udziałem rzędu 97.0% (Tab.1).

Tabela 1. Zmiany liczby i struktury etniczno-rasowej ludności badanych miast „Pasa Stali” w latach 1850-1900

Miasta	1850		1900		% zmian liczby ludności 1850-1900
	Liczba ludności (tys.)	% ludności czarnej	Liczba ludności (tys.)	% ludności czarnej	
Detroit	21,1	2,8	285,7	1,4	1 254,0
Cleveland	17,0	1,3	381,8	6,0	2 145,9
St. Louis	77,9	5,2	575,2	6,2	728,2
Cincinnati	115,4	2,8	325,9	4,4	182,4
Pittsburgh	46,6	4,2	321,6	5,3	590,1
Buffalo	42,3	1,6	352,4	0,5	733,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Gibson C., Jung K., 2005.



Fot.3. Widok na centrum Pittsburgha (ok. 1905).

Zainicjowany na przełomie XIX/XX w. proces industrializacji obszaru przybrał na tempie i skali w ciągu dwóch dekad początku XX w.. Znalazł on wyraz w najwyższej w historii dynamice działalności inwestycyjnej, związanej głównie z rozwojem hutnictwa żelaza i stali oraz przemysłów metalowego i maszynowego. Pamiętać należy, że dominacja przemysłu ciężkiego w gospodarce ówczesnych potęg ekonomicznych świata, wynikała z ogromnego zapotrzebowania na wyroby hutnicze. Są to lata wykorzystania w procesie produkcji stali najnowocześniejszych osiągnięć technologicznych, w tym metody Bessemera (1856), zastąpioną od końca lat 60. XIX w. piecami martenowskimi. Uzyskiwana wysokiej jakości stal znajdowała odtąd szerokie i wielostronne zastosowanie. Przykładem może tu służyć budownictwo, w którym zastosowanie konstrukcji szkieletowych, umożliwiło odtąd wznoszenie wielokondygnacyjnych budowli, w tym drapaczy chmur. Na marginesie stosownym będzie wspomnieć, że pierwszy w historii wieżowiec-biurowiec o konstrukcji szkieletowej (*Home Insurance Building*), wzniesiono w centrum Chicago w 1885 roku, czyli na cztery lata przed wieżą Eiffla w Paryżu (1889).

W tkance urbanistycznej dynamicznie rosnących demograficznie miast, pojawiły się rozległe przestrzennie kombinaty przemysłowe, tereny składowe i komunikacyjne, zmieniające ich obraz przestrzenno-funkcjonalny oraz krajobraz miejski. Krajobraz ten cechowała dominacja dymiących kominów fabrycznych, zróżnicowanych architektonicznie żelaznych mostów, rozległych przestrzennie dworców i bocznic kolejowych i obecność parowców. Zaczynały się także formować nowoczesne zespoły wielokondygnacyjnej zabudowy w centralnych częściach miast, będących miejscem lokalizacji siedzib coraz liczniejszych instytucji finansowych, towarzystw przemysłowych, placówek handlowo-usługowych, obiektów użyteczności publicznej itp. Tworzyły się w ten sposób *Central Business Districts* – CBD, późniejsza typowa dla miast amerykańskich dominanta architektoniczna, otoczona rozległą przestrzenią, niskokondygnacyjnej zabudowy, zdominowanej przez jednorodziną zabudowę mieszkaniową.

Niemniej ważnym, wręcz przełomowym wydarzeniem dynamizującym tempo gospodarczego i demograficznego wzrostu głównych miast formowanego „Pasa Stali”, stał się rozwój z początkiem XX w. przemysłu samochodowego. Dzięki powstaniu w latach 1903-1925 takich wielkich koncernów motoryzacyjnych, jak *Ford*, *General Motors* oraz *Chrysler*, region „Pasa Stali”, wyrósł na światowe centrum przemysłu samochodowego. Koncerny tzw. „Wielkiej Trójki”, rozwijały masową produkcję aut w licznie powstających tam zakładach. Towarzyszył temu silny wzrost

zapotrzebowania na wysokiej jakości stal oraz wyroby przemysłów metalowego, maszynowego i elektrotechnicznego. W powyższych okolicznościach z początkiem XX w. omawiany region oferując setki tysięcy nowych miejsc pracy, ponownie stał się celem wzmożonego napływu ludności, która znajdowała tu dobrze płatną pracę na stanowiskach niewymagających wysokich kwalifikacji.

Ogromny i niezwykle atrakcyjny finansowo rynek pracy zrodził zatem nową wielką falę napływu migracyjnego. Tworzyły ją dwa, odmienne geograficznie, strumienie przybyszów.

Pierwszy z nich, reprezentujący tzw. Nową Imigrację, stanowili przybysze z Europy, wśród których najliczniejszą zbiorowość reprezentowały osoby pochodzące z Rosji, Austro-Węgier (w tym Polacy, Ukraińcy i Żydzi) i Włoch. Drugi, wyjątkowo szeroki strumień imigrantów, tworzyła ludność murzyńska, która napłynęła do miast przemysłowej Północy z rolniczego Południa. Według szacunków, w latach 1916-1930 do miast przemysłowych Północy USA przybyło około 1,6 mln Murzynów z Południa (tzw. Wielka Migracja), którzy masowo znajdowali zatrudnienie jako pracownicy fizyczni w zakładach przemysłowych. Okres Wielkiej Migracji lat 1916-1930 przyniósł zatem gwałtowny wzrost demograficzny miast „Pasa Stali”, stając się zarazem przełomowym, przynosząc zasadniczą przemianę ich struktury etniczno-rasowej.

Głównymi beneficjentami dynamicznego rozwoju gospodarczego i demograficznego „Pasa Stali”, były wielkie miasta. W zespole klasycznych miast przemysłowych, w których nastąpił także dynamiczny wzrost centrów biznesowych, biurowych i handlowo-usługowych (*Central Business Districts- Downtowns*), wyróżniało się niewątpliwie Detroit. Miasto to wraz z położonymi w jego najbliższym sąsiedztwie Dearborn i Flint, wyrasta na światową stolicę przemysłu samochodowego. Staje się też Detroit jednym z głównych celów migracji ludności murzyńskiej, której liczba w latach 1900-1930 wzrosła z 4,1 do 120,1 tys. (o 2829,3%). Jednocześnie ogólna liczba mieszkańców tego miasta zwiększyła się w powyższym okresie o 449,1% (z 285,7 do 1568,7 tys. osób), co sprawiło, że już w połowie lat 20. XX w. staje się ono czwartym co do wielkości miastem USA. Jego czarni mieszkańcy stanowili wówczas zaledwie 7,7% ogółu ludności.

Umocniły także swą pozycję centra amerykańskiego hutnictwa żelaza i stali i przemysłu metalowego, czyli Cleveland oraz Pittsburgh, których nowoczesne kombinaty hutnicze dostarczały około 40,0% krajowej produkcji stali. Należy tu podkreślić fakt, iż w latach tych amerykański przemysł hutniczy poza rosnącym zapotrzebowaniem rynku wewnętrznego,

realizował też zamówienia zagranicznych kontrahentów, w tym głównie Japonii, Niemiec, Wielkiej Brytanii oraz Rosji (później ZSRR).

Charakterystycznym dla tego wczesnego stadium formowania się amerykańskiego „Pasa Stali”, jest rozwój niewielkich miejscowości i miast położonych w sąsiedztwie wielkich ośrodków miejsko-przemysłowych. Związane było to zasadniczo z lokalizacją na ich obszarze pojedynczych, nowoczesnych zakładów. Dominowały one na ich miejscowym rynku pracy, stanowiąc praktycznie wyłączny czynnik ich demograficznego wzrostu i gospodarczej struktury oraz materialnego dobrobytu mieszkańców.

Do klasycznych przykładów tego typu miast „satelitarnych” należały wspomnienie uprzednio Dearborn i Flint. W przypadku Dearborn, realizacja w latach 1917-1927 największego wówczas na świecie zintegrowanego zespołu przemysłowego o nazwie „*Ford River Rouge Complex*” (stalownia, przemysł maszynowy-głównie zbrojeniowy, a od 1927 roku wielkoskalowa produkcja samochodów), przyniosła temu miastu wzrost liczby mieszkańców z 911 osób w 1900 r. do 50,4 tys. w roku 1930 (czyli wzrost 55-krotny).

Z kolei Flint, głównie za sprawą oddania do użytku w 1904 r. rozległego kompleksu produkcji samochodów towarzystwa *General Motors*, zwiększyło swe zaludnienie w okresie 1900-1930, z 13,1 do 156,5 tys. mieszkańców (niemal 11-krotny wzrost).



Fot.4. Linia produkcyjna *Packard Factory* w Detroit, wytwórcy luksusowych samochodów osobowych (ok. 1905).

Dynamiczny rozwój typowych dla „Pasa Stali”, przemysłów (górnictwa węgla kamiennego i rud żelaza, hutnictwa żelaza i stali, przemysłu stalowego i maszynowego, w tym samochodowego, przy nadal względnie wysokiej pozycji przemysłu rolno-spożywczego, papierniczego, chemicznego i skórzanego), determinował fakt niesłabnącego zapotrzebowania na siłę roboczą.

Należy mieć świadomość, iż działalności inwestycyjnej zdominowanej przez umacniającą się wiodącą funkcję przemysłową tych miast, towarzyszył silny ich rozwój infrastrukturalny, w tym jednorodzinnego budownictwa mieszkaniowego. Związany był on w tym okresie ze względnie wysokim poziomem zamożności ich mieszkańców oraz stabilności zatrudnienia, na łatwo dostępnym i relatywnie dobrze wynagradzanym rynku pracy. Dzięki temu miasta tego regionu ukształtowały przejrzysty i zintegrowany układ przestrzenno-funkcjonalny, którego centrum tworzyło biznesowo-biurowe oraz administracyjne i handlowo-usługowe CBD. Kolejnym elementem ich przestrzenno-funkcjonalnej struktury były tereny przemysłowe i przemysłowo-składowe. Najrozleglejsze obszary zajmują w nich tereny mieszkaniowe, zdominowane przez zabudowę jednorodzinną. Uwzględniająca status społeczno-ekonomiczny mieszkańców przejawiała ona specyficzny układ, z typową dla amerykańskich miast segregacją społeczno-ekonomiczną i etniczno-rasową.

Rozwijane systemy kolei żelaznej oraz dróg kołowych łączących główne ośrodki miejskie z satelitarnymi miejscowościami, uczynił te ostatnie bardzo atrakcyjnymi miejscami zamieszkania dla zamożnej ludności. W powyższych okolicznościach obserwowane były pierwsze przejawy procesu suburbanizacji. Za ich sprawą zainicjowany został powolny wzrost demograficzny obszarów podmiejskich, które z czasem cieszyły się rosnącą atrakcyjnością dla prowadzenia działalności inwestycyjnej-gospodarczej. Proces ten nabierał na sile wraz z upowszechnieniem transportu samochodowego, w tym samochodów osobowych, będących środkiem transportu coraz liczniejszych mieszkańców miast i rozwijających się przedmieść.

Przełom lat 1930/1940, zamykający kilkuletni okres tzw. Wielkiego Kryzysu (1929-1933), którym szczególnie silnie dotknięte zostały miasta przemysłowe „Pasa Stali”, przyniósł ich ponowne ożywienie gospodarcze. Przyspieszone zostało ono radykalnie wraz z wybuchem II wojny światowej (dla USA w grudniu 1941 r.). Dalsze lata tej wojny wyznaczały zarazem okres swoistego odrodzenia gospodarki regionu, w związku z koniecznością zaspokojenia ogromnych potrzeb militarnych kraju oraz jego sojuszników. Nastąpiło też kolejne, silne ożywienie napływu ludno-

ści, wśród której przeważali czarni mieszkańcy kraju. Masowo przybywali oni do miast „Pasa Stali” z rolniczego Południa, w ramach tzw. Drugiej Wielkiej Migracji, obejmującej lata 1940-1970.

Z demograficznego punktu widzenia, lata 1930-1950 spowodowały silne przyspieszenie wzrostu liczby mieszkańców wszystkich miast przemysłowych „Pasa Stali”, a którego maksimum przypadło na 1950 rok. Oznacza to, że wraz z zakończeniem II wojny światowej osiągnęły one najwyższy w historii poziom zaludnienia. Rosnąca liczba wśród mieszkańców miast, uczestników Drugiej Wielkiej Migracji, (czyli czarnej ludności), doprowadziła do fundamentalnej zmiany struktury etniczno-rasowej omawianych miast.



Fot.5. Produkcja czołgów w jednym z zakładów samochodowych Forda w Detroit (1941 r.).

Rok 1950 wyznaczał w historii miast i całego regionu „Pasa Stali” początek trwającego do dzisiaj, głębokiego kryzysu ekonomicznego. Towarzyszył mu rozwój szerokiej gamy negatywnych i destrukcyjnych zjawisk i procesów w sferze demograficznej, społeczno-ekonomicznej i infrastrukturalnej.

Głównym źródłem zainicjowanego po II wojnie światowej kryzysu ekonomicznego w regionie „Pasa Stali”, był z jednej strony spadek znaczenia hutnictwa żelaza i stali w amerykańskiej gospodarce, z drugiej fakt ogromnych zaniechań jego modernizacji w aspekcie strukturalnym, technicznym i technologicznym. Związane było to m.in. z rosnącą kon-

kurencją jakościową i cenową stali oraz wyrobów hutniczych, wytwarzanych w ultranowoczesnych kombinatach Japonii. Stosownym będzie tu wspomnieć, że na przełomie lat 1970/75 Japonia stała się największym na świecie producentem i eksporterem stali, detronizując USA. Z powyższej przyczyny, jak też z powodu braku możliwości dotrzymania warunków dotyczących ochrony środowiska przyrodniczego, przestarzałe technicznie i technologicznie amerykańskie zakłady hutnicze, zamykano i likwidowano. Niestety, nie towarzyszyły temu odpowiednie działania na rzecz restrukturyzacji i modernizacji gospodarczej tego regionu, co w perspektywie kolejnych lat doprowadziło do jego głębokiej zapaści gospodarczej.

W powyższych okolicznościach historyczny „Pas Stali” wszedł w fazę głębokiej recesji, która sprawiła, że od przełomu lat 80. i 90. XX w. stał się on amerykańskim symbolem upadku i degradacji. Proces recesji gospodarczej zaznaczył się drastycznym zmniejszaniem liczby miejsc pracy nie tylko w szeroko rozumianym przemyśle ciężkim lecz także w innych gałęziach i branżach gospodarki (finanse, administracja, handel i usługi, komunikacja itp.). Jednym z najwymowniejszych przejawów tego kryzysu był masowy odpływ mieszkańców miast, prowadzący do systematycznego spadku wielkości ich zaludnienia. Powszechnym staje się zjawisko zamykania i opuszczania zakładów przemysłowych formujących nieużytkowane przestrzenie, zwane *brown fields*.

Postępująca degradacja nie tylko infrastruktury przemysłowej, lecz także innych, o zróżnicowanym obrazie funkcjonalnym obszarów zainwestowania miejskiego (np. budynki biurowe i użyteczności publicznej, obiekty handlowo-usługowe, ze szczególnym nasileniem w obrębie ich finansowo-biurowych centrach – *CBD* oraz zabudowy mieszkaniowej) sprawiły, że region ten od lat 80. XX w. zaczęto powszechnie określać terminem „Pasa Rdzy” (*Rust Belt*).

Z powyższych przyczyn większość miast tego obszaru objęta została począwszy od lat 50. XX w. procesem masowego odpływu ludności, skutkującym, jak to zasygnalizowano wcześniej, bardzo silnym i trwałym spadkiem liczby ich mieszkańców.

Wyludnianie miast, determinowane pogłębiającym się ich ekonomicznym kryzysem, oznaczało wejście tych ośrodków miejskich w fazę tzw. „miejskiego schyłku” (*urban decay*). Uczestnikami tego odpływu, (wręcz ucieczki), byli głównie biali mieszkańcy, legitymujący się wysokim statusem społeczno-ekonomicznym (głównie reprezentanci klasy średniej i wyższej). Większość z nich przeniosła się na przedmieścia, ożywiając proces suburbanizacji.

Równoległe z odpływem z miast najsilniejszej ekonomicznie i najbardziej przedsiębiorczej części białej ich społeczności, w omawianych miastach nastąpił silny wzrost populacji ludności czarnej. Byli to uczestnicy wspomnianej Drugiej Wielkiej Migracji (1940-1970), którzy przejmują zasoby zabudowy mieszkaniowej, opuszczone przez białą ludność. Towarzyszy temu zjawisko wzrostu segregacji etniczno-rasowej, prowadzącej z czasem w swej skrajnej formie do gettoizacji struktur etniczno-rasowych ludności oraz struktur przestrzennych tych miast. Prowadziło ono także do trwałego procesu rozwoju i ekspansji terytorialnej tego typu marginesowych struktur (gett), których efektem była m.in. silna degradacja zasobów mieszkaniowych - zabudowy mieszkaniowej (Bradbury K.L., Downs A., Small K.A., 1982, Mydel R., 1996). Kolejnym, bardzo ważnym i brzemionym w skutkach efektem narastającej segregacji etniczno-rasowej, były ostre konflikty na tle rasowym, które przeradzały się często w poważne i tragiczne w skutkach zamieszki.

Do najbardziej znanych zamieszek na tle rasowym, połączonych z protestami przeciwko wysokiemu poziomowi ubóstwa i segregacji ekonomicznej wśród czarnej ludności miast, zaliczyć należy wydarzenia zanotowane w Cleveland (1966), Detroit (1967) oraz Cincinnati (2001). Najtragiczniejsze w skutkach były zamieszki w Detroit (*1967 Detroit Rebellion*), w dniach 23-28 lipca 1967 roku. Ich bilansem były 43 ofiary śmiertelne, 1189 osób rannych i 7200 aresztowanych, oraz ponad 2000 zniszczonych budynków (w tym 412 spalonych). Podkreślić trzeba w tym miejscu fakt, iż rosnąca segregacja etniczno-rasowa i społeczno-ekonomiczna, należy do najistotniejszych czynników pogłębiających recesję gospodarczą oraz dalsze wyludnianie się miast „Pasa Rdzy”.

Powyzsze okoliczności spowodowały bowiem nasilenie procesu odpływu, a nierzadko wręcz ucieczki z miast ich białych mieszkańców. Towarzyszyło mu narastające zjawisko likwidacji i przenoszenia firm poza granice miast – na ich przedmieścia oraz w inne regiony kraju. Ten nietypowy czynnik rozwoju procesu suburbanizacji, stanowi swoisty punkt zwrotny w powojennej historii większości miast „Pasa Rdzy”, przyczyniając się do przyspieszenia ich upadku. Podkreślić należy, że najbardziej widocznym przejawem tego upadku był ożywiony odpływ białej ludności przy systematycznym wzroście populacji Afroamerykanów, słabo wykształconych i o niskich kwalifikacjach zawodowych. Na przełomie lat 80. i 90. XX w. reprezentowali oni przeciętnie ponad 30,0% ogólnej liczby mieszkańców największych miast „Pasa Rdzy”, przy czym w przypadku Detroit, stanowili wyraźną większość, z udziałem 63,1% (1980).

Do zespołu najważniejszych czynników przyspieszających i pogłębiających proces recesji gospodarczej regionu miast „Pasa Rdzy”, zaliczyć należy także zainicjowanie z początkiem lat 70. XX w. narastającego kryzysu, a następnie załamania amerykańskiego przemysłu samochodowego. U jego podłoża leżał światowy kryzys naftowy lat 1973 i 1979, znajdujący wyraz w drastycznym wzroście cen ropy naftowej (z 3 USD w 1972 do 12 USD w 1973 roku za baryłkę, i do 39 USD w 1979). Uderzył on z całą siłą w amerykański przemysł samochodowy, (którego największym i zarazem najważniejszym na świecie regionem był właśnie „Pas Stali”), nastawiony na produkcję dużych i paliwożernych pojazdów. Wzrost konkurencyjności bardziej ekonomicznych, o wysokim standardzie wyposażenia i generalnie tańszych samochodów osobowych z Japonii i Niemiec, które stały się przedmiotem rosnącego importu do USA, spowodował recesję amerykańskiego przemysłu samochodowego. Notowanemu spadkowi rodzimej produkcji w połączeniu z powszechnym zjawiskiem zamykania i likwidacji zakładów, towarzyszył wzrost liczby osób bezrobotnych oraz drastyczny spadek dochodów ludności miast.

Fundamentalne znaczenie dla dalszych losów przemysłu samochodowego w miastach tego regionu, (w tym „światowej stolicy” przemysłu samochodowego, czyli Detroit), zatrudniającego rzesze niskokwalifikowanych robotników, było szerokie otwarcie w latach 80. XX w. amerykańskiego rynku dla japońskich koncernów samochodowych (*Honda* od 1982r., *Nissan* od 1983 r., *Toyota*, *Subaru* i *Isuzu* od 1988 roku). Uruchamiane przez nie ultranowoczesne, zautomatyzowane i zrobotyzowane zakłady, lokalizowano poza „Pasem Rdzy”. W powyższej sytuacji rzesze byłych robotników fabrycznych zatrudnionych w dawnych zakładach „Wielkiej Trójki”, pozbawionych zostało choćby ograniczonego powrotu na rynek pracy. Równocześnie obecność zagranicznych firm produkcyjnych, ograniczyła w zasadniczym stopniu odbudowę rodzimego przemysłu samochodowego, w tym zwłaszcza w regionie „Pasa Rdzy”. Tak np. pod koniec lat 90. XX w. w zakładach japońskich firm zlokalizowanych w USA wytwarzano średnio rocznie 1,6 mln samochodów, co stanowiło około 30,0% ogółu wyprodukowanych w tym kraju pojazdów. Równocześnie na amerykańskim rynku sprzedaży samochodów oferowanych było średnio 7,5 mln japońskich aut.

Silne zubożenie ludności miast „Pasa Rdzy”, w tym skrajnie wysokie wskaźniki poziomu ubóstwa (którym szczególnie dotknięte były dzieci), postępująca segregacja etniczno-rasowa i społeczno-ekonomiczna, ograniczone możliwości stałego oraz względnie dobrze płatnego zatrudnienia,

składały się na bolesną codzienność mieszkańców miast dotkniętych ekonomicznym kryzysem trwającym tam od niemal 70 lat.

Do grupy negatywnych zjawisk, które doświadczają miasta regionu, zaliczyć też należy wysoki poziom przestępczości (zarówno ogółem, jak też w podziale na szczegółowe kategorie przestępstw). Podkreślić należy w tym miejscu fakt, że miasta „Pasa Rdzy” od zarania uruchomienia procesu *urban decay*, tworzą czołówkę najbardziej niebezpiecznych miast w skali kraju.

W okresie 1950-2017 wskaźniki przestępczości pozostają tu niezmiennie, wielokrotnie wyższe zarówno od średniej krajowej, jak też w zbiorowości wielkich miast USA. Niechlubny prymat przypadła najczęściej w udziałzie miastu Detroit, które np. w latach 1970-1990 nosiło miano „stolicy przestępczości”, „stolicy zabójstw”, „stolicy podpałen” oraz jednego z najbiedniejszych miast USA. Aktualnie w pierwszej dziesiątce najbardziej niebezpiecznych miast USA, dwa pierwsze miejsca zajmują Detroit i St. Louis, natomiast zamyka ten niechlubny ranking Cleveland oraz Buffalo.

Wyludniające się i ubożające miasta „Pasa Rdzy”, legitymujące się skrajnie wysokimi wskaźnikami przestępczości, charakteryzują się jednocześnie wyjątkowo wysokim poziomem degradacji urbanistycznej tkanki. Ogromna i stale rosnąca liczba opuszczonych zakładów, przedsiębiorstw, różnego typu obiektów użyteczności publicznej (w tym nawet w zespole finansowo-biurowych i handlowo-usługowych centrów – *Central Business Districts*) oraz zabudowy mieszkaniowej, dopełniają tragiczny obraz tych miast. Są one namacalnym i wszechobecnym świadectwem tragicznych następstw wieloletniego kryzysu gospodarczego i silnie zaawansowanego procesu *urban decay*, wyznaczającym w ich historii najbardziej bolesne, bo destrukcyjne stadium w procesie ich urbanistycznego rozwoju/urbanistycznych przemian – stadium dezurbanizacji.

Proces degradacji i likwidacji lwiej części ich zabudowy oraz infrastruktury technicznej, pogłębia głównie fakt, iż silnie zubożałej ludności nie tylko nie stać na kosztowne bieżące remonty budynków-mieszkań, ale także opłaty na rzecz miasta (głównie podatków od nieruchomości), czynszu za wynajem a nawet za zużytą wodę, gaz i energię elektryczną. Na domiar złego, za sprawą bardzo licznych podpałen opuszczonej i zdegradowanej zabudowy, liczne kwartały miast, uprzednio zamieszkałe bądź też będące miejscem prowadzenia różnego typu działalności komercyjnej, tworzą „miejskie nieużytki” lub „miejskie pustkowia”, z charakterystyczną obecnością zgłiszczy spalonych domów. Opuszczona i silnie zdegradowana zabudowa sprzyja jednocześnie rozwojowi przestępczości. Ma ona

bardzo często charakter działalności w ramach zorganizowanych gangów ulicznych, członkami których nierzadko są osoby nieletnie.

Utrzymujący się od zakończenia II wojny światowej kryzys ekonomiczny region i miast „Pasa Rdzy” sprawia, że wiele istniejących tu miast, będących do połowy XX w. wzorem amerykańskiej przedsiębiorczości, postępu i sukcesu (utożsamianych ze światowymi centrami hutnictwa żelaza i stali, przemysłu metalowego oraz samochodowego), stało się współcześnie symbolem recesji, degradacji, upadku, przestępczości i powsolitej biedy. Tworzą one w większości przypadków „skarłowaciałe” gospodarczo, demograficznie, społeczno-ekonomicznie i infrastrukturalnie formacje (zwane przez autora *stunted cities*), których ogromny odsetek mieszkańców (w tym dzieci) dotkniętych jest zjawiskiem ubóstwa i szeroko rozumianego wykluczenia.

W świetle powyższego wywodu podkreślić należy zatem z całą ostrością, że przytoczony zespół negatywnych zjawisk i procesów, w rzeczywistości kreuje podstawowe bariery ograniczające skuteczność podejmowanych działań na rzecz ożywienia gospodarczego i odrodzenia miast „Pasa Rdzy”. Były one zarówno w przeszłości jak i współcześnie bardzo ambitne w założeniach, podobnie do tych, które pozwoliły tak twórczo i owocnie wykorzystać zdobycze rewolucji przemysłowej.

W zespole licznych określeń, haseł czy sloganów symbolizujących perspektywiczny kierunek zmian struktury gospodarczej amerykańskiego „Pasa Rdzy” (zapisanych w różnego rodzaju dokumentach planistycznych czy strategiach rozwoju całego obszaru i indywidualnych miast) jak np. *From the Rust Belt to Artist Belt* czy *From the Rust Belt to Robot Belt*, formułowanych m.in. przez środowiska ekonomistów, polityków, naukowców i artystów, za najbardziej uniwersalne oraz trafne w kontekście współczesnego etapu rozwoju cywilizacyjnego i kierunku odrodzenia tego regionu, uznać należy to zapisane w formule *From the Rust Belt to Brain Belt*.

2. PRZEDMIOT, ZAKRES I CELE STUDIUM

Zaprezentowane w 1. rozdziale niniejszego opracowania m.in. główne determinanty tzw. kryzysu miast, będącego efektem długotrwałej recesji gospodarczej ośrodków miejskich, powstałych i rozwijających się jako klasyczne miasta przemysłowe czasów rewolucji przemysłowej, przyniosły w latach 50. XX w. uruchomienie skrajnie destrukcyjnego procesu, określanego terminem *urban decay*. Dowodzi on generalnie faktu, że w procesie historycznego rozwoju wielu miast przemysłowych wyróżnić można dwa fundamentalne, a przy tym z gruntu odmienne, (wręcz przeciwstawne) stadia ich przemian.

Pierwsze z nich, typowe dla miast notujących mniej lub bardziej dynamiczny rozwój ekonomiczny, charakteryzuje się demograficznym, terytorialnym i infrastrukturalnym wzrostem oraz dywersyfikacją przestrzenno-funkcjonalnej struktury tych ośrodków. Reprezentuje ono klasyczne stadium rozwoju ośrodków miejskich zwanym fazą urbanizacji. Rosnący potencjał ekonomiczny i demograficzny miasta (zwanego miastem centralnym) oddziałuje coraz silniej na sąsiadujące z nim obszary, tworzące przedmieścia-strefę podmiejską. Stają się one w tej początkowej fazie rozwoju miejskiego (urbanizacji) ważnym zapleczem dla rozwijającego się rynku pracy miasta, które z czasem jako tzw. ośrodek centralny – miasto centralne, formuje biegun ekonomicznej aktywności, coraz silniej integrującego się przestrzennie i funkcjonalnie zespołu zwanego pierwotnie aglomeracją, definiowaną współcześnie obszarem metropolitalnym (*metropolitan area*).

Realnym i symbolicznym świadectwem siły ekonomicznej tak dynamicznie rozwijających się miast, jest obecność w ich przestrzenno-funkcjonalnej strukturze centrów finansowo-biurowych, administracyjnych i handlowo-usługowych, tzw. *Central Business Districts* – CBD (am. Dow-

ntowns). Dominują one z reguły w krajobrazie wielkich miast swą charakterystyczną, wielokondygnacyjną zabudową, tworząc swoistą „wyspę”, otoczoną mniej lub bardziej rozległym pierścieniem zróżnicowanej funkcjonalnie zabudowy, w której dominują tereny rezydencjalne. Wzrost znaczenia gospodarczego miasta wyrażający się głównie w silnym rozwoju rynku pracy, ożywia demograficznie i ekonomicznie obszary podmiejskie. Uruchomiony zostaje w powyższych okolicznościach proces suburbanizacji, znaczony silnym wzrostem demograficznym przedmieść, których czynni zawodowo mieszkańcy w większości znajdują zatrudnienie na rynku pracy miasta centralnego, osiąganego w ramach codziennych dojazdów, czyli tzw. migracji wahadłowych.

Proces suburbanizacji jest zatem pochodną siły ekonomicznej miasta centralnego, a jego materialnym przejawem jest rozwój demograficzno-przestrzenny obszarów podmiejskich, zdominowanych przez funkcję mieszkaniową. Niezbędne jest tu podkreślenie faktu, iż poza potencjałem ekonomicznym miasta centralnego, na skalę i tempo rozwoju procesu suburbanizacji ogromny wpływ ma rozwój sieci komunikacyjnej oraz zbiorowego i indywidualnego transportu.

Powyższe uwagi mają niezwykle istotne znaczenie w aspekcie omawianej tu tematyki badawczej, gdyż to właśnie miasta amerykańskiego historycznego „Pasa Przemysłowego”, („Pasa Stali”), doświadczyły ogromnego tempa rozwoju obu wspomnianych procesów. Miały one wręcz „podręcznikowy” charakter także w kontekście ujęć teoretyczno-modelowych i definicyjnych dotyczących miast oraz obszarów metropolitalnych w ogólności.

W przypadku omawianych tu miast, powyższe procesy związane były z okresem ekonomicznej prosperity końca XIX w. oraz I połowy XX w., które, w połączeniu z dynamicznie rozwijanym wówczas przemysłem samochodowym sprawiły, że dla stosunkowo licznej rzeszy mieszkańców miast „Pasa Stali” samochód osobowy stał się powszechnym dobrem. Z drugiej strony, silne zróżnicowanie społeczno-ekonomiczne ludności tych miast, któremu od początku XX w. towarzyszyła narastająca segregacja etniczno-rasowa, zdeterminowały fakt wykształcenia się ich specyficznej przestrzenno-funkcjonalnej i społeczno-ekonomicznej struktury.

W kontekście przedmiotowych badań podkreślić należy, iż zachodzące procesy rozwoju i przemian amerykańskich miast ówczesnego „Pasa Stali”, okazały się uniwersalne w światowej skali. Znalazły bowiem one wyraz w licznych pionierskich badaniach, które zaowocowały sformułowaniem szerokiej grupy terminów, pojęć, definicji oraz syntez o teoretyczno-modelowym, oraz uniwersalnym charakterze.

Do klasycznych osiągnięć w tym zakresie zaliczyć należy sformułowane trzy, garścianko-opisowe modele struktury przestrzennej miasta, a mianowicie: model koncentryczny (*Concentric Zone Model*) E.Burgessa (1925), sektorowy (*Sector Model*) H.Hoyta (1939) oraz wieloośrodkowy (*Multiple Nuclei Model*) C.D.Harrisa i E.L.Ullmana (1945).

Zjawisko-proces kryzysu miast, zainicjowany i rozwijający się od lat 50. XX w. w miastach przemysłowych okresu rewolucji przemysłowej, uruchomił w regionie współczesnego „Pasa Rdzy” szeroką gamę pionierskich w swym charakterze, negatywnych-destrukcyjnych zjawisk demograficznych, społeczno-ekonomicznych oraz infrastrukturalnych. Pozostają one nadal przedmiotem badań wielu różnych naukowców, w tym zwłaszcza socjologów, ekonomistów, urbanistów, geografów miast a nawet przedstawicieli nauk medycznych.

Właśnie w miastach amerykańskiego „Pasa Rdzy” zainicjowany został w latach 1950-1960 proces, interpretowany obecnie jako zwiastun wielorakich i destrukcyjnych procesów, będących efektem trwałej recesji ekonomicznej miast i całych regionów. Określany terminem *urban decay*, pierwotnie znaczący był w tej części USA rozwojem procesu zwanym *white flight*, przejawiającym się uruchomieniem i rozwojem fali emigracji białych mieszkańców przemysłowych miast (ze zróżnicowanych etnicznie-rasowo ich obszarów), do homogenicznych pod tym względem ich przedmieść. W ich zbiorowości przeważali reprezentanci klasy średniej europejskiego pochodzenia. Proces ten, okresowo przybierający na sile za sprawą zamieszek na tle rasowym, uruchomił z jednej strony zjawisko-proces dezurbanizacji (w sferze demograficznej – spadek liczby mieszkańców miast, noszący nierzadko znamiona ucieczki), z drugiej natomiast-wzrost poziomu segregacji etniczno-rasowej. Ta ostatnia była zarówno skutkiem wzrostu udziału w miastach słabych ekonomicznie „kolorowych” mieszkańców (na początkowym etapie zasadniczo ludności murzyńskiej), jak też szybkim wzrostem ich liczby, za sprawą utrzymującego się napływu migracyjnego.

Odplywowi na przedmieścia zamożniejszych grup mieszkańców miast centralnych (białych mieszkańców, reprezentantów klasy średniej i wyższej z wysokim udziałem *white collar workers*, czyli pracowników o najwyższych i wysokich kwalifikacjach zawodowych oraz pracowników biurowych), towarzyszyła inicjacja procesu tzw. „filtracji” (*filtering process*). Polega on generalnie na systematycznym przejmowaniu przez słabe i najslabsze ekonomicznie grupy ludności miasta oraz ubogich imigrantów zewnętrznych, opuszczonych zasobów mieszkaniowych, użyt-

kowanych uprzednio przez mieszkańców (w praktyce wyłącznie białej ludności) o wysokim statusie społeczno-ekonomicznym (Smith 1964, Myers 1975, Mydel R., 1996).

Konsekwencją tego nasilającego się zjawiska „filtracji”, była rosnąca liczba wolnych, a nawet opuszczonych i zdegradowanych jednostek mieszkaniowych (mieszkań i budynków, w tym jednorodzinnych). Było to świadectwo rozwoju procesu *residential blight*, wyrażającego się silną destrukcją struktur-zasobów mieszkaniowych. Procesem tym objęte zostały równocześnie zasoby mieszkaniowe zajmowane dotąd przez ubogich, (głównie kolorowych) mieszkańców oraz te przejęte przez nich w procesie „filtracji”, a wcześniej opuszczone przez osoby o wysokim statusie społeczno-ekonomicznym, które przeniosły się na przedmieścia. Obydwa te procesy („filtracji” i *residential blight*) doprowadziły do uformowania w tkance urbanistycznej miast, rozległych obszarów skrajnie zdegradowanej zabudowy oraz dzielnic slumsów, stanowiących element etniczno-rasowych gett. Stanowią one współcześnie trwałe element społeczno-ekonomicznej oraz etniczno-rasowej i infastrukturalnej przestrzeni amerykańskich miast, a jednocześnie stanowią specyficzny typ tzw. „obszarów marginesowych”, powstających pierwotnie w najstarszych strukturach mieszkaniowych centralnych partii miast (w tym w obrębie *Central Business Districts - downtowns*, oraz w bezpośrednim sąsiedztwie tych dzielnic). W warunkach rozwijanych procesów *urban decay*, „filtracji” oraz *residential blight*, rozlewają się one na zasadzie dyfuzji na coraz bardziej odległe od centrum partie miast. Wobec silnego zróżnicowania etniczno-rasowego amerykańskich miast, w połączeniu z ogromnymi dysproporcjami statusu społeczno-ekonomicznego ich mieszkańców, prowadzi to do silnego wzrostu segregacji etniczno-rasowej oraz terytorialnego rozwoju gett (Ward 1981, Huges 1987, Casey-Leininger 1993, Mydel, 1996).

Jednym z najbardziej charakterystycznych ich przejawów jest rozwój terytorialny murzyńskiego getta. Wynika to z faktu, że Afroamerykanie stanowią tę grupę ludności miast amerykańskich (w szczególności w gronie średnich i dużych miast „Pasa Rdzy”), która jako najsłabsza ekonomicznie, w głównej mierze zasiedla i tworzy sterfy mieszkaniowe objęte procesem „filtracji” oraz *residential blight*. W głównych miastach „Pasa Rdzy”, ludność murzyńska stanowi od około 25,0% (Pittsburgh) do niemal 80,0% (Detroit) ogólnej liczby ich mieszkańców.

Powstawanie i rozwój „czarnych gett”, w przestrzeni amerykańskich miast „Pasa Rdzy”, które to zjawisko autor określa terminem „gettoizacji”

struktur demograficznych i przestrzennych, (Mydel R.,1996), należy do klasycznych przejawów kryzysu miast oraz silnie zaawansowanego w nich procesu *urban decay*.

Szczegółowe badania autora dotyczące miasta Buffalo dowiodły, że w okresie 1950-1990 wzrosł odsetek ludności czarnej w ogólnej liczbie mieszkańców (z 4,8% do 36,7%), towarzyszył dynamiczny rozwój terytorialny „czarnego getta”. Zajmowało ono w 1950 zaledwie 2,0% ogólnej powierzchni miasta, by w 1990 roku stanowić aż 29,1% jego terytorium. Jego przestrzenny zasięg pokrywał się m.in. z obszarami o najwyższym poziomie ubóstwa i przestępczości oraz degradacji zabudowy (Mydel R., 1996, ss.122-123).

Syntetyzując ten aspekt kryzysu miast „Pasa Rdzy”, stwierdzić należy, że rozwój powyższych zjawisk-procesów, był generalnie pochodną ich zbyt powolnej deindustrializacji i modernizacji gospodarczych struktur oraz nasilenia procesu suburbanizacji. Ten ostatni proces zachodzi zarówno w warunkach silnej emigracji białych mieszkańców miast na coraz odleglejsze przedmieścia, jak też w ramach czynnej i biernej deaglomeracji aktywności ekonomicznej, czyli przenoszenia z miast na przedmieścia zakładów pracy oraz lokalizacja tam nowych przedsiębiorstw i nowych miejsc pracy. Skutkuje to stałym zmniejszaniem się rynku pracy w mieście centralnym, którego widocznym (i przygnębiającym) skutkiem jest rosnąca liczba nieczynnych i opuszczonych zakładów, obiektów bankowych, biurowych, handlowo-usługowych, kulturalnych, edukacyjnych itp. Jest to klasyczny przejaw postępującej dezurbanizacji w sferze funkcjonalnej, która w perspektywie kilkunastu lat, za sprawą degradacji i powszechnych wyburzeń tego typu opuszczonej i zdewastowanej zabudowy, doprowadzi miasto do fazy dezurbanizacji w sferze infrastrukturalnej, wyrażającej się w tym przypadku zmniejszeniem powierzchni terenów zabudowanych, a w szerszym znaczeniu terenów zainwestowania miejskiego.

Opisane powyżej zjawiska-procesy mają charakter rozwojowy, co prowadzi do coraz większego ich nasilenia-eskalacji, efektem czego jest uruchomienie i rozwój dalszych i nowych jakościowo, negatywnych-destrukcyjnych procesów.

Określane powszechnie jako proces *urban decay*, uruchomione zostały na wielką skalę w przemysłowych miastach „Pasa Rdzy” w latach 1970-1980. Okres ten utożsamiany jest z wielokierunkowymi i zróżnicowanymi jakościowo procesami, które doprowadziły do trwałego procesu odpływu (emigracji) ludności oraz postępującej degradacji – niszczenia tkanki urbanistycznej.

Najbardziej charakterystycznymi przejawami procesu *urban decay* jest zatem trwałe wyludnianie się miast i zmniejszanie ich rynku pracy, wysoki poziom ubóstwa mieszkańców oraz przestępczości, silna segregacja etniczno-rasowa oraz niszczenie zabudowy i infrastruktury technicznej.

W przypadku procesu *urban blight*, uwaga szczególna zwracana jest na wzrokowe, psychiczne oraz psychologiczne i fizyczne efekty tego procesu: skutki życia mieszkańców w środowisku opuszczonych i zniszczonych budynków, opuszczonych i niezagospodarowanych działek (nierazko całych bloków urbanistycznych) oraz niskiego poziomu bezpieczeństwa. Jest to poza tym szczególnie depresyjne środowisko wobec powszechnego braku podstawowych placówek handlowo-usługowych, w tym zwłaszcza szkolnych, medycznych czy też kulturalnych. Obszary tego typu z reguły w skrajnie ograniczonym zakresie objęte są ogólnomiejskim systemem zbiorowej komunikacji. Powyższe okoliczności sprzyjają także rozwojowi tzw. miejskiego stresu, (*urban stress*), na co dodatkowo składa się wspomniany powyżej bardzo niski poziom bezpieczeństwa, wysoka degradacja miejskiej infrastruktury (w tym wodno-kanalizacyjnej), brak lub nieregularność komunikacji miejskiej oraz silne zanieczyszczenie środowiska przyrodniczego.

Wielu specjalistów z zakresu nauk medycznych wprowadziło z początkiem XXI w. do literatury przedmiotu termin „toksycznego stresu” (*toxic stress*). Jest on właśnie udziałem części mieszkańców amerykańskiego „Pasa Rdzy”, a który utożsamiany jest z realnym i potencjalnym negatywnym wpływem na ogólny rozwój człowieka żyjącego w tak silnie zdegradowanym i zdeorganizowanym środowisku miejskim oraz w nieprzewidywalnym środowisku domowym-rodzinnym, silnie zubożałych rodzin (m.in. Schultz A.J., i in., 2005, Thompson R.A.,2014, Geronimus A.T., i in.,2015).

Z naukowego punktu widzenia i planowania urbanistycznego, te opuszczone, silnie zdegradowane oraz zróżnicowane funkcjonalnie zespoły miejskiej zabudowy wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, sklasyfikowane są w dwóch podstawowych kategoriach. Nawiązują one do ich minionych funkcji oraz możliwości ich ponownego wykorzystania – zagospodarowania.

W tkance urbanistycznej historycznych miast przemysłowych dotkniętych procesem *urban decay*, szczególnie silnie zaznaczają swoją obecność tereny byłych zakładów i wielkoprzestrzennych kombinatów przemysłowych - typowych świadków ich industrialnej przeszłości. Charakteryzują się one przy tym często wysokim poziomem zaburzenia i degradacji śro-

dowiska przyrodniczego, w tym zanieczyszczeniem chemicznym gruntów oraz wód podziemnych. Określane od początku lat 90. XX w. terminem *brown fields*, ze względu na wysoką atrakcyjność lokalizacyjną w przestrzeni poprzemysłowych miast, są często przedmiotem działalności inwestycyjnej w ramach procesu rewitalizacji i restrukturyzacji.

W warunkach rozwijającego się procesu *urban decay*, omawiane miasta doświadczały także kryzysu i spadku zatrudnienia w sektorze usługowym. Jego następstwa najbardziej widoczne w centrach miast (łącznie z *Central Business Districts*), znaczone obecnością opuszczonych, nieużytkowanych a niekiedy silnie zdegradowanych obiektów-zespołów zabudowy biurowej, użyteczności publicznej, handlowo-usługowej, kulturalnej, itp. Powyższe obszary określane są w literaturze przedmiotu terminem *grey fields*, a w węższym zakresie utożsamiane bywają z opuszczonymi, (nierzadko rozległymi przestrzennie) zespołami centrów handlowych, wraz z przyległą infrastrukturą (Bodzin S., Greenberg E., 2001, Newton P.W., 2017).

Generalizując powyższe uwagi, autor podkreśla okoliczność, iż dla miast objętych długotrwałym procesem *urban decay*, charakterystyczna jest powszechna obecność w urbanistycznej tkance zarówno *brown fields* jak też *grey fields*. Stanowią one mogą nawet do kilkudziesięciu procent ogólnej powierzchni miast. Dowodzi to ogromnych wyzwań na drodze do ich rewitalizacji i restrukturyzacji, wynikających z nowych założeń ponownego ekonomicznego i przestrzenno-funkcjonalnego rozwoju tych ośrodków.

Wskutek rozwoju procesu *urban decay* miasta amerykańskiego „Pasa Rdzy” doświadczają od połowy XX w. szerokiego spektrum negatywnych-destrukcyjnych zjawisk i procesów, rozwijanych w sferach gospodarczej, demograficznej i infrastrukturalnej. W ich następstwie większość miast tego regionu tworzy wspólnie „skarłate” organizmy osadnicze, których relatywnie duża część mieszkańców dotknięta jest ubóstwem i społecznym wykluczeniem. Charakterystycznym zjawiskiem jest w nich utrzymujący się wysoki poziom przestępczości, przekraczający od kilku do nawet kilkudziesięciu razy średnie krajowe wartości wskaźników. Powszechne poczucie zagrożenia mieszkańców w sytuacji, gdy większość miast „Pasa Rdzy” zaliczana jest do kategorii najmniej bezpiecznych, stanowi jeden z najistotniejszych czynników determinujących m.in. fakt ich niskiej atrakcyjności lokalizacyjnej oraz niskiej jakości życia szerokiej rzeszy mieszkańców. Niski poziom bezpieczeństwa w miastach tego regionu zasadniczo też osłabia skalę i tempo procesów rewitalizacji, restrukturyza-

cji i modernizacji ich gospodarki (powodując niski poziom atrakcyjności dla lokalizacji inwestycji i działalności gospodarczej) oraz utrzymywanie procesu spadku liczby ich mieszkańców.

Rozwijane w miastach „Pasa Rdzy” tego typu destrukcyjne zjawiska i procesy, nie mają współcześnie odpowiednika w skali krajowej ani światowej, co do skali i różnorodności. W powyższych okolicznościach są więc one przedmiotem badań przez przedstawicieli różnych dziedzin nauki, a których rezultaty, zapisane w syntetycznej formie znajdują m.in. wyraz w specjalistycznej terminologii, definicjach czy ujęć teoretyczno-modelowych o uniwersalnym charakterze. Większość z nich przytoczono już i skomentowano we wcześniejszych treściach niniejszego opracowania.

Tak jak dla okresu międzywojennego, dynamiczny rozwój miast przemysłowych ówczesnego „Pasa Stali” stał się m.in. wzorem do sformułowania powszechnie uznanych i przyjętych teorii struktury przestrzennej miast, w końcu XX w., znaczącym silnym zaawansowaniem procesów *urban decay* i *urban blight*, znamienne było sformułowanie znanej teorii „rozbitych okien” (*broken windows*). Ta socjologiczna i kryminologiczna teoria, sformułowana w 1982 r. przez Wilsona i Kellinga (Wilson J.Q., Kelling G.L., 1982), dowodziła związku między brakiem reakcji na łamanie pozornie nieistotnych norm społecznych w środowisku miejskim (np. wybijanie szyb w oknach opuszczonych budynków, ich systematyczna dewastacja, nieporządek i różne przejawy wandalizmu – np. podpalanie opuszczonych domów), a rosnącą liczbą aktów wandalizmu, chuligaństwa oraz nasilającą się przestępczością. Towarzyszy temu wzrost poczucia zagrożenia i strachu wśród ludności zamieszkałej w otoczeniu systematycznie dewastowanej zabudowy, osłabianie oraz zrywanie więzi sąsiedzkich i społecznych oraz ucieczka jej części do bardziej bezpiecznych dzielnic, lub poza miasto (Kelling G., Coles C., 1996, Sampson R.J., 2012).

Różnorodne aspekty kryzysu amerykańskich miast „Pasa Rdzy” objętych procesem *urban decay* pozostają od lat 60. XX w. przedmiotem badań licznej rzeszy specjalistów. Znajduje to wyraz w obszernym już dorobku naukowym oraz licznych raportach, głównie na użytek miejskich władz administracyjnych, gospodarczych i planistycznych. Opracowania te, z których korzystał też autor (patrz Bibliografia) znamionuje często skrajnie wysoki poziom szczegółowości. Celem autora było bowiem poszukiwanie wielorakich determinant i związków (w tym natury socjologicznej i psychologicznej), leżących u podstaw zarówno zdarzeń incydentalnych, jak również ogólnie znanych procesów i zja-

wisk. Fakt powyższy znajduje jednoznaczne potwierdzenie w przytoczonych uprzednio różnego rodzaju specjalistycznych terminach, których znajomość stanowi swoisty klucz do zrozumienia rozwoju nader złożonego procesu *urban decay* oraz jego wielorakich następstw w sferze demograficznej, ekonomicznej, społecznej, funkcjonalnej oraz infrastrukturalnej. Podkreślić należy, że wszystkie te teorie i interpretacje sformułowano niemal wyłącznie na kanwie badań amerykańskich miast „Pasa Rdzy”, które jak wiadomo, pozostają najdłużej (w porównaniu z innymi miastami przemysłowymi z okresu rewolucji przemysłowej) w fazie gospodarczej zapaści i procesu *urban decay*. One też najsilniej dotknięte zostały negatywnymi, destrukcyjnymi zjawiskami i procesami, niezmiennie górującymi nad efektami podejmowanych wysiłków przez władze administracyjno-gospodarcze i polityczne na rzecz rewitalizacji i modernizacji gospodarki tych miast oraz reorganizacji ich przestrzenno-funkcjonalnej struktury.

Podjęwaną problematykę badawczą znamionuje obecność trzech podstawowych nurtów. Pierwszy z nich polega na ogólnej charakterystyce pojedynczych problemów w ujęciu regionalnym oraz w zespołach miast „Pasa Rdzy” (np. Wilson J.Q., Kelling G., 1982, Wikstrom P.O., 1991). Procesy deindustrializacji oraz ich następstwa w aspekcie kryzysu miast przemysłowych USA, stanowią treść opracowań m.in. Bluestona B., i Harrisona B., (1982) oraz Freya W.H., i Spearea A.J., (1988). Z kolei badania Mallacha A. (2018a i 2018 b) poświęcone kryzysowi opuszczonych-wolnych domów w miastach USA, (ze szczególnym uwzględnieniem miast „Pasa Rdzy”) zaliczamy do najbardziej wartościowych pod względem naukowym i merytorycznym. Wielu autorów skupiła swój wysiłek badawczy na problemie formowania się gett murzyńskich, z których to prac na wyróżnienie zasługuje monografia Wilsona D. (2013).

Drugi nurt badań dotyczy pojedynczych problemów-zjawisk będących następstwem rozwoju procesu *urban decay* w indywidualnych miastach omawianego regionu. Z grona bardzo licznych prac tego typu, na wyróżnienie zasługują m.in. opracowanie monograficzne Surgea T., (2005) poświęcona strukturze rasowej i nierównościom społeczno-ekonomicznym w Detroit oraz studium Hirscha A.R., (1983) na temat formowania drugiego getta w Chicago.

Najmniej liczną grupę opracowań reprezentują te poświęcone gruntownej i wieloaspektowej prezentacji następstw kryzysu miast objętych długotrwałym procesem *urban decay*, oraz poszukiwaniu związków przyczynowo-skutkowych w powyższym zakresie. Autor ma tu na uwa-

dze badania prezentujące oraz syntetyzujące procesy wyludniania, zmian struktur etniczno-rasowych ludności i rozwoju przestrzennego murzyńskich gett, poziomu ubóstwa i skali przestępczości oraz degradacji tkanki urbanistycznej.

Postępowania badawcze prowadzono w tym zakresie bądź to dla poszczególnych miast bądź grupy miast regionu, lub też na poziomie tzw. jednostek statystycznych, na które podzielone są amerykańskie miasta. Opracowania powyższego typu charakteryzują się jednocześnie złożonością zakresu tematycznego oraz zróżnicowanym poziomem szczegółowości. W przypadku studiów dotyczących skali oraz skutków zjawisk i recesyjnych procesów, będących następstwem procesu *urban decay*, dominuje ich ogólnomiejska interpretacja oraz ocena, podkreślając przy tym zakres różnic i odmienności w odniesieniu do średnich krajowych wartości zastosowanych wskaźników.

W zespole najnowszych opracowań tego typu wyróżnić można m.in. studium monograficzne Sampsona R.J. (2012) dotyczące Chicago oraz pracę Hartleya D. (2012) poświęconą problematyce przestrzennego zróżnicowania skali wyludniania oraz mediany dochodów gospodarstw domowych w latach 1970-2006 w Buffalo, Pittsburghu, Cleveland i Detroit. Autor przypomina tu własne opracowanie monograficzne poświęcone Buffalo. Postępowaniem badawczym (w ramach jednostek statystycznych) zawierającym się w przedziale 1950-1990, objął on m.in. problem czasowo-przestrzennej zmienności wzrostu/spadku liczby ludności ogółem oraz według grup etniczno-rasowych i społeczno-ekonomicznych (w kategorii *white collar*, *grey collar* i *blue collar workers*), ewolucji przestrzennych układów poziomu zamożności ludności oraz stopnia degradacji zabudowy i poziomu aktywności budowlanej. Wyniki tych badań prowadzonych przez autora podczas pobytu na State University of New York at Buffalo, pozwoliły mu m.in. określić szczegółowo proces przestrzennej dyfuzji „czarnego getta”, w powiązaniu z procesem *white flight* i „filtracji”, oraz związku pomiędzy poziomem zamożności i stopniem degradacji tkanki urbanistycznej tego miasta.

Wśród najnowszych opracowań na wyróżnienie zasługuje studium Maloney'a M., i Auffrey'ego C. (2013), dotyczące wizerunku demograficznego i społeczno-ekonomicznego Cincinnati. Jest to bardzo obszerne, o wysokim poziomie szczegółowości opracowanie, ilustrujące w ramach jednostek statystycznych m.in. przestrzenne zróżnicowanie obrazu etniczno-rasowego ludności tego miast, ich struktury wieku, poziomu edukacji i zamożności. To bogato udokumentowane statystycznie stadium

(dane głównie za lata 2005-2009), reprezentuje typ pracy poznawczej, pozbawionej jednak syntez o wysokich wartościach naukowo-modelowych. Miało ono ogromny walor praktyczny, gdyż jego treści mogą zostać wykorzystane w planowaniu urbanistycznym, a w szczególności w przygotowaniach różnych strategii rewitalizacji, restrukturyzacji oraz odnowy Cincinnati (autor jest pracownikiem naukowo-dydaktycznym Szkoły Planowania tamtejszego Uniwersytetu).

Region amerykańskiego „Pasa Rdzy” jest jak wiadomo obszarem największej na świecie koncentracji starych miast przemysłowych objętych wieloletnim kryzysem gospodarczym. Pomimo nasilającego się procesu *urban decay* osłabiającego ich pozycję w systemie osadniczym i ekonomicznym kraju (za sprawą silnego spadku ich zaludnienia oraz wieloletniej gospodarczej recesji), niezmiennie funkcjonują jako jego główne ogniwa osadniczo-gospodarcze. Do tych największych ośrodków pod względem liczby ludności należały w 2016 Chicago (2 695,3 tys. mieszkańców), Detroit (672,3 tys.), Cleveland (385,8 tys.), St. Louis (311,4 tys.), Pittsburgh (303,6 tys.), Cincinnati (299,1 tys.), Toledo (273,1 tys.) oraz Buffalo (259,0 tys.).

W literaturze przedmiotu za klasyczne przykłady ośrodków miejskich dotkniętych najsilniej destrukcyjnymi zjawiskami i procesami, wynikającymi z trwającego od lat 50. XX w. procesu *urban decay* uznawane są powszechnie 4 z wyżej wymienionych: Detroit, Cleveland, Pittsburgh i Buffalo. Ze względu na skalę negatywnych następstw kryzysu miast na poziomie regionalnym oraz krajowym, listę powyższą uzupełniają jeszcze z reguły St. Louis i Cincinnati. Wszyskich 6 wymienionych miast jest też najczęstszym przedmiotem badań, przy czym prymat w tym względzie przypada w udziale Detroit, miasta dotkniętego najbardziej negatywnymi następstwami kryzysu gospodarczego oraz najtrudniej radzącemu sobie z ograniczeniem skali jego destrukcyjnych następstw.

W świetle dotychczasowego dorobku naukowego oraz doświadczeń badawczych autora dotyczących kryzysu amerykańskich miast i procesu *urban decay* (Mydel R., 1996, 2018), najbardziej reprezentatywny zespół miast „Pasa Rdzy” w tym zakresie tworzą: Detroit, Cleveland, St. Louis, Cincinnati, Pittsburgh i Buffalo. One też były przedmiotem szczegółowych badań autora. Pomimo utrzymującego się kryzysu ich gospodarki, skutkującym nadal procesem spadku zaludnienia, tworzą one podstawowe ogniwa systemu osadniczego oraz demograficznego i gospodarczego „Pasa Rdzy”. Doświadczają też one najdłuższego i najboleśniejszego w skutkach kryzysu gospodarczego, który uczynił z nich ośrodki miej-

skie o silnie zdeformowanej, (wręcz „skarłaje”) strukturze ekonomicznej, społecznej i przestrzenno-funkcjonalnej. W ich urbanistycznym krajobrazie powszechna jest obecność silnie zdewastowanej i opuszczonej zabudowy komercyjnej oraz mieszkaniowej, a silnie zgettoizowana tkanka miejska, podkreślająca wysoki stopień segregacji etniczno-rasowej i społeczno-ekonomicznej mieszkańców, cechuje się wysokim poziomem ubóstwa, przestępczości i społecznego wykluczenia. Są to w gruncie rzeczy głęboko zdeformowane wręcz „skarłaje” ekonomicznie, społecznie i przestrzennie „organizmy miejskie”, będące klasycznym przykładem (wręcz symbolem), wielorakich, w tym destrukcyjnych następstw procesu *urban decay*, a w szerszym zakresie procesu dezurbanizacji.

Zasadność wyboru powyższych 6 miast jako przedmiotu badań potwierdzają zarówno wcześniejsze rozważania na temat historii „Pasa Rdzy” i jego głównych miast przemysłowych, jak również współczesne statystyki demograficzno-społeczne, ekonomiczne itp., dokumentujące trwałą i wieloraką obecność wielu destrukcyjnych zjawisk i procesów (Tab.2).

Godnym podkreślenia w tym miejscu jest także fakt, iż recesyjne trendy nie tylko trwają, lecz pogłębiają się pomimo podejmowanych różnych działań na rzecz rewitalizacji i modernizacji struktur ekonomicznych i przestrzennych w tych miastach. Efekty powyższych wysiłków mają bowiem bardzo ograniczony zakres, gdyż te z reguły bardzo kapitałochłonne działania inwestycyjne, są zbyt skromne w relacji do ogromnych potrzeb oraz mają charakter lokalny (wręcz „punktowy”), nie zaś wieloprzestrzenny lub ogólnomiejski charakter. Wyjątkowymi w tym względzie są tylko realizowane plany i programy wyburzeń opuszczonych i silnie zniszczonych domów. Jest to część strategii porządkowania przestrzeni miast „Pasa Rdzy”, która w założeniu ma przynieść obniżenie poziomu przestępczości oraz miejskiego stresu.

Pozytywne efekty realizowanych przedsięwzięć rewitalizacyjnych najsilniej dominują w centralnych częściach omawianych miast. Znaczone są one obecnością zarówno zrewaloryzowanych i zrewitalizowanych budowli historycznych, jak też oddaniem do użytku ultranowoczesnej, wysokościowej zabudowy, formujących nowoczesne centra biznesowe, administracyjno-biurowe, handlowo-usługowe i kulturalne. Obecność tych ostatnich ma także ważny wymiar symboliczny oraz charakter, gdyż rodzi nadzieję na odrodzenie się miast, szczególnie ważne dla potencjalnych inwestorów oraz zubożałych mieszkańców, rezydujących w ich silnie wyludnionych i zdegradowanych strefach przejściowych oraz zewnętrznych.

Tabela 2. Wybrane wskaźniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne oraz poziom przestępczości (bezpieczeństwa) badanych miast „Pasa Rdzy” na tle kraju (2016)

Wyszczególnienie	Nazwy miast						USA
	Detroit	Cleveland	St.Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	
Ludność ogółem /1000/	672,3	385,8	311,4	299,1	303,6	259,0	318 560,1
% zmian liczby ogółem 1950-2016	- 63,7	- 57,8	- 63,7	- 40,7	- 55,1	- 55,4	110,5
% zmian liczby: ludności białej	- 95,5	- 82,7	-80,7	- 64,5	- 66,5	- 77,0	72,9
ludności czarnej	76,1	30,8	-5,5	64,1	- 17,3	163,9	167,5
% udziału w ogólnej liczbie mieszkańców							
ludności białej	10,2	34,3	43,5	50,5	65,5	48,1	73,3
ludności czarnej	78,7	50,1	46,7	42,9	22,5	37,9	12,6
Mediana dochodów /1 mieszkańca USD	16 784	19 137	28 794	28 465	30 244	21 566	31 099
% ludności żyjącej poniżej poziomu ubóstwa	35,7	35,0	23,8	26,0	19,2	30,5	12,7
Stopa bezrobocia (%)	11,5	6,3	5,7	4,3	4,7	7,0	4,9
Wskaźniki przestępczości (na 100 tys. mieszk.)	6 820,8	7 028,9	8 035,0	6 219,0	4 095,6	5 315,4	2 837,7
zabójstwa	45,1	35,0	60,4	19,1	18,8	17,1	5,3
zgwalcenia	86,1	126,4	93,8	83,3	33,1	59,4	29,6
rozboje	437,2	771,6	612,1	427,6	330,6	407,5	102,9
pobicia	1 468,8	698,0	1 167,6	380,1	399,7	625,8	248,3
włamania	1 306,0	1 639,7	1 028,8	1 314,6	604,4	1 022,0	468,9
% wolnych oraz opuszczonych domów/jednostek mieszkaniowych	29,8	21,0	20,2	16,5	13,6	16,3	12,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie; www.censusreporter.org; www.city-data.com/city/; [hasła] *Detroit, Cleveland, St.Louis, Cincinnati, Pittsburgh, Buffalo*; *American Fact Finder; Income and Poverty in the United States. People in Poverty by Selected Characteristics:2016 to 2017.*

Będące przedmiotem badań autora stare miasta przemysłowe współczesnego „Pasa Rdzy” liczyły w 2016 roku od około 700,0 tys. mieszkańców (Detroit 672,3 tys. osób) do nieco ponad 250,0 tys. mieszkańców (Buffalo 259,0 tys.). Należały one do grupy średnich i dużych miast, które w okresie 1950-2016 odnotowały najwyższy spadek zaludnienia. Z powyższego punktu widzenia prymat przypadł w udziale miastu Detroit oraz St. Louis

(spadek liczby mieszkańców po 63,7%). W przypadku Cleveland, Pittsburgha i Buffalo, skala depopulacji wynosiła średnio 55,0%. Równie znaczący spadek liczby mieszkańców w okresie 1950-2016 zanotowało miasto Cincinnati (o 40,7%), dowodząc jednoznacznie faktu, że wszystkie badane miasta objęte zostały długotrwałymi i skrajnie destrukcyjnymi procesami typu *white flight*, „filtracji” i *urban blight*. Ten ostatni proces przyniósł silny wzrost obszarów z obecnością opuszczonych i silnie zniszczonych budynków, terenów pozbawionych zabudowy i wolnych działek oraz nieużytków miejskich. Znamionym i typowym dla badanych miast jest też skrajnie wysoki poziom zaawansowania procesu *white flight*. Znajduje to wyraz w wysokich wartościach spadku liczby białych ich mieszkańców, odpływ których stanowi podstawowy czynnik procesu depopulacji. I tak w okresie 1950-2016 spadek populacji białej ludności badanych ośrodków miejskich osiągnął wartości w przedziale od 65,4% (Cincinnati) do 95,5% (Detroit). Procesowi *white flight* towarzyszył zarazem silny napływ i wzrost populacji Afroamerykanów. Skutkowało to fundamentalnymi zmianami struktury etniczno-rasowej mieszkańców tych miast. Charakteryzuje ją obecnie duża liczba, a niekiedy wyraźna przewaga, w ogólnej liczbie mieszkańców, ludności murzyńskiej (Afroamerykanów), przewyższającej kilkakrotnie średnią krajową wynoszącą 12,6%. Rekordowo wysoki udział tej grupy etniczno-rasowej w ogólnej liczbie mieszkańców notuje Detroit (78,7% ogółu ludności miasta), przy względnie wysokim jej udziale w Cleveland (50,1%), St.Louis (46,7%) i Cincinnati (42,9%).

Kolejnym świadectwem wysokiego poziomu reprezentatywności wybranych do badań miast jest niewątpliwie utrzymujący się od lat wysoki poziom ubóstwa ich mieszkańców. Notuje on w kategorii dużych miast rekordowo wysokie wartości, przewyższające nawet 3-krotnie średnią krajową (Tab. 2). Utrzymujący się wysoki odsetek ludności żyjącej poniżej poziomu ubóstwa (od 19,2% w Pittsburghu do 35,0% w Detroit i Cleveland, należy do najbardziej charakterystycznych następstw trwającego od 1950 roku kryzysu ekonomicznego miast „Pasa Rdzy”, leżącego u podstaw rozwoju procesu *urban decay*, z jego wielorakimi recesyjnymi i destrukcyjnymi zjawiskami i procesami.

Wszystkie badane miasta przeszły także typową drogę rozwoju i transformacji: od stadium bezprecedensowego rozwoju gospodarczego i demograficznego wzrostu, czyniącego z nich (do połowy XX w.) symbol amerykańskiej przedsiębiorczości i sukcesu, po stadium najdłuższego i najgłębszego kryzysu gospodarczego, który uczynił z nich obecnie symbol recesji, degradacji i upadku.

Ubóstwo, kojarzone najczęściej z państwami o niskim poziomie rozwoju gospodarczego, uznawane jest w miastach „Pasa Rdzy” za najbardziej bolesny oraz wstydlivy problem kraju, stanowiącego czołową potęgę ekonomiczną współczesnego świata. Ma ono swoje pierwotne źródło w recesji ekonomicznej, którym dotknięci zostali przede wszystkim słabo wykształceni i posiadający bardzo niski poziom kwalifikacji zawodowych Afroamerykanie, tudzież coraz liczniejsza populacja osób latynoskiego pochodzenia. Przedstawiciele obu tych grup etniczno-rasowych charakteryzują się szczególnie niskimi dochodami zarówno w kategoriach indywidualnych mieszkańców, jak też w kategorii gospodarstw domowych z dochodami poniżej poziomu ubóstwa. Podkreślić należy, że powyższa sytuacja znacząca jest średnio niemal 2-krotnie niższą medianą dochodów na gospodarstwo domowe oraz na statystycznego mieszkańca badanych miast ogółem w stosunku do średniej krajowej. Tak np. mediana dochodów na jednego mieszkańca Cleveland wynosiła w 2016 roku 19,1 tys. dolarów, przy średniej krajowej 31,1 tys. dolarów. W zbiorowości ludności czarnej tego miasta notowała wielkość 14,3 tys., a wśród populacji Latynosów zaledwie 13,9 tys. dolarów. Odnotować jednocześnie należy, iż notowana stopa bezrobocia w tym mieście wynosiła w powyższym roku zaledwie 6,3%, przy średniej krajowej 4,9%. Powyższy przykład ilustruje w sposób symboliczny związek relatywnie niskich dochodów gospodarstw domowych i poszczególnych mieszkańców miast „Pasa Rdzy” nie z wysoką stopą bezrobocia lecz, co należy podkreślić ze szczególną ostrością, generalnie niskimi kwalifikacjami zawodowymi ludności znajdującej się na rynku pracy. Ta grupa czynnej zawodowo ludności, zdominowana przez Afroamerykanów oraz Latynosów (stanowili oni w przypadku Cleveland odpowiednio 50,1% oraz 10,8% ogółu mieszkańców – 2016 rok), zatrudniona jest z reguły na nisko płatnych stanowiskach pracy, w tym bardzo często na zasadzie zatrudnienia okresowego oraz niepełnego jako tzw. *part time workers*.

W miastach amerykańskiego „Pasa Rdzy” ich populacja jest zatem szczególnie duża, reprezentując większość mieszkańców o bardzo niskim statusie ekonomicznym i społecznym. Złą sytuację ekonomiczną ludności miast tego regionu pogarsza nietypowa, a zarazem specyficzna okoliczność. Składa się na nią fakt wysokich wskaźników przestępczości, co skutkuje powszechną obecnością wśród ich mieszkańców byłych więźniów. Jak dowodzą badania, „cieszą się” oni skrajnie złą opinią zarówno wśród pracodawców jak też w społecznym środowisku. Znajduje to wyraz zarówno w pogardliwym wręcz ich nazewnictwie – terminologicznej styg-

matyzacji (np. *dregs*- męty, *the rabble* – motłoch czy *social trash* – społeczne śmieci) oraz w powszechnej niechęci do zatrudniania ich przez pracodawców na odpowiedzialnych stanowiskach (Travis J., Western B., Redburn F.S., 2014, Coloute L., Kopf D., 2019).

Bardzo trudna sytuacja społeczno-ekonomiczna szerokiej rzeszy mieszkańców w połączeniu ze skrajnie wysokim stopniem oraz przestrzennej skali procesu degradacji miejskiej zabudowy i szeroko rozumianej infrastruktury sprawia, że miasta „Pasa Rdzy” (w tym te będące przedmiotem badań autora), charakteryzują się skrajnie wysokimi wskaźnikami przestępczości. Są one bowiem wyraźnie wyższe od wartości ogólnokrajowej, oscylując w odniesieniu do przestępczości ogółem, w przedziale od ok. 45,0% (Pittsburgh) do niemal 200,0% (St.Louis) powyżej średniej krajowej. W kategorii przestępstw z użyciem przemocy, a więc tych najcięższych, wskaźniki przestępczości notują rekordowe wielkości w skali kraju. Przewyższają one od 200,0% (Pittsburgh) do ponad 700,0% (Detroit) średnią krajową, czyniąc z badanych miast najbardziej niebezpieczne ośrodki miejskie USA. Od lat znajdują się one na szczycie niechlubnej listy przestępczości w miastach kraju, nosząc często miano np. „stolicy przestępczości”, „stolicy zabójstw”, „stolicy podpaień”, czy też „najbiedniejszych” miast kraju. Najczęściej na tego typu listach goszczą Detroit, St.Louis, Cleveland oraz Buffalo. One też w 2016 roku zajmowały kolejno 3 pierwsze miejsca na liście najniebezpieczniejszych miast USA (z punktu widzenia wartości wskaźnika przestępstw z użyciem przemocy), natomiast miejsce 10 przypadło w udziale Buffalo.

Poziom przestępczości w miastach „Pasa Rdzy”, znaczony najwyższymi jej wskaźnikami, jest niewątpliwie jednym z najbardziej bolesnych a zarazem najtrudniejszych do rozwiązania problemów społecznych i ekonomicznych. Ogromna jej skala, mająca wręcz masowy charakter, poza skutkami prawnymi itp. , rodzi liczne negatywne zjawiska natury społecznej, ekonomicznej itp. Należy do nich przede wszystkim problem tzw. *single parenthood* (niepełnych rodzin), który wyraża się w opiece i wychowywaniu dzieci przez tylko jednego z rodziców (zwykle matkę), co z reguły spowodowane jest okolicznością odbywania kary więzienia przez drugiego rodzica. Skutkuje to zarówno ubożeniem tego typu rodzin, w tym w szczególności dzieci (przechodzą szybko w tzw. strefę ekonomicznego ubóstwa), bardzo niskim poziomem edukacji dzieci, nierzadko tragiczną w skutkach utratą kontroli nad ich wychowaniem, jak też wchodzeniem ich na drogę przestępczości (bardzo duża zbiorowość nieletnich przestępców, będących często członkami licznych gangów ulicznych).

Bardzo ważnym społecznie i ekonomicznie efektem jest także wzrost udziału w ogólnej liczbie mieszkańców populacji byłych więźniów, z których część powraca do przestępczych środowisk. Mają oni także generalnie trudności z ponownym zatrudnieniem, co sprzyja ich społecznemu wykluczeniu i pogłębia stan ubóstwa ich rodzin. O skali powyższego problemu w kontekście możliwości powrotu do swoistej normalności codziennego życia, (w tym przywrócenia czy też ewentualnie podniesienia statusu społeczno-ekonomicznego licznej zbiorowości tej kategorii osób) świadczy także podkreślana wcześniej ich stygmatyzacja w kategoriach społeczno-terminologicznych.

Do szczególnie destrukcyjnych następstw procesu *urban decay* w badanych miastach „Pasa Rdzy” zalicza się powszechną obecność w ich przestrzeni oraz miejskim krajobrazie, silnie zróżnicowanych pod względem zajmowanej powierzchni formacji typu *brown fields* oraz *grey fields*. Formują je głównie, jak nam już wiadomo, wolne, opuszczone, silnie zniszczone, często wręcz zdewastowane i zrujnowane budowle o zróżnicowanej strukturze funkcjonalnej, wraz z towarzyszącymi im urządzeniami miejskiej infrastruktury (parkingi, stacje benzynowe, place zabaw, szkolne tereny sportowe itp.). Ten typ środowiska miejskiego, charakteryzujący się zarazem powszechną obecnością opuszczonych i zdewastowanych budynków, oraz pozbawionych zabudowy i zaniedbanych działek itp., sprzyja rozwojowi różnego rodzaju zjawisk marginesowych oraz destrukcyjnych procesów. Są to obszary o najwyższym poziomie przestępczości, ubóstwa i biedy, a zamieszkujący tam najsłabsi ekonomicznie mieszkańcy, dotknięci są wszystkimi możliwymi następstwami procesu *urban blight*, „toksycznego stresu” oraz społecznego wykluczenia.

W uniwersalnej formule statystycznej, (choć wg. autora nieadekwatnej do rzeczywistych rozmiarów negatywnych skutków w sferze przestrzennej i społeczno-ekonomicznej), jego skalę odzwierciedla odsetek wolnych oraz opuszczonych domów-jednostek mieszkaniowych w stosunku do ogólnomiejskich zasobów mieszkaniowych (tzw. *vacancy rate*). W przypadku miast „Pasa Rdzy” wskaźnik ten jest wielokrotnie wyższy od średniej krajowej (4,3%), osiągając najwyższe wartości w Detroit (29,8%), Cleveland (21,0%) oraz St.Louis (20,2% - Tab. 2). Zgodnie z demograficznymi trendami, znaczącym dalszym spadkiem liczby mieszkańców, *vacancy rate* w miastach „Pasa Rdzy,, będzie stale wzrastał w kolejnych dekadach rozwoju procesu *urban decay*.

Podkreślić należy w tym miejscu niezwykle istotny fakt, iż w sytuacji amerykańskich miast „Pasa Rdzy” objętych procesem *urban decay*, stan

techniczny dziesiątek tysięcy obiektów jest tak niski, a skala ich degradacji-dewastacji tak ogromna, że najbardziej racjonalnym oraz praktycznym działaniem okazuje się ich masowe wyburzenie. Wynika to z tej prostej przyczyny, że wysokie koszty ich ewentualnego remontu w warunkach głębokiego zubożenia ludności i skromnych zasobów finansowych miast, stanowią zasadniczą barierę, uniemożliwiającą ich odbudowę i rewitalizację. Poza tym, aby podnieść poziom bezpieczeństwa oraz jakość życia w miastach (zarówno w sferze społeczno-ekonomicznej, jak też psychologicznej, w tym obniżenia skutków *urban blight*, *urban stress* oraz *toxic stress*), najbardziej racjonalnym i zarazem skutecznym działaniem okazuje się właśnie systematyczne wyburzenie zdegradowanej zabudowy. Przedmiotowy proces wyburzeń, (*nota bene* bardzo kosztowny), ma z reguły charakter szczegółowo zaplanowanych działań, u podłoża którego leży hasło-idea: *vacancy creates more vacancy* oraz *demolition means progress* (m.in. *Detroit Demolition Program 2001-2024*, Walkers S., Rosenman A., 2015, Mallach A., 2018a).

Aby uświadomić czytelnikowi skalę tych wyzwań, autor posłuży się w tym miejscu danymi statystycznymi dotyczącymi miasta Detroit. Ten największy ośrodek miejski w grupie badanych miast miał w 2015 roku na swym terytorium około 165 000 wolnych i opuszczonych działek, w obrębie których znajdowało się 75 000 domów przeznaczonych do wyburzenia. Stosownym będzie tu nadmienić, że w rezultacie wieloletniego procesu *urban decay*, prawie 30,0% terytorium Detroit stanowią obszary opuszczone i silnie zdegradowane. Władze miasta zapewniają jednocześnie, że do 2024 roku nie tylko znikną z krajobrazu miejskiego zdegradowane elementy jego infrastrukturalnej tkanki, lecz także wszystkie inne przejawy wyniszczającego procesu *urban decay* (wg *Detroit Demolition Program 2001-2024*). Oznacza to zatem zahamowanie procesu dezurbanizacji w sferze infrastrukturalnej oraz jego najbardziej charakterystycznego przejawu jakim jest silnie zaawansowany proces wyludniania. Problemem Detroit, (jak też pozostałych, silnie wyludnionych dużych i wielkich miast przemysłowych „Pasa Rdzy”), pozostaje kwestia ich funkcjonalnej restrukturyzacji-modernizacji, podniesienia poziomu edukacji młodego pokolenia mieszkańców oraz przebudowy i przestrzenno-funkcjonalnej reorganizacji ich urbanistycznej tkanki w sytuacji drastycznie zmniejszonej liczby ich mieszkańców. Jawi się zatem jednocześnie pytanie, czy i w jakiej perspektywie czasowej duże i wielkie miasta przemysłowe „Pasa Rdzy”, formujące współcześnie (zdaniem autora) typ *stunted cities* („skarłowaciałych miast” – w aspektach demograficzno-społecznym,

ekonomicznym i przestrzennym), odrodzą się jako silne i nowoczesne w swej ekonomicznej strukturze ośrodki miejskie.

W świetle poczynionych przez autora rozważań, udokumentowanych w określonych zakresach problemowych grupą wybranych danych statystycznych (Tab. 2) oraz w nawiązaniu do opinii autorów prac dotyczących wybranych zagadnień miast amerykańskiego „Pasa Rdzy”, stwierdzić należy jednoznacznie, iż będące przedmiotem badań autora miasta tego regionu: Detroit, Cleveland, St. Louis, Cincinnati, Pittsburgh oraz Buffalo, są wysoce reprezentatywnymi, wręcz uniwersalnymi przykładami dla tego typu studiów. Wszystkie one w wysokim stopniu objęte są bowiem szerokim spektrum zjawisk i procesów będących efektem utrzymującego się tam od lat 50. XX w., najdłuższego w ich historii kryzysu ekonomicznego. Stanowiąc źródło uruchomienia procesu *urban decay*, przyniósł on rozwój ogromnych co do skali oraz skrajnie różnorodnych co do jakości, destrukcyjnych zjawisk i procesów. W tym względzie przypadek starych miast przemysłowych amerykańskiego „Pasa Rdzy” jest wyjątkowy w skali światowej. Doprowadziły one w okresie 1950-2016 do przekształcenia tych dynamicznie rozwijających się i dumnych miast historycznego „Pasa Stali” w skarłowaciałe organizmy miejskie (*stunted cities*), określane niekiedy mianem „zapomnianej Ameryki”. Są one współcześnie swoistym symbolem etniczno-rasowej i społeczno-ekonomicznej segregacji oraz wykluczenia, powszechnej biedy, wysokiej przestępczości oraz skrajnego zniszczenia i zmniejszania ich infrastrukturalnej tkanki. *Stunted cities* amerykańskiego „Pasa Rdzy”, są przy tym jedynymi w świecie realnymi przykładami miast, które na tak ogromną skalę oraz w tak zróżnicowanych płaszczyznach, doświadczyły destrukcyjnych skutków procesu *urban decay*. Traktowane są więc one jako swoiste laboratorium dla opracowania zupełnie nowej koncepcji ich odrodzenia, oraz zorganizowania w nowej (wręcz pionierskiej i w znacznym stopniu eksperymentalnej) formule w zakresie struktur ekonomicznych, demograficzno-społecznych i przestrzenno-funkcjonalnych. Powyższe fakty stanowiły jedną z ważnych determinant leżących u podstaw realizacji niniejszego opracowania.

Zasadniczym celem autora niniejszego stadium było poznanie różnych rodzajów tak destrukcyjnych zjawisk i procesów oraz ich skutków w następstwie rozwoju procesu *urban decay* w amerykańskich miastach „Pasa Rdzy”. Rozważano je zasadniczo w warstwie demograficznej, etniczno-rasowej, społeczno-ekonomicznej oraz infrastrukturalnej (głównie tkanki miejskiej zabudowy). Do grupy najważniejszych zadań poznawczych należy także szczegółowa prezentacja innego charakterystycznego

zjawiska, stanowiącego istotną barierę w procesie ich rewitalizacji, jakim jest skrajnie wysoki poziom przestępczości we wszystkich grupach i kategoriach przestępstw. Integralnym i nie mniej ważnym celem poznawczym tej pracy była prezentacja skali degradacji zabudowy oraz wielkości miejskich nieużytków, stanowiących fundamentalny czynnik rozwoju procesu *urban blight* (w tym przestępczości i „miejskiego stresu”). W ramach niniejszego studium zwrócono także uwagę na słabo rozpoznane dotąd takie negatywne następstwa procesu *urban decay*, jak np. stan zdrowotny mieszkańców, degradacja środowiska miejskiego oraz bezdomność.

Bardzo ważnym elementem postępowania badawczego, finalizującym przedmiotową problematykę, była też prezentacja różnego rodzaju wysiłków organizacyjnych i realnych działań (oraz ich efektów) prowadzonych w ramach lokalnych i ogólnomiejskich planów, projektów itp. dotyczących rewitalizacji, rewaloryzacji oraz modernizacji struktur przestrzenno-funkcjonalnych, tych silnie wyludnionych i już zdegradowanych miast. Jest to bardzo ważny, (wręcz fundamentalny) problem dla pogrążonych w długotrwałym i wyniszczającym kryzysie miast, zarówno z punktu widzenia skali działań jak też ich realnych efektów. Rodzą one poza tym nadzieję, że w perspektywie lat 2020-2050 obecne *stunted cities* „Pasa Rdzy”, odżyją i odrodzą się na nowo, jako średniej wielkości ośrodki o nowoczesnej strukturze gospodarczej, atrakcyjne dla inwestorów, przedsiębiorców i ich mieszkańców. Nade wszystko mają być te „odrodzone”, miasta bezpieczniejsze, bez głębokich podziałów społeczno-ekonomicznych i etniczno-rasowych oraz powinny kreować szerokie możliwości edukacji i kształcenia na wysokim poziomie, młodego pokolenia ich mieszkańców.

Wieloaspektowe zadania badawcze rozpoczyna szczegółowa analiza charakteru i zakresu przemian demograficznych badanych miast. Dotyczyć będzie ona zasadniczo procesu zmian liczby ludności oraz dynamiki tych zmian z uwzględnieniem podziału na podstawowe grupy etniczno-rasowe mieszkańców. Proces ewolucji struktury etniczno-rasowej ludności jest niesłychanie istotny w przypadku amerykańskich miast „Pasa Rdzy”, gdyż stanowi ona jedną z fundamentalnych czynników rozwoju znanego nam zespołu destrukcyjnych zjawisk i procesów w sferze społecznej, ekonomicznej i przestrzennej. Warunkuje ona poza tym rozwój takich klasycznych zjawisk i procesów jak wyludnianie, *white flight*, „filtracja”, gettoizacja oraz segregacja etniczno-rasowa i społeczno-ekonomiczna (w tym wysoki poziom ubóstwa).

Badania autora dotyczą zasadniczo lat 1950-2016. Przypada na nie inicjacja oraz kontynuacja pogłębiającego się kryzysu gospodarczego miast oraz wejście ich w stadium dezurbanizacji, znaczonego stałym spadkiem ich zaludnienia oraz zainicjowaniem i dynamicznym rozwojem procesu *urban decay*.

Dla podkreślenia skali i dynamiki przemian w obrazie demograficznym oraz etniczno-rasowym badanych miast, opracowane zestawienia tabelaryczne zawierają także dane z lat 1900-1950, czyli okresu ich dynamicznego rozwoju gospodarczego i demograficznego. Były to wówczas najważniejsze oraz najbardziej atrakcyjne cele napływu migracyjnego ludności zarówno spoza terytorium USA oraz migracji wewnętrznych, uczestnikami których, jak pamiętamy, byli głównie czarni mieszkańcy rolniczego Południa. W sferze gospodarczej badane miasta wyrosły wtedy na silne i nowoczesne w swej funkcjonalnej strukturze ośrodki, stanowiące główne elementy systemu osadniczo-gospodarczego formowanego „Pasa Stali”.

Kolejnym celem badawczym opracowania była prezentacja problematyki statusu społeczno-ekonomicznego mieszkańców badanych miast. W świetle wcześniejszych komentarzy, podkreślano wielokrotnie wpływ wieloletniego kryzysu gospodarczego miast „Pasa Rdzy” na relatywnie bardzo niskie dochody ich mieszkańców, a w konsekwencji na wysoki poziom ich ubóstwa. Jest to jeden z najboleśniejczych a zarazem najbardziej wstydlivych problemów miast „Pasa Rdzy”, który bezpośrednio wpływa na trwałą obecność oraz rozwój innych negatywnych zjawisk i procesów. Mając na uwadze konieczność podkreślenia i udokumentowania oraz sprecyzowania zróżnicowania poziomu zamożności mieszkańców badanych miast, w tym skali ubóstwa-biedy, zespół danych empirycznych (zarówno w bezwzględnych wartościach jak też w formie wskaźników) porównuje autor każdorazowo z ogólnokrajowymi ich wartościami. Niezwykle ważnym podejściem badawczym w warunkach złożonej struktury etniczno-rasowej mieszkańców tych miast „Pasa Rdzy”, była prezentacja zróżnicowania poziomu dochodów, skali ubóstwa czy stopy bezrobocia w populacji ludności białej, ludności czarnej, Latynosów i Azjatów. Powyższy podział na grupy etniczno-rasowe ludności USA oraz nazewnictwo koresponduje z zapisami w oficjalnych, rządowych opracowaniach statystycznych przygotowywanych i udostępnianych przez *United States Census Bureau* (dostępnych w formie papierowej i elektronicznej). Powyższy zakres problematyki objęto szczegółową analizą wykorzystując zasadniczo dane dotyczące 2016 roku.

Wyludniające się miasta „Pasa Rdzy”, które znamionuje stały wzrost poziomu segregacji etniczno-rasowej mieszkańców, a w szczególności tych charakteryzujących się niskim statusem społeczno-ekonomicznym, legitymizują dodatkowo swój katastrofalny stan, wysokimi wskaźnikami przestępczości. Zdaniem autora, to właśnie przestępczość należy do grupy najbardziej znamienych negatywnych następstw utrzymującego się tu od lat 50. XX w. ekonomicznego kryzysu. Stanowi ona zarazem istotną barierę w procesie odbudowy i ponownego rozwoju demograficzno-gospodarczego badanych miast „Pasa Rdzy”.

W powyższych okolicznościach wysoki walor poznawczy mają zdaniem autora wyniki postępowania badawczego dotyczące wielkości oraz specyfiki przestępczości. Znajdzie to głównie wyraz w szczegółowej statystyczno-opisowej analizie i ocenie tego niezwykle bolesnego oraz tragicznego w skutkach zjawiska (z uwzględnieniem wszystkich grup oraz kategorii przestępstw). Podkreślić należy jednocześnie fakt, że problem przestępczości w miastach „Pasa Rdzy”, przedstawiony zostanie w przedziale lat 1985-2016, a więc wyznaczającego najbardziej zaawansowaną fazę procesu *urban decay*. Powyższe podejście umożliwi zarazem poznanie współczesnego trendu zmian tego negatywnego zjawiska, a w konsekwencji ocenienie efektów wieloletnich wysiłków na rzecz jego zasadniczego złagodzenia, w relacji do średnich współczynników przestępczości notowanych w skali kraju oraz wielkich miast. Problem przestępczości ujęto w układzie: przestępczość ogółem, przestępstwa z użyciem przemocy (w kategoriach: zabójstwa, zgwałcenia, rozboje, pobicia oraz razem) oraz przestępstwa przeciw mieniu (włamania, kradzieże aut, podpalenia oraz razem). Szczegółową analizę przeprowadzono przy wykorzystaniu klasycznej miary, jaką jest wskaźnik przestępczości, oznaczający liczbę przestępstw w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. Jego wartości konfrontowano z ogólnokrajowymi wskaźnikami.

Mając na uwadze zmienną w czasie różnicę pomiędzy wskaźnikami przestępczości badanych miast w relacji do średniej krajowej, autor posłużył się poza tym nowatorskim w tego typu badaniach, a jednocześnie bardzo prostym wskaźnikiem typu porównawczego. Ilustruje on wartość nadwyżki lub spadku (w %) klasycznych wskaźników-współczynników przestępczości w stosunku do średniej krajowej. Tego typu interpretacja pozwoliła na uściślenie trendu zmian wskaźnika przestępczości w poszczególnych miastach na tle przestępczości kraju, wnosząc zarazem zupełnie nowe wartości poznawcze. Ich oceny dokonano w części 5 pracy poświęconej zagadnieniu przestępczości. Szczegółowa interpretacja prob-

lematyki przestępczości za okres 1985-2016, której potrzebę uzasadniono powyżej, dokumentuje jednoznacznie wysoką pozycję miast „Pasa Rdzy” na krajowej liście rankingowej, w tym także poziomu bezpieczeństwa i jakości życia. Badane miasta zajmują z reguły od lat pozycje liderów, nosząc przy tym przydomek „stolicy zabójstw”, „stolicy podpaleń” czy „najniebezpieczniejszych miast” kraju.

Podstawowy materiał empiryczny dotyczący przestępczości pozyskano ze źródeł dostępnych w internecie. Dla poszczególnych miast były to materiały zapisane pod hasłem konkretnych ośrodków miejskich. I tak np. w przypadku największego z badanych miast czyli Detroit, zapis powyższy posiadał formułę: *Crime Rate in Detroit, Michigan (MI). Murders, Rapes, Robberies, Assaults, Burglaries, Thefts, Auto Thefts, Arson. Law Enforcement Employes, Police Officers. Crime Map*. Materiały powyższe uzupełniano i konfrontowano przy wykorzystaniu danych przedstawiających realną liczbę dokonanych czynów przestępczych, pozyskiwanych ze źródła internetowego: www.city-data.com/crime/crime Detroit.

W ramach niniejszego studium autor podjął także próbę syntetycznej prezentacji problematyki degradacji urbanistycznej tkanki miast. Należy ona do powszechnego i najbardziej widocznego w przestrzeni-krajobrazie miast następstwa silnego zaawansowania procesu *urban decay*. Skala tej degradacji, zniszczeń, zdewastowania i zrujnowania oraz liczba opuszczonej od lat, zróżnicowanej funkcjonalnie zabudowy w amerykańskich miastach „Pasa Rdzy” jest wręcz ogromna. Zjawisko to znajduje także wyraz w niemniej zróżnicowanej terminologii ich opisu, z użyciem takich terminów jak: *blighted structures, distressed properties, shabby houses, abandoned houses, buildings and lots, vacant structures, urban vaste lands, vacant urban lands* czy *urban barrens*.

Podkreślić należy raz jeszcze, że tego typu obiekty, obszary i struktury, są wręcz wszechobecnymi w strukturze i krajobrazie tych miast, dowodząc jednoznacznie niewyobrażalnej tam skali degradacji i likwidacji (zmniejszania) ich urbanistycznej tkanki w porównaniu z innymi starymi miastami przemysłowymi na świecie.

Znamienny jest w tym przypadku brak pełnych, odpowiednich i uporządkowanych materiałów statystycznych, w tym tak podstawowych, jak dane dotyczące liczby budowli oraz działek itp. dotkniętych skutkami procesu *urban decay*. Jest to powszechnie znana dla badaczy sytuacja, wynikająca głównie z braku w miejskiej kasie środków finansowych na sporządzenie pełnej inwentaryzacji statystyczno-opisowej oraz dokumentacji fotograficznej. Przypuszczać należy, że ważnym powodem tych braków

może być ogromna skala i tempo degradacji urbanistycznej tkanki, w tym w szczególności zróżnicowanej funkcjonalnie zdegradowanej i opuszczonej zabudowy. Autor do prezentacji tej problematyki pozyskiwał i gromadził dane i informacje zarówno z treści dokumentów i raportów urzędowych badanych miast, jak też nielicznych opracowań dotyczących opuszczonej i zdewastowanej zabudowy, wolnych oraz opuszczonych działek ,czy wyburzeń. W tym ostatnim przypadku najbardziej wartościowym źródłem informacji były prace Mallacha A.,(2006, 2018a).

Celem uświadomienia problemu ogromnej różnorodności i złożoności negatywnych zjawisk i procesów rozwijanych w zespole badanych miast znajdujących się w zaawansowanej fazie procesu *urban decay*, autor podjął próbę zwięzłej prezentacji kilku wybranych z nich. Są one w wielu przypadkach niezauważalne, choć w praktyce stanowią jedne z istotniejszych „dolegliwości” z którymi borykają się na co dzień zarówno władze administracyjnie jak i mieszkańcy tych miast. Dotyczą one problematyki permanentnego braku środków finansowych, pozwalających na ograniczenie i eliminację następstw powyższego procesu, degradacji środowiska, stanu zdrowia mieszkańców oraz bezdomności. W przypadku miast przemysłowych amerykańskiego „Pasa Rdzy” stanowią one bardzo powszechne i szczególnie ważne, bo dotkliwe problemy, które jednak zwykle są pomijane w badaniach nad skutkami procesu *urban decay*. Składa się na to zapewne fakt braku odpowiednich i pełnych urzędowych statystyk, gdyż nieliczne prace na ten temat opierają się z reguły na wynikach badań ankietowych przeprowadzonych przez ich autorów, bądź wycinkowych raportach sporządzanych przez różnego rodzaju organizacje i instytucje.

Niniejsze studium którego przedmiotem badań jest sześć, o wysokim poziomie reprezentatywności miast amerykańskiego „Pasa Rdzy”, zakończone zostanie syntetyczną prezentacją charakterystycznych działań na rzecz ograniczenia następstw oraz powstrzymania tych destrukcyjnych procesów.

Korzystając z dostępnych materiałów statystycznych, dokumentów oraz opracowań i raportów urzędowych, autor przedstawił konkretne zamierzenia, rozwiązania formalno-prawne itp., których głównym celem są: rewaloryzacja, rewitalizacja i modernizacja tkanki urbanistycznej oraz restrukturyzacja i modernizacja ich gospodarki. Interesującym jest w tym przypadku fakt, iż w przygotowywanie i realizację założeń planistycznych na rzecz odrodzenia tak dramatycznie wyludnionych i zubożałych *stunted cities*, w przyszłe *Robot Belt Cities* czy też *Brain Belt Cities*, zaangażowane

są władze miejskie, stanowe i federalne, a także wielkie korporacje, zamężni inwestorzy prywatni, różne organizacje oraz lokalne społeczności.

Symbolicznym zwieńczeniem postępowania badawczego opartego na kompleksowej analizie najbardziej typowych dla procesu *urban decay* zjawisk i procesów rozwijanych w amerykańskich miastach „Pasa Rdzy”, jest graficzno-opisowy schemat prezentujący główne typy recesyjnych zjawisk i procesów spowodowanych najdłuższym w ich historii kryzysem gospodarczym oraz procesem *urban decay*. W prostej i uniwersalnej formule zilustrowano i opisano, jak liczne oraz złożone w swym charakterze i destrukcyjnym wymiarze są procesy, którymi dotknięte są badane miasta w stadium *urban decay*, tożsamym z szeroko rozumianą fazą dezurbanizacji.

To właśnie w jego rezultacie te dawne, silne i nowoczesne w swej gospodarczej i przestrzennej strukturze ośrodki miejskie, w relatywnie krótkim czasie, stały się skarłalymi organizmami miejskimi (*stunted cities*). Dotknięte długotrwałą recesją gospodarczą i objęte destrukcyjnym procesem *urban decay*, silnie wyludnione z dużym udziałem mieszkańców o bardzo niskim statusie społeczno-ekonomicznym, z mocno zdegradowaną tkance urbanistyczną, tworzą w rzeczywistości silnie zdeformowane w swej gospodarczej oraz przestrzenno-funkcjonalnej i demograficzno-społecznej strukturze organizmy miejskie. W tej sytuacji, udokumentowanej empirycznymi materiałami, autor określił je terminem „skarłalych miast” (*stunted cities*).

Wyszczególnione powyżej i nierzadko szeroko komentowane problemy tej kategorii miast, leżały u podstaw podjęcia przez autora powyższej tematyki badawczej. Stanowi ona w pewnym sensie kontynuację jego badań prowadzonych w USA na przykładzie miasta Buffalo, zwieńczonych m.in. opracowaniem monograficznym (Mydel R., 1996). Ogromna skala negatywnych zjawisk i procesów zachodzących w miastach przemysłowych „Pasa Rdzy”, które od przełomu XX/XXI w. przybrały na skali sprawiła, że stały się one przedmiotem badań oraz działań zmierzających do ich eliminacji i odrodzenia gospodarczego całego region. Jest to zarazem szczególnie wyzwanie i wyjątkowe pole badawcze w kontekście nietypowego zjawiska jakim są współcześnie procesy *urban decay* i dezurbanizacji, które w przypadku amerykańskich miast „Pasa Rdzy”, są wyjątkowe w skali światowej z punktu widzenia wielorakich jego następstw w płaszczyźnie ekonomicznej, demograficznej, społecznej i przestrzenno-funkcjonalnej. Autor ma jednocześnie nadzieję, że lata 20. i 30. XXI w. przyniosą tak fundamentalne i pozytywne zmiany w historii amerykańskich

stunted cities „Pasa Rdzy”, że będą one także w przyszłości przedmiotem badań już zupełnie nowych zjawisk i procesów świadczących o ich odradzaniu się, czyli przejścia z fazy dezurbanizacji do fazy reurbanizacji.

W opinii autora wyniki niniejszego postępowania badawczego dowodzą także konieczności zrewidowania definicji dezurbanizacji, utożsamianej współcześnie wyłącznie ze spadkiem zaludnienia miasta centralnego (tzw. dezurbanizacja relatywna), lub też całego obszaru metropolitalnego, czyli miasta centralnego wraz z jego strefą podmiejską, której zewnętrzne granice wyznacza skala migracji wahadłowych (tzw. dezurbanizacja absolutna). Powyższy charakter przestrzennego rozkładu wskaźników spadku zaludnienia w miastach-obszarach metropolitalnych dokumentuje model falowego rozwoju miast/obszarów metropolitalnych (Mydel R., 2006).

Przykład badanych miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” dowodzi, że w efekcie procesu *urban decay*, doświadczają one całego zespołu recesyjnych i destrukcyjnych zjawisk oraz procesów, które wskazują jednoznacznie, że dezurbanizacja w tego typu miastach przebiega na różnych płaszczyznach (Mydel R., 1996). Oznacza to, że proces dezurbanizacji zachodzi nie tylko w sferze demograficznej (spadek zaludnienia), lecz równocześnie w sferach funkcjonalnej i rynku pracy (niezrównoważona struktura gospodarcza oraz drastyczny spadek liczby miejsc pracy), społeczno-ekonomicznej (wysoki poziom ubóstwa oraz przestępczości) oraz przestrzennej i infrastrukturalnej (rosnąca liczba opuszczonych i nieużytkowanych obiektów, degradacja zabudowy oraz wielkoskalowe wyburzenia opuszczonej i zdegradowanej zabudowy, rosące arealy miejskich nieużytków).

Wszystkie powyższe uwagi potwierdzają fakt zasadności realizacji przedmiotowego zadania badawczego, którego wyniki mają wysoki walor naukowo-poznawczy m.in. dzięki nowatorskiej interpretacji i ocenie stwierdzonych w tych miastach destrukcyjnych trendów i procesów, nowej terminologii oraz syntetycznym ujęciu bardzo złożonej merytorycznie problematyki w formie graficzno-opisowego schematu o uniwersalnym charakterze.

3. WIELKOŚĆ, DYNAMIKA ORAZ CHARAKTER ZMIAN DEMOGRAFICZNYCH

Rozwój szerokiej grupy zjawisk i procesów będących efektem długotrwałej recesji ekonomicznej oraz procesu *urban decay* w badanych miastach „Pasa Rdzy” determinują systematyczny spadek ich pozycji w regionalnym oraz krajowym systemie gospodarczym oraz osadniczym.

Najbardziej charakterystycznym, (wręcz klasycznym) przejawem kryzysu miast objętych procesem *urban decay*, jest jak wiadomo, silny rozwój procesu wyludniania (depopulacji). Mając na uwadze potrzebę udokumentowania tych przełomowych zmian w procesie rozwoju demograficznego badanych miast, autor rozszerzył czasowy zakres analizy na lata 1900-2016. Wyznaczają one w ich historii okres dynamicznego wzrostu i rozwoju demograficzno-gospodarczego (1900-1950), a następnie długotrwałego kryzysu ekonomicznego, której towarzyszył właśnie bezprecedensowy w swych rozmiarach spadek ich zaludnienia i przemiany struktury etniczno-rasowej ludności.

Okres pierwszy przyniósł we wszystkich miastach ówczesnego „Pasa Stali” nienotowany w historii rozwój gospodarczy, którego źródłem, (jak to podkreślano we wstępnej części niniejszego stadium), był rozwój górnictwa węgla kamiennego, hutnictwa żelaza i stali oraz przemysłu maszynowego, w tym samochodowego. Cechowały się one zarazem najwyższym poziomem nowoczesności oraz efektywności i konkurencyjności w globalnej skali. Wielkoskalowej działalności inwestycyjnej towarzyszył dynamiczny wzrost rynku pracy, stwarzającego wyjątkowo szerokie możliwości zatrudnienia, także osób o niskich kwalifikacjach zawodowych. Miasta omawianego regionu, w szczególności te będące przedmiotem badań autora, stają się pożądanym celem ogromnej rzeszy imigrantów z Europy oraz ludności murzyńskiej napływającej z rolniczego Południa. W okresie tym uformowany został trzon ich przestrzenno-funkcjonalnej struktury-

-układu, w którym obok nowoczesnych centrów finansowo-biurowych (*Central Business Districts*) oraz rozległych terenów mieszkaniowych, charakterystyczna była powszechna obecność obszarów-zespołów przemysłowych. Konsekwencją tej sytuacji był silny i trwały wzrost demograficzny, utrzymujący się we wszystkich badanych miastach do 1950 roku. W zespole badanych miast wartość tego wzrostu w latach 1900-1950 wahała się w przedziale od 49,0% (St.Louis) i 54,6% (Cincinnati) do 139,6% (Cleveland) i aż 547,3% (Detroit). W kategoriach struktur wielkościowych reprezentowały one grupę miast wielkich miast (liczących powyżej 500 tys. mieszkańców), w zespole których dominowało Detroit, liczące w 1950 roku niemal 2,0 mln mieszkańców (1849,9 tys.). Szereg z nich znajdowało się w 1950 roku w ścisłej czołówce największych miast kraju, zajmując kolejno 5 miejsce (Detroit), 7 miejsce (Cleveland – 914,8 tys.) oraz 8 miejsce (St.Louis (856,8 tys. mieszkańców)). Najniższe, 18 miejsce na powyższej liście zajmowało Cincinnati, liczące 505,0 tys. osób. Podkreślić należy iż w roku 1950 badane miasta osiągnęły swój najwyższy w historii poziom zaludnienia. Oznacza to, że kolejne lata ich demograficznych przemian znaczone będą trwałym spadkiem liczby mieszkańców, wyznaczając nowy etap ich demograficznych przemian.

Tak charakterystyczny, silny wzrost demograficzny badanych miast w okresie 1900-1950 związany był głównie z napływem białej ludności, którą znamionuje bezwzględna dominacja w ich etniczno-rasowej strukturze. Do lat 20. i 30. XX w. biali mieszkańcy badanych miast „Pasa Stali” stanowili tam ponad 90,0% ogólnego zaludnienia. Wraz z czasem, a w szczególności za sprawą wspominanych już wielokrotnie Pierwszej Wielkiej Migracji (1916-1930) oraz Drugiej (1941-1970), których uczestnikami była ludność murzyńska z rolniczego Południa, rozpoczął się trwały trend ilościowego i strukturalnego wzrostu tej ludności. W historii demograficznej badanych miast zauważalny jest silnie efekt Wielkich Migracji, którego przejawem jest właśnie bardzo wysoki wzrost populacji czarnych mieszkańców. W wartościach procentowych napływ tej ludności wahał się od około 50,0% (Pittsburgh) i ponad 300,0% (Cleveland) do 615,8% w przypadku Detroit. Wskaźniki wzrostu liczby czarnych mieszkańców miast notują generalnie w tym okresie kilkakrotnie wyższe wartości od tych notowanych w zbiorowości ludności białej. W efekcie czarni mieszkańcy zwiększyli znacznie swój udział w ogólnej liczbie ludności tych miast. Przyczynił się do tego w znacznym stopniu stały spadek dynamiki przyrostu białej ludności.

Zróźnicowanie skali i dynamiki wzrostu zaludnieniu pomiędzy oboma tymi grupami ludności było w okresie 1900-1950 ogromne. Największe dysproporcje na rzecz czarnych imigrantów zanotowało Detroit (wzrost ludności białej wyniósł 448,9%, natomiast ludności czarnej aż 7229,3%) oraz Cleveland (odpowiednio 139,6% w populacji białych mieszkańców i 2363,9% w grupie czarnej ludności) i Buffalo (54,7% natomiast czarnej ludności aż 2052,9%).

Pierwsza dekada lat Drugiej Wielkiej Migracji (1941-1950) na którą przypadł udział USA w II wojnie światowej w Europie i Azji, ożywiła proces napływu czarnej ludności kraju do miast „Pasa Stali”. Związane było to (jak pamiętamy) z ożywieniem przemysłowym tego regionu, którego gospodarka nastawiona była na zaspokojenie ogromnych potrzeb armii USA i jej sojuszników. Wówczas wskaźniki wzrostu ludności murzyńskiej ponownie wzrosły, przewyższając wielokrotnie te notowane w grupie białych mieszkańców. W przypadku takich miast jak Pittsburgh, St.Louis oraz Cleveland, w latach 1940-1950 zainicjowany został proces spadku populacji białych mieszkańców (odpowiednio o 2,5%, 0,6% oraz 3,5%), sygnalizując nowy trend zmian demograficznych w miastach „Pasa Stali”. W rezultacie ogromnych różnic dynamiki demograficznego wzrostu pomiędzy białą a czarną ludnością na korzyść tej ostatniej, nabiera na sile proces wzrostu ich udziału w ogólnym zaludnieniu miast. Wynoszący od 6,3% (Buffalo) do nieco powyżej 15,0% (w pozostałych miastach) w perspektywie kolejnych dekad XX i XXI w. dynamiczny wzrost ich strukturalnego udziału, spotęgowany został trwałym procesem odpływu migracyjnego białych mieszkańców. Skutkować będzie to zatem fundamentalną zmianą ich etniczno-rasowej struktury.

Rok 1950 zakończył w historii demograficznej badanych miast fazę ich demograficznego wzrostu, znajdując wyraz w osiągnięciu przez nie najwyższego poziomu zaludnienia. Zapoczątkowany został równocześnie trwały proces ich depopulacji, w dekadzie 1950-1960, wyznaczającej inicjalne jej stadium, za sprawą uruchomienia odpływu migracyjnego białych mieszkańców. Jego przyczyną było głębokie załamanie gospodarcze tych starych miast przemysłowych, zdominowanych nadal przez przestarzały technicznie i technologicznie przemysł hutnictwa żelaza, metalowy i maszynowy. Wysoka kosztocłonność produkcji i relatywnie niska jakość wyrobów w połączeniu z rosnącą międzynarodową konkurencją, doprowadziło do ograniczeniem skali produkcji a następnie do zamykania i likwidacji zakładów-kombinatów, co oznaczało drastyczny spadek

liczby miejsc pracy. Należy mieć świadomość, że ten sektor gospodarki był główną siłą napędową ekonomicznego wzrostu oraz rozwoju innych gałęzi przemysłu i dziedzin gospodarki miast, dających zatrudnienie i będących źródłem dochodów ich mieszkańców. Nasilającej się recesji gospodarczej towarzyszy w tym czasie uruchomienie procesu *urban decay*, którego skutki na tym etapie widoczne były najsilniej w inicjacji procesu ich wyludniania.

W okresie 1950-1960 spadek zaludnienia miast osiąga przeciętnie wartość około 10,0%, będąc wyłącznie udziałem białych mieszkańców. Z reguły byli oni przedstawicielami silnej ekonomicznie klasy średniej i wyższej legitymując się generalnie wysokim poziomem wykształcenia oraz zawodowych kwalifikacji. Jest to klasyczny przykład uruchomienia jednego z typowych procesów będącego efektem *urban decay*, a mianowicie procesu *white flight*. Dostępne materiały statystyczne pozwalają szczegółowo udokumentować jego skalę i dynamikę (Tabele 3-8).

Tabela 3. Detroit. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1900-2016

Lata	Liczba ludności ogółem (tys.)	% zmian	Ludność biała			Ludność czarna		
			Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian	Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian
1900	285,7	x	281,6	98,5	x	4,1	1,4	x
1910	465,8	63,0	459,9	98,8	63,3	5,7	1,2	39,0
1920	993,7	113,3	952,1	95,8	107,0	40,8	4,1	615,8
1930	1568,7	57,9	1466,7	92,2	54,0	120,1	7,7	194,4
1940	1623,5	3,5	1472,7	90,7	0,4	149,1	9,2	24,1
1950	1849,6	13,9	1545,8	83,6	5,0	300,5	16,3	101,5
1960	1670,1	-9,7	1183,0	70,8	-23,5	487,2	29,2	62,1
1970	1511,5	-9,5	838,9	55,5	-29,1	660,4	43,7	35,6
1980	1203,3	-20,3	420,5	34,4	-49,9	758,5	63,1	14,9
1990	1028,0	-14,6	222,3	21,6	-47,1	778,5	75,7	2,6
2000	951,3	-7,5	116,6	12,3	-47,5	787,7	82,8	1,2
2010	713,8	-25,0	75,8	10,6	-35,0	590,2	82,7	-25,1
2016	672,3	-5,8	68,9	10,2	-9,1	529,2	78,7	-10,3
% zmian 1900-1950	x	547,3	x	x	448,9	x	x	7229,3
%zmian 1950-2016	x	-63,7	x	x	-95,5	x	x	76,1

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Cleveland. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1900-2016

Lata	Liczba ludności ogółem (tys.)	% zmian	Ludność biała			Ludność czarna		
			Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian	Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian
1900	381,8	x	357,7	98,4	x	6,0	1,6	x
1910	560,7	46,9	551,9	98,4	46,9	8,5	1,5	41,7
1920	796,8	42,1	762,0	95,6	38,1	34,5	4,3	305,9
1930	900,4	13,0	827,8	91,9	8,6	71,9	8,0	108,4
1940	878,3	-2,5	793,4	90,3	-4,2	84,5	9,6	17,5
1950	914,8	4,2	765,3	83,7	-3,5	147,8	16,2	74,9
1960	876,1	-4,2	622,9	71,1	-18,6	250,8	28,6	69,7
1970	750,9	-14,3	458,1	61,0	-26,5	287,8	38,3	14,8
1980	573,8	-23,6	307,3	53,5	-32,9	251,3	43,8	-12,6
1990	505,6	-11,9	250,2	49,5	-18,6	235,4	46,6	-6,3
2000	478,4	-5,4	198,5	41,5	-20,7	244,0	51,0	3,7
2010	396,7	-17,1	148,0	37,3	-25,4	211,4	53,3	-13,4
2016	385,8	-2,7	132,3	34,3	-10,7	193,3	50,1	-8,6
%zmian 1900-1950	x	139,6	x	x	103,7	x	x	2363,3
% zmian 1950-2016	x	-57,8	x	x	-82,7	x	x	30,8

Źródło: opracowanie własne.

Tak w największym z badanych miast czyli Detroit, w okresie 1950-1960 wskaźnik spadku zaludnienia ogółem wyniósł 9,7%, co było wyłącznie efektem zmniejszenia o 23,5% jego białej populacji mieszkańców. W tym samym czasie miasto zanotowało wzrost aż o 62,1% zbiorowości ludności czarnej. Z kolei w najmniejszym z badanych miast czyli Buffalo, notowanemu spadkowi zaludnienia ogółem w wysokości 8,2%, towarzyszyło zmniejszenie o 13,3% ludności białej, i niemal podwojenie ludności czarnej (wzrosła aż o 93,7%). Tak więc relatywnie wysoki przyrost liczby czarnej ludności miast osłabił skalę ich depopulacji spowodowaną odpływem ludności białej. Powyższy charakter zmian demograficznych, który wraz z czasem przybierał będzie na skali i dynamice, dowodzi jednocześnie faktu uruchomienia, tak charakterystycznego dla procesu *urban decay* w sferze demograficzno-przestrzennej w amerykańskich miastach „Pasa Rdzy”, a mianowicie zjawiska „filtracji”. Polega ono (jak wiemy) na przejmowaniu przez napływających czarnych imigrantów oraz część stałych mieszkańców tej grupy etniczno-rasowej, mieszkań i domów zamieszkałych uprzednio przez białych mieszkańców, a następnie opuszczonych.

Tabela 5. St. Louis. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1900-2016

Lata	Liczba ludności ogółem (tys.)	% zmian	Ludność biała			Ludność czarna		
			Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian	Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian
1900	575,2	x	539,4	93,8	x	35,5	6,2	x
1910	687,0	19,4	642,5	93,5	19,1	44,0	6,4	23,9
1920	772,9	12,5	702,6	90,9	9,4	69,9	9,0	58,9
1930	822,0	6,4	727,7	88,5	3,6	93,6	11,4	33,9
1940	816,1	0,7	706,8	86,6	-2,9	108,8	13,3	16,2
1950	856,8	5,0	702,4	82,0	-0,6	153,8	17,9	41,4
1960	750,0	-12,5	534,0	71,2	-24,0	214,4	28,6	39,4
1970	622,2	-17,0	365,0	58,7	-31,6	254,2	40,9	18,6
1980	453,8	-27,1	242,6	53,5	-33,5	206,4	45,6	-18,8
1990	396,7	-12,6	202,1	50,9	-16,7	188,4	47,5	-8,7
2000	348,2	-12,2	152,9	43,9	-24,3	178,3	51,2	-5,4
2010	319,3	-8,3	140,2	43,9	-8,3	157,1	49,2	-11,9
2016	311,4	-2,5	135,4	43,5	-3,4	145,4	46,7	-7,4
% zmian 1900-1950	x	49,0	x	x	30,2	x	x	333,2
% zmian 1950-2016	x	63,7	x	x	-80,7	x	x	-5,5

Źródło: opracowanie własne.

W miarę pogłębiania kryzysu gospodarczego miast, przybierały na sile i rozmiarach procesy depopulacji i *white flight*. Rozwijały się one w warunkach rosnącej liczby Afroamerykanów i strukturalnego ich udziału w ogólnym zaludnieniu badanych miast. Nasilające się jednocześnie zjawisko segregacji etniczno-rasowej oraz gettoizacji struktur przestrzennych, tak charakterystyczne dla tego typu amerykańskich miast, stanowiło integralny czynnik ożywiający skalę procesu *white flight*. Nie bez znaczenia były także utrzymujące się nastroje-uprzedzenia etniczno-rasowe. Skutkowały one w skrajnych przypadkach otwartymi, (niezwykle bardzo tragicznymi w skutkach) zamieszkami na tle rasowym. Towarzystwo im stałe nastroje powszechnego niezadowolenia, będące reakcją na coraz większe nierówności społeczno-ekonomiczne, w tym rosnące poczucie wykluczenia społeczno-ekonomicznego czarnej ludności. W przypadku badanych miast do najbardziej znanych i brzemiennych w skutkach były zamieszki na tle rasowym w Detroit w czerwcu 1967 roku (*Detroit Rebellion*) oraz w Cleveland w lipcu 1966 roku (*Hough Riots*).

W ich efekcie miasta te odnotowały nasilenie procesu wyludniania, będącego głównie udziałem odpływu (ucieczki) białych mieszkańców. Wraz z rosnącą świadomością realnego i potencjalnego zagrożenia tego typu konfliktami, miasta „Pasa Rdzy” weszły w fazę dynamicznej depopulacji i *white flight*. Tak np. w dekadzie w dekadzie 1960-1970 populacja białych mieszkańców Detroit zmniejszyła się o 29,1%, Cleveland o 26,5%, natomiast St.Louis o 31,6%. W pozostałych ośrodkach miejskich spadek populacji białych mieszkańców był w tym okresie rzędu 20,0%. Towarzyszyło temu jednocześnie wyraźne obniżenie wartości wskaźnika wzrostu ludności czarnej, dowodząc spadku atrakcyjności tych miast jako potencjalnego celu migracji także dla tej najsłabszej ekonomicznie grupy ludności kraju. W rezultacie powyższego trendu wszystkie miasta notowały wówczas silny spadek zaludnienia ogółem.

Tabela 6. Cincinnati. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1900-2016

Lata	Liczba ludności ogółem (tys.)	% zmian	Ludność biała			Ludność czarna		
			Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian	Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian
1900	325,9	x	311,4	95,6	x	14,5	4,4	x
1910	363,6	11,6	343,9	94,6	10,4	19,6	5,4	35,2
1920	401,3	10,4	371,1	92,5	7,9	30,1	7,5	53,6
1930	451,2	12,4	403,1	89,4	8,6	47,8	10,6	58,8
1940	455,6	1,0	399,9	87,8	-0,8	55,6	12,2	16,3
1950	504,0	10,6	425,3	84,4	6,4	78,2	15,5	40,6
1960	502,6	-0,3	392,9	78,2	-7,6	108,8	21,6	39,1
1970	452,5	-10,0	325,4	71,9	-17,2	125,1	27,6	15,0
1980	385,5	-14,8	251,1	65,2	-22,8	130,5	33,8	4,3
1990	364,1	-5,6	220,3	60,5	-12,3	138,1	37,9	5,8
2000	331,3	-9,0	175,6	53,0	-20,3	142,1	42,9	2,9
2010	296,9	-10,4	146,4	49,3	-16,6	133,0	44,8	-6,4
2016	299,1	0,7	151,0	50,5	3,1	128,3	42,9	-3,5
% zmian 1900-1950	x	54,6	x	x	36,6	x	x	439,3
% zmian 1950-2016	x	-40,7	x	x	-64,5	x	x	64,1

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7. Pittsburgh. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1900-2016

Lata	Liczba ludności ogółem (tys.)	% zmian	Ludność biała			Ludność czarna		
			Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian	Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian
1900	321,6	x	304,4	94,7	x	17,0	5,3	x
1910	533,9	66,0	508,0	95,1	66,9	25,6	4,8	50,6
1920	588,3	10,2	550,3	93,5	8,3	37,7	6,4	47,3
1930	669,8	13,9	614,5	91,7	11,7	55,0	8,2	45,9
1940	671,7	0,3	609,2	90,7	-0,9	62,2	9,3	13,1
1950	676,8	0,8	593,8	87,7	-2,5	82,5	12,2	32,6
1960	604,3	-10,7	502,6	83,2	-15,4	100,7	16,7	22,1
1970	520,1	-13,9	412,3	79,3	-18,0	104,9	20,2	4,2
1980	423,9	-18,5	316,7	74,7	-23,2	101,8	24,0	-3,0
1990	369,9	-12,7	266,8	72,1	-15,8	95,4	25,8	-6,3
2000	334,6	-9,5	226,3	67,6	-15,2	90,8	27,1	-4,8
2010	305,7	-8,6	201,8	66,0	-10,8	78,9	25,8	-13,1
2016	303,6	-0,7	198,8	65,5	-1,5	68,2	22,5	-13,6
% zmian 1900-1950	x	110,4	x	x	-95,1	x	x	385,3
% zmian 1950-2016	x	-55,1	x	x	-66,5	x	x	-17,3

Źródło: opracowanie własne.

Lata 70. i 80. XX w. przyniosły dalsze pogłębienie kryzysu gospodarczego badanych miast, u podłoża którego leżały wydarzenia o globalnym charakterze.

Złożył się na to głównie kryzys naftowy lat 1973 i 1979, którego skutki niezwykle boleśnie odczuł amerykański przemysł samochodowy. W połączeniu z równoczesnym zalewem krajowego rynku tańszymi, bardziej ekonomicznymi i nowocześniejszymi pojazdami z zagranicy (głównie z Japonii i Niemiec), doprowadziło to do ograniczenia, a w licznych przypadkach nawet do wstrzymania produkcji przez rodzime firmy samochodowe. Przypomnieć należy, że obok hutnictwa żelaza i przemysłu metalowego, w licznych ośrodkach miejskich (obszarach metropolitalnych) tego regionu, przemysł samochodowy (w tym niezliczone firmy produkujące na jego potrzeby), stanowił trzon ich ekonomicznej działalności. Tak więc pogłębiająca się recesja w tej gałęzi przemysłu przyniosła gwałtowne zmniejszenie tego bardzo atrakcyjnego finansowo rynku pracy, dla dziesiątków tysięcy generalnie słabo wykwalifikowanych pracowników. Po utracie pracy mieli oni nikłe szanse na ponowne jej znale-

zienie, zarówno na miejscowym rynku, jak i przedmieściach. W efekcie pogłębiającej się recesji gospodarczej miast, znaczonej likwidacją tysięcy miejsc pracy oraz zamykaniem zakładów produkcyjnych i przedsiębiorstw, a także przenoszeniem działalności gospodarczej poza badane miasta, przyspieszony zostaje proces ich wyludniania. Towarzyszy mu drastyczny spadek poziomu życia mieszkańców oraz rozwój negatywnych zjawisk marginesowych, na czele z coraz wyższą przestępczością.

Powyższe okoliczności legły u podstaw skrajnie niskiego już poziomu atrakcyjności badanych miast jako miejsc lokowania kapitału inwestycyjnego, prowadzenia działalności gospodarczej i zamieszkania. Głęboka i trwała zapaść gospodarki, brak perspektyw na jej ożywienie pomimo podejmowanych wysiłków przez lokalne i regionalne władze, zmarginalizują miasta do tego stopnia, iż dotknięte zostały one procesem głębokiej destrukcji i erozji w sferze nie tylko gospodarczej i demograficznej, lecz także społecznej i infrastrukturalnej. To właśnie w latach 80. XX w. region ten, objęty najgłębszym oraz najdłuższym w swej historii kryzysem ekonomicznym, określono mianem „Pasa Rdzy” (*Rust Belt*).

Tabela 8. Buffalo. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1900-2016

Lata	Liczba ludności ogółem (tys.)	% zmian	Ludność biała			Ludność czarna		
			Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian	Liczba (tys.)	% ogółu	% zmian
1900	352,4	x	350,6	99,5	x	1,7	0,5	x
1910	423,5	20,2	421,8	99,6	20,3	1,8	0,4	5,9
1920	506,8	19,7	502,0	99,1	19,0	4,5	0,9	150,0
1930	573,1	13,1	538,9	94,0	7,4	13,6	2,4	202,2
1940	575,9	0,5	557,6	96,8	3,5	17,7	3,1	30,1
1950	580,1	0,7	542,4	93,5	-2,7	36,6	6,3	106,8
1960	532,8	-8,2	459,4	86,2	-15,3	70,9	13,3	93,7
1970	462,8	-13,1	364,4	78,7	-20,7	94,3	20,4	33,0
1980	357,9	-22,7	252,4	70,5	-30,7	95,1	26,7	0,8
1990	328,1	-8,3	212,5	64,8	-15,8	100,6	30,7	5,8
2000	292,6	-10,8	158,9	54,3	-25,2	108,8	37,2	8,2
2010	261,3	-10,7	131,7	50,4	-17,1	100,9	38,6	-7,3
2016	259,0	-0,9	124,6	48,1	-5,4	96,6	37,3	-4,3
% zmian 1900-1950	x	64,6	x	x	54,7	x	x	2052,9
% zmian 1950-2016	x	-55,4	x	x	-77,0	x	x	163,9

Źródło: opracowanie własne.



Fot.6. Scena uliczna w Detroit podczas zamieszek na tle rasowym w dniach 23-28 czerwca 1967 r.

Lata 1970-1980 wyznaczyły nowy etap w historii demograficznej badanych miast. Znamionował go gwałtowny i jednocześnie największy spadek liczby ich mieszkańców, notujący wartości od 15,0-20,0% (Cincinnati i Pittsburgh) do niemal 30,0% w pozostałych miastach. Ogromną skalę odpływu, a co za tym idzie wyludniania, dokumentują dane statystyczne uwzględniające lata poprzedzające dekadę 1970-1980 oraz lata późniejsze. Tak np. w stolicy amerykańskiego przemysłu samochodowego – Detroit, wskaźnik spadku liczby ludności ogółem notował wartość 9,5% w okresie 1960-1970, by w dekadzie 1970-1980 wzrosnąć do poziomu 20,3%! W kolejnym dziesięcioleciu, czyli w okresie 1980-1990 spadł on do 14,6%, dowodząc zarazem utrzymania względnie wysokiego poziomu jego depopulacji. Podobnie jak we wcześniejszych latach procesu *urban decay*, głównymi uczestnikami odpływu migracyjnego pozostają biali mieszkańcy miast.

Podkreślić należy przy tym z całą ostrością fakt, iż znamionuje go nieotworzona dotąd skala emigracji (wręcz ucieczki) białej ludności, która utrzymuje się na skrajnie wysokim poziomie we wszystkich miastach do przełomu XX/XXI w.

W Detroit wskaźnik spadku zaludnienia białej ludności wzrósł z 29,1% (1960-1970) aż do 49,9% (w okresie 1970-1980), utrzymując się



Fot.7. Fragment zdewastowanej hali produkcyjnej *Packard Factory*.

na tak wysokim poziomie do lat 1990-2000 (spadek o 47,5%). Podobne trendy, choć znaczone odmiennymi wartościami wskaźników spadku zaludnienia notowano w pozostałych badanych miastach „Pasa Rdzy”.

Niemniej znamienym dla tego etapu rozwoju procesu *urban decay* było zapoczątkowanie procesu odpływu czarnej ludności. Notowany był on w takich miastach jak St.Louis (spadek o 18,8% w dekadzie 1970-1980), Cleveland (12,6%) oraz Pittsburgh (spadek o 3,0%). Skala emigracji białej ludności była jednak tak wielka, że mimo zmniejszania się populacji czarnych mieszkańców, notowano silny wzrost udziału Afroamerykanów w ogólnym zaludnieniu (np. w Cleveland z 43,8% w 1980 r. do 51,0% w 2000 roku, natomiast w St.Louis odpowiednio z 45,6% do 51,2%).

Notowana wysoka fala odpływu ludności z miast „Pasa Rdzy”, którego uczestnikami są po raz pierwszy w historii także ich czarni mieszkańcy, dowodzi skrajnie głębokiego ich ekonomicznego kryzysu oraz silnie zaawansowanego procesu *urban decay* z jego destrukcyjnymi następstwami w sferach społeczno-ekonomicznej i infrastrukturalnej.

Po raz kolejny podkreślić należy, że mający miejsce od 1980 roku gwałtowny wzrost skali odpływu mieszkańców miast „Pasa Rdzy”, który utrzymał się na bardzo wysokim poziomie aż do 2010 roku, związany był z ostatecznym załamaniem przemysłu hutniczego i metalowego oraz

pogłębiającą się recesją w przemyśle samochodowym. Systematycznie zamykano i likwidowano przestarzałe zakłady-kombinaty hutnicze nie wytrzymujące konkurencji m.in. tańszych i wyższej jakości wyrobów importowanych z Japonii oraz z braku możliwości spełnienia warunków dotyczących ochrony środowiska przyrodniczego. Ogromnym ciosem, przesądzającym wręcz ostatecznie o załamaniu gospodarki regionu, była recesja w amerykańskim przemyśle samochodowym. Także w tym przypadku związane było to z zalaniem rynku krajowego importowanymi samochodami z Japonii, a następnie stworzeniem korzystnych warunków dla lokalizacji oddziałów firm samochodowych tamtego kraju w USA. Powstające i uruchamiane przez Japończyków nowoczesne zakłady szeroko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego-samochodowego (m.in. wytwórnie silników, ogumienia, wyposażenia, elektroniki samochodowej oraz fabryki motocykli itp.), lokalizowano praktycznie poza tradycyjnymi ośrodkami amerykańskiego przemysłu samochodowego. Przyniosło to ostateczną likwidację ogromnej liczby, dobrze płatnych i stałych miejsc pracy, zajmowanych przez osoby o względnie niskich czy wręcz bardzo niskich kwalifikacjach zawodowych (tzw. *blue collar jobs*) w miastach „Pasa Rdzy”, w tym w dawnej stolicy światowego i amerykańskiego przemysłu samochodowego, jaką było Detroit.

To załamanie produkcji przemysłowej, spotęgowało rozmiary długotrwałego kryzysu ekonomicznego całego regionu, powodując (na zasadzie sprzężenia zwrotnego), pogłębienie recesyjnych zjawisk i procesów praktycznie we wszystkich sferach działalności gospodarczej w miastach „Pasa Rdzy”.

Z innych charakterystycznych destrukcyjnych zjawisk i procesów należy wymienić utrzymywanie się bardzo wysokich wskaźników poziomu ubóstwa i przestępczości oraz przybierającej na sile jak też przestrzennej skali, degradacji tkanki urbanistycznej. One także w coraz silniejszym stopniu wpływały na utrzymywanie trendu dalszej depopulacji miast z udziałem czarnych mieszkańców.

Podjęmowano jednak w tym czasie mniej lub bardziej zintegrowane wysiłki na rzecz zahamowania stanu permanentnej recesji regionu oraz w celu ożywienia gospodarczego badanych miast. Jednym z najbardziej charakterystycznych pozytywnych przejawów podejmowanych wysiłków władz na rzecz osłabienia następstw procesu *urban decay* ,w tym procesu wyludniania miast, były działania polegające na systematycznej rewaloryzacji i rewitalizacji ich funkcjonalnych centrów (*Central Business Districts*). Dzięki realizowanej tam nierzadko ultranowoczesnej, i zróżni-

cowanej funkcjonalnie zabudowie, stawały się one symbolem pozytywnych zmian oraz odradzania miast, dając swym mieszkańcom nadzieję na przywrócenie swoistego stanu normalności. W rzeczywistości te nowe elementy struktury przestrzenno-funkcjonalnej badanych miast „Pasa Rdzy” są swoistą piękną kurtyną, przesłaniającą zrujnowaną scenę, na której odgrywany jest od kilkudziesięciu już lat spektakl: „Życie w skarłających miastach”. Jego głównymi aktorami i widzami są coraz mniej liczni i zubożali mieszkańcy. Klasycznym tego przykładem jest zrewitalizowane w latach 1977-1981 centrum (*downtown*) Detroit. W jego obrębie dominuje kompleks wieżowców *GM Renaissance Center*, wchodzący w skład nowoczesnego zespołu kulturalnego, rozrywkowo-wypoczynkowego i mieszkaniowego o nazwie *Detroit International River Front*, które otacza sięgająca horyzontu przestrzeń z około 150 tys. wolnych, opuszczonych i zdegradowanych działek. W ich składzie charakterystyczna jest obecność ponad 80 tys. opuszczonych i zniszczonych budynków oraz około 9 tys. ruin i zgliszcz. Reprezentowane są one głównie przez budynki mieszkalne, które są głównym celem, charakterystycznych dla tego miasta podpaień.



Fot.8. Widok na fragment nowoczesnego centrum Detroit od strony przyległej do niego, opuszczonej i silnie zdegradowanej jednorodzinnej zabudowy.

W rezultacie tak głębokiego w sensie ilościowym procesu wyludniania, którego dominującymi uczestnikami są biali mieszkańcy miast, znacząco wzrósł w ich ogólnym zaludnieniu udział ludności czarnej. Reprezentowała ona na przełomie XX/XXI w. od około 30,0% (Pittsburgh) do ponad 50,0% ogółu mieszkańców. Najwyższym wskaźnikiem udziału czarnej ludności w ogólnym zaludnieniu w 2000 roku legitymowało się Detroit (82,8%), St.Louis (51,2%) oraz Cleveland (51,0%).

Przełom XX/XXI w. przynosi także wyraźne osłabienie procesu wyludniania, przy czym godnym podkreślenia jest fakt, iż w dekadzie 2000-2010 jego uczestnikami byli zarówno biali jak i czarni mieszkańcy. W przypadku St.Louis oraz Pittsburgha wskaźnik spadku liczby czarnych mieszkańców był nawet nieznacznie wyższy w porównaniu z wielkością odływu populacji białej ludności. W historii demograficznej badanych miast było to zupełnie nowe, wręcz przełomowe zjawisko. Jego źródłem jest niewątpliwie utrzymujący się głęboki kryzys gospodarczy i brak widocznych (realnych) perspektyw na poprawę poziomu życia także czarnych mieszkańców. Z doświadczeń badawczych wynika, że było to także wynikiem pogłębiającego się procesu *urban blight*, którego następstwa stały się trudne do zaakceptowania także przez część zamożnej, czarnej ludności (Farley R.,2018). Nie mniej istotnym czynnikiem były także ograniczone możliwości pozyskania względnie atrakcyjnej finansowo pracy przez najmłodsze pokolenie, z wyższym poziomem edukacji w porównaniu z rodzicami. Stwierdzić należy jednocześnie, że do grupy najbardziej istotnych czynników leżących u podstaw podjęcia decyzji o emigracji z miast „Pasa Rdzy”, jest utrzymujący się tam bardzo wysoki poziom przestępczości, narastająca segregacja etniczno-rasowa i społeczno-ekonomiczna z towarzyszącym im procesem gettoizacji miejskich struktur oraz niski poziom edukacji i opieki medycznej.

Dla przełomu XX/XXI w. w procesie zmian demograficznych badanych miast, które znamionuje niezmiennie trwały spadek ich zaludnienia, charakterystyczny był też rosnący napływ i wzrost udziału Latynosów w ich ogólnym zaludnieniu. Najsilniej zaznaczają oni swą obecność w strukturze etniczno-rasowej Buffalo, Cleveland oraz Detroit, reprezentując odpowiednio 10,9%, 10,8% oraz 7,0% ogólnej liczby ich mieszkańców (2016). W pozostałych miastach udział Latynosów wahał się od 2,8% (Pittsburgh) do 4,0% (St.Louis) oraz 4,2% (Cincinnati). Należy podkreślić fakt, że Latynosi wraz ludnością murzyńską stanowili łącznie w zespole badanych miast od 25,3% (Pittsburgh), poprzez

47,1%(Cincinnati) i 48,2% (Buffalo) do ponad połowy mieszkańców (50,7% w St.Louis, 60,9% w Cleveland, 85,7% w Detroit).

Wzrost populacji Latynosów osłabił nieco skalę i tempo wyludniania miast, jednak ze względu na ich bardzo niski poziom edukacji oraz status społeczno-ekonomiczny, nie stanowią oni cennego nabytku w kontekście podejmowanych i planowanych działań na rzecz przebudowy i modernizacji struktur gospodarczych miast „Pasa Rdzy”. Fakt ten podkreślić należy z całą ostrością, gdyż powodzenie realizacji planów odrodzenia miast regionu zdeterminowana jest w zasadniczym stopniu odpowiednimi zasobami reprezentantów klasy średniej, z wysokim udziałem potencjalnej grupy *white collar workers*.

Tak więc napływ i wzrost populacji Latynosów w strukturze etniczno-rasowej miast „Pasa Rdzy”, jest kolejnym efektem długotrwałego kryzysu ekonomicznego oraz silnym zaawansowaniem procesu *urban decay*. Stają się oni, wraz z większością czarnych mieszkańców, uczestnikami procesu „filtracji”, utrwalając i pogłębiając zjawisko gettoizacji oraz etniczno-rasowej segregacji. Oznacza to, iż zaznaczają oni coraz silniej swą obecność w strukturach klasycznych gett.

Utrzymuje się w dalszym ciągu proces depopulacji miast, którego uczestnikami są zarówno biali jak i czarni mieszkańcy, z charakterystyczną nadwyżką tych ostatnich. Tak np. w Pittsburghu, wskaźnik spadku zaludnienia białych mieszkańców wynosił za okres 2000-2010 dokładnie 10,8%, podczas gdy w populacji czarnej ludności 13,1%.

Niemniej charakterystyczną prawidłowością w procesie wyludniania badanych miast były najwyższe wartości wskaźników spadku zaludnienia ogółem oraz w grupie białych i czarnych ich mieszkańców w największych ośrodkach miejskich. Liderem w tym przypadku pozostawało Detroit, które w okresie 2000-2010 zmniejszyło swoje ogólne zaludnienie aż o 25,0% (z 951,3 tys. do 713,8 tys., czyli o 237,5 tys. osób). W grupie białych mieszkańców wskaźnik spadku wynosił 35,0%, natomiast w populacji ludności czarnej osiągnął nie mniej rekordową wielkość wynoszącą 25,1%.

Ponieważ emigracja ludności czarnej z miast „Pasa Rdzy” jest zjawiskiem dość nowym, dlatego trudno jest obecnie generalizować i ocenić jej następstwa w zakresie ich perspektywicznego rozwoju demograficznego oraz przekształceń ich etniczno-rasowej struktury. Mając na uwadze plany rewitalizacji, restrukturyzacji i modernizacji ich struktury gospodarczej i przestrzennej, sądzić należy, że zahamowanie procesu wyludniania i ponowny, choćby ograniczony wzrost liczby ich mieszkańców, związany

będzie w zasadniczej mierze z napływem białej ludności, o względnie wysokim statusie społeczno-ekonomicznym. Ich realizacja z natury rzeczy będzie możliwa jedynie w warunkach napływu kapitału inwestycyjnego oraz zamożnych inwestorów, rekrutujących się głównie z grona białych reprezentantów klasy średniej i wyższej, a sukces modernizacji struktur ekonomicznych będzie możliwy pod warunkiem obecności rzeszy pracowników o wysokich kwalifikacjach zawodowych.

Aktualna sytuacja w powyższym względzie jest bardzo niekorzystna. Jest ona bowiem pochodną historycznego dziedzictwa napływu migracyjnego ludności, wśród której dominowały osoby reprezentujące względnie niski poziom wykształcenia i zawodowych kwalifikacji. W świetle dotychczasowej analizy autor uważa, że głównym źródłem ogromnego deficytu w zasobach wysoko kwalifikowanej kadry pracowniczej oraz rodzimych inwestorów, jest ich wielkoskalowy odpływ (ucieczka) z pogrążonych w permanentnym kryzysie ekonomicznym miast i rozwoju różnego typu destrukcyjnych zjawisk oraz procesów.

W następstwie rozwijanego w okresie 1950-2016 procesu *urban decay*, miasta „Pasa Rdzy” doświadczyły ogromnego, (wręcz bezprecedensowego co do skali) spadku zaludnienia. Depopulacja tej kategorii miast jest jednocześnie najbardziej charakterystycznym skutkiem jego destrukcyjnych następstw, mającym wręcz charakter uniwersalnego symbolu. Należy zatem przypomnieć, że proces realnego spadku zaludnienia miast czy całych obszarów metropolitalnych, leży u podstaw wyróżnienia w procesie kształtowania oraz przemian miejskich formacji osadniczych stadium-fazy dezurbanizacji.

W przypadku badanych miast, jego rozmiary wyrażone wartościami wskaźników depopulacji, zawierają się w latach 1950-2016 w przedziale od 40,0% (Cincinnati 40,7%) do ponad 60,0% (63,7% w Detroit oraz St.Louis – Tab. 3 i 5). Ogrom skali spadku ich zaludnienia podkreślają nade wszystko realne wartości osób które wyemigrowały z tych miast w okresie 1950-2016. Tak np. największe w grupie badanych Detroit, liczące w 1950 roku niemal 2,0 mln mieszkańców (dokładnie 1 849,9 tys.), zmniejszyło swe zaludnienie aż o 1 177,6 tys. osób, do poziomu zaledwie 672,3 tys. osób).

Dwa kolejne co do wielkości miasta czyli Cleveland oraz St.Louis, zamieszkałe w 1950 roku odpowiednio przez 914,8 tys. i 856,8 tys. osób, do 2016 roku odnotowały spadek liczby mieszkańców w wysokości 57,8% oraz 63,7%. Oznacza to w realnych liczbach zmniejszenie ich zaludnienia aż o ponad 500 tysięcy! Należy mieć świadomość, że tak ogromne rozmia-

ry depopulacji wielkich demograficznie i silnych ekonomicznie w niezbyt odległej przeszłości miast, rodzą współcześnie rozliczne i fundamentalne problemy natury gospodarczej, społecznej oraz przestrzennej. Ich rozwiązanie, których ostatecznym celem ma być szeroko rozumiane „odrodzenie” miast „Pasa Rdzy”, wymagać będzie znalezienia nietypowych rozwiązań oraz podejmowania niekonwencjonalnych działań.

Wyjątkowe co do skali rozmiary spadku zaludnienia badanych miast, będące jednym z najbardziej charakterystycznych przejawów procesu *urban decay*, przyniosły też znaczące obniżenie ich pozycji w hierarchii największych ośrodków miejskich USA. W 1950 roku zajmowały one miejsca w od 5. (Detroit) do 18. (Cincinnati), natomiast w roku 2016 lokowały się od 23. (Detroit) do 81. Miejsca! (Buffalo). Spadek pozycji badanych miast w okresie 1950-2016 na liście rankingowej miast kraju jest zatem ogromny, gdyż sięga od kilkunastu do kilkudziesięciu miejsc (Tab. 9).

Tabela 9. Zmiany wielkości zaludnienia, udziału czarnej ludności w ogólnej liczbie mieszkańców badanych miast „Pasa Rdzy”, oraz ich miejsca na liście rankingowej miast USA w inicjalnym (1950) oraz zaawansowanym (2016) stadium rozwoju procesu *urban decay*

Miasta	1950			2016			% zmian liczby ludności 1950-2016
	Liczba ludności (tys.)	Miejsce na liście rankingowej miast USA	% czarnej ludności	Liczba ludności (tys.)	Miejsce na liście rankingowej miast USA	% czarnej ludności	
Detroit	1 849,9	5	16,3	672,3	23	78,7	- 63,7
Cleveland	914,8	7	16,2	385,8	52	50,1	- 57,8
St. Louis	856,8	8	17,9	311,4	62	46,7	- 63,7
Pittsburgh	676,8	12	9,3	303,6	65	22,5	- 55,1
Buffalo	580,1	15	6,3	259,0	81	37,3	- 55,4
Cincinnati	504,0	18	15,5	299,1	66	42,9	- 40,7

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku amerykańskich miast przemysłowych „Pasa Rdzy”, znamienym następstwem rozwoju procesu *urban decay*, w sferze etniczno-rasowej był wysoki poziom zaawansowania procesu *white flight*. Towarzyszył mu znamieny silny wzrost w wyludniających się ośrodkach miejskich, liczby oraz udziału czarnej ludności. W inicjalnym stadium opisanych procesów przypadającym na lata 50. XX w., odsetek ludności murzyńskiej w badanych miastach wahał się w przedziale 6,0-10,0% (Buffalo oraz Pittsburgh) do 16,0-18,0% w pozostałych ośrodkach miej-

skich. W 2016 roku zamykającym zakres czasowy niniejszego stadium, udział czarnych mieszkańców w ich zaludnieniu oscylował w przedziale od 22,0% (Pittsburgh 22,5%) do niemal 78,7% (Detroit). Systematyczny wzrost udziału tych bardzo słabych ekonomicznie mieszkańców, wydaje się być przyczyną obecności całej grupy negatywnych zjawisk i procesów, stanowiąc jedną z najważniejszych barier dla realizacji planów odrodzenia badanych miast. Jest on pochodną niskiego poziomu ich edukacji i kwalifikacji zawodowych, a w konsekwencji niskiego statusu społeczno-ekonomicznego. Znajduje to m.in. wyraz w bardzo niskiej medianie dochodów na gospodarstwo domowe, której skrajnie niskie wartości notowane są właśnie w gospodarstwach domowych czarnych mieszkańców. Tak np. w przypadku Cleveland mediana dochodów takiego gospodarstwa domowego była aż o 65,3% niższa od średniej krajowej. Także w tej grupie etniczno-rasowej notowany jest rekordowo wysoki odsetek osób z dochodami poniżej poziomu ubóstwa. W tym przypadku wartości wskaźników przekraczają nawet dwukrotnie średnią krajową. Rekordowo wysokie wartości przyjmują one w populacji czarnych mieszkańców Cleveland (232,3% powyżej średniej krajowej) oraz Cincinnati (185,0%) i Detroit (181,1% powyżej średniej krajowej poziomu ubóstwa).

Szczegółowa prezentacja problematyki zamożności mieszkańców badanych miast „Pasa Rdzy” jest przedmiotem 4. rozdziału tego studium. Poczynione tutaj ogólne uwagi wydają się jednak bardzo istotne, gdyż pozwalają już teraz uświadomić czytelnikowi i podkreślić jedną z licznych kategorii negatywnych zjawisk i procesów, wynikających z utrzymującego się procesu depopulacji miast „Pasa Rdzy” oraz przemian etniczno-rasowej struktury ich mieszkańców.

4.

POZIOM ŻYCIA MIESZKAŃCÓW ORAZ JEGO ETNICZNO-RASOWE ZRÓŻNICOWANIE

Do najbardziej znamienitych następstw głębokiego i długotrwałego kryzysu gospodarczego miast przemysłowych „Pasa Rdzy” oraz towarzyszącego mu silnie zaawansowanego procesu *urban decay*, jest wysoki poziom zubożenia mieszkańców. Znajduje to wyraz w bardzo niskich dochodach gospodarstw domowych oraz indywidualnych mieszkańców, jak też w skrajnie wysokim odsetku ludności żyjącej poniżej poziomu ubóstwa. W tym ostatnim przypadku do szczególnie bolesnych, wręcz tragicznych w swych skutkach zjawisk, determinujących rozwój procesu wykluczenia ekonomicznego i społecznego poważnej części najmłodszego pokolenia mieszkańców, należy skrajnie wysoki odsetek dzieci żyjących w ubóstwie.

Skala i stopień zubożenia ludności, charakteryzują się ponadto silnym zróżnicowaniem w ramach podstawowych grup etniczno-rasowych ludności. W amerykańskich miastach „Pasa Rdzy”, ten element obrazu demograficznego ich mieszkańców stanowi zasadniczą przyczynę ich ekonomicznej słabości oraz rozwoju zespołu negatywnych zjawisk w sferach gospodarczej i społecznej.

W powyższych okolicznościach bardzo ważnym elementem przedmiotowych badań była analiza poziomu życia ludności badanych miast, oparta o materiały empiryczne dotyczące mediany dochodów na gospodarstwo domowe i na mieszkańca oraz skali ubóstwa w czterech podstawowych grupach etniczno-rasowych ludności: ludności białej, ludności czarnej, Latynosów oraz Azjatów. Powyższy podział oraz nazewnictwo grup etniczno-rasowych nawiązuje do klasyfikacji stosowanej przez Centralne Biuro Statystyczne USA oraz agencji informacyjne badanych miast. Dane empiryczne pozyskiwano z różnego typu publikacji oraz dostępnych w wersji elektronicznej opracowań statystycznych i raportów odno-

szących się do całego kraju (np. *Income and Poverty in the United States*) oraz szczegółowych źródeł statystycznych dotyczących badanych miast (np. www.city-data.com/Detroit).

W tej części pracy powyższy problem poddano szczegółowej statystyczno-opisowej analizie, udokumentowaną autorskimi zestawieniami tabelarycznymi. Dla podkreślenia skali głębokiego „upośledzenia” ekonomicznego mieszkańców miast tego regionu, szczegółowa analiza ta ma charakter studium porównawczego. Lista podstawowych wskaźników pozwalających ocenić poziom życia mieszkańców badanych miast zawiera medianę dochodów na gospodarstwo domowe i na mieszkańca, odsetek ludności z dochodami poniżej poziomu ubóstwa i odsetek dzieci żyjących poniżej poziomu ubóstwa dla ogółu mieszkańców tych miast oraz w podziale na poszczególne grupy etniczno-rasowe ludności, również w odniesieniu do średnich krajowych. Celem podkreślenia ogromnych różnic w poziomie życia mieszkańców badanych miast w stosunku do tych średnich, przedmiotową analizę wzbogacono o wyliczony wskaźnik ilustrujący procentowe wartości ich zróżnicowania w relacji do wartości wskaźnika ogólnokrajowego.

W ramach prezentacji problematyki poziomu życia opartej głównie na materiałach ilustrujących stan w 2016 roku, uwzględniono także zagadnienie stopy bezrobocia w ramach 4 podstawowych grup etniczno-rasowych (Tab.10).

Klasycznym podejściem badawczym problematyki poziomu życia ludności USA jest interpretacja poziomu mediany dochodów na gospodarstwo domowe oraz w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Nieodzownym w tym miejscu jest wyjaśnienie (za Centralnym Biurem Statystycznym), że na medianę dochodów gospodarstwa domowego składają się łączne dochody osób ustawowo je tworzące (wspólnie zamieszkałych) w wieku 15 i więcej lat. Obejmuje ona wpływy ze stałego zatrudnienia i dorywczych zarobków oraz ze wszystkich rodzajów pomocy materialnej, w tym z tytułu bezrobocia, niepełnosprawności i ubóstwa oraz różnego typu świadczenia dla dzieci, itp.

Empiryczne dane uwzględniające wartości mediany dochodów przypadających na gospodarstwo domowe ogółem oraz w ich podziale na grupy etniczno-rasowe ludności badanych miast „Pasa Rdzy”, dowodzą ogromnej skali ich ekonomicznego „upośledzenia” w stosunku do średniej krajowej. Jest to wymowne świadectwo skrajnej słabości ekonomicznej tych gospodarstw domowych i indywidualnych osób, graniczącej z ekonomiczną ich marginalizacją – w dodatku na wyjątkową wielką skalę

Tabela 10. Zróżnicowanie mediany dochodów na gospodarstwo domowe i mieszkańca, poziomu ubóstwa oraz stopy bezrobocia z uwzględnieniem etniczno-rasowej struktury ludności badanych miast na tle kraju (2016)

Wyszczególnienie	Detroit	Cleveland	St. Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	USA
Mediana dochodów na gospodarstwo domowe (USD)							
Ogółem	28 099	27 551	40 346	38 539	44 707	32 883	60 309
Ludność biała	35 265	41 081	56 094	54 003	54 178	45 263	66 440
Ludność czarna	26 759	20 910	27 710	24 035	26 853	25 758	40 339
Azjaci	33 607	31 387	34 931	47 309	34 385	33 135	83 182
Latynosi	36 926	27 774	34 306	43 948	37 490	22 493	48 700
Mediana dochodów na mieszkańca (USD)							
Ogółem	16 784	19 137	28 794	28 465	30 244	21 566	31 099
Ludność biała	21 009	26 430	40 893	39 509	35 721	29 963	33 030
Ludność czarna	16 290	14 297	17 654	16 570	19 181	16 608	27 101
Azjaci	17 355	21 976	26 638	27 927	23 112	15 472	36 152
Latynosi	13 039	13 880	22 649	20 056	22 822	12 832	23 613
% ludności z dochodami poniżej poziomu ubóstwa							
Ogółem	35,7	35,0	23,8	26,0	19,2	30,5	12,7
Ludność biała	36,2	26,0	12,5	17,0	14,9	21,9	11,0
Ludność czarna	35,7	42,2	32,2	36,2	28,6	35,2	22,0
Azjaci	53,5	28,2	27,6	38,1	29,9	45,5	10,1
Latynosi	33,0	31,3	26,3	29,7	23,0	37,6	19,4
% dzieci żyjących w ubóstwie	54,5	51,6	39,8	42,8	30,5	47,2	18,0
Stopa bezrobocia	11,5	6,3	5,7	4,3	4,7	7,0	4,9
Ludność biała	14,8	9,5	1,9	5,6	6,3	5,8	4,3
Ludność czarna	20,3	20,7	14,0	17,3	7,6	20,1	8,4
Azjaci	7,7	1,7	5,2	0,5	3,6	4,5	3,6
Latynosi	8,0	12,0	7,5	2,4	5,0	7,4	5,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.city-data.com/hasla:Detroit, Cleveland, St.Louis, Cincinnati, Pittsburgh, Buffalo; *Income and Poverty in the United States. Households by Total Money Income, Race and Hispanic Origin Households:1967 to 2017* oraz *Income and Poverty in the United States. People in Poverty by Selected Characteristics: 2016 and 2017*.

(zarówno w stosunku do ogółu wyszczególnionych zbiorowości jak też w porównaniu ze średnią krajową). Opinię powyższą dokumentują dane empiryczne które wskazują, że mediana dochodów gospodarstw domowych w badanych miastach, kształtowała się głęboko poniżej średniej krajowej. Były one niższe od około 35,0% (34,9% w Pittsburghu) do 114,6% w Detroit i 118,9% w Cleveland) od średniej krajowej. W przypadku dwu ostatnich miast mediana dochodów na gospodarstwo domowe była zatem aż dwukrotnie niższa od średniej krajowej wynoszącej w 2016 roku 60 309 USD (2016).

W kategoriach grup etniczno-rasowych, najkorzystniejsza sytuacja notowana była w gospodarstwach domowych białej ludności, w których mediana dochodów kształtowała się od około 10,0% poniżej średniej krajowej (7,5% w St.Louis oraz 11,3% w Pittsburghu) do ponad 70,0% (71,0% w Detroit). Najgorsza sytuacja ekonomiczna była zatem w „białych” gospodarstwach domowych Detroit, przy względnie nieco korzystniejszych warunkach finansowych gospodarstw tej grupy etniczno-rasowej w Cleveland (dochody niższe o 46,8% od średniej krajowej) oraz Buffalo (o 33,2% niższe w porównaniu ze średnią krajową - Tab 11).

Znamienny jest jednocześnie fakt, iż najbardziej dotkniętą ekonomicznie, czyli najuboższą etniczno-rasową grupą badanych miast „Pasa Rdzy” była populacja Afroamerykanów. Mediana dochodów gospodarstw domowych czarnej ludności była wręcz dramatycznie niska w porównaniu ze średnią krajową. W realnych wartościach notowały one wielkość 21 – 28 tys. dolarów, czyli kształtowały się aż 2-3 -krotnie poniżej średniej krajowej. Najniższymi dochodami legitymowały się gospodarstwa domowe ludności murzyńskiej takich miast jak Cleveland (188,4% poniżej średniej krajowej), Cincinnati (150,9%) oraz Buffalo (134,1%) i Detroit (125,4% poniżej tej średniej).

Pozostające w zdecydowanej mniejszości w strukturze etniczno-rasowej badanych miast gospodarstwa domowe Azjatów i Latynosów, należały także do kategorii tych najbardziej ubogich. W dość licznej populacji Latynosów w strukturze etniczno-rasowej ludności takich miast jak Buffalo (10,9% ogółu mieszkańców), Cleveland (10,8%) i Detroit (7,0%), mediana dochodów gospodarstw domowych tej grupy etnicznej, miała znaczny wpływ na ogólną wartość powyższego wskaźnika.

Niemniej ogromną zmienność bezwzględnych wartościach jak też wskaźników ilustrujących procentowe relacje w stosunku do średniej krajowej, wykazywała mediana dochodów w przeliczeniu na jednego mieszkańca.

Tabela 11. Zróżnicowanie mediany dochodów na gospodarstwo domowe i mieszkańca oraz odsetka ludności z dochodami poniżej poziomu ubóstwa według grup etniczno-rasowych i dzieci żyjących w ubóstwie w badanych miastach w stosunku do średniej krajowej (w %) w 2016 roku

Wyszczególnienie	% wartości powyżej (+) lub poniżej (-) średniej krajowej					
	Detroit	Cleveland	St. Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo
Mediana dochodów na gospodarstwo domowe Ogółem	-114,6	-118,9	-49,5	-56,5	-34,9	-83,4
Ludność biała	-71,0	-46,8	-7,5	-11,7	-11,3	-33,2
Ludność czarna	-125,4	-188,4	-117,6	-150,9	-124,6	-134,1
Azjaci	-75,9	-92,1	-72,7	-27,5	-75,4	-82,0
Latynosi	-63,3	-117,1	-75,8	-37,2	-60,9	-168,1
Mediana dochodów na mieszkańca Ogółem	-85,3	-62,5	-8,0	-9,3	-2,8	-44,2
Ludność biała	-48,0	-17,7	+24,0	+21,3	+12,9	-3,8
Ludność czarna	-90,9	-117,5	-76,2	-87,7	-62,1	-87,3
Azjaci	-79,4	-41,5	-16,7	-11,4	-34,6	-101,0
Latynosi	-138,5	-124,1	-37,3	-55,1	-36,3	-142,4
Odsetek ludności z dochodami poniżej poziomu ubóstwa Ogółem	+181,1	+175,6	+87,4	+107,4	+51,2	+140,2
Ludność biała	+185,0	+104,7	-1,6	+33,9	+17,3	+72,4
Ludność czarna	+181,1	+232,3	+153,5	+185,0	+125,2	+177,2
Azjaci	+321,3	+122,0	+117,3	+200,0	+135,4	+258,3
Latynosi	+159,8	+146,5	+107,1	+133,9	+81,1	+196,1
Odsetek dzieci żyjących w ubóstwie	+202,8	+186,7	+121,1	+137,8	+69,4	+162,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie Tab.10.

Ponownie najkorzystniejsze relacje, (podobnie jak w przypadku gospodarstw domowych), notowano bowiem wśród białych mieszkańców badanych miast. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, iż mediana dochodów na jednego białego mieszkańca St.Louis, Cincinnati oraz Pittsburgha przewyższała nieznacznie średnią krajową odpowiednio o 24,0%, 21,3% oraz 12,9%. Nadwyżka ta była następstwem ożywienia

gospodarczego, będącym udziałem białych reprezentantów klasy średniej. Z drugiej strony, efektem ogromnej skali emigracji (odpływu) białych mieszkańców Detroit, którzy w okresie 1950-2016 zmniejszyli swój udział w ogólnym zaludnieniu tego miasta z 83,6% do zaledwie 10,2%, jest powszechna obecność wśród nich osób o najniższym statusie społeczno-ekonomicznym. Była to ta grupa białych mieszkańców miasta, która nie była w stanie włączyć się w nurt procesu *white flight*, ani stawić czoła nowym wyzwaniom. Składały się na to ograniczone możliwości znalezienia odpowiedniego zatrudnienia i poniesienia kosztów ponownego startu życiowego. W tym ostatnim przypadku zasadniczym czynnikiem determinującym fakt rezygnacji z emigracji- przeprowadzki, były bardzo niskie ceny nieruchomości w miastach „Pasa Rdzy” oraz brak na nie popytu wobec masowego procesu ich wyludniania oraz niskiej ich atrakcyjności dla ewentualnie nowych imigrantów krajowych i z zagranicy. W powyższych okolicznościach mediana dochodów białego mieszkańca Detroit była aż 1,5 raza niższa od średniej krajowej.

Najgorzej sytuacja przedstawiała się wśród reprezentantów pozostałych grup etniczno-rasowych. Podobnie jak w przypadku dochodów na gospodarstwo domowe, najniższe dochody na mieszkańca były udziałem czarnej ludności. Kształtowały się one poniżej średniej krajowej od niemal 120,0% (Cleveland 117,5%) do około 65,0% (Pittsburgh 62,1%). Generalizując stwierdzić należy, że mediana dochodów czarnego mieszkańca badanych miast była około 2-krotnie niższa od średniej krajowej, która (jak pamiętamy) wynosiła w 2016 roku 31 099 dolarów. Charakterystyczny jest w tym zakresie tematycznym fakt, iż skrajnie niską, a w przypadku mieszkańców Buffalo oraz Detroit, dramatycznie niską medianą dochodów na 1 osobę w gronie badanych grup etniczno-rasowych, notowali Latynosi. Kształtowała się ona w przypadku populacji Latynosów zamieszkałych w Buffalo aż 142,4% poniżej średniej krajowej, natomiast w Detroit mediana dochodów na statystycznego Latynosa była niższa o 138,5% od średniej krajowej (Tab.11).

Dramatyzm sytuacji ekonomicznej ludności badanych miast „Pasa Rdzy”, znajduje swe dodatkowe potwierdzenie w skrajnie wysokiej stopie i skali ubóstwa. Jest to jeden z najbardziej „bolesnych” wręcz „wstydliwych” wskaźników społeczno-ekonomicznych współczesnego USA, czołowego mocarstwa gospodarczego świata, którego aż 12,7% ogółu ludności osiągało w 2016 roku dochody poniżej poziomu ubóstwa (*Income and Poverty in the United States:2017*).

Sytuacja ekonomiczna ludności badanych miast, zarówno w kategorii gospodarstw domowych jak też indywidualnych mieszkańców, jest zatem (jak na warunki amerykańskie) skrajnie zła, a w licznych przypadkach, wręcz dramatyczna. Dane statystyczne dowodzą też jednoznacznie faktu powszechności biedy oraz ubóstwa. W syntetycznej a zarazem uniwersalnej formule statystycznej prezentuje to zagadnienie wskaźnik określający odsetek ludności kraju, stanów, obszarów metropolitalnych oraz miast z dochodami poniżej poziomu ubóstwa. Jak pamiętamy w skali kraju wskaźnik ten notował w 2016 roku wartość 12,7%, w badanych miastach „Pasa Rdzy” zawierał się on w przedziale od 19,2% (Pittsburgh) do 35,7% w Detroit 35,7% i 35,0% w Cleveland.

Stwierdzono jednocześnie w tym zakresie dwie charakterystyczne zależności. Pierwsza z nich wskazuje na fakt notowanej najwyższej skali ubóstwa wśród mieszkańców największych miast region, druga natomiast przejawia się w silnym związku poziomu ubóstwa ze strukturą etniczno-rasową mieszkańców.

To właśnie w Detroit i w Cleveland, gdzie większość ludności stanowią czarni mieszkańcy (85,7%) i Latynosi (60,9% ogółu), legitymujący się (jak to wykazano wcześniej) najniższym statusem społeczno-ekonomicznym, tak ogromna jest skala ubóstwa mieszkańców miast „Pasa Rdzy”. Szczegółowe dane statystyczne (zawarte w tabeli 10 i 11), przerażają wręcz swą treścią, a w szczególności te, prezentujące zróżnicowanie poziomu ubóstwa w ramach wyróżnionych grup etniczno-rasowych ludności.

W populacji czarnych mieszkańców miast, odsetek osób z dochodami poniżej poziomu ubóstwa przekracza nawet 2 i 3-krotnie średnią krajową. Rekordowo wysoką jego wartością legitymowała się czarna ludność Cleveland, w gronie której aż 42,2% osób osiągało dochody poniżej poziomu ubóstwa. Swoistym „biegunem biedy” jawiło się jednak Detroit, którego skrajnie wysoki stopień zubożenia ludności wyrażał się w fakcie, że w nielicznej populacji białych jego mieszkańców (68,9 tys. osób, co stanowiło zaledwie 10,2% ogółu ludności miasta), wskaźnik ubóstwa notował wyższą wartość (36,2%) w porównaniu z populacją Latynosów (33,0%) i ludnością murzyńską (35,7%). Ten typ rozkładu wartości wskaźnika dowodzi jednoznacznie, iż rozwijany od drugiej połowy XX w. proces *white flight* oraz „filtracji” z udziałem czarnych imigrantów, stanowi fundamentalny czynnik tak głębokiego zubożenia mieszkańców miast „Pasa Rdzy”. Dowodzi także ogromnej słabości szeroko rozumianego potencjału mieszkańców *stunted cities* co do możliwości włączenia ich w proces gospodarczego odrodzenia.

Dramatyzm skrajnie wysokiego poziomu społeczno-ekonomicznej degradacji ludności badanych miast, który określa autor jako tragiczny, znajduje także wyraz w rekordowo wysokich odsetkach dzieci żyjących w ubóstwie (osób w wieku do 15 lat włącznie). W opinii nie tylko badaczy, jest to najbardziej bolesny oraz najbardziej wstydlivy problem społeczny Stanów Zjednoczonych Ameryki, gdzie aż 18,0% dzieci żyło w ubóstwie (2016).

Badane miasta „Pasa Rdzy” stanowią czołówkę na krajowej liście rankingowej z punktu widzenia skali ubóstwa wśród dzieci. Najgorsza sytuacja jest w tym względzie od lat w Detroit oraz Cleveland, gdzie w 2016 roku odsetek dzieci żyjących w ubóstwie wynosił odpowiednio 54,5% oraz 51,6% ! przewyższając niemal 3-krotnie średnią krajową. Świadczy to o niewyobrażalnej wręcz skali problemu, którego następstwa muszą wpłynąć negatywnie na przyszłe losy najmłodszego pokolenia mieszkańców badanych miast. Niewiele korzystniej przedstawia się sytuacja w pozostałych miastach objętych postępowaniem badawczym, gdyż odsetek dzieci żyjących w ubóstwie sięga od 47,2% w Buffalo do 30,5% w Pittsburghu. W powyższym problemie tkwią zatem jedne z podstawowych źródeł przyszłego wykluczenia społeczno-ekonomicznego części mieszkańców tych miast i dalszej ich marginalizacji. W parze z ubóstwem idzie bardzo niski poziom edukacji oraz intelektualnego rozwoju dzieci i młodzieży, determinowany dodatkowo bardzo niskim poziomem nauczania w szkołach publicznych (gdzie pobierają w większości naukę). Niezbędne w tym miejscu jest przytoczenie kilku oficjalnych danych dotyczących poziomu edukacji w tego typu placówkach dydaktycznych badanych miast. Szokują one swą wymową nawet przeciętnego obywatela USA m.in. z tego powodu, że ponad połowa uczęszczających do nich dzieci nie osiąga podstawowego poziomu wiedzy wymaganego do ukończenia szkoły elementarnej , czy też dlatego, że niecałe 10,0% absolwentów państwowych gimnazjów legitymuje się wymaganym poziomem biegłości czytania. Oznacza to z kolei, że ogromna większość tamtejszej młodzieży, nie spełnia warunków pozwalających kontynuować naukę na wyższym, (w tym uniwersyteckim) poziomie. Z tej zbiorowości wywodzą się młodociani przestępcy, potencjalni członkowie gangów ulicznych itp. oraz osoby o skłonnościach do zachowań patologicznych (w tym narkomanii, alkoholizmu, prostytucji).

W opracowaniach z zakresu nauk medycznych podkreślany jest także powszechnie fakt ograniczonego dostępu ubogiej ludności do odpowiedniej jakości opieki zdrowotnej. Skutkuje to m.in. kilkakrotnie wyższymi od średniej krajowej wskaźnikami zachorowalności i śmiertelności niemowląt,

zachorowalności na AIDS, astmę czy ołowicę. Ta ostatnia przypadłość dotyczy zarówno najstarsze jak i najmłodsze pokolenia mieszkańców. Związana jest ona z zajmowaniem przez znaczną ich część domów wybudowanych przed 1970 r. Są one wyjątkowo szkodliwe dla zdrowia ich mieszkańców ze względu na powszechność stosowania wówczas farb zawierających duże ilości związków ołowiu. Nakłada się na to zanieczyszczenie ołowiem części wód komunalnych (dostarczanych niekiedy ołowianymi rurami, względnie z elementami sieci wodociągowej także wykonanej z tego metalu) lub obecności ołowiu w glebie i wodach gruntowych (Brooks-Gunn J., Duncan G.J., 1997, Ren X.S., Amic B.C., Williams D.R., 1999, Schultz A., Williams D.R., Israel B., Lempert L.B., 2002).

W konsekwencji powszechnego ubóstwa rodziców, najmłodsze pokolenie mieszkańców dziedziczy w ogromnej mierze ich biedę i wykluczenia społeczno-ekonomiczne, zamieszkując silnie zdegradowane dzielnice miast, pozbawione często placówek szkolnych, opieki medycznej oraz usługowych. Są to z reguły obszary miast objęte silnym procesem gettoizacji oraz charakteryzujące się wysokimi wskaźnikami przestępczości. W tej sytuacji mieszkające w tym środowisku dzieci poddane są w sposób szczególny „toksycznemu stresowi”, który skutkuje m.in. wzrostem wśród nich zaburzeń zdrowotnych o podłożu psychicznym, stanów agresji oraz braku koncentracji (Brooks-Gunn J., Duncan G.J., 1997).

Syntetycznym wyrazem problemów zdrowotnych mieszkańców badanych miast „Pasa Rdzy”, których około 25,0% z braku środków nie ma dostępu do opieki medycznej, a jeszcze więcej nie korzysta z zdrowotnego ubezpieczenia jest fakt, że żyją oni wyraźnie krócej od statystycznego mieszkańca kraju, nie mówiąc o zamożnych mieszkańcach przedmieść. Cytowani powyżej autorzy dowodzą, że statystyczny mieszkaniec Detroit żyje krócej aż o około 10 lat w porównaniu z mieszkańcami przedmieść tego miasta. Innym dowodem bardzo złej sytuacji zdrowotnej ludności miast „Pasa Rdzy” jest fakt spadku z czasem kondycji zdrowotnej nowo przybyłych imigrantów.

Powyższe rozważania wskazują jednoznacznie na skalę oraz wielorakie następstwa wyjątkowo wysokiego poziomu ubóstwa mieszkańców miast „Pasa Rdzy”. Widzimy, że zjawisko to ma ogromny, (wręcz fundamentalny) wpływ na możliwości zasadniczego ograniczenia zespołu negatywnych zjawisk i procesów, będących efektem długotrwałej recesji ekonomicznej oraz towarzyszącemu jej procesowi *urban decay*.

Do głównych czynników ograniczających poziom dochodów gospodarstw domowych oraz indywidualnych mieszkańców i pogłębiających

skalę ubóstwa, a więc obniżających poziom życia, zaliczyć należy także bezrobocie. W tym przypadku charakterystyczna jest wyraźnie korzystniejsza sytuacja względem średniej krajowej, w porównaniu do uprzednio omówionych wskaźników ekonomicznych. Przy średniej krajowej stopie bezrobocia rzędu 4,9%, w 2016 r., w przypadku Cincinnati oraz Pittsburgha przedmiotowy wskaźnik był niższy, notując odpowiednio 4,3% oraz 4,7% (2016). Najwyższa jej wartość w wysokości 11,5%, notowana była w największym i najbiedniejszym ośrodku miejskim w zespole badanych miast, czyli w Detroit. Najsilniej dotknięci bezrobociem byli w tym mieście Afroamerykanie (20,3%), przy względnie wysokiej jego skali wśród białej ludności (14,8%). Oznacza to, że notowane wskaźniki bezrobocia były w przypadku tych grup etniczno-rasowych mieszkańców wyższe odpowiednio 4-krotnie (czarni mieszkańcy) oraz 3-krotnie (biała ludność) od średniej krajowej. W pozostałych miastach najwyższe stopy bezrobocia notowane były wyłącznie w populacji czarnych mieszkańców, której wartość wahała się od 7,6% (Pittsburgh) do 20,7% (Cleveland) i 20,1% w Buffalo. Względnie wysoka stopa bezrobocia notowana była też w zbiorowości Latynosów, choć w większości badanych miast zbliżona była do poziomu notowanego wśród ich białych mieszkańców.

Pomijając kwestię wpływu skali bezrobocia na ogólny poziom życia mieszkańców, podkreślić należy w przypadku badanych miast jej związek z rekordowo wysokimi wskaźnikami przestępczości. Wyraża się to najogólniej w typowej dla tych miast sytuacji, że względnie tu liczni, byli więźniowie po odbyciu kary i powrocie do życia na wolności, są z reguły dyskryminowani przez pracodawców na rynku pracy. Z tego typu niechęcią ze strony pracodawców do poszukujących pracy byłych więźniów, spotykają się najczęściej Afroamerykanie.

Podkreślić jednak należy okoliczność, że podstawową przyczyną niskiego poziomu życia oraz wysokiej skali ubóstwa mieszkańców miast „Pasa Rdzy” są ich relatywnie niskie kwalifikacje zawodowe, będące pochodną słabego poziomu edukacji. W powyższych okolicznościach w większości znajdują oni zatrudnienie na niskopłatnych stanowiskach pracy, w tym głównie w sektorze handlowo-usługowym (np. jako ekspedienty i kasjerzy, personel sprzątający, niskokwalifikowani pracownicy budowlani, transportu i komunikacji, portierzy, ochroniarze itp.). W relatywnie licznej zbiorowości zatrudniani są oni poza tym na niepełnych etatach (*part time workers*).

Powyzszy problem dotyka znów najsilniej populację czarnych mieszkańców, którzy w 80,0-90,0% ogółu czynnych zawodowo osób, stanowią

tu warstwę *blue collar workers*. Powyższa sytuacja rzutuje na wysokość zarobków z tytułu wykonywanych powyższego rodzaju prac. Tak więc ostatecznie zarobki czarnych pracowników są generalnie dużo niższe w porównaniu z populacją białych pracowników. Różnice te wynikają wyłącznie z charakteru wykonywanych zawodów, nie mając podłoża etniczno-rasowego. Powyższą sytuację przybliża nam przykład Detroit, gdzie średnie zarobki białego mężczyzny były wyższe o 60,0% w porównaniu z czarnym pracownikiem, a wśród kobiet powyższe różnice osiągały wielkość 75,0%. Przytoczony przykład wyjaśnia zatem jeden z powodów rosnącej dyskryminacji ekonomicznej czarnej ludności w relacji do białych mieszkańców miast „Pasa Rdzy”.

Powyższe rozważania dowodzą jednoznacznie ogromnej skali ubóstwa i bardzo niskiego statusu społeczno-ekonomicznego licznej rzeszy ludności badanych miast. Problem ten jest tym poważniejszy, że dotyczy on szczególnie silnie także najmłodszego pokolenia ich mieszkańców, z zasygnalizowanymi tu konsekwencjami i problemami natury edukacyjnej, wychowawczej, zdrowotnej itp. Tak więc bardzo trudna, (nierazko wręcz tragiczna) sytuacja ekonomiczna ogromnej rzeszy ich mieszkańców, w połączeniu z bardzo niskim statusem społecznym oraz ogromnym deficytem w ich zbiorowości czynnej zawodowo osób o odpowiednim poziomie wykształcenia i zawodowych kwalifikacji, stanowi zasadniczą barierę w działaniach na rzecz powstrzymania wieloletniego stanu kryzysowego miast regionu oraz ich szeroko rozumianego odrodzenia.

Restrukturyzacja, modernizacja i unowocześnienie struktury ekonomicznej miast „Pasa Rdzy” wymagać będzie powyższej sytuacji niekonwencjonalnych rozwiązań i działań. Niewątpliwym pozostaje jednak fakt, że uruchomienie i rozwój powyższych procesów możliwy będzie wyłącznie w warunkach dysponowania odpowiednio wykształconymi zasobami ludzkimi o wysokich kwalifikacjach zawodowych, których trzon stanowić będą ich mieszkańcy.

Głęboki kryzys gospodarczy miast oraz wielka skala ubóstwa, znajduje swój bolesny wyraz w powszechnej bezdomności. Podkreślić jednak należy, że problem ten jest trudny do jednoznacznego i w pełni wiarygodnego rozpoznania wobec braku pełnych, urzędowych danych statystycznych. Tym niemniej autor dokonał przeglądu treści licznych opracowań, raportów, analiz itp., które pośrednio lub bezpośrednio dotyczyły tego zagadnienia. Nierzadko informacje dotyczące bezdomności stanowiły fragmenty szerszych opracowań, poświęconych np. poziomowi życia ich mieszkańców czy też wolnej i opuszczonej zabudowy oraz jej wyburzeń. Jakkolwiek

zasoby materiałów empirycznych miały z zasady szacunkowy charakter, to pozwoliły one na przybliżenie problemu bezdomności zarówno co do jego skali oraz etniczno-rasowego wizerunku dotkniętej nim społeczności. Na tej podstawie wyliczył autor syntetyczne wskaźniki, poszerzające zakres merytorycznych treści, w tym skali zróżnicowania zjawiska bezdomności w badanych miastach. Główny materiał źródłowy stanowiły w tym przypadku takie opracowania jak: *2016 Annual Report on the State of Homelessness in New York State*, *Living in the Liminal: A Study of Homelessness in Cleveland*; *Cincinnati Homelessness Data. Strategies to End Homelessness: Pittsburgh's Racial Demographics 2015: Differences and Disparities* oraz *Homelessness Facts and Statistics – Homelessness in Detroit*.

Syntetyzując treści zgromadzonych danych empirycznych autor stwierdza, że bezdomność jest kolejnym negatywnym i nader ważnym zjawiskiem natury społecznej, gdyż dotkniętych jest nią od 0,5% aż do 6,0% ogółu mieszkańców badanych miast. Najwyższy odsetek bezdomnych notuje miasto Cleveland z udziałem w wysokości 6,1% ogółu jego mieszkańców. Tak więc wyliczony wskaźnik bezdomności w Cleveland notował skrajnie wysoką wartość wynoszącą 5 961 bezdomnych na 100 tys. mieszkańców. Drugie miejsce w tym względzie zajmowało Cincinnati, gdzie bezdomni stanowili 4,0% ogólnej liczby ludności, a wskaźnik bezdomności wynosił 3 845. Względnie korzystnie prezentowało się na tle powyższych miast Detroit. Tamtejsza populacja bezdomnych liczyła około 18 tys. osób, co stanowiło 2,7% ogółu mieszkańców. Wskaźnik bezdomności sięgał tam 2 678 osób/100 tys. mieszkańców.

Najkorzystniejsza sytuacja w zakresie skali bezdomności notowana była w St. Louis oraz Pittsburghu. Odsetek bezdomnych w ogólnej liczbie ich mieszkańców notował wartość 0,5%, natomiast wskaźnik bezdomności wynosił odpowiednio 449 osób oraz 494 osoby na 100 tys. mieszkańców.

Z punktu widzenia struktury etniczno-rasowej, charakterystyczna była dominacja czarnych mieszkańców, którzy stanowili od około 50,0% do 70,0% w populacji bezdomnych osób. W przypadku Cleveland, Cincinnati i Detroit bezdomni Afroamerykanie stanowili odpowiednio 70,0%, 66,3% oraz 57,1% tej kategorii mieszkańców. Udziały białej populacji bezdomnych kształtowały się w przypadku badanych miast średnio na poziomie 30,0%. Wyjątkiem było Cleveland, gdzie drugą co do wielkości grupę etniczno-rasową bezdomnych stanowili Latynosi (około 25,0% ogółu bezdomnych), natomiast udział białych mieszkańców dotkniętych bezdomnością notował wręcz symboliczną wielkość, notując wartość rzędu 3,0%.

Problem bezdomności wykazuje zatem bezpośredni związek ze skalą ubóstwa zróżnicowanych etnicznie-rasowo gospodarstw domowych oraz indywidualnych osób.

Skrajnie niepokojącym jest fakt, iż problem bezdomności przybiera na skali w drugiej dekadzie XXI w. Sytuacja staje się coraz bardziej tragiczna, ze względu na okoliczność, że bezdomność dotyka nie tylko pojedyncze osoby, lecz coraz częściej całe rodziny. Tak np. w Cleveland, miasta najbardziej dotkniętego bezdomnością wśród badanych miast, liczba bezdomnych rodzin z dziećmi wzrosła w okresie 2015-2017 aż o 24,0%!Wzrosła także populacja tzw. „chronicznie bezdomnych”, reprezentujących średnio 30,0% tej kategorii mieszkańców, w gronie których 25,0% stanowią dzieci w wieku poniżej 15 lat (wg *Cincinnati Family Homelessness.Service Study*).

Szacuje się, że przeciętnie od 70,0% do 80,0% bezdomnych osób żyje na ulicy oraz w opuszczonych obiektach wielorodzinnej i jednorodzinnej zabudowy. Determinuje to z jednej strony fakt ich przyspieszonej degradacji-zniszczenia (w tym licznych podpaień), z drugiej natomiast sprzyja kształtowaniu tam kryminogenego-przestępczego środowiska. Skutkuje to narastającym wykluczeniem społecznym tej kategorii osób, oraz wzrostem takich zjawisk marginesowych i patologicznych jak narkomania, alkoholizm, prostytutka oraz przestępczość.

Zaprezentowane w powyższym rozdziale problemy są zatem, ze względu na skalę, nader poważne zarówno w aspekcie społecznym jak i ekonomicznym dla badanych miast „Pasa Rdzy”. Sytuacja w tym względzie jest niesłychanie trudna, stanowiąc jedno z największych wyzwań, przed którymi stoją władze dążące do realizacji planów przywrócenia stanu normalności a następnie modernizacji struktur ekonomicznych oraz podniesienia poziomu i jakości życia ich mieszkańców.

5.

PRZESTĘPCZOŚĆ JAKO JEDEN Z PRZEJAWÓW PROCESU „URBAN DECAY”

Będąc przedmiotem badań autora miasta amerykańskiego „Pasa Rdzy” znajdują się od lat 50. XX w. na wyjątkowym etapie gospodarczych, demograficzno-społecznych i infrastrukturalnych przemian, w swej ponad 200-letniej historii. Autor świadomie użył terminu „przemian” zamiast „rozwoju”, gdyż, jak na już wiadomo, poczynszy od 1950 roku weszły one w fazę najdłuższego i najtragiczniejszego w skutkach kryzysu ekonomicznego oraz związanego z nim procesu *urban decay*. Przyniósł on tym miastom ogromny spadek liczby ludności i nienotowany wcześniej wzrost skali i poziomu ubóstwa ich mieszkańców. Miasta te doświadczyły także fundamentalnych zmian w zakresie struktury etniczno-rasowej ludności, czemu towarzyszył trwały proces gettoizacji ich przestrzeni. W powyższych okolicznościach, miasta dawnego „Pasa Stali”, będące do połowy XX w. wzorem amerykańskiej przedsiębiorczości, postępu i ekonomicznego sukcesu, stały się symbolem recesji, degradacji oraz szeroko rozumianego upadku.

W szerokim zespole negatywnych a zarazem jednym z najbardziej charakterystycznych zjawisk zachodzących w wyludniających się i zubożałych miastach obecnego „Pasa Rdzy”, jest skrajnie wysoki poziom przestępczości. Reprezentuje ona kolejną, bardzo istotną barierę dla działań na rzecz gospodarczego ożywienia, modernizacji struktur ekonomicznych oraz eliminacji destrukcyjnych zjawisk i procesów rozwijanych od lat w sferze demograficznej, społecznej i przestrzennej.

Wskaźniki przestępczości ogółem oraz w poszczególnych grupach i kategoriach przestępstw, wielokrotnie przewyższają średnie krajowe, sprawiając że od wielu lat miasta „Pasa Rdzy” należą do najbardziej niebezpiecznych w USA. Z reguły też w indywidualnych kategoriach przestępstw, (w tym tych najcięższych), znajdują się one na szczycie tego rodzaju list rankingowych, nosząc przydomki „stolicy zabójstw”, „stolicy rozbojów” i „stolicy podpaień”.

Ponieważ przestępczość charakteryzuje się tu bardzo wysoką dynamiką czasowej zmienności, zarówno co do skali jak i rodzaju, autor postępowaniem badawczym objął lata 1985-2016. Pozwoliło mu to na rozpoznanie trendu zmian przestępczości w kontekście silnego rozwoju procesu wyludniania i powszechnego zubożenia mieszkańców badanych miast, oraz wejścia tych miast w najbardziej zaawansowaną fazę procesu *urban decay*. W tym ostatnim przypadku obejmuje ona lata 2000-2016, które z punktu widzenia badanych miast, cechuje intensyfikacja wysiłków i zorganizowanych działań na rzecz ożywienia gospodarczego, zahamowania destrukcyjnego dla nich procesu *urban decay*, w ramach odbudowy badanych miast i modernizacji ich struktury funkcjonalnej oraz rewitalizacji i porządkowania silnie zdegradowanej tkanki urbanistycznej, co jest przedmiotem rozważań autora w rozdziale 6.

Postępowanie badawcze przeprowadzono w układzie dwóch podstawowych grup przestępstw, a mianowicie z użyciem przemocy oraz przeciw mieniu (własności). Uwzględniając dostępny zespół materiałów empirycznych, w grupie przestępstw z użyciem przemocy wyróżniono kolejno: zabójstwa, zgwałcenia, rozboje oraz pobicia. Na grupę przestępstw przeciw własności składają się: włamania, kradzieże, kradzieże samochodów i podpalenia.

W ramach analizy autor posłużył się wyliczonymi wskaźnikami przestępczości, ilustrującymi liczbę przestępstw na 100 tys. mieszkańców. Mając na uwadze potrzebę zilustrowania wyjątkowej skali przestępczości w zespole badanych miast, wskaźniki te skonfrontował ze średnimi krajowymi. Stosownym jest w tym miejscu podkreślenie faktu, że poza prostą analizą porównawczą wskaźników przestępczości miast w relacji do średniej krajowej, zastosował też wyliczone indeksy, prezentujące wartości procentowej nadwyżki notowanych wskaźników przestępczości w stosunku do średniej krajowej. Powyższego rodzaju, nienotowana dotąd w literaturze przedmiotu interpretacja skali oraz zmienności przestępczości w relacji do średniej krajowej, pozwoliła autorowi ustalić i udokumentować nowe trendy w zakresie spadku lub wzrostu poziomu bezpieczeństwa w badanych miastach z punktu widzenia nader zmiennego w czasie i wewnętrznie zróżnicowanego zjawiska przestępczości.

Opracowane i przedstawione w formie licznych tabel dane empiryczne, w tym wyliczone wskaźniki dotyczące zmian przestępczości dla okresu 1985-2016, po pierwsze dowodzą, że z punktu widzenia wskaźnika przestępczości ogółem, w badanych miastach notowana jest nawet kilkukrotna ich przewaga w stosunku do średnich krajowych (Tab.12).

Tabela 12. Zmiany wskaźnika przestępczości ogółem (na 100 tys.osób) w badanych miastach na tle kraju oraz jego przewagi (w %) w stosunku do średniej krajowej w okresie 1985-2016

Lata/ Wskaźniki	Detroit	Cleveland	St. Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	USA
1985							
A	13 749,9	7 886,7	11 392,2	7 707,5	7 215,4	7 077,3	5 207,0
B	164,1	51,5	118,8	48,0	35,9	35,9	x
1990							
A	12 191,4	9 114,6	14 671,3	7 556,1	8 789,4	8 893,3	5 802,1
B	110,1	57,1	152,9	30,2	51,5	53,3	x
1995							
A	11 938,7	7 810,0	16 082,9	7 486,0	6 129,9	9 205,2	5 275,8
B	126,3	48,0	204,8	41,9	16,2	74,5	x
2000							
A	10 066,7	6 810,9	14 547,5	6 704,7	5 701,4	6 918,9	4 124,8
B	144,1	65,1	252,7	62,5	38,2	67,7	x
2005							
A	8 452,2	7 728,5	13 613,0	8 391,6	5 764,5	7 426,2	3 900,5
B	116,7	98,1	249,0	115,1	47,8	90,4	x
2010							
A	9 225,2	6 886,2	9 511,0	7 317,2	4 555,9	6 955,8	3 350,5
B	175,3	105,5	183,8	118,4	36,0	107,6	x
2016							
A	6 820,8	7 028,9	8 035,0	6 219,0	4 095,6	5 315,4	2 837,7
B	140,3	147,7	183,1	119,1	44,3	87,2	x
% zmian A 1985/2016	- 50,3	-10,9	-29,5	-19,3	-43,2	-24,9	-45,5

Uwaga: **A**- wartość wskaźnika przestępczości ogółem badanych miast oraz USA **B**- wielkość przewagi wartości wskaźnika przestępczości badanych miast w stosunku do średniej krajowej (w %).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, Criminal Justice Information Service*, dostępne na <https://ucr.fbi.gov> oraz <http://www.city-data.com/crime/crime-Detroit> oraz pozostałe badane miasta.

Biorąc pod uwagę dwa skrajne przedziały czasowe wyznaczone przez 1985 oraz 2016 rok zauważa się pozytywny trend zmian, polegający na wyraźnym spadku klasycznego wskaźnika przestępczości ogółem we wszystkich miastach. Powyższy trend należy generalnie uznać za pozytywny, co znajduje także wyraz w procentowym spadku wartości powyższego

współczynnika w okresie 1985-2016 w przedziale od 10,9% w Cleveland) do 50,3% (Detroit). Pozytywnie wyróżnia się w tym względzie Detroit, gdzie wskaźnik spadku przestępczości notuje wyższą wartość w porównaniu ze średnią krajową wynoszącą 45,5%. Oznacza to że w pozostałej grupie badanych miast spadek przestępczości był wyraźnie słabszy w porównaniu ze średnią krajową (w szczególności w Cleveland: spadek o zaledwie 19,2% oraz w Cincinnati: spadek o 19,3% - Tab.12).

Sytuacja w tym zakresie okazuje się jednak bardziej niekorzystna, jeżeli uwzględnimy skalę procentowych nadwyżek wskaźników przestępczości (w różnych grupach i kategoriach przestępstw) dla badanych miast w stosunku do średniej krajowej. Zauważamy w tym przypadku, że w 1985 roku wartość powyższego wskaźnika dowodziła nadwyżki współczynnika przestępczości we w wszystkich badanych miastach w przedziale od 35,0% (w Pittsburghu i Buffalo- po 35,9%), po 118,8% (St.Louis) i aż 164,1% (Detroit). Oznacza to, że skala przestępczości we wszystkich miastach była wtedy wyższa od średniej krajowej od 0,35 do 2,64 razy. Taką właśnie ponad 2-krotną przewagę notowały zatem w 1985 roku jedynie Detroit i St.Louis. Tego typu interpretacja wartości wskaźników przestępczości miast w stosunku do średniej krajowej za 2016, która w kategoriach klasycznego współczynnika przestępczości sugerowała korzystny trend spadku, dowodzi w rzeczywistości faktu wyraźnego pogorszenia poziomu bezpieczeństwa badanych miast w stosunku do średniej krajowej. W 2016 roku zamykającym okres badań i wyznaczającym fazę najwyższego poziomu zaawansowania procesu *urban decay*, aż w czterech miastach wartości omawianego tu wskaźnika przewyższały 100,0%. Na pozycję lidera wysunęło się St.Louis, gdzie wskaźnik przestępczości był prawie dwukrotnie wyższy od średniej krajowej (183,1%), przed Cleveland (147,7%) i Detroit (140,3%) oraz Cincinnati (119,1% wyższy od średniej krajowej). W pozostałych miastach czyli w Pittsburghu i Buffalo wskaźniki te były także wyższe od tych notowanych w 1985 roku (Tab. 12).

Powyższe wskaźniki dowodzą jednoznacznie, że niezależnie od wyraźnego spadku w badanych miastach w okresie 1985-2016 współczynnika przestępczości ogółem, stan bezpieczeństwa w stosunku do średniej krajowej, uległ w rzeczywistości wyraźnemu pogorszeniu. Wyjątkowym okazało się Detroit, gdzie skala pozytywnych zmian przewyższała średnią krajową, dzięki czemu na przełomie XX/XXI w. miasto to utraciło niechlubną pozycję lidera na krajowej liście dużych miast o najwyższym współczynniku przestępczości (w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców).

Tabela 13. Zmiany wskaźników przestępczości badanych miast (na 100 tys.osób) w grupie przestępstw z użyciem przemocy (A) i przeciw własności (B) oraz ich przewagi (w %) w stosunku do średniej krajowej w latach 1985-2016

Lata/ Rodzaje przestępstw	Detroit	Cleveland	St. Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	USA
1985							
A	2 375,2	1 204,9	2 004,6	884,7	1 085,7	1 003,6	556,5
<i>a</i>	326,8	116,5	260,2	59,0	95,1	80,3	x
B	11 374,7	6 681,8	9 387,6	6 822,8	6 129,7	6 073,7	4 650,5
<i>b</i>	144,5	43,7	101,9	46,7	31,8	30,6	x
1990							
A	2 699,2	1 817,6	3 499,0	1 229,6	1 356,4	1 607,6	713,7
<i>a</i>	278,2	154,7	390,3	72,3	90,1	125,2	x
B	9 492,3	7 297,0	11 222,3	6 326,5	7 433,0	7 285,7	5 088,4
<i>b</i>	86,5	43,4	120,5	24,3	46,1	43,2	x
1995							
A	2 407,5	1 646,3	3 352,5	1 298,7	979,1	2 027,1	684,5
<i>a</i>	251,7	140,1	389,8	89,7	43,0	196,1	x
B	9 351,2	6 163,7	12 730,4	6 196,3	5 150,8	7 178,1	4 591,3
<i>b</i>	103,7	34,2	177,3	35,0	12,2	56,3	x
2000							
A	2 324,5	1 262,7	2 279,2	840,0	957,3	1 249,6	506,5
<i>a</i>	358,9	149,3	350,0	65,8	89,0	146,7	x
B	7 742,2	5 548,2	12 268,3	5 864,7	4 744,1	5 669,3	3 618,3
<i>b</i>	114,0	55,3	239,1	62,1	31,1	56,7	x
2005							
A	2 357,6	1 398,3	2 405,0	1 184,5	1 023,3	1 390,3	469,0
<i>a</i>	402,7	198,1	412,8	152,6	118,2	196,4	x
B	6 094,6	6 330,2	11 208,0	7 207,1	4 741,2	6 035,9	3 431,5
<i>b</i>	77,6	84,5	226,6	110,0	38,2	75,9	x
2010							
A	2 378,3	1 296,7	1 747,0	1 085,5	898,5	1 357,4	404,6
<i>a</i>	487,8	220,5	336,8	168,3	122,1	235,5	x
B	6 846,9	5 589,5	7 764,0	6 231,7	3 657,4	5 598,4	2 945,9
<i>b</i>	132,4	163,6	163,6	111,5	24,1	90,0	x
2016							
A	2 037,2	1 631,0	1 933,9	910,1	782,2	1 109,8	248,3
<i>a</i>	720,5	556,9	678,9	266,5	215,0	347,0	x
B	4 783,6	5 397,9	6 101,1	5 308,9	3 313,4	4 205,6	2 451,6
<i>b</i>	95,1	120,2	148,9	116,5	35,2	71,5	x

Uwaga: A- wskaźnik przestępczości z użyciem przemocy; (a) wartość powyżej średniej krajowej (w %); B-wskaźnik przestępczości przeciw własności; (b) wartość powyżej średniej krajowej (w %).

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów jak w Tab.12.

W kategoriach podstawowego podziału na grupy i kategorie czynów niezgodnych z prawem, dla badanych miast charakterystyczna jest wyraźna przewaga przestępstw przeciw własności. Najwyższym ich udziałem w wysokości 75,0-85,0% legitymowały się Cincinnati, Pittsburgh, Buffalo oraz St.Louis (2016). Dla Cleveland oraz Detroit większym zagrożeniem były przestępstwa z użyciem przemocy, z udziałami odpowiednio 34,3% i 29,9% ogółu dokonanych czynów przestępczych w tym roku. Niepokojącym jest równocześnie fakt silnego wzrostu ich udziału w ostatnich latach w ogólnej liczbie przestępstw w takich miastach jak St. Louis i Cleveland. Tak np. w 2005 r. grupa tych przestępstw stanowiła odpowiednio 18.1%, podczas gdy w 2016 roku jej udział w ogólnej liczbie przestępstw wzrósł do 34,3%. Jego głównym źródłem był silny wzrost udziału w ich zespole pobić. Na podkreślenie w tym miejscu zasługuje także okoliczność, iż generalnie pobicia i rozboje należą do najliczniejszej kategorii czynów kryminalnych w tej grupie przestępstw.

Przechodząc do bardziej szczegółowej charakterystyki zagadnienia przestępczości w badanych miastach stwierdzić należy, że zjawisko to mierzone współczynnikiem przestępczości na 100 tys. mieszkańców, charakteryzuje trend spadkowy, i to zarówno w grupie przestępstw z użyciem przemocy jak i przeciw własności. Jest to zatem z powyższego punktu widzenia proces bardzo pozytywny, choć daleki od oczekiwań w odczuciu zarówno obecnych jak i potencjalnych mieszkańców badanych miast. Jego podłożem są utrzymujące się na wysokim poziomie, a nawet silnie rosnące, niekorzystne różnice w wartościach notowanych wskaźników przestępczości w stosunku do średniej krajowej. Klasycznym przykładem powyższego, bardzo niekorzystnego trendu jest St.Louis, gdzie w 1985 roku przewaga współczynnika przestępczości dla przestępstw z użyciem przemocy, przewyższyła średnią krajową o 260,2%, by w 2016 roku notować nadwyżkę w wysokości aż 678,9%. W przypadku największego w zespole badanych miast Detroit, wartość powyższego wskaźnika wzrosła dwukrotnie – z 326,8% (1985) do 720,5% (2016). Nawet uwzględniając silną zmienność czasową (fluktuacje wartości tych wskaźników), ogromny niepokój budzi utrzymujący się trend ich silnego wzrostu w ciągu 21 lat we wszystkich badanych miastach w stosunku do średniej krajowej (Tab.13).

Podobny charakter, choć korzystniejszy co do rozmiarów, rozkład relacji powyższych wskaźników, notowany jest w grupie przestępstw przeciw własności. Na wyróżnienie zasługuje w tym przypadku silne wyludnione oraz zubożałe Detroit, gdzie w okresie 1985-2016 wskaźnik

Tabela 14. Zmiany wskaźników przestępczości (na 100 tys.osób) badanych miast w kategorii przestępstw z użyciem przemocy na tle średniej krajowej w latach 1985-2016

Lata/Rodzaje Przepstw	Detroit	Cleveland	St. Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	USA
1985							
Zabójstwa	58,2	24,0	39,2	12,2	8,5	9,1	8,0
Zgwałcenia	144,4	136,4	89,1	97,2	46,9	85,6	37,1
Rozboje	1 537,6	640,7	727,4	335,5	752,2	409,0	208,5
Pobicia	635,0	403,8	1 148,9	439,8	278,1	499,9	302,9
Razem	2 375,2	1 204,9	2 004,6	884,7	1 085,7	1 003,6	556,5
1990							
Zabójstwa	56,6	33,2	44,6	13,5	9,5	11,3	9,4
Zgwałcenia	161,2	167,3	83,4	106,6	81,6	108,2	41,2
Rozboje	1 265,6	972,5	1 186,8	443,1	627,0	661,9	257,0
Pobicia	1 215,8	644,6	2 134,2	666,4	638,3	826,2	424,1
Razem	2 699,2	1 817,6	3 449,0	1 229,6	1 356,4	1 607,6	713,7
1995							
Zabójstwa	47,6	26,1	54,9	13,9	16,3	19,8	8,2
Zgwałcenia	110,7	139,2	73,5	113,4	68,5	83,5	37,1
Rozboje	1 010,3	853,2	1 382,8	599,0	585,4	907,8	220,9
Pobicia	1 238,9	627,8	1 841,3	563,4	308,9	1 016,0	418,3
Razem	2 407,5	1 646,3	3 352,5	1 298,7	979,1	2 027,1	684,5
2000							
Zabójstwa	41,6	14,8	35,6	6,6	10,8	13,3	5,5
Zgwałcenia	85,3	128,6	32,2	85,7	37,5	60,1	32,0
Rozboje	827,1	644,6	925,9	423,8	464,5	531,4	145,0
Pobicia	1 370,5	474,7	1 285,5	323,9	444,5	644,8	324,0
Razem	2 324,5	1 262,7	2 279,2	840,0	957,3	1 249,6	506,5
2005							
Zabójstwa	39,3	23,8	37,9	25,1	19,0	19,8	5,6
Zgwałcenia	65,4	104,2	79,8	100,2	35,4	65,0	31,8
Rozboje	757,0	815,7	856,9	737,8	488,8	588,5	140,8
Pobicia	1 495,9	454,6	1 430,4	321,4	480,1	717,0	290,8
Razem	2 357,6	1 398,3	2 405,0	1 184,5	1 023,3	1 390,3	469,0
2010							
Zabójstwa	43,4	19,0	40,5	20,5	17,6	20,7	4,8
Zgwałcenia	56,7	80,0	52,9	70,1	21,1	59,2	27,7
Rozboje	775,9	746,6	598,3	636,6	380,5	552,9	119,3
Pobicia	1 502,3	451,1	1 055,3	358,3	479,3	724,6	252,8
Razem	2 378,3	1 296,7	1 747,0	1 085,5	898,5	1 357,4	404,6
2016							
Zabójstwa	45,1	35,0	60,4	19,1	18,8	17,1	5,3
Zgwałcenia	86,1	126,4	93,8	83,3	33,1	59,4	29,6
Rozboje	437,2	771,6	612,1	427,6	330,6	407,5	102,9
Pobicia	1 468,8	698,0	1 167,6	380,1	399,7	625,8	248,3
Razem	2 037,2	1 631,0	1 933,9	910,1	782,2	1 109,8	386,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: jak w Tab.12.

przestępczości w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców spadł z 11 374,7 do 4 783,6, czemu towarzyszył też silny ich spadek w stosunku do średniej krajowej: ze 144,5% do 95,1% powyżej średniej krajowej. Skrajnie pesymistyczny obraz przedstawiają w powyższym przypadku miasta Buffalo, Cincinnati oraz Pittsburgh, w których w warunkach silnej czasowej zmienności wskaźników przestępczości w powyższym okresie, zanotowany został silny wzrost niekorzystnych relacji ilościowych w stosunku do średniej krajowej.

Powyższe rozważania dowodzą jednoznacznie, że wysokie wskaźniki przestępczości w badanych miastach „Pasa Rdzy”, niezmiennie stygmatyzują je na tle przestępczości w kraju, stanowiąc jeden z fundamentalnych czynników wpływających na ich bardzo niską atrakcyjność jako miejsc lokalizacji i prowadzenia działalności gospodarczej oraz miejsc pracy i zamieszkania.

Ten utrzymujący się wysoki, (a wręcz rosnący) w stosunku do średniej krajowej poziom przestępczości, jednoznacznie potwierdzają wyliczone wskaźniki przestępczości w szczegółowych kategoriach czynów przestępczych, przy czym podkreślić należy, że są one z reguły, (i to od wielu lat), wielokrotnie wyższe od średniej krajowej. Skrajnie niekorzystna jest w tym względzie sytuacja największych miast „Pasa Rdzy”(2016), zajmując czołowe miejsca w skali kraju w kategorii współczynnika zabójstw (St.Louis 60,4 oraz Detroit 45,1 zabójstw na 100 tys. mieszkańców, przy średniej krajowej 5,3) oraz zgwałceń i rozbojów (Cleveland: 126,4 zgwałceń, przy średniej krajowej 29,6 zgwałceń oraz 771,6 rozbojów przy średnie krajowej 102,9 rozbojów na 100 tys. mieszkańców – Tab.14).

Jednoznacznym potwierdzeniem utrzymującego się głębokiego kryzysu miast „Pasa Rdzy” w zakresie bezpieczeństwa ich mieszkańców jest fakt, że we wszystkich kategoriach najcięższych przestępstw, czyli tych z użyciem przemocy, wskaźniki przestępczości nawet o kilkaset procent przewyższają tam średnią krajową. Wykazywały ponadto generalnie w okresie 1985-2016 trend wzrostowy, budząc niezmiennie od wielu dekad ogromny niepokój, bowiem są zagrożeniem dla realizacji planów gospodarczego ożywienia i odrodzenia tych miast oraz zahamowania procesu wyludniania (depopulacji).

Tę wręcz dramatyczną sytuację dokumentują też wyliczone przez autora wskaźniki, zawarte w Tab.15. Dowodzą one ogromnego wewnętrznego zróżnicowania skali i charakteru zmian przestępczości w poszczególnych kategoriach przestępstw z użyciem przemocy.

Tabela 15. Zmiany wartości procentowych relacji wskaźników przestępczości w badanych miastach w indywidualnych kategoriach przestępstw z użyciem przemocy w stosunku do średniej krajowej w latach 1985-2016

Lata/Rodzaje przestępstw	Detroit	Cleveland	St.Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo
	% wartości powyżej (+) lub poniżej (-) średniej krajowej					
1985						
Zabójstwa	+627,5	+200,0	+390,0	+52,5	+6,3	+13,8
Zgwałcenia	+289,2	+267,7	+140,2	+162,0	+26,4	+130,7
Rozboje	+637,5	+207,3	+248,9	+60,9	+260,8	+96,2
Pobicia	+109,6	+33,3	+279,3	+45,2	-8,2	+65,0
1990						
Zabójstwa	+502,1	+253,2	+374,5	+43,6	+1,1	+20,2
Zgwałcenia	+291,3	+306,1	+102,4	+158,7	+98,1	+162,6
Rozboje	+392,5	+278,4	+361,8	+72,4	+144,0	+157,5
Pobicia	+186,7	+52,0	+403,2	+57,1	+50,5	+94,8
1995						
Zabójstwa	+480,5	+218,3	+569,5	+69,5	+98,8	+141,5
Zgwałcenia	+198,4	+275,2	+98,1	+205,7	+84,6	+125,1
Rozboje	+357,4	+286,2	+526,0	+171,2	+165,0	+311,0
Pobicia	+196,2	+50,1	+340,2	+34,7	-26,2	+142,9
2000						
Zabójstwa	+656,4	+169,1	+547,3	+20,0	+96,4	+141,8
Zgwałcenia	+166,6	+301,9	+0,6	+167,8	+17,2	+87,8
Rozboje	+470,4	+344,6	+538,6	+192,3	+220,3	+266,5
Pobicia	+323,0	+46,5	+296,8	0,0	+37,2	+99,0
2005						
Zabójstwa	+601,8	+325,0	+576,8	+348,2	+239,3	+253,6
Zgwałcenia	105,7	+227,7	+150,9	+215,1	+11,3	+104,4
Rozboje	+437,6	+479,3	+508,6	+424,0	+247,2	+318,0
Pobicia	+414,4	+56,3	+391,9	+10,5	+65,1	+146,6
2010						
Zabójstwa	+804,2	+295,8	+743,8	+327,1	+266,7	+331,3
Zgwałcenia	+104,7	+188,8	+91,0	+153,1	-23,8	+113,7
Rozboje	+550,4	+525,8	+401,5	+433,6	+218,9	+363,5
Pobicia	+494,3	+78,4	+317,4	+41,7	+89,6	+186,6
2016						
Zabójstwa	+750,9	+560,4	+1 039,6	+260,4	+254,7	+222,6
Zgwałcenia	+190,9	+327,0	+216,9	+181,4	+11,8	+100,7
Rozboje	+324,9	+650,0	+494,8	+315,5	+221,3	+296,0
Pobicia	+491,5	+181,1	+370,2	+53,1	+61,0	+152,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zawartych w Tab.14.

W większości z badanych miast w okresie 1985-2016 utrzymywał się wysoce niekorzystny trend zmian, co oznacza że notowany jest w nich wzrost różnic współczynników przestępczości w stosunku do średniej krajowej.

W licznych przypadkach notują one przy tym skrajnie wysokie wartości. Negatywnym przykładem służyć mogą tu miasta Pittsburgh i Buffalo, gdzie w pierwszym z nich przewaga współczynnika przestępczości w stosunku do średniej krajowej w kategorii zabójstw wzrosła 63-krotnie (!) z 6,3% (1985) do 254,7% (2016), natomiast w przypadku Buffalo – 16 razy, bo z 13,8% (1985) do 222,6% (2016).

Korzystny zakres zmian w kategorii zgwałceń i rozbojów odnotowało natomiast Detroit. Znamionuje go spadek wartości przedmiotowych relacji w kategorii zgwałceń z 289,2% (1985) do 190,0% (2016), natomiast rozbojów odpowiednio z 637,5% do 324,9%. Nie zmienia to jednak faktu, że nawet w sytuacji spadkowego trendu powyższych wskaźników, skala tego rodzaju przestępczości w stosunku do średniej krajowej jest nadal dramatycznie wysoka. Podkreślić należy jednocześnie z całą ostrością fakt bardzo silnego wzrostu w badanych miastach wszystkich kategorii przestępstw z użyciem przemocy. Dokumentuje to wskaźnik procentowych wartości nadwyżek współczynnika przestępczości w okresie 1985-2016 w stosunku do średnich krajowych. Skala trendu jego niekorzystnych zmian w zespole tych najcięższych przestępstw jest zaskakująca wysoka, odzwierciedlając konsekwencje utrzymującego się głębokiego kryzysu gospodarczego oraz towarzyszących mu wielu destrukcyjnych zjawisk i procesów (Tab.15).

Korzystając z pozyskanej bogatej dokumentacji statystycznej, autor pragnie w tym miejscu przytoczyć kilka charakterystycznych przykładów. Tak np. w Detroit wskaźnik przestępczości z użyciem przemocy był w 1980 roku 4,3 razy wyższy od średniej krajowej, natomiast w 2016 przewyższał tę średnią aż o 8,2 razy. Z kolei w Cleveland wskaźnik ten kształtował się 2,2 –krotnie powyżej średniej krajowej, by w 2016 roku przewyższyć ją niemal 7-krotnie (6,6 razy). W najmniejszym z badanych miast czyli w Buffalo, w warunkach spadku ogólnego współczynnika przestępczości, w porównaniu ze średnią krajową był on jednak wyższy w 1950 i 2016 roku odpowiednio 1,8 raza oraz 4,5 raza.

Omówione wyżej relacje współczynników przestępczości z użyciem przemocy odniesione do średniej krajowej, dowodzą jednoznacznie faktu drastycznego pogorszenia poziomu bezpieczeństwa w miastach „Pasa Rdzy” na tle kraju.

Utrzymujący się wysoki poziom ubóstwa mieszkańców badanych miast determinuje rozwój wielu negatywnych zjawisk sprzyjających względnie wysokiemu poziomowi przestępczości przeciw mieniu.

Tabela 16. Zmiany wskaźników przestępczości (na 100 tys.osób) w badanych miastach w kategorii przestępstw przeciw własności na tle średniej krajowej w latach 1985-2016

Lata/Rodzaj przestępstwa	Detroit	Cleveland	St.Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	USA
1985							
Włamania	3 703,1	2 127,9	3 131,0	1 743,1	1 806,4	1 949,2	1 287,3
Kradzieże	4 219,2	2 431,1	4 961,6	4 759,6	2 635,9	3 360,5	2 901,2
Kradzieże aut	3 452,4	2 122,8	1 295,0	320,1	1 687,4	764,1	462,0
Podpalenia	.	.	.	.	.	.	.
1990							
Włamania	2 535,4	2 016,9	2 906,8	1 619,6	1 618,9	2 487,8	1 235,9
Kradzieże	4 001,9	3 023,8	6 192,3	4 246,2	3 479,8	3 719,0	3 194,8
Kradzieże aut	2 954,9	2 256,3	2 123,1	460,7	2 334,3	1 078,9	657,8
Podpalenia	.	.	.	.	.	.	.
1995							
Włamania	2 242,7	1 553,9	2 878,6	1 491,6	1 014,1	2 720,2	987,1
Kradzieże	4 353,3	2 780,2	7 696,2	4 172,9	3 182,0	3 560,9	3 043,8
Kradzieże aut	2 935,2	1 829,6	2 155,2	531,8	954,7	1 347,0	560,4
Podpalenia	.	.	.	.	.	.	.
2000							
Włamania	1 663,9	1 554,1	2 303,3	1 497,2	924,0	1 433,1	728,8
Kradzieże	3 356,5	2 710,9	7 714,8	3 755,1	3 086,6	3 359,3	2 477,3
Kradzieże aut	2 721,8	1 283,2	2 250,2	612,5	733,5	876,8	412,2
Podpalenia	211,8	104,8	232,9	122,2	42,6	114,2	.
2005							
Włamania	1 698,7	1 873,7	2 084,7	1 727,7	912,4	1 496,8	726,9
Kradzieże	1 929,4	2 864,6	6 614,4	4 463,7	3 125,0	3 561,1	2 287,8
Kradzieże aut	2 362,6	1 481,9	2 354,3	939,3	687,2	847,6	416,8
Podpalenia	103,9	110,0	154,6	76,4	16,6	129,9	11,3
2010							
Włamania	2 394,3	2 312,9	1 887,9	1 952,7	943,0	1 620,3	701,0
Kradzieże	2 535,3	2 365,7	4 605,4	3 733,2	2 455,1	3 404,8	2 005,8
Kradzieże aut	1 765,5	822,2	1 200,3	485,9	210,1	539,4	239,1
Podpalenia	151,6	88,7	70,4	59,9	49,2	33,9	6,8
2016							
Włamania	1 306,0	1 639,7	1 028,8	1 314,6	604,4	1 022,0	468,9
Kradzieże	2 071,7	2 589,4	4 004,9	3 418,1	2 387,9	2 770,7	1 745,4
Kradzieże aut	1 323,6	1 087,2	982,3	413,9	270,5	324,3	237,3
Podpalenia	82,3	81,6	85,6	162,3	50,6	88,6	5,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów z Tab.12.

Sprzyja temu m.in. fakt, iż wysokiej skali spadku ich zaludnienia, czemu towarzyszy silny wzrost liczby opuszczonych, zróżnicowanych funkcjonalnie budynków, będących powszechnie przedmiotem grabieży, wandalizmu i podpaień. Współczynnik przestępczości w tej grupie czynów kryminalnych jest wyraźnie wyższy od tych notowanych w grupie przestępstw z użyciem przemocy (od 3000 do 6000 przestępstw na 100 tys. mieszkańców w roku 2016), to w relacji do średniej krajowej kształtuje się on zdecydowanie bardziej korzystnie. W latach 1985-2016 charakteryzowała go względna stabilizacja skali nadwyżki w stosunku do średniej krajowej, na poziomie od 1,3 do 2,5 raza powyżej tej średniej.

W grupie przestępstw przeciwko mieniu w badanych miastach dominują kradzieże. Ten typ czynu przestępczego charakterystyczny był dla St.Louis oraz Cincinnati, gdzie w 2016 roku wskaźniki przestępczości na 100 tys. mieszkańców przekraczały 2-krotnie i więcej średnią krajową, notującą wartość 1745,4. Największe miasta znamionował bardzo wysoki wskaźnik kradzieży aut, który utrzymuje tendencję spadkową we wszystkich miastach w latach 1985-2016. Współcześnie (2016) najwyższą wartość wskaźnika kradzieży aut notowało Detroit (1323,6/100 tys. mieszkańców), która przekraczała średnią krajową aż 5,6 razy. (237,3 kradzieże aut/100 tys. osób). Najbardziej bezpiecznymi miastami w tym względzie były Pittsburgh i Buffalo, gdzie wskaźniki te były wyższe od średniej krajowej odpowiednio o 36,8% i 58,7% (Tab.16).

Do charakterystycznych dla badanych miast przestępstw należały włamania. W tym przypadku najbardziej korzystnie prezentował się Pittsburgh, gdzie ten rodzaj czynu kryminalnego był wyższy od średniej krajowej o zaledwie 28,9% (2016). W pozostałych miastach włamania miały charakter bardzo powszechnego czynu przestępczego. Najbardziej dotkniętym nim było Cleveland, gdzie odnotowany wskaźnik włamań w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w wysokości 1639,7, był w 2016 roku wyższy niemal o 250,0% od średniej krajowej (468,9). Zauważa się jednocześnie, że w okresie 1985-2016 współczynnik włamań wykazywał tendencję spadkową, jakkolwiek w Cleveland, Cincinnati i Buffalo, odnotowano wyraźny jego wzrost w stosunku do średniej krajowej. Tak np. w przypadku Cincinnati wartość powyższego wskaźnika wzrosła w latach 1985-2016 w stosunku do średniej krajowej z 35,4% do 180,4%, natomiast w Buffalo odpowiednio z 51,4% do 118,0% powyżej średniej krajowej. W świetle powyższego, za pozytywne zjawisko uznać należy symboliczne obniżenie skali tego typu nadwyżki w Detroit, ze 187,7% w 1985 roku do 178,5% w 2016 (Tab.17).

Tabela 17. Zmiany wartości procentowych relacji wskaźników przestępczości w badanych miastach w indywidualnych kategoriach przestępstw przeciw własności w stosunku do średniej krajowej w latach 1985-2016

Lata/Rodzaje przestępstw	Detroit	Cleveland	St. Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo
	% wartości powyżej (+) lub poniżej (-) średniej krajowej					
1985						
Włamania	+187,7	+65,3	+143,2	+35,4	+40,3	+51,4
Kradzieże	+45,4	-16,2	+71,0	+64,1	-9,1	+15,8
Kradzieże aut	+647,3	+359,5	+180,3	-30,7	+265,2	+65,4
1990						
Włamania	+105,1	+63,2	+135,2	+31,0	+31,0	+101,3
Kradzieże	+25,3	-5,4	+93,8	+32,9	+8,9	+16,4
Kradzieże aut	+349,2	+243,0	+222,8	-30,0	+254,9	+64,0
1995						
Włamania	+127,2	+57,4	+191,6	+51,1	+2,7	+175,6
Kradzieże	+43,0	-8,7	+152,8	+37,1	+4,5	+17,0
Kradzieże aut	+423,8	+226,5	+284,6	-5,1	+70,4	+140,4
2000						
Włamania	+128,3	+113,2	+216,0	+105,4	+26,8	+96,6
Kradzieże	+35,5	+9,4	+211,4	+51,6	+24,6	+35,6
Kradzieże aut	+560,3	+211,3	+445,9	+48,6	+77,9	+112,7
2005						
Włamania	+133,7	+157,8	+186,8	+137,7	+25,5	+105,9
Kradzieże	-15,7	+25,2	+189,1	+95,1	+36,6	+55,7
Kradzieże aut	+466,8	+255,5	+464,9	+125,4	+64,9	+103,4
2010						
Włamania	+241,6	+229,9	+169,3	+178,6	+34,5	+131,1
Kradzieże	+26,4	+17,9	+129,6	+86,1	+22,4	+69,7
Kradzieże aut	+638,4	+243,9	+402,0	+103,2	-12,1	+125,6
2016						
Włamania	+178,5	+249,7	+119,4	+180,4	+28,9	+118,0
Kradzieże	+18,7	+48,4	+129,5	+95,8	+36,8	+58,7
Kradzieże aut	+457,8	+358,2	+313,9	+74,4	+14,0	+36,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Tab.16.

Do najbardziej charakterystycznych przestępstw przeciw własności w miastach „Pasa Rdzy”, należą podpalenia. Dotknięte zostają nimi przede wszystkim opuszczone, nierzadko silnie zdegradowane domy mieszkalne, a których głównymi sprawcami są zarówno zajmujący je bezdomni jak też

młodociani i dorośli przestępcy, w tym członkowie licznych gangów ulicznych. Mając na uwadze fakt, że ten rodzaj czynu karalnego notuje wyjątkowo silne zróżnicowanie w poszczególnych latach, stwierdzić jednak należy, że jego następstwa stanowią istotny czynnik destrukcji tkanki miejskiej zabudowy oraz przestrzennej ekspansji miejskich pustkowi. Niechlubną sławą i prymatem w tym względzie „cieszy się” od dziesięcioleci Detroit, w którym corocznie nasilenie podpaień notowane jest w noc poprzedzającą święto *Halloween* (tzw. *Devil's Night*, 30 października). W zespole badanych miast ten rodzaj przestępczości przewyższa przeciętnie 10–30 razy średnią krajową, wynoszącą 5,1 podpaień/100 tys. mieszkańców.

W roku 2016 najwyższy wskaźnik podpaień odnotowało Cincinnati (162,3 podpalenia/100 tys. osób), przewyższając tym samym średnią krajową aż 32-krotnie! W zespole trzech największych badanych miast, czyli Detroit, Cleveland oraz St. Louis, wskaźnik podpaień był wyższy 15–16 razy od średniej krajowej. Oznacza to, że w krajobrazie badanych tu miast „Pasa Rdzy” widoczna będzie powszechna obecność opuszczonych i zruinowanych budynków, z charakterystycznym w niej udziałem zgliszczy.

Wyniki przeprowadzonej analizy, udokumentowanej bogato danymi statystycznymi dowodzą jednoznacznie, że zachodzący tam od lat 50. XX w. proces *urban decay*, który wszedł współcześnie w swe najbardziej zaawansowane stadium rozwoju, znalazł także wyraz w skrajnie wysokim poziomie przestępczości. Ma ona miejsce praktycznie we wszystkich kategoriach czynów przestępczych, których wskaźniki przekraczają wielokrotnie, niezmiennie od lat, średnie krajowe ich wartości. Potwierdza to powszechną opinię (oraz ranking), że miasta „Pasa Rdzy” należą do najbardziej niebezpiecznych ośrodków miejskich USA.

Jak wielokrotnie podkreśla autor, wskaźniki przestępczości/100 tys. mieszkańców we wszystkich kategoriach czynów przestępczych, notują generalnie trend spadkowy. Jednak w porównaniu ze średnimi krajowymi ich wielkościami, wyrażonymi w zastosowanym wskaźniku procentowych różnic, pomiędzy wartością notowaną w skali miasta a średnią ogólnokrajową, są one w badanych miastach wielokrotnie wyższe od tej ostatniej. Jedną z przyczyn utrzymywania się tego wysoce negatywnego stanu rzeczy jest z pewnością fakt gromnej skali emigracji (odpływu) białych i bardziej zamożnych mieszkańców miast, przy napływie oraz wzrostu populacji bardzo słabych ekonomicznie Afroamerykanów i Latynosów. Silne zubożenie miejscowej ludności oraz brak perspektyw dla znacznej części jej średniego i najmłodszego pokolenia, generalnie słabo wykształ-

conego w miastach „Pasa Rdzy”, jest barierą dla zmiany ich społeczno-
-ekonomicznego statusu, co sprzyja zapewne łamaniu prawa.

Ogromna skala przestępczości, powoduje także wzrost liczby wśród
mieszkańców, populacji byłych więźniów. Stanowią oni podobnie ważny
problem społeczny, jak samo zjawisko przestępczości. Wszystko to spr-
wia, że wysoki poziom przestępczości, (w tym tej najgroźniejszej, czyli
przeciwko życiu i zdrowiu), zdecydowanie obniża atrakcyjność badanych
miast jako celu prowadzenia działalności gospodarczej, miejsca pracy
i zamieszkania.

Władze tych miast borykają się z ogromnymi problemami w zakresie
realizacji planów gospodarczego ożywienia tych ośrodków i zahamowania
procesu ich dalszego wyludniania. Znamiennym i bardzo niekorzystnym
zjawiskiem, jest zapoczątkowany na przełomie XX/XXI w. proces emigra-
cji czarnych mieszkańców miast „Pasa Rdzy”, reprezentantów nielicznej
klasy średniej. Przenoszą się oni głównie do bezpieczniejszych przed-
mieść. Potwierdza to jednoznacznie fakt konieczności pilnej oraz zasad-
niczej poprawy stanu bezpieczeństwa w badanych miastach „Pasa Rdzy”,
jako jednego z najważniejszych czynników, pozwalających na ewentualny
sukces w zakresie ich szeroko rozumianego odrodzenia.

6. DEGRADACJA I ZANIKANIE TKANKI URBANISTYCZNEJ

Do najbardziej znamienitych następstw długotrwałego kryzysu ekonomicznego badanych miast oraz silnie zaawansowanego tam procesu *urban decay*, należy także ogromna skala degradacji i ubytku terenów zainwestowania miejskiego czyli tkanki urbanistycznej. Procesem degradacji objęta jest przede wszystkim zróżnicowana funkcjonalnie zabudowa, stanowiąca trzon terenów zainwestowania miejskiego. Reprezentują ją zarówno opuszczone i nieużytkowane od dziesięcioleci zakłady/zespoły przemysłowe, budynki instytucji finansowych i biurowych, obiekty użyteczności publicznej, centrów handlowych itp. Zasadniczą ich część stanowią zespoły zabudowy mieszkaniowej, z charakterystyczną także dla miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” dominacją zabudowy jednorodzinnej. Obszary zdegradowane zaznaczają swoją obecność praktycznie we wszystkich częściach i strefach miast (w tym nawet w obrębie CBD), formując mniej lub bardziej rozległe przestrzennie formacje typu *brown fields* oraz *grey fields*. Użytkowane, opuszczone, zaniedbane i z reguły silnie zdewastowane (wręcz zrujnowane), reprezentują one struktury, w obrębie których (oraz w ich bezpośrednim otoczeniu) formowane są tzw. „obszary marginesowe”. Legitymujące się wysokim poziomem ubóstwa ich mieszkańców oraz rozwojem różnego typu zjawisk marginesowych, na czele z przestępczością, poddane są szczególnie silnym procesom ich degradacji, który prowadzi ostatecznie do znacznej ich likwidacji, poprzez mniej lub bardziej masowe wyburzenia. Skutkuje to stałym wzrostem powierzchni wolnych obszarów (*vacant lands*), miejskich nieużytków (*urban waste lands*) oraz miejskich pustkowi (*urban barrens*), świadczących o silnie zaawansowanym procesie likwidacji i zanikania tkanki urbanistycznej.

Wyburzenia, którymi objęte są głównie zespoły silnie zniszczonej, (wręcz zrujnowanej) zabudowy mieszkaniowej, wpisane są w miastach „Pasa Rdzy” zarówno w politykę porządkowania ich przestrzeni miejskiej, jak też ograniczenia procesu dalszej destrukcji zabudowy w sąsiadujących jednostkach mieszkaniowych oraz zmniejszenia skali przestępczości. W powyższych okolicznościach w przestrzeni *brown fields* oraz *grey fields* powszechna jest obecność miejskich nieużytków oraz pustkowi. Dowodzą one obecności i rozwoju tam procesu zmniejszania w granicach miast wielofunkcyjnej tkanki urbanistycznej. Dla tej kategorii obszarów, będących pochodną zaawansowanych procesów wyludniania, *residential blight*, *urban blight* i gettoizacji, niemniej charakterystyczna jest degradacja infrastruktury technicznej - dróg i ulic, parkingów, chodników, sieci wodno-kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, urządzonych terenów rekreacyjnych i sportowych, itp. Poziom zużycia technicznego oraz degradacji tej miejskiej infrastruktury przybiera na sile, co związane jest głównie z brakiem środków finansowych na utrzymanie jej w dobrym stanie. Jest to też bezpośrednia konsekwencja kryzysu ekonomicznego miasta, które pozbawione jest m.in. wpływów podatkowych od przedsiębiorców i silnie zubożałych mieszkańców. Ci ostatni w większości nie są w stanie nie tylko wywiązywać się z obowiązków podatkowych na rzecz miasta, lecz nawet regulować bieżących wydatków związanych z funkcjonowaniem gospodarstw domowych (opłat za wodę i kanalizację, gaz i energię elektryczną). Nie wnikając w szczegóły, autor pragnie zauważyć, iż w tego typu rejonach mieszkańcy pozbawieni bywają nierzadko dostępu do bieżącej wody, miejskiej komunikacji oraz miejskiego oświetlenia.

W warunkach utrzymującego się procesu spadku zaludnienia, naturalnym i trwałym zjawiskiem jest stały wzrost liczby opuszczonych nieruchomości, które tworzą zespół wolnych obszarów określanymi ogólnym terminem *vacant lands*. Skala ich obecności w przestrzeni badanych miast określana jest z zasady na podstawie danych szacunkowych. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku opuszczonej, zróżnicowanej funkcjonalnie zabudowy, tzw. *vacant structures*. Związane jest to generalnie z brakiem środków finansowych na pokrycie przez miasta wydatków pozwalających objęcie ich kompleksowymi pracami inwentaryzacyjnymi, uwzględniającymi m.in. stan techniczny zabudowy, liczbę wolnych i opuszczonych budynków, z uwzględnieniem ich struktury własnościowej, itp. W miarę pełne i wiarygodne informacje dotyczą tylko nieruchomości będących własnością miasta, w tym w ramach tzw. Banków Ziemi.



Fot.9-11. Przykłady opuszczonej i silnie zdegradowanej jednorodzinnej zabudowy w strefie *hyper vacancy areas* (Detroit).

Gromadzone w ramach specjalistycznych raportów informacje o ilościowym oraz jakościowym charakterze, wykorzystywane są przez odpowiednie agendy miejskich urzędów do przygotowywania różnego typu planów działań w zakresie rewaloryzacji i rewitalizacji, sprzedaży, wyburzeń itp.

Do najbardziej wiarygodnych i użytecznych w przedmiotowym zakresie, należały opracowania i raporty Mallacha A. (2016 i 2018). Mające głównie charakter danych szacunkowych, wykorzystane zostały przez autora tej pracy do udokumentowania wielkości opuszczonej, wielofunkcyjnej zabudowy (*vacant structures*), liczby opuszczonych domów i działek oraz liczby i kosztów wyburzeń opuszczonych i silnie zdegradowanych budynków.

Jedynymi dostępnymi dla wszystkich badanych miast były informacje dotyczące udziału tzw. wolnych jednostek mieszkaniowych (domów jednorodzinnych i mieszkań w zabudowie wielorodzinnej) w ogólnomiejskich zasobach mieszkaniowych (tzw. *vacancy rate*). Były to zarówno obiekty/mieszkania do wynajęcia lub na sprzedaż, jak też jednostki/domy opuszczone, nierzadko całkowicie zdewastowane/zdegradowane. Tego typu informacje wykorzystywane są powszechnie do ilustracji zagadnienia stopnia degradacji zabudowy mieszkaniowej w amerykańskich miastach. Wskaźnik taki jest wysoce reprezentatywny dla poznania zjawiska/procesu degradacji tkanki urbanistycznej miast. Potwierdzają to m.in. wyniki badań autora (Mydel R., 1996) oraz cytowanego już Mallacha A., (2006, 2018). Dowodzą one, że jednostki mieszkaniowe całkowicie lub silnie zniszczone stanowią ok. 60,0% ogółu wolnych jednostek mieszkaniowych, wyrażoną w wartościach wskaźnika *vacancy rate*. Podkreślić należy jednocześnie, iż pozostała część zasobów mieszkaniowych przeznaczonych na sprzedaż lub do wynajęcia ulega w obecnych warunkach miast „Pasa Rdzy” dość szybkiemu zużyciu technicznemu i degradacji. Ich pierwotni użytkownicy opuszczają je, przenosząc się głównie na przedmieścia, natomiast ich domy przejęte przez populację słabszych ekonomicznie mieszkańców miasta oraz imigrantów, ulegają szybkiej degradacji. Po okresie kilkuletniego użytkowania i doprowadzenia ich do katastrofalnego stanu technicznego, ci nowi mieszkańcy przenoszą się do następnych, o nieco wyższym stanie technicznym opuszczonych domów-mieszkań (jest to klasyczny przejaw zjawiska „filtracji mieszkaniowej” i procesu *residential blight*). Wolne i opuszczone w powyższych okolicznościach domy, popadają w większości w ruinę, i ostatecznie są wyburzane. Powoduje to zmniejszanie zarówno zasobów mieszkaniowych miast, jak też liczby budynków mieszkalnych, oraz przyrost obszarów wolnych

oraz opuszczonych. One to właśnie są jednym z przejawów rozwoju negatywnych i destrukcyjnych zjawisk oraz procesów, świadczących o wysokim poziomie zaawansowania procesów *urban decay* oraz *urban blight*.

Skala opisanego powyżej procesu osiągnęła największe rozmiary w Detroit, gdzie aż 16,8% ogólnej powierzchni miasta stanowią puste obszary (pozbawione zabudowy po wyburzeniach) oraz wolne tereny. W mieście tym na około 375 000 działek, aż 44,0% (około 165 000) to działki opuszczone/porzucone (zarówno z opuszczonymi, mniej lub bardziej zniszczonymi domami, jak też wolne od zabudowy w wyniku wyburzeń). Według Mallacha A. (2018), w ich składzie znajdowało się w 2017 roku około 40 000 opuszczonych domów, z których połowa była w ruinie (*dilapidated out*), wymagających w większości pilnego wyburzenia. Tego typu obszary są najwymowniejszym świadectwem oraz swoistym symbolem skrajnie wysoko zaawansowanego procesu *urban blight*, który w sferze demograficznej i społeczno-ekonomicznej znaczący jest wysokim poziomem wyludnienia, ubóstwa, biedy, przestępczości oraz społeczno-ekonomicznego wykluczenia mieszkańców.

W powyższych okolicznościach miasta objęte od lat 50. XX w. procesem *urban decay* oraz zachodzących w jego następstwie szerokiej grupy recesyjnych oraz destrukcyjnych zjawisk/procesów, utworzyły silnie zdeformowany, (wręcz karykaturalny) w swej gospodarce, społeczno-ekonomicznej, demograficznej oraz przestrzenno-funkcjonalnej strukturze organizm. Znaczący jest on nie tylko tak charakterystycznym procesem ich dalszego wyludniania się, lecz także niemniej trwałym a zarazem znamionym dla tej grupy miast procesem zmniejszania różnofunkcyjnej tkanki urbanistycznej. Formują one w rzeczywistości w większym lub mniejszym stopniu „skarłale” formacje osadnicze typu miejskiego, określane przez autora mianem „miast karłów” (*stunted cities*).

Władze administracyjne miast przy wsparciu instytucji stanowych a nawet rządowych, podejmują od lat działania na rzecz ich odrodzenia oraz przestrzenno-funkcjonalnej modernizacji. Symbolicznym świadectwem efektów podejmowanych wysiłków jest ożywiona rewitalizacja ich funkcjonalnych centrów (*Central Business Districts- Downtowns*) oraz liczne wyburzenia opuszczonej i silnie zdegradowanej zabudowy. Tego typu podejście do problemu powstrzymania negatywnych następstw procesu *urban decay* znajduje wyraz w powszechnych opiniach ekspertów typu: *vacancy creates more vacancy* czy też: *demolition means progress* (np. Mallach A., 2018, oraz *Detroit Demolition Program 2001-2004*). Oznacza to, że jednym z głównych działań zmierzających do zahamowania procesu *urban decay* w miastach

„Pasa Rdzy” jest m.in. powstrzymanie procesu destrukcji ich urbanistycznej tkanki (głównie wielofunkcyjnej zabudowy) oraz pilne, wielkoskalowe wyburzenia najsilniej zdegradowanej zabudowy.

Wyburzenia te wpisane są w strategię porządkowania ich przestrzeni oraz łagodzenia skali negatywnych zjawisk marginesowych, ze szczególnym uwzględnieniem przestępczości. Wiadomo jednak, że możliwe będzie to dopiero w warunkach przebudowy oraz unowocześnienia ich struktur gospodarczych oraz ekonomicznego ich ożywienia.

Interpretując oraz oceniając aktualną skalę zaawansowania procesu degradacji zabudowy badanych miast „Pasa Rdzy”, autor uważa że znalazły się one w fazie głębokiego kryzysu (tzw. *vacancy crises*). Znajduje to wyraz w fakcie, że wskaźniki *vacancy rate*, prezentujące odsetek wolnych mieszkań i domów w ogólnych zasobach mieszkaniowych miast w 2016 roku przewyższały średnią krajową (1,8%) od 755,6% (w Pittsburghu) do 1655,% (w Detroit). Skrajnie niekorzystna, wręcz tragiczna sytuacja miała miejsce w Detroit, gdzie wskaźnik ten notował wartość 29,8% ! Niemniej głęboki kryzys panował na rynku mieszkaniowym Cleveland oraz St.Louis, w których wskaźnik ten przewyższał o ponad 1100% średnią krajową. Oznacza to, że trzy największe miasta spośród sześciu będących przedmiotem badań autora, dotkniętych było skrajnie głębokim „kryzysem wolnych jednostek mieszkaniowych”. Stan „kryzysowy” notowany jest w ówczas, kiedy wartość wskaźnika *vacancy*, w skali całego miasta lub w ramach jego indywidualnych jednostek urbanistycznych przewyższa 20,0% - jest to w literaturze przedmiotu określane terminem *hyper vacancy* (np. Mallach A.,2018). Treści tabeli 18 dowodzą, że taka sytuacja miała miejsce w 2016 roku właśnie w Detroit (29,8%) a także w Cleveland (21,0%) oraz St.Louis (20,2% *vacancy rate* – Tab.18).

Należy podkreślić, że stan kryzysowy w zakresie ekspansji/wzrostu wolnych jednostek mieszkaniowych w badanych miastach utrzymuje od szeregu lat trend rozwojowy i rosnący. Tak na przykład w Buffalo, mieście o wysokim stopniu zaawansowania tego procesu, wskaźnik wolnych jednostek mieszkaniowych wzrósł ponad 13-krotnie, z 1,2% w 1950 roku do 9,9% w 1980 roku, osiągając współcześnie (2016) 16,3% (m.in. Mydel R.,1996; Masson M.J.,2014; *Appreciation Rate Trends and Housing Market Data*).

Pamiętać też należy, iż notowane w kolejnych latach wartości wskaźnika *vacancy*, nie uwzględniają utraconych w międzyczasie zasobów mieszkaniowych w wyniku wyburzeń. Wyburzone domy wraz z wchodzącymi w ich skład działkami, poszerzają zatem powierzchnię wolnych obszarów, w większości reprezentujących tereny nieużytków (*urban waste*

lands) czy też miejskich pustkowi (*urban barrens*). Dowodzi to zatem głębokiej „erozji urbanistycznej tkanki” skutkującej jej fizycznym ubytkiem/zmniejszaniem.

Niemniej istotnym będzie zwrócenie uwagi na fakt, że przytoczone wartości wskaźników odnoszą się do ogólnomiejских zasobów mieszkaniowych. W rzeczywistości charakteryzują się one silnym zróżnicowaniem przestrzennym ich wartości w różnych rejonach miast. Tworzą one bowiem liczne enklawy obszarów rozciągających się od centrów miast po administracyjne ich granice. Najwyższa skala *hyper vacancy* obserwowana jest w sąsiedztwie centrów miast, które najwcześniej objęte zostały procesami *white flight* i „filtracji” oraz gettoizacji ich struktur etniczno-rasowych i przestrzennych. Tworzą one wraz z miejskimi pustkowiami, posępny, wręcz „antymiejski” krajobraz będąc najbardziej widocznym świadectwem ogromu degradacji oraz zaniku, a w konsekwencji - trwałego „skarlenia” i deformacji urbanistycznej tkanki tego rodzaju miast.

Tabela 18. Zróżnicowanie wskaźnika wolnych jednostek mieszkaniowych (*Vacancy Rate-VR*) w badanych miastach „Pasa Rdzy,” oraz jego nadwyżki (w %) w stosunku do średniej krajowej w 2016 roku

Miasta	Wartość wskaźnika wolnych jednostek mieszkaniowych <i>VR (Vacancy Rate)</i> (w %)	Wielkość nadwyżki wskaźnika <i>VR</i> miast w stosunku do średniej krajowej (w %)
Detroit	29,8	1655,5
Cleveland	21,0	1166,7
St. Louis	20,2	1122,2
Cincinnati	16,5	916,6
Buffalo	16,3	905,6
Pittsburgh	13,6	755,6
Średnia krajowa	1,8	x

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Appreciation Rate Trends and Housing Market Data*.

Dysponując nawet szacunkowymi i niepełnymi danymi dotyczącymi zbiorowości opuszczonych nieruchomości, w tym wolnych jednostek mieszkaniowych, dopiero uświadamiamy sobie ogrom skali tego problemu oraz charakter wyzwań zmierzających do odrodzenia gospodarczego oraz społeczno-ekonomicznego i demograficznego badanych miast.

Skrajnie pesymistyczne perspektywy potwierdzają także szacunkowe dane dotyczące liczby przeznaczonych do wyburzeń budynków o zróżnicowanej strukturze funkcjonalnej oraz kosztów ich likwidacji. Wyzwania oraz rozmiary tego typu działań mających na celu „porządkowanie” infrastruktury badanych miast, znajduje wyraz m.in. w fakcie, że w każdym z nich oczekuje aktualnie na wyburzenie (z reguły pilne) od kilku do kilkudziesięciu tysięcy domów. Rekordzistą w tym zakresie jest Detroit, gdzie, ze względu na katastrofalny stan techniczny oraz wysoki stopień degradacji, przeznaczono do wyburzenia aż 78 tys. budynków. Aktualnie w tym największym z badanych miast wyburza się średnio rocznie około 37 tys. domów, a zgodnie z programem władz miejskich, w okresie 2015-2020, kosztem 256 mln dolarów wyburzonych, zostanie 18-19 tys. domów (wg. *Detroit Demolition Program:2001-2024.City of Detroit*). Podkreślić należy jednocześnie, że przedmiotem tych wyburzeń są silnie zniszczone domy, których koszt remontu przewyższa z reguły kilkadziesiąt i więcej razy wydatki związane z ich likwidacją. Według danych z roku 2017, średni koszt wyburzenia domu w Detroit wynosił 14 tys. dolarów, a w takich miastach jak St.Louis, Celveland, Cincinnati czy Pittsburgh wahał się w przedziale od 8 do 10 tys. dolarów. Rekordowo wysoki koszt wyburzenia domu (wraz z porządkowaniem terenu działki) odnotowano w Buffallo, osiągając średnią wielkość 22,7 tys. dolarów.

Ze względu na bezprecedensowe rozmiary dotychczasowych i planowanych wyburzeń w miastach „Pasa Rdzy”, Detroit chlubi się przygotowaniem największego i najbardziej przejrzystego w USA, programu takich działań. Jego szczegółowe treści skierowane głównie do mieszkańców Detroit, udostępniły władze miasta na stronach internetowych pod adresem (<https://detroit.gov/demolition>).

Aktualnie dotyczą one 17 180 obiektów-budynków, przeznaczonych do wyburzenia w latach 2014-2019, czyli średnio rocznie 2860 domów). W tym dokumencie zawarto szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych, indywidualnych budynków typu: adres, numer ewidencyjny działki, nazwa firmy która dokona wyburzenia, koszt wyburzenia, data rozbiórki oraz typ funkcjonalny obiektu. Dla ilustracji powyższego zapisu autor przytacza w tym miejscu konkretny przykład tego typu informacji: 10 000 Iris, 22022008, Homrich, 12 282 USD, 5/29/2019/, mieszkalny.

Niemniej interesujący jest fakt, że w ramach powyższego programu zawarto listę obiektów, które pomimo silnej degradacji, powinny być zachowane, i objęte (bardzo kosztocłonnymi) działaniami



Fot.12. Satelitarny obraz fragmentu rozległego zespołu miejskich ugorów i nieużytków, powstałych w miejscu opuszczonej, zdegradowanej i wyburzonej jednorodzinnej zabudowy, formujących tzw. *hyper vacancy areas* (Detroit).



Fot.13. Satelitarny obraz fragmentu *hyper vacancy areas* z obecnością opuszczonej i silnie zdegradowanej jednorodzinnej zabudowy (Detroit).

rewaloryzacyjnymi i rewitalizacyjnymi jak np. *United Artists Theater* z 1928 roku, czy *Hotel Fort Wayne* z 1926 roku, których koszty rewaloryzacji szacowane są na 300-350 mln. dolarów dla każdego obiektu z osobna).

Kontynuując zagadnienie porządkowania przestrzeni miast „Pasa Rdzy” w ramach planowanych wyburzeń zdegradowanej zabudowy, stwierdzić musimy, że w każdym z badanych miast (według stanu na 2016 rok), do pilnej likwidacji przeznaczonych było od 5 do 10 tys. obiektów. Jak już wspomniano, utrzymujący się kryzys ekonomiczny tych miast pogłębia swoisty proces erozji ich struktur przestrzennych, którym najsilniej dotknięta jest tkanka miejskiej zabudowy. Towarzyszy mu bardzo wysoki wzrost wydatków, przekraczających z reguły możliwości budżetowe zubożałych miast. Aby ograniczyć wielorakie negatywne następstwa ekspansji przestrzennej zdegradowanej zabudowy, w myśl hasła „wyburzanie oznacza postęp” (*demolition means progress*), miejskie fundusze na powyższy cel wspierane są powszechnie środkami federalnymi. W aspekcie przestrzennym, oznacza to ciągłą ekspansję obszarów pozbawionych silnie zróżnicowanej funkcjonalnie zabudowy (od mieszkaniowej po obiekty biurowe, handlowe, placówki edukacyjne i kulturalne itd.), będących najbardziej widocznym przejawem procesu dezurbanizacji w sferze infrastrukturalnej. Skutkiem tak silnie zaawansowanego procesu wyburzeń jest głęboka dezorganizacja ich przestrzennego i funkcjonalnego układu tych miast, a rosnące arealy miejskich nieużytków i pustkowi (*urban barrens*), dowodzą jednoznacznie rozwoju procesu zmniejszania ich urbanistycznej tkanki będącego jednym z najbardziej charakterystycznych przejawów ich „karlenia”.

Bardzo reprezentatywnym przykładem różnych aspektów problematyki wyburzeń opuszczonej i zdegradowanej zabudowy w miastach „Pasa Rdzy” w zaawansowanym stadium procesu *urban decay* oraz *urban blight* jest Buffalo. W 2016 roku było tam zarejestrowanych około 16 tys. opuszczonych budynków, z których około 6,5 tys. przeznaczono do pilnego wyburzenia. Jest to w zbiorowości badanych miast wielkość mieszcząca się w granicach średniej. Prezentację skali i kosztów wyburzeń pozwalają przybliżyć dane zawarte w statystyczno-opisowej dokumentacji zatytułowanej *Vacant and Abandoned Housing in Buffalo* (Masson M.J., 2015). Sporządzone na jej podstawie przez autora niniejszego opracowania zestawienie tabelaryczne obejmujące lata 2000-2014 (Tab. 19) dowodzi dużej zmienności skali wyburzeń w poszczególnych latach oraz wysokiego udziału obiektów, które ze względu na swój katastrofalny stan techniczny przeznaczano do natychmiastowego wyburzenia. Stanowiły one średnio

około 30,0% ogółu wyburzonych budynków, choć w skrajnych przypadkach udział ten przekraczał 50,0% zlikwidowanych obiektów- np. w 2007 roku aż 54,0% spośród 378 wyburzonych obiektów stanowiły te najsilniej zdegradowane/zrujnowane). Charakterystyczny był jednocześnie systematyczny wzrost średnich kosztów wyburzeń pojedynczych obiektów, a w konsekwencji także ogólnej sumy wydatków na tę typu działalność. W okresie 2000-2014 średni koszt wyburzenia budynku wzrósł z 5,0 tys. do 22,7 tys. dolarów, czyli 3,5-krotnie (o 354,0%), a ogólny wzrost wydatków budżetowych miasta na ten cel, (abstrahując od liczby dokonanych wyburzeń) zwiększył się powyższym okresie (2000-2014) ponad 3-krotnie, z 3,5 mln do 11,5 mln dolarów (Tab.19).

Tabela 19. Buffalo. Liczba wyburzonych budynków oraz wysokości kosztów tych wyburzeń w latach 2000-2014

Lata	Liczba wyburzonych budynków	% budynków wymagających pilnego wyburzenia	Przeciętny koszt wyburzenia budynku /w dolarach/	Łączne koszty wyburzeń /mln dolarów/
2000	493	36,0	5,000	3,5
2001	418	23,0	5,090	2,1
2002	336	28,0	4,823	2,9
2003	315	27,0	5,700	2,6
2004	399	33,0	7,785	4,9
2005	426	40,0	8,794	5,8
2006	378	54,0	9,800	6,0
2007	653	32,0	12,904	12,5
2008	773	45,0	13,700	12,9
2009	616	28,0	15,600	10,1
2010	320	49,0	15,474	5,7
2011	351	22,5	16,799	6,8
2012	294	28,2	19,457	5,0
2013	505	33,0	16,989	11,5
2014			22,734	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Masson M.,2015, *Vacant and Abandoned Housing in Buffalo*.

Mając na uwadze postępującą degradację zabudowy oraz rosnące koszty jej wyburzeń, czy też choćby doraźne porządkowanie-zagospodarowanie miejskich nieużytków, władze miejskie przygotowują różnego typu programy oraz akcje mające na celu ratowanie części opuszczonych i niszczących budynków przez indywidualnych mieszkańców. Tak np. miasto Buffalo w ramach programu zatytułowanego *Buffalo Urban Home-*

sted Program, sprzedaje z miejskich zasobów mieszkaniowych zainteresowanym mieszkańcom za symbolicznego 1 dolara wolne działki, lub domy wymagające pilnego remontu.

Tak np. w przypadku domu, jego nabywca po spełnieniu bardzo sformalizowanych warunków, zobowiązany jest w ciągu 18 miesięcy przeprowadzić niezbędny remont obiektu oraz mieszkać w nim przez minimum 3 lata. Warunkiem sprzedaży przez miasto wolnej działki, jest m.in. przedstawienie w ramach składanego wniosku, szczegółowego planu przewidywanego do realizacji tam obiektu, kosztorysu jego budowy, poświadczenia bankowego przyznanego kredytu budowlanego oraz deklarację ukończenia tej budowy w ciągu 18 miesięcy. Podobnie jak w przypadku zakupu domu do remontu, właściciel wybudowanego domu zobowiązany jest do jego zamieszkiwania przez minimum 3 lata. Podstawowym celem powyższego programu jest próba ograniczenia skali ekspansji miejskich nieużytków oraz przeciwdziałanie grabieży, dewastacji i bardzo licznych podpałen domów opuszczonych a wymagających pilnego remontu.

Podkreślić należy jednocześnie, że efekty *Urban Homestead Program*, okazały się bardzo dalekie od oczekiwań jego twórców. Materiały urzędowe miasta dowodzą, że średnio rocznie za symbolicznego dolara sprzedawanych jest zaledwie 10 domów. Wpływ na ten stan rzeczy ma zapewne fakt, że przeznaczone do sprzedaży domy zlokalizowane są najczęściej w zespole najsilniej zdegradowanych obszarów, o najwyższych wartościach wskaźnika *vacancy rate*. Nie bez znaczenia są bardzo wysokie koszty remontu tak silnie zniszczonych domów, sięgające od 60 do 80 tys. dolarów. Z doświadczeń autora wynika, że głównymi uczestnikami powyższego projektu są generalnie młodzi mieszkańcy miasta, którzy ograniczają wydatki na remont poprzez ogromny, własny wkład pracy.

Jedyny w swoim rodzaju w skali kraju projekt działań na rzecz zmniejszenia powierzchni opuszczonych obszarów typu *brown fields* oraz *grey fields* realizowany jest w Cleveland. Jego zasadniczym celem jest rewitalizacja i restrukturyzacja tego typu „miejskich ugorów” (*urban fallow lands*), których nowy, projektowany obraz funkcjonalny podporządkowany jest ogólnomiejskiemu planowi użytkowania przestrzeni. Znany pod nazwą *City of Cleveland Economic Development – Vacant Property Initiative*, kierowany jest on do szerokiego grona inwestorów i przedsiębiorców, których działania, poza ograniczeniem procesu destrukcji oraz likwidacji tego typu urbanistycznej tkanki, mają ją zachować, zmodernizować i ostatecznie ożywić gospodarkę miasta.

W ramach tego projektu miasto stwarza szczególnie korzystne warunki finansowe dla potencjalnych, zamożnych inwestorów, które mają ich zachęcić do zagospodarowywania opuszczonych komercyjnych i przemysłowych działek/terenów, nieużytkowanych przynajmniej przez 20 lat. W wyniku procesu ich rewitalizacji infrastrukturalnej i funkcjonalnej, tworzyć mają one nowoczesne i wielofunkcyjne struktury, kreujące jednocześnie (ściśle określoną) minimalną liczbę nowych miejsc pracy.

W ofercie *Vacant Property Initiative* znajdują się projekty podzielone na kilka kategorii z punktu widzenia planowanych nakładów na ich realizację. Mając na uwadze konieczność przybliżenia podstawowych warunków formalno-prawnych oraz zasad, które muszą być bezwzględnie przestrzegane przez potencjalnych przedsiębiorców-inwestorów, autor przytacza przykład przedsięwzięcia, którego łączny koszt przekracza 2,0 mln dolarów.

W ramach tak kosztownego przedsięwzięcia, inwestor otrzymuje od specjalnie powołanej do tego celu instytucji o nazwie *Vacant Property Initiative* pożyczkę w wysokości 720 tys. dolarów. Zakłada się (w ramach powyższego projektu), że po realizacji przedsięwzięcia część pożyczki może zostać umorzona, lecz w wysokości do 180 tys. dolarów. Poza tym, w ramach tzw. *City Assistance* inwestor uzyskuje zwrotną pożyczkę w wysokości 25,0% ogólnej wartości realizowanego projektu. Zakłada się także możliwość uzyskania pożyczki na okres 1 roku (tzw. *Construction Loan*), która musi zostać zwrócona w całości najpóźniej w 2 lata od uruchomienia przedsięwzięcia.

Charakterystycznym i bezwzględny warunkiem akceptacji wniosku projektu oraz pozyskania przedmiotowego wsparcia finansowego, jest zapewnienie pracownikom 5-letniego okresu zatrudnienia, pośród których minimum 25 osób zatrudnionych musi być na pełnych etatach. Mając na uwadze trudną sytuację ekonomiczną części mieszkańców miasta, projekt ten zakłada, że na etapie prac rewitalizacyjnych (głównie remontowo-budowlanych), wśród robotników na inwestycjach wspieranych finansowo przez miasto w wysokości powyżej 100 tys. dolarów, minimum 20,0% ich liczby muszą stanowić mieszkańcy Cleveland. W ich zespole z kolei przynajmniej 4,0% stanowić muszą osoby legitymujące się niskimi dochodami (tzw. *low income residents*).

Przytoczone powyżej bardzo szczegółowe informacje dotyczące warunków i zasad realizacji projektów rewitalizacji struktur przestrzennie-funkcjonalnych Cleveland, opracowanych i w znacznej mierze wspiera-

nych finansowo przez miasto, dowodzą skali i charakteru zaangażowania się władz miasta w proces jego rewitalizacji, przebudowy oraz ekonomicznego ożywienia.

Przypomnieć należy w tym miejscu, że poza Detroit, to właśnie Cleveland odczuwa najsilniej skutki głębokiego zaawansowania procesu *urban decay*, i to praktycznie we wszystkich możliwych jego sferach-płaszczyznach. Jak już wspomniano, w gronie dużych miast „Pasa Rdzy”, Cleveland cechuje się wysokim poziomem ubóstwa (35,0%), w tym także wśród dzieci (51,6%). Towarzyszy temu bardzo wysoki wskaźnik przestępczości (2,5-krotnie wyższy od średniej krajowej) oraz bardzo duży odsetek wolnych jednostek mieszkaniowych w wysokości 21,0% (stan *hyper vacancy* w skali miasta!). W mieście tym znajdowało się około 13 tys. wolnych i opuszczonych domów, z których niemal połowa (46,9% w 2016 roku), ze względu na silny stopień degradacji przeznaczona była do pilnego wyburzenia. Jednocześnie tylko w okresie 2004-2014 wyburzono w Cleveland 8 tys. opuszczonych domów, przy czym w roku 2018 skala wyburzeń osiągnęła swoiste apogeum, znaczone likwidacją ponad 9000 obiektów. Skala degradacji i likwidacji zabudowy, skutkująca rosnącą powierzchnią terenów wolnych, jest w powyższej sytuacji ogromna. Spowodowała ona także przygotowanie przez to zubożałe i „skarłale” miasto w sferze demograficznej, społeczno-ekonomicznej i przestrzennej, koncepcji, zmierzającej do pilnego zagospodarowania rosnących arealów wolnych terenów, w tym miejskich nieużytków i miejskich ugorów. Szczegóły tych planów, zawartych m.in. w opracowaniu zatytułowanym *Re-imagining Cleveland Vacant Land Re-Use Pattern Book* (2009), omówione zostaną w kolejnej części niniejszej pracy.

Podkreślić należy w tym miejscu z całą ostrością fakt, iż różnorodne projekty, programy i inne działania władz miejskich na rzecz zahamowania wielorakich następstw procesu *urban decay*, od lat nie przynoszą oczekiwanych rezultatów.

Znajduje to potwierdzenie zarówno w różnego typach analizach i raportach przygotowywanych przez organy administracyjne miast „Pasa Rdzy” jak i w opracowaniach naukowych. Jednym ze źródeł tego stanu (w opinii wielu ekspertów), jest generalnie niski i bardzo niski status społeczno-ekonomiczny szerokiej rzeszy ich mieszkańców, związany bezpośrednio z niskim poziomem ich edukacji oraz zawodowych kwalifikacji. Nie bez znaczenia, szczególnie dla zamożnych przedsiębiorców, jest fakt niskiej atrakcyjności lokalizacyjnej tych miast dla działalności inwestycyjnej, wynikającej z utrzymywania się tam m.in. wysokiego poziomu prze-

stępczości oraz ogromnej skali degradacji tkanki urbanistycznej. Niemniej istotnym pozostaje fakt ogromnych zaniedbań w systemie i poziomie edukacji w szkołach publicznych, oraz bardzo ograniczonej oferty w zakresie możliwości zaspokojenia potrzeb kulturalnych wyższego rzędu (m.in. teatrów, filharmonii, scen operowych itp.). Utrzymujący się poza tym stały trend wzrostu obszarów silnie zdegradowanych, w tym wolnych, miejskich nieużytków oraz odłogów, które w skali indywidualnych bloków urbanistycznych i tzw. jednostek statystycznych tych miast, notują wskaźniki *vacancy* w kategoriach wolnych jednostek mieszkaniowych czy powierzchni nieużytków rzędu od 50,0% do nawet 90,0%, co czyni je mało przyjaznymi, czy wręcz niebezpiecznymi. Oznacza to w praktyce, że zagospodarowane w pełni w przeszłości tego typu jednostki miejskie, legitymują się współcześnie obecnością zaledwie od kilku do kilkunastu działek, gdzie w silnie zużytej technicznie zabudowie żyją zubożali, (nierazko wykluczeni społecznie) mieszkańcy tych „skarłałych” organizmów typu miejskiego – *stunted cities*, współczesnego amerykańskiego „Pasa Rdzy”.

7. ZARYS WYZWAŃ ORAZ DZIAŁAŃ NA RZECZ ODRODZENIA MIAST

Zapoczątkowany w latach 50. XX w. kryzys ekonomiczny miast historycznego „Pasa Stali”, który od lat 70. i 80., pogłębiły zjawiska recesyjne o globalnym charakterze (m.in. światowy kryzys przemysłu hutniczego, kryzys naftowy, oraz globalizacja światowej gospodarki, która przyczyniła się w badanych miastach do głębokiej recesji przemysłu samochodowego), uruchomił trwały proces *urban decay*. Jego systematyczny rozwój, determinowany zaniechaniami w zakresie przebudowy i modernizacji struktur gospodarczych miast tego regionu doprowadził do ich głębokiej zapaści ekonomicznej, której towarzyszyło uruchomienie szerokiego zespołu destrukcyjnych zjawisk i procesów w sferze demograficznej, społeczno-ekonomicznej i przestrzennej. Skala destrukcji-degradacji okazała się tak ogromna, że region ten, będący uprzednio symbolem nowoczesności i siły amerykańskiej gospodarki, od lat 80. XX w. stał się niechlubnym symbolem ekonomicznego upadku, ubóstwa, społecznego wykluczenia i etniczno-rasowej segregacji. Historyczny „Pas Stali” wzorem innych tego typu regionów gospodarczych na świecie, niegdyś zdominowanych przez górnictwo węgla i rud żelaza, hutnictwo żelaza i stali, oraz przemysły maszynowy, włókienniczy i rolno-spożywczy, za sprawą trwałej i głębokiej recesji, zmienił od lat 80. XX w. swą symboliczną nazwę na „Pas Rdzy”.

Wielorakie problemy miast tego typu obszarów na świecie zaprezentowano z różną skalą szczegółowości we wstępnej części pracy, ze szczególnym uwzględnieniem Zagłębia Ruhry. W świetle literatury przedmiotu zwraca uwagę jednak fakt, że miasta amerykańskiego „Pasa Rdzy” wskutek wieloletnich zaniedbań na rzecz modernizacji ich gospodarek oraz specyficznej struktury etniczno-rasowej mieszkańców, znalazły się w fazie głębokiej i trwałej recesji. Przyniosła ona rozwój szerokiego spektrum destrukcyjnych zjawisk i procesów, które w regionie amerykańskiego „Pasa

Rdzy” osiągnęły swoisty „stan krytyczny”, z katastrofalnymi skutkami dla gospodarki miast, ich mieszkańców oraz urbanistycznej tkanki. Ich specyfika, skala oraz uniwersalizm, zaowocowały sformułowaniem przyjętych później powszechnie ujęć terminologicznych i definicyjnych, w tym o uniwersalnym charakterze, będących następstwem rozwijanego procesu *urban decay* i *urban blight*. Pozwalają one także poznać wielorakie przyczyny i następstwa rozwoju procesu dezurbanizacji, utożsamianego dotąd ze zmiennym w czasie i przestrzeni procesem wyludniania się miast oraz obszarów metropolitalnych. Znajduje to m.in. wyraz w koncepcji – modelu falowego wzrostu i rozwoju miast oraz obszarów metropolitalnych, w ramach którego w fazie dezurbanizacji przestrzeni tego typu miejskich formacji osadniczych formuje tzw. „strefę erozji” (Mydel R. 2006).

W zespole uniwersalnych sformułowań za wyjątkowe a zarazem specyficzne dla miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” wyróżnić należy procesy „filtracji”, *white flight*, zjawiska *grey fields*, *urban barrens*, *hyper vacancy*, *toxic stress*, i *social trash*. Ogromna skala i różnorodność wyzwań związanych z działaniami podejmowanymi na rzecz modernizacji struktur gospodarczych, przebudowy struktur przestrzennych silnie zdegradowanej tkanki urbanistycznej oraz podniesienia poziomu i jakości życia mieszkańców, czynią z tych miast jednocześnie swoiste laboratorium w zakresie podejmowania niekonwencjonalnych rozwiązań, zmierzających do ich odrodzenia gospodarczego, demograficznego, społeczno-ekonomicznego oraz urbanistycznego. Mają one przekształcić ten region, zwany nierzadko „zapomnianą Ameryką” z miastami będącymi obecnie symbolem m.in. ubóstwa i wykluczenia społecznego, przestępczości oraz gettoizacji i degradacji urbanistycznej tkanki, w pełen życia i energii obszar, nowoczesny w swej ekonomicznej i przestrzennej strukturze. Ośrodkami węzłowymi w jego zespole pozostaną „odrodzone” gospodarczo obecne miasta, jako m.in. centra innowacyjnej gospodarki, działalności badawczo-ropowej oraz edukacyjnej.

Realizacja powyższej wizji wydaje się wciąż bardzo odległa, w warunkach utrzymującego się od lat kryzysu ekonomicznego, pomimo tylu działań na rzecz jego złagodzenia i eliminacji. Jak to autor już podkreślał wielokrotnie miasta te objęte są od lat trwałym procesem ekonomicznej recesji, która przyniosła im katastrofalny spadek liczby miejsc pracy, ogromną skalę ich wyludnienia oraz silne zubożenie pozostałych w nich mieszkańców. W efekcie, w przestrzeni tych miast nastąpił lawinowy wzrost opuszczonych obszarów typu *brown fields* oraz *grey fields*. Tworzące w ich przestrzeni tzw. *vacant structures*, tereny silnie zdegradowane popadają

w znacznej części w ruinę, zmieniając się z czasem w miejskie ugory, pustkowie i nieużytki. W ich obrębie nierzadko jako swoiste „urbanistyczne ostańce” zaznaczają swoją obecność pojedyncze domy i nieliczne zbiorowiska budynków mieszkalnych, zajmowanych przez najuboższych mieszkańców. Te tzw. *hyper vacancy areas* są najwymowniejszym świadectwem utrzymującego się głębokiego kryzysu badanych miast, pozbawionych m.in. podstawowych placówek handlowo-usługowych, (w tym szkół) oraz opieki medycznej. Zwiększające z dekady na dekadę swój obszar, formują one w przestrzeni tych miast skrajnie zdegradowane, silnie wyludnione tereny (często wręcz bezludne), które, wobec braku środków w budżecie miast, objęte są stałym procesem wykluczenia z urbanistycznej tkanki. Znajduje to wyraz nie tylko w podkreślanym uprzednio braku podstawowych placówek usługowych i handlowych, lecz także w fakcie, iż bywają one wyłączone z obsługi komunikacyjnej miejskiego systemu transportu zbiorowego oraz marginalizowane w zakresie utrzymania i modernizacji infrastruktury drogowej, wodno-kanalizacyjnej i energetycznej (np. około 40,0% obszaru Detroit pozbawiona jest nocnego oświetlenia, a w Cleveland niemal 30,0% terenów mieszkaniowych nie jest obsługiwana już przez miejską komunikację). Obszary tego typu wraz z przyległymi jednostkami urbanistycznym, zamieszkałymi głównie przez ubogich mieszkańców, jednocześnie dotknięte są najsilniej zjawiskami patologicznymi, na czele z powszechną przestępczością. W powyższej sytuacji likwidacja tego typu obszarów oraz związanych z nimi zagrożeń mających ogólnomiejski charakter, ogranicza się do relatywnie niezbyt kosztownych działań, a mianowicie poprzez systematyczne wyburzenia. Skala powyższego zjawiska-procesu w miastach „Pasa Rdzy” przybiera na sile, stanowiąc jedno z najważniejszych wyzwań w grupie działań na rzecz rewitalizacji i przebudowy ich przestrzenno-funkcjonalnej struktury. Zamiana zdegradowanej ich tkanki urbanistycznej na miejskie ugory lub pustkowie i nieużytki, stanowi także jeden z elementów polityki władz zmierzającej do obniżenia poziomu przestępczości oraz skali wykluczenia i segregacji etniczno-rasowej i ekonomicznej ludności (zgodnie z dewizą: *demolition means progress*).

Aby przybliżyć charakter oraz skalę wyzwań jakie stoją w tym zakresie przed władzami administracyjnymi miast „Pasa Rdzy” przypomnieć należy, że wszelkie zamierzenia oraz konkretne działania muszą mieć w tak zdegradowanych oraz silnie „zdeformowanych” organizmach miejskich, wieloaspektowy, (wręcz kompleksowy-globalny) charakter na poziomie indywidualnych miast. Pewne z nich jawią się jako oczywiste, wręcz naturalne, inne natomiast ze względu na specyfikę i wyjątkowość wyzwań, wymagają bezwzględnie bliższego zaprezentowania i omówienia.

Generalnym założeniem perspektywicznych działań na rzecz „odrodzenia” miast „Pasa Rdzy”, jest to, iż w perspektywie lat 2020-2035 osiągnięte poziomy zaludnienia notowany w latach 60. i 70. XX w. Tak np. w planach perspektywicznego rozwoju największego z badanych miast czyli Detroit, przyjmuje się stabilizację liczby jego mieszkańców na poziomie 600-800 tys. osób (*Detroit Future City. 2012 Detroit Strategic Framework Plan*). Będzie to zatem 2-3-krotnie niższy poziom zaludnienia od tego notowanego w 1950 roku w wysokości 1849,9 tys. osób, którego aż 83,6% ogółu mieszkańców stanowiła biała ludność. Powyższe założenie oznacza m.in. bezwzględną konieczność nie tylko modernizacji, lecz także reorganizacji i przebudowy struktury przestrzenno-funkcjonalnej tego miasta, która stanowić ma integralny element działań na rzecz podniesienia poziomu i jakości życia przyszłych mieszkańców. Tego typu wyzwania stoją przed wszystkimi, tak silnie wyludnionymi miastami „Pasa Rdzy”.

Powyższe problemy stanowią jednocześnie jedne z największych i najtrudniejszych do rozwiązania wyzwań w perspektywie lat 2030-2040. Składa się na to fakt utrzymującego się od kilku dekad wysokiego poziomu ubóstwa mieszkańców, przewyższającego nawet dwukrotnie średnie wartości tego typu wskaźnika w porównaniu z innymi miastami kraju. Szczególnie tragiczna sytuacja, z ogromnymi następstwami w perspektywie najbliższych lat, ma miejsce w populacji dzieci, a więc najmłodszego pokolenia mieszkańców miast „Pasa Rdzy”. Przypomnieć należy, że odsetek dzieci żyjących poniżej poziomu ubóstwa wynosi tam od 54,5% (Detroit) i 61,6% (Cleveland) do 30,5% w Pittsburghu. Skalę tego problemu uświadamia nam okoliczność, iż Detroit, Cleveland, Buffalo oraz Cincinnati to miasta zajmujące najwyższe miejsca w skali kraju z punktu widzenia skali ubóstwa dzieci (Tab. 20).

Utrzymujący się od lat skrajnie wysoki poziom ubóstwa wśród ludności ogółem (w tym także dzieci), jak też ograniczenia w zakresie dostępności do podstawowej opieki medycznej, determinuje fakt relatywnie niskiego stanu ich zdrowia. Wyraża się to między innymi w relatywnie wysokich odsetkach noworodków z niedowagą, osób chorych na nadciśnienie, cukrzycę oraz astmę. W nawiązaniu do bardzo trudnych warunków ekonomicznych oraz zamieszkiwania duży odsetek mieszkańców obszarów miast dotkniętych silnie różnego typu zjawiskami marginesowymi, w tym o patologicznym charakterze (np. przestępczość, narkomania i in.), powszechną dolegliwością zdrowotną jest wysoki wskaźnik nosicieli wirusa HIV (np. w Detroit 370,0 natomiast w Cleveland 233,9 osób/100 tys. mieszkańców).

Tabela 20. Wybrane wskaźniki społeczno-ekonomiczne badanych miast „Pasa Rdzy” na tle średnich dla ogółu amerykańskich miast (2016)

Wyszczególnienie/Miasta	Detroit	Cleveland	St.Louis	Cincinnati	Pittsburgh	Buffalo	Średnia miast USA
% ludności z dochodami poniżej poziomu ubóstwa	35,7	35,0	23,8	26,0	19,2	30,5	16,1
% dzieci poniżej poziomu ubóstwa	54,5	51,6	39,8	42,8	30,5	47,2	22,6
Chroniczna absencja uczniów szkół publicznych (%)*	45,1	35,7	20,6	23,1	36,3	43,3	18,1
% domów o potencjalnym zagrożeniu dla zdrowia ołowiem	44,3	48,0	47,9	39,2	45,5	53,2	18,5
% noworodków z niedowagą	14,1	13,7	12,8	10,7	9,5	10,6	8,2
% osób chorych na nadciśnienie (pow. 18 lat)	46,6	40,7	34,0	34,1	30,7	36,1	29,4
% osób chorych na cukrzycę (pow. 18 lat)	17,7	16,2	13,0	12,8	9,7	13,3	10,0
Nosiciele wirusa HIV /100 tys.osób	375,0	233,9	235,6	170,2	132,2	210,4	x
% osób w wieku 18 + dotkniętych otyłością	47,0	39,2	36,7	36,3	30,0	36,4	29,2
Wskaźnik zgonów na choroby układu krążenia/100 tys. osób	327,4	288,0	279,0	250,9	245,3	258,6	209,4
Wskaźnik zgonów na raka piersi/100 tys. kobiet	27,2	30,8	26,5	33,1	28,4	29,9	24,9
Wskaźnik zgonów z powodu przedawkowania narkotyków/100 tys.osób	12,9	12,2	9,8	11,0	4,7	7,3	6,9
Dalsze trwanie życia (liczba lat)	72,4	73,1	74,0	75,3	76,1	74,8	78,8
Wskaźnik przestępczości : (na 100 tys. osób)							
- z użyciem przemocy	2 037,2	1 631,0	1933,9	910,1	782,2	1 109,8	472,6
- przeciw własności	4 783,6	5 379,9	6 101,1	5 308,9	3 313,4	4 205,6	2 874,1

Uwaga: * - uczniowie/studenci, którzy opuścili 15 i więcej dni w roku szkolnym

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Large Gaps in Life Expectancy in Major US Cities Linked to Racial/Ethnic Segregation by Neighborhood; Crime in the United States 2017, Cities and Counties grouped by size.*

Skromne środki finansowe, powszechna pomoc społeczna w zakresie wyżywienia (w tym korzystanie z bonów żywnościowych) przy braku placówek handlowych umożliwiających zakup świeżych produktów żywnościowych (w tym warzyw i owoców) sprawiają, że powszechną dolegliwością zdrowotną mieszkańców tej grupy miast jest otyłość. Dotkniętych jest nią średnio aż 38,0% osób w wieku 18 i więcej lat, z rekordową wartością wskaźnika w Detroit (47,0%) oraz Cleveland (39,2%). W konsekwencji, miasta „Pasa Rdzy” notują generalnie wyższe wartości wskaźników zgonów ogółem ich mieszkańców w porównaniu ze średnią krajową (m.in. w grupie zgonów na choroby układu krążenia oraz na raka piersi). Znaczące miejsce w tym względzie przypada w udziale zgonom z powodu przedawkowania narkotyków, a które szczególnie silnie zaznaczają swą obecność wśród mieszkańców Detroit (12,9 zgonów/100 tys. osób), Cleveland (12,2) oraz Cincinnati (11,0 zgonów/100 tys. osób).

Charakterystycznym dla miast „Pasa Rdzy” jest niemal wszechobecne zagrożenie dla zdrowia ołowiem, którego obecność towarzyszy na co dzień większości ich mieszkańców. Związane jest to z obecnością ołowiu w farbach używanych powszechnie do malowania domów aż do końca lat 70. XX w. W przypadku badanych miast z powyższego powodu od 40,0% (Cincinnati) do 55,0% (Buffalo) ogółu domów, stanowi potencjalne zagrożenie dla zdrowia ich mieszkańców. Dodać należy że skutki zamieszkiwania w tego typu domach szczególnie groźne są dla zdrowia dzieci. Podkreślić należy że notowany, podwyższony w ich krwi poziom ołowiu przyczynia się m.in. do uszkodzenia mózgu, obniżenia ilorazu inteligencji i nadpobudliwości, natomiast u kobiet w wieku prokreacji – do przedwczesnych porodów. W wielu miastach notowane są powszechnie przypadki skażenia ołowiem wód z sieci wodociągowej. Związane jest to zarówno z eksploatacją wód gruntowych jak i powierzchniowych zanieczyszczonych ołowiem, jak też rezultatem wykorzystywania do jej przesyłu ołowianych rur. Powyższy problem znany jest powszechnie władzom miejskim, jednak, ze względu na brak środków finansowych, proces modernizacji sieci wodociągowej przebiega bardzo powoli. Zjawiskiem tym najsilniej dotknięte są stare, zużyte technicznie i silnie zdegradowane zespoły zabudowy mieszkaniowej, zajmowanej przez najbardziej potrzebujących mieszkańców. Jego doraźne rozwiązanie polega głównie na dostarczaniu w wytypowane obszary miasta wody butelkowanej, rozprowadzanej następnie głównie przez wolontariuszy, wśród gospodarstw domowych.

Jeżeli do powyższej listy problemów o fundamentalnym znaczeniu z punktu widzenia poziomu i jakości życia ich mieszkańców dodamy

skrajnie wysokie wskaźniki przestępczości praktycznie we wszystkich kategoriach przestępstw, to szeroko rozumiane środowisko miejskie (*urban habitat*) w regionie „Pasa Rdzy” jawi się jako na wskroś nieprzyjazne, niebezpieczne, depresyjne i stresogenne.

Poczynione uwagi uświadamiają nam oraz potwierdzają zarówno skalę wyzwań, jak też niezwykle złożoną ich różnorodność, którym stawić muszą czoła władze, aby osiągnąć podstawowe cele zmierzające do ożywienia i odrodzenia gospodarczego miast „Pasa Rdzy” oraz przebudowy ich struktur społeczno-ekonomicznych i przestrzennych.

Syntetycznym a jednocześnie symbolicznym świadectwem niskiego poziomu i jakości życia ludności badanych miast „Pasa Rdzy” jest fakt, że ich mieszkańcy żyją statystycznie krócej od 2,7 lat (Pittsburgh) do 6,4 lat (Detroit) w porównaniu ze średnią dalszego trwania życia statystycznego mieszkańca miast USA. Notowane są też duże różnice w tym względzie w gronie badanych miast. Tak na przykład zgodnie ze statystykami demograficznymi dotyczącymi 2016 roku, dalsze trwanie życia mieszkańca Detroit urodzonego w 2016 roku wynosi 72,4, natomiast mieszkańca Pittsburgha 76,1 lat.

Podkreślić w tym miejscu należy ogromne zróżnicowanie przestrzennego obrazu demograficznego, funkcjonalnego i społeczno-ekonomicznego badanych miast. Zawiera on w sobie elementy klasyczne, wręcz uniwersalne dla ogółu amerykańskich miast, jak też, ze względu na wysoki poziom zaawansowania procesu *urban decay* z jego wielorakimi, destrukcyjnymi zjawiskami, wiele elementów charakterystycznych dla zdegradowanych miast.

Tak więc typowym elementem przestrzenno-funkcjonalnym wielkich amerykańskich miast, w tym i miast „Pasa Rdzy” jest obecność klasycznych centrów funkcjonalnych (*Central Business Districts*), określanych w amerykańskiej literaturze przedmiotu terminem *downtown*. Kolejnym elementem ich struktury są tereny przemysłowo-składowe i magazynowe, z powszechną obecnością obszarów handlu hurtowego. Zdecydowanie największą powierzchnię zajmują tereny mieszkaniowe, z charakterystyczną tam obecnością wieloprzestrzennych centrów handlowo-usługowych oraz subcentrów finansowo-biurowo-handlowych. Znamionem dla terenów mieszkaniowych tego kraju jest ich silne zróżnicowanie wewnętrzne i przestrzenna segregacja, determinowana statusem społeczno-ekonomicznym i strukturą etniczno-rasową ich mieszkańców. Najsilniej zdegradowane struktury urbanistyczne, z najwyższym poziomem ubóstwa, formują obszary zamieszkałe z zasady przez Afroamerykanów oraz

Latynosów. W większości przypadków kreują one w przestrzeni miast formacje typu getta, które w warunkach pogłębiającego się kryzysu ekonomicznego i rozwoju procesu *urban decay*, wykazują największą skalę przestrzennej ekspansji. Zjawisko-proces gettoizacji przebiega na zasadzie dyfuzji od strony *CBD-downtown* w kierunku granic miasta, głównie w warunkach ilościowego i strukturalnego wzrostu w ogólnej liczbie ludności populacji czarnych mieszkańców. Ich obecność i przyrost jest klasycznym przejawem obecności procesów typu *white flight* i „filtracja”, które w sferze infrastrukturalnej uruchamiają z kolei proces *residential blight*, polegający jak wiadomo, na trwałym trendzie destrukcji fizycznej tkanki miast, w tym zasadniczo zabudowy mieszkaniowej. Silnie zdegradowane tereny rezydencjalne zamieszkiwane przez ludność o bardzo niskim statusie społeczno-ekonomicznym, (w tym etniczno-rasowe getta), stanowią jeden z najważniejszych problemów oraz jedno z wiodących wyzwań w procesie rewitalizacji struktur przestrzennych miast oraz obniżenia skali przestępczości i poziomu ubóstwa ich mieszkańców.

Symbolicznym przykładem skali problemów tego typu obszarów służyć może demograficzno-społeczny obraz mieszkańców jednostki sąsiedzkiej Lee-Harward (*neighborhood unit*) w Cleveland. Zamieszkała była ona w 2016 roku przez 7 tys. osób, z których 94,3% stanowili Afroamerykanie. Wskaźnik ubóstwa ogółu mieszkańców notował tam wartość 54,5% (przy średniej ogólnomiejskiej 26,0%), natomiast wśród (dzieci które stanowiły aż 32,7% ogółu ludności jednostki) wynosił aż 75,5% (średnia ogólnomiejska 42,8%). Ubóstwem dotkniętych było tu poza tym aż 35,3% seniorów czyli osób w wieku 65 i więcej lat (wg *Cleveland Neighborhoods and Wards, The Center of Community Solutions*). Podkreślić należy w tym miejscu fakt, iż skrajnie zubożali mieszkańcy tej jednostki sąsiedzkiej (Lee-Harward) żyli średnio krócej aż o 10 lat w porównaniu z dzielnicami zamieszkałymi przez reprezentantów klasy średniej.

Władze miast „Pasa Rdzy” podejmują od lat wysiłki i konkretne działania na rzecz przebudowy oraz modernizacji struktur gospodarczych. Traktują je jako priorytetowe cele, które, m.in. za sprawą zwiększania i modernizacji rynku pracy, mają stworzyć warunki dla wzrostu zamożności ich mieszkańców oraz systematycznego obniżenia poziomu i skali ubóstwa. Szczególny nacisk kładzie się na wzrost ich innowacyjności i konkurencyjności, dbając równocześnie o zwiększenie aktywności w sferze badawczo-rozwojowej i komercjalizacji jej efektów. Ważne miejsce zajmuje w przygotowywanych planach i realizowanych zadaniach, podniesienie poziomu edukacji oraz zwiększenia możliwości oraz do-

stępności do edukacji mniej zamożnym mieszkańcom miast. Towarzyszą temu różnego rodzaju udogodnienia natury administracyjno-prawnej i finansowej (m.in. dla inwestorów-przedsiębiorców), zachęcające ich do uruchamiania i rozwoju działalności komercyjnej, zgodnie z planami gospodarczego, społecznego i urbanistycznego rozwoju miast.

Dowodzą tego przygotowywane począwszy od lat 60. XX w. przez odpowiednie agendy struktur administracyjnych miast „Pasa Rdzy” ogólnomiejskie i miejscowe plany, programy itp., o silnie zróżnicowanym horyzoncie czasowym realizacji ich założeń. Mające charakter i status oficjalnych dokumentów planistycznych, traktowały one problem perspektywicznego ich rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego zarówno w ujęciu kompleksowym jak też ograniczonym do wybranych grup lub pojedynczych problemów, szczególnie tych wymagających pilnych działań.

W tej części opracowania autor opisuje oraz komentuje generalne kierunki działań w ramach opracowanych dokumentów, ze szczególnym uwzględnieniem tych, które są typowe dla tej kategorii miast. Stanowiąc będą one rodzaj uniwersalnej syntezy, którą w szeregu przypadków uzupełniają szczegółowe komentarze, odnoszące się do konkretnych miast. Takie podejście badawcze jest niezbędne a zarazem trudne w realizacji, gdyż prezentacja zagadnienia planowania gospodarczego i przestrzennego miast „Pasa Rdzy” oparta na treściach bardzo licznych dokumentów planistycznych, stanowi sama w sobie poważne wyzwanie badawcze.

Analizując złożoność powyższej problematyki, autor poszukiwał także odpowiedzi na pytanie, jak było możliwe i dlaczego w warunkach względnie dużego zaangażowania władz miast na rzecz ich odrodzenia, realizacja celów zapisanych w dokumentach planistycznych okazała się być zbyt trudnym zadaniem, nie przynosząc w efekcie oczekiwanych rezultatów. Potwierdzają powyższą opinię jednoznacznie także wyniki niniejszego opracowania, dowodząc skrajnie wysokiego poziomu zaawansowania tu procesu *urban decay* z zespołem jego destrukcyjnych efektów. Podobne opinie obecne są także w komentarzach ekspertów i władz administracyjnych badanych miast „Pasa Rdzy”, zawartych już we wstępnych częściach różnego typu opracowań planistycznych, przygotowywanych i przedstawianych do akceptacji. Uwaga tego typu jest w tym miejscu wręcz nieodzowna, gdyż analizując następstwa utrzymującego się od połowy XX w. kryzysu ekonomicznego i towarzyszącego mu procesu *urban decay* można byłoby odnieść wrażenie, że władze tych miast nie podejmowały wręcz żadnych wysiłków na rzecz rewitalizacji i modernizacji ich gospodarczych oraz przestrzennych struktur.

Byłaby to opinia niesprawiedliwa i sprzeczna z rzeczywistością, gdyż np. dla miasta Buffalo w okresie od 1964 do 2016 roku, przygotowano 4 ogólnomiejskie dokumenty planistyczne oraz kilkadziesiąt różnotematycznych planów, projektów, programów itp.

Zespół ogólnomiejskich i zatwierdzonych dokumentów planistycznych reprezentowały kolejno: *Buffalo Master Plan* (1964), *Buffalo City Plan* (1977), *Buffalo Comprehensive Plan* (2006) oraz *Land Use Plan. City of Buffalo* (2016). Ten ostatni plan, którego założenia są aktualnie przedmiotem realizacji, wyznaczał kierunki, zadania i cele rozwoju miasta (w ramach specjalnie wyróżnionych jednostek planistyczno-urbanistycznych) do 2035 roku.

Do innego typu i bardzo licznych opracowań planistycznych dotyczących wybranych grup lub pojedynczych zadań zatwierdzonych do realizacji w ramach przestrzenno-funkcjonalnych jednostek planistycznych, przygotowanych przez Biuro Strategicznego Planowania Miasta Buffalo, należą na przykład projekty i programy zatytułowane: *Downtown Renewal* (1965), *Thruway Industrial Park* (1968), *Oak Street Redevelopment Project* (1970), *New Buffalo Industrial Park* (1982), *Buffalo Billion Program* (2012), *Tonawanda Street Corridor. Brown Field Opportunity Area* (2015).

Wśród opracowań planistycznych poświęconych tylko jednemu problemowi, na wyróżnienie zasługuje dokument zatytułowany *Consolidated Plan 2013-2019. City of Buffalo*, dotyczący jednemu z priorytetowych wyzwań w zespole miast „Pasa Rdzy”, a mianowicie rehabilitacji i rewitalizacji zabudowy mieszkaniowej oraz jej pilnych wyburzeń. W przypadku Buffalo jest to niezmiernie ważny problem, gdyż poza skrajnie wysokim stopniem zaawansowania przestrzennej dyfuzji czarnego getta i związanej z nią degradacją zabudowy mieszkaniowej, aż 53,2% domów jednorodzinnych to obiekty stanowiące potencjalne zagrożenie ołowiem dla ich mieszkańców.

Wszystkie badane miasta realizują wizję ich gospodarczego, społecznego i przestrzennego obrazu w perspektywie 2030-2040 roku, w ramach planów opracowanych i zaakceptowanych do realizacji w latach 2010-2017. Zawierają jednak one często w swych założeniach, treści dokumentów planistycznych (a niekiedy pełne opracowania) z lat 2000-2010. Oznacza to, że w pewnych zakresach problemowych zakładana jest kontynuacja i twórcza adaptacja wcześniejszych założeń dotyczących ich perspektywicznych przemian oraz rozwoju. Najczęściej tego typu adaptacja wcześniejszych koncepcji planistycznych dotyczy rewaloryzacji i rewitalizacji funkcjonalnych centrów (*CBD – Downtowns*), restrukturyzacji

brown fields i *grey fields*, planów rewitalizacji (w tym wyburzeń) zdegradowanych terenów mieszkaniowych i porządkowania oraz zagospodarowywania terenów ugorów miejskich i nieużytków.

Wiadomo, że w przypadku Buffalo kierunki perspektywicznego rozwoju miasta wyznaczono w ramach planu przyjętego do realizacji w 2016 roku, zatytułowanym *Land Use Plan. City of Buffalo*. W Detroit, podobny dokument pt. nazwie *Detroit Future City. 2012 Detroit Strategic Framework Plan*, zaakceptowano w 2012 roku. W tym samym roku przyjęto też plan rozwoju Cincinnati: *Cincinnati. A Comprehensive Plan for the Future*, którego założenia uzupełniono opracowanym w roku 2015 dokumentem o nazwie *Consolidated Plan. Community and Economic Development*. Założenia i cele perspektywicznego rozwoju St. Louis wyznacza z kolei *Strategic Land Use Plan of the St. Louis Comprehensive Plan* z 2005 roku. Wobec narastającego tam problemu degradacji tkanki miejskiej zabudowy oraz ekspansji opuszczonych działek, w 2017 roku opracowano i włączono do tej strategii rozwoju plan o nazwie *A Plan of Reduce Vacant Lots and Buildings*.

W przypadku Cleveland oraz Pittsburgha, najnowsze plany rozwoju perspektywicznego przyjęto do realizacji w 2017 roku. Dokument dotyczący przyszłości Cleveland zatytułowany jest *City of Cleveland Heights Master Plan*.

Gospodarczą, społeczną i przestrzenno-funkcjonalną wizję historycznego „Steel City”, czyli Pittsburgha, wyznaczają założenia planu o nazwie *Pittsburgh Comprehensive Plan. One PGH Plan. Resilient Pittsburgh*. Przyjęty w 2017 roku dokument, tworzy w rzeczywistości zespół planów cząstkowych, których trzon stanowi zatwierdzony w 2017 roku *One PGH Pittsburgh's Resilience Strategy*. Pozostałe opracowania wchodzące w jego skład zatytułowano: *City's Cultural Heritage and Historic Plan* (z 2012 roku), *Open Space PGH. City Open Space, Parks and Recreation Plan* (z 2013 roku) oraz *Complete Streets Policy* (z 2015 roku). W roku 2018 jego założenia wzbogacone zostały o treści dokumentu o nazwie *Climate Action Plan*.

Szczegółowa analiza treści przytoczonych powyżej dokumentów pozwala m.in. na określenie głównych, (często uniwersalnych w charakterze), kierunków perspektywicznych działań mających na celu rewitalizację, restrukturyzację oraz modernizację gospodarczych i przestrzenno-funkcjonalnych struktur omawianych miast, celem podniesienie poziomu i jakości życia kolejnych pokoleń ich mieszkańców. Ogromną uwagę poświęcano w nich problemom ochrony i kształtowania środowiska przy-

rodniczego. Poza klasycznymi rozwiązaniami, przewiduje się dla miast „Pasa Rdzy” nowatorskie i niekonwencjonalne zagospodarowywanie ogromnych arealów opuszczonych, wolnych i niezagospodarowanych obszarów-miejskich ugorów i nieużytków.

W zespole priorytetowych działań w dokumentach planistycznych badanych miast „Pasa Rdzy” na pierwszym miejscu stawia się problem pilnej rewitalizacji, rewaloryzacji i dywersyfikacji struktury przestrzenno-funkcjonalnej ich finansowo-biurowych centrów (*Central Business Districts – Downtowns*). Działania te mają przynieść ich ponowne odrodzenie nie tylko jako ośrodków działalności w sferze *FIRE*, lecz także w zakresie nauki, kultury oraz rekreacji i wypoczynku. W tym ostatnim przypadku na tak rozległych w tych miastach opuszczonych i zdegradowanych terenów, urządzone będą ogólnomiejskie tereny sportowe i zielone oraz hale widowiskowo-rozrywkowe. Bardzo ważnym przejawem tej restrukturyzacji oraz dywersyfikacji obrazu funkcjonalnego tych zdegradowanych obszarów, a nawiązującym do światowego trendu, jest realizacja w ich obrębie jednostek mieszkaniowych w formie ultranowoczesnych, wielokondygnacyjnych apartamentowców. Funkcje rezydencjalne rozwijane są także w ramach budowy wielofunkcyjnych wieżowców, których powierzchnia użytkowa przeznaczona jest zarówno na cele finansowe, biurowe, handlowo-usługowe i kulturalne, jak również mieszkaniowe. Te ostatnie w formie wysokiej klasy apartamentów przeznaczonych na sprzedaż oraz pod wynajem, zajmują z reguły najwyższe kondygnacje tych budowli.

Zwrócić należy jednocześnie uwagę na fakt, że ożywiony proces rewitalizacji funkcjonalnych centrów miast „Pasa Rdzy” jest pochodną wieloletniego kryzysu gospodarczego, który przyniósł także „ucieczkę” zlokalizowanych tam wcześniej instytucji finansowych, siedzib towarzystw administracyjnych i gospodarczych, placówek handlowo-usługowych, kulturalnych itp.

Analizując m.in. proces rewitalizacji i aktywności budowlanej w centrach miast „Pasa Rdzy” stwierdzić należy, że do lat 70. XX w., czyli w początkowym stadium kryzysu ekonomicznego i procesu *urban decay*, notowana była tam realizacja licznych obiektów i zespołów zabudowy o zróżnicowanym obrazie funkcjonalnym. Powstały one w sąsiedztwie opuszczonych, nierzadko silnie zdegradowanych budowli, bądź też w miejscu wyburzanych, zużytych technicznie obiektów. Tego typu działalność inwestycyjna miała być także namacalnym dowodem walki ze skutkami rozwijanego kryzysu oraz symbolem pozytywnych zmian, swoim symbolem „odradzania”. Stąd też w licznych tytułach dokumentów

planistycznych dotyczących funkcjonalnych centrów, używano powszechnie sformułowania *renaissance*. Podejmowano także konkretne działania zmierzające do zachowania cennych historycznie, a opuszczonych przez lata, zróżnicowanych funkcjonalnie budowli. Czyni się to w ramach procesu ich rewitalizacji i rewitalizacji, zachowując lub zmieniając ich funkcje.

Przykładów dokumentujących tego typu działania jest bardzo wiele, w tym silnie zróżnicowanych co do skali przestrzennych rozwiązań oraz funkcji. W ich zbiorowości znajdują się zarówno monumentalne budowle, będące w przeszłości symbolem ich wielkości i dumy oraz współczesne, ultranowoczesne drapacze chmur, będące świadectwem ich odradzenia.

Tak np. w centrum Pittsburgha, miasta mieszczącego m.in. siedzibę słynnego koncernu hutniczego *U.S. Steel*, nowym symbolem stał się biurowiec powstały w 1971 roku, liczący 256 m wysokości, o nazwie *U.S. Steel Tower*. W krajobrazie *downtown* Pittsburgha, wyróżniają się także oddane do użytku w latach 80. XX w. dwa biurowce: *One PPG Place* oraz *One Oxford Centre*. Pierwszy z nich o wysokości 194 m powstały w 1984 roku, mieści siedzibę firmy *PPG Industries*. Drapacz chmur *One Oxford Centre* z 1983 roku, o wysokości 187 m, jest z kolei siedzibą firmy z branży nieruchomości o nazwie *Oxford Development Company*.



Fot.14. Widok na współczesne centrum Pittsburgha.



Fot.15. Widok na kompleks ultranowoczesnej zabudowy centrum Detroit o nazwie *GM Renaissance Center* oraz *Detroit International Riverfront*.



Fot.16. Widok na centrum Detroit od strony zdegradowanej zabudowy byłych zakładów produkcji samochodów osobowych *Packard Factory* (na pierwszym planie), funkcjonujących w latach 1903-1956.

Należy tu podkreślić fakt, że Pittsburgh, dawne „Miasto Stali”, najlepiej radzi sobie ze skutkami powojennego kryzysu, co widać m.in. w silnym zaawansowaniu procesu odrodzenia *downtown* oraz całego miasta. W pierwszym przypadku opinia powyższa znajduje potwierdzenie w trwałym wzroście w latach 2000-2018 liczby mieszkańców *downtown* z 2576 do 5720 osób, czyli aż o 122,0%. Powyższe dane dowodzą zarazem, że *downtown* Pittsburga objęte jest klasycznym procesem odrodzenia i gentryfikacji w sferze demograficznej oraz infrastrukturalnej, typowym dla miast krajów o najwyższym poziomie rozwoju gospodarczego. W drugim przypadku, pozytywny trend modernizacji struktur gospodarczych znajduje wyraz także w najniższej wartości w gronie badanych miast, wskaźników ubóstwa i przestępczości oraz najdłuższym dalszym trwaniem życia jego mieszkańców.

Proces gentryfikacji centrów miast w sferze demograficznej, rozumiany jako wzrost liczby i statusu społeczno-ekonomicznego ich mieszkańców, jest zresztą pochodną rewaloryzacji oraz rewitalizacji historycznych budowli oraz realizacją na ich terytorium nowoczesnych, wielokondygnacyjnych apartamentowców. W praktyce to głównie za sprawą realizacji ultranowoczesnych, inteligentnych apartamentowców, centra funkcjonalne miast, stają się atrakcyjnym miejscem zamieszkania dla bardziej zaможnych mieszkańców. Stają się one w powyższych okolicznościach coraz istotniejszym elementem ich funkcjonalnej oraz przestrzennej struktury.

Swoistą kwintesencją oraz wysoce reprezentatywnym przykładem rewitalizacji/odradzania centrów funkcjonalnych miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” jest niewątpliwie *downtown* Detroit. Obejmujące terytorium o powierzchni 3,6 km² i zamieszkałe przez około 10 tys. osób, znane jest z wielkoskalowego programu jego rewitalizacji i rewaloryzacji. Najbardziej spektakularnym wyrazem skali i kierunku zachodzących przemian jego struktur przestrzenno-funkcjonalnych jest niewątpliwie kompleks ultranowoczesnego zespołu o nazwie *GM Renaissance Center* oraz *Detroit International Riverfront*. Jego trzon stanowi kompleks biurowo-hotelowy *GM Renaissance Center*, którego realizację rozpoczęto w 1973 roku. Już w roku 1977 oddano do użytku główną jego część, którego dominantę stanowi liczący 222 m wysokości hotel (72 piętra) o nazwie *Marriot of the Renaissance Center*. Otoczony jest on wieńcem 6-ciu „inteligentnych” biurowców o nazwie *RenCen Tower(RCT) 100* (159 m. wysokości), *RCT 200* (159 m.), *RCT 300* (159 m.), *RCT 400* (159 m.), *RCT 500* (103 m.) oraz *RCT 600* (103 m.). Ten ultranowoczesny zespół biurowo- hotelowy zrealizowany w modernistycznym stylu, wzbogacony został w 1985 roku

o licząc 101 m. wysokości apartamentowiec *Renaissance City Apartments*. Swoistą jego oprawę od strony rzeki Detroit stanowi, około 9-kilometrowy ciąg rekreacyjno-wypoczynkowy na który składa się amfiteatr (*Aretha Franklin Amphiteater*) na około 6 tys. miejsc, 2 publiczne parki oraz promenady i ciągi spacerowe. Cały ten zespół cieszy się ogromną atrakcyjnością wśród mieszkańców miasta m.in. za sprawą organizacji licznych imprez kulturalno-rozrywkowych oraz możliwości przebywania w najbardziej uporządkowanym i bezpiecznym obszarze w skali całego miasta. *Downtown* Detroit wraz z najbliższym otoczeniem (tzw. *Midtown Area*), jest obszarem systematycznej rewaloryzacji i rewitalizacji zabudowy, zmierzającego do utworzenia nowoczesnego centrum komercyjnego oraz kulturalnego miasta, mającego także sprzyjać ożywieniu i rowojowi kontaktów społecznych.

Najnowszym i niemniej spektakularnym przedsięwzięciem inwestycyjnym na obszarze *downtown* Detroit, jest rozpoczęta w 2017 roku budowa najwyższego w całym zespole drapacza chmur o nazwie *Hudson's Detroit GB*. Ten wielofunkcyjny, liczący aż 277 m. wysokości wieżowiec (powstający na miejscu wyburzonego w 1999 roku, a opuszczonego od 1983 roku domu handlowego *Hudson's Department Store*), stanie się zapewne po zakończeniu realizacji w 2023 roku, nowym symbolem odradzającego się miasta. Na jego funkcjonalny obraz składają się powierzchnie które mieścić będą instytucje i placówki kulturalne, handlowo-usługowe, biura, hotel oraz ekskluzywne apartamenty.

Tworzenie w tkance urbanistycznej badanych miast, wielofunkcyjnych przestrzeni, oferujących mieszkańcom m.in. możliwość spędzenia wolnego czasu na wspólnym uczestnictwie w wydarzeniach sportowych i kulturalno-rozrywkowych, stanowi jeden z ważniejszych celów wpisanych w plany przebudowy struktury przestrzenno-funkcjonalnych miast „Pasa Rdzy”.

Przykładem wprowadzenia do ścisłych centrów miast tego obszaru nietypowych, gdyż dalekich od klasycznych dla *CBD* funkcji, może być oddany do użytku w 2006 roku w *downtown* St.Louis, ogólnomiejski stadion baseballowy na około 47 tys. miejsc (*Busch Stadium*), oraz realizacja centrum rozrywkowego *Ball Park Village*, którego ukończenie zaplanowano na 2020 rok.

Znamiennym trendem zróżnicowania funkcji centrów miast „Pasa Rdzy” w ramach procesu ich rewitalizacji i rewaloryzacji, jest powszechna realizacja apartamentowców i obiektów biurowo-apartamentowych. Jednym z najnowszych ich przykładów są: wieżowiec *Three PNC Plaza*

w centrum Pittsburgha, apartamentowiec *Current at the Banks* w Cincinnati i biurowo-apartamentowy drapacz chmur *nuCLEUS*, zlokalizowany w *downtown* Cleveland. W przypadku tego ostatniego miasta, stanowi on jeden z elementów wielofunkcyjnego i zintegrowanego kompleksu, powstającego w ramach planu rewitalizacji centrum (tzw. *The nuCLEUS Project*), na który składać się będą także światowej klasy biurowce, obiekty handlowo-usługowe, hotel oraz kompleks rozrywkowy.

Wszystkie plany perspektywicznego rozwoju gospodarczego oraz przestrzenno-funkcjonalnego miast „Pasa Rdzy” zakładają, że głównym czynnikiem ich ekonomicznego ożywienia i odrodzenia, będzie modernizacja struktur gospodarczych. Ze względu na ich historyczną przeszłość znaczoną pięknymi kartami liderów amerykańskiej gospodarki oraz globalne wyzwania współczesnej cywilizacji informacyjnej, ten trudny i wieloletni proces transformacji przebiegać będzie z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, wg. formuły: innowacyjna i konkurencyjna gospodarka – wzrost poziomu i jakości życia mieszkańców – przyjazne środowisko społeczne i urbanistyczne – odbudowa i ochrona środowiska przyrodniczego.

W ramach wieloletnich założeń planistycznych badanych miast, celem priorytetowym jest ich ożywienie gospodarcze, które zakłada rozwój różnych gałęzi przemysłu zaawansowanych technologii, działalności w sferze *FIRE*, informatyki, biochemii, biotechnologii oraz biomedycyny. Integralnym elementem leżącym u podstaw realizacji powyższych założeń jest położenie nacisku na działalność badawczo-rozwojową oraz szeroko rozumiane szkolnictwo, w tym szkolenie szerokiej rzeszy osób, które utraciły pracę m.in. w zamykanych zakładach hutniczych i metalowych, czy też tych związanych z przemysłem motoryzacyjnym-samochodowym, celem przyuczenia ich do nowych zawodów. Uformowana w latach rewolucji przemysłowej urbanistyczna tkanka, charakteryzująca się obecnością w przestrzeni tych miast finansowo-biurowych centrów (*Central Business Districts – Downtowns*), bardzo licznych i nierzadko rozległych kompleksów przemysłowych i przemysłowo-składowych oraz obszarów rezydencjalnych zdominowanych przez jednorodzinną zabudowę, objęta jest w planach perspektywicznego rozwoju działaniami na rzecz ich rewitalizacji oraz restrukturyzacji.

Ze względu na kilkudziesięcioletni okres utrzymywania się w gospodarce tych miast stanu kryzysowego, poszczególne elementy ich urbanistycznej tkanki uległy znacznemu zużyciu technicznemu i silnej degradacji. W powyższych okolicznościach większość z nich objęta zo-

stanie procesami rewaloryzacji, rewitalizacji i rehabilitacji oraz restrukturyzacji. Jednakże część najsilniej zdegradowanej zabudowy przeznaczona jest do szczegółowo zaplanowanych wyburzeń. W przypadku zabudowy mieszkaniowej, procesy degradacji okazują się być tak głębokie, że znaczna jej część ulegnie dalszej likwidacji, tworząc przejściowo obszary miejskich ugorów i nieużytków. Te ostatnie jednak z czasem włączone zostaną w programy funkcjonalne rewitalizowanych obszarów lub też zagospodarowane jako ogólnodostępne tereny zielone, a nawet rolnicze (tzw. *urban farming*). Pamiętać należy, że powyższe procesy przebiegają w warunkach stałego zmniejszania liczby ich mieszkańców, w zbiorowości których charakterystyczna jest, jak nam wiadomo, powszechna obecność osób o bardzo niskim statusie społeczno-ekonomicznym, wręcz biednych.

Powyższe okoliczności stanowią jednocześnie jedną z ważnych determinant bardzo skromnych środków budżetowych badanych miast, gdyż większość mieszkańców od lat nie jest w stanie opłacać obowiązkowych świadczeń podatkowych czy pokryć wydatki za energię elektryczną, gaz, wodę i kanalizację. Recesja gospodarcza znajduje także wyraz w silnie ograniczonych wpływach podatkowych ze strony działających tam, (i coraz mniej licznych) firm, przedsiębiorstw przemysłowych, placówek handlowych itp. Ograniczone są zatem bardzo możliwości finansowania przez miasto nie tylko różnych projektów inwestycyjnych, lecz także nawet wydatków na bieżące utrzymanie infrastruktury technicznej, porządku publicznego czy nieodzownych wyburzeń oraz zabezpieczenia opuszczonych i zdegradowanych budynków.

W powyższych okolicznościach realizacja większości celów zapisanych w planach gospodarczego i urbanistycznego rozwoju, możliwa jest i będzie w przyszłości, za sprawą zaangażowania kapitału prywatnych inwestorów i przedsiębiorców, różnego rodzaju instytucji i organizacji czy darczyńców itp.

Władze miast wprowadzają równocześnie różnego rodzaju instrumenty organizacyjne i formalno-prawne, które na preferencyjnych warunkach oraz przy częściowym wsparciu finansowym, zachęcają potencjalnych inwestorów (w tym także część ubogich mieszkańców), do działalności gospodarczej oraz inwestycyjnej. Wpisane są one z reguły w różnego typu zadania zatwierdzonych planów rozwoju miast.

Do najważniejszych instytucji wspierających powyższego typu działalność są „Banki Ziemi”, (*Land Banks*). Oferują one bowiem do sprzedaży z miejskich zasobów różne nieruchomości (wolne działki, opuszczone tereny typu *brown fields* oraz *grey fields*, jak też mniej lub bardziej zde-

gradowane budynki komercyjne i domy mieszkalne), po symbolicznych cenach. Warunkiem ich nabycia jest m.in. przygotowanie szczegółowych planów zagospodarowania, stworzenie odpowiedniej liczby miejsc pracy oraz deklaracja sfinalizowania i uruchomienia takiej inwestycji w ściśle określonym terminie.

Na takich zasadach finalizowany jest w Detroit np. pionierski i wielokoskalowy projekt o nazwie *Fitzgerald Revitalization Project*. W jego ramach na zakupionym od *Detroit Land Bank* terenie o powierzchni ok. 65 ha, na co w połowie składały się wolne tereny (*vacant lands*) a na pozostałej jego części znajdowało się 115 silnie zdegradowanych, opuszczonych domów jednorodzinnych, do końca 2019 roku ma powstać nowoczesnie zorganizowany zespół jednorodzinnej zabudowy. Przestrzeń tego rozległego bloku urbanistycznego o bardzo atrakcyjnej lokalizacji (w sąsiedztwie *CBD* oraz pomiędzy *Marygrove College* a *University of Detroit Mercy*), wypełni luźna zabudowa jednorodzinna, otoczona ogólnodostępnymi, różnego typu terenami zielonymi (m.in. przydomowe ogrody warzywne, zespoły drzew owocowych, skwery, itp.). Centrum tego zespołu kreującego lokalną przestrzeń publiczną, stanowić będzie liczący około 1 hektara powierzchni park (*Ella Fitzgerald Park*).

Innym znanym projektem realizowanym z wykorzystaniem zasobów nieruchomości *Detroit Land Bank* jest tzw. *Side Lot Program*. Ma on na celu zagospodarowywanie przez mieszkańców opuszczonych od lat działek tworzących miejskie nieużytki, na cele rekreacyjne lub uporządkowanych terenów zielonych. Program ten polega na sprzedaży wyłącznie mieszkańcom Detroit opuszczonych, a położonych w sąsiedztwie ich domów działek po 10 USD. Zobowiązani oni są do przekształcenia ich w ciągu jednego roku w dowolny typ użytków zielonych. To właśnie w Detroit za sprawą wszechobecnych miejskich odłogów i nieużytków oraz bloków urbanistycznych z pozostałościami opuszczonej i silnie zdegradowanej zabudowy, zrodziła się i rozwijana jest idea rewitalizacji tych terenów o nazwie *urban greening* oraz *urban farming*. Polega ona na przekształcaniu tego typu obszarów zarówno w użytki rolne (miejskie ogrodnictwo oraz sadownictwo) i typu leśnego.

Podkreślić należy, że ze względu na powszechną obecność w przestrzeni miast „Pasa Rdzy” takich opuszczonych i niezagospodarowanych terenów, władze administracyjne realizują podobne działania w ramach programów o nazwie *Urban Greening Programs*. Jest to jedna z najmniej kosztownych form porządkowania miejskich nieużytków, mająca na celu m.in. zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa życia mieszkańców, szcze-

gólnie tych obszarów, które zamieszkiwane są przez najuboższą ludność. Programy typu *Urban Greening* dotyczą także obszarów o wysokiej koncentracji opuszczonej oraz zdegradowanej zabudowy, której koszty remontów i rehabilitacji są zbyt wysokie. Wpisane są one także w politykę tworzenia otwartych przestrzeni publicznych. W tym m.in. celu miasta przygotowują i udostępniają bezpłatnie zainteresowanym mieszkańcom oraz społecznościom lokalnym, szczegółowe plany organizacji terenów zielonych. Plany te uwzględniają m.in. zróżnicowanie wielkości i położenia działek w ramach urbanistycznych bloków, przestrzenną ich aranżację z ofertą konkretnych gatunków drzew, krzewów, kwiatów itp. oraz dokładny kosztorys wydatków, z uwzględnieniem ceny roślin, ilości i ceny ziemi, ilości oraz kosztu zakupu materiałów typu piasek, żwir, tłuczeń, ozdobne skały, krawężniki, ławki, itp.

W miastach przemysłowych „Pasa Rdzy” ważnym zadaniem planistycznym jest rewaloryzacja, rewitalizacja i restrukturyzacja bardzo licznych tam, a opuszczonych od lat, cennych historycznie i architektonicznie, pojedynczych budowli czy też jej zespołów (np. przemysłowych, portowo-składowych, kolejowych, itp.). Są to wyjątkowo kosztowne i niezwykle ważne przedsięwzięcia, mające na celu zachowanie choćby części tego typu zasobów, jako cennego, materialnego dziedzictwa historycznego.

Z problemem tym zmagają się z różnymi efektami wszystkie miasta regionu. W warunkach silnej degradacji tkanki urbanistycznej miast „Pasa Rdzy”, spowodowanej choćby długotrwałym okresem nieużytkowania dawno opuszczonych pojedynczych budowli czy ich zespołów oraz intensywnych wyburzeń zdegradowanej zabudowy, zagadnienie rewaloryzacji i rewitalizacji historycznych budowli o zróżnicowanej strukturze funkcjonalnej jest niesłychanie ważne.

Podjęmowane w tym zakresie od lat działania, jednak dalekie są od realnych potrzeb. Są one udziałem indywidualnych przedsiębiorców, wielkich korporacji, stowarzyszeń oraz prywatnych właścicieli tego typu nieruchomości. Zwieńczone bywają one z reguły po wieloletnich i kosztownych wysiłkach, przywróceniem im bądź to pierwotnych funkcji, bądź też w zasadniczym stopniu zmienionych oraz zdywersyfikowanych wewnętrznie.

Niezwykle cennym przedsięwzięciem jest opracowanie i przygotowanie przez władze miejskie wykazów nieruchomości, które powinny zostać zachowane, a w dalszej perspektywie czasowej, przywrócone do życia w historycznym kształcie architektonicznym. Przykładów tak szczęśliwie zakończonych prac rewaloryzacyjnych i rewitalizacyjnych w miastach

„Pasa Rdzy”, jest wiele, jakkolwiek potrzeby w tym zakresie są ogromne. Polegają one współcześnie głównie na rewaloryzacji-rewitalizacji historycznej zabudowy funkcjonalnych centrów oraz pojedynczych cennych historycznie budowli zlokalizowanych w innych częściach tych miast.

Realia miast amerykańskiego „Pasa Rdzy” dowodzą, że droga do pełnego sukcesu, czyli zachowania budowli o historycznym znaczeniu, w tym dla historii architektury, jest bardzo długa oraz złożona z formalno-prawnego punktu widzenia. Przykładem tego mogą być centralne dworce kolejowe w Buffalo i Detroit. Pierwszy z nich *Buffalo Central Terminal* zrealizowany w stylu *Art Deco*, oddany do użytku w 1929 roku, służył miastu do roku 1979, po czym opuszczony niszczał, będąc w posiadaniu różnych prywatnych właścicieli. W 1997 roku został zakupiony za symbolicznego dolara przez organizację typu *non-profit* o nazwie *Central Terminal Restoration Corporation*, której celem było zachowanie i przywrócenie do życia tego obiektu wraz z przyległymi, stylowymi platformami towarowymi, peronami i rozległymi bocznicami kolejowymi. Po ponad 20 latach od czasu zakupu, odnowiono w pełni i udostępniono do zwiedzania jedynie część parterową dawnego dworca, który i tak stał się zyskującą na popularności atrakcją turystyczną Buffalo. Obiekt dworca i cały zespół wymagający dalszych kosztownych prac rewaloryzacyjnych, oczekuje współcześnie na ożywienie i kontynuację wysiłków na rzecz jego zachowania, w tym odrodzenia jego historycznej funkcji. Związane jest to głównie z brakiem wiążących ustaleń na poziomie lokalnym i stanowym w zakresie modernizacji systemu transportu kolejowego, którego *Buffalo Central Terminal* byłby jednym z najważniejszych ogniw.

Więcej szczęścia miał główny dworzec kolejowy w Detroit (*Michigan Central Station*). Ta neoklasyczna budowla, użytkowana w latach 1913-1988, mimo poważnej degradacji zachowana została do dzisiaj. Niemal zapomniana przez okres 25 lat (w 2009 roku przeznaczono ją nawet do wyburzenia), od 2013 roku za sprawą nowego właściciela-inwestora (firma *Bridge Company* będąca własnością rodziny Moroun), objęta została pracami rewaloryzacyjnymi, które polegały głównie na wymianie infrastruktury technicznej oraz rewitalizacji pomieszczeń na parterze. Szczęśliwy finał odrodzenia tego obiektu przyniósł rok 2018. Związane było to z zakupem obiektu przez *Ford Motor Company*, które to konsorcjum w ramach opracowanego od nowa planu rewaloryzacji i rewitalizacji zlokalizuje tam centrum badawcze autonomicznych pojazdów oraz odda do użytku wysokiej klasy przestrzeń biurową.

Przebudowa struktur gospodarczych oraz modernizacja infrastruktury, przebiega w miastach „Pasa Rdzy” w ramach procesu rewitalizacji oraz restrukturyzacji tak licznie obecnych w ich przestrzeni terenów przemysłowych i przemysłowo-składowych (*brown fields*).

W zbiorowości bardzo licznych przykładów, będących efektem powyższego typu procesu modernizacji struktur gospodarczych, na wyróżnienie zasługuje m.in. zespół centrum technologicznego w Pittsburghu (*Pittsburgh Technological Center*). Powstał on w latach 80. i 90. XX w. w ramach planu o nazwie *Urban Redevelopment Authority of Pittsburgh*. Tworzy go współcześnie grupa ośrodków badawczo-rozwojowych sfinalizowanych w połowie lat 90. XX w. na obszarze zajmowanym w okresie 1854-1981 przez zakłady hutnicze *Jones and Laughlin Steel Mill*. Specyfiką tego nowoczesnego zespołu jest prowadzenie i realizacja wielotematycznych zadań badawczych w ramach „inkubatorów”, w których uczestniczą liczne firmy innowacyjne oraz z branży *high-tech*.

W ramach realizacji wizji przyszłego Pittsburgha, zapisanych w sloganie *Steel City to Smart City*, miasto z dużym sukcesem stawia na uczynienie go ważnym ponadregionalnym centrum działalności badawczo-rozwojowej oraz rozwoju najnowocześniejszych technologii. Stwarza bowiem wyjątkowo korzystne warunki dla prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej oraz komercyjnej najbardziej innowacyjnych firm działających w różnych sferach gospodarki. Znajduje to właśnie wyraz w powstawaniu (zarówno w ramach *brown field redevelopment* jak też *green field activities*), parków naukowych i technologicznych oraz nowoczesnych centrów biurowych. Miasto to wyrasta dzięki temu na ważny, krajowy ośrodek badań i działalności komercyjnej w zakresie sztucznej inteligencji, robotyki przemysłowej oraz biomedycyny (*technological hub*). Działalność komercyjną i badawczo-rozwojową prowadzą tam takie firmy innowacyjne jak *Google*, *Apple*, *Intel*, *Facebook* i *Amazon*. W ostatnich latach miasto wyrosło na ważny ośrodek badawczy ukierunkowany na rozwój systemów autonomicznych pojazdów. W ramach *start-upów* testowane są tu autonomiczne samochody kilku wielkich koncernów samochodowych, w tym *BMW*, *Chryslera* oraz *Forda*.

Dotychczasowa polityka gospodarcza Pittsburgha przyniosła nadszpiekowanie liczne i korzystne efekty. Jest to jedyne miasto z grona badanych, które notuje ogromny napływ zewnętrznego kapitału inwestycyjnego, w tym zagranicznego. Uznawane jest więc ono powszechnie za modelowy przykład procesu rewitalizacji gospodarki i ogólnego odradzania miasta, w którym współcześnie udział zatrudnionych w sferze

działalności badawczo-rozwojowej przewyższa niemal o 45,0% odsetek zatrudnionych w przemyśle. Jednym z najważniejszych problemów oraz swoistą barierą ograniczającą proces dalszej modernizacji gospodarki tego miasta jest niedobór osób o wysokim poziomie wykształcenia oraz wysokich kwalifikacjach zawodowych.

Podobny charakter przemian, (choć na wyraźnie mniejszą skalę), notuje także St.Louis. Wyrasta ono na ważne centrum finansów, rozwoju zaawansowanych technologii, przemysłów *high-tech* oraz działalności badawczo-rozwojowej. Działa tu bowiem wiele firm i placówek badawczych koncentrujących się na badaniach w zakresie biochemii i biotechnologii, w tym biotechnologii rolniczej oraz nauk medycznych. W aspekcie działalności badawczo-rozwojowej osobliwością tego miasta jest tzw. *Bio Belt* mieszczący siedziby firm oraz instytucji koncentrujących się na badaniach w zakresie biopaliw oraz zwiększenia plenności i odporności roślin.

W różnym stopniu ten typ przemian struktur ekonomicznych rozwijany jest w pozostałych miastach „Pasa Rdzy”. Ponieważ jest on swoistym symbolem przełomu w historii gospodarczej tej grupy miast, autor w bardzo syntetycznej formie przedstawi sytuację w pozostałych ośrodkach miejskich.

Tak np. w planach rozwoju gospodarczego Cincinnati stawia się na przemysł lotniczy i kosmiczny oraz elektrotechniczny i elektroniczny. Istotnym elementem struktury przyszłej gospodarki pozostanie jednak wytwarzanie części oraz urządzeń i systemów niezbędnych do produkcji samochodów. Utrzymana zostanie względnie silna pozycja przemysłu spożywczego, czego wyrazem jest między innymi lokalizacja tam siedziby słynnego koncernu żywnościowego *The Protector & Gamble Company*. Działalność w sferze *high-tech industries* oraz tzw. „czystych technologii” ukierunkowanych na ochronę środowiska przyrodniczego koncentruje się w tym mieście w ramach tzw. „technologicznych korytarzy” czego przykładem może być *Mill Creek Corridor* oraz *Seymour Corridor*. Ten typ działalności ma charakter rozwojowy i z reguły prowadzony jest w ramach „klastrów,” oraz innowacyjnych „inkubatorów”.

W Cleveland zasadniczy nurt aktualnych i perspektywicznych przemian oraz modernizacji struktur gospodarczych nawiązuje do licznych placówek edukacyjnych oraz instytucji związanych z ochroną zdrowia (medycznych). Sztandarowym projektem jest tam modernizacja struktury funkcjonalnej i przestrzennej w ramach tzw. *Cleveland Health-Tech Corridor*. Jest to najważniejszy w regionie MidWest tego typu innowacyjny klaster (funkcjonujący od 2009 roku), w działalność którego zaangaż-

zowane są kliniki medyczne i szpitale uniwersyteckie, ośrodki badawcze wyższych uczelni oraz ponad 170 przedsiębiorstw *high-tech*, ukierunkowanych na innowacyjną działalność komercyjną.

W nawiązaniu do konieczności zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników oraz personelu naukowo-badawczego i naukowo-technicznego, Cleveland w ramach projektu *Lake Front Plan* rewitalizuje tereny opuszczonych terenów magazynowo-portowych u ujścia rzeki Cuyahoga do Jeziora Eire. Położone w bezpośrednim sąsiedztwie centrum funkcjonalnego miasta, są one od 2016 roku miejscem realizacji nowoczesnego zespołu, w strukturze którego znajdują się liczne nowoczesne placówki edukacyjne i badawcze jak np. *Global Center for Health Innovation* czy *Great Lakes Sciences Center*. Powyższe przedsięwzięcie jest częścią zatwierdzonego w 2015 szerszego projektu o nazwie *Cleveland Waterfront District Plan*. Zakłada się, że w ramach powyższego planu powstanie na części zrewitalizowanych obszarów portu rzecznego (byłych doków i terenów magazynowo-składowych), nowego typu formacja urbanistyczna. Tworzyć ją będą wspomniane uprzednio placówki edukacyjne oraz zespoły zabudowy biurowej, apartamentowce i wysokiej klasy tereny handlowo-usługowe. W jej ramach zorganizowane zostaną także ogólnomiejskie tereny rekreacyjno-wypoczynkowe i sportowe. Realizacja powyższego projektu sprawi, że zespół ten wejdzie w przyszłości w skład intensywnie rewaloryzowanego i rewitalizowanego *downtown* tego miasta.

Niemniej wysoki poziom aktywności w zakresie modernizacji struktur gospodarczych notowany jest w Buffalo. Działania w powyższym zakresie przebiegają głównie w warunkach rewitalizacji powszechnie występujących w nim terenów przemysłowych oraz przemysłowo-składowych i magazynowych. Do najbardziej spektakularnych przedsięwzięć w tym względzie zaliczyć należy realizację założeń opracowanego w 2012 roku projektu o nazwie *Buffalo Billion*. W jego ramach już do 2015 roku wybudowano i uruchomiono ośrodki badawczo-rozwojowe oraz rozpoczęły działalność różnego typu innowacyjne firmy. W zakresie biomedycyny działalność ta prowadzona jest w ramach *Buffalo Medical Innovation and Commercialization Hub*, natomiast „czystych” energii w ramach *Buffalo High Tech Manufacturing Innovation Hub at River Band*. Funkcjonują tam już także laboratoria ukierunkowane na badania w zakresie nowych leków (*Athenex High Tech Drug Research*).

Wyjątkową inwestycją sfinalizowaną w ramach powyższego projektu było oddanie do użytku na terenach nieczynnego od 1984 roku kompleksu hutniczego *Republic Steel* zakładów wytwarzających panele słoneczne

(tzw. *Solar City*). Położone na granicy miast Buffalo i Tonawanda zakłady *Tesla Gigafactory 2*, zatrudniają ponad 800 osób, z których większość to mieszkańcy Buffalo.

W ramach najnowszego planu rozwoju przestrzenno-funkcjonalnego Buffalo, przewidziano wielkoskalową rewitalizację i restrukturyzację licznych obszarów przemysłowych. Szczegółowe zadania w tym zakresie zawarte są w dokumencie o nazwie *Brownfield Opportunity Area Plans*. Przewidują one wielkoskalową i kompleksową restrukturyzację tego typu obszarów, ze szczególnym uwzględnieniem Portu Buffalo, korytarza przemysłowo-magazynowego wzdłuż rzeki Buffalo oraz tzw. „korytarza ulicy Tonawanda”.

Do uniwersalnych zadań planistycznych miast „Pasa Rdzy” należą także pilne wielkoprzestrzenne wyburzenia opuszczonej i silnie zdegradowanej zabudowy. Szczególną uwagę zwraca się na rezydencjalne bloki urbanistyczne, w tkance których obok zniszczonych obiektów i opuszczonych, (często pustych) działek, znajdują się słabiej zniszczone i nadal zamieszkiwane budynki. Problem planowanych i kontrolowanych wyburzeń zabudowy należy do grupy najważniejszych i bardzo kosztownych wyzwań gospodarki przestrzennej. Powyższe zagadnienie przedstawił autor w rozdziale poświęconym degradacji i zmniejszaniu tkanki urbanistycznej, lecz w tym miejscu pragnie podkreślić, iż celem wyburzeń, poza porządkowaniem przestrzeni zdegradowanych obszarów, jest podniesienie szeroko rozumianego poziomu bezpieczeństwa, zarówno w skali całego miasta jak też dotkniętych tym zjawiskiem tzw. jednostek sąsiedzkich (bloków urbanistycznych). W silnie wyludnionych i ciągle zmniejszających liczbę swych mieszkańców miastach tego obszaru, ważnym zadaniem, (mającym charakter uniwersalnego wyzwania), jest bowiem podkreślana wielokrotnie potrzeba pilnej rewitalizacji i odbudowy zużytej technicznie, lecz względnie słabo zdegradowanej zabudowy mieszkaniowej. Towarzyszy temu idea kreowania w przestrzeni przywracanych do życia tego typu obszarów, nowoczesnych struktur rezydencjalnych. Perspektywiczne działania w tym zakresie zakładają rozwój „zdrowego” budownictwa mieszkaniowego, dostępnego dla wszystkich grup społecznych mieszkańców.

Z powyższym zadaniem związana jest integralnie idea organizacji w ich strukturach, lokalnych, sąsiedzkich centrów handlowo-usługowych (tzw. *neighborhood centres*) i terenów rekreacyjno-sportowych, dostępnych dla mieszkańców w ruchu pieszym w czasie nie dłuższym niż 15 minut. Planiści traktują je jako niezbędne elementy struktury rezyden-

cyjnych obszarów, zarówno jako miejsca łatwego dostępu do placówek handlowych oferujących zdrową i świeżą żywność, oraz lokalizacji placówek edukacyjnych, ochrony zdrowia, pomocy społecznej itp.

Na marginesie autor pozwala sobie podkreślić w tym miejscu fakt, że w wielu badaniach dotyczących jakości życia w miastach „Pasa Rdzy”, problem braku dostępu do sklepów ze zdrową i świeżą żywnością (tzw. *foods deserts*), zajmował (wraz utrudnioną dostępnością do placówek edukacyjnych), zawsze czołowe miejsce na liście najpilniejszych potrzeb ich mieszkańców. Kolejne miejsca przypadają w udziale ograniczonej dostępności do transportu publicznego oraz braku parków i terenów rekreacyjnych.

Wspomniane centra sąsiedzkie (*neighborhood centres*) będą także odgrywać bardzo ważną rolę w procesie integracji mieszkańców oraz rozwoju ich sąsiedzkich kontaktów. Przynieść ma to w założeniu wzrost poziomu bezpieczeństwa, obniżenie „toksycznego stresu” oraz podniesienie ogólnej kondycji zdrowotnej mieszkańców.



Fot.17. Obszary byłej, silnie zdegradowanej i wyburzonej w większości jednorodzinnej zabudowy oraz miejskich nieużytków (*hyper vacant areas*), przekształcone w ramach programu *Urban Greening* w tereny zielone z dominacją młodej roślinności drzewiastej (Detroit).

Zakładane jest formowanie w przestrzeni odradzających się miast „Pasa Rdzy”, wielofunkcyjnych, otwartych przestrzeni publicznych, zarówno o ogólnomiejskim jak i lokalnym charakterze. Wpisane są one z reguły w programy rozwoju wysokiej klasy, uporządkowanych terenów zielonych tradycyjnego typu (*urban greening*) oraz tzw. *urban gardening* i *urban farms*. Jak pamiętamy jest to jedna z realizowanych już obecnie idei, polegająca na przekształcaniu wolnych i opuszczonych terenów (w tym miejskich odłogów i nieużytków) na różnego typu tereny zielone. Szeroko rozumiane tereny zielone staną się zatem jednym z głównych elementów zmodernizowanej struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast. Tak np. zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego Buffalo, ich udział w ogólnej powierzchni miasta ma w okresie 2015-2035 wzrosnąć niemal dwukrotnie (z 9,0% do 15,0%).

Z kolei realizacja założeń polityki podniesienia jakości środowiska przyrodniczego polegać będzie głównie na zmniejszeniu poziomu zanieczyszczenia wód (w tym na poprawie jakości wód komunalnych), powietrza, rekultywacji części terenów przemysłowych, oraz ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych.

Ważnym i uniwersalnym zadaniem miast tego obszaru pozostaje pilna poprawa „środowiska mieszkaniowego”. Wyraża się to głównie w planach likwidacji budynków mieszkalnych stanowiących zagrożenie dla zdrowia ich mieszkańców, ze względu na obecność w nich związków ołowiu. Zakłada się poza tym zwiększenie dostępności do podstawowej opieki medycznej, co przyczynić się ma w zasadniczym stopniu do podniesienia stanu zdrowotności mieszkańców.

W sferze demograficzno-społecznej zakłada się powszechnie podejmowanie działań na rzecz podniesienia poziomu i jakości życia mieszkańców oraz zmniejszenia skali ich segregacji etniczno-rasowej i społeczno-ekonomicznej. Zamierza się to osiągnąć w dłuższej perspektywie czasowej poprzez podniesienie poziomu kształcenia w publicznych placówkach szkolno-edukacyjnych. Problemem tym najsilniej dotknięta jest populacja czarnych mieszkańców, którzy jako uczniowie szkół publicznych zaledwie w około 40,0% wykazują się umiejętnością biegłego czytania. Skalę tego problemu pogłębia wysoki poziom absencji uczniów szkół publicznych, sięgającej w przypadku Detroit i Buffalo wartość rzędu 45,0%, a w Pittsburghu oraz Cleveland - odpowiednio 36,3% oraz 35,7%. Ograniczeniu i likwidacji stanu edukacyjnej zapaści, której uczestnikami/ofiarami są w większości dzieci z najsłabszych ekonomicznie rodzin, służyć mają m.in. specjalne programy wsparcia edukacyjnego. Poza tym, mając

na uwadze rosnące zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników, miasta „Pasa Rdzy” przy wsparciu finansowym władz stanowych, organizują specjalistyczne projekty edukacyjne w zakresie podnoszenia kwalifikacji i przyuczenia do nowych zawodów. Tak np. w Buffalo, w ramach przytoczonego wcześniej projektu *Buffalo Billion*, realizowane jest od 2005 roku zadanie zatytułowane *Workforce Training and Development*. Jego głównym celem jest przygotowywanie osób do pracy w zaawansowanych technologicznie oraz innowacyjnych przemysłach. Jest to przykład jednej z form uzupełniania deficytu na rynku pracy osób o specjalistycznych, wysokich kwalifikacjach zawodowych a w konsekwencji podniesienia poziomu życia mieszkańców. Skrajnie trudną sytuację w tym zakresie notuje Buffalo, gdzie, zgodnie z treściami materiałów najnowszego planu rozwoju miasta, zaledwie 40,0% jego czynnych zawodowo mieszkańców znajduje zatrudnienie na miejscowym rynku pracy. Pozostali tej kategorii mieszkańcy, w większości legitymujący się niskimi kwalifikacjami zawodowymi, funkcjonują na podmiejskim rynku pracy. To właśnie do tej, bardzo licznej w miastach „Pasa Rdzy” kategorii mieszkańców, kierowane są tego typu programy edukacyjno-szkoleniowe. Mają one także sprzyjać wzrostowi zatrudnienia (w tym samozatrudnienia) indywidualnych osób w ramach mikro i rodzinnych przedsiębiorstw.

Realizacja założeń planistycznych o horyzoncie lat 2030-2050, wymagać będzie ogromnych nakładów finansowych, głównie ze strony prywatnych inwestorów. Dotychczasowe wysiłki władz miejskich na rzecz rozwoju i modernizacji struktur gospodarczych i przestrzennych, sformułowanych w bardzo ambitnych opracowaniach planistycznych, dowodzą jednak braku oczekiwanych rezultatów, w tym tych o strategicznym znaczeniu. Znajduje to jednoznaczne potwierdzenie w utrzymującym się od lat kryzysie ekonomicznym, procesie spadku ich zaludnienia (depopulacji) oraz wysokim poziomie ubóstwa, którego ofiarami są głównie ich czarni mieszkańcy.

W świetle wyników powyższej analizy opartej na treściach szerokiego zespołu dokumentów, opracowań, raportów itp. dotyczących gospodarczych, demograficzno-społecznych i urbanistycznych problemów badanych miast, autor stwierdza, że do podstawowych czynników wpływających na utrzymywanie się tej trudnej sytuacji, należą względnie niski poziom ich atrakcyjności jako miejsca działalności inwestycyjnej, biznesowej oraz zamieszkania. Składa się na to głównie niewielka (symboliczna) obecność wśród stałych mieszkańców reprezentantów klasy średniej,

skromne zasoby ludności o wysokich kwalifikacjach zawodowych, wysoki poziom ubóstwa, niski poziom bezpieczeństwa oraz ogromna skala degradacji urbanistycznej tkanki. Są to, zdaniem autora, główne przyczyny i najważniejsze wyzwania, którym muszą podoleć w najbliższej przyszłości władze administracyjne miast „Pasa Rdzy”.

Optymistycznym jest w tym względzie fakt, że władze te nie tylko są świadome skali wyzwań, lecz także przygotowały w ramach licznych dokumentów planistycznych, koncepcje i strategie działań, z oznaczeniem perspektywy czasowej. Zakładają one także stałe pilotowanie i kontrolowanie stopnia realizacji zadań wyznaczonych w planach na konkretne lata. Pozwala to żywić nadzieję na odrodzenie się silnie „skarłałych” współcześnie miast „Pasa Rdzy”, jako nowoczesnych i innowacyjnych w swej gospodarczej strukturze ośrodków miejskich, z nowatorsko zorganizowanym układem przestrzenno-funkcjonalnym. Zdecydowanie mniejsze pod względem liczby mieszkańców, szczyć się one będą wysokim ich statusem społeczno-ekonomicznym, żyjących w przyjaznym środowisku społecznym i przyrodniczym. Podkreślić w tym miejscu należy z całą ostrością, że obecny trudny etap w historii badanych miast, jest zdaniem autora w całym tego słowa znaczeniu – przełomowy. Jeżeli wysiłki na rzecz szeroko rozumianego odrodzenia gospodarczego i społecznego miast „Pasa Rdzy” nie przyniosą do połowy XXI w. oczekiwanych zmian, to jako silnie zdegradowane i wyludnione „miasta karły” (*stunted cities*), staną się biegunami ubóstwa, wykluczenia społecznego i ekonomicznego, przestępczości oraz segregacji etniczno-rasowej. Dla naukowców z kolei pozostaną wielkim i wyjątkowym laboratorium badawczym, natomiast dla licznej rzeszy zagranicznych turystów odwiedzających ten kraj, atrakcyjnym celem turystyki międzynarodowej, a konkretnie zyskującej na popularności jej nowej formy – *urban blight tourism*.

8. SYNTEZA

Postępowanie badawcze przeprowadzone przez autora na przykładzie 6 miast „Pasa Rdzy”, a mianowicie: Detroit, Cleveland, St. Louis, Cincinnati, Pittsburgha oraz Buffalo dowiodło, że zainicjowany w połowie XX w. i utrzymujący się po czasy współczesne kryzys ekonomiczny, spowodowany generalnie zaniedbaniami w zakresie modernizacji ich gospodarczych struktur, uruchomił i rozwinął na szeroką skalę wysoce destrukcyjny proces *urban decay*. Przyniósł on bowiem inicjację i dynamiczny rozwój szerokiego zespołu destrukcyjnych procesów oraz zjawisk w sferze demograficznej, społeczno-ekonomicznej i przestrzennej. Podkreślić należy tutaj, iż różnorodność oraz rozmiary negatywnych następstw rozwijanych w tej części USA w ciągu niemal 70 lat powyższych zjawisk i procesów, jest wyjątkowa w skali światowej. Mają one zarówno uniwersalny w swym zakresie problemowym charakter, jak też znamionuje je skrajna specyfika, wynikająca m.in. ze struktury etniczno-rasowej mieszkańców amerykańskiego „Pasa Rdzy” i silnego zróżnicowania ich społeczno-ekonomicznego statusu oraz dość słabego zaangażowania władz centralnych w proces ożywienia i odrodzenia gospodarczego tych miast.

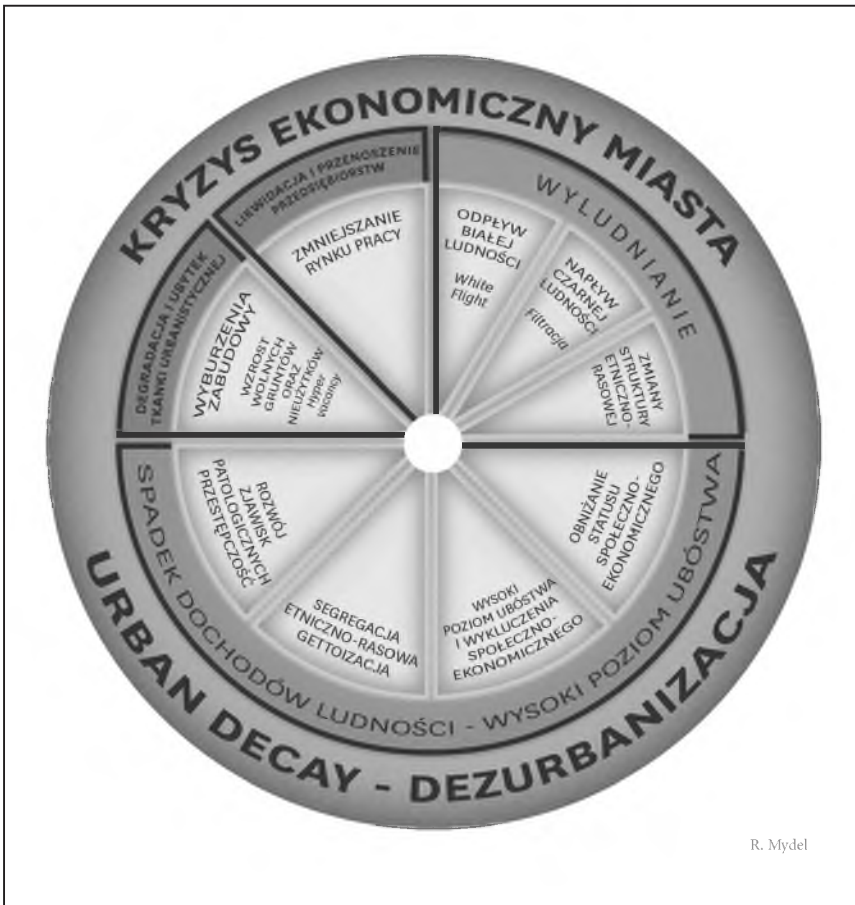
Klasycznym, a zarazem najbardziej charakterystycznym następstwem długotrwałego utrzymywania się ekonomicznego kryzysu badanych miast jest bardzo silny spadek ich zaludnienia, związanego zasadniczo z odpływem (emigracją) zamożniejszych grup białych mieszkańców (*white flight process*). W będącym, badanym przez autora, stadium procesu *urban decay*, obejmującym lata 1950-2016, omawiane miasta „Pasa Rdzy” zmniejszyły liczbę mieszkańców od 40,7% (w Cincinnati) do 63,7% (w Detroit). Tak dramatycznie wysoki spadek zaludnienia dokonał się praktycznie wyłącznie kosztem ich białych mieszkańców, w populacji których odnotował on

wielkość od 64,5% (w Cincinnati) do 95,5% (w Detroit). Charakterystycznym w tym zakresie jest fakt, iż ogromnej skali odpływu-ucieczki białych mieszkańców, towarzyszyła wysoka fala napływu (imigracji) ludności murzyńskiej z rolniczego Południa kraju. Przyniosła ona z jednej strony znaczne osłabienie tempa i skali wyludniania miast, z drugiej natomiast, spowodowała silny wzrost udziału czarnych mieszkańców w ogólnym zaludnieniu badanych miast. Klasycznym przykładem powyższego mechanizmu procesu wyludniania i zmiany struktury etniczno-rasowej ludności w miastach „Pasa Rdzy” jest Detroit. Ogólnemu spadkowi liczby mieszkańców w okresie 1950-2016 w wysokości 63,7%, będącym efektem zmniejszenia populacji białej ludności aż o 95,5%, towarzyszył wzrost liczby czarnych mieszkańców o 76,1%. W efekcie odsetek białej ludności w ogólnym zaludnieniu miasta obniżył się odpowiednio z 83,6% (1950) do zaledwie 10,2% po 66 latach (2016), przy równoczesnym strukturalnym wzroście udziału Afroamerykanów z 16,3% (1950) do 78,7% (2016).

Emigracja bardziej zamożnej, o względnie wysokich kwalifikacjach zawodowych, białej ludności (*white flight*) oraz towarzyszący jej silny napływ w pierw poplacji Afroamerykanów, a od przelomu XX/XXI w. także Latynosów, reprezentowanych głównie przez osoby bardzo słabe ekonomicznie oraz o niskim poziomie edukacji i kwalifikacji zawodowych, obniżył status społeczno-ekonomiczny mieszkańców miast „Pasa Rdzy”. Pogłębiany został on utrzymującą się recesją gospodarczą, której przezwycięzeniu na przeszkodzie stał brak wykształconej kadry pracowniczej, stanowiącej podstawowy czynnik ożywienia procesu restrukturyzacji i modernizacji gospodarek tej kategorii miast. Towarzyszy temu jednocześnie trwały proces ograniczania ich działalności gospodarczej, wyrażający się on m.in. likwidacją oraz przenoszeniem poza obszar tych miast przedsiębiorstw, zakładów, instytucji itp., co dramatycznie zmniejszyło liczbę miejsc pracy. Podłożem tego procesu była także bardzo niska atrakcyjność lokalizacyjna miast „Pasa Rdzy” dla nowoczesnych oraz innowacyjnych firm, podłożem której był nie tylko podkreślany uprzednio deficyt pracowników o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych, lecz także niski poziom bezpieczeństwa, wynikający z wysokiej skali przestępczości i ogromnej skali ubóstwa oraz degradacji urbanistycznej tkanki.

Jednym z najdotkliwszych i najbardziej charakterystycznych następstw tego wieloletniego kryzysu gospodarczego oraz silnie zaawansowanego procesu *urban decay*, jest dramatycznie wysoki poziom i skala ubóstwa mieszkańców tej grupy miast. Znajduje to wyraz m.in. w fakcie, iż mediana dochodów na gospodarstwo domowe jest w nich średnio niższa od

35,0% (Pittsburgh) do 120,0% (Cleveland) od średniej krajowej. Mając na uwadze okoliczność, że do najsłabszych ekonomicznie mieszkańców badanych miast należy bardzo liczna populacja Afroamerykanów, to problem społeczno-ekonomicznej ich marginalizacji, wręcz wykluczenia, staje się dramatycznie bolesny i dotkliwy, także z punktu widzenia perspektyw życia rodzinnego oraz szans życiowych młodego pokolenia. W zbiorowości gospodarstw domowych czarnej ludności mediana dochodów jest niższa w porównaniu ze średnią krajową od 140,0% do 200,0%.



Ryc.1. Główne typy i rodzaje procesów oraz zjawisk rozwijanych w fazie kryzysu ekonomicznego oraz procesu *urban decay* w amerykańskich miastach „Pasa Rdzy”.

Wyjątkowy dramatyzm sytuacji ekonomicznej mieszkańców miast „Pasa Rdzy” dokumentuje jednoznacznie skrajnie wysoka stopa ubóstwa. Najbardziej dotknięci są nim mieszkańcy Detroit, Cleveland oraz Buffalo, gdzie odsetek ludności z dochodami poniżej stopy ubóstwa notuje wartości w przedziale od 35,0% (Detroit, Cleveland) do 30,5% (Buffalo). Są to wartości przewyższające od 2 do 3 razy średnią krajową, wynoszącą 12,7% (2016). Powszechność i ogromna skala ubóstwa dotyka w szczególności dzieci, a więc tę grupę ludności, która stanowi potencjalne zasoby aktywnej zawodowo ludności na przyszłym, nowoczesnym i innowacyjnym rynku pracy odradzających się gospodarczo miast. Tragizm tej sytuacji potwierdzają statystyki, wskazujące, że odsetki dzieci żyjących poniżej poziomu ubóstwa są zdecydowanie wyższe od tych notowanych dla ogółu ludności. Wahają się one w przedziale od 30,5% (Pittsburgh) aż do 54,5% (Detroit). Stan powyższy determinuje zatem m.in. ograniczenie możliwości zdobycia przez młodzież odpowiedniego poziomu edukacji, powoduje też swoiste „dziedziczenie” stanu ubóstwa oraz społeczno-ekonomicznego wykluczenia. Dzieci są przy tym dotknięte powszechnie tzw. społecznym sieroctwem, wynikającym m.in. z dezintegracji rodzin oraz złej na ogół atmosfery wychowawczej.

Poza wysokim poziomem zubożenia ludności, rosnącą segregacją etniczno-rasową i społeczno-ekonomiczną mieszkańców miast „Pasa Rdzy”, której towarzyszy gettoizacja ich struktur demograficznych oraz przestrzennych, zmiennym przejawem utrzymującej się recesji gospodarczej i silnego stopnia zaawansowania procesu *urban decay*, jest skrajnie wysoki poziom przestępczości. Praktycznie we wszystkich grupach oraz kategoriach przestępstw, wskaźniki przestępczości przewyższały tam w 2016 roku od 3 do nawet 10 razy średnie krajowe. Skrajnie zła sytuacja ma miejsce w grupie najcięższych przestępstw, czyli z użyciem przemocy, w tym zabójstw i zgwałceń.

Badane miasta „Pasa Rdzy” od lat należą do najbardziej niebezpiecznych miast kraju, a którym przewodzą (na zmianę) w tym niechlubnym rankingu Detroit, St. Louis oraz Cleveland. Zmieniennym jest przy tym fakt, że generalnie stan bezpieczeństwa miast tego regionu (w tym na tle kraju) z punktu widzenia przestępczości, ulega od drugiej dekady XXI w. wyraźnemu pogorszeniu (w większości indywidualnych kategorii przestępstw). Powyższy trend zmian dokumentuje jednoznacznie wzrost procentowych nadwyżek wskaźników przestępczości w badanych miastach w stosunku do średnich wartości krajowych. Szczególnie silnie rozwijany jest on w grupie przestępstw z użyciem przemocy, na którą składają się

zabójstwa, zgwałcenia, rozboje oraz pobicia. Taki skrajnie wysoki poziom przestępczości stanowi jeden z głównych czynników niskiej atrakcyjności badanych miast m.in. dla lokalizacji i prowadzenia działalności gospodarczej, ograniczającej zasadniczo wysiłki na rzecz ich rewitalizacji i gospodarczej modernizacji – a więc szeroko rozumianego ich odrodzenia.

Niemniej znamienym skutkiem przytoczonych powyżej destrukcyjnych zjawisk i procesów, będących następstwem trwałego stanu kryzysowego gospodarek miast „Pasa Rdzy”, jest ogromna skala zniszczenia oraz zaniku/ubytku ich urbanistycznej tkanki. Procesem degradacji i likwidacji objęta jest głównie zróżnicowana funkcjonalnie zabudowa, formująca w przestrzeni miast mniej lub bardziej zwarte obszary typu *brown fields* oraz *grey fields* (w tym jednorodzinnej zabudowy). Opuszczone, nieużytkowane, zużyte technicznie i silnie zniszczone budowle, są przedmiotem wielkoskalowych wyburzeń, wpisanych w politykę porządkowania przestrzeni miejskiej oraz ograniczania skali degradacji zabudowy w przyległych jednostkach urbanistycznych i zmniejszania poziomu przestępczości. Mniej lub bardziej masowe wyburzenia skutkują wzrostem powierzchni wolnych obszarów, miejskich pustkowi oraz miejskich nieużytków. Są one świadectwem systematycznego zaniku – ubytku ich urbanistycznej tkanki. Skala powyższego procesu jest ogromna, czego dowodem jest m.in. określanie go przez specjalistów mianem „kryzysu wolnych obszarów”. W gronie badanych miast największymi rozmiarami powyższego kryzysu legitymuje się Detroit, gdzie pozbawione już zabudowy tereny (po masowych i wieloletnich wyburzeniach) stanowią współcześnie aż 16,8% ogólnej powierzchni miasta. Tego typu stan kryzysowy potwierdza także fakt, iż proces ów ma charakter rozwojowy, za sprawą powszechnej obecności w strukturze miast regionu opuszczonych, zdegradowanych i zdewastowanych domów, które znajdują się na długiej liście obiektów przeznaczonych do pilnego wyburzenia. Powyższy charakter następstw wieloletniego kryzysu gospodarczego miast, uznać należy za kolejny przejaw destrukcyjnych skutków procesu *urban decay*, a w szczególności procesu *residential blight* oraz *urban blight* i zjawiska określanego terminem „kryzysu wolnych obszarów” (*vacant lands crises*).

Podkreślić należy w tym miejscu z całą ostrością fakt, iż rozwijany ze spół zjawisk i destrukcyjnych procesów w miastach objętych procesem *urban decay*, przebiega w warunkach różnego rodzaju działań władz na rzecz jego zahamowania. Wyraża się to przede wszystkim w przygotowy-

waniu przez nie różnych planów gospodarczego i przestrzenno funkcjonalnego rozwoju tych miast oraz kreowania atrakcyjnych dla potencjalnych przedsiębiorców i inwestorów warunków do prowadzenia działalności gospodarczej. Dotychczasowa praktyka jednak dowodzi, że podejmowane od lat przez władze miast „Pasa Rdzy” wysiłki na rzecz ich szeroko rozumianego odrodzenia, nie przyniosły dotąd oczekiwanych rezultatów.

Wyniki postępowania badawczego dowiodły, że miasta „Pasa Rdzy” objęte od lat 50. XX w. procesem *urban decay*, tworzą współcześnie silnie zdeformowane w swej gospodarczej, demograficznej, społeczno-ekonomicznej i przestrzenno-funkcjonalnej strukturze organizmy. Znajduje to wyraz nie tylko w dramatycznie wysokiej skali ich wyludnienia, ubóstwa mieszkańców oraz społeczno-ekonomicznej i etniczno-rasowej segregacji (gettoizacji ich struktur), lecz także w skrajnie wysokiej przestępczości oraz degradacji i ubytku/zmniejszeniu, zróżnicowanej funkcjonalnie tkanki urbanistycznej. Formują one zatem w silnym stopniu „skarłałe” formacje osadnicze typu miejskiego, które autor proponuje określić mianem „miast karłów” (*stunted cities*).

Wydaje się, że rezultaty badań pozwalają także na zredefiniowanie jednej z faz tzw. „rozwoju miejskiego”, a mianowicie „dezurbanizacji” (*disurbanization* lub *counterurbanization*), utożsamianej w zasadzie wyłącznie z procesem spadku liczby ludności w miastach (miastach centralnych), któremu towarzyszy wzrost zaludnienia przedmieść. W rzeczywistości przyczyny, przejawy oraz następstwa procesu dezurbanizacji charakteryzują się wyjątkową złożonością oraz wielorakimi, negatywnymi następstwami w sferze gospodarczej, demograficznej, społeczno-ekonomicznej, etniczno-rasowej oraz przestrzennej (infrastrukturalnej). Oznacza to, że mający podłoże ekonomiczne proces *urban decay*, utożsamiany może być z procesem dezurbanizacji miast, a w szerszym zakresie – także obszarów metropolitalnych.

CRISIS OF THE AMERICAN RUSTBELT CITIES

(Summary)

The study presented below is based on the six old industrial cities of the American RustBelt: Detroit, Cleveland, St. Louis, Cincinnati, Pittsburgh and Buffalo. It shows, in details, the ramification of the 65 years long economic crisis started in the 50s of the 20th century as a consequence of the very low pace and scale of restructuring efforts. Subsequently it led to the development of the extreme cease of the urban decay process, triggering the broad set negative and destructive phenomena and processes in the demographic, socio-economic and infrastructural sphere of these cities.

The most characteristic consequence of the 1950-2016 crisis is the strong depopulation process (from 40.7% Cincinnati, to 63.7% Detroit and St. Louis). The dramatically high population decline was mainly associated with the outflow of the white inhabitants with relatively high socio-economic status (*white flight process*), ranging from 64.5% (Cincinnati) to 95.5% (Detroit). At the same time, it was accompanied by a strong increase in mostly low income African Americans, whose share in the total population in 2016 ranged from 22.5% (Pittsburgh) to 78.7% (Detroit).

The economic recession and the steady outflow of wealthier and better educated white residents have resulted in an increase in the scale and level of poverty of the residents who stayed behind. The median household income is significantly below the national average (from 34.9% in Pittsburgh to 118.9% in Cleveland), and the proportion of residents living below the poverty line have ranged from 20.0% (Pittsburgh) to 36.0% (Detroit and Cleveland). Desperate economic situation of the region is probably best described by the extremely high level of child poverty that ranges from 35.0% (Pittsburgh) to 54.5% (Detroit) in (2016).

Poverty and associated with it an extremely high crime level are clear indicators of the ongoing economic crisis and the maturation of the urban decay process. Virtually in all categories crime rates exceeded the national average by 3 to 10 times in 2016. For years, the Rustbelt cities are among the country's most dangerous cities, led by Detroit, St. Louis and Cleveland.

A very characteristic consequence of the urban decay progress, within the city infrastructure, is enormous scale of destruction, degradation and loss of their urban tissue (*urban blight process*). Degradation and devastation covers mainly functionally diverse areas, creating so called *brownfields* and *grayfields* areas in the urban space. They are subjected to large-scale demolitions to take on the elusive goal of the urban space reorganisation and to increase security levels. This leads to a systematic loss of urban tissue of cities and an increase in urban barrens leading to vacant land crisis.

It is important to emphasise that the federal, state and municipal governments tried to turn the tide and stop or reverse the urban decay process, bring new jobs and keep more affluent residents from leaving. However, for now Rustbelt faces uncertain future.

It is clear that Rustbelt cities, subjected to an urban decay process for the last 70 years, formed an organism distorted in its economic, demographic, socio-economic and spatial-structure. This is reflected not only in the dramatically high scale of their , poverty, socio-economic and ethnic racial segregation (ghettoization), but also in extremely high crime and degradation of functionally diverse urban tissue. In fact, they form strongly "dwarfed" urban-type settlement formations, which the author describes as *stunted cities*.

BIBLIOGRAFIA

- *American Fact Finder*, <https://factfinder.census.gov/bkmk.table>, (dostęp: 10.10.2018).
- *Annual Report on the State of Homelessness in New York State 2016*, Cornell University ILR School, <https://digitalcommons.ilr.cornel.edu/cgi/viewcontent.cgi> (dostęp: 20.11.2018).
- *Appreciation Rate Trends and Housing Market Data/Detroit i pozostałe miasta*, <https://www.neighbourhoodscout.com/Detroit> (dostęp: 14.07.2019).
- Bade F.J., Niebuhr A., 1998, *Zur Stabilität des räumlichen Strukturwandels*, University of Dortmund, Institute for Spatial Planning, Working Paper, No.158.
- Berg van den L., 1982, *Urban Europe: A study of Growth and Decline*, Oxford: Pergamon.
- Binelli M., 2013, *The Last Days of Detroit. Motor Cars, Motown and the Collapse of an Industrial Giant*, London
- Bluestone B., Harrison B., 1982, *The Deindustrialization of America*, New York: Basic Books.
- Bodzin S., Greenberg E., 2001, *What to do with Greyfields*, <https://placesjournal.org/assets/legacy>, (dostęp: 7.06.2019).
- Bradbury K.L., Downs A., Small K.A., 1982, *Urban Decline and the Future of American Cities*, Washington D.C.: Brookings Institution.
- Brooks-Gunn J., Duncan G.J., 1997, *The Effects of Poverty Children*, *Future of Children*, 7(2), ss. 55-71.
- *Buffalo Billion Investment Development Plan 2013*, <http://oneregionforward.org/plan...billion-investment-development-plan>, (dostęp: 1.09.2019).
- *Buffalo City Data*, <http://www.city-data.com/city/Buffalo>, (dostęp: 15.10.2018).
- *Buffalo-crime*, <http://www.city-data.com/crime/crime-Buffalo>, (dostęp: 29.06.2018).
- *Buffalo. Profile Data-Census Reporter*, <http://censusreporter.org/profiles/ Buffalo>, (dostęp: 11.15.2018).

- *Buffalo Urban Homestead Program*, <https://www.buffalony.gov/306/Urban-Homestead-Program>, (dostęp: 15.07.2019).
- Casey-Leininger Ch.F., 1993, *Making the Second Ghetto in Cincinnati: Avodale, 1925-1970*, (w:), *Race and City, Community and Protests in Cincinnati, 1820-1970*, University of Illinois Press, ss.232-255.
- *Child Poverty in America 2016: National Analysis*, Children's Defense Fund, Sept.18,2017, <https://www.childrendefence.org/wp-content/uploads/2018/06/child-poverty-in/america-2016>, (dostęp: 13.03.2019).
- *Children in Poverty by Race and Ethnicity in the United States 2017*, Kids Count Data Center, <http://datacenter.kidscount.org/data/tables>, (dostęp: 13.03.2019).
- *Cincinnati City Data*, <http://www.city-data.com/city/Cincinnati>, (dostęp: 16.10.2018).
- *Cincinnati Consolidated Plan-Community and Economic Development*, <https://cincinnati-oh.gov/community-development/consolidated-plan/2015>, (dostęp:1.09.2019).
- *Cincinnati-crime*, <http://www.city-data.com/crime/crime-cincinnati>, (dostęp: 29.06.2018).
- *Cincinnati Family Homelessness. Service Study 2016*, <https://www.strategiestoendhomelessness/wp-content/themes/stehTheme/docs/>, (dostęp: 26.11.2018).
- *Cincinnati Homelessness Data. Strategies to End Homelessness*, <https://www.strategiestoendhomelessness.org/what-we-do/data>, (dostęp: 26.02.2018).
- *Cincinnati Plan 2012: A Comprehensive Plan for the Future*, <https://www.cincinnati-oh.gov/guidings/assets/File/final-plan-cincinnati-document-11-21-12>, (dostęp: 15.03.2019).
- *Cincinnati. Profile Data-Census Reporter*, <http://censusreporter.org/profiles/Cincinnati>, (dostęp: 16.11.2018)
- *City of Buffalo Comprehensive Plan 2018-2038*, <https://oaktrust.library.tamu.edu/handle/1969.1/174784>, (dostęp: 15.03.2019).
- *City of Cleveland Economic Development-Vacant Property Initiative*, <http://rethinkingcleveland.org/About/Us...ms/Vacant-Properties-Initiative.aspx>, (dostęp: 15.03.2019).
- *City of Cleveland Land Bank Program*,
- <https://www.city.cleveland.oh.us/city...encies/CommunityDevelopment/LandBank/>, (dostęp: 25.03.2019).

- *City of Detroit. Master Plan of Polices*, [https://detroitmi.gov/departments...plt/strategic planning/master planning](https://detroitmi.gov/departments...plt/strategic%20planning/master%20planning), (dostęp: 29.04.2019).
- *Cleveland City Data*, <http://www.city-data.com/city/Cleveland>, (dostęp: 29.06.2018).
- *Cleveland-crime*, [http://www.city-data.com/crime/crime Cleveland](http://www.city-data.com/crime/crime%20Cleveland), (dostęp: 29.06.2018).
- *Cleveland Heights Master Plan 2017*, <https://www.countplanning.us/wp-content/uploads/2017/06/Cleveland-Heights-Final-Master-Plan.pdf>, (dostęp: 1.09.2019).
- *Cleveland Neighborhoods and Wards*, The Center of Community Solutions, <https://www.communitysolutions.com/cleveland-neighborhood-profile>, (dostęp: 18.07.2019).
- *Cleveland. Profile Data-Census Reporter*, <http://censusreporter.org/profiles/Cleveland>, (dostęp: 18.11.2018).
- Coloute L., Kopf D.,2019, *Out of Prison Out of Work: Unemployment among formerly incarcerated people*, Prison Policy Initiative, <https://prisonpolicy.org/reports.htm>, (dostęp: 13.06.2019).
- Cooke P.,(red.),1995, *The Rise of the Rustbelt*, London, UCL Press.
- Crandal R.W.,1993, *The Continuing Decline of Manufacturing in the Rust Belt*, Brookings Institution, Washington D.C.
- *Crime in the United States 1991*, U.S. Department of Justice, Federal Bureau, <https://www.ncjrs.gov/pdffiles1/Digitalization/138839NCJRS>, (dostęp: 24.10.2018).
- *Crime in the United States 2017*, FBI Uniform Crime Report, <https://ucr.fbi.gov/crime-in-the-us>, (dostęp: 29.06.2018).
- Crowder K., 2000, *The Racial Context of White Mobility: An Individual-Level Analysis of the White Flight Hypothesis*, Social Sciences Research 29, ss.223-257.
- Currie J.,2009, *Healthy, Wealthy and Wise: Socioeconomic Status Poor Health in Childhood and Human Capital Development*, Journal of Economic Literature, No.47(1),ss.87-122.
- *Detroit City Data*, <http://www.city-data.com/city/Detroit>, (dostęp: 18.10.2018).
- *Detroit Community Health Assessment 2018*, Detroit Health Department, <https://detroit.gov/sites/detroitm...s/2019-04/report>, (dostęp: 17.07.2019).

- *Detroit-crime*, <http://www.city-data.com/crime/crime-Detroit>, (dostęp: 17.10.2018).
- *Detroit Demolition Program 2001-2024*, City of Detroit, <https://detroitmi.gov/demolition>, (dostęp: 14.03.2019).
- *Detroit Future City. 2012 Detroit Strategic Framework Plan*, <https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2014-02/DFC>, (dostęp: 28.04.2019).
- *Detroit. Profile Data-Census Reporter*, <https://censusreporter.org/profiles/Detroit>, (dostęp: 20.11.2018).
- Erneq J.M., McDonagh A., 1986, *The Future of Regions and Cities of Traditional Industry in Europe: Some Thoughts Drawn from the Second RETI Conference*, Leeds, September 1985, *The Annals*, No.488, ss.177-186.
- Farley R., Danzinger S., Holzer H.J., 2000, *Detroit Divided*, New York, Russel Sage.
- *Fitzgerald Revitalization Project/Background*, <http://www.fitzgerald/detroit.com/bacground>, (dostęp: 11.06.2019).
- Frey W.H., Speare A.J., 1988, *Regional and Metropolitan Growth and Decline in the United States*, New York, Russel Sage Foundation.
- Friedman M., Grawert A.C., Cullen J., *U.S. Crime trends:1990-2016*, Brennan Center for Justice, New York University School of Law, <https://www.brennancenter.org>, (dostęp: 1.07.2018).
- Fuchs R., 1994, *Megacity Growth and the Future*, United Nations University Press, Tokyo.
- Gallagher J., 2010, *Reimagining Detroit. Opportunities for Redefining an American City*, Wayne State University Press, Detroit.
- Geronimus A.T., Pearson J.A., Lunenbringer E., Schultz A.J., i inni, 2015, *Race-Ethnicity, Poverty, Urban Stressors and Telomere Lengh in a Detroit Community/Base Sample*, *J. Health Soc.Behav.* 56(2), ss.199-224. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4621968>, (dostęp: 5.05.2019).
- Gibson C., Jung K., 2005, *Historical Census Statistics on Population Totals by Race, 1790 to 1990 and by Hispanic Origin, 1790 to 1990, for Large Cities and other Urban Places in the United States*, U.S. Census Bureau, Working Paper, No.76, <https://citeseerx.its.psu.edu/viewdoc.oi=10.1.1.227.4415>, (dostęp: 23.05.2019).
- *Greater Cincinnati Homeless Coalition*, <https://cincihomeless.org/about/education/fact-sheet>, (dostęp: 26.11.2018).

- Hackworth J., 2016, *Demolition as Urban Policy in the American Rust Belt*, Environment and Planning, A48, 11, ss.2201-2222.
- Hartley D., 2013, *Urban Decay in Rust Belt Cities*, Economic Commentary, No 2013-06, <https://www.cleveland.org/newsroom/ban-decline-in-rust-belt-cities.aspx>, (dostęp: 9.06.2019).
- *Health in the United States 2017*, National Center for Health Statistics
- High S.C., 2003, *Industrial Sunset: The Making of North America's Rust Belt, 1969-1984*, University of Toronto Press, Toronto.
- Hirsh A.R., 1983, *Making the Second Ghetto: Race and Housing in Chicago, 1940-1960*, Cambridge University Press, New York.
- *Historic Photos of Detroit and their Modern Day Equivalent*, <https://twistedstifer.com/2015/06/historic/photos-of/detroit-modern-day-equivalent/>, (dostęp: 13.11.2019).
- *Historical Poverty Tables: People and Families, 1959 to 2017*, <https://www.census.gov/data/tables>, (dostęp: 30.09.2018).
- *Homelessness Facts and Statistics-Homelessness in Detroit*, <http://www.homelessnessaware.weebly.com>, (dostęp: 11.11.2018).
- Hospers G.J., 2004, *Restructuring Europe's Rustbelt. The Case of the German Ruhrgebiet*, Intereconomics, May/June 2004, ss.147-156.
- Huges M.A., 1987, *Moving Up and Moving Out: Confusing Ends and Means about Ghetto Dispersal*, Urban Studies, No 24, ss.503-5017.
- *Income and Poverty in the United States: 2017. People in Poverty by Selected Characteristics: 2016 and 2017*, <https://www.census.gov/library/publications/2018/demo>, (dostęp: 21.04.2019).
- *Income and Poverty in the United States. Households by Total Money Income, Race and Hispanic Origin Householder: 1967 to 2017*, <https://www.census.gov/library/publications>, (dostęp: 21.04.2019).
- Keating W.D., 2009, *Redevelopment of Vacant Land in the Blighted Neighborhoods of Cleveland, Ohio*, Resulting from the Housing Foreclosure Crisis, Department of Urban Studies, Cleveland State University, Cleveland.
- Kelling G., Coles C., 1996, *Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities*, Free Press, New York.
- Krass F., Leuze U., Nitschke A., 2007, *Megacities. Our Future Habitat*, Global Campus 21.

- *Land Use Plan. City of Buffalo 2016*, [http://buffalogreencode.com/September 2016/LUP/lup-revised-sept 2016.pdf](http://buffalogreencode.com/September%202016/LUP/lup-revised-sept%202016.pdf), (dostęp: 1.09.2019).
- *Large Gaps in Life Expectancy in Major U.S. Cities Linked to Racial/Ethnic Segregation by Neighborhood*, Department of Population Health New York University School of Medicine, <https://cityhealthdashboard.com/>, (dostęp: 17.03.2019).
- Lichtenberger E., 1986, *The Crisis of the Central City*, (w:) Heinritz G., Lichtenberger E., *The Take-Off Suburbia and the Crisis of the Central City*, Proceedings of the International Symposium in Munich and Vienna 1984, Stuttgart, ss.157-172.
- Loury G.C., 2002, *The Anatomy of Racial Inequality*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Mallach A., 2018a, *The Two Vacancy Crises in America's Cities*, SHELTERFORCE. The Voice of Community Development, No.193 Winter 2018-2019 Housing Market, [https://shelterforce.org/2018/11/13/the-two-vacancy-crieses-in-america's-cities](https://shelterforce.org/2018/11/13/the-two-vacancy-crieses-in-america-s-cities), (dostęp: 9.03.2019).
- Mallach A., 2018b, *The Empty House Next Door. Understanding and Reducing Vacancy and Hypervacancy in the United States*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge 2018, <https://www.lincolninst.edu/sites/files/pubfiles/empty-house-next-door-full>, (dostęp: 7.03.2019).
- Maloney M., Auffrey C., 2013, *The Social Areas of Cincinnati. An Analysis of Social Needs*, School of Planning, University of Cincinnati, <https://socialareasofcincinnati.org/files/FifthEdition/SASBook>, (dostęp: 10.06.2019).
- Masson M.J., 2015, *Vacant and Abandoned Housing in Buffalo*, Partnership for the Public Good, <https://ppgbuffalo.org/files/documents/data-demographics>, (dostęp: 20.03.2019).
- McCarty A.T., 2016, *Child Poverty in the United States: A Tale of Devastation and the Promise Hope*, <http://ncbi.nlm.nih.gov/>, (dostęp: 26.12.2018).
- Morckel V., Rybarczyk G., 2018, *The effects of the water crisis on population dynamics in the city of Flint, Michigan*, Cities and Health, <https://doi.org/10.1080/23748834.2018.1473095>, (dostęp: 21.10.2018).
- Mydel R., 1983, *Japonia*, PWN, Warszawa.
- Mydel R., 1996, *Kryzys amerykańskiego miasta centralnego: Buffalo 1950-1990*, Instytut Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

- Mydel R., 2006, *Od urbanizacji do reurbanizacji. Zmodyfikowany model falowego rozwoju obszarów metropolitalnych*, (w:), *Urbanizacja i Społeczeństwo*, Akademia Pedagogiczna w Krakowie, Kraków, ss.55-65.
- Mydel R., 2012, *Centra wielkich miast Japonii w procesie przemian 1955-2005*, KTE, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków.
- Mydel R., 2014, *Megamiasto Tokio*, KTE, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków.
- Mydel R., 2017, *Rozwój miast i przemiany struktury osadniczej japońskich megamiast*, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego & Rajmund Mydel, Oficyna Wydawnicza AFM KAAFM, Kraków.
- Mydel R., 2018, *Przestępczość w mieście Detroit jako jeden z przejawów procesu „urban decay”*, (w:), *W poszukiwaniu prawdy. Rozważania o prawie, historii i sprawiedliwości*, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków, ss.539-556.
- Myers D., 1975, *Housing Allowances, Submarket Relationships and the Filtering Process*, *Urban Affairs Quarterly*, No 11, ss.215-240.
- Newton P.W., 2017, *Unlocking the Greyfields*, Swinburne University, Centre for Urban Transition, <https://www.ahuri.edu.au/data/asse>, (dostęp: 7.06.2019).
- *Pittsburgh Comprehensive Plan. One PGH Plan. Resilient Pittsburgh 2017*, <https://pittsburghpa.gov/dcp/CompPlanPGH>, (dostęp: 1.09.2019).
- *Pittsburgh-crime*, <http://www.city-data.com/crime/crime-Pittsburgh>, (dostęp: 29.06.2018).
- *Pittsburgh City Data*, <http://www.city-data.com/city/Pittsburgh>, (dostęp:29.06.2018).
- *Pittsburgh Downtown Plan. A blue print for the 21th century*, <http://www.briem.com/files/DowntownPlanDoc/>, (dostęp: 1.09.2019).
- *Pittsburgh. Profile Data-Census Reporter*, <http://censusreporter.org/profiles/Pittsburgh>, (dostęp: 20.11.2018).
- *Pittsburgh Racial Demographics 2015: Differences and Disparities*, Center on Racial & Social Problems, University of Pittsburgh, School of Social Work.
- Pohl W, Ponthoref L., 2002, *Innovationsraum Ruhrgebiet*, Comelsen, Berlin.
- *Poverty and Child Health in the United States*, Council on Community Pediatrics, *Pediatrics*, April 2016, vol.137/issue4,

- pediatrics.aapublications.org/...ent/137/41e20160339, (dostęp: 14.03.2019).
- Prener C.G., Braswell T.H., Monti D.J., 2018, *St. Louis ,,urban prairie,,: Vacant land and the potential for revitalization*, Journal of Urban Affairs, <https://www.greencitycoalition.org/uploads/8/7/1/3/8719164/vacant-land>, (dostęp: 25.03.2019).
- Reiher Ch., 2017, *Redesigning the rust-belt: an old German steel region gets a mindful modern makeover*, <https://theconversation.com/redesigning>, (dostęp: 9.05.2019).
- *Re-imagining Cleveland. Vacant Land Re-Use Pattern Book 2019*, Kent State University, Cleveland Urban Design Collaborative, Cleveland, Ohio, <https://www.birminghamal.gov/wp-content/uploads/2017-08-06-Cleveland-vacant-land-pattern-book-pdf>, (dostęp: 15.03.2019).
- Ren X.S., Amic B.C., Williams D.R., 1999, *Racial-ethnic disparities in health: the interplay between discrimination and socioeconomic status*, Ethnicity and Disease, No 9(2), ss.151-165, <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed>, (dostęp:11.12.2018).
- Sampson R.J., 2012, *Great American City. Chicago and the Enduring Neighborhood Effect*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Schilling J., Logan J., 2008, *Greening the Rust Belt: A Green Infrastructure Model for Right Sizing America's Cities*, Journal of the American Planning Association, vol.74, ss.451-466.
- Schultz A.J., Williams D.R., Israel B., Lempert L.B., 2002, *Racial and Spatial Relations as Fundamental Determinants of Health in Detroit*, Milbank Quarterly, 2002 Dec; 80(4), ss.677-707, <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>, (dostęp: 12.12.2018).
- *Selected Housing Characteristics*, American Fact Finder, <https://factfinder.census.gov/bkmk/table>, (dostęp: 13.03.2019).
- Semega J.L., Fontenot K.R., Kollar M.A., 2016, *Income and Poverty in the United States:2016*, Current Population Report, US Census Bureau, U.S.Department of Commerce, Economics and Statistics Administration, <http://www.census.gov/topics/income-poverty>, (dostęp: 21.03.2017).
- Shan S.K., 2011, *Living in the Liminal: A study of Homelessness in Cleveland, Ohio*, Kent State University, https://etd.ohiolink.edu/rws-etd/document/get/kent/1310494859/in_line, (dostęp: 14.11.2018).

- Shanahan J., Goe R., Buss T., Dressui A., 1988, *Economic Transition, Decline and Turnaround in America's Industrial Cities*, Akron, OH: Center for Urban Studies, University of Akron.
- Smith W., 1964, *Filtering and Neighbourhood Change*, Research Report 24, Center for Research in Real Estate and Urban Economics, Berkeley: University of California.
- Sorensen A., Okata J., (red.), 2011, *Megacities: Urban Form, Governance and Sustainability*, Tokyo, London, New York, Springer.
- Steiner M., 1985, *Old Industrial Areas: A Theoretical Approach*, Urban Studies, No.22, ss.387-398.
- *St. Louis-crime*, <http://www.city-data.com/crime/crime-St.Louis>, (dostęp:29.06.2018).
- *St. Louis City Data*, <http://www.city-data.com/city/St.Louis>, (dostęp:29.06.2018).
- *St. Louis. Profile Data-Census Reporter*, <http://censusreporter.org/profiles/St.Louis>, (dostęp: 21.11.2018).
- Stradling D., 2003, *Cincinnati. From River City to Highways Metropolis*, Charleston, Arcadia Publishing.
- *Strategic Land Use Plan for the St. Louis Comprehensive Plan 2005*, <https://www.stlouis-mo.gov/government/departments/planning>, (dostęp: 1.05.2019).
- Surge T., 2005, *The Origins of the Urban Crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton, Princeton University Press.
- Teaford J.C., 1993, *Cities of Heartland: The Rise and Fall of the Midwest*, Indiana University Press, Bloomington.
- *The Abandoned City of Detroit-photography: Zach Fein*, <http://www.zfein.com/photography/detroit/air-dead/index.html>, (dostęp 13.11.2019).
- Thomas T.J., 2013, *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton, Princeton University Press.
- Thompson R.A., 2014, *Stress and Child Development*, Future Child, Spring, 24(1), ss.41-59.
- *Transforming Greyfields into Dynamic Destinations*, Commercial Landscapes, Chaster County Planning, <http://planningpa.org/wp-content/upl...tys-Commercial-Landscapes-Series>, (dostęp: 7.06.2019).

- Travis J., Western B., Redburn F.S., 2014, *The Growth of Incarceration in the United States: Exploring Causes and Consequences*, City University of New York, The National Academic Press, Washington D.C., <https://johnjay-jjay.cuny.edu/nrc/NAS-report-on-incarceration>, (dostęp: 13.06.2019).
- *Uniform Crime Reporting Statistics*, US Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, <https://www.ucrdatatool.gov/search/crime/city>, (dostęp: 26.10.2018).
- *Urban Vacant Land Assessment Protocol 2016, Buffalo*, 2014 Green Infrastructure Technical Assistance Program, Buffalo Sewer Authority and University of Buffalo, <https://www.epa.gov/green-infrastructure/urban-vacant-land-assessment/protocol>, (dostęp: 16.03.2019).
- Ward D., 1982, *The Ethnic Getto in the United States: Past and Present*, Transactions Institute of British Geographers New Series, vol.7, No 1, ss.257-275.
- Wikstrom P.O., 1991, *Urban Crime, Criminals and Victims*, New York, Springer.
- Williams D.R., Collins C., 2001, *Racial residential segregation: a fundamental cause of racial disparities in health*, Public Health Report, No 116(5), ss.404-416, (dostęp: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov>, (dostęp: 14.09.2019).
- Wilson D., 2013, *Cities and Race: America's New Black Ghetto*, Routledge, New York.
- Wilson J.Q., Kelling G.L., 1982, *Broken Windows. The Police and Neighborhood Safety*, The Atlantic 127, ss.29-38, <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2012/11/broken-windows>, (dostęp: 7.06.2019).

SPIS TABEL

Tabela 1. Zmiany liczby i struktury etniczno-rasowej ludności badanych miast „Pasa Stali” w latach 1850-1950.....	28
Tabela 2. Wybrane wskaźniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne oraz poziomu przestępczości (bezpieczeństwa) badanych miast „Pasa Rdzy” na tle kraju (2016)	51
Tabela 3. Detroit. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1920-2016.....	68
Tabela 4. Cleveland. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1920-2016.....	69
Tabela 5. St.Louis. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1920-2016.....	70
Tabela 6. Cincinnati. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1920-2016.....	71
Tabela 7. Pittsburgh. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1920-2016.....	72
Tabela 8. Buffalo. Zmiany liczby, dynamiki i struktury etniczno-rasowej ludności miasta w latach 1920-2016.....	73

Tabela 9.

Zmiany wielkości zaludnienia, udziału czarnej ludności w ogólnej liczbie mieszkańców badanych miast „Pasa Rdzy” oraz ich miejsca na liście rankingowej miast USA w inicjalnym (1950) oraz zaawansowanym (2016) stadium procesu *urban decay*..... 81

Tabela 10.

Zróżnicowanie mediany dochodów na gospodarstwo domowe i mieszkańca, poziomu ubóstwa oraz stopy bezrobocia z uwzględnieniem etniczno-rasowej struktury ludności badanych miast na tle kraju (2016).....85

Tabela 11.

Zróżnicowanie mediany dochodów na gospodarstwo domowe i mieszkańca oraz odsetka ludności z dochodami poniżej poziomu ubóstwa według grup etniczno-rasowych i dzieci żyjących w ubóstwie w badanych miastach w stosunku do średniej krajowej (w%) w 2016 roku..... 87

Tabela 12.

Zmiany wskaźnika przestępczości ogółem (na 100 tys. osób) w badanych miastach na tle kraju oraz jego przewagi (w%) w stosunku do średniej krajowej w okresie 1985-2016..... 99

Tabela 13.

Zmiany wskaźników przestępczości badanych miast (na 100 tys. osób) w grupie przestępstw z użyciem przemocy (A) i przeciw własności (B) oraz ich przewagi (w%) w stosunku do średniej krajowej w latach 1985-2016.....101

Tabela 14.

Zmiany wskaźników przestępczości (na 100 tys.osób) badanych miast w kategorii przestępstw z użyciem przemocy na tle średniej krajowej w latach 1985-2016.....103

Tabela 15.

Zmiany wartości procentowych relacji wskaźników przestępczości w badanych miastach w indywidualnych kategoriach przestępstw z użyciem przemocy w stosunku do średniej krajowej w latach 1985-2016..... 105

Tabela 16.

Zmiany wskaźników przestępczości (na 100 tys. osób) w badanych miastach w kategorii przestępstw przeciw własności na tle średniej krajowej w latach 1985-2016..... 107

Tabela 17.

Zmiany wartości procentowych relacji wskaźników przestępczości w badanych miastach w indywidualnych kategoriach przestępstw przeciw własności w stosunku do średniej krajowej w latach 1985-2016..... **109**

Tabela 18.

Zróźnicowanie wskaźnika wolnych jednostek mieszkaniowych (*Vacancy Rate-VR*) w badanych miastach „Pasa Rdzy” oraz jego nadwyżki (w%) w stosunku do średniej krajowej w 2016 roku..... **119**

Tabela 19.

Buffalo. Liczba wyburzonych budynków oraz wysokości kosztów tych wyburzeń w latach 2000-2014..... **123**

Tabela 20.

Wybrane wskaźniki społeczno-ekonomiczne badanych miast „Pasa Rdzy” na tle średnich dla ogółu amerykańskich miast (2016)..... **133**

SPIS FOTOGRAFII I RYCIN

Fot.1-2

Fragmenty wielkiego kompleksu hutnictwa żelaza i stali *Jones & Laughlin Co.* w Pittsburghu (widok z ok.1910), powstałego w latach 80. XIX w., zamkniętego ostatecznie z początkiem lat 80. XX w.; źródło: <https://www.acontinuouslean.com/2010/04/06/youngstown/>, <https://historicpittsburgh.org/islandora/object/pitt:MSP33.B004.F06.I04>..... 26

Fot.3

Widok na centrum Pittsburgha (ok.1905); źródło: [http://www.steel-photo.org/tag/pittsburgh/Copyrigt by Historical Society of Western Pennsylvania](http://www.steel-photo.org/tag/pittsburgh/Copyrigt%20by%20Historical%20Society%20of%20Western%20Pennsylvania)..... 28

Fot.4

Linia produkcyjna *Packard Factory* w Detroit, wytwórcy luksusowych samochodów osobowych (ok.1905); źródło: <https://deanoinamerica.wordpress.com/2014/01/18/detroits-abandoned-packard-automotive-plant/>..... 31

Fot.5

Produkcja czołgów w jednym z zakładów samochodowych Forda w Detroit (1941 r.); źródło: <https://tgnreview.com/2018/10/09/the-man-in-the-high-castle-universe-how-the-axis-won-ww2/>..... 33

Fot.6

Scena uliczna w Detroit podczas zamieszek na tle rasowym w dniach 23-28 czerwca 1967; źródło: <https://allthatsinteresting.com/1967-detroit-riots>..... 74

Fot.7

Fragment zdewastowanej hali produkcyjnej *Packard Factory*; źródło: Adobe Stock 75

Fot.8

Widok na fragment nowoczesnego centrum Detroit od strony przyległej do niego, opuszczonej i silnie zdegradowanej jednorodzinnej zabudowy; źródło: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-23373066>..... 77

Fot.9-11

Przykłady opuszczonej i silnie zdegradowanej jednorodzinnej zabudowy w strefie *hyper vacancy areas* (Detroit); źródło: Google Maps..... 115

Fot.12

Satelitarny obraz fragmentu rozległego zespołu miejskich ugorów i nieużytków, powstałych w miejscu opuszczonej, zdegradowanej i wyburzonej jednorodzinnej zabudowy, formujących tzw. *hyper vacancy areas* (Detroit); źródło: Google Maps 121

Fot.13

Satelitarny obraz fragmentu *hyper vacancy areas* z obecnością opuszczonej i silnie zdegradowanej jednorodzinnej zabudowy (Detroit); źródło: Google Maps..... 121

Fot.14

Widok na współczesne centrum Pittsburgha; źródło: <https://newsinteractive.post-gazette.com/historic-buildings/>..... 141

Fot.15

Widok na kompleks ultranowoczesnej zabudowy centrum Detroit o nazwie *GM Renaissance Center* oraz *Detroit International Riverfront*; źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Detroit,_USA_Taken_From_Windsor,_Canada.jpg..... 142

Fot.16

Widok na centrum Detroit od strony zdegradowanej zabudowy byłych zakładów produkcji samochodów osobowych *Packard Factory* (na pierwszym planie), funkcjonujących w latach 1903-1956; źródło: Adobe Stock..... 142

Fot.17

Obszary byłej, silnie zdegradowanej i wyburzonej w większości jednorodzinnej zabudowy oraz miejskich nieużytków (*hyper vacant areas*), przekształcone w ramach programu *Urban Greening* w tereny zielone z dominacją młodej roślinności drzewiastej (Detroit); źródło: Google Maps..... 154

Ryc.1

Główne typy i rodzaje procesów oraz zjawisk rozwijanych w zaawansowanej fazie kryzysu ekonomicznego oraz procesu *urban decay* w amerykańskich miastach „Pasa Rdzy” 161

Rada Wydawnicza Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego:
Klemens Budzowski, Maria Kapiszewska, Zbigniew Maciąg, Jacek M. Majchrowski

Recenzja wydawnicza: prof. dr hab. Zygmunt Górka

Publikacja zrealizowana oraz sfinansowana w ramach działalności statutowej
WaiSP/DS/5/2018-KON (85,0%) oraz ze środków autora (15,0%)

Projekt okładki, koncepcja graficzna i skład: Beata Kowalewska-Tylka
Elektroniczne opracowanie rycin oraz fotografii: Beata Kowalewska-Tylka
Opracowanie graficzne syntetycznego schematu: Rajmund Mydel
Tłumaczenie na j.angielski: Piotr Mydel
Adiustacja i korekta: Zespół

ISBN 978-83-66007-33-8

Copyright © by Krakowska Akademia
im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
& Rajmund Mydel, Kraków 2020

Żadna część tej publikacji nie może być powielana ani magazynowana w sposób
umożliwiający ponowne wykorzystanie, ani też rozpowszechniana w jakiegokolwiek
formie za pomocą środków elektronicznych, mechanicznych, kopiujących, nagrywających
i innych, bez uprzedniej pisemnej zgody właściciela praw autorskich lub autora.



www.afm.edu.pl

Wydawca:
Oficyna Wydawnicza AFM Krakowskiej Akademii
im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego/Kraków 2020
e-mail: księgarnia@kte.pl