

Politeja

nr 5(74), 2021, s. 225-239

<https://doi.org/10.12797/Politeja.18.2021.74.14>

Licencja: CC BY-NC-ND 4.0

Paweł KUBICKI 

Uniwersytet Jagielloński

pawel.kubicki@uj.edu.pl

## ODPORNOSC MIAST I NOWE POLITYKI MIEJSKIE

### ABSTRACT Urban Resilience and New Urban Policies

The article analyses new urban policies and the question of urban resilience. The author focus on two case studies: the examples of “superblocks” idea in Barcelona and the idea of “15-minute city” in Paris. Both initiatives are now becoming model solutions, providing inspiration for other cities adapting to the new challenges. Moreover, both cities in the middle of the 19th century, as a result of the revolutionary reconstruction of the urban fabric, have also become model examples for other cities and symbols of the new urban way of life. The analysis, based on such examples, allows the phenomena to be explained in a long-term perspective, indicating the role of the city and urbanity in the process of initiating social change processes.

**Keywords:** urbanity, 15-Minute City, Superblocks, COVID-19 pandemic, Resilience City

**Słowa kluczowe:** miejskość, miasto 15-minutowe, superblocks, pandemia COVID-19, miasto odporne

## WSTĘP

Prezentowany artykuł poświęcony jest analizie nowych polityk miejskich, wdrażanych w celu wzmacniania odporności miast w kontekście nowych wyznań stojących przed współczesnymi miastami. Analiza tychże polityk prowadzona jest na przykładzie Barcelony i Paryża, a wybór miast uzasadniony jest dwoma zasadniczymi czynnikami. Po pierwsze, w obu przypadkach mamy do czynienia ze spektakularnym przykładem wdrażania nowych polityk miejskich, które w istotny sposób przyczyniają się do transformacji dotychczasowej tkanki miejskiej, a także kształtowania się nowych wzorów kulturowych w przestrzeni miasta. Zarówno barcelońska koncepcja „superblocks”<sup>1</sup>, jak i paryska idea „miasta 15-minutowego” stają się obecnie modelowymi rozwiązaniami, na bazie których wdrażane są lokalne polityki miejskie w innych miastach. Po drugie, oba miasta w połowie XIX wieku – szczytowym okresie epoki nowoczesności – w efekcie rewolucyjnej przebudowy tkanki miejskiej stały się wzorami do naśladowania dla innych miast i symbolami wyłaniania się nowego wielkomiejskiego społeczeństwa. Gruntowana przebudowa Paryża przez Georges’a-Eugène’a Haussmanna (1853-1870) oraz Barcelony według projektów Ildefonsa Cerdy (od 1859) stworzyła nowe ramy odniesienia dla kształtowania się nowoczesnego społeczeństwa, powielane w większości ówczesnych miast europejskich. Dzięki transformacji tkanki miejskiej kształtowały się nowe wzory kulturowe charakterystyczne dla nowoczesnego społeczeństwa. To dzięki takim przemianom narodził się wielkomiejski styl życia reprezentowany figurą *flâneur*, stający się podstawą tożsamości europejskiego mieszczaństwa. Co prawda obecnie w miastach tych nie dokonuje się radykalna przebudowa istniejącej tkanki miejskiej, współcześnie mamy do czynienia raczej z re-aranżacją i nadawaniem jej nowych funkcji mających przyczynić się do wzmocnienia odporności miasta. Niemniej jednak w obu przypadkach można mówić o swoistej rewolucji, pod pewnymi względami porównywalnej do tej, która dokonała się w tych miastach 150 lat temu i która promieniowała na całą miejską Europę. Analiza bazująca na takich właśnie przykładach pozwoli uchwycić dyskuutowany problem w perspektywie długiego trwania, wskazując przy tym na rolę miasta i miejskości w procesie inicjowania procesów zmiany społecznej.

## KRYZYS I ODRODZENIE MIEJSKIE

Przyglądając się historii miast, zauważymy, że ich rozwój nie przebiegał linearnie. Historia miast wyznaczana była (i wciąż jest) cyklami kryzysów i odrodzenia. W ostatnich trzech dekadach mieliśmy do czynienia z miejskim odrodzeniem, następującym po głębokim kryzysie miast lat 70. i 80. Zdaniem Andrzeja Majera odrodzenie miejskie to: (...) *metaforyczna nazwa następnego etapu i interpretacja procesu, który w istocie pogłębia*

<sup>1</sup> Oryginalnie w języku katalońskim określane jako „superilla” i taka też nazwa obowiązuje w identyfikacji miejskiej. Na potrzeby artykułu używam jednak określenia anglojęzycznego, które jest powszechnie stosowane w dyskursie międzynarodowym.

jakościową odnowę, dzięki czemu miasta – w różnym tempie odzyskują atrakcyjność<sup>2</sup>. Proces miejskiego odrodzenia wpisywał się w szerszy kontekst zmian dokonujących się w tym czasie, wyznaczanych ideą „końca historii” opisaną przez Francis Fukuyamę<sup>3</sup>. Dotyczyło to szczególnie dużych metropolii intensywnie włączanych do globalnej sieci przepływów<sup>4</sup>, które stawały się beneficjentem nowego porządku ekonomicznego i geopolitycznego kształtowanego pod koniec ubiegłego wieku. W publikacjach z tego okresu poświęconych politykom miejskim wyraźnie dominował optymizm, czego przykładem są głośne książki, takie jak przykładowo: *Narodziny klasy kreatywnej* Richarda Floridy<sup>5</sup>, *The Triumph of the City* Edwarda Gleasera<sup>6</sup> czy *Gdyby burmistrzowie rządzą światem* Benjamina Barbera<sup>7</sup>. Pozycje te wyznaczały dominujące ramy dla ówczesnych polityk miejskich, które kształtowane były wokół takich idei jak miasto kreatywne<sup>8</sup> czy *smart city*<sup>9</sup>.

Nie oznacza to jednak, że analizy procesów odrodzenia miejskiego były wyłącznie optymistyczne. Już w latach 80. tacy autorzy jak David Harvey<sup>10</sup> czy Neil Smith<sup>11</sup> wskazywali, że za procesem odrodzenia miejskiego kryje się drugie, ciemniejsze oblicze miejskiej rzeczywistości: postępująca gentryfikacja, segregacja przestrzenna i wykluczanie społeczne. Długo jednak głosy takie nie przebijaly się do głównego nurtu i nie wpływały na kształt polityk miejskich. Istotna zmiana w tym zakresie zaczęła się dokonywać po kryzysie 2007–2008, kiedy już nazbyt jasne stało się to, że model rozwoju miast bazujący na ideologii neoliberalnej prowadzi do sytuacji kryzysowych i zwiększa nierówności społeczne. Dodatkowo miasta coraz bardziej zaczęły doświadczać negatywnych konsekwencji wywoływanych zmianami klimatycznymi, a także skutków kryzysów migracyjnych będących efektem coraz bardziej niestabilnej sytuacji geopolitycznej. Wszystko to unaocznilo potrzebę przewartościowania dotychczasowych polityk miejskich, ze zwróceniem szczególnej uwagi na takie działania, które przyczynią się do podniesienia odporności miast w kontekście sytuacji kryzysowych. Coraz częściej zwracano się w kierunku nowych polityk miejskich, a jedną z nich stała się idea miasta odpornego (*resilience city*)<sup>12</sup>.

<sup>2</sup> A. Majer, *Odrodzenie miast*, Łódź–Warszawa 2014, s. 137.

<sup>3</sup> F. Fukuyama, *Koniec historii*, przeł. T. Bieroń, M. Wichrowski, Poznań 1996.

<sup>4</sup> S. Sassen, *The Global City*, Princeton–Oxford 1991.

<sup>5</sup> R. Florida, *Narodziny klasy kreatywnej*, przeł. T. Krzyżanowski, M. Penkala, Warszawa 2010.

<sup>6</sup> E. Glaeser, *Triumph of the City: How Urban Space Make Us Human*, London 2012.

<sup>7</sup> B. Barber, *Gdyby burmistrzowie rządzą światem*, przeł. H. Jankowska, K. Makaruk, Warszawa 2014.

<sup>8</sup> Ch. Landry, *Kreatywne miasto. Zestaw narzędzi dla miejskich innowatorów*, przeł. O. Siara, Warszawa 2014.

<sup>9</sup> B. Cohen, *What Exactly Is a Smart City?*, „Co. Exist” 2012, vol. 19.

<sup>10</sup> D. Harvey, *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, Baltimore 1986.

<sup>11</sup> N. Smith, *The New Urban: Gentrification and the Revanchist City*, London–New York 1996.

<sup>12</sup> Sens tego terminu lepiej oddaje sformułowanie „sprężystość miasta”, jednak dość powszechnie przyjęło się tłumaczenie tego terminu jako „odporność miasta” i takim też tłumaczeniem będę posługiwał się w dalszej części.

Pandemia COVID-19 nie tyle potwierdziła takie prognozy, co stała się wymuszonym impulsem do tworzenia i wdrażania nowych polityk miejskich, mających na celu podnoszenie odporności miast. Znamienne w tym kontekście jest to, że ogłoszony przez przewodniczącą Komisji Europejskiej Ursulę von der Leyen „Nowy Ład dla Europy”, mający stymulować odbudowę europejskiej gospodarki i społeczeństwa po pandemii, został określony jako „Nowy Europejski Bauhaus”<sup>13</sup>. Takie podejście dobitnie wskazuje, jak ważną rolę w odradzaniu się Europy po pandemii odgrywać będą miasta i miejskość. Jest to o tyle zrozumiałe, że Europa często jest określana jako cywilizacja miast i to właśnie miasta był kołami zamachowymi rozwoju społeczeństw europejskich, inkubatorami zmian społecznych i innowacji.

## WZORY NOWOCZESNOŚCI: PARYŻ I BARCELONA

Paryż w historii Europy zawsze odgrywał bardzo ważną rolę, jednak to w epoce nowoczesnej stał się prawdziwym wzorem do naśladowania dla innych miast dostosowujących się do wymogów nowoczesności. Stało się to dzięki gruntownej przebudowie miasta, jaką w latach 1852-1870 przeprowadził na polecenie Napoleona III baron Georges Haussmann. Na skalę tej zmiany wskazywała Małgorzata Kostrzewska, pisząc: (...) *obszar Paryża zwiększył się z 3400 do 7800 ha, zburzono jednak 28 tysięcy domów, wprowadzając w ich miejsce okazałą, reprezentacyjną zabudowę w historyzujących stylach oraz nowy system ulic i placów (w sumie 95 km ulic, bulwarów, mostów i chodników). Zaczęto stosować podział na drogi jezdne o szerokości 24 m i pieszę, w postaci szerokich bulwarów spacerowych i chodników, funkcjonowało aż 3 tys. sklepów. Na 60 ha powstały cztery duże parki publiczne*<sup>14</sup>.

Symbolem miasta nowoczesnego stał się ów nowy „wynałazek” – miejski bulwar z szerokim i równym trotuarem. Zdaniem Małgorzaty Dymnickiej *w wymiarze kulturowym bulwar odgrywał rolę szkoły cywilizacji, przekraczał więc swoje urbanistyczne funkcje*. Wiek XIX w całej Europie przyniósł widoczne zmiany w sposobie organizowania życia towarzyskiego, a także aranżacji przestrzeni publicznej w związku z życiem kawiarnianym, które przeniosło się na ulicę. Eksperyment ów polegał na tym, że ustawiono stoliki w taki sposób, aby widzieli je inni i aby zapewniały jak najlepszy widok na przechodniów. Wizyta w kawiarni ulicznej dawała możliwość wejścia w publiczną rolę widza. W ten sposób kawiarnie stały się częścią ulicznego teatru.<sup>15</sup> Jeden z najwnikliwszych obserwatorów przemian społecznych Paryża – Walter Benjamin, pisał o ulicach tego miasta, że *są mieszkaniem zbiorowości*<sup>16</sup>. Szerokie bulwary spacerowe, atrakcyjne witryny sklepowe i uliczne kawiarnie przyczyniły się do wykreowania

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/SPEECH\\_20\\_1655](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/SPEECH_20_1655), 27 VII 2021.

<sup>14</sup> M. Kostrzewska, *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów: wybrane przykłady*, Gdańsk 2013, s. 137-138.

<sup>15</sup> M. Dymnicka, *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*, Warszawa 2013, s. 122-126.

<sup>16</sup> W. Benjamin, *Pasaże*, przeł. I. Kania, Kraków 2005, s. 469.

nowego wzoru kulturowego, charakterystycznego dla rosnącego w siłę europejskiego mieszczaństwa – flaneryzmu. Zawdzięcza on nazwę francuskiemu słowu *flâneur*, które jeszcze w początkach XIX wieku używane było do określenia ludzi niemających stałego miejsca w feudalnej strukturze społecznej: włóczęgów, bezdomnych itp. Jednak już w 1854 roku *Oxford English Dictionary* definiuje *flâneur* jako osobę trwoniącą czas na oglądanie wystaw sklepowych<sup>17</sup>. Wzór kulturowy wielkomiejskiego spacerowicza, który dzięki anonimowości, jakie stwarza wielkomiejskie społeczeństwo, „wszystko widzi, sam nie będąc widzianym”, upowszechnił się w dużej mierze dzięki narracjom literackim. Począwszy od poezji Charles’a Baudelaire’a, poprzez popularną powieść mieszczańską, kończąc na eseistyce wspomnianego Waltera Benjamina. Roger Caillois pisał wprost o wykreowanym micie literackim Paryża, jego zdaniem w drugiej połowie XIX wieku: (...) *ukazują się coraz to nowe książki, w których miasto staje się postacią główną i wszechobecną, a figurujące niemal zawsze w tytule słowo Paryż wyraźnie świadczy, że czytelnicy tego w nich szukają (...). Jesteśmy świadkami poetyzacji cywilizacji miejskiej, współczesne miasto, które zaczyna przybierać wtedy swoją aktualną postać, wchodzi głęboko w sferę uczuć*<sup>18</sup>.

Jak dodawał autor w innym miejscu, literatura ukształtowała wyobrażenie Paryża, a ogólnie biorąc, wielkiego miasta, tak silnie ujarzmiające wyobraźnię, że nikt nie zastanawia się, czy jest wierne. Zrodzone z książek wyobrażenie jest tak jednak rozpowszechnione, że przeniknęło do ogólnej atmosfery myślowej i zaczęło wywierać pewien rodzaj presji<sup>19</sup>.

Narracje literackie, które wykreowały Paryż jako wzór nowoczesnego miasta, w pewien sposób legitymizowały gruntowną przebudowę tkanki miejskiej, mimo że jej pierwotne cele były zupełnie inne. Paryż od początku epoki nowoczesnej był miejscem, w którym co pewien czas wybuchały rewolucje, co w dużej mierze wynikało z jego struktury społecznej oraz układu urbanistycznego. W przebudowie miasta chodziło zatem przede wszystkim o to, aby zmienić tkankę miasta tak, żeby móc sprawnie i efektywnie tłumić kolejne wybuchy rewolucyjne. Przebudowa miasta miała sprawić to, że *miejsce niezdrowych pod względem sanitarnym dzielnic i wąskich uliczek, które były widownią ruchów rewolucyjnych, mają zająć nowe, przestronne i proste ulice, przyczyniając się tym samym do poprawy stanu higieny i umożliwiając jednocześnie przemieszczanie się oddziałów wojskowych*<sup>20</sup>.

W efekcie, jak pisała Kostrzewska: *Gwiaździste place służyły budowie koszar, zapewniano też wolne pola ostrzału artyleryjskiego dla szybkiego ataku w przypadku powstań w starych dzielnicach*<sup>21</sup>. Podobnie o przyczynach przebudowy miasta pisał Benjamin,

<sup>17</sup> M. Dzionek, *W stronę antropologii przestrzeni. Szkic do portretu*, 2003, [online] [www.anthropos.us.edu.pl/anthropos2/texty/dzionek.htm](http://www.anthropos.us.edu.pl/anthropos2/texty/dzionek.htm), 14 IV 2021.

<sup>18</sup> R. Caillois, *Paryż, mit współczesny*, [w:] tegoż, *Odpowiedzialność i styl. Eseje o formach wyobraźni*, przeł. J. Błoński, Warszawa 1967, s. 106-107.

<sup>19</sup> *Tamże*, s. 104.

<sup>20</sup> L. Benevolo, *Miasto w dziejach Europy*, przeł. H. Cieśla, Warszawa 1996, s. 185.

<sup>21</sup> M. Kostrzewska, *Miasto europejskie...*, s. 137.

wskazując, że *prawdziwym celem prac Haussmanna było zabezpieczenie miasta przed wojną domową. Chciał po wsze czasy uniemożliwić stawianie w Paryżu barykad*<sup>22</sup>.

Niezależnie jednak od pierwotnych intencji przebudowa miasta przyniosła radykalną zmianę stosunków społecznych w mieście. Poza opisywanym powyżej wyłanianiem się nowych wzorów kulturowych przebudowa Paryża po raz pierwszy na taką skalę przyczyniła się też do segregacji przestrzennej i wykluczenia społecznego. Zdaniem Richarda Sennetta podczas przebudowy miasta Haussmann celowo ograniczał mieszanie się klas w poszczególnych dzielnicach. Heterogeniczność, jaka spontanicznie zaistniała na skutek dzielenia prywatnych domów na mieszkania w pierwszej połowie XIX wieku, teraz niemal zaniknęła, podjęto bowiem starania, by przekształcić dzielnice w homogeniczne jednostki ekonomiczne. Ekologia dzielnic jako ekologia klas – na tym polegał nowy mur wzniesiony przez Haussmanna między mieszkańcami miasta, a także wokół niego<sup>23</sup>. Między innymi z tego powodu przebudowa miasta mająca położyć kres kolejnym rewolucjom przyczyniła się do wybuchu jednej z gwałtowniejszych rewolucji w historii miasta, co dobrze podsumował David Harvey, pisząc: (...) *w 1868 roku przerosnięty i coraz bardziej spekulacyjny system finansowy i kredytowy, na którym to wszystko było oparte, załamał się. Haussmann został usunięty z urzędu. Zdesperowany Napoleon III wyruszył na wojnę przeciw Niemcom Bismarcka i przegrał. W wytworzonej pustce zrodziła się Komuna Paryska, jeden z najwspanialszych rewolucyjnych epizodów w kapitalistycznej historii miast. Komuna została powołana do życia częściowo z powodu nostalgii za miejskim światem zniszczonym przez Haussmanna, a po części z pragnienia odzyskania swojego miasta, żywionego przez tych, którzy zostali przez prace modernizacyjne wywłaszczeni*<sup>24</sup>.

Niemniej jednak pomimo istotnej krytyki przebudowy miasta po upadku Komuny Paryskiej nowy Paryż przeżywał znakomity rozkwit, określany jako *belle époque*, stając się wzorem do naśladowania dla innych miast europejskich.

W przypadku Barcelony transformacja tkanki miejskiej miała odmiennych charakter i opierała się na zupełnie innych założeniach. Nowoczesna Barcelona została przebudowana według planów urbanisty-wizjonera Ildefonsa Cerdy. Zdaniem Kostrzewskiej główną myślą Cerdy w jego pierwszym planie, początkowo odrzuconym przez władzę, było przede wszystkim dążenie do takiego ukształtowania przestrzeni, które nie uwidaczniałoby różnic i podziałów klasowych i społecznych. Niewysokie, trzykondygnacyjne budynki miały być oddzielone szerokimi ulicami i wolnymi przestrzeniami. Po kilku latach, w 1859 roku, plan Cerdy jednak przyjęto do realizacji, choć został on zmodyfikowany. Charakterystyczne cechy i motywy planu to przede wszystkim dbałość o komfort zamieszkiwania poprzez zapewnienie wszystkim mieszkańcom odpowiedniej ilości światła słonecznego; budynki miały mieć maksymalnie 16 m wysokości, zaś ulice – 20 m szerokości, rozmieszczone na geometrycznej, regularnej, kwadratowej

<sup>22</sup> W. Benjamin, *Pasaże*, s. 44.

<sup>23</sup> R. Sennett, *Upadek człowieka publicznego*, przeł. H. Jankowska, Warszawa 2009, s. 223-228.

<sup>24</sup> D. Harvey, *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, przeł. A. Kowalczyk i in., Warszawa 2012, s. 27.



siatce o bokach długości 133,3 m. Każdy z wierzchołków kwadratu został ścięty pod kątem 45 stopni na odcinku 15 m<sup>25</sup>. Co szczególnie istotne, w modelu Cerdy, jak podkreślał Sennett, dużą wagę przykładano do tego, aby nie tylko stwarzać dobre warunki do koegzystencji różnych grup społecznych, ale aby przede wszystkim niwelować jakiegokolwiek symboliczne granice mogące świadczyć o różnicach klasowych w danym sąsiedztwie<sup>26</sup>. Dążenie do inkluzji społecznej wynikało w dużej mierze ze specyfiki miasta, które jako ważny port od wieków było miastem kosmopolitycznym, gdzie mieszkali ludzie różnych kultur i religii. Kształtowanie nowoczesnej Barcelony miało mniej rewolucyjny charakter niż w przypadku Paryża i nie spotkało się z tak gwałtownymi protestami. Było to spowodowane tym, że w trakcie reorganizacji miasta w mniejszym czy większym stopniu uwzględniano jednak kwestię nierówności społecznych i segregacji społecznej. Ponadto gruntowne zmiany dotyczyły przede wszystkim nowych dzielnic, nie naruszały więc tak brutalnie, jak w przypadku Paryża, więzi społecznych ukształtowanych w tradycyjnych zbiorowościach lokalnych.

Niezależnie jednak od odmiennych założeń w przypadku obu miast mieliśmy do czynienia z prawdziwą rewolucją miejską, stwarzającą ramy dla kształtowania się nowego typu społeczeństwa. Dzięki transformacji tkanki miejskiej do przeszłości odchodziło tradycyjne *Gemeinschaft* (wspólnota), kształtujące się w ramach silnych wspólnot terytorialnych i cechujące się silną integracją wewnętrzną. Wylaniało się natomiast nowe *Gesellschaft* (społeczeństwo), gdzie zdaniem Ferdynanda Tönniesa stosunki międzyludzkie mają charakter instrumentalny i bezosobowy<sup>27</sup>. To właśnie ten model społeczeństwa okazał się niezwykle silnym bodźcem prorozwojowym dla ówczesnej Europy, szczególnie w kontekście rozwoju europejskiego mieszczaństwa, które na przełomie XIX i XX wieku przeżywało największy rozkwit<sup>28</sup>. Transformacja miast miała też cały szereg negatywnych skutków, które ujawniały się w dłuższej perspektywie. Rozbicie lokalnych *Gemeinschaft* przyczyniło się do narastającej anonimowości i alienacji. Strefowanie miast, w myśl którego dzielnice stawiały się mono-funkcyjne, wymuszało intensyfikację podróży miejskich, co sprawiało, że miasta były coraz bardziej energochłonne i coraz bardziej zanieczyszczone. Nowy układ urbanistyczny z szerokimi ulicami sprzyjał rozwojowi motoryzacji w mieście. Wielkomiejskie bulwary i ulice, stanowiące początkowo przestrzeń publiczną, bardzo szybko zdominowane zostały przez samochody, co jeszcze bardziej przyczyniło się do alienacji i zanieczyszczenia miast. Paradoksalnie przewidywał to sam Cerda, który już trzydzieści lat przed wynalezieniem samochodu wieszczył, że mieszkańcy Barcelony będą przemieszczać się „prywatnymi lokomotywami”<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> M. Kostrzewska, *Miasto europejskie...*, s. 142.

<sup>26</sup> R. Sennett, *Building and Dwelling: Ethics of Cities*, Allen Lane 2018.

<sup>27</sup> F. Tönnies, *Wspólnota i stowarzyszenie. Rozprawa o komunizmie i socjalizmie jako empirycznych formach kultury*, przeł. M. Łukasiewicz, Warszawa 1988.

<sup>28</sup> P. Kubicki, *Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania*, Kraków 2016.

<sup>29</sup> <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>, 27 VII 2021.

## „SUPERBLOCKS” I „MIASTO 15-MINUTOWE”. INSPIRACJE DLA NOWYCH POLITYK MIEJSKICH

O kończącym się projekcie nowoczesności pisano już od kilku dekad, wskazując na specyfikę późnej nowoczesności<sup>30</sup> czy też ponowoczesności<sup>31</sup>. Pomijając w tym miejscu szczegółowe analizy poświęcone tej problematyce, zgodzić się należy z Zygmuntem Baumanem, twierdzącym, iż przełom milenium stanowi swoiste interregnum<sup>32</sup>, okres przejściowy pomiędzy kończącą się epoką nowoczesności a wyłaniającym się nowym projektem, którego nie potrafimy jeszcze dokładnie opisać ani zdefiniować. Jedno, co wiemy już na pewno, to to, że miasta kształtowane podług wymogów nowoczesności stają się z wielu powodów dysfunkcyjne w nowej, wyłaniającej się rzeczywistości. To, co stało się impulsem nowoczesności – wielkomiejskie anonimowe *Gesellschaft* oraz samochód jako symbol powojennego boomu gospodarczego, obecnie okazuje się jednym z największych problemów zrównoważonego rozwoju miast. Duża energochłonność i słabe więzi społeczne stały się kluczowymi wyzwaniami dla miast w nowej rzeczywistości, zwłaszcza w kontekście ich odradzania się w postpandemicznej rzeczywistości.

Problemy te nie są oczywiście nowe, na negatywne skutki dominacji myślenia pro-samochodowego w mieście zwracał uwagę już Jane Jacobs w połowie XX wieku, argumentując, że modernistyczne założenia urbanistyczne niszczą jeden z najważniejszych zasobów miasta: tożsamość lokalną i „gęste” relacje społeczne<sup>33</sup>. W ostatnich dekadach symbolem takiej zmiany stały się publikacje duńskiego urbanisty Jana Gehla, zwłaszcza takie książki jak: *Życie między budynkami* (2009)<sup>34</sup> oraz *Miasta dla ludzi* (2014)<sup>35</sup>, stanowiące inspirację dla nowego urbanizmu. Niemniej jednak to dopiero w ostatnich latach, w kontekście narastającego kryzysu klimatycznego, kwestia transformacji miast, która czyniłaby je bardziej odpornymi na tego typu zagrożenia, stała się kluczowym wyzwaniem dla polityk miejskich. Pandemia COVID-19 potwierdziła konieczność wprowadzania takich zmian, a wyjątkowa sytuacja kryzysu stworzyła okazję do przeprowadzenia gruntownych modyfikacji. Przykłady Barcelony (superblocks) i Paryża (miasto 15-minutowe), tak jak to zostało przedstawione we wstępie, mają szczególne znaczenie i warto im się w tym miejscu przyjrzeć bardziej szczegółowo.

Barcelona, przystępując do wdrożenia nowej polityki miejskiej, cieszyła się wątpliwą sławą jednej z najbardziej zatłoczonych samochodami metropolii europejskich. Jak

<sup>30</sup> Por. A. Giddens, *Nowoczesność i tożsamość*, przeł. A. Szulżycka, Warszawa 2001; U. Beck, *Spółczesność ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, przeł. S. Cieśla, Warszawa 2002.

<sup>31</sup> Por. Z. Bauman, *Ponowoczesność jako źródło cierpień*, Warszawa 2000; F. Lyotard, *Kondycja ponowoczesna*, przeł. M. Kowalska, J. Migasiński, Warszawa 1997.

<sup>32</sup> Z. Bauman, *Times of Interregnum*, „Ethics & Global Politics” 2012, vol. 5, no. 1, s. 49-56.

<sup>33</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, przeł. Ł. Mojsak, Warszawa 2014.

<sup>34</sup> J. Gehl, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, przeł. M.A. Urbańska, Kraków 2009.

<sup>35</sup> J. Gehl, *Miasta dla ludzi*, przeł. S. Nogalski, Kraków 2014.



podaje branżowy portal PublicSpace.org: w Barcelonie na jeden kilometr kwadratowy przypada 7000 samochodów, dla porównania w Madrycie jest ich 3000, w Paryżu 1500, a w Londynie 1200, co – jak podkreślają badacze – ma fatalne skutki dla sprawiedliwości przestrzennej i zdrowia mieszkańców miasta. Ponad 60% przestrzeni publicznej Barcelony jest oddane samochodom, mimo że są one wykorzystywane jedynie do 20% podróży miejskich, a średnia liczba osób przypadająca na jeden samochód wynosi zaledwie 1,2 osoby. Dodatkowo każdego roku ponad 700 osób umiera przedwcześnie z powodu zanieczyszczenia powietrza, które znacznie przekracza limity ustalone przez WHO, co czyni Barcelonę drugim najbardziej zanieczyszczonym dużym miastem w Unii Europejskiej<sup>36</sup>. Odpowiedzią władz miasta na tę sytuację jest wdrażana aktualnie polityka miejska określana jako „superblocks”, co można na język polski tłumaczyć jako „superkwartały”. Działania te polegają na takim zarządzaniu ruchem i przearanżowaniu przestrzeni miejskiej, aby zwiększyć udział ogólnodostępnych przestrzeni publicznych i usług oferowanych lokalnej społeczności. Pierwszy eksperymentalny projekt wdrożono w życie w 2016 roku, a rezultaty okazały się na tyle zadawalające, że władze miasta w odpowiedzi na wyzwania stojące przed miastem zdecydowały się przearanżować większość dzielnic śródmiejskich, czyniąc z tego flagowy projekt zmieniający oblicze stolicy Katalonii. W jednym z oficjalnych dokumentów opublikowanych przez władze miejskie Barcelony, uzasadniającym sens wdrażania nowej polityki miejskiej, można przeczytać między innymi, że dzisiejsze ulice muszą być na nowo zdefiniowane jako przestrzenie publiczne; jako miejsca zamieszkania i przestrzenie społeczne animujące lokalne życie dzielnic; jako zielone przestrzenie przeznaczone do gier i zabaw dla dzieci i centra życia społeczności lokalnych. Ulice muszą ponownie odzyskać funkcje społeczne, promować aktywne życie społeczności lokalnych, włączając w to osoby w różnym wieku i o różnym pochodzeniu. Uzasadnienie kończy się manifestem: *Musimy ponownie wypełnić ulice miasta życiem*<sup>37</sup>.

W praktyce odzyskiwanie ulic wygląda w sposób następujący. Wewnętrzne ulice „superblocks” miały 25 m, 5 m po obu stronach przeznaczonych było na chodniki, a 10 m na trzypasową ulicę oraz miejsca parkingowe dla samochodów. Po wprowadzeniu zmian dla ruchu samochodowego pozostał tylko jeden pas, a samochody muszą skręcać pod kątem 90 stopni na każdym skrzyżowaniu. Oznacza to, że na każdym odcinku ulicy 75% powierzchni zajmowanej niegdyś przez samochody zostało uwolnione, a na każdym skrzyżowaniu odzyskano 2000 m<sup>2</sup> przestrzeni miejskiej<sup>38</sup>.

Obecnie na różnych etapach wdrażanych jest pięć „superblocks” w następujących dzielnicach<sup>39</sup>: Hostafrancs, Horta, La Maternitat, Poblenou, Sant Antoni oraz Sant

<sup>36</sup> <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>, 27 VII 2021.

<sup>37</sup> *The Implementation of the Superblocks Programme in Barcelona: „Filling our streets with life”*, Ajuntament de Barcelona, 2018, [online] file:///C:/Users/user1/AppData/Local/Temp/Annex1\_Barcelona%20Superblock.compressed.pdf, 12 X 2021.

<sup>38</sup> <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>, 28 VII 2021.

<sup>39</sup> Na potrzeby artykułu używam określenia „dzielnice”, choć opisywane obszary (sąsiedztwa) faktycznie nie stanowią dzielnic w sensie administracyjnym. Wynika to z problemów terminologicznych. W języku polskim trudno znaleźć odpowiednik terminu *neighborhoods* (sąsiedztwo), używanego w ramach

Ramón. Przedstawienie pełnej analizy wpływu „superblocks” na podnoszenie odporności miasta i jakości życia jest na tym etapie jeszcze niemożliwe z dwóch zasadniczych powodów. Po pierwsze, ich wdrażanie znajduje się na różnych etapach, od funkcjonującego już od 2016 roku pierwszego „superblock” w Poblenou, po prace wdrożeniowe w innych dzielnicach. Po drugie, dzielnice, w których wdrażane są „superblocks”, znacznie różnią się od siebie, dlatego też trudno tu o generalne wnioski. Przykładowo Poblenou to niegdyśiejsze przemysłowe centrum nazywane „katalońskim Manchesterem”. Obecnie jest to dzielnica o silnej tożsamości lokalnej, charakteryzuje się stosunkowo niedużym (jak na standardy Barcelony) natężeniem ruchu samochodowego i zamieszкана jest przez stosunkowo młodych ludzi. Dodatkowo projektowana według planów Cedry, wręcz modelowo nadawała się na realizację pierwszego eksperymentalnego „superblock”<sup>40</sup>. Z uwagi jednak na położenie w bezpośrednim sąsiedztwie popularnych plaż, a także faktu, że znajduje się tam sporo poprzemysłowych terenów i budynków, dzielnica podlega obecnie intensywnym procesom gentryfikacji, stając się wielkim placem budowy pod sieciowe hotele i nowe apartamentowce. Natomiast inna dzielnica, w której wdrożono program „superblock” – Sant Antoni – jest częścią centralnej dzielnicy Eixample, charakteryzującej się bardzo dużym natężeniem ruchu samochodowego i zdecydowanie starszą populacją.

Dotychczasowe analizy procesu wdrażania „superblocks” koncentrowały się przede wszystkim na kwestii poprawy zdrowia mieszkańców miasta. Zespół badawczy analizujący to, czy i w jaki sposób „superblocks” wpływają na poprawę zdrowia mieszkańców Barcelony, w podsumowaniu swojego raportu pisał między innymi: *Wykazaliśmy, że superblocks mogą potencjalnie zmniejszyć ryzyko przedwczesnej śmierci i znacznie wydłużyć oczekiwaną długość życia poprzez redukcję zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz zwiększenie dostępu do terenów zielonych i stymulowanie aktywności fizycznej. Skala szacowanego wpływu na poprawę zdrowia mieszkańców powinna przemawiać za szybkim wdrożeniem projektu w Barcelonie i rozszerzeniem na inne miasta, w których można oczekiwać podobnych korzyści zdrowotnych. Aby zapewnić pełną i sprawiedliwą dystrybucję korzyści zdrowotnych, model superbloks powinien być konsekwentnie wdrażany w całym mieście*<sup>41</sup>.

Inni badacze zwracali jednak uwagę na problemy natury politycznej we wdrażaniu „superblocks”. Autorzy badań realizowanych w kontekście pilotażowego „superblock” w Poblenou w 2017 roku podkreślali, że przypadek „superblock” stanowi dowód na to, że transformacja miejska musi stawić czoła nieuniknionym barierom społeczno-politycznym i tym samym konieczne jest budowanie koalicji, które pozwolą

---

studiów miejskich na określenie obszarów miasta o wyraźnych granicach i lokalnej tożsamości. Terminy takie jak: kwartał, osiedle czy dzielnica z różnych powodów nie oddają istoty pojęcia „sąsiedztwa”.

<sup>40</sup> Wdrażanie pilotażowanego projektu „superblock” odbywało się jednak bez partycypacji społecznej, co spotkało się z krytyką, zwłaszcza społeczności lokalnej. Do dziś w tej okolicy można zobaczyć obok powszechnych manifestów za niepodległością Katalonii także wiszące na balkonach banery z hasłami przeciw idei „superblock”.

<sup>41</sup> N. Mueller i in., *Changing the Urban Design of Cities for Health: The Superblock Model*, „Environment International” 2021, vol. 134.

na kształtowanie konsensusu co do wyobrażeń o przyszłości miasta. Badacze zwracali uwagę także na ewolucję postaw wobec „superblock” w Poblenou, od konfliktu w latach 2017 i 2018 po rosnącą akceptację społeczną wraz z odczuwalnymi korzyściami wynikającymi z transformacji, zwłaszcza w kontekście rozwoju placów zabaw i zieleni miejskiej<sup>42</sup>.

Dotychczasowe „superblocks” realizowane były w dzielnicach o różnym charakterze, jednak pewną cechą wspólną jest to, że można je opisać jako strefy *communitas* w znaczeniu, jakie terminowi temu nadał Victor Turner, który przekonywał, że w takich miejscach łatwiej o eksperymenty w sferze norm i zachowań. Zgodnie z jego założeniami: *Kiedy badamy instytucje kultury, musimy przyglądać się lukom, niszom, przerwom, a na peryferiach struktury społecznej nawet znajdować mimowolne kulturowe uznanie tego pierwotnego trybu relacji międzyludzkich. Z drugiej strony, w czasach gwałtownej i trwałej zmiany społecznej właśnie communitas często okazuje się centralne*<sup>43</sup>.

W tym sensie wdrażane eksperymentalne polityki miejskie w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch pandemii COVID-19 były laboratorium zmiany i to one stają się obecnie „centralne”, wyznaczając ramy dla polityki miejskich dla przyszłej postpandemicznej Europy odradzającej się w ramach „Europejskiego Zielonego Ładu” i programu odbudowy określanego „Nowym Europejskim Bauhausem”.

Transformacja tkanki miejskiej Paryża realizowana jest w ramach idei „miasta 15-minutowego”. Koncepcja ta zakłada takie przearanżowanie przestrzeni miejskiej, aby większość codziennych miejskich spraw można realizować w przestrzeni nieprzekraczającej 15-minutowych podróży, co pozwala redukować zanieczyszczenie powietrza generowane nadmiernymi podróżami miejskimi oraz wzmacniać więzi społeczne w obrębie dzielnicy (sąsiedztwa). Koncepcję miasta 15-minutowego zaprezentował w 2016 roku Carlos Moreno, profesor paryskiej Sorbony oraz doradca mera Paryża. Idea została spopularyzowana przez mer Paryża Anne Hidalgo, która ideę miasta 15-minutowego uczyniła ważnym elementem swojej kampanii wyborczej, gdy w 2020 roku ubiegała się o reelekcję. W okresie pandemii idea miasta 15-minutowego zyskała ogromną popularność i obecnie wiele miast deklaruje jej wdrażanie, upatrując w tym istotnego impulsu pozwalającego na odradzanie się miast po pandemii<sup>44</sup>. Jak podkreślają Georgia Pozoukidou i Zoi Chatziyiannaki, w okresie pandemii dzielnica (sąsiedztwo) stanowiła często jedyne miejsce, w którym można było realizować podstawowe potrzeby. W związku z tym coraz więcej włodarzy miast na całym świecie przyjmuje ideę 15-minutowego miasta. Rekomendacje C40 Cities, międzynarodowej koalicji burmistrzów skupiającej się na zmianach klimatycznych i zrównoważonym rozwoju, wskazują, że wdrożenie idei miasta 15-minutowego może pomóc obszarom miejskim

<sup>42</sup> Ch. Zografos i in., *The Everyday Politics of Urban Transformational Adaptation: Struggles for Authority and the Barcelona Superblock Project*, „Cities”, vol. 99.

<sup>43</sup> V. Turner, *Gry społeczne, pola i metafory. Symboliczne działanie w społeczeństwie*, przeł. W. Usakiewicz, Kraków 2005, s. 225.

<sup>44</sup> Więcej na ten temat na portalu koalicji miast „C40Cities” (<https://www.c40.org/cities>).

wyjść z finansowego kryzysu spowodowanego skutkami pandemii COVID-19<sup>45</sup>. Także sam autor koncepcji wraz ze współpracownikami zwracali uwagę, że społeczno-ekonomiczne skutki pandemii dla miast były wyjątkowo ciężkie. Kolejne lockdowny, wprowadzane w celu ograniczania zakażeń, uświadomiły konieczność radykalnego prze-myślenia istoty miasta, co doprowadziło do „ponownego odkrycia” koncepcji miasta 15-minutowego, oferującej nowatorską perspektywę chrono-urbanizmu<sup>46</sup>.

Mimo że idea miasta 15-minutowego jest dziś realizowana w różnym zakresie w wielu miastach, to Paryż stanowi prawdziwe laboratorium tej zmiany. Po pierwsze, wynika to z faktu, że koncepcja ta narodziła się właśnie tutaj i ma tu silne wsparcie polityczne. Po drugie, jest to w dużej mierze uwarunkowane specyfiką samego miasta. Paryż ma bardzo zwartą zabudowę urbanistyczną i dużą gęstość zaludnienia, przekraczającą 20 000 osób na metr kwadratowy. Ponadto paryskie dzielnice charakteryzują się silną lokalną tożsamością i mają dobrze rozwiniętą sieć usług, a także rozbudowany system parków kieszonkowych i innych miejsc, gdzie można odpocząć czy urządzić piknik sąsiedzki. Dodatkowo w myśl idei miasta 15-minutowego istotną rolę mają odgrywać szkoły pełniące funkcję centrów życia lokalnego, ruch wokół nich zostanie mocno ograniczony, a one same mają stawać się zielonymi oazami w mieście otwartymi dla mieszkańców także w weekendy. Planowana jest decentralizacja usług publicznych, które mają być dostępne jak najbliżej mieszkańców, w każdej dzielnicy czy wręcz na poszczególnych ulicach. Ważną rolę we wdrażaniu modelu miasta 15-minutowego odgrywa także doskonała identyfikacja w przestrzeni publicznej, kształtująca tożsamość lokalną. Chodzi tu przede wszystkim o bardzo czytelne mapy najbliższej okolicy z wyszczególnieniem tego, co znajduje się w zasięgu 5- i 10-minutowego spaceru. Plany są dostępne właściwie na każdym kroku – na kioskach, publicznych toaletach, przystankach autobusowych i adresowane przede wszystkim do społeczności lokalnych, a nie turystów. Ma to bardzo istotne znaczenie w kontekście wykluczenia cyfrowego, wciąż istotnego problemu nawet w globalnych metropoliach. Nadal spora część mieszkańców miast nie ma możliwości lub/i kompetencji, aby posługiwać się różnymi aplikacjami ułatwiającymi funkcjonowanie w mieście, które rozwijały się dynamicznie w ramach idei *smart city*.

Kluczową rolę we wdrażaniu idei miasta 15-minutowego odgrywa kwestia odzyskiwania przestrzeni publicznych, dotychczas zdominowanych przez samochody. Przykładowo w okresie pandemii, jak informuje branżowy portal Miasto2077: (...) *tymczasowe kawiarniane ogródki tworzone w czasie pandemii na miejscach dla samochodów, by miały ułatwić korzystanie z gastronomii, zostaną na stałe. Taką możliwość francuska stolica stworzyła prawie 9 tys. kawiarniom, barom i restauracjom. Ogłoszone w czerwcu 2020 przepisy pozwalają takim lokalom przejąć aż 3 miejsca parkingowe przed budynkiem, by otworzyć tam „letni ogródek”. Można także ubiegać się o „całoroczny taras”, pod*

<sup>45</sup> G. Pozoukidou, Z. Chatziyiannaki, *15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia*, „Sustainability” 2021, vol. 13, no. 2.

<sup>46</sup> C. Moreno i in., *Introducing the „15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, „Smart Cities” 2021, vol. 4, no. 1, s. 93-111.

warunkiem że nie zajmie on więcej niż jedno miejsce parkingowe. Następne, po gastronomii, w kolejce do tarasów są kwiaciarnie, księgarnie i sklepy muzyczne. „Ogródki” wpisują się w długofalowy plan, by ograniczyć liczbę miejsc parkingowych w Paryżu o 60 tys.<sup>47</sup>

## PODSUMOWANIE

W obu analizowanych przypadkach transformacja tkanki miejskiej ma w pierwszej kolejności przystosować miasta do wyzwań związanych ze zmianami klimatu i uczynić je bardziej ekologicznymi. Ponadto ma stać się też impulsem przywracającym w praktyce ideę miasta jako dobra wspólnego (*commons*), bazującą na zrównoważonym rozwoju i przeciwdziałaniu wykluczeniu, gdzie kluczową rolę w organizowaniu życia społecznego odgrywa sąsiedztwo (*neighborhoods*) kształtowane dzięki silnym więziom społecznym i zaufaniu. Mimo że kwestie sąsiedztwa obecne były w analizach socjologicznych od samych początków formowania się socjologii miasta w ramach szkoły chicagowskiej<sup>48</sup>, to skutkiem dominacji nowoczesnych *Gesellschaft*, w dotychczasowych politykach miejskich kwestia ta miała charakter drugoplanowy. Obserwowane już od pewnego czasu pochwały *vie du quartier* (życie dzielnicy) i cnót lokalności<sup>49</sup> znacznie zyskały na wartości w okresie pandemii. Dlatego też z dużą dozą prawdopodobieństwa można zakładać, że wdrażane obecnie nowe polityki miejskie w Paryżu i Barcelonie będą stanowić punkt odniesienia dla innych miast europejskich, które poszukują nowych impulsów rozwojowych w przyszłej, postpandemicznej rzeczywistości. Tym samym mamy możliwość obserwowania tego, w jaki sposób historyczna tkanka miast europejskich jest dostosowywana do nowych wyzwań w ramach idei miasta odpornego z zachowaniem tożsamości i specyfiki miast kształtowanych w procesie długiego trwania.

## BIBLIOGRAFIA

- Barber B., *Gdyby burmistrzowie rządili światem*, przeł. H. Jankowska, K. Makaruk, Warszawa 2014.
- Bauman Z., *Ponowoczesność jako źródło cierpień*, Warszawa 2000.
- Bauman Z., *Times of Interregnum*, „Ethics & Global Politics” 2012, vol. 5, no. 1, s. 49-56.
- Beck U., *Spółeczeństwo ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, przeł. S. Cieśla, Warszawa 2002.
- Benevolo L., *Miasto w dziejach Europy*, przeł. H. Cieśla, Warszawa 1996.
- Benjamin W., *Pasaże*, przeł. I. Kania, Kraków 2005.

<sup>47</sup> <https://www.miasto2077.pl/9-tysiecy-ogrodkow-kawiarnianych-w-paryzu-stoi-na-miejscach-wczesniej-przeznaczonych-do-parkowania>, 2 VIII 2021.

<sup>48</sup> M. Nowak, A. Siatkowski, *The Late Modernist Community in the Late Socialistic Block of Flats: The Issue of Urban Neighbourhood Vitality in Poland*, „Journal of Housing and the Built Environment” 2021.

<sup>49</sup> R. Sennett, *Upadek człowieka publicznego*, s. 227-228.



- Caillois R., *Paryż, mit współczesny*, [w:] R. Caillois, *Odpowiedzialność i styl. Eseje o formach wyobraźni*, przeł. J. Błoński, Warszawa 1967.
- Cohen B., *What Exactly Is a Smart City?*, „Co. Exist” 2012, vol. 19.
- Dymnicka M., *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*, Warszawa 2013.
- Dzionek M., *W stronę antropologii przestrzeni. Szkic do portretu*, [online] [www.anthropos.us.edu.pl/anthropos2/texty/dzionek.htm](http://www.anthropos.us.edu.pl/anthropos2/texty/dzionek.htm).
- European Commission, [online] [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu).
- Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, przeł. T. Krzyżanowski, M. Penkala, Warszawa 2010.
- Fukuyama F., *Koniec historii*, przeł. T. Bieroń, M. Wichrowski, Poznań 1996.
- Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, przeł. M.A. Urbańska, Kraków 2009.
- Gehl J., *Miasta dla ludzi*, przeł. S. Nogalski, Kraków 2014.
- Giddens A., *Nowoczesność i tożsamość*, przeł. A. Szulżycka, Warszawa 2001.
- Glaeser E., *Triumph of the City: How Urban Space Make Us Human*, London 2012.
- Harvey D., *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, przeł. A. Kowalczyk, Warszawa 2012.
- Harvey D., *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, Baltimore 1986.
- Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, przeł. Ł. Mojsak, Warszawa 2014.
- Kostrzewska M., *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów: wybrane przykłady*, Gdańsk 2013.
- Kubicki P., *Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania*, Kraków 2016.
- Landry Ch., *Kreatywne miasto. Zestaw narzędzi dla miejskich innowatorów*, przeł. O. Siara, Warszawa 2014.
- Liotard J.F., *Kondycja ponowoczesna*, przeł. M. Kowalska, J. Migasiński, Warszawa 1997.
- Majer A., *Odrodzenie miast*, Łódź–Warszawa 2014.
- Moreno C. i in., *Introducing the „15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, „Smart Cities” 2021, vol. 4, no. 1, s. 93-111, <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>.
- Miasto 2077, [online] [www.Miasto2077.pl](http://www.Miasto2077.pl).
- Mueller N. i in., *Changing the Urban Design of Cities for Health: The Superblock Model*, „Environment International” 2021, vol. 134, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>.
- Nowak M., Siatkowski A., *The Late Modernist Community in the Late Socialistic Block of Flats: The Issue of Urban Neighbourhood Vitality in Poland*, „Journal of Housing and the Built Environment” 2021, <https://doi.org/10.1007/s10901-021-09844-x>.
- Pozoukidou G., Chatziyiannaki Z., *15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia*, „Sustainability” 2021, vol. 13, no. 2, <https://doi.org/10.3390/su13020928>.
- Public Spaces, [online] [www.PublicSpaces.org](http://www.PublicSpaces.org).
- Sassen S., *The Global City*, Princeton–Oxford 1991.
- Sennett R., *Building and Dwelling: Ethics of Cities*, Allen Lane 2018.
- Sennett R., *Upadek człowieka publicznego*, przeł. H. Jankowska, Warszawa 2009.
- Smith N., *The New Urban: Gentrification and the Revanchist City*, London–New York 1996.



- Tönnies F., *Wspólnota i stowarzyszenie. Rozprawa o komunizmie i socjalizmie jako empirycznych formach kultury*, przeł. M. Łukasiewicz, Warszawa 1988.
- Turner V., *Gry społeczne, pola i metafory. Symboliczne działanie w społeczeństwie*, przeł. W. Usakiewicz, Kraków 2005.
- Zografos Ch. i in., *The Everyday Politics of Urban Transformational Adaptation: Struggles for Authority and the Barcelona Superblock Project*, „Cities” 2020, vol. 99, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>.

---

**Paweł KUBICKI** – dr hab., prof. UJ, socjolog i antropolog kultury, profesor uczelni w Instytucie Studiów Europejskich UJ. Specjalizuje się w badaniu społeczno-kulturowych aspektów rozwoju miast, autor kilkudziesięciu publikacji poświęconych tej problematyce, w tym pięciu książek, między innymi: *Miasto w sieci znaczeń. Kraków i jego tożsamości* (2010), *Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia z perspektywy długiego trwania* (2016), *The European Capital of Culture 2016 Effect: How the ECOC Competition Changed Polish Cities* (2020), *Ruchy miejskie w Polsce* (2020).