

Prof. dr hab. Bolesław Domański
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Jagielloński

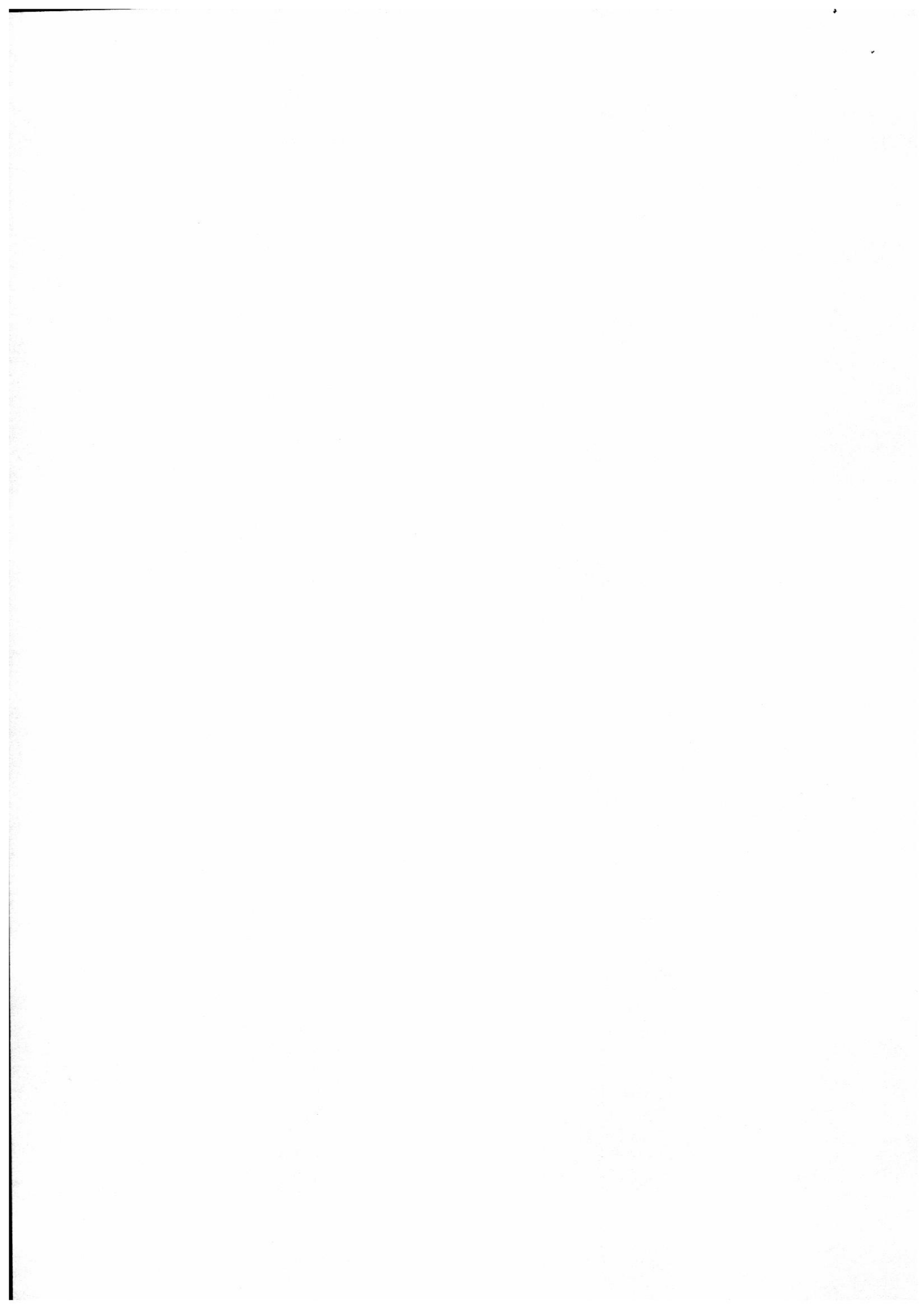
Recenzja
rozprawy doktorskiej mgr Jagody Guz
pt. *Ścieżki rozwoju miast*
województwa łódzkiego

Rozwój miast, przemiany sieci miejskiej oraz ich uwarunkowania należą do klasycznych przedmiotów zainteresowań w geografii oraz w dyscyplinach pokrewnych. Ich wyjaśnianie jest przedmiotem wielu koncepcji teoretycznych i poświęcono im ogromną ilość badań empirycznych. Problematyka ta jest wyjątkowo rozległa i wielowątkowa. Mechanizmy i czynniki rozwoju miast wciąż stanowią przedmiot ożywionej dyskusji, zwłaszcza w sytuacji zmieniających się uwarunkowań gospodarczych, społecznych i politycznych.

Mgr Jagoda Guz stawia sobie w recenzowanej rozprawie za cel zidentyfikowanie ścieżek rozwoju wszystkich miast województwa łódzkiego, poza Łodzią, oraz określenie wpływu jaki wywarły na nie wybrane czynniki. Formułuje dwie hipotezy, które mają zostać zweryfikowane w toku badań empirycznych. Pierwsza z nich mówi o zależności złożoności ścieżki rozwoju od wielkości miast w kategoriach demograficznych (liczby mieszkańców), druga natomiast o decydującym wpływie położenia miast dla ich rozwoju.

Podjęte przez autorkę przedsięwzięcie badawcze jest niewątpliwie ambitne zarówno ze względu na szeroki zakres geograficzny, jak i czasowy opracowania. Obejmuje ono 43 miasta województwa łódzkiego oraz długi okres od momentu powstania miasta (jego lokacji lub nadania miejscowości statusu miejskiego) do czasów współczesnych. Wyłączenie z badań Łodzi jako wielkiego ośrodka miejskiego o radykalnie odmiennych cechach od pozostałych miast regionu uznać należy za w pełni uzasadnione.

Autorka wykorzystuje w swoich badaniach bardzo szeroką gamę różnych źródeł informacji – od powszechnych spisów ludności, przez roczniki statystyczne po monograficzne opracowania historyczne i geograficzne poszczególnych miast. Łączy analizę ilościową opartą na danych statystycznych, posługując się w szczególności współczynnikiem korelacji



rang rho-Spearmana, z analizą jakościową obejmującą interpretację wpływu różnych wydarzeń na rozwój poszczególnych miast. Wprowadza także własne oryginalne rozwiązania metodyczne w postaci skonstruowanych przez siebie wskaźników i współczynników oraz nowe sposoby wizualizacji uzyskanych wyników.

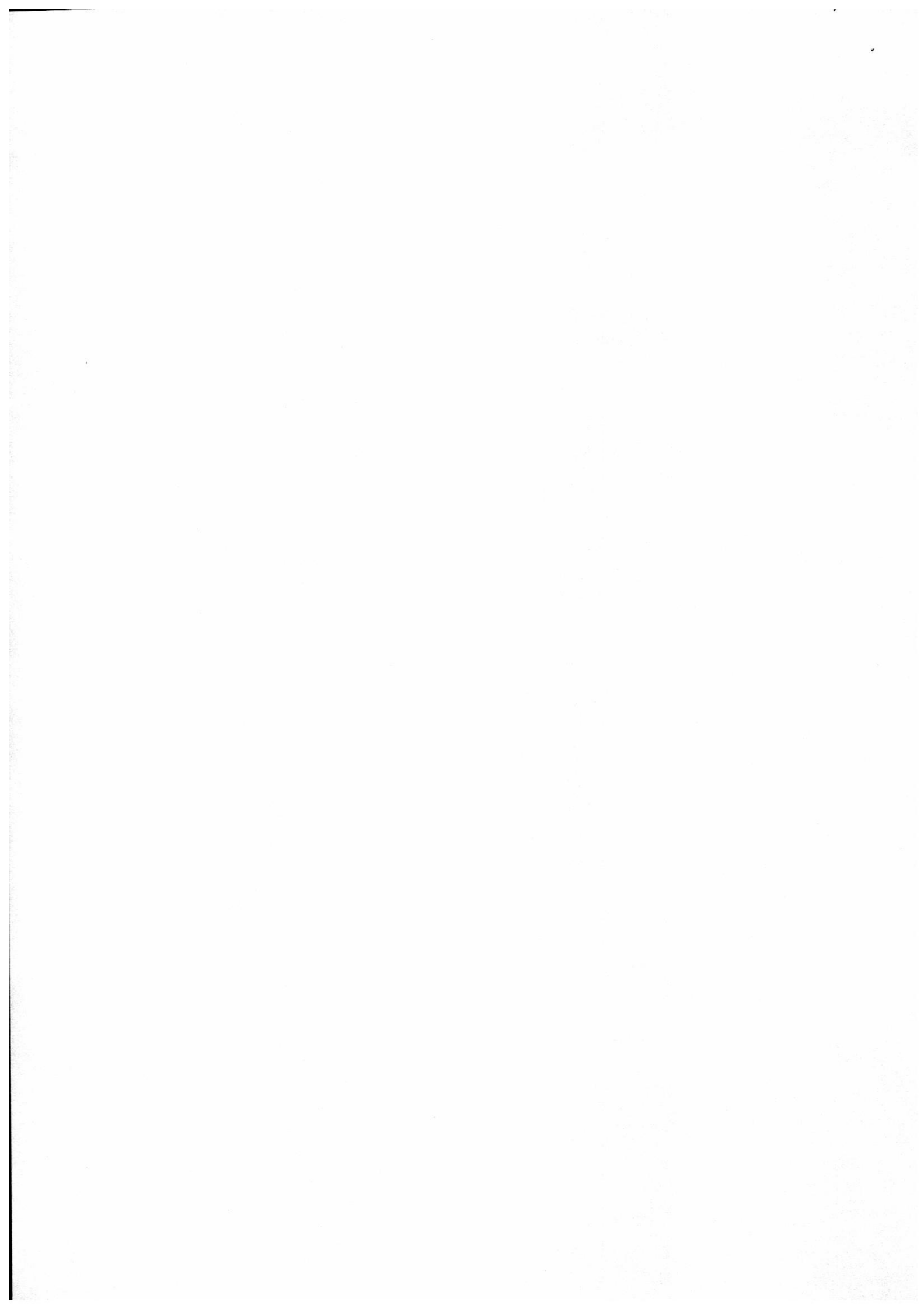
Praca składa się ze wstępu, rozdziałów od drugiego do szóstego, w których zaprezentowano szczegółowo przeprowadzoną przez autorkę analizę empiryczną i jej wyniki, oraz podsumowania i załączników obejmujących m.in. wykaz zakładów przemysłowych działających w miastach regionu oraz graficzne przedstawienie ścieżek rozwoju wszystkich badanych miast.

W rozdziale wstępnym dokonano przeglądu różnych ujęć sieci osadniczej i miasta, omówiono teorię zależności od ścieżki oraz zarysowano przyjęte założenia badawcze, sposób analizy i źródła danych. Szczegółową prezentację metod analizy, w tym wykorzystanych wskaźników przeniesiono do dalszych rozdziałów. Zwraca uwagę brak szerszego odniesienia do koncepcji teoretycznych dotyczących miast, ich funkcji i rozwoju, w tym teorii ośrodków centralnych W. Christallera czy teorii bazy ekonomicznej, a także brak definicji podstawowego, tytułowego pojęcia ścieżki rozwoju miasta.

Układ zasadniczej części pracy, złożonej z pięciu głównych rozdziałów, jest zasadniczo przejrzysty, chociaż przyporządkowanie treści do niektórych rozdziałów może być dyskusyjne. Rozwój miast do II wojny światowej jest przedmiotem analizy w rozdziale drugim, ich rozwój w okresie powojennym w trzech kolejnych rozdziałach, a swego rodzaju syntezę, gdzie wydzielono typy ścieżek rozwoju miast, zaprezentowano w rozdziale szóstym.

Rozdział drugi poświęcono przedstawieniu genezy miast regionu z podziałem na miasta przedindustrialne i przemysłowe, a następnie określeniu ścieżek ich rozwoju do 1793 r. oraz w późniejszym okresie industrializacji do 1939 r. Oryginalny wkład autorki stanowi uchwycenie w sposób ilościowy zależności czasu lokacji średniowiecznych miast od położenia nad rzekami oraz przy szlakach komunikacyjnych (handlowych). W sposób szczegółowy przedstawiono rozwój przemysłu włókienniczego i innych branż w badanych miastach. Przeprowadzona analiza pokazuje znaczenie bliskości Łodzi dla wzrostu demograficznego miast w XIX wieku oraz położenia przy liniach kolejowych, które warunkowały w owym czasie rozwój przemysłu.

Przedmiotem rozważań w rozdziale trzecim są, jak to określono w jego tytule, „Demograficzno-społeczne podstawy rozwoju miast po 1945 r.” Analiza dynamiki wzrostu liczby ludności miast oraz typologia rozwoju demograficznego wg Webba prowadzi autorkę do wyróżnienia „demograficznych ścieżek” ich rozwoju w latach 1975-2011. Interesujący i



ważny element pracy stanowi pomiar wyposażenia miast w instytucje kultury, naukowo-badawcze, wypoczynkowo-turystyczne i zdrowotne dla aż pięciu momentów – lat 1946, 1958, 1975, 1989 i 2011. Stanowi on dla autorki podstawę dla zidentyfikowania ścieżek rozwoju w tym zakresie. Nie jest natomiast jasne dlaczego analiza wyposażenia instytucjonalnego znajduje się w rozdziale o „demograficzno-społecznych podstawach rozwoju”.

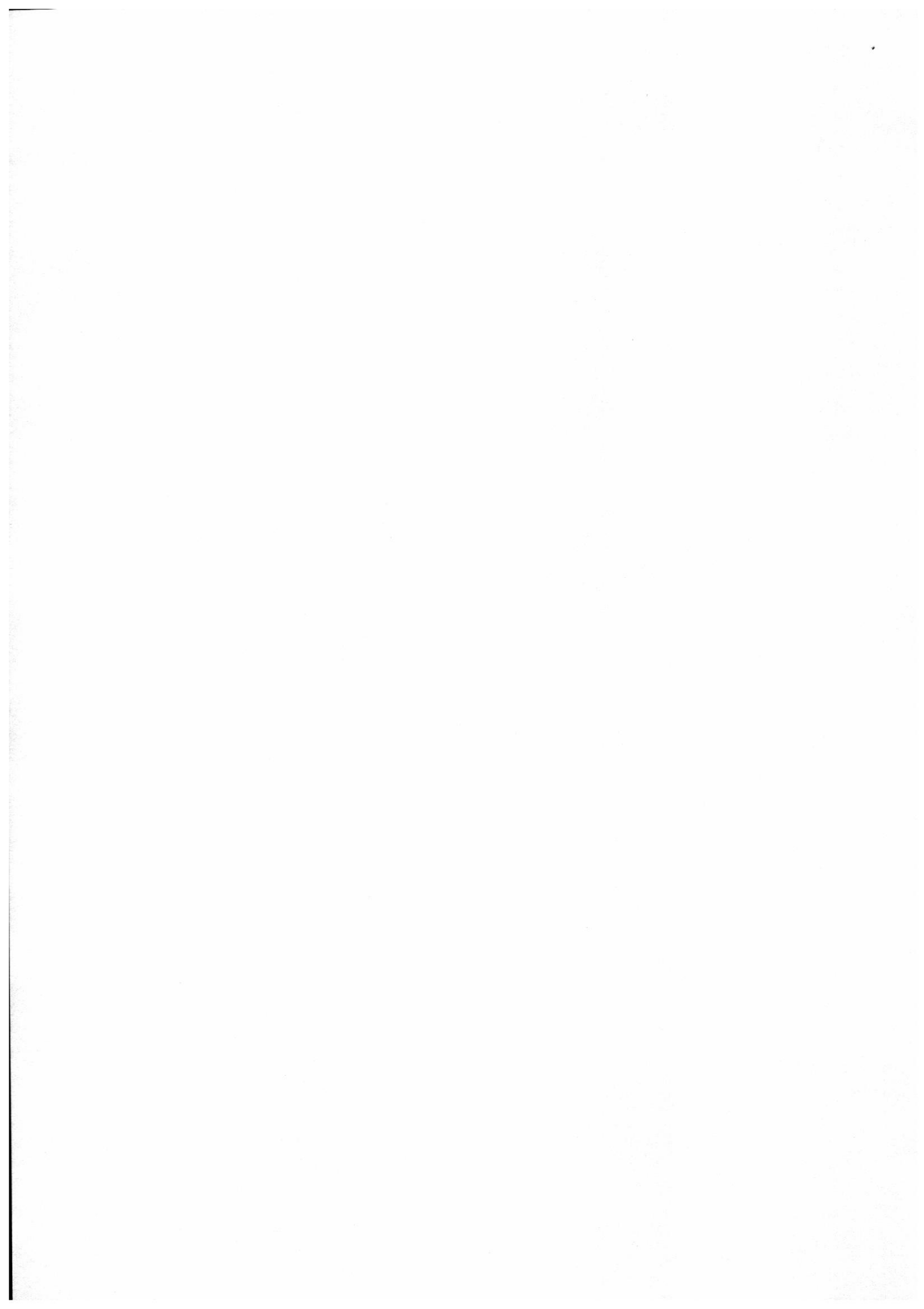
Struktura gospodarki miast analizowana jest w rozdziale czwartym. Za szczególnie wartościową uważam tu, pomimo ograniczeń wynikających z zakresu i jakości dostępnych danych GUS, analizę wielkości i struktury sektora egzogenicznego miast w 1995 i 2011 r. oraz specjalizacji gospodarczej miast w oparciu o liczbę zarejestrowanych w nich firm. Odrębny rozdział piąty dotyczy funkcji administracyjnych miast, zmian ich granic administracyjnych oraz wpływu położenia komunikacyjnego w stosunku do sieci dróg na dynamikę liczby ludności miast.

W przedostatnim rozdziale szóstym autorka dokonuje typologii ścieżek rozwojowych badanych 43 miast z punktu widzenia ich złożoności, wyróżniając ścieżki proste, złożone i wielokrotnie złożone. Do najistotniejszych konkluzji należy wykazanie braku związku między złożonością ścieżek rozwoju a położeniem blisko Łodzi oraz uzyskaną funkcją administracyjną (miasta wojewódzkiego lub powiatowego). Efektem przeprowadzonej analizy jest równocześnie potwierdzenie, że istnieje pozytywna zależność między złożonością ścieżek rozwoju a wielkością miasta w kategoriach liczby mieszkańców.

Zakończenie pracy stanowi rozdział zatytułowany podsumowanie, gdzie zebrano najważniejsze wyniki zaprezentowanych wcześniej badań. Podkreślono pozytywne zweryfikowanie hipotezy o wpływie rozwoju demograficznego miasta na złożoność ścieżki jego rozwoju oraz negatywne zweryfikowanie hipotezy o decydującym wpływie położenia miasta na jego rozwój – poza okresem przedprzemysłowym. Autorka wyraziła opinię o dużej trwałości wykształconych ścieżek rozwoju, co prowadzi ją do próby prognozy dalszego ich kształtowania w przyszłości.

Do atutów pracy zaliczyć trzeba bogate w treść, niezwykle starannie opracowane mapy i wykresy. Niewątpliwą wartość mają również materiały umieszczone w załącznikach, a zwłaszcza wykaz głównych zakładów przemysłowych funkcjonujących w miastach województwa łódzkiego oraz szczegółowe graficzne przedstawienie ścieżek rozwoju wszystkich badanych miast

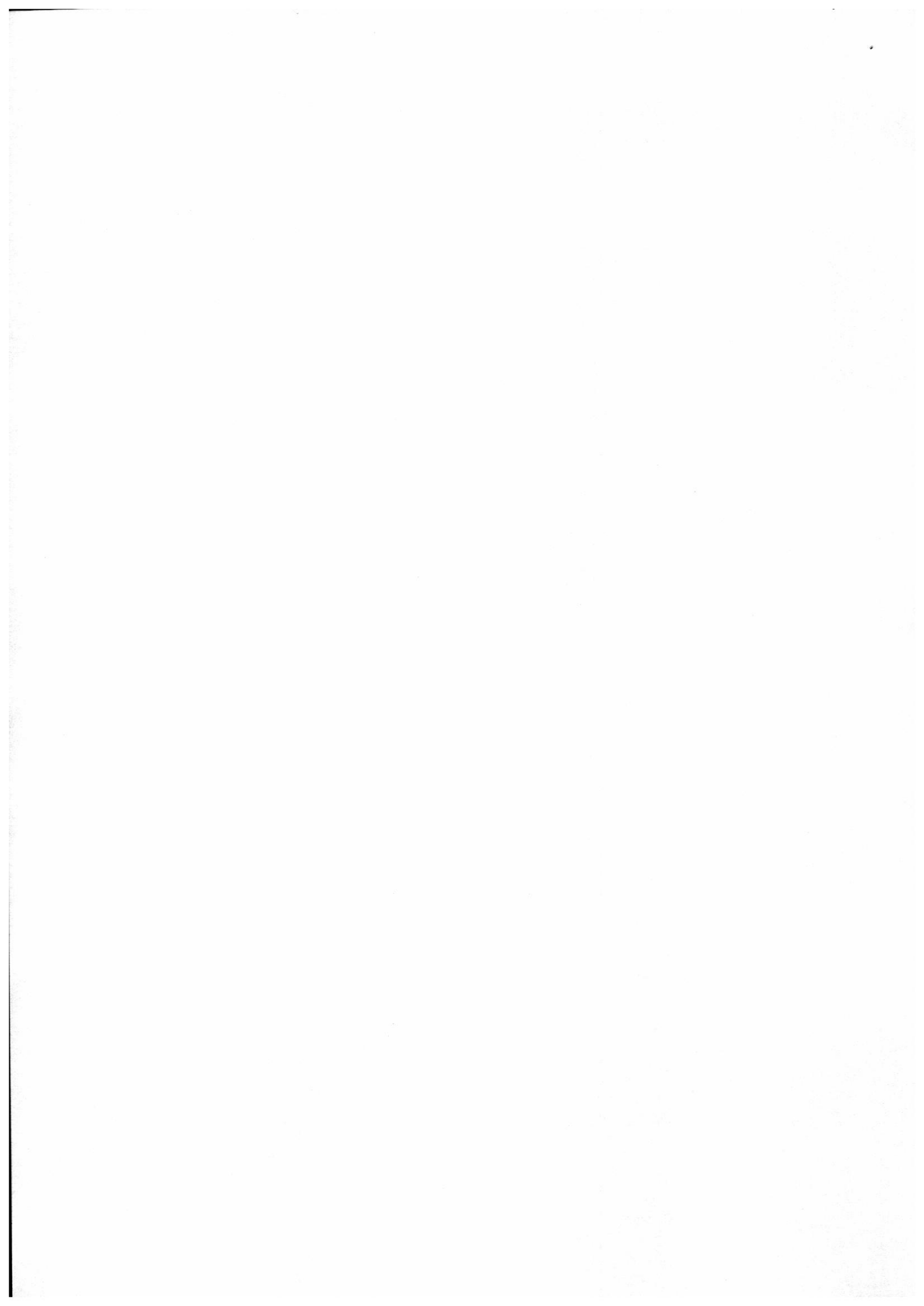
Lektura recenzowanej pracy nasuwa równocześnie kilka istotnych wątpliwości natury pojęciowej.



Podstawowa wątpliwość dotyczy rozumienia pojęcia „ścieżka rozwoju miasta”, które nie zostało w pracy jednoznacznie zdefiniowane. W ujęciu teorii zależności od ścieżki ścieżka rozwoju to „proces kształtowania się cech i funkcji danego układu przestrzennego (np. miasta, regionu)” (Gwosdz 2014, str. 21). W interpretacji uzyskanych wyników, ani w rozdziałach analitycznych, ani w podsumowaniu rozprawy, nie znalazła się próba dyskusji jak zidentyfikowane przez autorkę prawidłowości mają się do koncepcji zależności od ścieżki, omawianej na wstępie pracy. Nie są rozważane procesy i mechanizmy rozwoju, nie podjęto próby identyfikacji ścieżek samowzmacniających i reakcyjnych, punktów zwrotnych itd. Tym co nawiązuje do koncepcji zależności od ścieżki jest dążenie do identyfikacji wydarzeń, które zapoczątkowały pojawienie się danej ścieżki i czasu (momentu), gdy to nastąpiło.

Uderzający jest równocześnie fakt, że w pracy dotyczącej rozwoju miast niezwykle rzadko mowa jest o funkcjach miast, pojęcie to pojawia się głównie w odniesieniu do funkcji administracyjnej. Wydaje się, że pojęcie ścieżek rozwoju jest w pracy zdecydowanie nadużywane. Mamy tu w gruncie rzeczy do czynienia z analizą kształtowania się funkcji miast. Zastąpienie w wielu miejscach terminu „ścieżka rozwoju” terminem „funkcja” usuwa wątpliwości dotyczące wielu stwierdzeń, np. tego jak rozumieć „rozwój ścieżek”, skoro sama ścieżka jest pewnym procesem rozwoju, oraz tego jak rozwój miasta składać się może z licznych ścieżek rozwoju, np. komunikacyjnej, administracyjnej, przemysłowej i wypoczynkowo-turystycznej. Przyjęcie, że chodzi o funkcje komunikacyjną, przemysłową, turystyczną czy inną miast, pozwala też docenić jako osiągnięcie autorki rozprawy określenie tego kiedy i pod wpływem jakich zdarzeń zapoczątkowane zostało ich kształtowanie oraz kiedy i pod wpływem czego straciły one na znaczeniu, co w sposób szczegółowy przedstawiają wykresy ścieżek rozwoju umieszczone w załączniku. Przedstawiona typologia ścieżek czy raczej typologia miast ze względu na złożoność ich „ścieżek rozwoju” staje się również bardziej przekonująca jeśli uznamy, że jest to typologia miast ze względu na wielość (złożoność) ich funkcji.

Widoczny jest również brak uporządkowania pojęciowego w kwestii tego, jakie cechy lub zjawiska składają się lub mieszczą się w rozumieniu autorki w pojęciu „rozwoju” lub „ścieżki rozwoju” miasta, a jakie stanowią czynniki lub uwarunkowania tego rozwoju. Tytuły rozdziałów „gospodarcze uwarunkowania rozwoju miast” oraz „położenie i administracja jako czynniki rozwoju miast” mówią, że cechy (funkcje) gospodarcze i administracyjne traktowane są jako czynniki lub uwarunkowania rozwoju. Z drugiej jednak strony identyfikowane są one jako „ścieżki rozwoju” miast. Takie zamieszanie pojęciowe wynika zapewne częściowo z rozpatrywania rozwoju miasta przede wszystkim w kategoriach

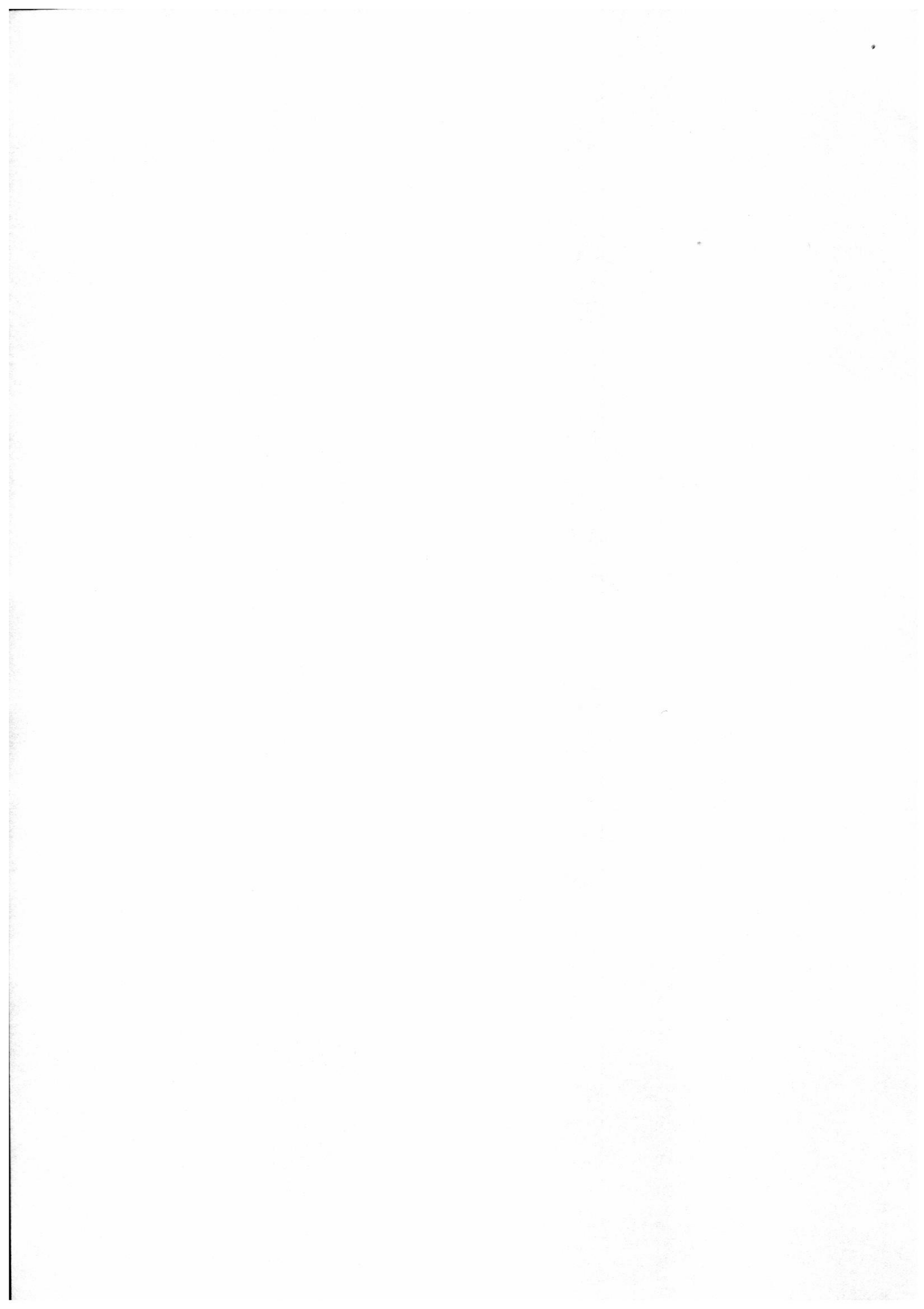


jego wzrostu demograficznego (o czym będzie jeszcze mowa dalej), ale utrudnia interpretację uzyskanych wyników. Czynniki kształtujące badane zjawisko powinny być jednoznacznie odróżniane i na poziomie koncepcyjnym i operacyjnym (pomiaru) od samego zjawiska, na które oddziałują. Takimi czynnikami, wpływ których na funkcje („ścieżki rozwoju”) miasta autorka z powodzeniem analizuje są położenie nad rzekami i położenie komunikacyjne.

W tym miejscu odnieść się trzeba do przyjętego w pracy założenia, że wzrost lub spadek liczby ludności miasta stanowi wyraz rozwoju lub regresu miasta. Założenie takie jest bardzo łatwe do skrytykowania. Biorąc pod uwagę długi, wielowiekowy zakres czasowy badań uznać je można z praktycznego względu za uzasadnione. Nie zmienia to faktu, że interpretując zaobserwowane prawidłowości należy wziąć pod uwagę ograniczenia jakie wynikają z przyjętego założenia. W przeciwnym razie stwierdzenia, że w ustroju socjalistycznym przemysł przyczynił się do rozwoju miast lub, że miasta w latach 1989-2011 przeżywały „wyraźny kryzys” mogą stać się przedmiotem łatwej krytyki. Można tego uniknąć zaznaczając, że przemysł przyczynił się do szybkiego wzrostu ludnościowego miast a po 1989 r. w wielu miastach zaznaczył się kryzys demograficzny.

W pracy występuje szereg innych drobnych niezręczności pojęciowych i terminologicznych. Nie powinno się utożsamiać liczby ludności ze społecznością lokalną, co uczyniono w głównym założeniu pracy na str. 10 i co znajduje wyraz w tytule rozdziału 3. o demograficzno-społecznych podstawach rozwoju miast, chociaż brak jest tu analizy zjawisk społecznych (poza demograficznymi). Zamiast pisanie o „strefach” społecznej, demograficznej, gospodarczej i administracyjnej, które „tworzą miasto” należałoby napisać o „sferach” społecznej, demograficznej itd. Określenia „regresja” miasta, „faza regresji” powinny zostać zastąpione określeniem „regres”. Bardziej odpowiednim terminem w odniesieniu do funkcji („ścieżki”) kulturowej byłoby określenie kulturalna.

Słabością pracy jest także brak osadzenia prowadzonych rozważań w odpowiednim kontekście teoretycznym, zwłaszcza ujęć teoretycznych dotyczących funkcji miast. Jestem przekonany, że interesująca byłaby przykładowo próba interpretacji na ile zidentyfikowane funkcje („ścieżki rozwoju”) miast powiązane są z ich pozycją w hierarchii osadniczej regionu. Autorka weryfikuje hipotezę o wpływie rozwoju demograficznego (dużej liczby mieszkańców) na złożoność ścieżek rozwoju miast, ale rodzi się pytanie czy nie mamy tu także do czynienia z zależnością w przeciwną stronę, tj. czy wielkość miasta w kategoriach liczby mieszkańców nie zależy od złożoności jego funkcji, które związane są w niemałym stopniu z pozycją miasta w hierarchii osadniczej. Ogólnie rzecz biorąc, rozwoju miast nie da się wyjaśnić bez rozważenia ich relacji z innymi miastami w ramach hierarchii miast oraz



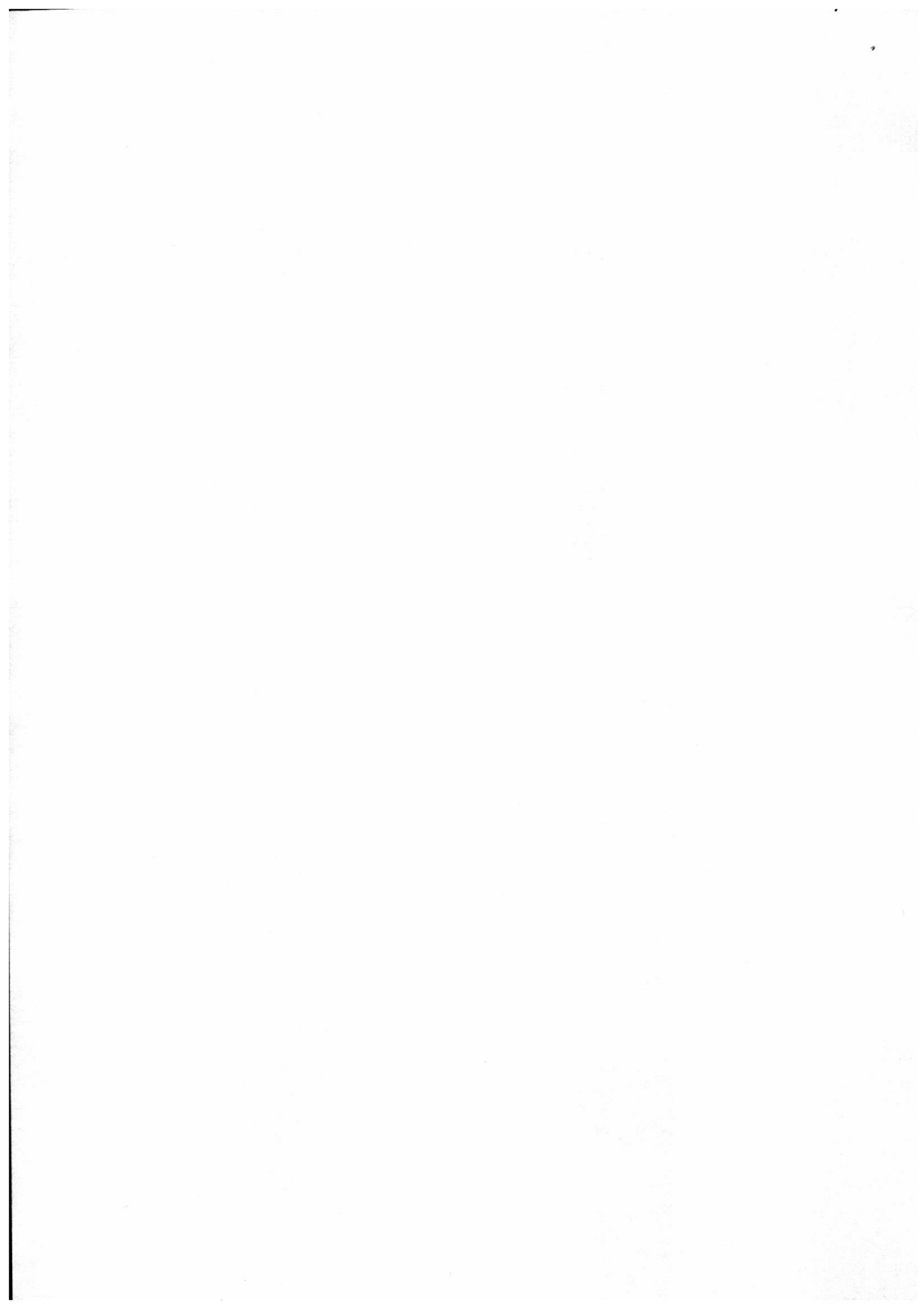
relacji z otoczeniem (zapleczem). Klasyczną teorią, do której należało się tu odnieść jest teoria ośrodków centralnych W. Christallera. Zaskakuje również brak odniesienia do teorii bazy ekonomicznej, skoro dokonano oszacowania wielkości sektora egzogenicznego (czyli bazy ekonomicznej) badanych miast. Szersza refleksja teoretyczna pozwoliłaby autorce niewątpliwie na bogatszą interpretację prawidłowości zidentyfikowanych w drodze analizy empirycznej.

Pojawiają się także pewne niejasności dotyczące metod analizy, które wynikają zapewne z niezbyt precyzyjnego opisu postępowania badawczego. Analizując wpływ położenia komunikacyjnego na datę lokacji miast, autorka pisze, iż w zależności od ich położenia na szlakach lokalnych, głównych lub przy ich skrzyżowaniu miastom „przyporządkowano rangi” od 1 do 7 (w przypisie do 6), a następnie „rangi zsumowano” itd. (str. 30). Opis taki sugeruje, że cechom położenia przypisywano przyjęte wartości punktowe czyli posłużono się skalą interwałową. W tej sytuacji użycie terminu „ranga” jest mylące, sugeruje bowiem posługiwanie się skalą rangową. Jeśli zastosowana skala pomiaru położenia komunikacyjnego miała charakter interwałowy, a do badania zależności z datą lokacji posłużono się współczynnikiem korelacji rang ρ -Spearmana, to należy domniemywać, że przed obliczeniem wartości współczynnika korelacji dokonano przejścia (przeliczenia) wskaźnika położenia komunikacyjnego ze skali interwałowej na skalę rangową. Nie zostało to jednak w tekście zaznaczone. Podobne wątpliwości dotyczące konstrukcji mierników w skali interwałowej, które następnie wykorzystywane są w obliczeniach korelacji rangowej, spotykamy ponownie w dalszej części pracy, np. na str. 100, gdzie w analizę wyposażenia miast w instytucje kościelne pisze autorka o „wagach” i „sumie wag”.

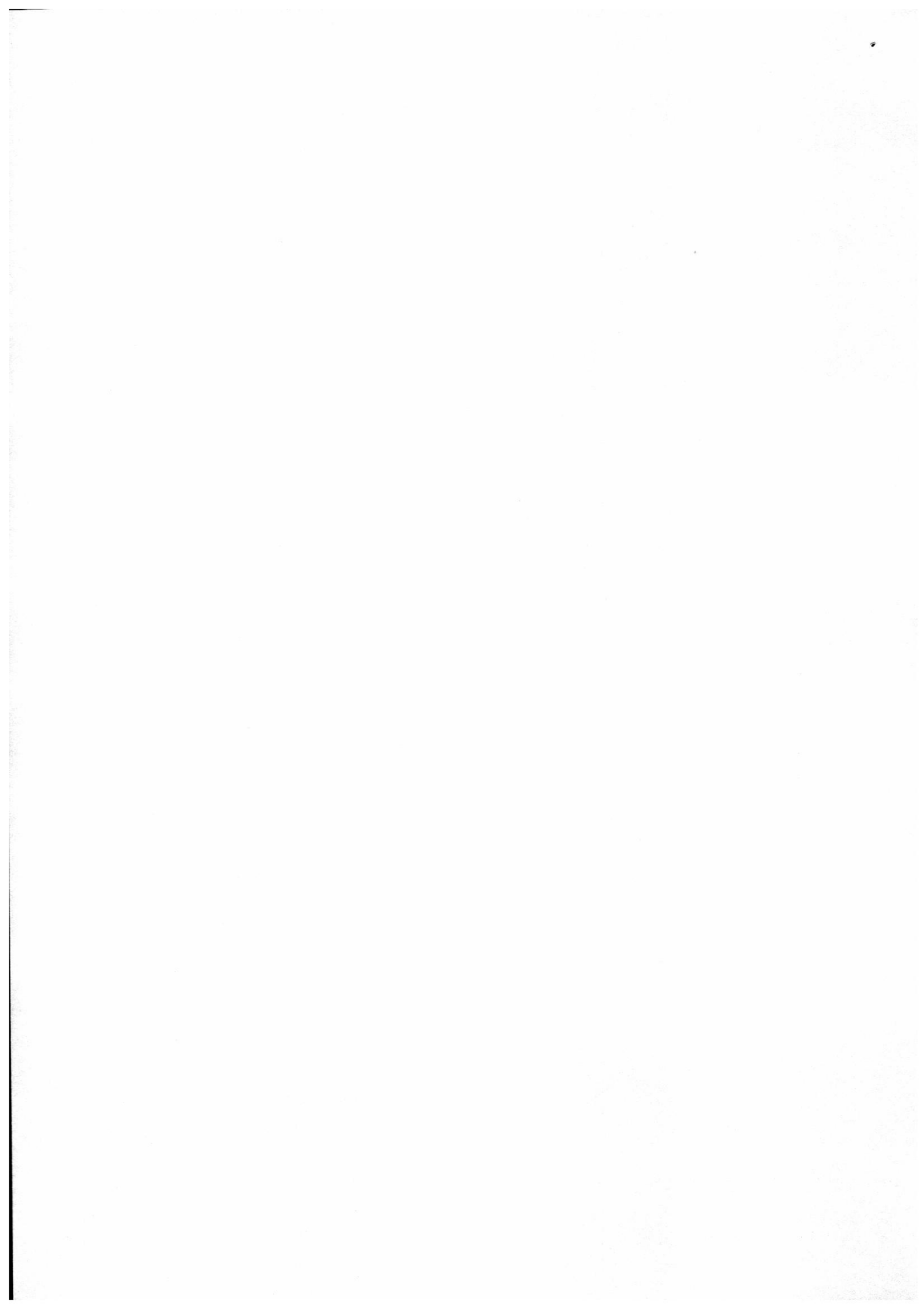
Istotnym walorem pracy jest bardzo szczegółowe przedstawienie i przeanalizowanie rozwoju zakładów przemysłowych w badanych miastach. Dziwić może jedynie pominięcie niektórych nowych dużych zakładów zlokalizowanych w miastach regionu w dwóch ostatnich dekadach, np. fabryki Indesit i innych inwestorów w specjalnej strefie ekonomicznej w Radomsku.

Z drobniejszych wątpliwości, błędów i elementów dyskusyjnych zwrócić można uwagę na kilka kwestii:

1. rozpatrując rozwój miast w dwóch zasadniczych okresach – do 1939 r. i po 1945 – pominięty został okres okupacji niemieckiej 1939-45, który powinien zostać włączony do jednego z wydzielonych okresów;



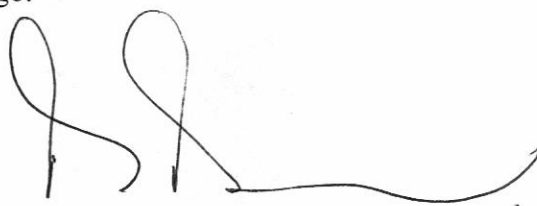
2. nie budzi wątpliwości stwierdzenie, że „przedmiotem badań pracy są 43 miasta”, natomiast niejasne jest następujące po nim zdanie mówiące, że „podmiotem pracy są ścieżki rozwoju badanych miast” (str. 5);
3. niezbyt szczęśliwe jest określenie „ponowiono lokację” (str. 27) w odniesieniu do przywrócenia lub ponownego nadania praw miejskich w XX wieku, jak zresztą określa autorka takie zdarzenia w innych miejscach;
4. niejasny może być termin „produkcja niematerialna” pojawiający się w strukturze zatrudnienia w 1989 r. na ryc. 17 (str. 80), chodzi zapewne o używaną dawniej przez GUS kategorię „sfera poza produkcją materialną”, lepiej było określić ją jako „pozostałe usługi”;
5. w przypadku „sektora ekonomicznego” pojawiającego się w tytule tab. 12 na str. 87 chodzi zapewne o sektor egzogeniczny;
6. przy wykorzystaniu współczynnika specjalizacji Florence’a (str. 89 i dalsze) pojawia się pytanie czy jako jednostkę odniesienia (U_i) przyjęto całe województwo łódzkie, czy może zbiór wszystkich 43 miast regionu (bez Łodzi), co byłoby w mojej ocenie bardziej uzasadnione;
7. niezręczne jest określenie „nie pojawiła się żadna z badanych zmiennych” (str. 106), bardziej poprawne byłoby stwierdzenie, że nie wystąpiły dane cechy lub zmienne przyjęły pewne wartości;
8. na str. 107 ujemna korelacja między odległością miasta od Łodzi a przyrostem liczby ludności miast interpretowana jest przez autorkę jako świadcząca o tym, że im dalej od Łodzi tym większy był wzrost liczby mieszkańców miasta – na taką prawidłowość wskazywałaby w rzeczywistości dodatnia korelacja między odległością od Łodzi a przyrostem liczby mieszkańców miast, albo mamy więc do czynienia z błędną interpretacją albo z błędnym zapisem wartości współczynnika korelacji; podobna rozbieżność między interpretacją a znakiem współczynnika korelacji występuje na str. 108 w przypadku zależności wielkości dojazdów do pracy i odległości od Łodzi – dodatnia korelacja interpretowana jest tu jako większe dojazdy w pobliżu Łodzi (czyli w niewielkiej odległości od niej).



Ogólnie rzecz biorąc uważam, że rozprawa mgr Jagody Guz zatytułowana *Ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego* stanowi oryginalne dzieło naukowe, którego autorka wykazała się umiejętnością analizy i interpretacji rozwoju miast w zmieniających się uwarunkowaniach w długim okresie czasu. Głównym osiągnięciem autorki jest pokazanie w uporządkowany i poglądowy sposób kształtowania się i przemian funkcji kilkudziesięciu miast regionu łódzkiego od wieków średnich do czasów współczesnych. Walorem pracy, obok jej szerokiego zakresu przestrzennego i czasowego, jest wykorzystanie rozległej gamy źródeł informacji oraz zastosowanie w większości odpowiednio dobranych metod analizy, w tym oryginalnych rozwiązań metodycznych i sposobów wizualizacji. Pozwoliło to autorce zrealizować postawione cele badawcze i zweryfikować postawione na wstępie hipotezy. Słabością pracy jest brak odpowiedniej refleksji teoretycznej i uporządkowania pojęć, co rzutuje na ograniczenia interpretacji uzyskanych wyników w kontekście teoretycznym. Nadużywane jest moim zdaniem pojęcie „ścieżek rozwoju”, w wielu miejscach kryją się pod tym określeniem funkcje miasta.

Stwierdzam, że przedstawiona do oceny rozprawa spełnia wymogi określone w art. 13 ust. 1 ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 roku z późniejszymi zmianami i wnioskuję o dopuszczenie mgr J. Guz do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Kraków, 2 września 2016 r.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

