

*Ścieżki
rozwaju miast
województwa
tódzkiego*



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Jagoda Guz

*Ścieżki
rozwaju miast
województwa
łódzkiego*



WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

Łódź 2018

Jagoda Guz – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska
90-255 Łódź, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 3/5

RECENZENT

Wanda Maria Gaczek

REDAKTOR INICJUJĄCY

Iwona Gos

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Ewa Siwińska

SKŁAD I ŁAMANIE

Munda – Maciej Torz

PROJEKT OKŁADKI

Katarzyna Turkowska

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/Rawng

© Copyright by Jagoda Guz, Łódź 2018

© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2018

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.08355.17.0.M

Ark. wyd. 13,0; ark. druk. 12,75

ISBN 978-83-8142-110-2

e-ISBN 978-83-8142-111-9

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl
e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl
tel. (42) 665 58 63

SPIS TREŚCI

WSTĘP	7
1. ZAŁOŻENIA TEORETYCZNE	9
1.1. Problematyka badawcza i zakres merytoryczny pracy	9
1.2. Przegląd literatury i wyjaśnienie podstawowych pojęć	12
1.3. Metody badań i źródła danych	18
1.3.1. Początek ścieżki rozwoju	19
1.3.2. Ścieżki rozwoju do 1793 r.	20
1.3.3. Ścieżki rozwoju w latach 1793–1945	21
1.3.4. Ścieżki rozwoju w latach 1945–2011	22
1.3.5. Analiza położenia do 1793 r.	28
1.3.6. Analiza położenia w latach 1793–1945	29
1.3.7. Analiza położenia w latach 1945–2011	29
1.3.8. Analiza rozwoju demograficznego (lata 1793–1945 i 1945–2011)	29
1.4. Teoria zależności od ścieżki	33
1.4.1. Geneza teorii zależności od ścieżki – wyjaśnienie zmian technologicznych	33
1.4.2. Teoria zależności od ścieżki w naukach społecznych	35
1.4.3. Teoria zależności od ścieżki w geografii	37
2. MIASTA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DO ROKU 1945	41
2.1. Geneza miast	41
2.1.1. Miasta przedindustrialne	46
2.1.2. Miasta przemysłowe	50
2.2. Ścieżki rozwoju miast do 1793 r.	51
2.3. Uprzemysłowienie miast województwa łódzkiego (1793–1945)	54
2.3.1. Charakterystyka procesów industrializacji	54
2.3.2. Nieprzemysłowe podstawy rozwoju gospodarczego	60
2.3.3. Przemiany demograficzne	62
2.4. Ścieżki rozwoju miast w latach 1793–1945	68

6 Spis treści

3. DEMOGRAFICZNO-SPOŁECZNE PODSTAWY ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945	71
3.1. Przemiany ludnościowe	71
3.2. Ewolucja wyposażenia instytucjonalnego	80
4. GOSPODARCZE PODSTAWY ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945	87
4.1. Gospodarka miast w latach 1945–1989	87
4.2. Miasta jako ośrodki zatrudnienia po 1989 r.	93
4.3. Działalność podmiotów gospodarczych w 2011 r.	99
5. FUNKCJE ADMINISTRACYJNE I POŁOŻENIE JAKO PODSTAWA ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945	107
5.1. Funkcje administracyjne w rozwoju miast	107
5.2. Zmiany granic administracyjnych	111
5.3. Lokalizacja jako podstawa rozwoju miast	115
6. TYPOLOGIA ŚCIEŻEK ROZWOJU MIAST WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO	119
6.1. Ścieżki proste	119
6.2. Ścieżki złożone	121
6.3. Ścieżki wielokrotnie złożone	124
PODSUMOWANIE	129
BIBLIOGRAFIA	135
SPIS RYSUNKÓW	155
SPIS TABEL	157
ZAŁĄCZNIK 1	159
ZAŁĄCZNIK 2	171

WSTĘP

Problematyka rozwoju miast, przemian sieci miejskiej i ich uwarunkowań jawi się jako niezwykle istotna. Jest to zagadnienie niezwykle szerokie, znajdujące się w kręgu zainteresowań wielu dyscyplin naukowych. Mimo że było tematem wielu opracowań zarówno teoretycznych, jak i empirycznych nadal jest przedmiotem ożywionej dyskusji badaczy. Jest to związane ze stale zmieniającą się sytuacją gospodarczą, polityczną i społeczną, która wpływa na rozwój miast i jego czynniki.

W pracy podjęto próbę identyfikacji uwarunkowań rozwoju miast w ujęciu dynamicznym. Poznanie współczesnego miasta oraz czynników je kształtujących wymaga odwołania się do jego historii, jak bowiem pisał George (1956, s. 35), „miasto jest jednocześnie zjawiskiem historycznym i geograficznym w tym sensie, że jego forma jest kompromisem pomiędzy przeszłością i teraźniejszością, natomiast treść społeczna i działalność jego mieszkańców znajdują się prawie całkowicie pod znakiem teraźniejszości”. Oprócz odwołania do przeszłości w pracy uwzględnione zostały również czynniki lokalne – proces rozwoju miast oprócz wielu cech wspólnych ma również swoją specyfikę wynikającą z historii, tradycji, kultury, zmian społecznych, politycznych czy gospodarczych o charakterze lokalnym.

Przedmiotem badań przedstawionych w niniejszej pracy były miasta województwa łódzkiego, a podmiotem – ścieżki rozwoju tych miast. Wyznaczono dwa cele: 1) prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast w trzech sferach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r. oraz 2) określenie wpływu położenia/lokalizacji miasta na jego rozwój. Przyjęte w pracy hipotezy zakładały, że 1) rozwój demograficzny miasta wpływa na złożoność jego ścieżki rozwoju (im ludniejsze miasto, tym bardziej złożona jego ścieżka rozwoju) oraz 2) głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni. Praca powstała na podstawie danych wtórnych (GUS, monografie, opracowania historyczne). Ścieżki rozwoju badanych miast analizowano w trzech okresach: do 1793 r., 1793–1945 i 1945–2011. Dla dwóch pierwszych okresów ścieżki rozwoju wyznaczono, opierając się na monografiach i opracowaniach historycznych badanych miast. Dla lat 1945–2011

podstawą do określenia ścieżek rozwoju była analiza danych statystycznych charakteryzujących miasta w trzech kategoriach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej. Wpływ położenia na rozwój miasta również analizowano w trzech okresach. Dla okresu do 1793 r. odniesiono się do lokalizacji miast względem szlaków handlowych, dla lat 1793–1945 – względem linii kolejowych, a dla lat 1945–2011 – względem autostrad i dróg szybkiego ruchu.

W pracy nawiązano do teorii zależności od ścieżki (*path dependence theory*), której głównym założeniem jest zwrócenie uwagi na znaczenie historii i powiązanie kluczowych decyzji podjętych w przeszłości ze stanem aktualnym oraz przyszłym. Teoria powstała w latach 80. XX w. na gruncie ekonomii ewolucyjnej, zyskała również popularność w naukach społecznych, m.in. w socjologii, naukach politycznych oraz geografii ekonomicznej. Znalazła zastosowanie w wyjaśnianiu dynamicznych procesów ekonomicznych, społecznych czy przestrzennych, o charakterze przypadkowym, które są nieodwracalne lub trudne do zmiany. Koncepcja jest także wykorzystywana do wyjaśnienia wyników nietypowych, które nie są zgodne z przewidywaniami ogólnie przyjętych teorii. W geografii teoria posłużyła do wyjaśnienia lokalizacji i koncentracji działalności gospodarczej w przestrzeni oraz mechanizmów rozwoju różnego rodzaju jednostek przestrzennych, tj. miast, regionów.

Praca składa się z sześciu części. W pierwszej omówione zostały zagadnienia teoretyczne. Rozdział drugi ma charakter analizy historycznej i zaprezentowano w nim rozwój badanych miast od momentu ich powstania do 1945 r. Kolejne trzy części pracy (rozdziały 3–5) poświęcono uwarunkowaniom rozwoju badanych jednostek w latach 1946–2011. Były to czynniki o charakterze (odpowiednio): społecznym, gospodarczym i administracyjnym. Rozdział szósty to swojego rodzaju podsumowanie całej pracy. Przedstawiono w nim typologię ścieżek rozwoju badanych miast. Pracę kończy podsumowanie, w którym m.in. wskazano kierunki dalszego rozwoju wybranych miast.

1. ZAŁOŻENIA TEORETYCZNE

1.1. Problematyka badawcza i zakres merytoryczny pracy

Rozwój miast w Polsce aż do początków XX w. pozostawał pod wpływem polskiej kultury o charakterze szlachecko-ziemiańskim. Główne ogniwa sieci osadniczej Polski zostały uformowane w okresie średniowiecza. O powstaniu i rozmieszczeniu pierwszych grodów/miast decydował czynnik fizjograficzny (ośrodki lokalizowane były w miejscach obronnych lub przy naturalnych szlakach komunikacyjnych – rzekach). Od II połowy XIII w. polskie miasta kształtowane były na wzór zachodni, miała miejsce lokacja na prawach miejskich. Ośrodki lokowane były głównie przy szlakach handlowych, a cała akcja kolonizacyjna miała na celu racjonalne zagospodarowanie terenu (Dziewoński 1947). W okresie od XIII do XV w. powstała lub uzyskała prawa miejskie większość miast w Polsce (554 jednostki; Szymańska 2007). Wprowadzenie instytucjonalnych barier ograniczających przemieszczanie się chłopów (pańszczyzna) w znaczący sposób zahamowało rozwój ludnościowy miast polskich. Był to efekt systemu polityczno-społecznego ukształtowanego przez szlachtę, tradycyjnie związaną ze wsią, a do mieszczaństwa odnoszącą się w sposób niechętny (Dziewoński 1947, Węclawowicz 2003).

Problemy gospodarcze, klęski wojenne i ostatecznie zabory przyczyniły się do znacznej ruralizacji społeczeństwa polskiego. W 1842 r. w miastach polskich żyło jedynie 20% ludności, podczas gdy w I połowie XVI w. wskaźnik ten wynosił 25% (Szymańska 2007). Początek XIX w. był w Europie okresem szybkiego rozwoju gospodarczego i ludnościowego miast. Jednak zaniedbane i zapóźnione polskie miasta nie były przygotowane na demograficzny *boom* związany z industrializacją i nie były w stanie przyjąć nadwyżek ludnościowych.

Intensywny rozwój przemysłu na terenie Polski w XIX w. przyczynił się zarówno do powstania wielu nowych miast (m.in. Aleksandrów Łódzki, Zduńska Wola), jak i rozbudowania wielu już istniejących (m.in. Łódź, Zgierz). Demograficzny rozwój miast dodatkowo spotęgowało uwłaszczenie chłopów

(Dziewoński 1947, Węclawowicz 2003). Pierwszy spis powszechny w odrodzonej Polsce (1921) wykazał, że w miastach żyło jedynie 24,6% ludności. Próby zatarcia różnic w rozwoju gospodarczym kraju poprzez industrializację nie powiodły się i tuż przed wybuchem II wojny światowej wskaźnik urbanizacji demograficznej wynosił tylko 30%. Dopiero koniec wojny i wprowadzenie ustroju socjalistycznego przyczyniły się do rozwoju miast. Ukształtowanie wizji życia miejskiego jako symbolu awansu społecznego, postępu i poprawy warunków życia połączone z forsownym uprzemysłowieniem miast spowodowały ich szybki rozwój (Gawryszewski 2005). Właściwie przez cały okres PRL rozwój miast uzależniony był od procesów industrializacji, a pojęcie miasta socjalistycznego ściśle związane było z pojęciem miasta przemysłowego (Węclawowicz 2003). Transformacja ustrojowa zapoczątkowana w 1989 r. pozwoliła polskim miastom powrócić do „tradycyjnych” czynników rozwoju – wolnego rynku, renty gruntowej.

Przedstawiony skrócony rys rozwoju sieci miejskiej w Polsce nasuwa pytanie, czy proces ów był jednakowy na terenie całego kraju? Czy czynniki rozwoju były takie same dla wszystkich polskich miast? Odpowiedź na to pytanie jest prosta: zapewne nie. Powstanie i rozwój miasta jest bowiem konsekwencją działania licznych i bardzo zróżnicowanych czynników. Ewolucja miast poszczególnych państw czy regionów, poza wieloma cechami wspólnymi, posiada także swoją specyfikę. Proces kształtowania ośrodków miejskich jest odzwierciedlaniem lokalnej historii, tradycji, zmian społecznych, politycznych czy gospodarczych, a warunki te wykazują przestrzenne zróżnicowanie.

Województwo łódzkie po raz pierwszy na mapie Polski pojawiło się w 1919 r. Jednak historia jego ziem sięga X w. Tereny obecnie tworzące województwo łódzkie przez wiele wieków funkcjonowały jako obszar stykowy trzech historycznych prowincji Polski – Wielkopolski, Małopolski i Mazowsza. W okresie średniowiecza istniały tu cztery duże jednostki administracyjne – województwa: łęczyckie, sieradzkie, rawskie oraz ziemia wieluńska. Podstawowym źródłem dochodu tych terenów była gospodarka leśna oraz rolnictwo. Powstało pięć głównych centrów miejskich: Łęczyca, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Rawa Mazowiecka i Sieradz. Wiek XIX zastał ten obszar bez wykształconego jednolitego systemu osadniczego. Funkcjonujące średniowieczne ośrodki miejskie były organizatorami jedynie lokalnych sieci osadniczych. Nastanie XIX w., wieku rewolucyjnych zmian, w bardzo znaczący sposób wpłynęło na rozwój tego obszaru. Industrializacja nie objęła ukształtowanych historycznie ośrodków władzy i zarządzania, a zakłady przemysłowe lokalizowane były w miastach powstałych na surowym korzeniu. Proces uprzemysłowienia był najważniejszym czynnikiem kształtującym tutejszą sieć osadniczą (Liszewski 1989).

Dynamiczny rozwój Łodzi, która w tym czasie wyrosła na drugie miasto w Polsce, spowodował reorganizację wytworzonego w XIV–XV w. podziału admini-

stracyjno-terytorialnego. Już na przełomie XIX i XX w., w czasie zaboru rosyjskiego, pojawiły się plany utworzenia guberni łódzkiej. Władze gubernialne miały być przeniesione do Łodzi z Kalisza lub Piotrkowa Trybunalskiego. Jednak protesty władz i społeczeństw tychże miast, a następnie wybuch I wojny światowej zniweczyły te plany. Należy jednak podkreślić, że już w tym okresie Łódź był wyróżniającym się ośrodkiem gospodarczym i ludnościowym na terenie środkowej Polski i była czynnikiem integrującym okoliczne ziemie (Liszewski 1989, Walicki 2009). Koniec I wojny światowej i odrodzenie państwa polskiego spowodowały rozpoczęcie procesu tworzenia nowych struktur administracyjnych. Będąc drugim co do wielkości miastem w Polsce, Łódź po raz pierwszy w historii uzyskała rangę ośrodka administracyjnego i w 1919 r. została stolicą województwa łódzkiego.

Obecną sieć osadniczą województwa łódzkiego tworzą więc zarówno miasta stare, o rodowodzie średniowiecznym, jak Łęczyca czy Piotrków Trybunalski, jak i miasta młode, niespełna dwustuletnie jak Konstantynów Łódzki czy Ozorków. Tak specyficzny sposób powstania i ukształtowania sieci osadniczej województwa łódzkiego rodzi szereg pytań: jakie czynniki rządziły rozwojem poszczególnych jednostek osadniczych? Czy można wskazać wspólne czynniki rozwoju miast w tak ukształtowanej sieci miejskiej? Jaki wpływ na rozwój miasta miało jego położenie/lokalizacja? Jak dalece obecny rozwój miast jest zdeterminowany przez czynniki historyczne? Jakie są ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego?

Zaprezentowana problematyka pozwoliła na sformułowanie następujących hipotez:

1. Rozwój demograficzny miasta wpływa na złożoność jego ścieżki rozwoju (im ludniejsze miasto tym bardziej złożona jego ścieżka rozwoju).
2. Głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni.

Przedmiotem badań pracy są 43 miasta tworzące sieć miejską województwa łódzkiego (jednostki osadnicze posiadające prawa miejskie 1 stycznia 2011 r.). Z badań zostało wyłączone miasto wojewódzkie – Łódź¹. Podmiotem pracy są ścieżki rozwoju badanych miast województwa łódzkiego (poza Łodzią). Do celów pracy zaliczono:

- 1) prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast w trzech sferach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r.;
- 2) określenie wpływu położenia/lokalizacji miasta na jego rozwój.

1 Łódź znacznie odstawała od pozostałych badanych jednostek ze względu na przyjęte w pracy statystyki i mierniki, chociażby pod względem liczby ludności – Łódź jest blisko 10-krotnie większa od drugiego, największego miasta województwa Piotrkowa Trybunalskiego, a ponad 350 razy większa od najmniejszego – Szadku. Zdaniem autorki, przypuszczalna złożoność ścieżki rozwoju Łodzi mogłaby stanowić temat osobnej pracy.

1.2. Przegląd literatury i wyjaśnienie podstawowych pojęć

Zagadnieniom sieci osadniczej poświęcono w literaturze geograficznej wiele miejsca. Jak twierdzi Brunet (1996, za Jażdżewską 2008a, s. 8), „idea sieci jest bardzo stara, sieć jest zawsze modna w geografii”. Podstawowe nurty badawcze zmieniały się wraz ze zmianą paradygmatu geografii społeczno-ekonomicznej oraz rozwoju teorii sieci osadniczej (Biderman 1994, s. 201).

W Polsce studia nad siecią osadniczą rozpoczęły się w dwudziestoleciu międzywojennym. Opracowania poświęcone były przede wszystkim genezie i rozmieszczeniu jednostek osadniczych. Do znaczących prac tego okresu należy studium rozwoju miast na kuli ziemskiej w latach 1875–1925 Mękarskiej (1934). Znacznie częściej podejmowana była tematyka regionalnych sieci osadniczych, były to m.in. opracowania Męcińskiego (1924) dotyczące obszaru południowej Polski, Malickiego (1937) – dorzecza Bugu, Ormickiego (1938) – województwa białostockiego, Rewińskiej (1938) – województwa wileńskiego. Publikacje Rewińskiej (1935), Gorzuchowskiego (1936) i Uhorcza (1937) omawiały sieć osadniczą całego kraju. Na uwagę zasługują także prace Uhorcza (1932) i Zierhoffera (1934) o stopniu skupienia i rozproszenia w osadnictwie. Były to jedne z pierwszych prac teoretycznych, wykorzystujących metody ilościowe (Biderman 1994, Jażdżewska 2008a).

Po 1945 r. badania nad siecią osadniczą prowadzone były praktycznie we wszystkich polskich ośrodkach geograficznych (krakowskim, łódzkim, opolskim, poznańskim, toruńskim, śląskim, warszawskim i wrocławskim). Biderman (1994, s. 206) wskazał cztery główne kierunki w studiach sieci osadniczej:

- badania nad przemianami sieci osadniczej;
- badania strukturalno-funkcjonalne oraz dotyczące hierarchii sieci osadniczej;
- analiza rozkładu przestrzennego sieci osadniczej;
- kompleksowe badania sieci osadniczej.

Problematyka pracy wpisuje się w dwa z wymienionych kierunków badawczych – przemiany sieci osadniczej oraz jej kompleksowe badania.

Niewiele prac poświęconych sieci osadniczej miało charakter teoretyczny. Do takich można zliczyć opracowanie Andrzejewskiego, Dziewońskiego i Malisza (1971), w którym omówiono rolę miasta i sieci osadniczej w regionie. Przeglądu teorii związanych z powstaniem i rozwojem sieci osadniczej dokonał Dziewoński (1956, 1972). W pracy Jerczyńskiego (1977a) podjęto próbę modyfikacji niektórych założeń teorii i modeli sieci osadniczej. Publikacja Korcellego (2005) poświęcona była związkom pomiędzy policentrycznością a przemianami sieci miast. Rolę małych miast w rozwoju systemu osadniczego zaprezentował Kusiński (1993) i Jażdżewska (2007b), a rolę nowych miast – Szymańska (1996). W bada-

niach sieci osadniczej stosowano również metody ilościowe. Do prac z tego zakresu można zaliczyć publikacje Jażdżewskiej (2006c, 2008a), Kostrubca (1971), Miszewskiej (1976). Podejmowane były również próby prognozowania zmian osadnictwa miejskiego w Polsce, m.in. w opracowaniach Dziewońskiego (1969, 1971b), Hermana i Eberharda (1972), Malisza (1971), Liszewskiego (1994).

Rozwojowi i przemianom sieci osadniczej Polski poświęcone były prace Dziewońskiego (1947, 1964), Eberharda (1984), Jażdżewskiej (2006a, 2007a), Jerczyńskiego (1977b), Korcellego (1997), Krzysztofika (2005, 2009), Spodara (1981) i Szymytkie (2003). Podejmowane były również próby określenia wpływu różnych czynników na rozwój sieci osadniczej. Badano związki pomiędzy zmianami sieci osadniczej a przemysłem (Ciok 1990, Straszewicz 1970), rozwojem ludnościowym (Dangel 1965, 1968), migracjami (Dziewoński 1977, 1981).

Dużo miejsca zajęły także studia nad siecią osadniczą w ujęciu regionalnym i lokalnym, wykonywane najczęściej dla województw lub innych jednostek terytorialnych. Szeroko omawiana była sieć osadnicza regionu łódzkiego. Można tu wymienić publikacje Dylika (1948), Jażdżewskiej (1999, 2000, 2001), Kuleszy i Kotera (1998), Michalskiego i Sobczyńskiego (2000), Suliborskiego (2001, 2002) i Walkiewicz (2002). W publikacjach Liszewskiego (1987, 1989, 2010) prezentowana była sieć osadnicza miejskiego regionu łódzkiego. Kozłowska (1965) swoje studia poświęciła sieci ośrodków powiatu brzezińskiego, Kotlicka (1976) powiatu bełchatowskiego, a Suliborski (1994) województwa piotrkowskiego. Analizie poddawane były także sieci osadnicze Dolnego Śląska i Sudetów (Bagiński 2004, Borcz, Niedźwiecka-Filipiak 2000, Ciok 1994, Łoboda 1993, Miszewska 1995, Werwicki 1967, Zagożdżon 1974), Górnego Śląska (Horing 1954, Podlesny 1979, Rajman 1970), Małopolski (Górka 1988), Mazowsza i Kujaw (Kiełczewska-Zaleska 1974, Szymańska 1992), Opolszczyzny (Heffner 1986, Jakubowicz 1971, Kostrubiec 1971, Miszewska 1975, Rajman 1986), Pomorza i Polski Północnej (Biderman 1967, Drobek i Heffner 1996, Konecka-Szydłowska i Matykowski 2008, Kosiński 1962) i Wielkopolski (Maik 1976, Papiewska-Rogalewska 1961, Zajchowska 1953).

Badania nad zależnościami między rozmieszczeniem i ewolucją osadnictwa a środowiskiem przyrodniczym prowadził m.in. Dylik (1948) i Janiszewski (1991). Przemiany osadnictwa miejskiego w odniesieniu do sieci hydrograficznej badali Dobrowolska (1985), Kiełczewska-Zaleska (1948), Lamprecht (2001), Liszewski (1995), Wrzosek (1976).

Należy również wspomnieć o publikacjach podejmujących zagadnienia sieci osadniczych powstałych i funkcjonujących w przeszłości. Problematykę tę w swoich badaniach podejmowali zarówno historycy, jak i geografowie, m.in.: Aleksandrowicz (1964, 1970, 1980), Biskup (1980), Dylik (1948), Jażdżewska (2006b), Jelonek (1963, 1967), Kulesza (1994, 1996, 2001), Lalik (1976), Litterer (1952), Łach (1996), Młynarska-Kaletynowa (1980), Samsonowicz (1980), Wiesiołowski (1980), Wyrozumiański (1980).

Najprościej sieć osadniczą można zdefiniować jako zespół osad oraz połączeń pomiędzy nimi. Pojęcie sieci osadniczej ewoluowało i przekształciło się w pojęcie sieci/systemu miast. Sieć miejska nie jest pojęciem jednoznacznym i, jak zauważyła Jażdżewska (2008a, s. 7), w zależności od celu badań akcentowane są różne jej elementy.

Dość ogólną definicję sieci osadniczej przedstawił Dziewoński (1990, s. 139), zgodnie z którą „pojęcie sieci osadniczej jest oparte na organizacji osadnictwa przez podział przestrzeni społeczno-gospodarczej między poszczególne jednostki osadnicze”. Równie mało precyzyjnie sieć osadniczą określił Sokołowski (2006). Zdaniem tego badacza, sieć osadnicza to „rozmieszczenie jednostek osadniczych w przestrzeni geograficznej, jak i wielkość tych jednostek” (s. 66). Zarówno Dziewoński, jak i Sokołowski nie wskazali na żadne współzależności czy powiązania pomiędzy jednostkami tworzącymi sieć osadniczą. Jednak według wielu autorów właśnie te połączenia, powiązania osiedli są istotą sieci osadniczej. Zdaniem Kotera i Kuleszy (1998, s. 17), z samego pojęcia sieci wynika, że „sieć miast składa się [...] z nierozłącznie ze sobą powiązanych linii i węzłów. Liniami są szlaki komunikacyjne, węzłami zaś miasta powstające z reguły w miejscach skrzyżowania dróg”. Maik (1992, s. 94) pojęciem sieci osadniczej określił „zbiór izolowanych od siebie osiedli, które są współzależne w swym rozmieszczeniu, wielkości i funkcjach”. Autor ten założył, że rozmieszczenie osiedli jest funkcją ich wielkości, a jednostki takiej samej wielkości spełniają te same role (społeczne i gospodarcze). Zdaniem Kusińskiego (1993, s. 50), „sieć osadnicza kształtuje się jako rezultat rozmieszczenia na jakimś terytorium wszystkich osiedli, występujących w określonym uporządkowaniu [...] i podziale na rodzaje klasy (miasta i wsie z uwzględnieniem ich wielkości oraz różnego rodzaju powiązania istniejące między osiedlami”.

Sieć miejska jest pojęciem nieco węższym niż sieć osadnicza. Główna różnica dotyczy rodzaju jednostek osadniczych (sieć miejską tworzą jedynie miasta). Szymańska (2009, s. 429) sieci miast definiuje jako „wysoko zurbanizowane strefy, przyjmujące formę kilku-kilkunastu większych i mniejszych miast połączonych sprawnie działającymi wydajnymi połączeniami, oddzielone od obszarów wiejskich”.

W pracy przyjęto rozumienie sieci miejskiej zaproponowane przez Jażdżewską (2008a, s. 10) – „miejaska sieć osadnicza to zbiór miast (węzłów), położonych w przestrzeni geograficznej, oraz ich połączeń (linii), rozumianych głównie jako szlaki komunikacyjne: lądowe (drogowe, kolejowe), wodne (morskie, śródlądowe), powietrzne, a także powiązania finansowe, biznesowe, militarne, społeczne, kulturalne, religijne. Przedmiotem badań miejskiej sieci osadniczej mogą być zarówno węzły, jak i linie, a także obydwa te elementy równocześnie”. W pracy przyjęto definicję Jażdżewskiej (2008a), a zbadane zostały węzły miejskiej sieci osadniczej województwa łódzkiego.

Zdefiniowanie, czym jest miasto, to zadanie bardzo trudne i, jak podkreśla wielu badaczy, wręcz niemożliwe (Chabot 1971, Maik 1992, Węclawowicz 2007, Szy-

mańska 2009). Wyobrażenie miasta zmienia się wraz z upływem czasu zależnie od sytuacji globalnej i regionalnej, a pojęcie to jest uwarunkowane historycznie i przestrzennie (Maik 1992, Liszewski 2000).

Pierwsze prace nowożytne podejmujące próby określenia, czym jest miasto, powstały na przełomie XIX i XX w. (Szymańska 2009). Ratzel, określając w końcu XIX w. ramy geografii człowieka, miastem nazwał „trwałe zagęszczenie ludzi i siedzib ludzkich, obejmujące znaczny obszar i położone w centralnym punkcie większych dróg komunikacyjnych” (za Beaujeu-Garnier, Chabot 1971, s. 30). W *Antropogeografii* wskazał trzy wyróżniki miasta: specjalny rodzaj działalności zawodowej, koncentracja domów mieszkalnych, pewne minimum mieszkańców. Definicja ta powstała w okresie przedprzemysłowym, kiedy specjalną działalnością zawodową był handel. W podobnym duchu miasto określił Wagner (1923, za Beaujeu-Garnier, Chabot 1971, s. 30) – „miasto to punkty, w których koncentruje się działalność handlowa ludzi”. Richthofen (1908, za Maik 1992, s. 14) miasto definiował jako „skupisko ludzi, dla których źródłem normalnych środków utrzymania jest koncentracja rodzajów pracy nie związanych z rolnictwem – przede wszystkim handlu i przemysłu”. Podobne stanowisko zajmował Christaller, który za działalności typowo miejskie uznał handel, administrację i rzemiosło (Maik 1992). Vidal de la Blache, Brunhes i Defontaines za miasto uważali osiedle, w którym większość mieszkańców spędza przeważającą część swojego czasu. Definicja ta zwracała uwagę na koncentrację miejsc pracy i odnosiła się do pojęcia stylu życia (Maik 2000). George (1956, za Szymańska 2009) wskazał, że definicja miasta związana jest z jego rozmiarem, fizjonomią, stosunkiem do przejawów działalności rolniczej i przede wszystkim z jego własnymi funkcjami gospodarczymi. Z kolei Beaujeu-Garnier i Chabot (1971) nie podjęli próby jednoznacznego zdefiniowania miasta. Zdaniem tych autorów, za miasto można uznać taką jednostkę osadniczą, której mieszkańcy uważają się za mieszkańców miasta.

Pierwszą polską definicję miasta stworzył Gorzuchowski. Za miasto autor ten uważał „zespół zabudowań zajmujących w swym rozplanowaniu pewien obszar terenu, pozbawiony cech użytkowania rolniczego, który charakteryzuje przy tym znaczne skupienie ludności, czerpiącej swe środki egzystencji z różnorodnych gałęzi zatrudnienia” (za Kiełczewska-Zaleska 1972, s. 108). Bardziej wyczerpująco miasto zdefiniował Dziewoński (1956) jako „historycznie ukształtowany typ osiedla, wyznaczony istnieniem konkretnej społeczności częściowej (lokalnej), skoncentrowanej na pewnym obszarze o odrębnej organizacji, uznanej i określonej prawnie oraz wytwarzającej w ramach swej działalności zespół trwałych urządzeń materialnych o specyficznej fizjonomii, którą uznać można za odrębny typ krajobrazu”. Kiełczewska-Zaleska natomiast (1972, s. 109) miastem nazwała „historycznie ukształtowane osiedle wielofunkcyjne, wyróżniające się większą koncentracją ludności i urządzeń trwałych od otaczających je osiedli wiejskich, rolniczych. Koncentracja ludności związana jest ze zbieżnością dróg, dlatego sieć miast ściśle wiąże się z siecią komunikacyjną”.

Chabot (Beaujeu-Garnier, Chabot 1971) twierdził, że miasta przybierają tak zróżnicowane formy, a ich granice są tak niewyraźne, że jedna ogólna definicja obejmująca wszystkie miasta nie istnieje. Proces różnicowania się form i zacierania granic pomiędzy wsią a miastem postępował w czasie i współcześnie równie trudno określić, czym jest miasto. Tę wielorakość form dzisiejszego miasta dobrze odzwierciedlił Sudjic (2017, s. 9), próbując odpowiedzieć na pytanie, co to jest miasto: „słowem »miasto« można dziś określić prawie wszystko, na przykład osadę w Nebrasce, liczącą niecałe 10 tysięcy mieszkańców i niemającą nic oprócz szeryfa, który reprezentuje władzę obywatelską, albo Tokio, z niemal 40-milionową populacją, strukturą miejską opartą na licznych okręgach wyborczych, z izbą parlamentu, gubernatorem, zarządcą prefektury zatrudniającym 250 tysięcy ludzi i wielomiliardowym budżetem”.

Problem ze zdefiniowaniem pojęcia „miasto” w sposób pośredni rozwiązano, wyróżniając kryteria jego identyfikacji, tzn.:

- 1) kryterium prawno-administracyjne (posiadanie przez daną jednostkę osadniczą praw miejskich),
- 2) kryterium statystyczne/ludnościowe (określona liczba mieszkańców),
- 3) kryterium funkcjonalne (miasto to jednostka, w której przeważa zatrudnienie w sektorach nierolniczych),
- 4) kryterium fizjonomiczne (dominuje miejski typ zabudowy, Maik 1992).

Szymańska (2009) wyróżniła jeszcze dwa kryteria identyfikacji miasta: infrastrukturalne (posiada rozbudowaną infrastrukturę miejską) oraz socjologiczne (miejski styl życia mieszkańców).

W pracy przyjęto najprostszą z definicji miasta opartą na kryterium administracyjno-prawnym, uznając, że miastem jest każda jednostka osadnicza posiadająca prawa miejskie.

Badania miast rozwijały i nadal rozwijają się w bardzo różnych kierunkach. Efektem tego jest powstanie co najmniej pięciu conceptualizacji pojęcia „miasto”:

- 1) koncepcja organicystyczna, uznająca miasto za organizm. Miasto stanowi całość złożoną z pewnej liczby różniących się od siebie elementów, które pełnią w jej obrębie określone funkcje i są niezbędne do jej sprawnego funkcjonowania;
- 2) koncepcja funkcjonalistyczna, rozpatrująca miasto jako pewną funkcjonalną całość, w której zachodzą określone relacje między jej elementami;
- 3) koncepcja interakcjonistyczna, utożsamiająca miasto z określonym sposobem życia;
- 4) koncepcja systemowa, w której miasto definiowane jest jako terytorialnie wyodrębniony, otwarty system społeczno-techniczny, który stanowi jeden z wielu podsystemów globalnego systemu miast;
- 5) koncepcja humanistyczna, w której miasto jest pewną humanistyczną całością, realizującą się w doświadczeniach i działaniach ludzkich (Maik 2008).

Praca wpisuje się w koncepcję systemową miasta. W tym ujęciu miasto rozpatrywane jest jako terytorialnie wyodrębniony, otwarty system społeczno-techniczny, któ-

ry stanowi jeden z wielu podsystemów globalnego systemu miast (Bourne 1975 za Maik 2008, s. 83). Konceptualizacja systemowa miasta oparta jest na założeniach teorii systemu, które pełnią tu rolę schematu pojęciowego. Zgodnie z realistyczną teorią systemową, sformułowaną przez Chojnickiego (1985), system, jedna z podstawowych kategorii ontologicznych, jest złożonym obiektem, który spełnia dwa warunki: jest zbiorem składników tworzących całość wyodrębniającą się z otoczenia oraz między składnikami tej całości zachodzą relacje wiążące, polegające na tym, że zmiana stanów jednego obiektu powoduje zmianę stanów innego obiektu (Maik 2012, s. 19).

Ważnym elementem systemowej konceptualizacji miasta jest założenie jego emergentycznego charakteru. Emergentystyczna koncepcja miasta zakłada, że badana rzeczywistość nie jest jednorodna, a proces kształtowania miasta jest złożony i rozgrywa się na wielu płaszczyznach (Maik 2012, s. 64). Można wyróżnić kilka takich płaszczyzn, na poziomie których analizowane jest miasto, np. morfologiczno-osadniczą, środowiska społecznego (ludzie i ich działalność), indywidualnych praktyk życia codziennego, wartości i sensu działań jednostek ludzkich w systemie miejskim, stanów mentalnych i świata przeżyć jednostek ludzkich oraz percepcji środowiska materialnego i społecznego (Maik 2008, s. 86). Koncepcja miasta jako systemu o charakterze emergentystycznym pozwala rozpatrywać zależności pomiędzy dwoma składnikami miasta, tzn. 1) zbiorowością ludzką (społecznością miejską) i układem materialno-technicznym reprezentującym materialne efekty działalności tej społeczności oraz 2) poziomem zjawisk indywidualnych i ponadjednostkowych (makrostrukturalnych). Celem tego ujęcia badawczego jest dotarcie do istoty zjawisk, do najgłębszych poziomów niedostępnych dla bezpośredniej obserwacji. Ujęcie to można nazwać komplementarnym, jest to bowiem próba interpretacji i wyjaśnienia układu miejskiego z różnych punktów widzenia. Każdy z nich opisuje jeden z aspektów badanej rzeczywistości miejskiej (Maik 2008, 2012).

Założenia systemizmu (pojmowanie świata jako świata systemów) i emergentyzmu strukturalizują badaną rzeczywistość. Miasto (system miast) jest traktowany jako układ o specyficznym charakterze, który wyróżnia się ze względu na swoiste rodzaje składników i własności od innych systemów społeczno-ekonomicznych. Powstaje on w wyniku procesu wiązania dwóch składników tworzących miasto:

- społecznego, czyli pewnej zbiorowości ludzkiej lub społeczności lokalnej i jej działalności;
- techniczno-materialnego, będącego rezultatem działalności tej społeczności, zaspokojenia potrzeb człowieka (Maik 2012, s. 19).

Przyjęto, że o rozwoju miasta decyduje zależność pomiędzy jego liczbą mieszkańców a trzema sferami je tworzącymi: społeczno-kulturową, gospodarczą i administracyjną (które są efektem działań ludności danego miasta).

Praca nawiązuje do teorii zależności od ścieżki. Koncepcja ta powstała w latach 80. XX w. na gruncie ekonomii ewolucyjnej (Arthur 1989, 1994; David 1985, 1997, 2001, 2007; Liebowitz, Margolis, 1995, 2000). Miała posłużyć do wyjaśnienia procesów adaptacji nowych technologii i rozwoju przemysłu. Teoria zyskała dużą popu-

larność nie tylko w ekonomii, ale również m.in. w naukach społecznych (Mahoney 2000, 2001; Roedenbeck 2011) i politycznych (Page 2006, Pierson 2000, Rast 2012). Zdaniem Krugmana (1991), dziedziną, w której koncepcja niewątpliwie może znaleźć zastosowanie, jest geografia ekonomiczna. W geografii teoria najczęściej służyła do wyjaśnienia lokalizacji i koncentracji w przestrzeni działalności gospodarczej. Do tego celu koncepcję wykorzystali m.in.: Arthur (1994), Bellusi (1999), Bellusi i inni (2008), Boschma (1997, 2007), Boschma i Lambooy (1999), Domański (2000, 2003), Grabher (1993), Krugman (1991, 1994, 2001), Marin i Simme (2008), Marin i Sunley (2006, 2010), Vincensini (2001). Była również adaptowana do wyjaśnienia mechanizmów rozwoju różnego rodzaju jednostek przestrzennych, w tym również miast. Przykładami takiego zastosowania koncepcji są prace m.in.: Atkinsona i Olesona (1996), Frosta (2001), Gwosdza (2003, 2004a, 2013), Percocco (2013), Woodlifa (1998).

Teoria zależności od ścieżki nie została jeszcze do końca ukształtowana, a proces budowy jej podstaw teoretycznych jest w toku. Zdaniem Woodlifa (1998, s. 434), koncepcji tej nie można uważać za ogólną teorię zmienności, jest to raczej podejście badawcze, które nie posiada cech uniwersalnego modelu wyjaśnienia. Pomimo dość dużego dorobku literaturowego i wykorzystania w różnych dziedzinach nauki, badacze rzadko wyjaśniają, co rozumieją pod pojęciem zależności od ścieżki czy ścieżki rozwoju. Brak jednoznacznych ustaleń definicyjnych prowadzi do zjawiska, które Sartori (1970, za Pierson, s. 252) nazwał zbytym uogólnieniem koncepcji (*concept stretching*). Z tego powodu konieczne jest wyjaśnienie, co autorka rozumie pod pojęciem „ścieżka rozwoju”.

Ścieżkę rozwoju definiuję jako ewolucję jednostki osadniczej (np. miasta), dokonującą się poprzez przemiany sfer, które ją tworzą (np. gospodarczą, społeczną, kulturową). Kierunek ewolucji jest kształtowany przez dotychczasową historię danej jednostki, a jej efektem jest rozbudowa struktury ścieżki i powstanie podścieżek. Przez **podścieżkę** rozumiem składową ścieżkę rozwoju jednostki osadniczej, związaną z konkretną sferą tworzącą badaną jednostkę (np. podścieżka gospodarcza, podścieżka kulturowa).

W pracy skupiono się na identyfikacji wydarzeń, które zapoczątkowały otwarcie/zamknięcie ścieżki rozwoju i podścieżek oraz czasu/momentu, kiedy to nastąpiło.

1.3. Metody badań i źródła danych

W przyjętych w pracy przesłankach badawczych założono:

- 1) przesłedzenie ścieżek rozwoju badanych miast w trzech sferach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej, od momentu ich powstania do 2011 r.;
- 2) określenie wpływu położenia/lokalizacji miasta na jego rozwój.

Pierwszą część założeń badawczych osiągnięto w dwóch częściach. W pierwszej prześledzono historię badanych jednostek od momentu ich powstania do 2011 r. Celem tej części badania była identyfikacja kluczowych dla rozwoju miast wydarzeń historycznych, które ukształtowały ich ścieżkę. Wyodrębnione zdarzenia zostały niesione na wykres zmian ludnościowych badanych miast (wzrost lub spadek liczby ludności potraktowano jako wyraz rozwoju lub regresji miast). Ta część badań ze względu na brak danych statystycznych była podstawą do wyznaczenia podścieżek w dwóch pierwszych z analizowanych okresów (okresy: do 1793 i 1793–1945). W drugiej części badania analizowano dane statystyczne charakteryzujące miasta w trzech kategoriach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej. Analizę przeprowadzono dla lat 1945–2011 i na tej podstawie określono podścieżki dla tego okresu. Pierwsza część badania pozwoliła na weryfikację obliczonych wskaźników. Dwa etapy były podstawą do wyznaczenia ścieżek rozwoju poszczególnych miast z uwzględnieniem stopnia ich rozbudowania (wyróżniono ścieżki proste, złożone i wielokrotnie złożone).

1.3.1. Początek ścieżki rozwoju

Największym problemem w wyznaczeniu ścieżek rozwoju badanych miast było określenie ich początku. Wskazanie początku miast, szczególnie w okresie średniowiecza, jest zagadnieniem zagmatwanym i trudnym, dlatego też w pracy za **początek ścieżki rozwoju przyjęto datę lokacji**. Dla miast lokowanych do 1793 r. autorka wyznaczyła grupę czynników, które przyczyniły się do przekształcenia wsi w miasto (lokacji jednostki). Przyjęto grupę czynników, ponieważ w zbiorze analizowanych miast brak jest jednostek lokowanych na tzw. surowym korzeniu, średniowieczne miasta województwa łódzkiego funkcjonowały wcześniej niż nastąpiła ich formalna lokacja. Tak więc o nadaniu im praw miejskich decydował zapewne więcej niż jeden warunek. Do czynników tych zaliczono:

- warunki naturalne środowiska geograficznego, a konkretnie nadrzeczne położenie badanych jednostek. Przyjęto, że istnieje związek pomiędzy czasem lokacji miasta ich położeniem względem sieci hydrograficznej. W celu weryfikacji założenia posłużono się współczynnikiem korelacji rang ρ -Spearmana ($r-S$)². Miastom w zależności od czasu lokacji przypisano rangi

2 Współczynnik korelacji rang ρ -Spearmana ($r-S$) mierzy kierunek i siłę związku między zmiennymi na skalach porządkowych. Wartość współczynnika rozciąga się w przedziale $[-1;1]$. Przy wartości 0 – brak zależności. Jeżeli wartość współczynnika jest dodatnia – ze wzrostem jednej zmiennej rośnie wartość drugiej zmiennej. Jeżeli wartość współczynnika jest ujemna – ze wzrostem jednej zmiennej wartość drugiej zmiennej maleje. Współczynnik mierzy zależności dwustronne. W literaturze przedmiotu nie ma jednoznacznych przedziałów miary siły związku między zmiennymi i istnieją (subtelne) różnice interpretacji przedziałów występujących korelacji. W niniejszej pracy przyjęto, że przy wartościach współczynnika ρ -Spearmana

- najstarsze otrzymało rangę 1, natomiast najmłodsze 35 (w przypadku jednakowego czasu lokacji miasta otrzymywały taką samą rangę). Za główne rzeki województwa uznano Bzurę, Pilicę i Wartę, miasta leżące nad tymi ciekami otrzymały najwyższą rangę 4. Ośrodkom położonym nad dopływami głównych rzek (rzeki I rzędu) przyporządkowano rangę 3, a 2 – położonym nad dopływami rzek I rzędu (rzeki II rzędu) itd. Rangowanie zakończono na rzekach III rzędu. W przypadku położenia nad więcej niż jedną rzeką, rangi sumowały się;
- układ głównych szlaków komunikacyjnych. Przyjęto, że istnieje związek pomiędzy datą lokacji, a złożonością układu komunikacyjnego miasta. Podobnie jak w przypadku sieci hydrograficznej, do zweryfikowania tej hipotezy wykorzystano współczynnikiem korelacji rang ρ -Spearmana (r -S). Ponownie miastom w zależności od czasu lokacji przypisano rangi – najstarsze otrzymało rangę 1, natomiast najmłodsze 35 (w przypadku jednakowego czasu lokacji miasta otrzymywały taką samą rangę). W zależności od położenia miasta względem XVI-wiecznej sieci komunikacyjnej wyróżniono siedem kategorii, którym przyporządkowano punkty³.

W okresie po 1793 r. prawa miejskie otrzymało pięć z badanych miast. Na ich powstanie, podobnie jak w przypadku miast przedindustrialnych, wpływ miała grupa czynników. W grupie tych czynników znalazły się: prywatna własność ziemi, warunki naturalne i położenie komunikacyjne. W odróżnieniu od miast średniowiecznych, przy lokacji miast przemysłowych znaczenie miały wszystkie wymienione czynniki i nie można wskazać, który z nich był decydujący.

1.3.2. Ścieżki rozwoju do 1793 r.

Do 1793 r. szczególnie istotna dla powstania miasta była rola handlu. Osady targowe powstawały najczęściej jako trzeci element układu gród – podgrodzie. Jednak osady targowe miały również charakter lokalny i rozwijały się jako sa-

do $+/-0,30$ zależność jest słaba, $+/-0,31-0,50$ – przeciętna, $+/-0,51-0,70$ silna a powyżej $+/-0,70$ – bardzo silna. Współczynnik korelacji rang można stosować już od 7 przypadków (Bedyńska, Cypriańska, 2013, s. 218–219). Dla wszystkich statystyk w niniejszej pracy przyjęto dopuszczalny poziom błędu pierwszego rodzaju (ryzyka odrzucenia prawdziwej hipotezy zerowej) na $p \leq 0,05$, tj. za wynik mało prawdopodobny uznaje się taki, którego prawdopodobieństwo wystąpienia (przy założeniu prawdziwości hipotezy zerowej) będzie mniejsze lub równe niż 0,05 (Bedyńska, Cypriańska, 2013, s. 136–139, 169).

3 Położenie na: szlaku lokalnym – 1; na szlaku głównym – 2; na skrzyżowaniu szlaków lokalnych – 2; na skrzyżowaniu więcej niż 2 szlaków lokalnych – 3; na skrzyżowaniu szlaku głównego i lokalnego – 4; na skrzyżowaniu szlaków głównych – 5; na skrzyżowaniu więcej niż dwóch szlaków głównych – 6; rangi zsumowano; rangę szlaków ustalono na podstawie *Atlas historyczny Polski...* 1973.

modzielne jednostki. Z tego powodu przyjęto, że **przez cały okres istnienia miasta funkcjonowała w nim podścieżka handlowo-rzemieślnicza/usługowa, nazywana podstawową** (założenie to przyjęto również dla miast lokowanych po 1793 r.).

Dla okresu do 1793 r. podścieżki zostały wyznaczone na podstawie analizy opracowań historycznych badanych miast. Wyróżnione zostały podścieżki:

- administracyjna – dla miast, które były siedzibą władz administracji państwowej (stolice powiatu, ziem, województwa lub księstwa), lub/i dla miast, które były siedzibą władz administracji kościelnej (arcybiskupów);
- akademicka – obecność instytucji naukowej;
- komunikacyjna – wyznaczona na podstawie analizy współczynnika korelacji rang rho-Spearmana ($r-S$) (por. s. 19–20), za miasta z podścieżką komunikacyjną uznano te, które były położone przynajmniej na skrzyżowaniu dwóch szlaków głównych i w całym rangowaniu uzyskały więcej niż 10 punktów; nie podjęto próby wyznaczenia początku i końca podścieżki komunikacyjnej w okresie do 1793 r.;
- noclegowa – obecność zakładów noclegowych;
- przemysłowa – obecność zakładu przemysłowego;
- specjalizacji rzemieślniczej – rzemiosło obok handlu zostało uznane za ścieżkę podstawową dla wszystkich badanych miast. Jednak niektóre z analizowanych ośrodków wyspecjalizowały się w jednej z gałęzi rzemiosła, a konkretnie w sukiennictwie (te uznano za miasta z wykształconą podścieżką specjalizacji rzemieślniczej).

1.3.3. Ścieżki rozwoju w latach 1793–1945

Dla lat 1793–1945, podobnie jak w okresie wcześniejszym, podścieżki zostały wyznaczone na podstawie analizy opracowań historycznych badanych miast. Wyróżnione zostały podścieżki:

- administracyjna – dla miast, które były siedzibą władz administracji państwowej (stolice powiatu, województwa lub guberni), lub/i dla miast, które były siedzibą władz administracji kościelnej (arcybiskupów);
- akademicka – obecność instytucji naukowej i/lub badawczej;
- komunikacyjna – przyjęto, że podścieżka komunikacyjna rozwinęła się w miastach, które były stacjami węzłowymi transportu kolejowego;
- przemysłowa – obecność zakładu/zakładów przemysłowych;
- rezydencyjna – obecność siedziby monarchy o charakterze reprezentacyjnym;
- wypoczynkowo-turystyczna – obecność obiektów noclegowych, turystycznych, wypoczynkowych;
- zdrowotna – obecność wyspecjalizowanego szpitala.

Do analizy tego okresu włączony został czas II wojny światowej (1939–1945). Przemiany zachodzące wówczas w badanych miastach nie były analizowane. Druga wojna światowa została potraktowana jako granica pomiędzy latami 1793–1945 a 1945–2011.

1.3.4. Ścieżki rozwoju w latach 1945–2011

A. Podścieżki: naukowo-badawcza, kulturowa, turystyczno-wypoczynkowa, zdrowotna

Analiza wyposażenia miast w różnego rodzaju instytucje, organizacje i urzędy (wyposażenie instytucjonalne) pozwoliła autorce na wyznaczenie podścieżek badanych jednostek w latach 1945–2011. Przyjęto, że w każdym z badanych miast mogła rozwinąć się jedna z czterech podścieżek: kulturowa, naukowo-badawcza, wypoczynkowo-turystyczna i zdrowotna. W ramach każdej z nich wyznaczono szereg instytucji, które powinny znajdować się w jednostce, tak aby owa podścieżka mogła się wykształcić (tab. 1). Przy konstrukcji macierzy wyposażenia instytucjonalnego badanych jednostek brano pod uwagę jedynie obecność danej instytucji lub jej brak (nie analizowano ogólnej liczby instytucji danego rodzaju). Każdej z instytucji nadano wagę według wzoru⁴:

$$W_i = 1 - i/I_p$$

gdzie:

W_i – współczynnik wagi instytucji;

i – liczba wystąpień danej instytucji;

I – suma wystąpień instytucji w ramach danego typu rozwoju ścieżki (w latach 1946–2011).

Autorka założyła, że im rzadsze występowanie instytucji, tym większe jej znaczenie i tym większa powinna być jej waga – z tego powodu otrzymany iloraz odjęto od jedności. Następnie zsumowano wagi dla poszczególnych instytucji w każdej z badanych miejscowości. Wyposażenie instytucjonalne badane było w pięciu przekrojach czasowych (lata 1946, 1958, 1975, 1989, 2011).

Przy podścieżkach kulturowych przyjęto, że istnienie jedynie kina (było najpowszechniej występującą placówką, a tym samym najmniej różnicującą badane miasta) nie może być podstawą do jej wyznaczenia. Z tego powodu te miasta nie były brane pod uwagę w analizie. Dodatkowo, przyjęto, że podścieżka kulturowa pojawiła się w tych miastach, w których suma wag przekraczała 2 przynajmniej w trzech z badanych okresów (wynikało to z dużych wahań w wyposażeniu w instytucje kultury ba-

⁴ Autorka wzorowała się na wskaźniku wyposażenia instytucjonalnego Gwosdza (2004b, s. 18).

danych miast). W celu weryfikacji otrzymanych wyników, przy analizie podścieżki wypoczynkowo-turystycznej, obliczono dla 2011 r. (jedynie dla tego roku dostępne były dane statystyczne dotyczące ruchu turystycznego) wskaźnik intensywności ruchu turystycznego Schneidera według wzoru (Milewska i inni 2004):

$$W_{Sch} = \text{liczba korzystających z noclegów} / \text{liczba stałych mieszkańców} \times 100^5.$$

W przypadku podścieżki zdrowotnej powszechność szpitali ogólnych (ich liczba wzrosła z 12 w 1946 r. do 21 w 2011 r.) i związana z tym niska ich waga spowodowały, że miasta, w których występowała jedynie tego typu placówka zdrowotna, nie były uwzględnione w analizie.

Tabela 1. Instytucje uwzględnione w analizie wyposażenia instytucjonalnego

Typ ścieżki	Instytucje
Kulturowa	Kino Muzeum Teatr/filharmonia/galeria Lokalne środki masowego przekazu (radio, telewizja, prasa) Pozostałe instytucje kultury i sztuki
Naukowo-badawcza	Szkoła wyższa lub jej filia (w tym seminaria) Instytut badawczo-naukowy Archiwum państwowe Urząd statystyczny
Wypoczynkowo-turystyczna	Obiekt noclegowy (co najmniej 3) Obiekt gastronomiczny (co najmniej 5) Kąpielisko/przystań kajakowa/stok narciarski Ptk/pttk/informacja turystyczna
Zdrowotna	Szpital ogólny Szpital specjalistyczny Sanatorium

Źródło: opracowanie własne.

W omawianych rodzajach podścieżek za początek przyjęto rok 1946, 1958, 1975, 1989 lub 2011 – w zależności, w którym przedziale czasowym podścieżka została zainicjowana (chyba że monografie i opracowania historyczne badanych miast pozwoliły określić dokładną datę początkową).

5 W warunkach polskich funkcja turystyczna jest jedną z głównych funkcji społeczno-gospodarczych miejscowości, gdy wartość wskaźnika Schneidera przekracza 500 (Warszyńska 1985). Na potrzeby pracy autorka przyjęła, że wartość 100 wskazuje na rozwój podścieżki wypoczynkowo-turystycznej.

Aby określić zależność pomiędzy wielkością miasta a stopniem jego wyposażenia instytucjonalnego, autorka posłużyła się współczynnikiem korelacji rang rho-Spearmana ($r-S$, por. s. 19). Miastom, w zależności od liczby ludności, przypisano rangi – najmniejsze otrzymało rangę 1. Również wyposażeniu instytucjonalnemu nadano rangi – wraz ze wzrostem uzyskanych wag rosła ranga.

B. Podścieżka gospodarcza

Przyjęto, że podstawę rozwoju gospodarczego miast w okresie PRL stanowił przemysł, a pozostałe działy gospodarki cechował niedorozwój. Strukturę branżową przemysłu określono na podstawie monografii i innych opracowań historycznych badanych miast i zaprezentowanych w nich największych zakładów działających w analizowanych ośrodkach w latach 1945–1989. Przyjęto, że obecność zakładu przemysłowego była równoznaczna z rozwojem podścieżki gospodarczej o charakterze przemysłowym (podścieżka przemysłowa). Spowodowane było to brakiem danych dotyczących rozwoju gospodarczego badanych miast w tym okresie lub w przypadku dostępności ich nieporównywalnością.

W celu wyznaczenia podścieżek o charakterze gospodarczym dla okresu po 1989 r. zbadano podstawowe cechy bazy ekonomicznej miast, tzn. wielkość i strukturę. Pozwoliło to na wyznaczenie typów funkcjonalnych miast (Dziwoński 1971a, Jerczyński 1973, Sokołowski 2008). Badanie przeprowadzono dla dwóch okresów czasowych (lata 1995 i 2011).

Do określenia wielkości bazy ekonomicznej badanych miast posłużono się metodą wskaźnika nadwyżki pracowników⁶, zastosowaną po raz pierwszy przez Hoyta (1944, s. 91). Sumaryczna wielkość nadwyżki pracowników pozwala określić potencjał gospodarczy miasta oraz rolę, jaką spełniało w stosunku do świata zewnętrznego (Gwosdz i inni 2010, Sokołowski 2008). Wskaźnik nadwyżki pracowników obliczono według wzoru (Jerczyński 1971, Sokołowski 2008):

$$Z_{egzi}M_j = Z_iM_j - (ZM_jZ_iK/ZK),$$

gdzie:

- $Z_{egzi}M_j$ – pracujący w sektorze egzogenicznym w działalności i w mieście M_j ($i = 1, 2, \dots, m; j = 1, 2, \dots, n$);
- Z_iM_j – pracujący w działalności i w mieście M_j ;
- Z_iK – pracujący w działalności i w kraju;
- ZM_j – liczba pracujących ogółem w mieście M_j ;
- ZK – liczba pracujących ogółem w kraju.

6 Jak zauważył Sokołowski (2008, s. 247), „posiadanie przez dane miasto nawet znacznej nadwyżki zatrudnienia nie musi wiązać się z brakiem w tym mieście zjawiska bezrobocia, są to bowiem nadwyżki dotyczące tylko wybranych grup działalności gospodarczej (inne mogą mieć, i zwykle mają, charakter deficytowy), a ponadto są odnoszone do całkowitego (krajowego) zatrudnienia w danej dziedzinie, co nie koresponduje z rzeczywistym zapotrzebowaniem na miejsca pracy”.

Podstawę do analizy stanowiły dane GUS o liczbie pracujących w badanych miastach w latach 1995 i 2011. Dla 1995 r. dane prezentowały zatrudnienie w trzech sektorach: przemysłowym i usługowym – usług rynkowych i nierynkowych, według PKD 2004. Natomiast dla 2011 r. dane przedstawiały zatrudnienie według PKD 2007⁷, którego sekcje zostały podzielone na grupy: przemysł, sekcje G, H, I i J oraz pozostałe usługi (sekcje G, H, I i J autorka utożsamia z usługami rynkowymi, a pozostałe z usługami nierynkowymi). Analizowane dane nie uwzględniały pracujących w mikroprzedsiębiorstwach (do 9 osób), gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie, fundacjach, stowarzyszeniach i innych organizacjach oraz duchowieństwa.

Do określenia typów miast ze względu na strukturę bazy ekonomicznej autorka wykorzystała typologię zaproponowaną przez Sokołowskiego (2008, s. 260), opartą na metodzie trójkąta Ossana. W klasyfikacji tej wyróżniono 10 typów. Typy P, R, N (przemysł, usług rynkowych i usług nierynkowych) obejmowały miasta z dominacją jednego sektora gospodarki (powyżej 50%), z niskim udziałem pozostałych (mniej niż 25%), typ M miał charakter mieszany, o zrównoważonym udziale poszczególnych sektorów. Pozostałe sześć typów reprezentowało również typ mieszany (PR, RP, RN, NR, PN, NP), z przewagą jednej z sekcji i znacznym udziałem sekcji uzupełniającej (25–50%).

Analiza podmiotów gospodarczych miała na celu wskazanie szczegółowego kierunku rozwoju gospodarczego badanych miast w zakresie przemysłu, usług

7 **Według PKD 2004 do sektora przemysłowego** zaliczono: sekcję C – górnictwo, sekcję D – działalność produkcyjna, sekcję E – zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę, sekcję F – budownictwo; **usługowego, usług rynkowych:** sekcję G – handel hurtowy i detaliczny, naprawy pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów przeznaczenia osobistego i użytku domowego, sekcję H – hotele i restauracje, sekcję I – transport, gospodarka magazynowa i łączność, sekcję J – pośrednictwo finansowe, sekcję K – obsługa nieruchomości, wynajem i działalność związana z prowadzeniem interesów, sekcję O – działalność usługowa, komunalna, socjalna i indywidualna, pozostała; sekcję P – gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; sekcję Q – organizacje i zespoły międzynarodowe; **usługowego, usług nierynkowych:** sekcję L – administracja publiczna i obrona narodowa; gwarantowana prawnie opieka socjalna, sekcję M – edukacja, sekcję N – ochrona zdrowia i pomoc socjalna. **Według PKD 2007 do grupy przemysł** zaliczono: sekcję B – górnictwo i wydobywanie, sekcję C – przetwórstwo przemysłowe, sekcję D – wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych, sekcję E – dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją; **sekcje G, H, I, J** obejmują usługi w sekcjach: G – handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle; H – transport i gospodarka magazynowa; I – działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi; J – informacja i komunikacja; **do pozostałych usług** zaliczono: sekcję M – działalność profesjonalna naukowa i techniczna; sekcję N – działalność z zakresu usług administrowania i działalność wspierająca; sekcję O – administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne, sekcję P – edukacja; sekcję Q – opieka zdrowotna i pomoc społeczna; sekcję R – działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją; sekcję S – pozostała działalność usługowa.

rynkowych lub usług nierynkowych. Do ich określenia wykorzystano współczynnik specjalizacji lokalnej Florence`a wyrażony wzorem (Runge 2007):

$$W_{sl} = u_i / U_i$$

gdzie:

- u_i – udział procentowy danej cechy w strukturze i -tej jednostki przestrzennej,
- U_i – udział procentowy danej cechy w strukturze jednostki hierarchicznie wyższej.

Wartość współczynnika powyżej 1 wskazuje na istnienie w mieście bazy o charakterze egzogenicznym (jej udział w gospodarce miasta był większy niż przeciętny udział w jednostce hierarchicznie wyższej; Jerczyński 1973). Na potrzeby pracy autorka również przyjęła, że o specjalizacji działalności gospodarczej świadczy wysokość wskaźnika na poziomie większym niż 1, natomiast powyżej 1,5 o silnej specjalizacji. Jednostką hierarchicznie wyższą był zbiór wszystkich polskich miast. Współczynnik obliczono jedynie dla 2011 r.⁸

Podstawę do obliczeń stanowiły dane GUS o liczbie podmiotów gospodarczych działających w badanych miastach w 2011 r. według sekcji i działów PKD 2007. Określenie specjalizacji miast na podstawie danych GUS o liczbie podmiotów gospodarczych związana była z ich kompletnością – statystyki te uwzględniają wszystkie przedsiębiorstwa, również te mikro (zatrudniające do 9 osób; z danych o zatrudnieniu osoby pracujące w tych przedsiębiorstwach są wykluczone). Za takim podejściem przemawiał fakt, że w 2011 r. mikroprzedsiębiorstwa stanowiły 95% podmiotów gospodarczych działających w polskich miastach. W analizie nie uwzględniono tych sekcji, których udział w gospodarce polskich miast był niewielki (poniżej 2%; ich uwzględnienie zniekształciło wielkość wskaźnika specjalizacji)⁹.

8 Autorka podjęła również próbę określenia specjalizacji badanych miast w 1995 r. Obowiązujący w tamtym okresie sposób klasyfikacji podmiotów gospodarczych według sekcji PKD 2004 zniekształcał wskaźnik specjalizacji lokalnej Florence`a. Z tego powodu autorka zdecydowała się na analizę jedynie podmiotów gospodarczych działających w badanych miastach w 2011 r. według sekcji PKD 2007 (klasyfikacja ta została dostosowana do standardów międzynarodowych statystyk oraz zachodzących zmian ekonomicznych i gospodarczych, a w szczególności rozwoju nowych technologii i rodzajów działalności).

9 Były to sekcje: A – rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo; D – wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych; E – dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją; O – administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne; R – działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją; T – gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; U – organizacje i zespoły eksterytorialne. Z analizy wyłączono również sekcję S (pozostała działalność usługowa) ze względu na jej ogólność.

Opierając się na wielkości bazy ekonomicznej i współczynnika specjalizacji lokalnej Florence'a, autorka wyznaczyła gospodarcze podścieżki rozwoju badanych miast po 1989 r. Przyjęto, że typ bazy ekonomicznej określał główny kierunek rozwoju podścieżki gospodarczej badanego miasta. W typach mieszanych (PN, NP, PR, RP, NR, RN) brano pod uwagę dominujący sektor, tzn. w mieście mogła rozwijać się podścieżka przemysłowa, usług rynkowych lub usług nierynkowych. W typie M uwzględniono przewagę zatrudnienia w którymś z sektorów. Brak zgodności pomiędzy typem bazy a specjalizacją lokalną rozstrzygano na rzecz tej pierwszej (np. w Uniejowie z typem bazy NP, mimo braku specjalizacji wśród podmiotów gospodarczych w zakresie usług nierynkowych, wyznaczono podścieżkę usług nierynkowych). Jeżeli w mieście wystąpiła silna specjalizacja podmiotów gospodarczych ($>1,5$)¹⁰, która była inna niż typ bazy ekonomicznej, to wyznaczono dwie podścieżki gospodarcze (np. Łask z typem bazy NP i silną specjalizacją w sekcjach B i C posiadał podścieżki usług nierynkowych i przemysłową). Podścieżki określono na podstawie wskaźników dla 2011 r., który uznano za rok docelowy. Dla miast o silnej specjalizacji w ramach sekcji B i C autorka dokonała dodatkowej analizy poszczególnych jej działów. Jeżeli dany dział w ramach tych sekcji skupiał 35% i więcej podmiotów gospodarczych, to uznawano to za silną specjalizację ośrodka w danej dziedzinie przemysłowej.

Podścieżką podstawową dla całego analizowanego okresu była podścieżka handlowo-rzemieślnicza/usługowa. Z tego powodu wyznaczone po 1989 r. podścieżki usług rynkowych i usługach nierynkowych nie zostały uwzględnione w schematach ścieżek rozwoju badanych miast. Odstępstwem od tej zasady była specjalizacja miasta w ramach sekcji należących do tych dwóch sektorów. Należy dodać, że specjalizacja podmiotów gospodarczych często była tożsama z wyposażeniem instytucjonalnym badanych miast.

W miastach, w których po 1945 r. rozwijana była podścieżka przemysłowa, a w okresie transformacji jej znaczenie osłabło (brak podścieżki przemysłowej lub specjalizacji podmiotów gospodarczych w sekcji B i C), rok 1989 przyjęto za datę zamknięcia ścieżki.

C. Podścieżka administracyjna

Przyjęto, że o powstaniu podścieżki administracyjnej można mówić od poziomu powiatu. W analizie nie uwzględniono powiatów miejskich/grodzkich¹¹. Za początek istnienia podścieżki administracyjnej uznano rok otrzymania/utracenia statusu powiatu/województwa.

10 Z analizy silnej specjalizacji wyłączono sekcję P – edukacja. Wysoko specjalizowały się w niej przede wszystkim miasta najmniejsze. Nadwyżka ta wynikała z niedoskonałości przyjętego wskaźnika, a nie faktycznej wysokiej specjalizacji w tej dziedzinie.

11 Do 1975 r. powiatami miejskimi były Pabianice, Piotrków Trybunalski, Tomaszów Mazowiecki, Zduńska Wola i Zgierz.

Dodatkowo analizie poddano administrację kościelną. Zastosowano metodę analogiczną jak przy badaniu wyposażenia instytucjonalnego (por. podrozdział 1.3.4.A). Wzięto pod uwagę obecność lub brak w badanym mieście administracji (parafii) jednego z pięciu największych kościołów¹² działających w Polsce w 2011 r. Były to: Kościół rzymskokatolicki, autokefaliczny Kościół prawosławny, Kościół ewangelicko-augsburski, Kościół greckokatolicki, Kościół katolicki staromariawitów (*Wyznania religijne...* 2013). Badanie przeprowadzono dla lat 1946, 1958, 1975, 1989, 2011.

Aby określić zależności pomiędzy wielkością miasta a stopniem jego wyposażenia w instytucje administracji kościelnej, autorka posłużyła się współczynnikiem korelacji rang rho-Spearmana (r -S, por. s. 19), obliczonym dla 2011 r.

D. Podścieżka komunikacyjna

Do zbadania podścieżek komunikacyjnych w badanych miastach po 1945 r. autorka posłużyła się metodą zastosowaną przy analizie wyposażenia instytucjonalnego (por. podrozdział 1.3.4.A). Zasada nadawania wag była analogiczna jak w przypadku instytucji. Do badania wybrano pięć zmiennych – droga krajowa, autostrada, skrzyżowanie dróg krajowych, skrzyżowanie drogi krajowej i autostrady, stacja węzłowa kolei. W analizie wzięto pod uwagę obecność lub nie danej zmiennej w granicach administracyjnych miasta (obecność dróg krajowych czy autostrad oraz ich skrzyżowań „w pobliżu” miasta nie była brana pod uwagę). Brak poważnych zmian w układzie transportowym badanych miast spowodował, że analizie poddano jedynie rok 2011. Przyjęto, że współczynnik większy od 2 świadczył o wykształceniu podścieżki komunikacyjnej.

Druga część założeń badawczych miała na celu określanie zależności pomiędzy położeniem miejscowości a jej rozwojem. Ze względu na dużą rozpiętość czasową różne zmienne analizowane były w wyznaczonych przedziałach czasowych. Wybrane zostały zmienne określające położenie geograficzne i komunikacyjne badanych miast. Ze względu na dostępność danych, jak również ewolucję znaczenia położenia (przede wszystkim komunikacyjnego) autorka zastosowała różne metody do określenia wpływu położenia miejscowości na jej rozwój. Podobnie jak wcześniej wzrost lub spadek liczby ludności potraktowano jako wyraz rozwoju lub regresji miast.

1.3.5. Analiza położenia do 1793 r.

Wpływ położenia na rozwój miast dla okresu do 1793 r. został określony na podstawie analizy przeprowadzonej w podrozdziałach 2.1.1 i 2.1.2 (por. podrozdział 2.1).

¹² Wybrano te kościoły, które w 2011 r. deklarowały więcej niż 20 tys. wiernych, w analizie nie uwzględniono związków wyznaniowych – świadków Jehowy i zielonoświątkowców (*Wyznania religijne...* 2013).

1.3.6. Analiza położenia w latach 1793–1945

Dla lat 1793–1945 transport kolejowy został uznany za kluczowy dla rozwoju miast. W celu określenia wpływu kolei na rozwój miasta autorka prześledziła przyrost ludności w badanych miastach w okresie pomiędzy rozpoczęciem budowy linii i 10 lat później. Za miasta, w których komunikacja wpływała na rozwój miasta, uznano te, w których średnie tempo wzrostu ludności wynosiło więcej niż 25%.

1.3.7. Analiza położenia w latach 1945–2011

Pod pojęciem lokalizacji autorka rozumiała nie tylko położenie komunikacyjne badanych miast, ale również ich położenie względem stolicy województwa łódzkiego. W celu określenia **wpływu Łodzi na badane miasta** autorka posłużyła się współczynnikiem korelacji linowej Pearsona¹³. Obliczona została zależność pomiędzy odległością analizowanych jednostek od Łodzi w linii prostej (odtworzenie najszybszej i najkrótszej drogi pomiędzy Łodzią a badanymi jednostkami dla okresu przed 1989 r. było niemożliwe) i trzema zmiennymi – przyrostem ludności w latach 1946–1958, 1958–1975, 1975–1989, 1989–2011, saldem migracji w latach 1975, 1989, 2011 oraz saldem dojazdów i wyjazdów do pracy w 2006 r.¹⁴

1.3.8. Analiza rozwoju demograficznego (lata 1793–1945 i 1945–2011)

Autorka poddała analizie zmiany struktury wielkościowej miast oraz tempo ich rozwoju w latach 1793–1945 i 1945–2011. Dla lat 1793–1945 zmiany przedstawiła w 10 podokresach¹⁵. O doborze analizowanych lat zdecydowała przede wszystkim dostępność danych statystycznych. Dla lat 1945–2011 analizowano cztery

13 Współczynnik korelacji r-Pearson ($r-P$) jest stosowany do badania zależności (kierunku i siły związku) między zmiennymi ilościowymi. Wartość współczynnika rozciąga się w przedziale $\leq -1; 1 >$. Przy wartości 0 – brak zależności. Jeżeli wartość współczynnika jest dodatnia – ze wzrostem jednej zmiennej rośnie wartość drugiej zmiennej. Jeżeli wartość współczynnika jest ujemna – ze wzrostem jednej zmiennej wartość drugiej zmiennej maleje. Współczynnik mierzy zależność dwustronną. W literaturze przedmiotu nie ma jednoznacznych przedziałów miary siły związku między zmiennymi i istnieją (subtelne) różnice interpretacji przedziałów występujących korelacji. W niniejszej pracy przyjęto, że przy wartościach współczynnika r-Pearsona do $\pm 0,30$ zależność jest słaba, $\pm 0,31-0,50$ – przeciętna, $\pm 0,51-0,70$ silna, a powyżej $\pm 0,70$ – bardzo silna. Współczynnik korelacji r-Pearsona można stosować już od siedmiu przypadków (Bedyńska, Brzezicka, 2007, s. 96–97).

14 Dane dostępne jedynie dla 2006 r.

15 Analizowane podokresy: 1793–1810, 1810–1827, 1827–1857, 1857–1870, 1870–1890, 1890–1897, 1897–1910, 1910–1921, 1921–1931, 1931–1939.

podokresy¹⁶, przy ich doborze autorka kierowała się zmianami administracyjnymi i politycznymi zachodzącymi w Polsce¹⁷. Rozwój demograficzny badanych miast analizowano także, gdy niektóre z nich nie posiadały praw miejskich, o ile pozwoliła na to dostępność danych. W latach 1793–1945 nie wzięto pod uwagę dwóch jednostek, które za miasto zostały uznane po raz pierwszy po 1945 r. – Koruszki i Żelów (por. podrozdział 2.1).

W celu analizy przemian struktury wielkościowej miast w latach 1793–1945 autorka podzieliła badane jednostki na sześć kategorii wielkościowych (tab. 2). Natomiast dla lat 1945–2011 przyjęto stosowną w statystykach GUS, jak również w literaturze przedmiotu (Runge 2012, Szymańska 2007) siedmiostopniową klasyfikację (tab. 2).

Tabela 2. Kategorie wielkościowe badanych miast w latach 1793–1945 i 1945–2011

Ogólna kategoria wielkościowa	Podkategoria wielkościowa	Liczba ludności w latach 1793–1945	Liczba ludności w latach 1945–2011
Miasta małe	Miasta najmniejsze	Do 500	Poniżej 5 000
	Miasta małe	<500–2 000)	<5 000–10 000)
	Większe miasta małe	<2 000–10 000)	<10 000–20 000)
Miasta średnie	Mniejsze miasta średnie	<10 000–20 000)	<20 000–50 000)
	Większe miasta średnie	<20 000–40 000)	<50 000–100 000)
Miasta duże	Miasta duże	Powyżej 40 000	<100 000–200 000)
	Miasta bardzo duże	–	Powyżej 200 000

Źródło: opracowanie własne.

Do prezentacji dynamiki zmian ludnościowych posłużono się wskaźnikiem średniego tempa wzrostu, obliczonego według wzoru (Kassyk-Rokicka 2011, s. 106–107; Runge 2007, s. 599–603):

$$[(n+1)-n]/n,$$

gdzie:

$n+1$ – wartość dla okresu badanego,

n – wartość dla okresu poprzedzającego okres badany.

16 Analizowane podokresy: 1946–1958, 1958–1975, 1975–1989, 1989–2011.

17 Wybrane do analizy lata 1946 – pierwszy pełny rok po zakończeniu działań wojennych; 1958 – rok po zakończeniu zmian w podziałach administracyjnych 1950–1957; 1975 – rok wprowadzenia reformy administracyjnej (wprowadzenie dwustopniowego podziału); 1989 – początek transformacji systemowej w Polsce.

Osobno rozpatrywane były dodatnie i ujemne wartości obliczonego wskaźnika. Opierając się na pięciostopniowej (znormalizowanej) skali standardowej, autorka wyróżniła przedziały, którym przyporządkowano typy rozwojowe.

Dla dodatnich wartości średniego tempa wzrostu były to:

- miasta stagnacji, zawierające 7% wyników bardzo niskich;
- miasta powolnego wzrostu, 24% wyników niskich;
- miasta wzrostu, 38% wyników średnich;
- miasta wzmożonego wzrostu, 24% wyników wysokich;
- miasta hiperwzrostu, 7% wyników bardzo wysokich.

Natomiast dla wartości ujemnych były to:

- miasta intensywnej regresji, zawierające 7% wyników bardzo niskich;
- miasta wzmożonej regresji, 24% wyników niskich;
- miasta regresji, 38% wyników średnich;
- miasta powolnej regresji, 24% wyników wysokich;
- miasta ujemnej stagnacji, 7% wyników bardzo wysokich.

Przedziały zostały wyznaczone dla danych z całego badanego okresu (osobno dla lat 1793–1945 i 1945–2011). W przypadku wartości dodatnich w latach 1793–1945 z badania wyeliminowano jednostki, dla których wskaźnik średniego tempa wzrostu przekraczał 150%¹⁸, a dla lat 1945–2011 – 100%¹⁹ (zaburzały rozkład normalny). Celem sprawdzenia normalności rozkładu dla wartości dodatnich zastosowano test K-S (Kołmogorowa-Smirnowa), a dla wartości ujemnych zastosowano test Shapiro-Wilka²⁰.

Zmiany liczby zaludnienia miast mogą być spowodowane przyrostem naturalnym, saldem migracji lub rozszerzeniem granic administracyjnych. Do określenia, który czynnik miał decydujący wpływ na rozwój demograficzny badanych miast, autorka wykorzystała typologię Webba (obrazuje zależność pomiędzy wielkością przyrostu naturalnego a saldem migracji). Pozwoliło to na zakwalifikowanie miast do jednego z ośmiu typów rozwojowych ludności. Typy te można podzielić na te o dodatnim (typy A–D) i te o ujemnym (typy E–H) bilansie ludnościowym (Kurkus 1984, Runge 2007). W związku z brakiem danych dotyczących przyrostu naturalnego i salda migracji dla lat 1946 i 1958 autorka przeprowadziła analizę tych dwóch zmiennych w latach 1975, 1989, 2011 (do 1975 r. nie były publikowane dane dotyczące miast).

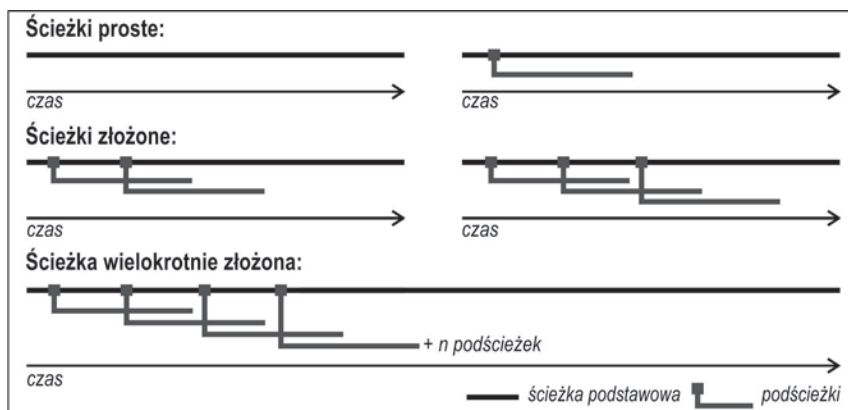
18 Były to dla lat 1810–1827 Łowicz, Przedbórz, Zgierz; 1827–1857 Bełchatów, Zduńska Wola i Zgierz; 1870–1890 Tomaszów Mazowiecki. W analizie zostały zaliczone do miast hiperwzrostu.

19 Były to dla lat 1958–1975 – Łask, 1975–1989 – Bełchatów. W analizie zostały zaliczone do miast hiperwzrostu.

20 Dla prób większych od 100 przypadków stosuje się test Kołmogorowa-Smirnowa (z poprawką istotności Lilieforsa), a dla mniej licznych – test Shapiro-Wilka (Bedyńska, Cypriańska, 2013, s. 108–109).

Wyznaczone ścieżki rozwoju podzielono ze względu na stopień rozbudowania. Autorka wyróżniła (rys. 1):

- proste, składające się z podścieżki podstawowej i jednej podścieżki;
- złożone, składające się z podścieżki podstawowej i dwóch lub trzech podścieżek;
- wielokrotnie złożone, składające się z podścieżki podstawowej i czterech lub więcej podścieżek.



Rysunek 1. Schemat ścieżek rozwoju ze względu na stopień ich rozbudowania

Źródło: opracowanie własne.

Podziału ze względu na stopień rozbudowania dokonano na podstawie liczby podścieżek wyznaczonych w latach 1945–2011 (bez względu na to, czy dana podścieżka została w tym okresie zamknięta).

Praca powstała na danych wtórnych. Do głównych źródeł danych należy zaliczyć:

- spisy powszechne i roczniki statystyczne – źródła danych o liczbie ludności do 1945 r. to: indaganda pruska dla lat 1793/1794, Spis Powszechny w Księstwie Warszawskim z 1810 r., Spis Ludności i Domów w Królestwie Polskim z 1827 r., Spis Powszechny w Królestwie Polskim z 1897 r., Pierwszy Spis Powszechny Ludności z 1921 r., Drugi Powszechny Spis Ludności z 1931 r. Głównym źródłem informacji dla lat 1945–2011 były roczniki statystyczne. Roczniki województw kieleckiego, łódzkiego i poznańskiego były podstawowym źródłem danych do 1975 r. Dla lat 1975–1989 były to roczniki województw: częstochowskiego, kaliskiego, konińskiego, łódzkiego miejskiego, piotrkowskiego, płockiego, radomskiego, sieradzkiego i skierniewickiego (również źródło danych o przyroście naturalnym i saldzie migracji w latach 1975, 1989). Należy podkreślić, że roczniki statystyczne posiadały zróżnicowany zakres czasowy, jak i szczegółowość prezentowanych danych;

- bank danych lokalnych, który był źródłem danych statystycznych o liczbie pracujących w badanych miastach w latach 1995 i 2011 według sekcji PKD, liczbie podmiotów gospodarczych działających w badanych miastach w 2011 r. według sekcji i działów PKD 2007; liczbie ludności w latach 1995–2011, przyroście naturalnym i saldzie migracji w 2011 r.;
- monografie miejscowości – prawie wszystkie z badanych miejscowości posiadają monografie (za wyjątkiem Działoszyna, Kamieńska, Ozorkowa, Poddębic, Przedborza, Rawy Mazowieckiej, Sulejowa i Żłoczewa). Duża ich część dotyczyła jedynie wybranych okresów. Wykorzystane publikacje monograficzne miały różną wartość informacyjną. Wysoką wartość jako źródło informacji statystycznej posiadały przede wszystkim monografie autorstwa pracowników szkół wyższych (głównie Uniwersytetu Łódzkiego). Wykorzystane w pracy opracowania monograficzne były m.in. podstawą do wyznaczenia ścieżek rozwoju badanych miast.

1.4. Teoria zależności od ścieżki

Koncepcja zależności od ścieżki powstała w latach 80. XX w. na gruncie ekonomii ewolucyjnej. Miała posłużyć do wyjaśnienia procesów adaptacji nowych technologii i rozwoju przemysłu. Zyskała dużą popularność w naukach społecznych, m.in. w socjologii, naukach politycznych oraz geografii ekonomicznej. Głównym założeniem twórców tej koncepcji było zwrócenie uwagi na znaczenie historii (*history matters*) i powiązanie kluczowych decyzji podjętych w przeszłości ze stanem aktualnym oraz przyszłym. Znajduje przede wszystkim zastosowanie w wyjaśnianiu dynamicznych procesów ekonomicznych, społecznych czy przestrzennych, o charakterze przypadkowym, które są nieodwracalne lub trudne do zmiany (David 2001, s. 15). Koncepcja jest także wykorzystywana do wyjaśnienia wyników nietypowych, wyjątkowych, które nie są zgodne z przewidywaniami ogólnie przyjętych teorii (Mahoney 2000, s. 508).

1.4.1. Geneza teorii zależności od ścieżki – wyjaśnienie zmian technologicznych

Podstawy teoretyczne koncepcji zależności od ścieżki stworzył amerykański ekonomista David (1985). Zostały one zaprezentowane na przykładzie historii rozwoju klawiatury typu QWERTY, która od ponad 100 lat jest najpopularniejszym typem klawiatur na świecie. Proces zależny od ścieżki David zdefiniował jako taki,

który ewoluuje jako konsekwencja swojej własnej historii (1997, s. 13). Początek takiemu procesowi daje przypadkowe wydarzenie historyczne, które ukierunkowuje go jednocześnie na daną ścieżkę rozwoju (David 1985, s. 332). O wyborze danego rozwiązania decyduje przypadek, dlatego też niekoniecznie jest ono najlepszym i najbardziej wydajnym z dostępnych rozwiązań. Tak było w przypadku klawiatury QWERTY, która mimo że nie była najlepszą z technologii, osiągnęła przewagę rynkową i wyeliminowała inne rodzaje klawiatur (David 1985, s. 336). David istoty procesu zależnego od ścieżki upatrywał przede wszystkim w zwiększających się przychodach (*increasing returns*), które są odpowiedzialne za umacnianie obranej na początku trajektorii rozwoju (1985, s. 335–336). Za zwiększające się przychody można uznać wszelkiego rodzaju procesy, mające charakter dodatnich sprzężeń zwrotnych (Gwosdz 2004b, s. 439). W przypadku klawiatury QWERTY są to efekty skali oraz kompatybilność (powszechna znajomość tego rodzaju klawiatury przez maszynistki powodowała, że pracodawcy kupowali właśnie ten typ klawiatury, jednocześnie koszty jej użytkowania spadały, bo prawdopodobieństwo, że na tej klawiaturze potrafią pisać maszynistki, było wysokie). Po pewnym czasie proces stał się trudny do zawrócenia, ponieważ obrane w początkowej fazie rozwiązanie było stale reprodukowane (koszt przekwalifikowania maszynistek do pisanie na innych typach klawiatur był zbyt wysoki i tym samym nieopłacalny), co z kolei, spowodowało zamknięcie ścieżki danego procesu (*lock-in*; David 1985, s. 334–335).

Drugi z „ojców” koncepcji zależności od ścieżki – Arthur – w zaproponowanym modelu dużą wagę przywiązywał do małych historycznych wydarzeń, które zdefiniował jako takie zdarzenie lub warunki, które są poza wiedzą obserwatora. Jego zdaniem, wydarzenia historyczne mają największe znaczenie w rozwoju procesu, bowiem wpływają na to, która z dostępnych trajektorii rozwojowych zostanie wybrana. Nieprzewidywalność wydarzenia wynika z niewiedzy decydenta na jego temat w momencie podejmowania wyboru (1989, s. 118). Podobnie jak David, także Arthur uważał, że rozwój i umacnianie obranej ścieżki, spowodowane jest procesem zwiększających się dochodów. Za ich powstanie odpowiedzialne są dwa mechanizmy: efekt koordynacji (zwiększające się korzyści wraz ze wzrostem liczby użytkowników) oraz efekt uczenia się (im częściej dana technologia jest użytkowana, tym głębsza jest wiedza na jej temat i tym chętniej jest ona wykorzystywana; Arthur 1989, s. 116; 1994, s. 112). Połączenie małych przypadkowych wydarzeń ze zwiększającymi się dochodami może prowadzić do dominacji jednej technologii i jej wewnętrznego zamknięcia (Arthur 1989, s. 129). Cechująca cały proces nieelastyczność uniemożliwia zejście z obranej raz ścieżki (Arthur 1994, s. 112–113).

Modele Davida i Arthura mają wiele cech wspólnych ze stochastycznym modelem Polya, nazywanym powszechnie urną Polya. Doświadczenie Polya polega na wylosowaniu z urny zawierającej dwie różnokolorowe kule, jednej. Następnie zwracane są do urny dwie kule w wylosowanym kolorze. W kolejnych rundach

postępuje się tak samo (Gwosdz 2004a, s. 30). Prawdopodobieństwo wyboru kuli w kolorze z pierwszej tury wzrasta²¹ z każdym losowaniem, a więc można powiedzieć, że jeden z kolorów w końcu wyeliminuje drugi. Analogicznie, wybór jednej z technologii, a następnie jej wzmacnianie, będzie eliminował drugą. Cały proces jest pod wpływem przypadkowego wydarzenia – pierwszorazowy wybór którejś z kul (lub technologii) ma charakter losowy i decyduje o przebiegu całego procesu. Jednocześnie jest to proces nieodwracalny – nie ma możliwości powrotu do punktu początkowego i ponownego wyboru jednego z dostępnych rozwiązań (Vincensini 2001, s. 2). Z kolejnymi losowaniami spada także elastyczność procesu, im dalsza faza procesu, tym trudniejszy do zmiany jest obrany kierunek rozwoju, co skutkuje zamknięciem na danej ścieżce (Gwosdz 2004a, s. 30).

Podsumowując, zarówno w modelu zależności od ścieżki Arthura, jak i Davida można wyróżnić trzy fazy:

- przedrozwojową, kiedy z dostępnych ścieżek w sposób przypadkowy wybierana jest jedna (ma miejsce historyczny wypadek);
- uformowania i rozwoju ścieżki, kiedy pojawia się proces zwiększających się dochodów, a obrane rozwiązanie jest stale reprodukowane;
- punktu krytycznego i zamknięcia ścieżki, która staje się nieefektywna.

1.4.2. Teoria zależności od ścieżki w naukach społecznych

Teorię zależności od ścieżki na potrzeby nauk społecznych zaadaptował James Mahoney (2000, 2001). Jego zdaniem, teoria pozwala na wyjaśnienie przypadków anormalnych, zaprzeczających ogólnie przyjętym teoriom. Znajduje ona zastosowanie w wyjaśnieniu ciągów sekwencji historycznych, które zostały uruchomione przez przypadkowe wydarzenie (2000, s. 507–508). Wydarzenie inicjujące ma charakter losowy i nie może być wyjaśnione na podstawie wcześniejszych wydarzeń historycznych. Mahoney (2000, s. 511–513) nazywa je punktem krytycznym lub zwrotnym, ponieważ po jego wyborze nie można zawrócić z obranej trajektorii. W zależności od mechanizmu, który powoduje rozwój i umacnianie procesu na ścieżce, można wyróżnić ścieżki samowzmacniające lub reakcyjne.

Ścieżki samowzmacniające są odzwierciedleniem teorii zależności od ścieżki w jej pierwotnej formie, zaproponowanej przez Davida i Arthura. Początkiem ścieżki samowzmacniającej jest punkt zwrotny (*turning point*), czyli losowo wybrane rozwiązanie z dostępnych w danym momencie. Kierunek rozwoju nadany przez pierwszy krok jest reprodukowany na skutek działania zwiększających się przychodów (Mahoney 2000, s. 512–513). Opuszczenie czy zmiana ścieżki rozwoju są niemożliwe, ponieważ z biegiem czasu wybrane rozwiązanie przynosi

21 Prawdopodobieństwo wyboru kuli będzie więc równe $a/(a + b)$, gdzie a i b to kolory kul (Gwosdz 2004a, s. 30).

coraz większe korzyści. Efektem tego jest zamknięcie ścieżki rozwoju (Mahoney 2001, s. 115). Za przyczynę reprodukcji i zamknięcia ścieżki najczęściej podaje się względy użyteczne – koszty przyjęcia nowej ścieżki przekroczyłyby spodziewane korzyści. Zjawisko to jest również tłumaczone względami funkcjonalnymi, tzn. wybór jest wspierany przez władze, osoby wpływowe, ponieważ służy ich interesom, lub etycznymi – wybór jest utrzymywany, ponieważ uznawany jest za poprawny moralnie (Gwosdz 2004b, s. 440; Mahoney 2000, s. 513).

Drugi rodzaj ścieżek, ścieżki reakcyjne, został wprowadzony do koncepcji przez Mahoneya (2000). Definiowane są jako łańcuch czasowo uporządkowanych i przyczynowo połączonych wydarzeń. Nie działa tu jak w przypadku ścieżki samowzmacniającej mechanizm reprodukcji kolejnych kroków. Wydarzenie początkowe uruchamia ciąg ściśle powiązanych ze sobą wydarzeń, które przekształcają się wzajemnie (Mahoney 2000, s. 526). Sekwencję zdarzeń w ścieżce reakcyjnej cechuje naturalna logiczność – każde wydarzenie jest reakcją na wydarzenie wcześniejsze, jak i przyczyną wydarzenia następnego (wydarzenie A prowadzi do wydarzenia B, B do C, C do D itd.; Mahoney 2000, s. 529–530). Problemem w analizie ścieżek reakcyjnych jest określenie punktu początkowego, ponieważ zbyt dalekie cofanie się w przeszłość może wprowadzić badacza w pułapkę nieskończonego regresu (Gwosdz 2004a, s. 34). Mahoney (2000, s. 529) za wydarzenie inicjujące ścieżkę reakcyjną uznał połączenie dwóch lub więcej sekwencji zdarzeń, działających do tychczas oddzielnie (*critical juncture*). Mimo że połączone ciągi wydarzeń mogły mieć przewidywalny wynik, to ich złączenie ma charakter przypadkowy, trudno bowiem przewidzieć, czy ciągi takie w ogóle się połączą i kiedy będzie to miało miejsce.

Pierson (2000, s. 252) teorię zależności od ścieżki zaadaptował na potrzeby nauk politycznych. Autor ten wskazał na dwa podejścia do koncepcji: szerokie i wąskie. Ujęcie szerokie odzwierciedla najogólniejsze z założeń teorii, w którym historia ma znaczenie. W tym ujęciu zależność od ścieżki definiowana jest jako przypadkowy związek kolejnych kroków w ciągu czasowym. Wydarzenie w ciągu czasowym wpływa na trajektorię procesu, ale niekoniecznie wywołuje ruch w tym samym kierunku. W tym podejściu badane są jedynie przyczyny utrzymania się procesu na obranej ścieżce (Gwosdz 2004a, s. 30–31). W ujęciu wąskim ruch na ścieżce wywołuje kolejny o tym samym kierunku. Mechanizm ten odzwierciedla idea zwiększających się przychodów – z każdym kolejnym krokiem prawdopodobieństwo ruchu wzdłuż tej samej ścieżki wzrasta (Pierson 2000, s. 252). Zmiana wybranej ścieżki jest niemożliwa, ponieważ wytworzony układ nie pozwala na powrót do punktu początkowego, dodatkowo jego zmiana byłaby zbyt kosztowna (Levi 1997 za Pierson 2000, s. 256). Ujęcie wąskie oprócz badania powodów utrzymania wybranego kierunku zajmuje się również identyfikacją przyczyn, które skierowały proces na daną ścieżkę (Gwosdz 2004b, s. 30–31).

O procesie zależnym od ścieżki można mówić więc wtedy, gdy:

- we wczesnej fazie procesu pojawia się więcej niż jedna możliwość wyboru kierunku dalszego rozwoju;

- ma miejsce punkt zwrotny – w sposób losowy zostaje wybrane jedno z dostępnych rozwiązań, wyboru tego nie można wytłumaczyć na podstawie ogólnie przyjętych teorii;
- działanie zwiększających się przychodów (wszelkie procesy o charakterze dodatnich sprzężeń zwrotnych) w przypadku ścieżek samowzmacniających lub przyczynowo-skutkowego ciągu w ścieżkach reakcyjnych prowadzi do wzmocnienia i utrwalenia wybranej trajektorii i w konsekwencji do uwięzienia na ścieżce.

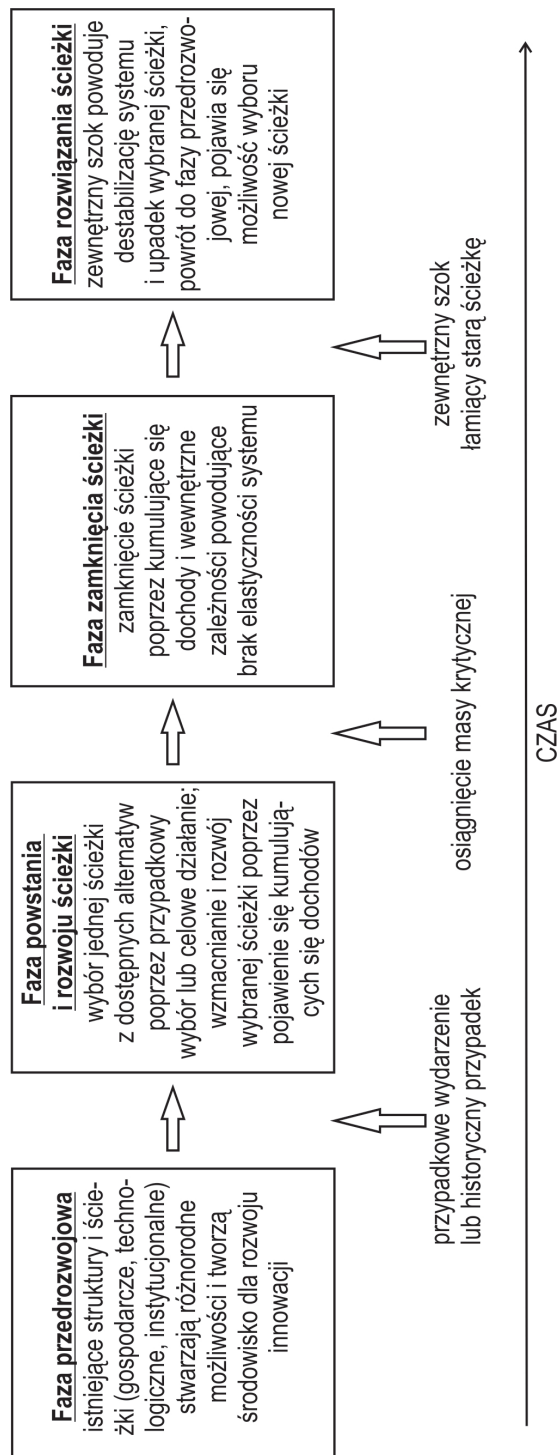
1.4.3. Teoria zależności od ścieżki w geografii

Koncepcja zależności od ścieżki znalazła również swoje zastosowanie w geografii. Jak podkreślił Krugman (1991, s. 80), dziedziną, w której koncepcja niewątpliwie może być wykorzystana, jest geografia ekonomiczna. Najczęściej teoria służyła do wyjaśnienia lokalizacji i koncentracji w przestrzeni działalności gospodarczej oraz mechanizmów rozwoju różnego rodzaju jednostek przestrzennych (miast, regionów).

Wykorzystanie teorii zależności od ścieżki w geografii spowodowało pewne jej modyfikacje. Głównym zarzutem w stosunku do pierwotnego modelu koncepcji było nieuwzględnienie znaczenia miejsca, lokalizacji i jego wpływu na rozwój ścieżki.

Boschma (2007, s. 42–44) w swoich rozważaniach teoretycznych podkreślał znaczenie lokalizacji w procesie zależnym od ścieżki. Zarzucił m.in. modelowi Arthura (1994) uwzględnienie jedynie wpływu ścieżki na rozwój danego miejsca. Zdaniem Boschmy (2007), wpływ ten ma charakter sprzężenia zwrotnego i miejsce, lokalizacja, kształtuje również ścieżkę rozwoju (powstaje proces zależny od miejsca). Przypadkowość procesu zależnego od ścieżki w przestrzeni wynika z wszechobecności warunków ogólnych. Takie same warunki ogólne, potrzebne do rozwoju przemysłów nowoczesnych, istnieją w wielu regionach. Powoduje to, że przewidzenie, gdzie pojawi się nowy przemysł, jest niemożliwe, więc wydarzenie przypadkowe będzie oznaczało brak możliwości określenia, gdzie rozwinie się dana gałąź przemysłu (Boschma i Lambooy 1999, s. 421–423; Boschma, 2007, s. 42–44).

Martin i Sunley (2010, s. 62) również wskazywali na istnienie zależności od miejsca. Wiele z mechanizmów wywołujących zależność od ścieżki ma charakter lokalny, dlatego też określenie uniwersalnych czynników ją powodujących jest niemożliwe. Regiony czy miasta różnią się od siebie pod wieloma względami – ekonomicznymi, instytucjonalnymi, społecznymi, dlatego przyczyny wystąpienia procesu zależnego od ścieżki oraz jego przebieg będą różne w różnych miejscach. Każdą lokalizację charakteryzuje inny typ zależności od ścieżki (Martin, Sunley 2006, s. 14–16). Martin i Sunley (2006, s. 28–30) dodatkowo poddali krytyce pojmowanie zamknięcia ścieżki rozwoju (*lock in*). Do trzech faz rozwoju ścieżki dodali czwartą – zamknięcia starej i otwarcia nowej trajektorii (rys. 2).



Rysunek 2. Fazy rozwoju zależności od ścieżki

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Martin i Sunley 2010, s. 67.

2. MIASTA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DO ROKU 1945

2.1. Geneza miast

Województwo łódzkie jako region administracyjny należy do stosunkowo młodych, zostało bowiem powołane do życia na mocy ustawy z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji. Na stolicę województwa po pewnych wahaniach wybrano Łódź jako największe miasto regionu i największy ośrodek gospodarczy. W podstawowym trzonie składało się z ziem dawnych przedrozbiorowych województw łęczyckiego i sieradzkiego oraz ziemi wieluńskiej (Bandurka 1994). Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej prowadzono działania mające na celu utworzenie guberni łódzkiej. Plany te nie zostały zrealizowane, a w okresie zaborów ziemie obecnego województwa łódzkiego zmieniały swoją przynależność administracyjną (tab. 3).

Tabela 3. Przynależność administracyjna ziem obecnego województwa łódzkiego w latach 1793–1914

Lata	Jednostki administracyjne
1793–1806	Departament warszawski i kaliski (Prusy Południowe)
1807–1815	Departament kaliski i warszawski (Księstwo Warszawskie)
1816–1844	Województwa kaliskie, mazowieckie, sandomierskie (od 1837 r. gubernie; Królestwo Polskie)
1845–1866	Gubernia warszawska, radomska (Królestwo Polskie)
1867–1914	Gubernia warszawska, radomska, kaliska, piotrkowska (Królestwo Polskie)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Walicki 2009.

W momencie powołania województwo łódzkie tworzyło 13 powiatów: brzeziński, kaliski, kolski, koniński, łaski, łódzki, łęczycki, piotrkowski, radomszczański, sieradzki, słupecki, turecki i wieluński (rys. 4). Niewielka zmiana granic miała miejsce w 1938 r. – przesunięto granicę województwa poznańskiego, do którego z obszaru województwa łódzkiego włączono powiaty kaliski, kolski, turecki i koniński. Województwo łódzkie zostało natomiast powiększone o powiaty województwa warszawskiego (kutnowski, łowicki, skierniewicki, rawski) oraz kieleckiego (opoczyński i konecki). Zmiany spowodowane były względami organizacyjnymi i ekonomicznymi – miały na celu zatarcie granic wyznaczonych przez zaborców (Dylik 1971, Bandurka 1994).

Po zakończeniu II wojny światowej administracja państwowa została zorganizowana na wzór przedwrześniowej – granice województwa łódzkiego ukształtowano analogicznie jak w 1939 r. Pierwsze korekty miały miejsce w 1950 r. – powiaty konecki i opoczyński przeniesiono do województwa kieleckiego. Większe zmiany terytorialne zostały dokonane w latach 1954–1956, a dotyczyły zarówno wewnętrznego podziału województwa, jak i jego granic (niewielkie zmiany pomiędzy granicami województwa łódzkiego a bydgoskiego, katowickiego, kieleckiego i warszawskiego; Bandurka 1994, Janiszewska 1998). Najpoważniejsza reforma z 1975 r. wprowadziła dwustopniowy podział administracyjny. Powołanych zostało 49 województw, a z ziem dawnego łódzkiego utworzono województwa: miejskie łódzkie, kaliskie, konińskie, piotrkowskie, płockie, skierniewickie i sieradzkie. Równie poważna była reforma z 1999 r., kiedy wrócono do trójstopniowego podziału administracyjnego (województwo – powiat – gmina). Nowo powołane województwo łódzkie utworzyły dawne województwa: miejskie łódzkie, sieradzkie, piotrkowskie (bez gmin Fałków i Kluczewsko), skierniewickie (bez powiatów sochaczewskiego i żyrardowskiego), płockie (tylko powiaty kutnowski i łęczycki i gmina Kiernozia), kaliskie (tylko powiat wieruszowski), częstochowskie (tylko część powiatu pączęchańskiego i radomszczańskiego), konińskie (tylko gminy Uniejów, Grabów, Świnice Warckie) i radomskie (tylko gmina Drzewica; Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. ...).

Mimo że województwo łódzkie jest jednym z młodszych w Polsce, to jego miejska sieć osadnicza zaczęła kształtować się już ok. 1000 lat temu. Na obszarze współczesnego województwa łódzkiego istniały 103 miasta, które w różnym czasie otrzymały akty lokacyjne (Sobczyński, Głowacka 2000). Z tych lokacji do 2011 r. utrzymały się jedynie 44. Na obecny kształt sieci miejskiej województwa łódzkiego miały wpływ przede wszystkim wydarzenia z XIX i XX w. Do nich należy zaliczyć zmiany granic województwa, zmiany ustroju państwa oraz działania wojenne. Wymienione czynniki w niekorzystny sposób wpływały na kształtowanie się osadnictwa miejskiego w tej części Polski (Jażdżewska 2001).

Obecną sieć miejską województwa łódzkiego tworzą zarówno miasta bardzo stare o średniowiecznym rodowodzie, jak i miasta młode, których lokacja była związana z XIX-wieczną industrializacją. Najstarsze z miast prawa miejskie otrzy-

mały w XIII w., były to: Sieradz, Warta, Szadek, Radomsko, Łęczyca, Wolbórz, Pajęczno, Wieluń, Uniejów, Zgierz, Piotrków Trybunalski (rys. 5).

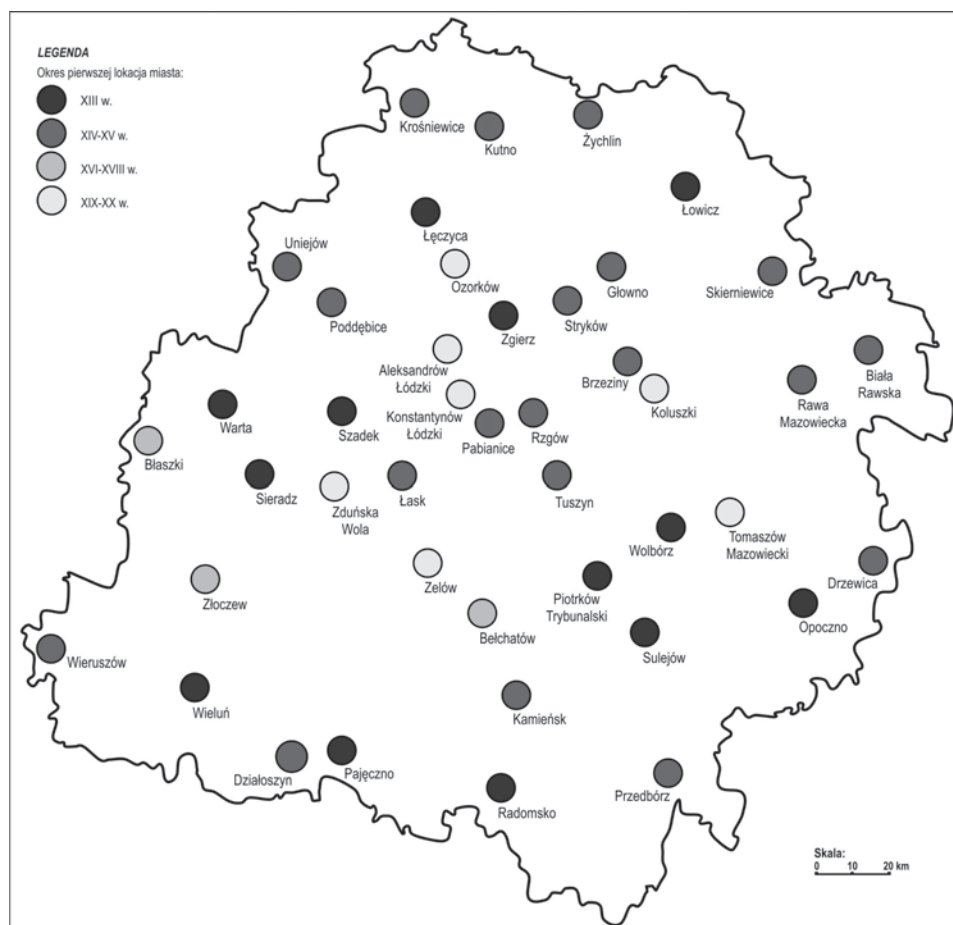


Rysunek 4. Zmiany granic administracyjnych województwa łódzkiego w latach 1919–1999

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bandurka 1994, Rochmińska 2002.

Wiek XIV i XV to czas wzmożonej lokacji, akt lokacyjny bowiem otrzymało wtedy ponad 50 miast (Jażdżewska 2001), a status miasta do 2011 r. utrzymały: Brzeziny, Pabianice, Rawa Mazowiecka, Opoczno, Wieruszów, Przedbórz, Kamieńsk, Stryków, Żychlin, Rzgów, Poddębice, Działoszyn, Tuszyń, Łask, Głowno, Drzewica, Kutno, Krośnice, Skierniewice i Biała Rawska. Jedynie trzy miasta mają rodowód XVI/XVII-wieczny (Złoczew, Bełchatów, Błaszki). W XIX w. nadania praw miejskich związane były z rozwojem miast prywatnych. Na zaproszenie

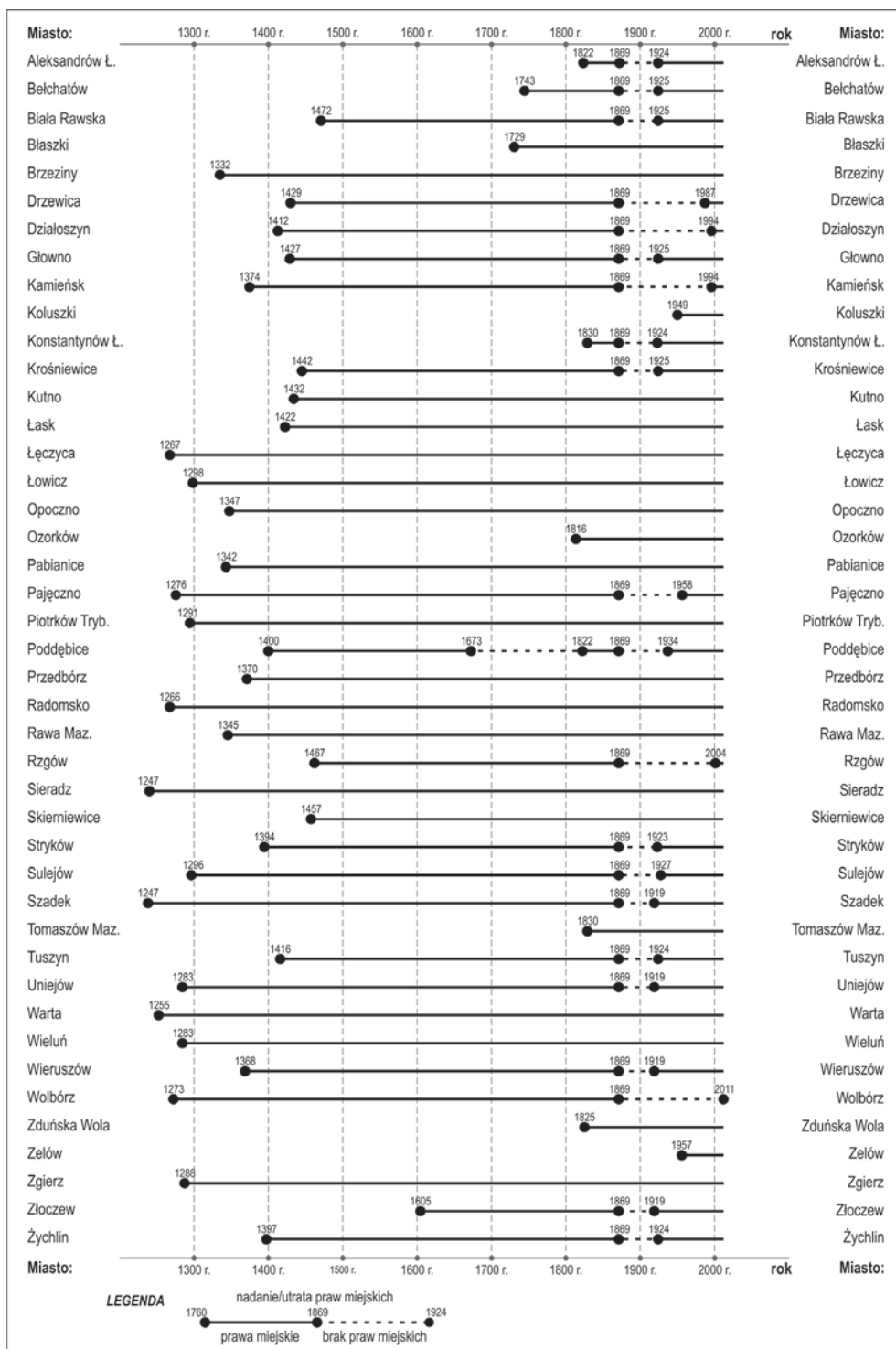
właściciele ziemskich przybywali rzemieślnicy, którzy na stałe osiedlali się w osadach włókienniczych. Do takich ośrodków, które z czasem otrzymały prawa miejskie, należały: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Tomaszów Mazowiecki i Zduńska Wola.



Rysunek 5. Pierwsze lokacje miast województwa łódzkiego (stan na 2011 r.)

Źródło: opracowanie własne.

Również w XIX w. miała miejsce największa i właściwie jedyna degradacja miast. W wyniku represji popowstaniowych w 1869 r. aż 21 jednostek zostało pozbawionych praw miejskich (rys. 6). Większość z nich odzyskała prawa miejskie tuż po zakończeniu I wojny światowej. W 1919 r. ponownie za miasto uznano: Szadek, Złoczew, Wieruszów i Uniejów. W okresie międzywojennym prawa



Rysunek 6. Trwałość lokacji miejskich miast województwa łódzkiego

Źródło: opracowanie własne.

miejskie odzyskał również Stryków (1923). W 1924 r. miastami znów zostały: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Tuszyn, Żychlin, a rok później Bełchatów, Biała Rawska, Głowno i Krośnice. Ostatnimi w okresie międzywojnia miastami, którym przywrócono prawa miejskie, były Sulejów (1927) i Poddębice (1934).

Koluszki i Zelów za miasta uznane zostały dopiero w XX w. (rys. 5). W latach 50. XX w. relokowano Pajęczno (1958). Kolejne przywrócenie statusu miasta miało miejsce dopiero w 1987 r., kiedy to miastem znów została Drzewica. W 1994 r. dwie wsie, Działoszyn i Kamieńsk, podniesiono do rangi miasta. W XXI w. ponownie prawa miejskie otrzymały Rzgów (2004) i Wolbórz (2011).

Od momentu lokacji 22 miasta nigdy nie straciły praw miejskich. Pozostałym 21 ośrodkom odebrano status miasta w połowie XIX w.

2.1.1. Miasta przedindustrialne

Powstanie miasta jest uzależnione od wielu czynników zarówno przyrodniczych, jak i społeczno-gospodarczych czy politycznych. Trudno wymienić jeden, który spowodował, że dana jednostka osadnicza stała się miastem. Najczęściej była to grupa warunków, które razem przyczyniły się do przekształcenia wsi w miasto. Przyjęto, że była to grupa czynników, ponieważ w zbiorze analizowanych miast brak jest jednostek lokowanych na tzw. surowym korzeniu, średniowieczne miasta województwa łódzkiego bowiem funkcjonowały wcześniej niż nastąpiła ich formalna lokacja.

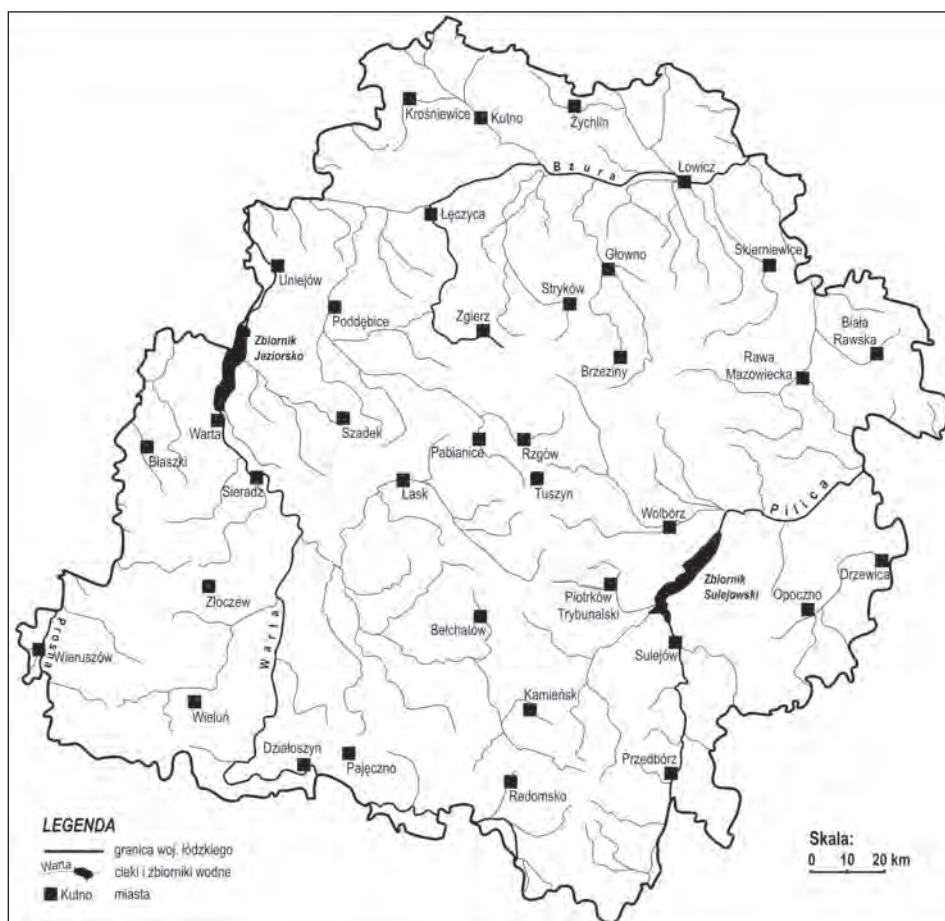
Za grupę czynników inicjujących rozwój ścieżki miasta w okresie do 1793 r. uznano:

- warunki naturalne środowiska geograficznego – ważne w okresie wczesnego średniowiecza, wśród nich można wymienić wody (rzeki, jeziora, mokradła), ukształtowanie powierzchni, rodzaj i jakość gleb, szatę roślinną. Znaczenie tych czynników było dwojakie – po pierwsze, stwarzały dogodne warunki do życia (dostępność wody pitnej, żyzne gleby, lasy), po drugie, zapewniały bezpieczeństwo (obronne położenie danego obszaru), w analizie wzięto pod uwagę nadrzeczne położenie ośrodka;
- układ głównych szlaków komunikacyjnych – drogi niezależnie od rangi miały zawsze istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego danego miasta (Kulesza, Koter 1998).

W lokacji miast w województwie łódzkim szczególnie ważne było ich nadrzeczne położenie. Rzeka nie tylko dostarczała wody pitnej, ale również pełniła rolę szlaku komunikacyjnego oraz zapewniała bezpieczeństwo. Miasta zakładane były w dolinach głównych rzek regionu – Warty, Pilicy, Bzury. Z 36 miast lokowanych do 1793 r. jedynie 4 nie były położone nad większymi ciekami (Pajęczno, Tuszyn, Wieluń, Złoczew). Po 12 miast założono w dorzeczu Bzury i Warty, 6 Pilicy, a 2 w dorzeczu Wisły (rys. 7).

Autorka przyjęła, że istnieje związek pomiędzy czasem lokacji miast a ich położeniem względem sieci hydrograficznej. Zaobserwowano przeciętną (istotną

statystycznie) zależność między datą lokacji badanych miast a ich położeniem względem sieci hydrograficznej ($r-S = -0,33$; $p = 0,05$). Im starszy ośrodek, tym bardziej rozwinięta była sieć hydrograficzna, nad którą był lokowany (i odwrotnie). Tak więc, można przyjąć, że miasta położone nad jedną z głównych rzek województwa otrzymywały wcześniej prawa miejskie. Wśród 10 najstarszych z badanych miast, 6 położonych było nad jedną z wyznaczonych rzek głównych, 2 nad rzeką I rzędu. Miasta o bardziej złożonej sieci hydrograficznej (pięć miast położonych było nad więcej niż jedną rzeką: Głowno, Łowicz, Rawa Mazowiecka, Sulejów, Wieruszów) znalazły się w drugiej dziesiątce czasu lokacji (z wyjątkiem Głowna).

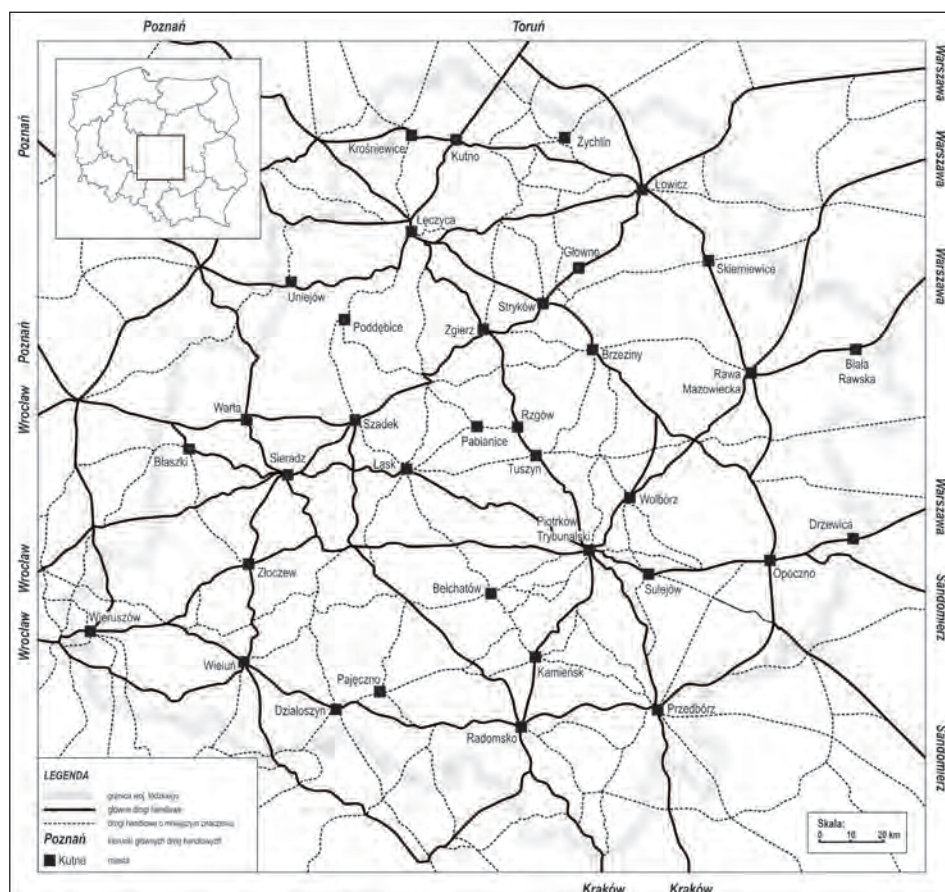


Rysunek 7. Położenie średniowiecznych badanych miast województwa łódzkiego na tle sieci hydrograficznej

Źródło: opracowanie własne.

Układ sieci komunikacyjnej w okresie średniowiecza uwarunkowany był potrzebami gospodarczymi, politycznymi i społecznymi państwa. Był również uzależniony od stosunków społeczno-gospodarczych danego obszaru. Z tego powodu drogi, niezależnie od swojej rangi, były zawsze istotne dla rozwoju gospodarczego danego terenu, w szczególności dla miast na nich usytuowanych (Kulesza, Koter 1998). Dzięki położeniu w centralnej Polsce badany obszar już w okresie średniowiecza pełnił ważną rolę w systemie komunikacyjnym kraju. Przechodziło tędy wiele dróg najwyższej rangi, które zapewniały połączenie nie tylko z miastami w całym kraju, ale również z zagranicą (rys. 8).

Przyjęto, że istnieje związek pomiędzy datą lokacji a złożonością układu komunikacyjnego danego miasta. Zaobserwowano przeciętne (istotne statystycznie) zależności między datą lokacji a złożonością sieci komunikacyjnej badanych



Rysunek. 8. Drogi handlowe obecnego województwa łódzkiego w II połowie XVI w.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Atlas historyczny Polski... 1973.

miast ($r-S = -0,49$; $p = 0,002$). Im starsze ośrodki, tym bardziej skomplikowany był układ dróg, na którym były lokowane (i odwrotnie). Wśród badanych miast w okresie średniowiecza najbardziej rozbudowaną sieć komunikacyjną miało siedem ośrodków: Łęczyca, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Szadek, Wieluń (miasta te uzyskały najwięcej punktów w przeprowadzonym badaniu). Aż pięć z nich należało do pierwszej dziesiątki najstarszych ośrodków miejskich województwa łódzkiego (lokowane w XIII w.), a pozostałe dwa – do drugiej (lokacje XIV-wieczne).

Zdaniem autorki, w lokacji miast średniowiecznych ważną rolę odgrywał jeszcze jeden czynnik: status własnościowy jednostki (tab. 4). Z oczywistych względów najwcześniej lokowane były ośrodki należące do króla/księcia. Mimo że lokacje najczęściej nie tworzyły nowego ośrodka miejskiego, to przyspieszały rozwój już istniejącego, dając mu nowe prawa i wyróżniając ludność spośród otaczającego miasta obszaru. Lokacja przynosiła zyski, dlatego też królowie i książęta polscy chętnie nadawali nowe prawa poszczególnym ośrodkom, w pierwszej kolejności tym, które były ich własnością. Nadanie prawa miejskiego jednostkom prywatnym wymagało zgody króla, o którą musiał zabiegać właściciel ziemski (Zientara 1988, s. 97–98). Wśród badanych miast lokowanych w XIII w. aż dziewięć miało status królewskiego lub książęcego. Warto zwrócić uwagę, że pięć najstarszych ośrodków miejskich województwa łódzkiego było miastami królewskimi (Sieradz, Szadek, Warta, Radomsko, Łęczyca). Jedynie cztery XIII-wieczne miasta były własnością kościelną. Nie lokowano żadnego miasta prywatnego. Na szerszą skalę lokacje miast prywatnych, będących własnością szlachecką, rozpoczęły się w II połowie XIV w. (pięć ośrodków). W tym czasie zmniejszyła się do trzech liczba lokacji miast królewskich, a miast kościelnych do jednego.

Tabela 4. Status własnościowy badanych miast a czas ich lokacji

Czas lokacji	Status własnościowy miasta		
	królewskie	kościelne	szlacheckie
XIII w.	9	4	–
XIV w.	3	1	5
XV w.	1	2	8
XVII w.	–	–	1
XVIII w.	–	–	2
Razem	13	8	15

Źródło: opracowanie własne.

W kolejnym stuleciu miasta prywatne zdecydowanie dominowały, na 11 w tym czasie powstałych jednostek aż 8 miało status miasta szlacheckiego. W później-

szym okresie lokowano jedynie miejscowości prywatne (XVII–XVIII w. – trzy jednostki). W pierwszej kolejności prawo lokacyjne nadawane było osadom królewskim, w drugiej – kościelnym. Miasta szlacheckie lokowane były w ostatniej kolejności, jednocześnie w okresie XIII–XVIII w. powstało ich najwięcej (15).

Wymienienie jednego czynnika, który zdecydował o powstaniu i lokacji miasta, jest niemożliwe. Zdaniem autorki, można jednak wskazać czynniki, które były podstawą do lokacji i przyspieszyły proces nadania praw miejskich. Bez wątpienia wpływ na czas lokacji badanych miast miało ich położenie zarówno geograficzne, jak i komunikacyjne oraz ich status własnościowy. Najszybciej prawa miejskiej otrzymywały jednostki będące własnością królewską, leżące nad dużą rzeką, na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych. Przykładem mogą być tu Łęczyca i Sieradz, miasta królewskie, położone nad głównymi rzekami województwa, w których krzyżowały się więcej niż dwa szlaki handlowe.

2.1.2. Miasta przemysłowe

W XIX w. na terenie województwa łódzkiego utworzono pięć osad przemysłowych, które do 1830 r. przekształcono w miasta (rys. 5). Były to: Aleksandrów Łódzki (1822), Konstantynów Łódzki (1830), Ozorków (1816), Tomaszów Mazowiecki (1830) i Zduńska Wola (1825). Na powstanie miast przemysłowych, podobnie jak w przypadku miast średniowiecznych, wpływ miała grupa czynników, do której autorka zaliczyła:

- prywatną własność ziemi, na których lokowano miasto – wszystkie osady powstały w dobrach szlacheckich z inicjatywy właścicieli (próba znalezienia dochodów). Prywatna własność ziemi umożliwiała swobodne wyznaczenie działek dla przybywających osadników;
- warunki naturalne – ciek i strumienie (z młynami), których spadek wykorzystywano do poruszania foluszów; obfitość lasów zaopatrujących ludność w drewno (potrzebne do budowy domów i zakładów);
- położenie komunikacyjne.

W odróżnieniu od miast średniowiecznych przy lokacji miast przemysłowych znaczenie miały wszystkie wymienione czynniki (tab. 5) i nie można wskazać, który z nich był decydujący przy zakładaniu miasta. Warunki te musiały być spełnione ze względów ekonomicznych – właściciel osady chciał czerpać zyski ze swojego przedsięwzięcia, a brak któregoś z czynników powodował, że było mniej opłacalne.

Po 1945 r. na mapie województwa łódzkiego pojawiły się jeszcze dwa miasta – Koluszki (1949) i Żelów (1957). Koluszki już przed II wojną światową były osiedlem o charakterze miejskim, pełniły rolę dużego węzła kolejowego. Funkcja ta była podstawą do nadania Koluszkom w 1949 r. praw miejskich. Żelów miastem został w 1957 r. Podobnie jak w przypadku Koluszek, podstawą do nadania praw

miejskich było przedwojenne znaczenie Zelowa. Na bazie rozwiniętego w okresie XX-lecia międzywojennego przemysłu włókienniczego, w 1946 r. uruchomiono Państwowe Zakłady Przemysłu Bawełnianego. Dalszy rozwój osady jako ośrodka przemysłu bawełnianego zaowocował podniesieniem Zelowa do rangi miasta.

Tabela 5. Czynniki rozwoju miast przemysłowych województwa łódzkiego

Miasto	Własność ziemi	Warunki naturalne	Położenie komunikacyjne
Aleksandrów Ł.	Prywatna	Dział wodny I rzędu między Wisłą i Odrą – wysoczyznowe położenie wykorzystywano do poruszania młynów (siła wiatru) Dostępność lasów	Lutomiersk-Zgierz
Konstantynów Ł.	Prywatna	Położony nad Nerem Dostępność lasów Łąki (wypas owiec) i pola (uprawa lnu)	Łódź-Łęczyca
Ozorków	Prywatna	Położony nad Bzurą; Dostępność lasów	Łódź-Łęczyca
Tomaszów Maz.	Prywatna	Położony nad Pilicą, Wolborką, Czarną i Piseczną Dostępność lasów Surowce mineralne (rudy żelaza)	Piotrków Trybunalski-Rawa Maz.
Zduńska Wola	Prywatna	Położona nad Pichnią Dostępność lasów	Piotrków Trybunalski-Kalisz

Źródło: opracowanie własne.

Intensywność lokacji miejskich w okresie przemysłowym wyraźnie osłabła. Po 1793 r. prawa miejskie otrzymało jedynie siedem miast, w tym dwa w okresie po II wojnie światowej. Warto podkreślić, że głównym czynnikiem sprawczym dla nadania statutu miasta był przemysł (wyjątek stanowiły Koluszki).

2.2. Ścieżki rozwoju miast do 1793 r.

Średniowieczny rozkwit miast został zahamowany w połowie XVI w. Wiązało się to z rozwojem gospodarki folwarcznej, której początki datuje się na koniec średniowiecza. W II połowie XV w. miał miejsc wzrost popytu na zboże zarówno w kraju, jak

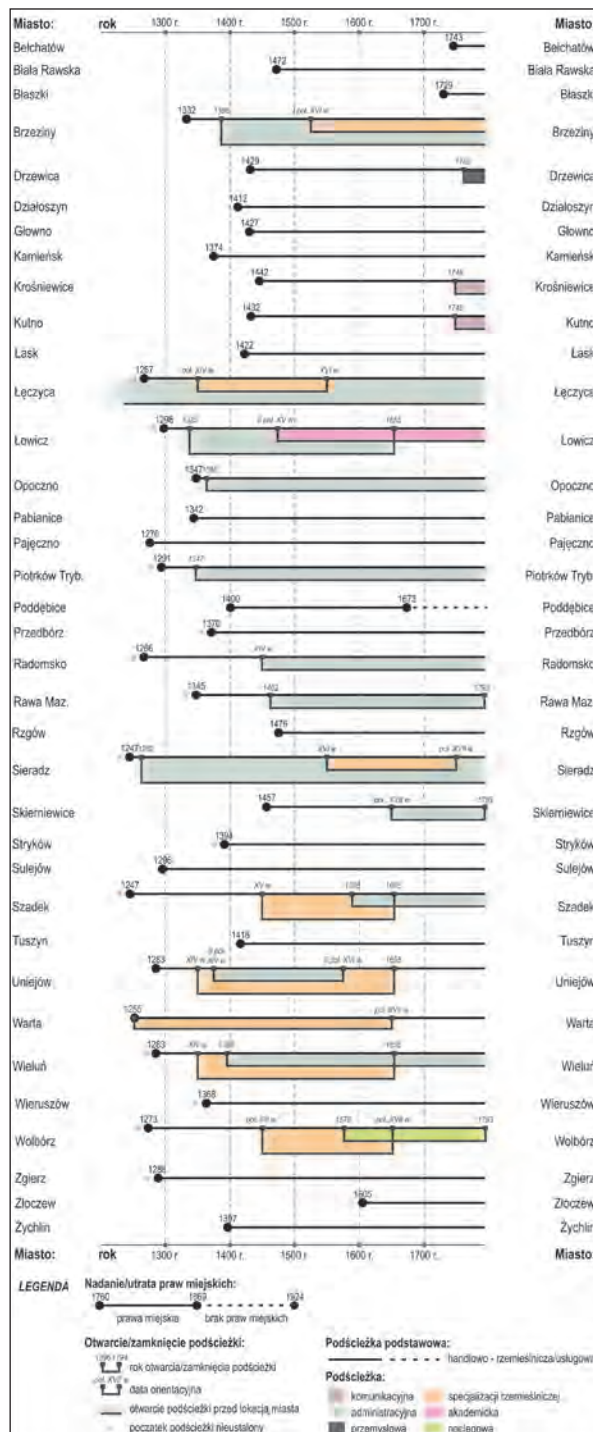
i zagranicą, co było głównym motywem powiększania powierzchni uprawnej (proces ten trwał do II połowy XVIII w.). Wysokie zapotrzebowanie na produkty rolne spowodowało znaczący wzrost ich cen (dostęp do Bałtyku zapewniał szerokie możliwości eksportu). W tych warunkach szlachta polska chętnie osiedlała się na roli, dominującym stał się ziemiański tryb życia. Braki w sile roboczej doprowadziły do wprowadzenia pańszczyzny (1520), która przywiązała chłopów do ziemi (zakaz opuszczania wsi) oraz znacząco zmniejszyła ich prawa. Zubożenie chłopów ograniczało wymianę handlową, a niewielki zbyt prowadził do utraty typowych funkcji miejskich (upadek handlu i rzemiosła). W czasie wojen szwedzkich miasta uległy wyludnieniu, niektóre całkowicie zrujnowano. Niewielką poprawę sytuacji miast polskich przyniosła XVIII-wieczna kolonizacja wiejska oparta na zasadzie czynszowej (wzrost dobrobytu chłopów stworzył warunki do wymiany handlowej). Jednak prawdziwy rozkwit miast miał miejsce dopiero w XIX w. (Dylik 1971; Kulesza, Koter 1998).

Spowolnienie tempa rozwoju badanych miasta nie spowodowało całkowitego ich upadku i oprócz podścieżki podstawowej w badanych miastach do 1793 r. pojawiły się również inne rodzaje podścieżek (rys. 9).

Jedną z najbardziej powszechnych była **podścieżka komunikacyjna**, która pojawiła się w 14 miastach (Łęczyca, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Przedbórz, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Sieradz, Stryków, Szadek, Wieluń, Wieruszów, Wolbórz, Zgierz i Żłoczew. W połowie XVIII w. podścieżka komunikacyjna uformowała się również w Kutnie i Krośniewicach (przeprowadzono przez te jednostki trakt pocztowy). W sumie więc podścieżka komunikacyjna do 1793 r. wykształciła się w 16 miastach (rys. 9).

Podścieżka administracyjna wystąpiła w 12 miastach. W Łęczycy wykształciła się jeszcze przed lokacją (stolica ziemi łęczyckiej, a następnie księstwa łęczyckiego od początku XII w.). Łęczyca, Rawa Mazowiecka i Sieradz były siedzibami księstw, a później województw (również powiatów). W sześciu miastach zlokalizowano siedziby powiatów (Brzeziny, Opoczno, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Szadek i Wieluń). W wymienionych dziewięciu miastach podścieżka administracyjna istniała do 1793 r. W Łowiczu, Skierniewicach i Uniejowie wykształcona podścieżka związana była z administracją kościelną. W różnych okresach ośrodki te były siedzibami arcybiskupów włocławskich. W miastach tych podścieżka została zamknięta przed/lub w 1793 r. (rys. 9). Podścieżka administracyjna szczególnie istotna była dla Piotrkowa Trybunalskiego, w którym odbywały się sejmy walne koronne (do 1567 r.), a od 1578 r. miasto było siedzibą Trybunału Koronnego dla Wielkopolski (ścieżka zamknięta w 1793 r.).

W okresie do 1793 r. niektóre z ośrodków wyspecjalizowały się w jednej z gałęzi rzemiosła, a konkretnie w sukiennictwie. **Podścieżkę specjalizacji rzemieślniczej** wyróżniono w ośmiu miastach: Brzezinach, Łęczycy, Sieradzu, Szadku, Warcie, Wieluniu, Wolborzu i Uniejowie (rys. 9). Jedynie w Brzezinach podścieżka nie została zamknięta. W pozostałych ośrodkach podścieżka ta zamknęła się, najczęściej po potopie szwedzkim (1655).



Rysunek 9. Ścieżki rozwoju badanych miast do 1793 r.

Źródło: opracowanie własne.

W okresie do 1793 r. oprócz już wymienionych wyróżniono jeszcze następujące podścieżki:

- **akademicką** – wykształciła się w Łowiczu w II połowie XV w. (działała tu m.in. filia Akademii Krakowskiej);
- **przemysłową** – wykształciła się w Drzewicy w II połowie XVIII w. (rozwój przemysłu metalurgicznego);
- **noclegową** – Wolbórz pełnił funkcje noclegowe dla osób uczestniczących w Trybunale Koronnym w Piotrkowie Trybunalskim.

Do 1793 r. w badanych ośrodkach miejskich wykształciło się sześć rodzajów podścieżek. Warto zauważyć, że w 14 miastach wykształciła się jedynie, uznana za podstawową, podścieżka handlowo-rzemieślnicza (rys. 9). W 11 miastach rozwinęła się tylko jedna, oprócz podścieżki podstawowej, podścieżka (ścieżki proste). Również w 11 miastach rozwinięte ścieżki miały charakter złożony, wykształciły się 2 lub 3 podścieżki.

2.3. Uprzemysłowienie miast województwa łódzkiego (1793–1945)

Wiek XIX zastał miasta województwa łódzkiego zaniedbane gospodarczo. Z 36 istniejących miast 14 było ośrodkami handlowo-rzemieślniczymi, obsługującymi tereny je otaczające, będąc miastami jedynie w sensie formalnym. Rozpoczęte w tym czasie procesy industrializacji diametralnie zmieniły położenie ekonomiczne badanych jednostek, nie zawsze na lepsze.

2.3.1. Charakterystyka procesów industrializacji

Proces uprzemysłowienia badanych miast przebiegał nierównomiernie, niektóre jednostki wyrosły na duże ośrodki przemysłowe, inne pozostawały w fazie stagnacji, pełniąc funkcje usługowe dla otaczających je terenów rolniczych. Dominujący był przemysł włókienniczy, ale pojawiały się również inne gałęzie przemysłu, tj. przemysł szklarski, metalurgiczny czy chemiczny. Niektóre z miast swój rozwój opierały na branżach nieprzemysłowych (np. komunikacji).

A. Przemysł włókienniczy

Sukiennictwo było głównym rzemiosłem na obszarze województwa łódzkiego już pod koniec średniowiecza, a rozkwitło w XVI i na początku XVII w. Największymi ośrodkami sukienniczymi w tamtym czasie były: Brzeziny, Sieradz,

Szadek, Uniejów, Warta, Wieluń i Wolbórz (rys. 9). Jednak sukiennictwo Śląska i Wielkopolski były rozwinięte zdecydowanie lepiej, a manufaktury powstawały tam już w połowie XVII w. Po rozbiorach i kongresie wiedeńskim zarówno Śląsk, jak i Wielkopolska utraciły kontakty handlowe z Rosją (granica celna). Efektem tego było przesunięcie ośrodków włókienniczych na obszar obecnej Polski Środkowej. Już od początku XIX w. prywatni właściciele oraz rząd Królestwa Polskiego sprowadzali na te tereny rzemieślników zajmujących się tkaniem wełny i bawełny. Rzemieślnicy przybywali głównie z Wielkopolski i Śląska, ale również z Niemiec i Czech. Pierwsi cudzoziemcy osiedlali się w Zduńskiej Woli, Sieradzu, Pabianicach (woj. kaliskie), Bełchatowie, Zgierzu, Aleksandrowie, Konstantynowie, Ozorkowie, Tomaszowie, Brzezinach i Łęczycy (woj. mazowieckie). Za formalny akt rozpoczynający uprzemysłowienie uważana jest umowa zgierska podpisana w 1821 r. pomiędzy rządem Królestwa Polskiego a przedstawicielami nakładców.

Obok sukiennictwa rozwijało się tkactwo bawełny i lnu. Z czasem pojedyncze warsztaty tkackie zaczęły ustępować manufakturom, które z kolei utorowały drogę wielkiemu przemysłowi. Do powstania listopadowego w strukturze przemysłu dominowało sukiennictwo, a jego stolicą był Zgierz. Zmiany nastąpiły po 1831 r., kiedy w wyniku represji popowstaniowych zlikwidowane zostało wojsko Królestwa (główny odbiorca sukna), a władze carskie nałożyły na sukno wysokie cła (30% wartości, upadek eksportu na wschód). Część sukienników wyjechała do Cesarstwa Rosyjskiego, niektóre ośrodki przekwalifikowały się na produkcję bawełny (m.in. Pabianice i Zduńska Wola). Wprowadzenie maszyny parowej było początkiem rozwoju wielkiego przemysłu i ostatecznie ograniczyło produkcję rękodzielniczą (pierwsza maszyna parowa została sprowadzona przez Geyera do Łodzi w 1840 r.). Dodatkowo zniesienie w 1852 r. granic celnych pomiędzy Królestwem a Cesarstwem Rosyjskim ożywiło eksport towarów z regionu łódzkiego. Postępująca mechanizacja przyczyniła się również do koncentracji przemysłu. Rosnący kapitał handlowy przemysłowców sprzyjał budowaniu własnych przedsiębiorstw i wykańczalni, ostatecznie eliminując rzemiosło. Dla umocnienia przemysłu wielkokapitalistycznego duże znaczenie miało uwłaszczenie chłopów wiążące się z przejściem wsi z systemu feudalnego na gospodarkę pieniężną. Spowodowało rozszerzenie rynków zbytu na ludność wiejską oraz wzmożoną migrację bezrolnych chłopów do miast (Dylik 1971, Zientara 1988).

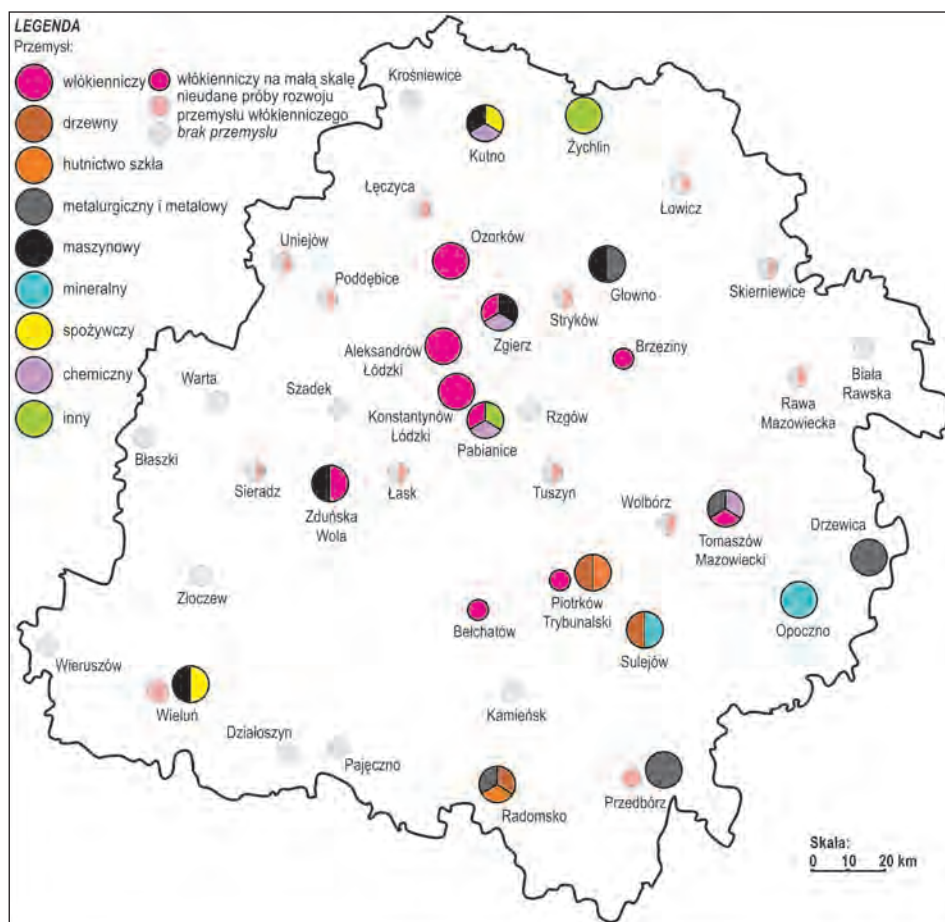
Wkroczenie do sukiennictwa manufaktur na przełomie XVIII i XIX w. było istotnym krokiem na drodze do rozwoju fabryk, a następnie wielkiego przemysłu. Jednak droga od manufaktury do wielkiego przemysłu nie zawsze była ciągła i nie w każdym przypadku prowadziła do celu. Pierwsze manufaktury w badanych miastach powstawały już przed 1793 r. Często ich upadek miał miejsce jeszcze przed 1821 r., najczęściej nie wytrzymały konkurencji prężniej rozwijających się ośrodków przemysłowych. Granica celna ustanowiona w 1831 r. dodatkowo

osłabiła ich sytuację i doprowadziła do zamknięcia. Nieudane próby uprzemysłowienia miały miejsce aż w 13 ośrodkach (rys. 10):

- Łask – manufaktura sukiennicza działała w latach 1827–1836;
- Łęczyca – miasto wyznaczone na osadę sukienniczą w 1820 r., manufaktura sukiennicza zamknięta w 1830 r.;
- Łowicz – manufaktura płócienna działała w latach 1787–1794, powstała z inicjatywy prymasa Poniatowskiego;
- Przedbórz – manufaktura sukiennicza Langego działała w latach 1827–1840;
- Rawa Mazowiecka – manufaktura sukiennicza działała w latach 1827–1833;
- Sieradz – manufaktura sukiennicza Harrera działała w latach 1823–1837;
- Skierniewice – pierwsza manufaktura sukiennicza działała w latach 1785–1793, kolejna w latach 1809–1817, w 1825 r. powstały plany osady sukienniczej, niezaakceptowane przez władze Królestwa Polskiego nie zostały zrealizowane;
- Stryków – manufaktura sukiennicza działała w latach 1790–1794, kolejna próba uprzemysłowienia miała miejsce w 1820 r., również się nie powiodła;
- Poddębice – manufaktura sukiennicza działała w latach 1822–1830;
- Tuszyn – pierwsze próby uprzemysłowienia podjęto dopiero w 1844 r., przybyli wtedy do miasta sukiennicy, opuścili je w 1848 r. (epidemia cholery);
- Uniejów – w 1820 r. miasto wyznaczone na osadę fabryczną (projekt osady niezrealizowany);
- Wieluń – manufaktura sukiennicza Neuville działała w latach 1824–1844;
- Wolbórz – w 1823 r. wyznaczony na miasto fabryczne, akcja kolonizacyjna nie powiodła się.

Na drugim biegunie znalazło się siedem miast, w których procesy uprzemysłowienia i rozwoju przemysłu włókienniczego zachodziły bardzo intensywnie. Tylko dwa z tych miast miały rodowód średniowieczny (Pabianice i Zgierz), pozostałe pięć powstało na „surowym korzeniu”, a bodźcem do ich powstania była industrializacja (por. podrozdział 2.1.2). Do miast tych należały:

- Aleksandrów Łódzki – miasto założone jako osada sukiennicza, po 1831 r. podejmowano próby rozwoju przemysłu bawełnianego, po powstaniu styczniowym rozpoczął się rozwój dziewiarstwa (produkcja skarpet i pończoch, na dużą skalę w latach 90. XIX w.), w okresie XX-lecia międzywojennego Aleksandrów Łódzki był największym producentem skarpet i pończoch w Królestwie Polskim;
- Konstantynów Łódzki – miasto założone jako osada sukiennicza, po 1831 r. podejmowano próby rozwoju przemysłu bawełnianego, w II połowie XIX w. ponowny rozwój sukiennictwa, brak dużych zakładów – rozwijała się głównie praca nakładcza na rzecz łódzkich przemysłowców;
- Ozorków – miasto założone jako osada sukiennicza, po 1831 r. rozwijały się zakłady bawełniane (największe Towarzystwo Schlosserowskiej Przędzalni Bawełny i Tkalni w Ozorkowie);



Rysunek. 10. Struktura gałęziowa przemysłu w badanych miastach województwa łódzkiego w okresie od końca XVIII w. do 1945 r.

Źródło: opracowanie własne.

- Pabianice – wyznaczone na osadę fabryczną w 1820 r., początkowo rozwijało się sukiennictwo, pierwsi tkacze bawełny osiedlili się w 1826 r., po 1831 r. na szeroką skalę rozwinął się przemysł bawełniany (największe zakłady bawełniane Krushego i Endera);
- Tomaszów Mazowiecki – prawa osady fabrycznej otrzymał w 1824 r., rozwijał się tu przemysł wełniany, w latach 50. XIX w. rozpoczęto produkcję dywanów;
- Zduńska Wola – miasto założone jako osada sukiennicza, po 1831 r. rozwijało się także tkactwo bawełny, nie rozwinęły się tu duże zakłady przemysłowe, przemysł włókienniczy opierał się na pracy nakładczej na rzecz

łódzkich zakładów (wyraźne ożywienie gospodarcze miało miejsce w latach 90. XIX w., kiedy w Zduńskiej Woli powstały filie zakładów łódzkich);

- Zgierz – wyznaczony na osadę fabryczną w 1821 r., do 1831 r. był największym ośrodkiem produkcji sukna w Królestwie Polskim, w okresie popowstaniowym nastąpiło zahamowanie rozwoju sukiennictwa, większe zakłady bawełniane powstały dopiero pod koniec XIX w. (m.in. Towarzystwo Akcyjne Zgierskiej Manufaktury Bawełny).

Do mniejszych ośrodków włókienniczych o charakterze rzemieślniczym należały:

- Bełchatów – manufaktura sukiennicza powstała w 1801 r., w 1820 r. uznany za miasto fabryczne, po 1831 r. rozwijało się tkactwo bawełny (na większą skalę dopiero od początku XX w.);
- Brzeziny – sukiennictwo rozwijało się od I połowy XVI w., w 1815 r. utworzono osadę sukienniczą Lasocin, jednak Brzeziny nie rozwinęły się w duży ośrodek sukienniczy (miały charakter rzemieślniczy, sukiennictwo całkowicie zaniknęło na początku XX w.), od lat 70. XIX w. intensywnie rozwijało się krawiectwo (produkcja taniej odzieży roboczej);
- Piotrków Trybunalski – przemysł bawełniany rozwijał się dopiero pod koniec XIX w. (Piotrkowska Manufaktura).

B. Pozostałe gałęzie przemysłu

Przemysł włókienniczy dominował w badanych miastach przez cały XIX w. Pod koniec tego okresu pojawiły się również inne gałęzie przemysłu, często uzupełniające główną branżę, ale także inne. Do 1945 r. w badanych miastach rozwijał się przemysł (rys. 10, podano orientacyjną datę zaistnienia danej gałęzi przemysłu w mieście):

- chemiczny (cztery miasta):
 - Pabianice – lata 90. XX w. początkowo produkowano farby, następnie zmieniono profil na farmaceutyczny;
 - Kutno – lata 20. XX w. rozpoczęto produkcję denaturatu i benzyny, później podjęto produkcję farb i lakierów;
 - Tomaszów Mazowiecki – lata 10. XIX w., produkcja sztucznego jedwabiu;
 - Zgierz – lata 90. XIX w., produkcja barwników;
- drzewny (trzy miasta):
 - Piotrków Trybunalski – lata 20. XX w.;
 - Radomsko – lata 80. XIX w., produkcja mebli giętych;
 - Sulejów – XX-lecie międzywojenne;
- hutnictwo szkła (dwa miasta):
 - Piotrków Trybunalski – lata 90. XIX w.;
 - Radomsko – koniec XIX w.;
- maszynowy (pięć miast):
 - Głowno – początek XX w., produkcja maszyn rolniczych;
 - Kutno – lata 80. XIX w., produkcja maszyn rolniczych;

- Wieluń – połowa XIX w., produkcja maszyn i narzędzi rolniczych;
- Zduńska Wola – XX-lecie międzywojenne, produkcja maszyn włókienniczych;
- Zgierz – lata 70. XIX w., produkcja maszyn włókienniczych;
- metalurgiczny i metalowy (pięć miast):
 - Drzewica – pierwsze piece metalurgiczne powstały w latach 60. XIX w., po wyczerpaniu zasobów rud żelaza rozpoczęto produkcję naczyń, gwoździ, a od lat 90. XIX w. specjalizacja w produkcji sztućców i noży;
 - Głowno – początek XX w., walcownia miedzi i mosiądzu;
 - Przedbórz – lata 90. XIX w., odkrycie pokładów rud żelaza dało początek produkcji wyrobów stalowych (noże, nożyczki);
 - Radomsko – lata 80. XIX w., odlewnia żelaza;
 - Tomaszów Mazowiecki – piec metalurgiczny działał w oparciu o miejsce rudy żelaza (wygaszony w 1849 r.);
- mineralny (dwa miasta):
 - Opoczno – w latach 80. XIX w. powstały wapienniki, rozpoczęto produkcję płytek ceramicznych;
 - Sulejów – II połowa XIX w., wapienniki;
- spożywczy (dwa miasta, wzięto pod uwagę tylko cukrownie): Kutno, Wieluń;
- inny (dwa miasta):
 - Pabianice – przemysł elektrotechniczny, lata 20. XX w., produkcja żarówek;
 - Żychlin – XX-lecie międzywojenne, fabryka urządzeń elektrycznych.

Wśród niewłókienniczych gałęzi przemysłowych brak było jednej, wyraźnie dominującej. Najczęściej rozwijanymi branżami była metalurgiczna i metalowa, których powstanie związane było z występowaniem lokalnych złóż rud żelaza (m.in. Tomaszów Mazowiecki, Drzewica) oraz maszynowa. Lokalizacja przemysłu maszynowego była odpowiedzią na lokalne zapotrzebowanie – maszyny rolnicze produkowano w miastach położonych wśród terenów uprawnych (Głowno, Kutno, Wieluń). Natomiast maszyny włókiennicze wytwarzano w dwóch dużych ośrodkach przemysłu włókienniczego – Zduńskiej Woli i Zgierzu. Podobnie było w przypadku przemysłu chemicznego, który również rozwijał się w miastach włókienniczych (z wyjątkiem Kutna, rys. 10). W dwóch przypadkach branża chemiczna była bezpośrednio związana z przemysłem włókienniczym (Tomaszów Mazowiecki – produkcja sztucznego jedwabiu, Zgierz – produkcja barwników). W okresie XX-lecia międzywojennego zaczęły działalność bardziej zaawansowane technologicznie dziedziny przemysłu, m.in. produkcja leków w Pabianicach czy urządzeń elektrycznych w Żychlinie.

W uprzemysłowieniu badanych miast można wyróżnić kilka cech charakterystycznych. Najważniejszą i najlepiej rozwiniętą gałęzią przemysłu było włókiennictwo. Aż w 23 miastach podjęto próbę rozwoju tej branży (powiodło się w 10 przypadkach). Dodatkowo, część rozwijanych w późniejszym okresie działalności przemysłowych była powiązana bezpośrednio z przemysłem włókienni-

czym. W początkowej fazie industrializacji, w lokalizacji dużych zakładów przemysłowych pominięto ukształtowane ośrodki władzy i zarządzania, tj. Łowicz, Rawę Mazowiecką, Sieradz czy Piotrków Trybunalski. Na największe ośrodki przemysłowe wyrosły Zgierz i Pabianice – miasta, w których do 1793 r. rozwijała się jedynie podścieżka handlowo-rzemieślnicza. Uprzemysłowienie rozpoczęło się w centralnej części obecnego województwa łódzkiego, w miastach skupionych wokół Łodzi – Aleksandrowie Łódzkim, Konstancynie Łódzkiej, Ozorkowie, Pabianicach i Zgierzu. Inne niż włókiennicze działy przemysłu pojawiły się dopiero pod koniec XIX w., a ich największy rozwój przypadł na okres XX-lecia międzywojennego. Te gałęzie lokowane były w miastach ościennych w stosunku do stolicy obecnego województwa łódzkiego.

2.3.2. Nieprzemysłowe podstawy rozwoju gospodarczego

Miasta, które ominęła XIX-wieczna industrializacja, spadały do rangi małych, nieznaczących ośrodków handlowo-rzemieślniczych. Wśród badanych miast aż w 22 przemysł nie rozwinął się w ogóle lub jego skala była niewielka (najczęściej była to działalność wspierająca rolnictwo – niewielkie zakłady przetwórstwa spożywczego, mleczarnie). W okresie do 1793 r. w badanych miastach pojawiały się także inne, niezwiązane z przemysłem dziedziny gospodarki. Najbardziej rozpowszechniona była działalność administracyjna, która w omawianym okresie rozwijała się w 14 miastach (siedziby powiatów, z wyjątkiem Piotrkowa Trybunalskiego, który w latach 1867–1914 był miastem gubernialnym). W trzech miastach – Łowiczu, Głownie i Tuszynie – wykształciła się działalność o charakterze wypoczynkowym (w Łowiczu wynikała ona z zainteresowania folklorem, w Głownie i Tuszynie rozwinęła się funkcja letniskowa, z letnisk korzystali przede wszystkim mieszkańcy pobliskich dużych miast przemysłowych).

Podobnie jak w wiekach wcześniejszych również w latach 1793–1945 ważna dla rozwoju miast była komunikacja. W omawianym okresie szczególnie istotny był transport kolejowy, który przeżywał swój rozkwit. Pierwsza linia kolejowa przez badane miasta została przeprowadzona w 1845 r. (rys. 11). Była to kolej warszawsko-wiedeńska łącząca Warszawę z granicą zaboru austriackiego. Ważnym połączeniem była również linia warszawsko-bydgoska (1860–1862), która połączyła Warszawę z Berlinem przez Łowicz, Kutno i Bydgoszcz. Na początku XX w. zakończono budowę kolei warszawsko-kaliskiej, którą poprowadzono przez dziewięć z badanych miast (rys. 11). Ostatnim dużym przedsięwzięciem kolejowym, wybudowanym już w okresie XX-lecia międzywojennego, była magistrała węglowa (1926–1933), prowadząca z Górnego Śląska do Gdyni. W sumie w badanym okresie połączenie kolejowe otrzymały 24 badane ośrodki. Jednak przeprowadzenie linii kolejowej przez dane miasto nie zawsze było równoznaczne z rozwojem jednostki i wykształceniem się w niej podścieżki komunikacyjnej.

niem autorki, wyniki te nie odzwierciedlają stanu rzeczywistego. W przypadku Główna i Sieradza komunikacja nie odegrała podstawowej roli w rozwoju, a miała jedynie charakter wspomagający. Podobnie miała się sytuacja w Zgierzu i Zduńskiej Woli, które swój rozwój gospodarczy opierały na przemyśle włókienniczym.

W opinii autorki, za miasta komunikacji należy uznać te jednostki, które miały charakter stacji węzłowych (łączyły się w nich dwa lub więcej szlaki kolejowe). Wśród wszystkich badanych jednostek warunek ten spełniały: Kutno, Łowicz, Skierniewice, Zduńska Wola i Zgierz (z tego powodu, mimo że transport nie był ich podstawą rozwoju, zarówno Zduńska Wola, jak i Zgierz zostały uznane za miasta komunikacji; rys. 11). Komunikacja była również ważna w rozwoju Krośniewic (miasto położone na trakcie pocztowym, znaczenie tego połączenia spadło wraz z uruchomieniem linii kolejowej warszawsko-bydgoskiej). Do miast komunikacji zaliczono również Stryków, przez który w 1840 r. przeprowadzono trakt fabryczny, a w 1903 r. kolej warszawsko-kaliską (Stryków znalazł się wśród miast z przyrostem ludności powyżej 25%). W sumie więc do miast, w których transport odgrywał istotną rolę w rozwoju ekonomicznym, zaliczono siedem ośrodków: Krośniewice, Kutno, Łowicz, Skierniewice, Stryków, Zduńska Wola i Zgierz.

2.3.3. Przemiany demograficzne

Postęp dokonujący się w XIX w. w wytwórczości przemysłowej oddziaływał silnie na wszystkie inne dziedziny gospodarki, pobudzając rozwój rolnictwa, rozbudowę transportu i komunikacji, a w konsekwencji był też podstawą przeobrażeń w strukturze społecznej kraju. Zjawiskiem symptomatycznym dla industrializacji była tendencja do skupiania się ludności w miastach i ośrodkach przemysłowych. Uprzemysłowienie spowodowało więc intensywny rozwój miast nie tylko pod względem gospodarczym, ale również demograficznym.

Autorka poddała analizie zmiany struktury wielkościowej miast oraz tempo ich rozwoju w latach 1793–1945 (tab. 6).

Celem sprawdzenia normalności rozkładu dla wartości dodatnich zastosowano test K-S (Kołmogorowa-Smirnowa), który w pierwszym etapie analizy miał wartość: $Z(302) = 0,18$; $p < 0,001$, a po odrzuceniu jednostek odstających – $Z(295) = 0,19$; $p = 0,200$. Dla wartości ujemnych zastosowano test Shapiro-Wilka, którego wartość wyniosła: $W(45) = 0,95$; $p = 200$.

Lata 1793–1945 należy uznać za okres rozwoju demograficznego badanych miast. Ich wyludnianie się było zjawiskiem sporadycznym, spowodowanym najczęściej czynnikami o charakterze politycznym (powstania listopadowe i styczniowe, I wojna światowa). W większości miast liczba mieszkańców zwiększała się (rys. 12).

Tabela 6. Typy rozwoju demograficznego w badanych miastach w latach 1793–1945

Typy rozwojowe miasta		Wartość wskaźnika średniego tempa wzrostu
Dodatnie	Miasta stagnacji	(0–10,2>
	Miasta powolnego wzrostu	(10,2–45,1>
	Miasta wzrostu	(45,1–100,3>
	Miasta wzmożonego wzrostu	(100,3–135,2>
	Miasta hiper wzrostu	Powyżej 135,2
Ujemne	Miasta intensywnej regresji	(–40,7 do –37,8>
	Miasta wzmożonej regresji	(–37,8 do –28,1>
	Miasta regresji	(–28,1 do –12,7>
	Miasta powolnej regresji	(–12,7 do –3>
	Miasta ujemnej stagnacji	(–3 do 0)

Źródło: opracowanie własne.

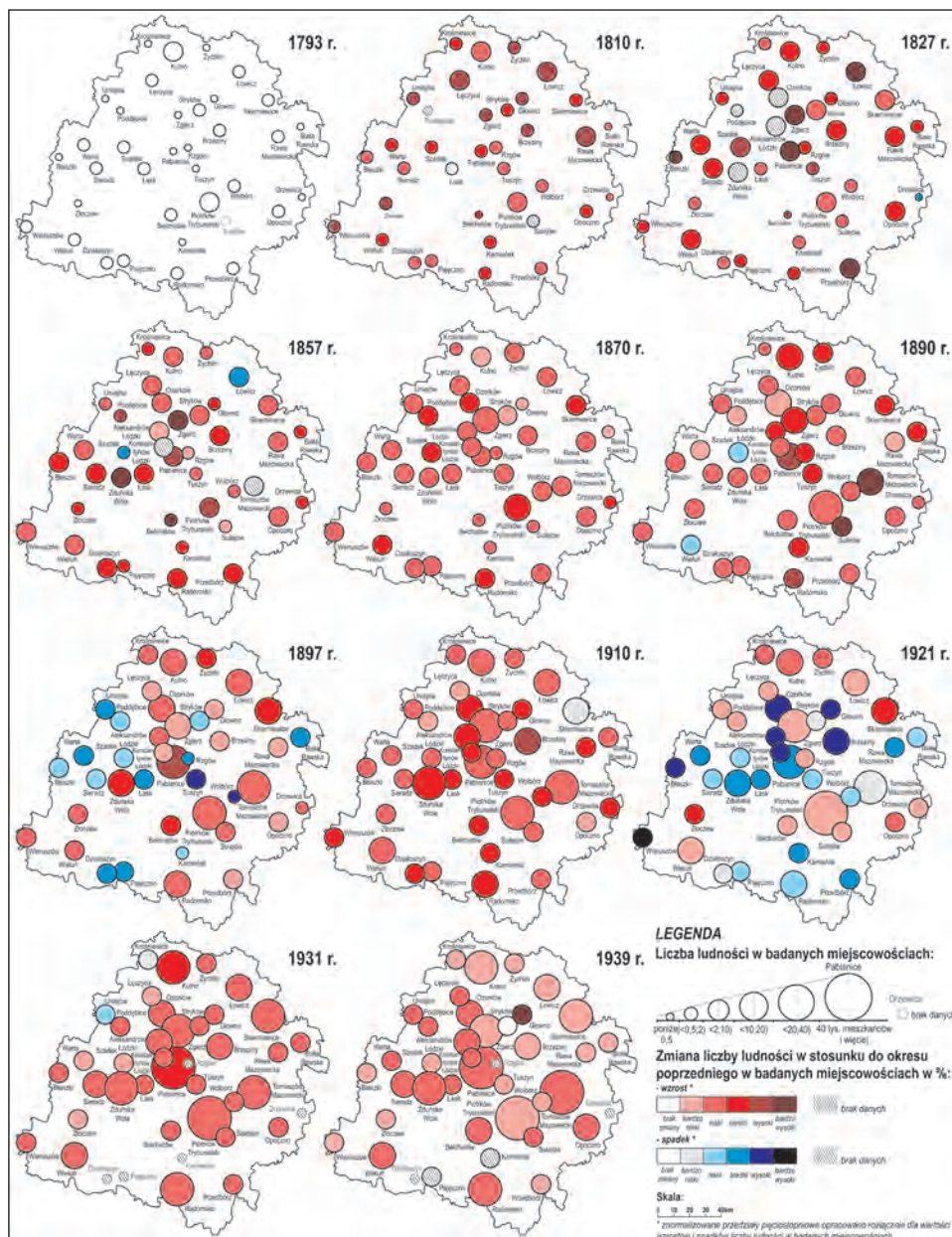
W 1793 r. w strukturze wielkościowej wystąpiły jedynie jednostki z ogólnej grupy miast małych (rys. 12; do 10 tys. mieszkańców). Dominowały miasta z przedziału 500–2 tys., których było 18². W przedziale miast najmniejszych (do 500 mieszkańców) znalazło się 15 badanych jednostek. Jedynie dwa miasta przekroczyły liczbę 2 tys. mieszkańców – Kutno (2003) i Piotrków Trybunalski (3 tys.). Był to okres, w którym miasta dopiero zaczynały swój rozkwit demograficzny, po trudnych dla mieszczaństwa wiekach XVII i XVIII. Już w 1810 r. widoczne były zmiany w strukturze wielkościowej miast. Mimo że nadal wszystkie badane jednostki zostały zaliczone do ogólnej grupy miast małych (do 10 tys. osób), to zdecydowanie zwiększyła się liczba miast przekraczających 500 mieszkańców – jedynie 3 ośrodki nie osiągnęły tego pułapu (Bełchatów, Drzewica i Biała Rawska). Grupa miast małych (500–2 tys.) obejmowała 27 badanych jednostek. Aż 5 miast zamieszkiwało powyżej 2 tys. osób. Największą jednostką pozostawał Piotrków Trybunalski (3647).

W kolejnym z analizowanych lat (1827) wzrost liczby ludności miejskiej był już widoczny. Na mapie pojawiły się trzy nowe miasta: Aleksandrów Łódzki, Ozorków i Zduńska Wola – wszystkie znalazły się w grupie większych miast małych. Również ta grupa była najliczniejsza (19 ośrodków). Do miast małych (500–2 tys.) należało 18 badanych jednostek. Dwa miasta zamieszkiwało mniej niż 500 osób (Bełchatów i Drzewica). Stabilizacja sytuacji politycznej, rządowe plany uprzemysłowienia oraz prywatne inicjatywy przemysłowe sprzyjały rozwojowi ludności-

2 Liczba analizowanych miast w omawianych latach była różna – było to uzależnione od czasu nadania praw miejskich badanym jednostkom oraz od dostępności danych. W 1793 i 1810 r. analizowanych było 35 jednostek, w 1827 – 39, w latach 1857–1921 – 41, 1931 – 36, 1939 – 38.

wemu miast (m.in. poprzez napływ sukienników do badanych jednostek). Mimo trudnej sytuacji gospodarczej (kryzysy gospodarcze lat 1846–1847 i 1857) oraz politycznej (powstanie listopadowe 1830–1831, Wiosna Ludów) do 1857 r. badane jednostki zwiększyły swój stan zaludnienia. Nadal żadne z badanych miast nie przekroczyło 10 tys. mieszkańców – do tej wartości zbliżyły się Zgierz i Piotrków Trybunalski (odpowiednio 9020 i 9954). Dominująca była grupa większych miast małych, do której należało 25 badanych ośrodków. Do tej kategorii wielkościowej zaliczały się również dwa nowe miasta – Konstantynów Łódzki i Tomaszów Mazowiecki. Pozostałe ośrodki znalazły się w kategorii miast małych (16 miast).

W 1870 r. nadal w siłę rosła kategoria większych miast małych (30 z badanych jednostek). Od 500 do 2 tys. osób zamieszkiwało w 9 miastach. Dwa największe ośrodki – Zgierz i Piotrków Trybunalski – zamieszkiwało więcej niż 10 tys. osób (odpowiednio 10 310 i 16 950). Tak więc na mapie miast województwa łódzkiego pojawiła się grupa mniejszych miast średnich. W 20 lat później, w 1890 r., wyraźny był wzrost kategorii miast średnich – aż 6 jednostek liczyło więcej niż 10 tys. mieszkańców (rys. 12). Największym miastem był Piotrków Trybunalski, który liczył 23 568 mieszkańców (jedyne miasto w kategorii większych miast średnich). Dominująca była nadal grupa większych miast małych (33 jednostki). Dwa ośrodki należały do grupy miast małych (Drzewica i Krośnice). W 1897 r. przewaga większych miast małych (27 ośrodków) stopniała na rzecz miast średnich oraz małych. Grupa miast małych zwiększyła się dwukrotnie i należały do niej cztery z badanych jednostek. Miasta średnie stanowiły blisko 1/4 ogółu. Kategorię mniejszych miast średnich reprezentowało siedem jednostek. Aż 3 ośrodki liczyły powyżej 20 tys. mieszkańców (większe miasta średnie to Tomaszów Mazowiecki, Pabianice i Piotrków Trybunalski). W latach 1897–1910 badane miasta systematycznie zwiększały swój stan ludnościowy. Nadal największy udział w strukturze wielkościowej miały większe miasta małe (28 ośrodków). Zwiększyła się liczba miast średnich. Średnich miast mniejszych było osiem, natomiast średnich miast większych – pięć. Piotrków Trybunalski – największy z badanych ośrodków – zbliżył się do granicy miast dużych, zamieszkiwało go 39 774 osób. Do 1921 r. struktura wielkościowa miast nie uległa znaczącym zmianom (wpływ I wojny światowej nie uwidocznił się w strukturze wielkościowej badanych miast). Kategoria większych miast małych obejmowała 28 badanych jednostek. Nieznacznie spadł udział miast średnich (12 jednostek), co było spowodowane awansem Piotrkowa Trybunalskiego do grupy miast dużych. W ciągu kolejnych 10 lat liczba miast średnich wzrosła do 13 (mniejszych miast średnich – 7, większych miast średnich – 6). Liczba większych miast małych utrzymała się na poziomie z 1921 r. (28), nadal stanowiły one kategorię dominującą. Dwa ośrodki – Pabianice i Piotrków Trybunalski – należały do grupy miast dużych. W przededniu wybuchu II wojny światowej było 14 miast średnich. Zmniejszyła się grupa większych miast małych do 21 jednostek. Wzrost natomiast odnotowano w grupie miast dużych (trzy ośrodki: Piotrków Trybunalski, Pabianice, Tomaszów Mazowiecki).



Rysunek 12. Struktura wielkościowa i tempo wzrostu ludności badanych miast w latach 1793–1945

Źródło: opracowanie własne na podstawie zebranych danych.

W latach 1793–1810 średnie tempo wzrostu ludnościowego badanych miast było umiarkowane. Był to początek wychodzenia miast z kryzysu XVII i XVIII w., a sytuacja polityczna badanego obszaru nie była jeszcze do końca ustabilizowana. Jedynym miastem, w którym odnotowano spadek liczby ludności, był Łask (–0,1%, miasto ujemnej stagnacji). Przeważały miasta powolnego wzrostu (12³) oraz wzrostu (11; rys. 12). Swoją stan zaludnienia o ponad 100% zwiększyło 10 jednostek, jednak żadna nie przekroczyła granicy hiperwzrostu (135,2%). Największy przyrost ludności odnotowano w Żychlinie (134,3%) i Rawie Mazowieckiej (125,8%). Wydarzenia polityczne tego okresu (insurekcja kościuszkowska, III rozbiór, utworzenie Księstwa Warszawskiego) spowolniły rozwój ludnościowy badanych jednostek. Przyrost ludności związany był głównie z napływem urzędników pruskich. Również sekularyzacja dóbr kościelnych i związane z tym zezwolenia na osiedlanie się w miastach ludności żydowskiej wpłynęły na rozwój demograficzny niektórych ośrodków, m.in. Łowicza czy Skierniewic.

Kolejny z analizowanych okresów, lata 1810–1827, to początek rozwoju przemysłu na większą skalę. Wyznaczanie osad i miast fabrycznych, jak również tworzenie od podstaw nowych ośrodków przemysłowych zdecydowanie przyspieszyło przyrost ludności miejskiej. Tak jak w okresie poprzednim przeważały miasta powolnego wzrostu (10) i wzrostu (16). Zwiększyła się jednak grupa miast, w których wzrost ludności był bardzo intensywny (powyżej 100%; 8 jednostek). Rekordzistą w tej kategorii był Zgierz, który swój stan zaludnienia zwiększył o blisko 400% (wyznaczony na osadę fabryczną w 1821 r., a napływ sukienników rozpoczął się już w 1817 r.). Jedynym wyludniającym się miastem była Drzewica (–18,6%, upadek przemysłu metalurgicznego spowodował depopulację miasta). Czas do 1857 r. był okresem burzliwym zarówno pod względem politycznym, jak i gospodarczym. Powstanie listopadowe (1830–1831) i związane z nim represje, kryzys gospodarczy lat 1846–1847, a w konsekwencji Wiosna Ludów, kolejny kryzys zapoczątkowany w 1857 r. zahamowały nieznacznie rozwój demograficzny badanych miast. Dwie jednostki znalazły się w fazie regresji (Łowicz, ubytek o 17,9%) oraz wzmożonej regresji (Szadek – 23,3%). W trzech jednostkach wzrost ludności nie przekroczył 10% (miasta stagnacji). Nadal dominowały miasta powolnego wzrostu i wzrostu (po 14). Zmniejszyła się do sześciu liczba ośrodków, które podwoiły liczbę swoich mieszkańców (miasta wzmożonego wzrostu – trzy; hiperwzrostu – trzy). Największe wzrosty ludności odnotowano w osadach przemysłowych – Bełchatowie (314,9%), Zduńskiej Woli (217,4%) i Zgierzu (185,3%). Do roku 1870 średnie tempo rozwoju miast wyraźnie zmalało.

3 Podobnie jak przy strukturze wielkościowej miast, także tu liczba analizowanych miast w omawianych latach była różna – było to uzależnione od czasu nadania praw miejskich badanym jednostkom oraz od dostępności danych. W okresie 1793–1810 to 34 jednostki, 1810–1827 – 35, 1827–1857 – 39, 1857–1870, 1870–1890, 1890–1897, 1897–1910, 1910–1921 – 41, 1921–1931, 1931–1939 – 36.

Podstawowym hamulcem były represje po powstaniu styczniowym (1863), w wyniku których kilka z badanych ośrodków straciło prawa miejskie (por. podrozdział 2.1, rys. 6). Cztery miejscowości znalazły się w stanie stagnacji (przyrost ludności mniejszy niż 10,2%). Przeważały miasta z grupy powolnego wzrostu, do której zaliczało się 29 jednostek. W kategorii miast wzrostu znalazło się osiem ośrodków. Mimo represji popowstaniowych żadne z badanych miast nie zmniejszyło swojego stanu zaludnienia. Negatywne skutki popowstaniowe były niwelowane przez uwłaszczenie chłopów (1864) i spowodowany tym masowy napływ ludności ze wsi do miast oraz intensywny rozwój kolei. W ciągu następnych 20 lat sytuacja nie uległa zmianie – dominowała grupa miast powolnego wzrostu (22), 4 miasta pozostawały w fazie stagnacji, a 10 w fazie wzrostu. Jedynie w trzech jednostkach wzrost liczby ludności można było uznać za intensywny (Pabianice – 126,1%, Sulejów – 145,4% i Tomaszów Mazowiecki – 193,5%). Dwa miasta Wieruszów i Szadek wyludniały się (grupa miast powolnej regresji). W latach 1870–1890 nie zaobserwowano więc dynamicznego wzrostu liczby mieszkańców badanych ośrodków. Z jednej strony był to okres, w którym zakończony został przewrót techniczny, a rozwój przemysłu nabrał charakteru wielokapitalistycznego, z drugiej jednak strony był to czas kryzysów gospodarczych i strajków (1873, 1882). Do roku 1897 r. 15 miast wyludniło się. Blisko 1/3 ludności straciły Wolbórz i Tuszyn (miasta wzmożonej regresji). W kategorii miast regresji i powolnej regresji znalazło się odpowiednio 7 i 6 jednostek. W pozostałych miastach odnotowano dodatnie średnie tempo wzrostu (26 miast). Aż w 8 miastach przyrost ludności nie wyniósł nawet 10,2% (miasta stagnacji). W grupie tej znalazły się zarówno miasta przemysłowe (Konstantynów Łódzki, Zgierz), jak również ośrodki, w których nie rozwinął się przemysł na większą skalę (Przedbórz). Do kategorii miast powolnego wzrostu zaliczono 13 jednostek, do kategorii miast wzrostu – 4. Jedynie ludność Pabianic wzrosła o 109,2% (miasto wzmożonego wzrostu).

Początek lat 90. XIX w. był wyraźnym przełomem w polskim ruchu robotniczym, wyrażającym się w masowych ruchach strajkowych (m.in. bunt łódzki w 1892 r.). Liczne były także migracje zarobkowe (mimo rozwoju przemysłu nie wszystkie miasta były w stanie wchłonąć nadwyżki siły roboczej) zarówno do większych miast, jak i poza granice ówczesnego Królestwa Kongresowego. W kolejnym analizowanym okresie (1897–1910) sytuacja demograficzna badanych miast uległa poprawie. Tylko w Skierniewicach odnotowano niewielki spadek ludności (–2,2%). Dominująca była grupa miast powolnego wzrostu (21 jednostek). Wzrost demograficzny powyżej 45,1% zaobserwowano w 15 miastach, a powyżej 100% w jednym (Brzeziny). Na tempo wzrostu demograficznego badanych miast zapewne wpływ miał ogólnoswiatowy kryzys lat 1900–1903, jak również rewolucja lat 1905–1907. Nie zmienia to faktu, że migracje ludności ze wsi do miast nadal były wzmożone i to głównie za ich sprawą analizowane ośrodki zwiększały swoją populację.

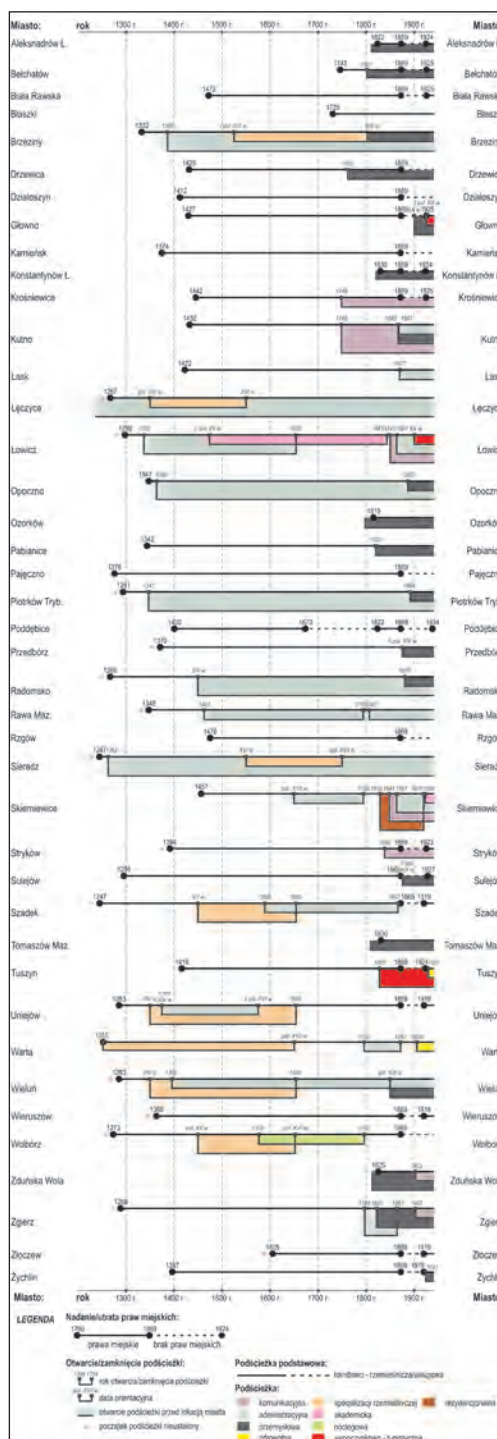
W latach 1910–1921 rozwój ludnościowy badanych jednostek wyhamował, co spowodowane było I wojną światową. Aż w 24 ośrodkach odnotowano spadek

liczby mieszkańców. W grupach powolnej regresji i regresji znalazło się po siedem miast. Ubytek większy niż 28,1% odnotowano w 6 miastach (grupa wzmożonej regresji). Największe starty ludnościowe poniósł Wieruszów (–40,7%). Najliczniejszą kategorię stanowiły miasta stagnacji (14 miast, w tym 3 ujemnej stagnacji). Jedynie w 6 miastach tempo rozwoju przekroczyło 10,2%. W ciągu następnej dekady stan demograficzny badanych ośrodków poprawił się. Jedynie w dwóch miastach miał miejsce spadek liczby ludności (Uniejów –4,5% i Krośnice –0,1%). Dominującą była kategoria miast powolnego wzrostu, która obejmowała 28 jednostek. Nadal cztery miasta pozostawały w fazie stagnacji. W Kutnie i Pabianicach średnie tempo wzrostu było większe niż 45,1%. Głównym czynnikiem decydującym w tym okresie o rozwoju miast był wielki kryzys gospodarczy (1929–1933), którego skutki były jeszcze bardziej widoczne w następnym z badanych przedziałów czasowych. Mimo że w latach 1931–1939 żadne z badanych miast nie zmniejszyło stanu zaludnienia, to aż 17 zaliczało się do grupy miast stagnacji i tyle samo znalazło się w kategorii miast powolnego wzrostu. W Strykowie nie odnotowano w ogóle zmiany liczby ludności. Natomiast Głowno było miastem hiperwzrostu – średnie tempo wzrostu wyniosło dla tej jednostki 141% (spowodowane włączeniem do miasta kilkunastu osad w 1935 r.).

W latach 1793–1945 najbardziej dynamiczny przyrost ludności badanych miast można było zaobserwować w okresie od 1810 do 1827 r. Był to czas wzmożonego napływu do miast sukienników. Jednocześnie miasta tego okresu były na tyle małe, że nawet niewielki przyrost populacji wpływał znacząco na ich stan zaludnienia. W kolejnych latach średnie tempo wzrostu w omawianych jednostkach wyhamowało, jednak ich struktura wielkościowa wskazuje, że stale powiększała się ich liczba ludności. Największe spadki dynamiki wzrostu demograficznego w analizowanych ośrodkach można było zaobserwować w latach 1910–1921 (efekt I wojny światowej).

2.4. Ścieżki rozwoju miast w latach 1793–1945

Lata 1793–1945 przyniosły powstanie nowych dla badanych miast podścieżek. W części ośrodków kontynuowane były podścieżki zapoczątkowane przed 1793 r. (rys. 13). Najpowszechniejsza była **podścieżka przemysłowa**, którą odnotowano w 19 miastach. Jedynie w Drzewicy była to kontynuacja podścieżki rozwijanej już od II połowy XVIII w. W pozostałych jednostkach pojawiła się po raz pierwszy. Podścieżkę przemysłową najczęściej tworzyła jedna gałąź przemysłu (10 ośrodków). W trzech miastach opierała się na dwóch gałęziach, a w sześciu – na więcej niż dwóch gałęziach przemysłowych.



Rysunek 13. Ścieżki rozwoju badanych miast do 1945 r.

Źródło: opracowanie własne.

Jedną z najpowszechniejszych podścieżek była **podścieżka administracyjna**, którą odnotowano w 15 miastach. Po raz pierwszy pojawiła się w czterech miastach (Kutno, Łask, Warta i Zgierz). W pozostałych ośrodkach istniała już wcześniej, zmianie ulegała pozycja tych miast w hierarchii administracji państwowej – Łęczyca, Rawa Mazowiecka i Sieradz przestały być miastami wojewódzkimi (zdegradowane do powiatowych). Łowicz i Skierniewice stały się jednostkami administracji państwowej – wcześniej wykształcona podścieżka związana była z administracją kościelną. Awans odnotowano w Piotrkowie Trybunalskim, który w latach 1867–1914 był stolicą guberni.

Kolejna, która rozwijała się już w wiekach wcześniejszych, była **podścieżka komunikacyjna**. Autorka przyjęła, że ten typ ścieżki rozwinął się przede wszystkim w miastach, które były stacjami węzłowymi transportu kolejowego. Było to pięć miast – Kutno, Łowicz, Skierniewice, Zduńska Wola i Zgierz. W Kutnie, Łowiczu i Zgierzu podścieżka była zainicjowana już przed 1793 r. (por. podrozdział 2.2). Nowością była natomiast dla Skierniewic. Rozwój podścieżki komunikacyjnej kontynuowany był również w Strykowie i Krośniewicach (niewielki spadek znaczenia w połowie XIX w. nie spowodował jej zamknięcia). W sumie ten rodzaj podścieżki stwierdzono w siedmiu miastach (rys. 13). Wykształciły się również zupełnie nowe podścieżki, jak **wypoczynkowo-turystyczna**. Pojawiła się w trzech miastach – Łowiczu, Głownie i Tuszynie. Najwcześniej wykształciła się w Tuszynie, w którym w latach 30. XIX w. odkryto wody mineralne. Na początku XX w. duże zainteresowanie folklorem łowickim spowodowało napływ do miasta odwiedzających i otwarcie w 1906 r. muzeum. Głowno w XX-leciu międzywojennym rozwinęło się jako ośrodek letniskowy.

W Warcie na początku XX w. wykształciła się **podścieżka zdrowotna** (w 1908 r. otworzono tu szpital psychiatryczny). Podścieżka ta powstała również w Tuszynie (w końcu lat 20. XX w. otworzono tu pierwsze sanatorium).

W Łowiczu do lat 60. XIX w. kontynuowana była **podścieżka akademicka**. Ten rodzaj podścieżki rozwinął się w latach 20. XX w. w Skierniewicach. Również w Skierniewicach wykształciła się ścieżka rezydencjonalna (zamknięta w 1914 r., miasto było letnią rezydencją cara Rosji).

W latach 1793–1945 w badanych ośrodkach miejskich wykształciło się lub było kontynuowanych siedem podścieżek. Warto zauważyć, że w 11 miastach wykształciła się jedynie, uznana za podstawową, podścieżka handlowo-rzemieślnicza (rys. 13). W 17 miastach powstała tylko jedna, oprócz podstawowej, podścieżka (ścieżki proste). W 11 miastach wykształciły się przynajmniej dwa lub trzy rodzaje podścieżek (ścieżki złożone). W dwóch miastach – Łowiczu i Skierniewicach – można mówić o ścieżce wielokrotnie złożonej (rozwinęły się więcej niż trzy podścieżki). Warto zwrócić uwagę, że najbardziej złożoną ścieżkę miały miasta, w których nie rozwinął się przemysł, a do 1793 r. były własnością kościelną.

3. DEMOGRAFICZNO-SPOŁECZNE PODSTAWY ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945

3.1. Przemiany ludnościowe

Wprowadzenie w Polsce po 1945 r. ustroju socjalistycznego znacząco przyczyniło się do rozwoju miast. Nacjonalizacja przedwojennych zakładów, forsowna industrializacja spowodowały szybki wzrost ośrodków miejskich, przede wszystkim demograficzny. Dopiero transformacja systemowa zmieniła podstawy rozwoju badanych miast, jak również zahamowała ich rozwój ludnościowy.

Autorka poddała analizie zmiany struktury wielkościowej miast oraz tempo ich rozwoju w latach 1945–2011 (tab. 7).

Tabela 7. Typy rozwoju demograficznego w badanych miastach w latach 1945–2011

Typy rozwojowe miasta		Wartość wskaźnika średniego tempa wzrostu
Dodatnie	Miasta stagnacji	(0–6,5>
	Miasta powolnego wzrostu	(6,5–29,2>
	Miasta wzrostu	(29,2–64,7>
	Miasta wzmożonego wzrostu	(64,7–87>
	Miasta hiper wzrostu	Powyżej 87
Ujemne	Miasta intensywnej regresji	(–13,1 do –12,2>
	Miasta wzmożonej regresji	(–12,2 do –9,2>
	Miasta regresji	(–9,2 do –4,5>
	Miasta powolnej regresji	(–4,5 do –1,5>
	Miasta ujemnej stagnacji	Powyżej –1,5

Źródło: opracowanie własne.

Aby sprawdzić normalności rozkładu dla wartości dodatnich, zastosowano test K-S (Kołmogorowa-Smirnowa), który w pierwszym etapie analizy miał wartość: $Z(116) = 0,24$; $p < 0,001$, a po odrzuceniu jednostek odstających – $Z(114) = 0,11$; $p = 200$. Dla wartości ujemnych zastosowano test Shapiro-Wilka, którego wartość wyniosła: $W(33) = 0,94$; $p = 0,051$.

Druga wojna światowa miała ogromny wpływ na rozwój demograficzny badanych miast. Straty wojenne i eksterminacja ludności żydowskiej negatywnie odbiły się na stanie ludnościowym analizowanych ośrodków. W 1946 r. największą grupę stanowiły miasta najmniejsze, których liczba mieszkańców nie przekraczała 5 tys. (17 jednostek¹; rys. 14). W 9 miastach zamieszkiwało od 5 do 10 tys. osób. W kategorii większych małych miast znalazło się sześć ośrodków. W pięciu miastach liczba ludności przekroczyła 20 tys. (Kutno, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Tomaszów Mazowiecki, Zgierz). Największym miastem był Piotrków Trybunalski (40 141 osób). Tak więc tuż po zakończeniu działań wojennych w strukturze badanych miast dominowała ogólna grupa miast małych (poniżej 20 tys. mieszkańców). Również w kolejnym z analizowanych lat (1958) najwięcej miast należało do kategorii miast małych (30). Nadal przeważały miasta najmniejsze (13), również liczne były miasta małe (10). W 7 miastach liczba ludności mieściła się w przedziale 10–20 tys. Do sześciu zwiększyła się grupa mniejszych miast średnich (do Kutna, Tomaszowa Mazowieckiego i Zgierza dołączyły Skierniewice, Radomsko i Zduńska Wola). Pojawiła się również kategoria większych miast średnich, do której weszły Piotrków Trybunalski i Pabianice (największe miasto w omawianym okresie). W latach 1958–1975 widoczny był wzrost liczby miast średnich (10 jednostek, do grupy dołączyły Łowicz i Sieradz). W Tomaszowie Mazowieckim, Piotrkowie Trybunalskim i Pabianicach mieszkało więcej niż 50 tys. osób. Zmniejszyła się grupa miast najmniejszych (do 10) i miast małych (do 8) na rzecz większych miast małych (10 jednostek). Największym ośrodkiem pozostawały Pabianice. Niewielkie zmiany zaszły w tej grupie w 1989 r. – miast najmniejszych było 10, małych – 6, a większych miast małych – 9. Odnotowano natomiast wzrost w grupie miast średnich, których w sumie było 14 (dołączyły Bełchatów, Opoczno, Ozorków i Wieluń). Aż 8 miast zamieszkiwało od 20 do 50 tys. osób. Swoją liczebność podwoiła grupa większych miast średnich (sześć ośrodków). Piotrków Trybunalski prześcignął Pabianice i stały się najludniejszą z badanych jednostek. W 2011 r. można było zaobserwować wzrost liczby miast najmniejszych (13), co związane było m.in. z przywróceniem praw miejskich. Powiększyła się również kategoria miast małych (8), zmniejszyła natomiast małych miast większych (7). Do miast średnich (powyżej 20 tys. mieszkańców) dołączył Aleksandrów Łódzki. Do kategorii średnich miast mniejszych spadło Radomsko (w sumie kategoria ta liczyła

1 Liczba analizowanych miast w omawianych latach była różna – było to uzależnione od czasu nadania praw miejskich badanym jednostkom oraz od dostępności danych. W 1946 r. analizowanych było 37 jednostek, w latach 1958 i 1975 – 38, 1989 – 39, 2011 – 43.

10 miast). Pięć ośrodków zamieszkiwało powyżej 50 tys. osób (Zgierz, Bełchatów, Tomaszów Mazowiecki, Pabianice i Piotrków Trybunalski).

W latach 1946–2011 w strukturze wielkościowej miast dominowała ogólna kategoria miast małych. Można było również zaobserwować stały wzrost grupy miast średnich (zarówno średnich mniejszych, jak i większych). Nieznaczne zahamowanie miało miejsce w 2011 r., kiedy to wzrosła liczba miast najmniejszych (do 5 tys. mieszkańców) i spadła liczba średnich miast większych (50–100 tys. mieszkańców). Warto zwrócić uwagę, że w całym badanych okresie żadne z miast nie znalazło się w grupie miast dużych (powyżej 100 tys. mieszkańców).

W latach 1946–1958 średnie tempo wzrostu demograficznego było zróżnicowane (rys. 14). W grupie badanych miast pojawiły się jednostki wyludniające się – były to cztery miasta z kategorii miast najmniejszych (Biała Rawska, Błaszki, Uniejów, Złoczew). Dwa miasta znalazły się w grupie miast powolnej regresji i po jednym w grupie regresji i wzmożonej regresji. Wśród jednostek z dodatnim tempem rozwoju dominowały miasta powolnego wzrostu (15). Równie liczne były miasta wzrostu (12). Liczbę ludności zwiększyły o ponad 64,7% tylko dwa ośrodki (miasta wzmożonego wzrostu). Największy rozwój ludnościowy odnotowano w Tuszynie (84%). Dość szybkie tempo wzrostu ludnościowego w latach 1946–1958 było przede wszystkim związane z powojennym wyżem kompensacyjnym, który apogeum osiągnął w połowie lat 50. XX w.

To wysokie tempo wzrostu utrzymało się w kolejnym analizowanym okresie (1958–1975). Do 1975 r. trzy miasta zmniejszyły swoją liczbę mieszkańców – Błaszki, Przedbórz i Szadek i znalazły się w grupie miast regresji (spadek od –4,5 do –9,5%). W pozostałych badanych jednostkach odnotowano wzrost populacji. Nieznacznie przeważały miasta wzrostu (16) nad miastami powolnego wzrostu (15). Tylko trzy jednostki należały do grupy wzmożonego wzrostu (Pajęczno, Poddębice, Sieradz). Wszystkie te miasta zmieniły w omawianym okresie status administracyjny – dwa pierwsze na miasta powiatowe (1956), a trzecie na miasto wojewódzkie (1975). Największy przyrost ludności zaobserwowano w Łasku (miasto hiperwzrostu; 137,5%), co było spowodowane powiększeniem granic miasta w 1973 r. (włączono do Łasku m.in. osiedle letniskowe Kolumna-Las).

Od 1958 r. tendencje kompensacyjne wyraźnie malały. Wzrost populacji badanych miast w latach 1958–1975 powodowany był forsowną industrializacją, która rozpoczęła się na początku lat 70. XX w. (dekada Gierka), oraz zmianami granic administracyjnych. Tempo wzrostu badanych miast w latach 1975–1989 utrzymywało się na podobnym poziomie co w latach poprzednich. Warta, Błaszki i Tuszyń były miastami wyludniającymi się. Tyle samo miast (3) stagnowało (wzrost ludności poniżej 6,5%). Liczba jednostek w kategoriach powolnego wzrostu i wzrostu była do siebie zbliżona (odpowiednio 16 i 14 jednostek). Do kategorii miast hiperwzrostu zaliczały się Sieradz i Bełchatów. W przypadku Sieradza wzrost populacji spowodowany był zwiększeniem obszaru miasta w 1979 r. Wskaźnik średniego tempa wzrostu dla Bełchatowa w latach 1975–1989 wyniósł 414,6%, co było związane z uruchomieniem kopalni i elektrowni Bełchatów.

W okresie 1975–1989 o wzroście miast decydowały dwa czynniki: trwająca dekada Gierka niosąca ze sobą inwestycje przemysłowe oraz zapoczątkowane w końcu lat 70. XX w. echo wyżu powojennego. Ostatni z omawianych przedziałów czasowych to okres depopulacji badanych miast. Liczba ludności zmniejszyła się w 23 miastach. Najsilniej procesy wyludnienia przebiegały w Szadku i Żychlinie (odpowiednio –13,1 i –13%; miasta intensywnej regresji). Do kategorii miast wzmożonej regresji należały trzy ośrodki. W ośmiu przypadkach nastąpiła regresja (ubytek z przedziału od –9,2 do –4,5), a w 6 powolna regresja (od –4,5 do –1,5). Dodatni bilans ludnościowy odnotowano w 16 ośrodkach (po 8 miast w kategorii stagnacji i powolnego wzrostu). Od połowy lat 80. XX w. rozmiary urodzeń malały. Sytuacja taka utrzymywała się do 1998 r., kiedy to przyrost naturalny w miastach stał się ujemny i rozpoczęły się powolne procesy depopulacyjne. Dodatkowo załamanie gospodarcze, wzrost bezrobocia, upadek dużych zakładów przemysłowych nie zachęcały do migrowania do miast. Ten ogólnopolski trend widoczny był również w badanych miastach, które w latach 1989–2011 przeżywały wyraźny kryzys.

W analizowanych latach można wyróżnić dwa podokresy – pierwszy z nich trwał do 1989 r. Był to czas rozwoju miast, które pod wpływem wyżów kompensacyjnych i uprzemysłowienia zwiększały swoją populację. Od 1989 r. można mówić o kryzysie demograficznym miast, w których stopniowo ubywało mieszkańców.

Zmiany liczby zaludnienia miast mogą być spowodowane przyrostem naturalnym, saldem migracji lub rozszerzeniem granic administracyjnych. Do określenia, który czynnik miał decydujący wpływ na rozwój demograficzny badanych miast, autorka wykorzystała typologię Webba (obrazuje zależność pomiędzy wielkością przyrostu naturalnego a saldem migracji).

W 1975 r.² wśród badanych miast województwa łódzkiego stwierdzono występowanie pięciu typów rozwoju ludności (tab. 8; brak typów D, E, F). Aż 29 miast zakwalifikowanych zostało do typów rozwojowych o dodatnim bilansie ludnościowym. Najwięcej, 21 miast, swój wzrost zawdzięczało wysokiemu dodatniemu saldu migracji oraz również dodatniemu, ale nieco mniejszemu przyrostowi naturalnemu (typ C).

Typy „ujemne” (G i H; rys. 15) wystąpiły jedynie w kategorii miast najmniejszych i małych (zamieszkiwanych przez mniej niż 10 tys. osób) i związane były z ubytkiem migracyjnym. Typ G odnotowano jedynie w grupie miast najmniejszych (do 5 tys. mieszkańców) – Błaszach i Krośniewicach. W dwóch miastach najmniejszych i trzech małych zaobserwowano typ H, z dodatnim przyrostem naturalnym i wysokim ujemnym saldem migracji (były to odpowiednio Stryków i Złoczew oraz Sulejów, Tuszyń i Żychlin).

2 W związku z brakiem danych dotyczących przyrostu naturalnego i salda migracji dla lat 1946 i 1958 autorka przeprowadziła analizę tych dwóch zmiennych w latach 1975, 1989, 2011 (do 1975 r. nie były publikowane dane dotyczące miast). W 1975 r. brak danych uniemożliwił analizę miast: Drzewica, Działoszyn, Kamieńsk, Rzgów, Uniejów, Wolbórz, w 1989 r. – Działoszyn, Kamieńsk, Rzgów, Wolbórz.

Typy „dodatnie” w ogólnej grupie miast małych (do 20 tys. mieszkańców) reprezentowane były przez kategorie A, B i C. Przeważał typ C, który wystąpił we wszystkich trzech kategoriach wielkościowych miast małych (miasta najmniejsze – 3, miasta małe – 4, większe miasta małe – 6).

Tabela 8. Typy rozwoju demograficznego miast województwa łódzkiego według Webba w latach 1975–2011

Rok	Typ rozwoju demograficznego							
	bilans dodatni				bilans ujemny			
	A +PN>-SM	B +PN>+SM	C +PN<+SM	D -PN<+SM	E -PN>+SM	F -PN>-SM	G -PN<-SM	H +PN<-SM
1975	5	4	21	–	–	–	2	5
1989	5	6	15	5	1	–	1	5
2011	3	1	–	4	2	9	13	10

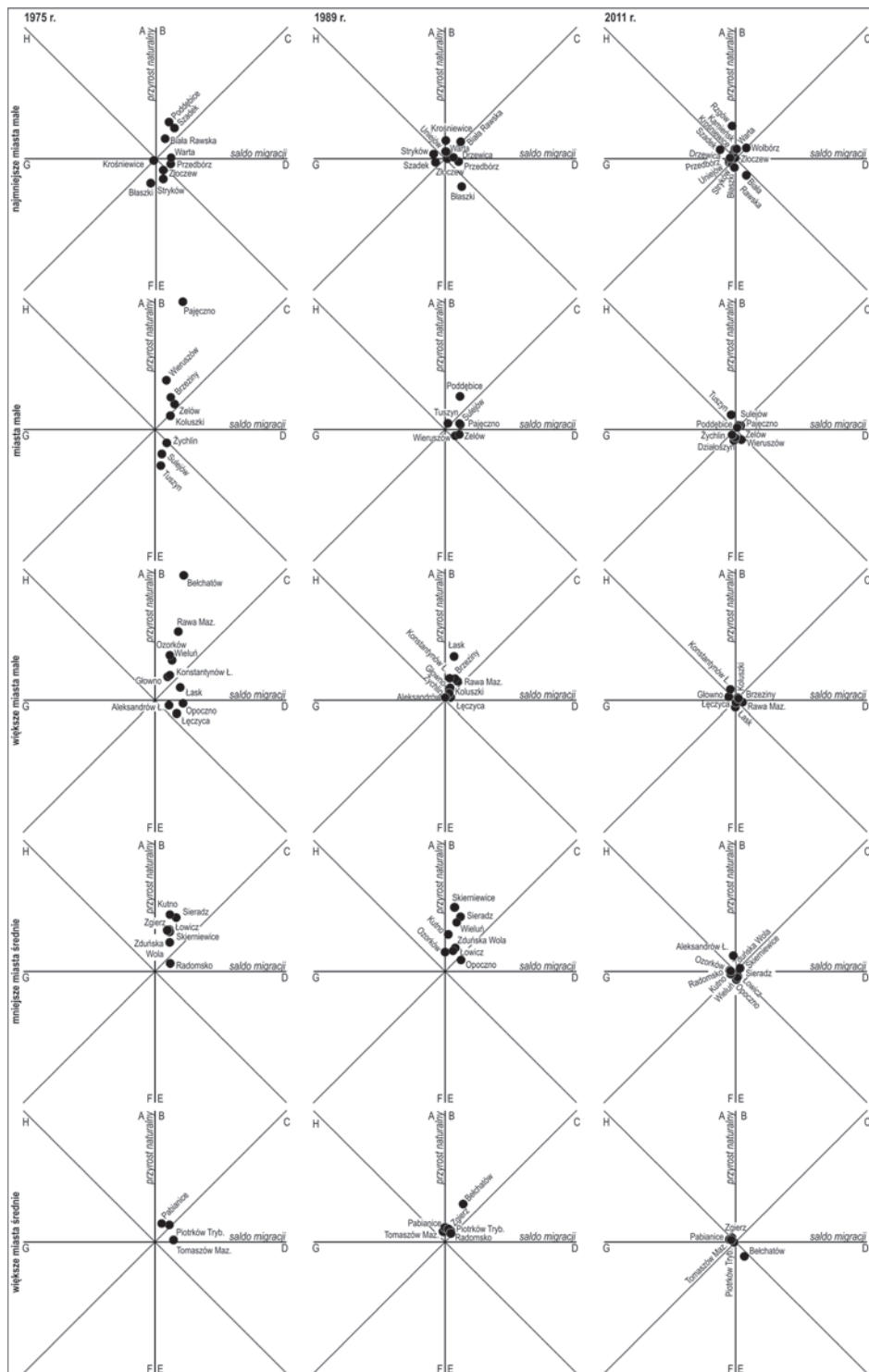
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Typ A, w którym przyrost naturalny przewyższał ujemne saldo migracji, odnotowano w dwóch miastach najmniejszych (Przedbórz i Warta) i trzech większych miastach małych (Aleksandrów Łódzki, Łęczyca i Opoczno). W Łasku i Koluszach wystąpił typ B (wysoki przyrost naturalny z mniejszym dodatnim przyrostem migracyjnym). Wśród miast średnich wystąpiły jedynie typy dodatnie (rys. 14) – przeważał typ C (8 miast). Dodatkowo pojawił się również typ B w Radomsku i Tomaszowie Mazowieckim (rys. 15).

W 1975 r. zarówno o wzroście, jak i o spadku liczby ludności w badanych miastach decydowało przede wszystkim saldo migracji (typ C, G, H). Zjawisko wyludnienia miało miejsce jedynie w miastach małych.

W kolejnym z analizowanych przekrojów (1989) nadal przeważały miasta o dodatnim bilansie rzeczywistym (31 ośrodków), z dominującym typem C (15 jednostek). Ponownie wyludnienie odnotowano jedynie w siedmiu jednostkach z kategorii miast małych.

W grupie miast najmniejszych pojawiły się trzy typy depopulacyjne – E (Stryków), G (Szadek) i H (Błaszki, Złoczew; rys. 15). W kategorii miast małych i większych małych wystąpił tylko typ H (3 miasta). W miastach zamieszkiwanych przez mniej niż 10 tys. osób na wzrost liczby ludności miał wpływ przede wszystkim dodatni przyrost naturalny (typ A i B, odpowiednio 4 i 3 jednostki). Do tej grupy należała również Łęczyca – większe miasto małe (typ A, powyżej 10 tys. mieszkańców). Rozwój ludności pod wpływem migracji miał miejsce w 6 jednostkach (1 miasto małe i 5 większych miast małych). Warta (najmniejsze miasto małe) znalazła się na pograniczu typu C i D.



Rysunek 15. Typy rozwoju demograficznego według Webba w badanych miastach województwa łódzkiego w latach 1975–2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 1989 r. badane miasta średnie zwiększyły swoją liczbę ludności głównie w związku z dodatnim saldem migracji. W sześciu mniejszych miastach średnich wystąpiła kategoria C. Typy B i D pojawiły się w dwóch jednostkach. Wśród większych miast średnich również dominowała kategoria C (3). W Radomsku odnotowano typ B. W największych miastach regionu – Pabianicach i Tomaszowie Mazowieckim (drugie i trzecie najludniejsze miasto wśród badanych) – już w 1989 r. wystąpił ubytek naturalny, natomiast przyrost migracyjny utrzymywał się na dość wysokim poziomie (współczynnik salda migracji ok. 4‰).

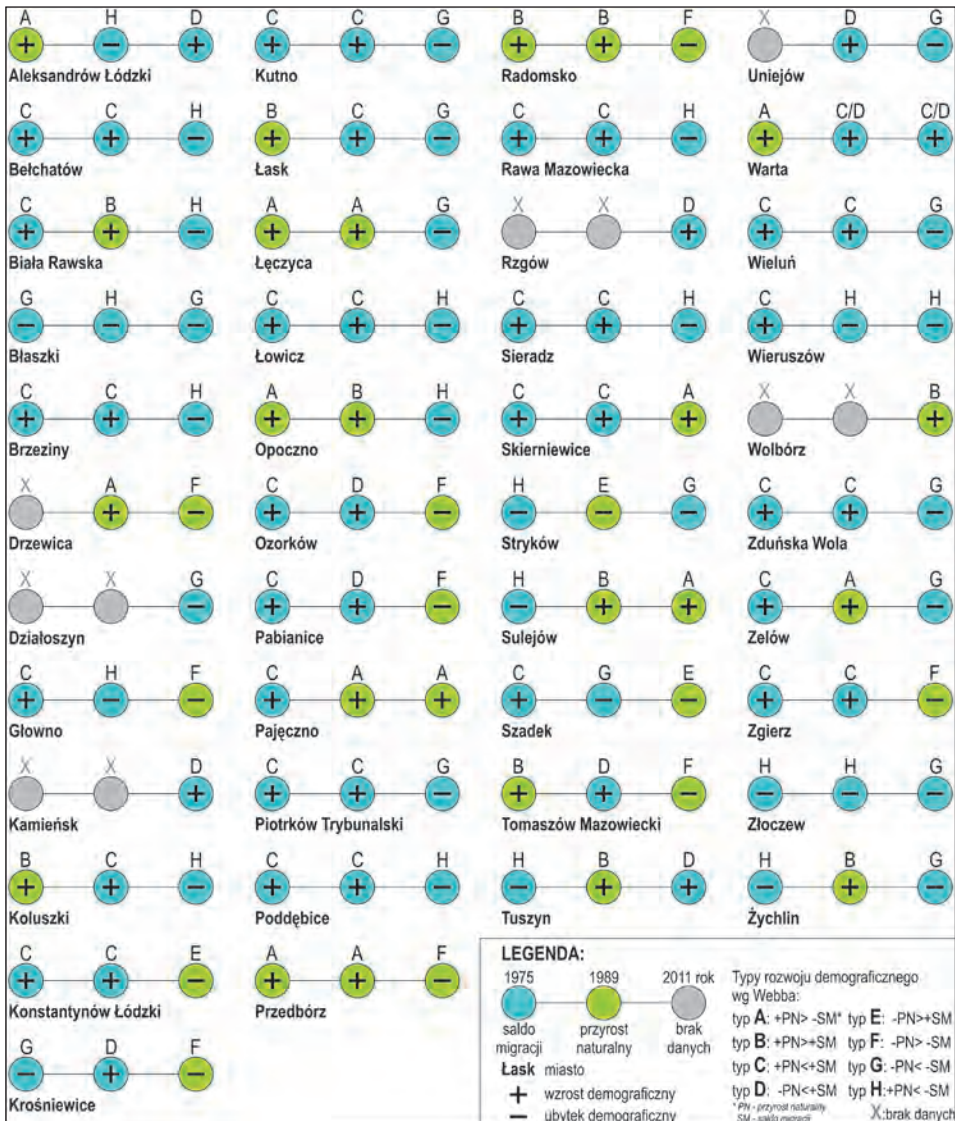
W 2011 r. nastąpiło całkowite odwrócenie sytuacji demograficznej badanych miast regionu łódzkiego (tab. 8). Miast o dodatnim bilansie ludnościowym było jedynie 8, natomiast jednostek o charakterze depopulacyjnym aż 34.

W kategorii miast do 20 tys. mieszkańców przeważały tendencje spadkowe – w 21 miastach zmalała liczba ludności (rys. 15). Najwięcej jednostek wykazało typ G (9 miast), z wysokim ubytkiem naturalnym i jeszcze wyższym ubytkiem migracyjnym. Pojawił się on zarówno w miastach najmniejszych (4), małych (3), jak i większych małych (2). Podobnie było w przypadku typu H, z niewielkim dodatnim przyrostem naturalnym (odpowiednio 1, 4, 1 miast; rys. 15). W trzech miastach najmniejszych wystąpiła kategoria F (Drzewica, Krośniewice, Przedbórz). Ta kategoria objęła również w Głowno (większe miasto małe). Warto podkreślić, że aż 6 miast najmniejszych i małych (liczba ludności do 10 tys.) zwiększyło swoją populację. Typ D z dodatnim saldem migracji wykazały Kamieńsk, Rzgów i Tuszyn, a typ A z dodatnim przyrostem naturalnym – Pajęczno i Sulejów. Warta ponownie znalazła się na pograniczu typów C i D. Jedynie dwa miasta średnie wykazały typy dodatnie – Aleksandrów Łódzki (D) i Skierniewice (A). Typy G i H wystąpiły po 4 razy, a typ F – 5. Wśród największych miast regionu (powyżej 50 tys. mieszkańców) 3 (na 5) należały do kategorii F, w której ubytek migracyjny potęgowany był jeszcze wyższym ujemnym przyrostem naturalnym. W czterech miastach średnich (Łowicz, Opoczno, Sieradz, Bełchatów) odnotowano niewielki dodatni przyrost naturalny (typ H; był to efekt wejścia w wiek rozrodczy wyżu demograficznego lat 80. XX w.).

Reasumując, w 1975 r., na początku omawianego okresu, miasta województwa łódzkiego posiadały dodatni bilans ludnościowy. O ich wzroście decydował wysoki przyrost migracyjny. Podobnie było w 1989 r. Natomiast w 2011 r. badane miasta znalazły się w stanie głębokiej depopulacji, wyludniały się nie tylko na skutek niskiego przyrostu naturalnego, ale także ubytku migracyjnego.

Biorąc pod uwagę znaczenie przyrostu naturalnego i salda migracji w rozwoju ludnościowym badanych miast w latach 1975–2011, należy wskazać na przewagę tego drugiego (rys. 16). Wzrost populacji omawianych jednostek w każdym z omawianych lat związany był z migracjami.

W 1975 r. 28 jednostek zmieniło swoją liczbę ludności w związku z napływem/odpływem migracyjnym. W siedmiu przypadkach był to ubytek migracyjny (wystąpił w miastach zamieszkiwanych przez mniej niż 10 tys. osób). Jedynie dziewięć miast zwiększyło swoją populację w związku z przyrostem naturalnym.



Rysunek 16. Główne czynniki rozwoju demograficznego badanych miast województwa łódzkiego w latach 1975–2011

Źródło: opracowanie własne.

Również w 1989 r. dominującym czynnikiem kształtującym liczbę ludności były migracje (27 miast). Nadal jeszcze było to saldo migracji o charakterze dodatnim (jedynie w sześciu miastach był to ubytek). W pozostałych 12 miastach przeważał przyrost naturalny (tylko w Strykowie był ujemny; rys. 16). W 2011 r.

nadal główną rolę odgrywały migracje, które decydowały o liczbie ludności w 28 miastach, jednak w 23 przypadkach był to ubytek migracyjny (odwrotnie niż w latach wcześniejszych dodatnie saldo migracji wystąpiło w miastach małych). W 15 miastach populacja była kształtowana przez przyrost naturalny, w tym aż w 11 jednostkach przyjmował on wartości ujemne.

3.2. Ewolucja wyposażenia instytucjonalnego

Analiza wyposażenia miast w różnego rodzaju instytucje, organizacje i urzędy (wyposażenie instytucjonalne) pozwoliła na wyznaczenie podścieżek – kulturowej, naukowo-badawczej, wypoczynkowo-turystycznej i zdrowotnej.

Aby określić zależności pomiędzy wielkością miasta a stopniem jego wyposażenia instytucjonalnego, autorka posłużyła się współczynnikiem korelacji rang ρ -Spearmana. W przypadkach wszystkich podścieżek zaobserwowano istotną statystycznie zależność między wielkością miasta a stopniem jego wyposażenia instytucjonalnego – im większe miasto, tym większe było jego wyposażenie instytucjonalne (wyższa była jego waga).

W latach 1946–1989 wystąpiła silna zależność pomiędzy wyposażeniem w instytucje kulturalne a wielkością miasta (r -S z przedziału 0,51–0,70; $p < 0,001$). W 2011 r. korelacja ta miała charakter bardzo silny (r -S = 0,86; $p < 0,001$). Niewątpliwie na wzrost siły tej zależności wpływ miała likwidacja sieci kin w miastach najmniejszych. Instytucje kultury skupiały się więc w miastach największych. Podobnie kształtował się analizowany współczynnik dla wyposażenia w instytucje naukowo-badawcze. W 1946 r. była to zależność przeciętna (r -S = 0,33; $p = 0,04$), w kolejnym z omawianych lat – silna (r -S = 0,59; $p < 0,001$), a od 1975 r. bardzo silna (r -S z powyżej 0,71; $p < 0,001$). W przypadku wyposażenia zdrowotnego i wypoczynkowo-turystycznego wystąpiła zależność silna (r -S z przedziału 0,51–0,70; $p < 0,001$). Takie ukształtowanie współczynnika korelacji nie jest zaskakujące – im ludniejsze miasto, tym większe i liczniejsze potrzeby jego mieszkańców, a tym samym lepsze zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym, jego wyposażenie w różnego rodzaju instytucje. Jednak, jak wynika ze szczegółowej analizy wyposażenia instytucjonalnego, również w miastach małych pojawiało się wyposażenie, które dawało początek wyróżnionym podścieżkom.

W latach 1946–2011 jedynie w trzech miastach – Kamieńsku, Rzgowie i Złoczewie – nie działała żadna z wybranych do analizy instytucji kultury (tab. 9). W 11 ośrodkach jedną funkcjonującą instytucją w całym omawianym okresie było kino.

Tabela 9. cd.

Miasto	Waga wyposażenia instytucjonalnego w roku																	
	kulturalnego						naukowo-badawczego						wypoczynkowo-turystycznego					
	1946	1958	1975	1989	2011		1946	1958	1975	1989	2011		1946	1958	1975	1989	2011	
Poddębice	0	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przedbórz	0	0,5	0,5	1,28	0,78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,52	0
Radomsko	0,5	1,34	3,05	3,05	2,12	0	0	0	0	0,76	0,71	0	0	1,29	0,62	2,15	0,13	0,13
Rawa Mazowiecka	0	0,5	2,21	1,28	1,28	0	0,59	0,59	0,59	0,59	0	0	0	0,62	1,47	2,14	0	0,13
Rzgów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,48	0	0
Sieradz	0,5	1,28	4	4	3,07	0	0,59	1,35	1,35	1,35	2,06	0,67	1,29	2,15	2,15	0	0,13	0,13
Skiernewice	0,5	0,5	3,22	3,22	2,29	0,71	2,24	3	3	1,65	0	1,29	1,29	1,29	2,15	0,13	0,13	0,13
Stryków	0	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sulejów	0	0	1,28	0,78	0,78	0	0	0	0	0	0	0	1,48	1,48	2,15	0	0	0
Szadek	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tomaszów Mazowiecki	1,28	1,28	3,05	3,05	2,12	0	0,59	1,35	1,35	1,3	1,3	1,52	2,14	2,14	2,14	3	0,13	0,13
Tuszyn	0	1,43	1,43	1,43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,33	2,33	2,33	0	0,99
Uniejów	0	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,86	2,33	0	0
Warta	0	0,5	0,5	1,28	0,78	0	0	0	0	0	0	0	0,67	0,67	0,67	0,67	0,89	0,89
Wieluń	0	1,34	2,12	2,12	3,07	0	0,59	0,59	0,59	1,3	0,71	0	1,29	1,29	1,29	1,29	0,13	0,13
Wieruszów	0	0,5	0,5	0,5	0,78	0	0	0	0	0	0	0,67	0,67	2,14	2,14	2,15	0	0,13
Wolbórz	0	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,86	0	0
Zduńska Wola	0	0,5	0,5	0,5	2,12	0	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0	1,29	2,15	2,15	2,15	0,13	0,13
Zelów	x	0	0,5	0,5	0	x	0	0	0	0	0	x	0	0	0	0	x	0
Zgierz	0	0,5	1,43	2,21	0,78	0	0	0,71	0,71	0,71	0,71	0	0,67	2,14	2,14	3	0,13	1,02
Złoczew	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Żychlin	0	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródło: opracowanie własne.

W 1946 r. w przypadku 12 miast można mówić o początkach podścieżki kulturowej, której rozwój opierał się na kinach (tab. 9). Do 1958 r. instytucje kultury uruchomiono w 26 ośrodkach – w 17 było to jedynie kino. W pozostałych dziewięciu działały przynajmniej dwie z analizowanych placówek. W sześciu miastach działalność zapoczątkowały lub wznowiły muzea (Łęczyca, Łowicz, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Sieradz, Tomaszów Mazowiecki). W Łęczycy, Pabianicach, Radomsku i Wieluniu funkcjonowały redakcje prasowe. Najsilniej rozwiniętą w tym czasie podścieżkę kulturową odnotowano w Łęczycy i Pabianicach (działały tu zarówno muzea, jak i lokalna prasa). W Tuszynie ulokowano „inną instytucję kultury” – Studio Filmów Lalkowych.

W latach 1958–1975 nastąpił rozkwit podścieżek kulturowych. Było to związane przede wszystkim z rozwojem sieci filмотek miejskich i rejonowych (zaliczone do grupy pozostałych placówek kultury i sztuki). Takie archiwa filmowe do 1975 r. otworzono w ośmiu miastach. W miastach wojewódzkich – Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu i Skierniewicach – powstały biura wystaw artystycznych (galerie sztuki). Również w tych ośrodkach nagromadzenie instytucji kultury były największe i w nich podścieżka kulturowa była rozwinięta najintensywniej (tab. 9). W sumie w 28 miastach działały placówki kultury (w 13 były to jedynie kina). W Opocznie i Sulejowie podścieżka kulturowa została zainicjowana właśnie w 1975 r. Wzmocnienie podścieżki odnotowano w 10 miastach, a w 16 nie zmieniła się. Najbardziej spektakularny rozwój można było zaobserwować w Kutnie i Skierniewicach, w których wyposażenie w instytucje kultury wyraźnie wzrosło (w 1958 r. działały tam jedynie kina). Do 1989 r. sytuacja nie uległa poważnym zmianom – w 29 ośrodkach istniały instytucje kultury (w 8 jedynie kino). Powiększyła się sieć placówek muzealnych o sześć jednostek (wzmocniły podścieżki kulturowe Główna, Krośniewic, Opoczna, Przedborza, Warty i Zgierza). Nadal najlepiej wykształconą podścieżkę kulturową miały miasta wojewódzkie – Piotrków Trybunalski, Sieradz i Skierniewice, w których wyposażenie instytucjonalne nie zmieniło się. Bez zmian pozostawało również wyposażenie w placówki kultury w Łowiczu, Kutnie, Pabianicach, Radomsku, Tomaszowie Mazowieckim, Tuszynie i Wieluniu. Niewielkiemu osłabieniu uległy podścieżki Łęczycy, Sulejowa, Rawy Mazowieckiej, wzmocnieniu – Aleksandrowa Łódzkiego, Brzezina i Zgierza. Do 2011 r. w podścieżkach kulturowych badanych miast zaszło wiele zmian. Przede wszystkim redukcji uległa sieć kin, co osłabiło wykształcone podścieżki w dziewięciu miastach.

W związku z przemianami ustrojowymi i administracyjnymi zlikwidowana została całkowicie sieć filмотek (osiem miast). Rozwój lokalnych środków masowego przekazu (głównie prasy) wzmocnił podścieżki w siedmiu miastach. W Działoszynie, Wieruszowie, Ozorkowie i Konstancjowie Łódzkim zamknięte zostały kina, a ulokowane zostały w ich miejsce inne instytucje kultury (w dwóch pierwszych muzeum, w dwóch kolejnych lokalne gazety). Zmian w wyposażeniu instytucjonalnym nie odnotowano w Aleksandrowie Łódzkim, Pajęcznie, Rawie

Mazowieckiej i Sulejowie. Wzmocnienie podścieżek miało miejsce w 10 miastach, również w 10 osłabienie. Zamknięta została podścieżka kulturowa w Tuszynie.

W latach 1946–2011 podścieżkę kulturową odnotowano w dziewięciu miastach (Kutno, Łęczyca, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń). Warto podkreślić, że ścieżka kulturowa rozwijała się w miastach średnich (wyjątek stanowiła Łęczyca), pełniących wyższe funkcje administracyjne (miast wojewódzkich lub powiatowych). Do miast z podścieżką kulturową zaliczono również Tuszyn – jedyne miasto, w którym działała „inna instytucja kultury i sztuki” (Studio Małych Form Filmowych Se-ma-for, była to najwyższej punktowana waga), niebędąca jednocześnie filmoteką. Uwzględniając wielkość tego miasta (miasto małe), działalność takiej placówki zasługuje na odnotowanie.

Podścieżka naukowo-badawcza była kontynuacją rozwijanej do 1945 r. ścieżki akademickiej (zmiana nazwy miała na celu podkreślenie składowych tworzących podścieżkę – były to nie tylko placówki naukowe – szkoły wyższe, ale również instytucje badawcze, tj. archiwa państwowe, instytuty badawcze). Po 1945 r. instytucje o charakterze naukowo-badawczym pojawiły się w 16 miastach (tab. 9). W latach 1946–1958 podścieżka naukowo-badawcza wykształciła się w dwóch miastach – Skierniewicach (była to kontynuacja z okresu przedwojennego) oraz w Piotrkowie Trybunalskim (uruchomione Archiwum Państwowe). W 1958 r. liczba miast ze podścieżką naukowo-badawczą zwiększyła się do 10, głównie za sprawą rozwoju na początku lat 50. XX w. sieci archiwów państwowych (tab. 9). Najsilniej wykształciła się w Skierniewicach (działały tu oprócz archiwum również instytut badawczy oraz filia szkoły wyższej) i Zduńskiej Woli (w 1955 r. uruchomiono tu Wyższe Seminarium Duchowne). Do 1975 r. ten rodzaj podścieżki pojawił się w 3 kolejnych jednostkach (do poprzednich 10 dołączyły Kutno, Zgierz i Opoczno). Reforma podziału administracyjnego i zwiększenie liczby miast wojewódzkich sprzyjało lokowaniu w nich instytucji o charakterze naukowo-badawczym (głównie były to urzędy statystyczne). Instytucje naukowo-badawcze powstawały także w dużych ośrodkach przemysłowych, tj. Zgierzu czy Kutnie. Prym wśród badanych miast wiodły Skierniewice i Łowicz, tam omawiany rodzaj podścieżki rozwijał się najintensywniej. W 1989 r. instytucje naukowo-badawcze działały już w 16 miastach (w 7 ośrodkach – Wieluń, Pabianice, Sieradz, Tomaszów Mazowiecki, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, więcej niż 2). Było to związane z dalszym rozwojem sieci urzędów statystycznych, ale również tworzeniem filii/punktów konsultacyjnych uczelni wyższych (m.in. w Piotrkowie Trybunalskim czy Wieluniu). Zmiany ustrojowe (polityczne i administracyjne) wpłynęły na rozwój podścieżek naukowo-badawczych w omawianych jednostkach. Likwidacji uległa część archiwów państwowych i urzędów statystycznych, co spowodowało osłabienie podścieżki m.in. w Skierniewicach, Łowiczu, Piotrkowie Trybunalskim. Z drugiej strony w latach 1989–2011 miał miejsce intensywny rozwój szkół wyższych oraz ich filii – takie instytucje działały w 13 z badanych

miast. To z kolei przyczyniło się do wzmocnienia podścieżki naukowo-badawczej w Sieradzu i Kutnie. Na koniec omawianego okresu instytucje naukowo-badawcza funkcjonowały w 15 miastach.

Reasumując, w okresie po II wojnie światowej zaczątki podścieżek naukowo-badawczych pojawiły się w 16 miastach. Ich najintensywniejszy rozwój miał miejsce w latach 1975–1989, a po 1989 r., mimo rozkwitu prywatnego szkolnictwa wyższego, nieco osłabł. Najmocniej ten rodzaj podścieżki wykształcił się w Skierniewicach, Piotrkowie Trybunalskim i Sieradzu (tab. 9). Warto zwrócić uwagę, że podścieżka ta pojawiała się głównie w miastach średnich. Rozwinęła się również w trzech miastach należących do kategorii miast małych (zamieszkiwanych przez mniej niż 20 tys. osób), tzn. w Brzezinach, Łęczycy i Rawie Mazowieckiej. Wszystkie miasta z podścieżką naukowo-badawczą pełniły funkcje administracyjne (były siedzibami województw lub powiatów).

Podścieżka wypoczynkowo-turystyczna pojawiła się w badanych miastach już przed II wojną światową (rozwijana w trzech miastach – Głownie, Łowiczu i Tuszynie). Przyjęte do analizy zmienne cechowały się zbliżonym do siebie wartościami wag. Spowodowało to małe zróżnicowanie badanych miast pod względem wyposażenia w instytucje turystyczne (tab. 9), jednocześnie wykazało dobre rozwinięcie podścieżki wypoczynkowo-turystycznej aż w 20 miastach (w 2011 r., suma wag większa niż 2). Przeprowadzone rangowanie wskazuje na późne wykształcenie podścieżki (pojawiała się dopiero w latach 70. XX w.). Jedynie w sześciu miastach rozwijała się już w okresie powojennym, a w ośmiu nie pojawiła się wcale. Najlepiej wykształconą podścieżkę wypoczynkowo-turystyczną posiadały cztery największe z badanych miast – Pabianice, Piotrków Trybunalski, Tomaszów Mazowiecki i Zgierz. Zdaniem autorki, wykonana analiza nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, a miasta, w których faktycznie ten rodzaj podścieżki wykształcił się, zostały pominięte. Dla poparcia tego stwierdzenia, autorka obliczyła dla 2011 r. wskaźnik intensywności ruchu turystycznego Schneidera. Wartość tego wskaźnika przekroczyła 100 w 6 miastach: Rzgowie, Strykowie, Sulejowie, Tuszynie Uniejowie i Wolborzu. Wśród tych miejscowości jedynie w przypadku Sulejowa, Uniejowa i Wolborza można mówić o wykształconej podścieżce wypoczynkowo-turystycznej, mieszczącej się w klasycznej definicji turystyki odnoszącej się do wyjazdów w czasie wolnym. Miasta te położone są na obszarach atrakcyjnych pod względem wypoczynkowym. Tuszyn i Rzgów były i są miejscem noclegów przede wszystkim klientów działających tam targowisk. Stryków, ze względu na swoje położenie komunikacyjne oraz rozwój centrów logistycznych, posiadał wysoki wskaźnik intensywności ruchu turystycznego. W przypadku tych jednostek można mówić o turystyce biznesowej (Stryków) lub handlowej (Tuszyn i Rzgów)³. Wskaźnik Schneidera pomija miejscowości, w których rozwinęła się

3 Stwierdzenia te są jedynie przypuszczeniami autorki, a ich potwierdzenie wymagałoby pogłębionych badań.

„jednodniowa” turystyka krajoznawcza lub kwalifikowana. Na podstawie analizy monografii i opracowań historycznych można wskazać, że ten rodzaj turystyki rozwinął się w Kamieńsku (turystyka kwalifikowana związana z kompleksem narciarskim „Góra Kamieński”) i Łowiczu (turystyka krajoznawcza związana z folklorem łowickim). Podsumowując, podścieżka wypoczynkowo-turystyczna po 1945 r. wykształciła się w ośmiu miastach.

W latach 1946–2011 podścieżka zdrowotna wykształciła się tylko w trzech ośrodkach – Warcie, Tuszynie i Zgierzu. Najwcześniej powstała w Warcie (początek XX w.) i opierała się na działającym w tym mieście szpitalu psychiatrycznym. Również w Tuszynie podścieżka zdrowotna istniała już przed 1945 r. W końcu lat 20. XX w. uruchomiono pierwsze pawilony sanatoryjne, których działalność została wznowiona tuż po zakończeniu II wojny światowej (1948). W 1966 r. tuszyńskie sanatorium przekształcono w Wojewódzki Szpital Przeciwgruźliczy (stąd niewielki spadek wag instytucji zdrowotnych tego miasta; tab. 9). Również w latach 60. XX w. wykształciła się podścieżka zdrowotna w Zgierzu (otwarcie szpitala specjalistycznego).

Po 1945 r. w badanych miastach województwa łódzkiego wykształciły się lub były kontynuowane podścieżki:

- naukowo-badawcza (16 miast),
- kulturowa (10),
- wypoczynkowo-turystyczna (8),
- zdrowotna (3).

4. GOSPODARCZE PODSTAWY ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945

4.1. Gospodarka miast w latach 1945–1989

W latach 1945–1989 podstawą rozwoju miast była forsowna industrializacja. Zakłady przemysłowe zlokalizowane były w większości polskich miast. Ich powstanie opierało się przede wszystkim na przedwojennych fabrykach, które zostały znacjonalizowane. Były to również nowe inwestycje, które diametralnie zmieniały dotychczasową ścieżkę rozwoju miasta.

Po zakończeniu działań wojennych badane miasta rozwijały się w myśl przyjmowanych centralnie planów gospodarczych, zakładających przede wszystkim rozbudowę przemysłu. Ta rozbudowa w większości przypadków opierała się na działających przed II wojną światową zakładach przemysłowych, znacjonalizowanych zgodnie z ustawą z dnia 3 stycznia 1946 r. o przejęciu na własność przez państwo podstawowych gałęzi gospodarki. Mniejsze przedsiębiorstwa były łączone, tworząc duże zakłady przemysłowe. W kilku miastach miała miejsce lokalizacja przemysłu na „surowym korzeniu”.

W niewielkim stopniu zmieniła się struktura branżowa przemysłu w badanych miastach w stosunku do okresu przedwojennego. Dominował **przemysł lekki**, a przede wszystkim włókiennictwo (wełny i bawełny), które koncentrowało się w miastach otaczających Łódź (rys. 17). Na bazie przedwojennych zakładów uruchomiono przedsiębiorstwa włókiennicze w Aleksandrowie Łódzkim¹, Konstantynowie Łódzkim, Ozorkowie, Pabianicach i Zgierzu. Drugim „centrum” włókiennictwa był Piotrków Trybunalski i miasta go otaczające – Bełchatów, Tomaszów Mazowiecki i Żelów. Ważnym ośrodkiem włókienniczym z przedwojennymi tradycjami była również Zduńska Wola. W tych miastach przedsiębiorstwa przemysłu włókienniczego uruchomione zostały tuż po zakończeniu wojny (do 1950 r.). Do „nowych” ośrodków włókiennictwa, powstałych w latach 60. i 70. XX w., należały

1 Szczegółowy wykaz zakładów przemysłowych działających w badanych miastach po 1945 r. zawiera Załącznik 1.

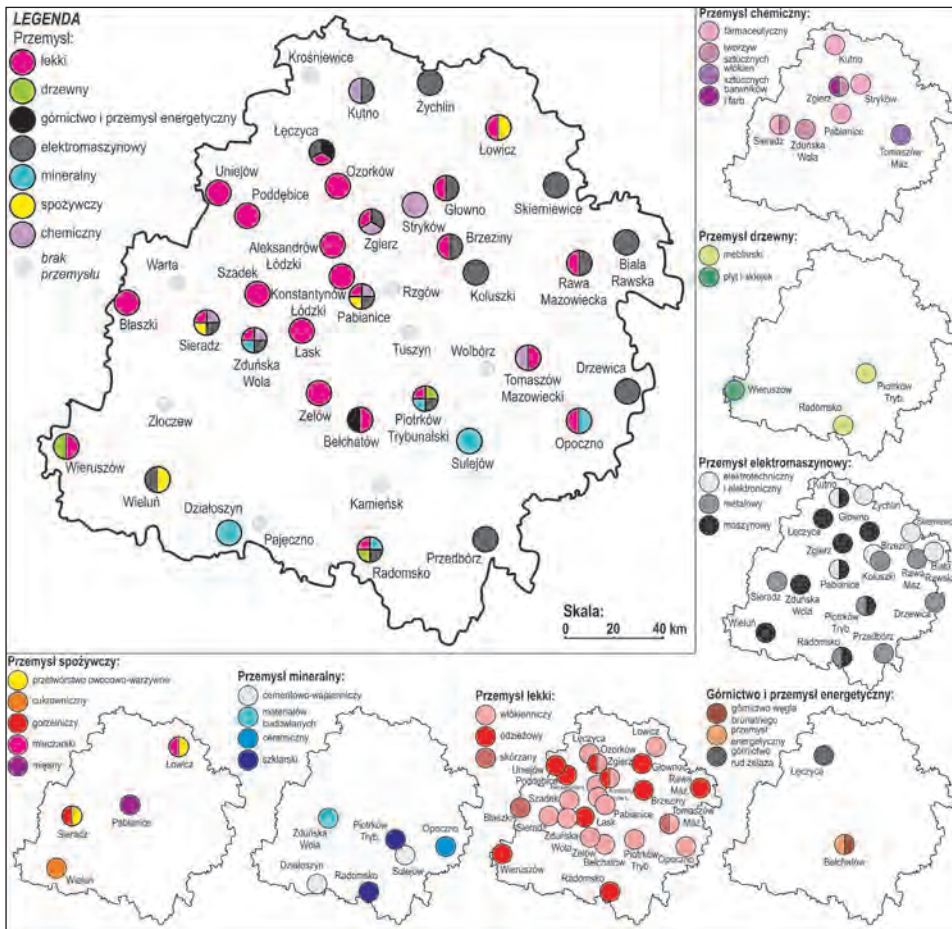
Łęczycza, Łowicz, Opoczno i Sieradz. Okres po 1989 r. nie był łatwy dla przemysłu włókienniczego, głównie za sprawą zamknięcia wschodnich rynków zbytu. Próby restrukturyzacji największych zakładów nie powiodły się i większość z nich została zlikwidowana (tab. 10; por. Załącznik 1 i 2). W 2011 r. działało ich jedynie 9 (z 26 dużych zakładów uruchomionych po 1945 r.) w 7 miastach (Łęczycza, Łowicz, Opoczno, Piotrków Trybunalski, Tomaszów Mazowiecki, Zduńska Wola i Zgierz).

Obok włókiennictwa rozwijany był również przemysł odzieżowy. Jedynie uruchomione w Brzezinach zakłady odzieżowe istniały w tym mieście jeszcze przed wojną. Do 1950 r. działalność rozpoczęły również zakłady konfekcyjne w Zgierzu i Głownie. Najwięcej przedsiębiorstw odzieżowych powstało w latach 60. XX w. Wtedy to w mniejszych miastach województwa otwierano oddziały Próchnika (Poddębice, Rawa Mazowiecka, Uniejów) i Wólczanki (Łask i Wieruszów). W latach 70. XX w. zakłady przemysłu odzieżowego uruchomiono w Ozorkowie i Radomsku. Najstarsze z zakładów konfekcyjnych w Brzezinach i Zgierzu nie przeszły pomyślnie transformacji systemowej i zostały zamknięte. Podobnie miała się sytuacja w Ozorkowie i Radomsku. Na bazie łaskiego oddziału Wólczanki zawiązała się spółka akcyjna Kastor S.A., zajmująca się szyciem odzieży męskiej (koszule). W 2008 r. zakłady produkcyjne Próchnika zostały przeniesione do Chin – zlikwidowane zostały te działające na terenie województwa łódzkiego. Tak więc, równie mocno co przemysł włókienniczy zredukowany został przemysł odzieżowy. W 2011 r. w badanych miastach działały jedynie cztery przedsiębiorstwa konfekcyjne. Należy podkreślić raz jeszcze, że przemysł lekki, a w szczególności włókiennictwo, to tradycyjna w badanych miastach gałąź przemysłu (na 26 zakładów, 14 zostało utworzonych w oparciu o przedsiębiorstwa przedwojenne; tab. 10).

Ważną gałęzią przemysłu był również **przemysł elektromaszynowy** (rys. 17). Zakłady tej branży lokalizowane były głównie na obrzeżach województwa łódzkiego. W Brzezinach, Kutnie, Pabianicach i Skierniewicach działały przedsiębiorstwa przemysłu elektrotechnicznego i elektronicznego. Największym ośrodkiem tej gałęzi były Skierniewice (do 2011 r. wszystkie zakłady upadły), w których produkowano m.in. transformatory radiowe (Zakłady ZATRA) oraz rdzenie i magnesy ferrytowe (Zakłady POLFER). W 1977 r. w Brzezinach utworzono oddział skierniewickiej ZATRY. W Pabianicach na bazie Polskiej Fabryki Żarówek OSRAM uruchomiono Pabianickie Zakłady Żarówek POLAM. W Kutnie od lat 50. XX w. działały Zakłady Przemysłu Radiowego MIFLEX. Na szeroką skalę rozwijany był przemysł maszynowy (14 zakładów). Podejmowano produkcję maszyn włókienniczych (Zduńska Wola, Zgierz), górniczych (Łęczycza, Piotrków Trybunalski), rolniczych (Kutno). Szlifierki i noże tokarskie wytwarzano w Głownie i Pabianicach. W siedmiu ośrodkach działały zakłady przemysłu metalowego (największe w Drzewicy, Koluszkach i Sieradzu). Sytuacja przedsiębiorstw przemysłu elektromaszynowego w 2011 r. przedstawiała się lepiej niż przemysłu lekkiego – na 29 zakładów założonych po 1945 r. funkcjonowało 19 (tab. 9). W 13 przypadkach

działalność z zakresu przemysłu elektromaszynowego opierała się na zakładach powstałych w XX-leciu międzywojennym lub wcześniej.

Wśród gałęzi **przemysłu chemicznego** najlepiej rozwinięty był przemysł farmaceutyczny. Przedsiębiorstwa produkujące leki uruchomiono w Kutnie, Pabianicach, Sieradzu i Strykowie (dwa pierwsze oparte na przedwojennych fabrykach). W Zgierzu podtrzymana została przedwojenna produkcja barwników, a w Tomaszowie Mazowieckim – sztucznego jedwabiu. W Zduńskiej Woli i Zgierzu uruchomiono zakłady tworzyw sztucznych. Do 2011 r. jedynie tomaszowskie Zakłady Włókien Chemicznych WISTOM zostały zamknięte. Pozostałe przedsiębiorstwa po prywatyzacji działały w 2011 r. (łącznie 7).



Rysunek 17. Struktura gałęziowa przemysłu w badanych miastach województwa łódzkiego po 1945 r.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 10. Największe zakłady przemysłowe w badanych miastach województwa łódzkiego

Przemysł		Liczba zakładów uruchomionych w latach 1945–1989	Liczba zakładów otwartych w oparciu o przedwojenne przedsiębiorstwa	Liczba zakładów działających w 2011 r.
Chemiczny	farmaceutyczny	4	2	4
	farb i barwników	1	1	1
	tworzyw sztucznych	2	–	2
	włókien sztucznych	1	1	–
Drzewny	meblarski	2	2	2
	płyt i sklejek	1	0	1
Górnictwo i energetyka		3	0	2
Elektro-maszynowy	elektrotechniczny i elektryczny	7	2	5
	maszynowy	14	7	9
	metalowy	8	4	5
Lekki	odzieżowy	12	2	4
	skórzany	2	–	–
	włókienniczy	26	14	9
Mineralny	cementowo-wapienniczy	2	1	1
	ceramiczny	1	1	1
	mat. budowlanych	1	–	1
	szklarski	4	4	2
Spożywczy		6	5	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie monografii badanych miast.

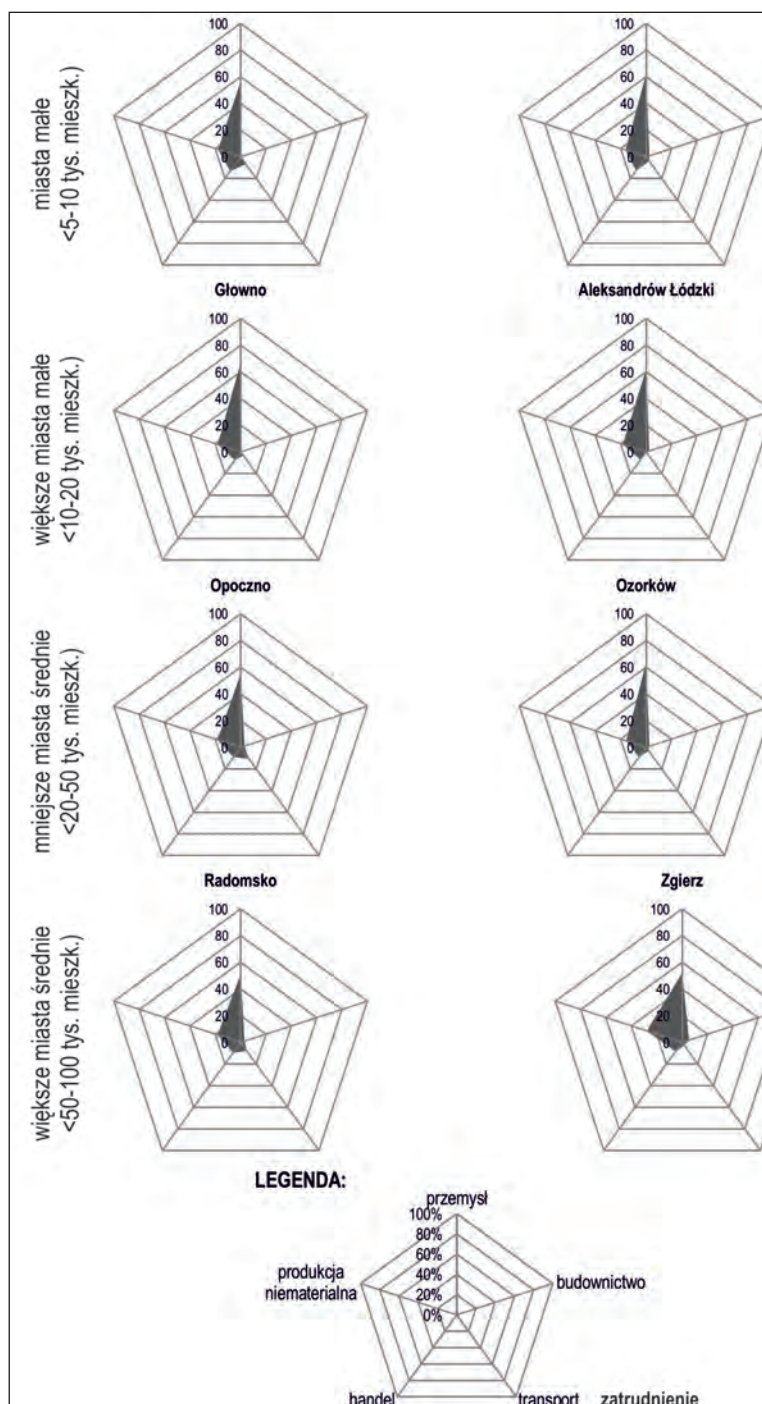
Kontynuowana była działalność z zakresu **przemysłu mineralnego** – huty szkła ponownie uruchomiono w Piotrkowie Trybunalskim i Radomsku, fabrykę płytek ceramicznych w Opocznie, a zakłady cementowo-wapiennicze w Sulejowie. Na początku lat 60. XX w. powstał w Działoszynie kombinat cementowo-wapienniczy. Z ośmiu zakładów uruchomionych po 1945 r., do 2011 r. działało pięć (upadły huty szkła w Piotrkowie Trybunalskim i Radomsku oraz sulejowskie wapienniki). Rozwijane było również **górnictwo** (Bełchatów i Łęczyca) oraz **energetyka** (Bełchatów). Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów i Elektrownia Bełchatów były największymi inwestycjami przemysłowymi powstałymi w okresie do 1989 r. w badanych miastach. Łęczyckie kopalnie rud żelaza zamknięto na początku lat 90. XX w. W badanych miastach działały również przedsiębiorstwa **przemysłu meblarskiego** (Piotr-

ków Trybunalski i Radomsko) i **spożywczego** (Łowicz, Sieradz, Wieluń). W ośmiu miastach brak było większych zakładów przemysłowych (Kamieńsk, Krośniewice, Pajęczno, Rzgów, Tuszyn, Warta, Wolbórz i Złoczew). Warto podkreślić, że Kamieńsk, Rzgów i Wolbórz dopiero po transformacji systemowej odzyskały prawa miejskie i z tego powodu zostały one pominięte w procesie industrializacji.

Istotną rolę przemysłu w gospodarce badanych miast potwierdziła analiza zatrudnienia w wybranych ośrodkach na koniec omawianego okresu (1989). Do analizy wybrano po dwa miasta z każdej grupy wielkościowej (por. podrozdział 3.1). O wyborze miast zdecydowała przede wszystkim dostępność danych statystycznych. Przy doborze miejscowości kierowano się również ich profilem przemysłowym (w miarę możliwości wybierano miasto z rozwiniętym przemysłem lekkim i miasto z rozwiniętą inną gałęzią przemysłu). Struktura zatrudnienia w 1989 r.² w wybranych do analizy miastach, niezależnie od ich wielkości, była do siebie zbliżona (rys. 18). Dominował przemysł, w którym było zatrudnione ponad 50% ogółu pracujących (z wyjątkiem Strykowa). Warto podkreślić, że największe zatrudnienie w przemyśle (powyżej 60%) odnotowano w miastach włókienniczych (Aleksandrów Łódzki, Ozorków, Żelów). Przemysł skupiał największy odsetek pracujących w miastach o liczbie mieszkańców od 10 do 50 tys. (powyżej 55% zatrudnionych). W średnich miastach większych (powyżej 50 tys.) wartość ta wynosiła ok. 50% (rys. 19). Niewielki odsetek osób trudnił się budownictwem (od 0,3% w Wieruszowie do 5,5% w Zgierzu). W handlu pracowało średnio ok. 10%, w transporcie ok. 5,5%, a w produkcji niematerialnej ok. 18% zatrudnionych. W miastach do 10 tys. mieszkańców handel zatrudniał powyżej 10% pracujących, w miastach większych wartość ta spadała do ok. 8%.

Zachwiania tak ukształtowanej struktury zatrudnienia spowodowane były czynnikami lokalnymi. W najmniejszych miastach małych – Strykowie i Drzewicy – przemysł zatrudniał odpowiednio 40,7 i 79,9% ogółu pracujących. W przypadku Drzewicy wysokie zatrudnienie w przemyśle związane było z działającym tu Kombinatem WYROBÓW NOŻOWNICZYCH I NAKRYĆ STOŁOWYCH GERLACH, który tworzył miejsca pracy dla większości zatrudnionych w tym mieście. Blisko 80% zatrudnienie w przemyśle powodowało „niedobory” pracowników w pozostałych działach gospodarki – znacząco od pozostałych miast odbiegał odsetek zatrudnionych w handlu (5,6%) oraz w produkcji niematerialnej (6,9%). Z kolei w Strykowie zatrudnienie w przemyśle nie przekraczało 50%, co mogło być związane z położeniem miasta blisko dużych ośrodków przemysłowych (Zgierza i Łodzi), w których pracę znajdowali jego mieszkańcy (miasto sypialnia). Tym faktem oraz położeniem komunikacyjnym Strykowa (skrzyżowanie dróg krajowych 1 i 2) można tłumaczyć wysoki odsetek pracujących w transporcie (ok. 16%). Odstępstwem od schematu było również zatrudnienie w produkcji niematerialnej w Zgierzu (ok. 28%): jako jedno z większych wśród badanych miast miało dobrze rozwinięte zaplecze kulturalno-oświatowe.

2 W strukturze zatrudnienia nie uwzględniono rolnictwa, dane prezentują zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej.



Rysunek 18. Struktura zatrudnienia w wybranych miastach województwa łódzkiego w 1989 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zebranych danych.

Przyjmując, że obecność zakładu przemysłowego świadczyła o rozwoju podścieżki przemysłowej, można wskazać na jej powstanie lub kontynuację do 1989 r. w 35 miastach. Podścieżka przemysłowa po raz pierwszy pojawiła się w 15 ośrodkach. Były to przede wszystkim miejscowości małe, zamieszkiwane przez mniej niż 20 tys. osób, w których rozwinęła się jedna gałąź przemysłu. Do miast tych należały: Biała Rawska (elektromaszynowy), Błaszki (przemysł lekki), Działoszyn (mineralny), Koluszki (elektromaszynowy), Łask (przemysł lekki), Poddebice (przemysł lekki), Stryków (chemiczny), Szadek (przemysł lekki), Uniejów (przemysł lekki). Do tej samej kategorii wielkościowej należały również Łęczyca, Rawa Mazowiecka i Wieruszów, jednak w tych ośrodkach powstały przynajmniej dwie branże przemysłu. Również nowo powstała podścieżka przemysłowa trzech miast średnich – Łowicza, Sieradza i Skierniewic – składała się z dwóch gałęzi przemysłu.

W pozostałych 19 miastach rozwój podścieżki przemysłowej zapoczątkowany został przed II wojną światową. Najczęściej kontynuowano i wzmacniano profil, który wykształcił się przed 1945 r. W 10 miastach pojawiły się nowe branże przemysłowe (Bełchatów – górniczo-energetyczna, Brzeziny – elektryczna i elektrotechniczna, Głowno – odzieżowa, Kutno – elektryczna i elektrotechniczna, Ozorków – odzieżowa, Piotrków Trybunalski – maszynowa, Radomsko – odzieżowa, Tomaszów Mazowiecki – pozostały lekki, Zduńska Wola – pozostały mineralny i pozostały chemiczny, Zgierz – pozostały chemiczny). Oprócz wymienionych nowych gałęzi przemysłu, w miastach kontynuowano działalność zapoczątkowaną przed 1945 r. W 10 miastach struktura branżowa przemysłu pozostała taka jak w okresie przedwojennym (Aleksandrów Łódzki, Drzewica, Konstantynów Łódzki, Pabianice, Przedbórz, Opoczno, Sulejów, Wieluń, Żelów i Żychlin).

4.2. Miasta jako ośrodki zatrudnienia po 1989 r.

Aby wyznaczyć podścieżki o charakterze gospodarczym dla okresu po 1989 r., zbadano podstawowe cechy bazy ekonomicznej miast, tzn. wielkość i strukturę.

Wielkość bazy ekonomicznej wskazuje, że badane miasta nie były dużymi ośrodkami zatrudnienia egzogenicznego w 1995 ani w 2011 r. (tab. 11). W kategorii miast najmniejszych w 1995 r. wskaźnik nadwyżki pracowników nie przekraczał 500 osób. Najlepiej kształtowała się sytuacja w Drzewicy (479), w której działał duży kombinat przemysłowy. W Warcie i Krośniewicach wielkość bazy ekonomicznej przekroczyła 200 osób. W pozostałych ośrodkach analizowany wskaźnik wahał się od 87 w Kamieńsku do 167 w Przedborzu. Do 2011 r. jedynie

w czterech miastach liczba pracujących w sektorze egzogenicznym zwiększyła się (Biała Rawska, Błaszki, Kamieńsk, Stryków). Zdecydowanie poprawiła się sytuacja Strykowa, w którym wielkość bazy ekonomicznej wyniosła 678 (w 1995 r. było to 167), co było spowodowane rozwojem centr logistycznych wokół powstającego skrzyżowania autostrad A1 i A2. Dość dobrze rozwinięty sektor egzogeniczny (w stosunku do liczby mieszkańców) posiadał również Rzgów (439) – duży ośrodek handlowy.

W grupie miast małych (5–10 tys. osób) w latach 1995–2011 wielkość wskaźnika nadwyżki pracowników nieznacznie wzrosła jedynie w Pajęcznie, w pozostałych ośrodkach spadła (tab. 11). W 1995 r. wskaźnik przyjmował wartości od ok. 200 w Sulejowie do blisko 1000 w Wieruszowie (tab. 11). Właśnie Wieruszów i Poddębice, z racji pełnionych funkcji administracyjnych (miasta powiatowe), posiadały najlepiej rozwinięty sektor egzogeniczny. Również w Działoszynie, ośrodku z rozbudowanym zapleczem przemysłowym, baza ekonomiczna była dość wysoka (617). Także tutaj odnotowano największy spadek w tej dziedzinie do 2011 r. (z 617 do 229).

Tabela 11. Wielkość bazy ekonomicznej badanych miast województwa łódzkiego w latach 1995 (a) i 2011 (b)

(a)

Kategoria wielkośćowa w 1995 r.	Miasto	Baza ekonomiczna w 1995 r.
Najmniejsze miasta małe (do 5 tys. osób)	Biała Rawska	116
	Błaszki	134
	Drzewica	479
	Kamieńsk	87
	Krośniewice	278
	Przedbórz	167
	Rzgów	b.d.*
	Stryków	167
	Szadek	133
	Uniejów	145
	Warta	231
	Wolbórz	b.d.
	Złoczew	136

(b)

Kategoria wielkośćowa w 2011 r.	Miasto	Baza ekonomiczna w 2011 r.
Najmniejsze miasta małe (do 5 tys. osób)	Biała Rawska	130
	Błaszki	150
	Drzewica	176
	Kamieńsk	99
	Krośniewice	158
	Przedbórz	127
	Rzgów	439
	Stryków	678
	Szadek	102
	Uniejów	86
	Warta	173
	Wolbórz	220
	Złoczew	97

(a)

Kategoria wielkościowa w 1995 r.	Miasto	Baza ekonomiczna w 1995 r.
Miasta małe (<5–10 tys. osób)	Działoszyn	617
	Pajęczno	344
	Poddębice	617
	Sulejów	226
	Tuszyn	431
	Wieruszów	994
	Zelów	349
Większe miasta małe (<10–20 tys. osób)	Brzeziny	741
	Głowno	1 001
	Koluszki	784
	Konstantynów Ł.	975
	Łęczycza	1 005
	Rawa Maz.	1 564
	Żychlin	705
Mniejsze miasta średnie (<20–50 tys. osób)	Aleksandrów Ł.	744
	Łask	1 405
	Łowicz	2 321
	Opoczno	1 978
	Ozorków	1 237
	Sieradz	3 871
	Skierniewice	3 585
	Wieluń	2 298
	Zduńska Wola	3 618
Większe miasta średnie (<50–100 tys. osób)	Bełchatów	2 749
	Kutno	4 127
	Pabianice	5 596
	Piotrków Tryb.	7 106
	Radomsko	3 732
	Tomaszów Maz.	4 842
	Zgierz	3 569

(b)

Kategoria wielkościowa w 2011 r.	Miasto	Baza ekonomiczna w 2011 r.
Miasta małe (<5–10 tys. osób)	Działoszyn	299
	Pajęczno	355
	Poddębice	431
	Sulejów	212
	Tuszyn	377
	Wieruszów	683
	Zelów	251
	Żychlin	350
Większe miasta małe (<10–20 tys. osób)	Brzeziny	450
	Głowno	499
	Koluszki	737
	Konstantynów Ł.	815
	Łask	981
	Łęczycza	892
	Rawa Maz.	1 062
Mniejsze miasta średnie (<20–50 tys. osób)	Aleksandrów Ł.	918
	Kutno	3 219
	Łowicz	1 681
	Opoczno	1 574
	Ozorków	820
	Radomsko	2 837
	Sieradz	2 601
	Skierniewice	2 474
	Wieluń	2 197
	Zduńska Wola	2 622
Większe miasta średnie (<50–100 tys. osób)	Bełchatów	2 522
	Pabianice	3 050
	Piotrków Tryb.	5 018
	Tomaszów Maz.	3 200
	Zgierz	2 264

*b.d. – brak danych.

Źródło: opracowanie własne.

W grupie większych miast małych (10–20 tys. osób) w 1995 r. wielkość sektora egzogenicznego we wszystkich ośrodkach przekroczyła 700 osób (tab. 11). Największą wartość osiągnęła w Rawie Mazowieckiej (1564), która była zarówno ośrodkiem przemysłu, jak i administracji. Baza ekonomiczna Łęczycy, również miasta pełniącego funkcje administracyjne, przekroczyła 1000. Wartość tę osiągnęło również zatrudnienie egzogeniczne w Głownie. Dobrze kształtowała się również sytuacja Konstantynowa Łódzkiego (979), w którym działał duży zakład przemysłowy. Do 2011 r. nadwyżka pracowników wszystkich miast tej grupy wielkościowej uległa zmniejszeniu. Największy spadek zaobserwowano w Głownie i Żychlinie (o połowę) i Rawie Mazowieckiej (o 1/3).

W miastach średnich sektor zatrudnienia egzogenicznego był wyraźnie większy niż w miastach małych (tab. 11). W 1995 r. w miastach liczących 20–50 tys. mieszkańców najslabiej rozwiniętą bazę ekonomiczną posiadały Aleksandrów Łódzki i Ozorków – najmniejsze w swojej kategorii wielkościowej (odpowiednio 744 i 1237 osób). Położenie tych miast blisko Łodzi mogło wpłynąć na jej wielkość. W pozostałych miejscowościach analizowany wskaźnik przekraczał 2 tys. osób (z wyjątkiem Opoczna – 1978). Najwyższą jego wartość odnotowano w ówczesnych miastach wojewódzkich – Sieradzu i Skierniewicach oraz w Zduńskiej Woli (we wszystkich tych ośrodkach działały duże zakłady przemysłowe). Do 2011 r. większość dużych przedsiębiorstw została zamknięta lub ograniczono w nich zatrudnienie, co było widoczne w wielkości bazy ekonomicznej omawianej grupy miast. W trzech miastach (Sieradz, Skierniewice, Zduńska Wola), w których baza ekonomiczna w 1995 r. osiągnęła największe wartości, zaobserwować można było również jej największe spadki. Dodatkowo Skierniewice i Sieradz straciły status miasta wojewódzkiego, co również wpłynęło na wielkość sektora egzogenicznego. Jedynym ośrodkiem, w którym baza ekonomiczna powiększyła się do 2011 r., był Aleksandrów Łódzki.

W grupie większych miast średnich największą bazę ekonomiczną posiadały trzy największe z analizowanych miejscowości – Tomaszów Mazowiecki, Pabianice i Piotrków Trybunalski (tab. 11). W pozostałych miastach tej kategorii wielkościowej na początku omawianego okresu liczba pracujących w sektorze egzogenicznym przekraczała 3500 osób. Wyjątek stanowił Bełchatów, w którym sektor ten zatrudniał jedynie 2749 osób (zarówno kopalnia, jak i elektrownia, najwięksi pracodawcy miasta, zlokalizowane są poza jego granicami). Do 2011 r. baza ekonomiczna w tej grupie została mocno ograniczona, głównie za sprawą restrukturyzacji i likwidacji największych pracodawców, jakimi w tych miastach były zakłady przemysłowe.

Podsumowując, w latach 1995–2011 w 31 miastach doszło do zmniejszenia sektora egzogenicznego, czasami bardzo wyraźnego (tab. 12). W 24 ośrodkach było to związane z wysokim, powyżej 10%, ubytkiem ogólnej liczby pracujących. Wynikało to ze spadku zatrudnienia w sektorze przemysłowym. W Bełchatowie, Koluszkach i Sulejowie zarówno nadwyżka pracowników, jak i liczba pracujących utrzymały się na podobnym poziomie. W pięciu miastach nastąpił wzrost obu analizowanych zmiennych, głównie za sprawą rozwoju sektora usług nierynko-

wych. Aż cztery z nich należały do grupy miast najmniejszych (Biała Rawska, Błaszki, Kamieńsk i Stryków). Jedynym miastem średniej wielkości w tej grupie był Aleksandrów Łódzki (tab. 12).

Tabela 12. Dynamika liczby pracujących w sektorze egzogenicznym na tle zmian ogólnej liczby pracujących w badanych miastach w latach 1995 i 2011

		Dynamika liczby pracujących w latach 1995–2011		
		spadek <-10% i więcej)	stagnacja (+/-10%)	wzrost <10% i więcej)
Dynamika liczby pracujących w sektorze egzogenicznym latach 1995–2011	spadek <-10% i więcej)	Brzeziny, Drzewica, Działoszyn, Głowno, Krośnice, Łask, Łowicz, Ozorków, Pabianice, Piotrków Tryb., Poddębice, Przedbórz, Rawa Maz., Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Maz., Uniejów, Warta, Wieruszów, Zduńska Wola, Żelów, Zgierz, Żłoczew, Żychlin	Konstantynów Łódzki, Kutno, Łęczyca, Opoczno, Radomsko, Szadek, Tuszyn	–
	stagnacja (+/-10%)	–	Bełchatów, Koluszki, Sulejów	Pajęczno, Wieluń
	wzrost (10% i więcej)	–	–	Aleksandrów Łódzki, Biała Rawska, Błaszki, Kamieńsk, Stryków

Źródło: opracowanie własne.

Do określenia typów miast ze względu na strukturę bazy ekonomicznej autorka wykorzystwała typologię zaproponowaną przez Sokołowskiego (2008, s. 260), opartą na metodzie trójkąta Ossana.

W latach 1995–2011 stwierdzono występowanie dziewięć typów funkcjonalnych w badanym zbiorze miast (bez RN, tab. 13). Na początku omawianego okresu, w 1995 r., przeważały miasta z wiodącą rolą przemysłu – 12 ośrodków reprezentowało typ P, 8 PN i 7 PR. Przemysłowy typ bazy ekonomicznej odnotowano przede wszystkim w ośrodkach włókienniczych (Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Tomaszów Mazowiecki) oraz w mniejszych miastach, w których działały duże kombinaty przemysłowe (Drzewica, Działoszyn, Opoczno). Do 2011 r. typ P zachował jedynie Żychlin. Również do jednego zmniejszyła

się liczba miast z typem PR. Ten rodzaj bazy w końcu omawianego okresu posiadały jedynie Koluszki (rozbudowany sektor transportu). W 1995 r. typ mieszany PN wstąpił w mniejszych ośrodkach przemysłowych, tj. Brzezinach, Łasku, Rawie Mazowieckiej, ale również w Wieluniu i Zgierzu (dużych ośrodkach przemysłowych, z rozwiniętym zapleczem edukacyjnym). W 2011 r. ten rodzaj bazy ekonomicznej występował najpowszechniej (18 miast). Zdaniem autorki, mogło być to spowodowane reformą administracyjną w 1999 r. – każde z miast o typie PN pełniło funkcję przynajmniej siedziby gminy. Miejscowości te zachowały swój przemysłowy charakter, rozwijając jednocześnie sektor usług nierynkowych.

Tabela 13. Badane miasta województwa łódzkiego według typów bazy ekonomicznej w latach 1995 i 2011

Typ bazy ekonomicznej	1995	2011
P*	Aleksandrów Ł., Drzewica, Dziąszyn, Konstantynów Ł., Opoczno, Ozorków, Pabianice, Radomsko, Sulejów, Tomaszów Maz., Wieruszów, Żychlin	Żychlin
R	–	Wolbórz
N	Kamieńsk, Warta	Brzeziny, Pajęczno, Warta
M	Bełchatów, Biała Rawska, Łęczyca, Pajęczno, Piotrków Tryb., Skierniewice, Sieradz, Żelów	Rzgów, Stryków
NP	Tuszyn	Bełchatów, Błaszki, Kamieńsk, Krośniewice, Łask, Łęczyca, Ozorków, Piotrków Tryb., Poddębice, Przedbórz, Rawa Maz, Sieradz, Skierniewice, Tuszyn, Uniejów, Zgierz
NR	Przedbórz	Biała Rawska
PN	Brzeziny, Błaszki, Łask, Poddębice, Rawa Maz., Wieluń, Zgierz, Złoczew	Aleksandrów Ł., Drzewica, Dziąszyn, Głowno, Konstantynów Ł., Kutno, Łowicz, Opoczno, Pabianice, Radomsko, Sulejów, Szadek, Tomaszów Maz., Wieluń, Wieruszów, Zduńska Wola, Żelów, Złoczew
PR	Głowno, Krośniewice, Kutno, Łowicz, Stryków, Uniejów, Zduńska Wola	Koluszki
RP	Koluszki, Szadek	–

*P – przemysłowy, R – usług rynkowych, N – usług nierynkowych, M – mieszany.

Źródło: opracowanie własne.

W 2011 r. dużą grupę stanowiły również miejscowości typu NP (16, w 1995 r. typ odnotowany jedynie w Tuszynie). Jak wskazywał Sokołowski (2008, s. 260), taki kierunek przebudowy bazy ekonomicznej, polegający na zwiększaniu się udziału usług nierynkowych, jest charakterystyczny dla państw o wysokim rozwoju gospodarczym i należy oceniać to pozytywnie. Zmniejszyła się również liczba miast z mieszanym typem bazy ekonomicznej z ośmiu do dwóch. W 1995 r. baza mieszana wystąpiła w trzech miastach średniej wielkości (Piotrków Trybunalski, Skierniewice i Sieradz), a w 2011 r. odnotowano ją jedynie w najmniejszych miastach małych (Rzgów i Stryków).

W latach 1995–2011 jedynie pięć miast – Tuszyn, Warta, Wieluń, Złoczew i Żychlin – zachowało taki sam typ bazy ekonomicznej. Przekształcenia w pozostałych ośrodkach wykazują cechy typowe dla całej gospodarki. Spadła liczba miast z dominującym sektorem przemysłowym oraz reprezentujących typ mieszany na rzecz typów z przewagą sektora usług nierynkowych (tab. 13).

4.3. Działalność podmiotów gospodarczych w 2011 r.

Analiza podmiotów gospodarczych miała na celu wskazanie szczegółowych kierunku rozwoju gospodarczego badanych miast w zakresie przemysłu, usług rynkowych lub usług nierynkowych. Do ich określenia wykorzystano współczynnik specjalizacji lokalnej Florence'a.

W 2011 r. najpowszechniej występującą specjalizacją gospodarczą w badanych miastach był handel (sekcja G; tab. 14). Nadwyżkę tej działalności odnotowano w 39 miastach. Jedynie dwa ośrodki – Wolbórz i Kamieńsk – wykazały niedobory w tej dziedzinie gospodarki. Natomiast dla Konstantynowa Łódzkiego i Skierniewic współczynnik specjalizacji wyniósł 1. Po 1989 r. przedsiębiorstwa handlowe były jednymi z najintensywniej i najpowszechniej rozwijanych. Ich nadwyżka, szczególnie wysoka w miastach mniejszych (najwyższe wartości odnotowano m.in. w Przedborzu, Drzewicy), była odpowiedzią na niedobory, jakie wytworzyły się w tej dziedzinie gospodarki w okresie PRL. Wśród miast handlu wyróżniały się dwa – Tuszyn i Rzgów, w których handel hurtowy przewyższał handel detaliczny.

Specjalizacja w zakresie górnictwa i przetwórstwa przemysłowego (sekcje B i C) dotyczyła 36 miast. Nadwyżkę działalności w tych działach odnotowano w każdej kategorii wielkościowej miasta (tab. 14). Silną specjalizację (tab. 15; powyżej 1,5) zaobserwowano w 17 miastach. W grupie ośrodków silnie wyspecjalizowanych znalazły się przede wszystkim jednostki, które tradycyjnie związane były z przemysłem, tj. Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Pabianice,

Zduńska Wola i Zgierz. Silna specjalizacja wykształciła się również w miastach, które nie miały charakteru przemysłowego przed 1989 r., m.in. w Tuszynie, Kamieńsku, Rzgowie czy Szadku. W 10 miastach miała miejsce dominacja wybranej gałęzi przemysłowej. Wśród miast małych, do 5 tys. mieszkańców, tylko w Szadku można wskazać silną specjalizację w ramach jednej z sekcji – produkcji artykułów spożywczych. Rozwijany na szeroką skalę w miastach województwa łódzkiego w okresie powojennym przemysł włókienniczy zastąpił przemysł odzieżowy, który dominował w Aleksandrowie Łódzkim, Brzezinach, Głównie, Konstancynie Łódzkim, Koluszkach, Pabianicach i Tuszynie. Tak więc, do ośrodków, które już w XIX w. związane były z przemysłem lekkim, dołączyły dwa nowe – Tuszyn i Koluszki. Produkcja odzieży skupiała się głównie w większych miastach małych (10–20 tys.) i mniejszych miastach średnich (20–50 tys.).

Tabela 14. Specjalizacja podmiotów gospodarczych w badanych miastach według sekcji PKD w 2011 r.

Seksja PKD 2007	Liczba miast	Liczba miast z $W_{sl} > 1,5$	Ludność miasta (w tys.)				
			do 5	5–10	10–20	20–50	50–100
BiC	36	17	12	6	6	8	4
F	17	–	8	1	1	4	3
G	39	–	11	8	6	9	5
H	10	–	2	1	2	1	4
I	10	1	5	2	1	1	1
J	2	–	1	–	–	1	–
K	11	–	2	1	–	6	2
L	2	–	–	–	2	–	–
M	2	–	–	–	–	2	–
N	2	–	1	–	–	1	–
P	31	6	8	6	6	8	3
Q	12	1	3	1	1	5	2

B – górnictwo i wydobywanie; **C** – przetwórstwo przemysłowe; **F** – budownictwo; **G** – handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle; **H** – transport i gospodarka magazynowa; **I** – działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi; **J** – informacja i komunikacja; **K** – działalność finansowa i ubezpieczeniowa; **L** – działalność związana z obsługą rynku nieruchomości; **M** – działalność profesjonalna, naukowa i techniczna; **N** – działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca; **P** – edukacja; **Q** – opieka zdrowotna i pomoc społeczna.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dwa wyjątki stanowiły Tuszyn – miasto małe – i Pabianice – większe miasto średnie. Radomsko wyspecjalizowane było w produkcji mebli (gałąź przemysłu rozwijana się jeszcze już przed II wojną światową). W pozostałych ośmiu miastach wysoka specjalizacja przemysłu nie była związana z żadnym z działów wyróżnionych w ramach sekcji B i C. Wśród miast z niedorozwiniętym sektorem przemysłu znalazły się dwie jednostki, które z przemysłem są kojarzone. Pierwszym z nich był Bełchatów, a drugim Opoczno. W przypadku Bełchatowa dwa największe zakłady zlokalizowane były poza jego granicami. Natomiast w Opocznie niski współczynnik wynikał z liczby zakładów – działało tam jedno duże przedsiębiorstwo przemysłu mineralnego (zatrudnienie w przemyśle w 2011 r. w Opocznie wyniosło ok. 50%).

Dużą grupę stanowiły również miasta specjalizujące się w sekcji P – edukacja (31 ośrodków). W tej dziedzinie silną specjalizację wykazało 6 miast zamieszkiwanych przez mniej niż 10 tys. osób (tab. 14, 15), m.in. Wolbórz, Warta, Drzewica. Duży udział placówek oświatowych i edukacyjnych w ogólnej liczbie działających w tych miastach podmiotów gospodarczych (średnio ok. 5%, dla miast Polski wartość ta wyniosła 3%) wpłynął na takie ukształtowanie się współczynnika specjalizacji lokalnej. Nadwyżka działalności w tej sekcji wynikała więc z niedoskonałości przyjętego wskaźnika, a nie faktycznej wysokiej specjalizacji w dziedzinie.

Tabela 15. Specjalizacja lokalna badanych miast województwa łódzkiego według sekcji PKD w 2011 r.

Miasto	Sekcje PKD 2007												Typ bazy ekonomicznej**
	przemysł		usługi rynkowe					usługi nierynkowe					
	B+C	F	G	H	I	J	K	L	M	N	P	Q	
Aleksandrów Ł.	++*		+										PN
Bełchatów		+	+		+		+				+	+	NP
Biała Rawska	+		+	+							+		NR
Błaszki	+		+								++	+	NP
Brzeziny	++		+								+		N
Drzewica	+	+	+								++		PN
Działoszyn	+		+								+		PN
Głowno	++		+								+		PN
Kamieńsk	++	+				+					+		NP
Koluszki	++		+	+	+						+		PR
Konstantynów Ł.	++							+					PN
Krośniewice			+							+			NP

Tabela 15. cd.

Miasto	Sekcje PKD 2007												Typ bazy ekono- micznej**
	przemysł		usługi rynkowe				usługi nierynkowe						
	B+C	F	G	H	I	J	K	L	M	N	P	Q	
Kutno	+		+				+					+	PN
Łask	++		+								+		NP
Łęczycza			+	+	+			+			+	+	NP
Łowicz	+	+	+	+	+		+				+	+	PN
Opoczno			+				+				+	+	PN
Ozorków	+	+	+				+				+		NP
Pabianice	++		+				+						PN
Pajęczno	+		+								+		N
Piotrków Tryb.	+		+	+							+	+	NP
Poddębice			+								+	+	NP
Przedbórz	++		+		+						++		NP
Radomsko	++		+								+		PN
Rawa Mazowiecka	+	+	+								+		NP
Rzgów	++		+		+								M
Sieradz	+		+								+	+	NP
Skierniewice		+		+		+	+		+	+	+		NP
Stryków	++	+	+	+								+	M
Sulejów	+	+	+	+	+								PN
Szadek	++		+		++		+						PN
Tomaszów Maz.	+	+	+								+		PN
Tuszyn	++		+		+								NP
Uniejów	+	+	+		+								NP
Warta	+	+	+								++	++	N
Wieluń	+		+						+		+	+	PN
Wieruszów	++		+								+		PN
Wolbórz	+	+			+		+				++		R
Zduńska Wola	++	+	+	+	+		+				+		PN
Zelów	+		+								+		PN
Zgierz	++	+	+	+	+								NP
Złoczew	+	+	+								+		PN
Żychlin			+				+				++		P

*++ – $W_{sl} > 1,5$; ** na podstawie liczby zatrudnionych (por. tab. 13).

Źródło: opracowanie własne.

Specjalizacja lokalna badanych miast w pozostałych sekcjach nie była już tak licznie reprezentowana. W 17 jednostkach odnotowano specjalizację w zakresie budownictwa. W sekcji Q – opieka zdrowotna i pomoc społeczna – nadwyżkę posiadało 12 miast. W przypadku tej sekcji widoczny był związek pomiędzy liczbą podmiotów gospodarczych a wielkością i miejscem w hierarchii administracyjnej jednostki. Sekcja Q najsilniej reprezentowana była wśród miast średnich (7 jednostek) i miast powiatowych (9). Wysoko wyspecjalizowanym ośrodkiem w tej dziedzinie była Warta (uznana za miasto z rozwiniętą podścieżką zdrowotną, od początku XX w. działał tam szpital psychiatryczny). W zakresie działalności finansowej i ubezpieczeniowej wyspecjalizowanych było 11 miast, w tym 6 średniej wielkości. Po 10 jednostek wykazało nadwyżkę podmiotów gospodarczych w sekcjach H – transport i gospodarka magazynowa) oraz I – działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi. Specjalizacja w transporcie dotyczyła jednostek, w których już w okresie przedwojennym wykształciły się podścieżki komunikacyjne (Łowicz, Skierniewice, Stryków, Zduńska Wola, Zgierz). Wśród tych miast znalazły się również Koluszki, ośrodek, który swoje powstanie zawdzięczał komunikacji (kolej). Wysokie wartości ilorazu lokalizacji w tej dziedzinie wykazały także miasta położone przy skrzyżowaniu autostrad i dróg szybkiego ruchu (istniejących i planowanych) oraz w ich pobliżu (Piotrków Trybunalski i Sulejów). Warto podkreślić, że w tych dwóch ośrodkach dość dobrze rozwinięta była działalność magazynowa (ok. 8% podmiotów w ramach sekcji H). Nadwyżka podmiotów w zakresie zakwaterowania i żywienia wystąpiła głównie w najmniejszych miastach małych (do 5 tys. osób; 5 miast). Współczynnik Florence'a wartość większą niż 1 osiągnął m.in. w Łowiczu, Rzgowie, Tuszynie, Sulejowie, Uniejowie i Wolborzu. Te sześć miast zostało również uznanych za ośrodki z wykształconą podścieżką wypoczynkowo-turystyczną na podstawie analizy wyposażenia instytucjonalnego (por. podrozdział 3.2). Ponadto, do ośrodków wyspecjalizowanych w sekcji I należały Bełchatów, Łęczyca, Przedbórz i Szadek. Silną specjalizację w tym typie działalności gospodarczej zaobserwowano w Szadku (sytuacja analogiczna do wysokiej specjalizacji w sekcji P). Należy dodać, że na wielkość omawianego wskaźnika wpływała przede wszystkim liczba podmiotów gospodarczych podejmujących działalność w zakresie gastronomii.

Wartość wskaźnika specjalizacji lokalnej badanych miast w ramach poszczególnych sekcji była nieduża i nie przekroczyła wartości 2.

Z wielkością ośrodka rosła liczba sekcji, w których dane miasto posiadało nadwyżkę działalności gospodarczej ($r-P = 0,302$; $p = 0,049$; tab. 15). Wielofunkcyjność była więc charakterystyczna dla miast ludniejszych. W maksymalnie 3 sekcjach wyspecjalizowanych było 16 miast. Aż 9 z nich zamieszkiwało mniej niż 10 tys. osób. W grupie tej znalazły się również większe miasta z liczbą ludności powyżej 10 tys. osób (7). Niewielką liczbę specjalizacji wśród większych miast wykazały przede wszystkim te, których powstanie lub rozwój związany był z przemysłem (Aleksandrów Łódzki, Brzeziny, Głowno, Konstantynów Łódzki i Pabia-

nice). Warto podkreślić, że wszystkie te jednostki położone były w pobliżu Łodzi. Monofunkcyjność w grupie miast o liczbie ludności powyżej 10 tys. osób podkreślał fakt, że wszystkie były wysoko wyspecjalizowane w sekcjach B i C (tab. 15). Do miast ze specjalizacją w sześciu i więcej sekcjach należały Bełchatów, Łęczyca, Łowicz, Skierniewice i Zduńska Wola. Były to więc ośrodki średnie (powyżej 20 tys. osób), wyjątek stanowiła Łęczyca (większe miasto małe). Wszystkie miasta „polifunkcyjne” pełniły również rolę miast powiatowych.

Specjalizacja działalności gospodarczej nie pokrywała się z wyznaczonymi na podstawie liczby pracujących typami funkcjonalnymi badanych miast (tab. 15). Było to spowodowane przede wszystkim niedoborami podmiotów gospodarczych w sektorze usług nierynkowych. Nadwyżki pracujących w tym dziale związane były z funkcjonującymi w badanych miastach dużymi zakładami pracy, tj. urządzeniami administracji publicznej, szpitalami, przychodniami. Mimo dużego zatrudnienia ich udział w ogóle działających podmiotów był niewielki. Analogiczna sytuacja miała miejsce w przypadku Opoczna i Żychlina, w których wysoka liczba pracujących w przemyśle nie znalazła odzwierciedlenia w specjalizacji lokalnej w sekcjach B i C (funkcjonowały tam nieliczne, ale duże zakłady przemysłowe). Jedynie w sześciu miastach można mówić o zgodności pomiędzy typem bazy ekonomicznej a specjalizacją lokalną podmiotów gospodarczych. Do miast tych należały: Bełchatów, Koluszki, Łowicz, Skierniewice, Warta i Wieluń.

Na podstawie wielkości bazy ekonomicznej i współczynnika specjalizacji lokalnej Florence’a autorka wyznaczyła podścieżki gospodarcze badanych miast po 1989 r.

W 2011 r. wśród badanych miast w 20 wykształcona lub wzmocniona została podścieżka przemysłowa (tab. 16). Ten rodzaj podścieżki powstał po 1989 r. w jednym mieście – Złoczewie (jako niewielki ośrodek został pominięty przy lokalizacji zakładów przemysłowych w okresie PRL). W pozostałych przypadkach była to kontynuacja podścieżki z okresu przedwojennego lub czasów PRL (m.in. w Działoszynie). Wśród miast z wysoką specjalizacją znalazły się ośrodki, które powstały jako miasta przemysłowe – Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Zduńska Wola lub też wyrosły na fali XIX-wiecznej industrializacji jak Pabianice. Mimo upadku kombinatów przemysłowych, ukształtowana podścieżka utrzymała się najczęściej dzięki licznym, niewielkim podmiotom gospodarczym bazującym na profilu gospodarczym sprzed 1989 r. Niejednokrotnie wysoka specjalizacja w zakresie przemysłu wiązała się z konkretnym działem przemysłu. W Aleksandrowie Łódzkim, Głownie, Konstantynowie Łódzkim, Koluszkach i Pabianicach był to przemysł odzieżowy, w Radomsku – meblarski, Szadku – spożywczy (35% i więcej podmiotów gospodarczych podejmowało działalność w tym kierunku). W Wieruszowie i Zduńskiej Woli sektor przemysłowy miał charakter polifunkcyjny – brak było dominacji jednej sekcji tego sektora.

W 14 miastach do 2011 r. dominującą rolę nad pozostałymi sektorami gospodarki uzyskiwały usługi nierynkowe. Wykształcenie tego rodzaju podścieżki można

tłumaczyć upadkiem lub ograniczaniem działalności (zmniejszeniem zatrudnienia) po 1989 r. zakładów przemysłowych, dzięki czemu sektor usług nierynkowych zyskał przewagę. Taka sytuacja miała miejsce m.in. w Ozorkowie, Łęczycy, Piotrkowie Trybunalskim (zatrudnienie w przemyśle w tych jednostkach miało znaczenie drugorzędne). Jest to także dowód na słabość gospodarczą tych ośrodków, które posiadały niedobory w sektorach przemysłu i usług rynkowych. W ramach sektora usług nierynkowych w tych jednostkach działały przede wszystkim placówki oświatowe i zdrowotne (sekcje P i Q, tab. 15).

Tabela 16. Podścieżki gospodarcze w badanych miastach w 2011 r.

Typ gospodarczej ścieżki rozwoju	Liczba miast		Miasta	
	ogółem	w tym z $W_{sl} > 1,5$	ogółem	w tym wysoko wyspecjalizowane
Przemysłowa	20	9	Aleksandrów Ł., Drzewica, Działoszyn, Głowno, Koluszki, Konstantynów Ł., Kutno, Łowicz, Opoczno, Pabianice, Radomsko, Szadek, Sulejów, Tomaszów Maz., Wieluń, Wieruszów, Zduńska Wola Żelów, Złoczew, Żychlin	Aleksandrów Ł., Głowno, Koluszki, Konstantynów Ł., Pabianice, Radomsko, Szadek, Wieruszów, Zduńska Wola
Usług rynkowych	1	–	Wolbórz	–
Usług nierynkowych	14	1	Bełchatów, Biała Rawska, Błaszki, Krośnice, Łęczycza, Ozorków, Pajęczno, Piotrków Tryb., Poddębice, Rawa Maz., Sieradz, Skierniewice, Uniejów, Warta	Warta
Mieszane	8	–	Brzeziny, Łask, Kamieńsk, Przedbórz, Rzgów, Stryków, Tuszyn, Zgierz	

Źródło: opracowanie własne.

Duże znaczenie w zatrudnieniu miała również administracja publiczna (nieanalizowana przy specjalizacji lokalnej ośrodków). Specjalizacja podmiotów gospodarczych w pozostałych sekcjach tego sektora była incydentalna. Najlepiej pod tym względem wyglądała sytuacja Skierniewic, które posiadały nadwyżkę podmiotów gospodarczych nie tylko w sekcjach P i Q, ale również M i N. Warto

podkreślić, że wśród miast z rozwiniętą ścieżką usług nierynkowych aż osiem z nich pełniło funkcje powiatowe. Jedynym miastem o wysokiej specjalizacji w zakresie usług nierynkowych była Warta (nadwyżka podmiotów gospodarczych w sekcji Q – opieka zdrowotna i pomoc społeczna).

W ośmiu miastach rozwinęły się dwie podścieżki gospodarcze. W dwóch miastach – Rzgowie i Strykowie – wykształciły się podścieżki usług rynkowych oraz podścieżki przemysłowe, w pozostałych sześciu – usług nierynkowych i przemysłowe. W Strykowie duże znaczenie w usługach rynkowych posiadała sekcja H (transport i gospodarka magazynowa), natomiast w Rzgowie – sekcja G (handel, przede wszystkim hurtowy). Rozwój podścieżek usług nierynkowych związany był z wysokim zatrudnieniem w tym sektorze – przyczyny takiego stanu rzeczy wyjaśniane były wcześniej. Jednocześnie nadwyżka podmiotów gospodarczych w sekcjach B i C była na tyle wysoka, że nie mogła zostać pominięta. W Kamieńsku, Rzgowie i Tuszynie podścieżka przemysłowa wykształciła się dopiero po 1989 r., w pozostałych miastach istniała już przed tym rokiem. W Brzezinach, Tuszynie i Rzgowie podścieżka przemysłowa była związana z przemysłem lekkim (produkcja odzieży).

Podścieżki gospodarcze badanych miast po zakończeniu II wojny światowej były odzwierciedleniem stanu i kierunków rozwoju gospodarki całego kraju. W latach 1945–1989 w analizowanych ośrodkach odbudowywano bądź lokalizowano na „surowym korzeniu” duże zakłady przemysłowe. Większości z nich nie udało się przetrwać okresu transformacji systemowej – po 1989 r. zostały zamknięte lub ich produkcja została ograniczona. Skutkowało to zmianami w strukturze zatrudnienia. Jeszcze na początku lat 90. XX w. (1995) wśród badanych jednostek dominował przemysłowy typ bazy ekonomicznej. Do 2011 r. dominacja ta stopniała na rzecz miast z typem bazy ekonomicznej usług rynkowych.

5. FUNKCJE ADMINISTRACYJNE I POŁOŻENIE JAKO PODSTAWA ROZWOJU MIAST PO ROKU 1945

5.1. Funkcje administracyjne w rozwoju miast

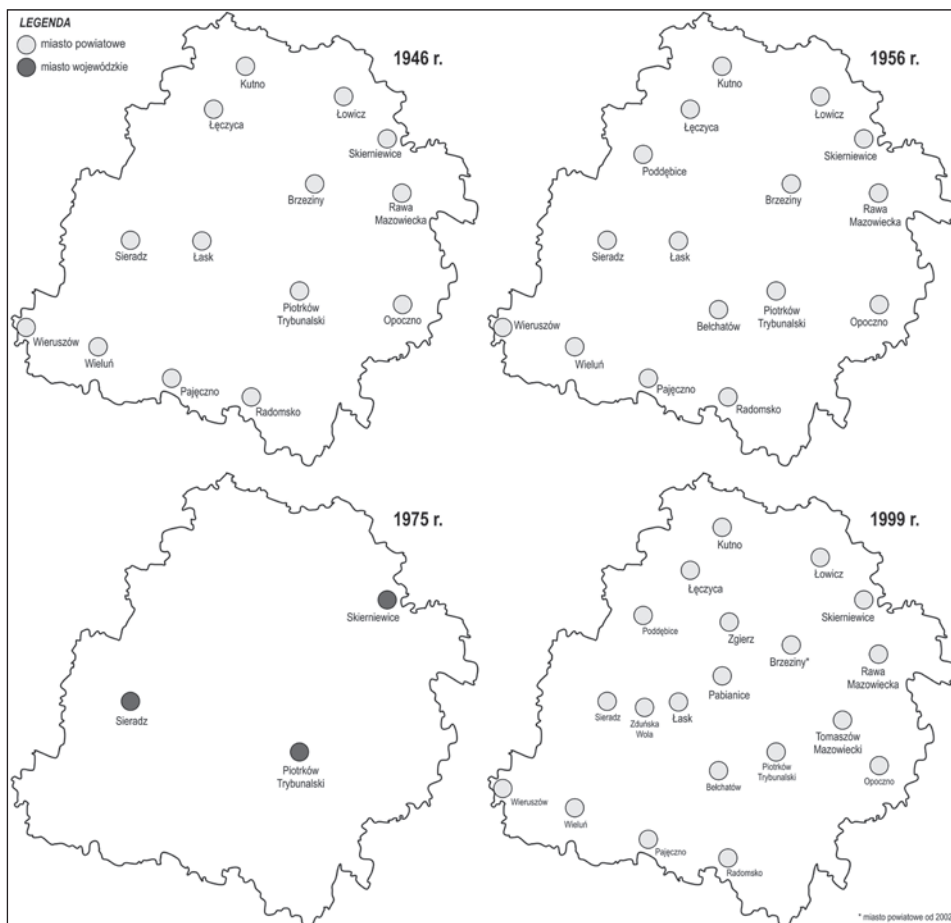
W badanych miastach już w okresie średniowiecza wykształciły się podścieżki administracyjne związane zarówno z administracją państwową, jak i kościelną (por. podrozdział 2.2 i 2.4). Poprzez obecność instytucji administracyjnych miasta stawały się ośrodkami władzy państwowej, nawet tej na niższych szczeblach hierarchii. Jednak w okresie powojennym znaczenie funkcji administracyjnych zmieniło się, a ich kluczowa rola jako czynnika miastotwórczego osłabiła się szczególnie po 1989 r.

W okresie powojennym w Polsce przeprowadzone zostały dwie reformy administracyjne, które w istotny sposób wpłynęły na podścieżki administracyjne badanych miast – w 1975 i 1999 r. Pierwsza z nich zlikwidowała powiaty, na jej podstawie powstały „nowe” miasta wojewódzkie. Druga z reform miała działanie odwrotne – przywrócone zostały powiaty, a z 49 województw utworzono 16.

Podścieżka administracyjna rozwijała się w analizowanych ośrodkach już w okresie średniowiecza (9 miast) i była kontynuowana po 1793 r. (15 miast). Do 1946 r.¹ w 12 z badanych miast ulokowano siedzibę powiatu (rys. 19). W każdym z tych ośrodków podścieżka administracyjna istniała już w okresie przedwojennym. W 1956 r. omawiana podścieżka została zainicjowana w czterech kolejnych miastach – Bełchatowie, Pajęcznie, Poddębicach i Wieruszowie. W wyniku reformy z 1975 r. w 13 miastach podścieżka administracyjna została przerwana. Na reformie tej „zyskały” trzy miasta – Piotrków Trybunalski, Sieradz i Skierniewice, które zostały stolicami województw. W 1999 r. podścieżka „odrodziła się” w 12 miastach. Miasta wojewódzkie zostały zdegradowane do miast powiatowych.

1 Przedwojenny podział administracyjny przywrócono już w 1944 r. na mocy Dekretu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 21 sierpnia 1944 r. o trybie powołania władz administracji ogólnej I i II instancji. Ostatecznie sytuacja administracyjna została uregulowana dopiero w 1946 r.

W trzech miastach podcieśzka administracyjna pojawiła się po raz pierwszy (Pabianice, Tomaszów Mazowiecki i Zduńska Wola). Ponownie miastem powiatowym stał się Zgierz. W 2002 r. przywrócono powiat brzeziński. W sumie w 2011 r. podcieśzka administracyjna istniała w 20 miastach (rys. 19).



Rysunek 19. Miasta powiatowe i wojewódzkie wśród badanych miast województwa łódzkiego w latach 1946–2011

Źródło: opracowanie własne.

Badane miasta powiatowe charakteryzowało duże zróżnicowanie ludnościowe. Do 1946 r. powiaty zlokalizowano w miastach, które posiadały już tradycje w pełnieniu wyższych funkcji administracyjnych. Straty ludnościowe, jakie poniosły w czasie II wojny światowej, spowodowały, że wśród nich znalazły się przede wszystkim

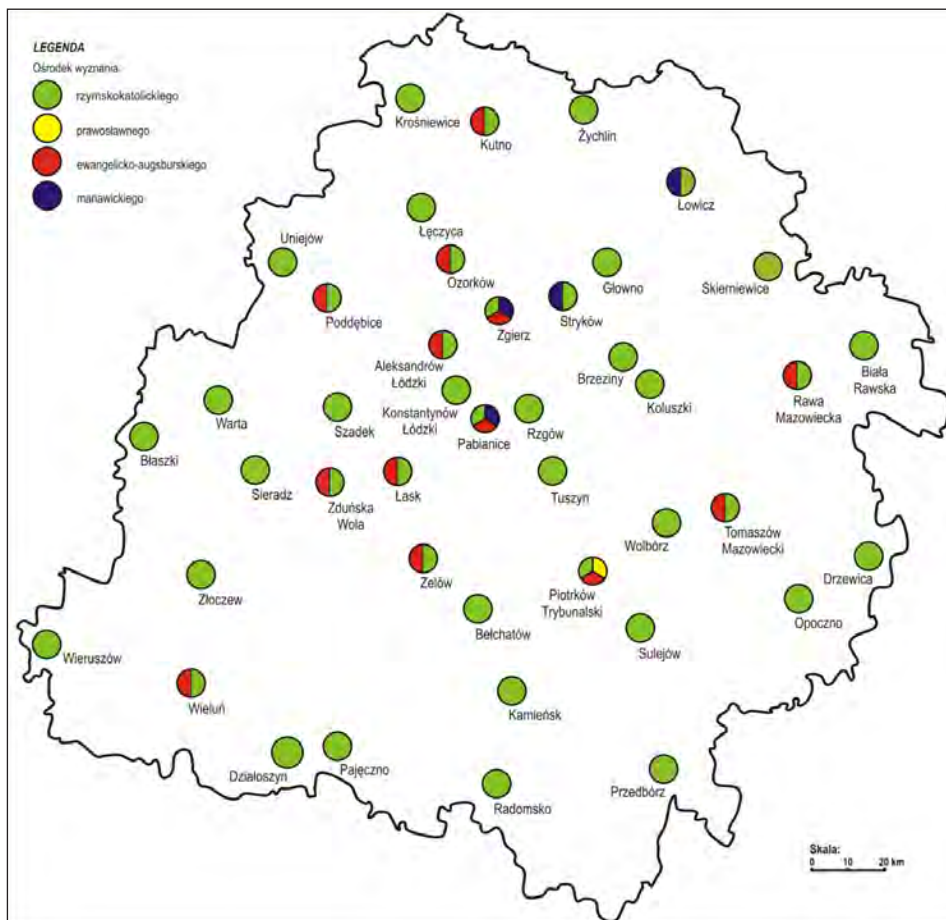
miasta małe, zamieszkane przez 5–10 tys. osób (5 jednostek: Brzeziny, Łęczyca, Opoczno, Rawa Mazowiecka i Sieradz). Tylko w Kutnie i Piotrkowie Trybunalskim liczba mieszkańców przekroczyła 20 tys. (mniejsze miasta średnie). Większe miasta małe reprezentowane były przez Łowicz, Radomsko, Skierniewice i Wieluń (10–20 tys. osób). Najmniejszym miastem powiatowym był Łask, który liczył jedynie 3819 mieszkańców. W 1956 r. na miasta powiatowe wybrane zostały jednostki, które nigdy wcześniej nie były stolicami powiatów – Bełchatów, Pajęczno, Poddębice i Wieruszów. W momencie nadania praw miasta powiatowego ich liczba ludności nie przekraczała 10 tys. osób (w Pajęcznie, Poddębicach, Wieruszowie mieszkało mniej niż 5 tys.). Wśród trzech miast wojewódzkich utworzonych w 1975 r. jedynie Piotrków Trybunalski należał do kategorii większych miast średnich (50–100 tys. osób). Skierniewice oraz Sieradz zamieszkiwało nieco ponad 20 tys. osób.

Zarówno w 1956, jak i 1975 r. wśród miast wybranych do pełnienia wyższych funkcji administracyjnych znalazły się miasta małe i średnie, często prowincjonalne, a awans administracyjny miał być bodźcem dla ich rozwoju gospodarczego. W ostatniej z reform administracyjnych stolicami powiatów zostały głównie miasta, które przed 1975 r. już pełniły tego typu funkcje. Były to przede wszystkim miasta średniej wielkości (13 jednostek). Aż siedem reprezentowało kategorię miast małych. Do najmniejszych ośrodków powiatowych należały: Pajęczno, Poddębice, Wieruszów, które liczyły mniej niż 10 tys. mieszkańców. Pabianice, Tomaszów Mazowiecki i Zduńska Wola – nowe miasta powiatowe, m.in. ze względu na swój stan zaludnienia, nie mogły zostać pominięte w awansie administracyjnym.

Degradacja lub awans w hierarchii administracji państwowej nie wpływały na tempo rozwoju ludnościowego badanych miast (nie zaobserwowano statystycznie istotnej zależności pomiędzy pełnieniem wyższych funkcji administracyjnych a przyrostem ludności). Wartości przyrostu (lub spadku) liczby ludności, niezależnie od pełnionych ról w administracji państwowej, kształtowały się na podobnym poziomie. Reforma administracyjna z 1975 r. bez wątpienia miała na celu zwiększenie znaczenia administracji jako czynnika rozwoju i pociągnęła ze sobą rozwój przemysłu oraz usług, szczególnie wyższego rzędu. Jednak w latach 70. XX w. proces uprzemysławiania dotyczył większości badanych miast, co skutkowało ich dynamicznym rozwojem ludnościowym (por. podrozdział 3.1). Wysoki przyrost ludności odnotowano we wszystkich badanych miastach. Reforma administracji z 1999 r. również nie wpłynęła na stan zaludnienia badanych miast, a procesy depopulacyjne dotknęły wszystkie jednostki, niezależnie od ich stopnia w hierarchii administracji państwowej.

W analizie administracji kościelnej zastosowano metodę analogiczną jak przy badaniu wyposażenia instytucjonalnego (por. podrozdział 1.3.4.A). Współczynnik korelacji rang ρ -Spearmana, obliczony dla 2011 r., wykazał silną (istotną statystycznie) zależność między wielkością miasta a jego wyposażeniem w urzędy administracji kościelnej ($r-S = 0,54$; $p < 0,001$). Jest to sytuacja analogiczna jak w przypadku wyposażenia instytucjonalnego analizowanego w rozdziale 3.2.

W większych miastach społeczeństwo było bardziej zróżnicowane, również pod względem wyznaniowym. Jednak szczegółowa analiza wykazała, że również w miastach małych działały badane parafie.



Rysunek 20. Instytucje administracji kościelnej w badanych miastach województwa łódzkiego w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne.

W latach 1946–2011 nie zaszły żadne zmiany w wyposażaniu badanych miast w instytucje administracji kościelnej najniższego szczebla. Parafie analizowanych wyznań powstały w okresie przedwojennym (rzymskokatolickie w średniowieczu, prawosławne i ewangelicko-augsburskie na przełomie XVIII i XIX w., mariańskie na początku XX w.), a ich działalność była kontynuowana po 1945 r.

Ujednolicenie struktury narodowościowej w okresie powojennym spowodowało również ujednolicenie religijne. Po 1945 r. w badanych ośrodkach działały parafie czterech wyznań: rzymskokatolickiego, prawosławnego, ewangelicko-augsburskiego i mariawickiego (rys. 20). W każdym z miast istniała parafia rzymskokatolicka – była to najmniej różnicująca zmienna. Dość powszechnie występowały również kościoły ewangelicko-augsburskie (14 miast). W Łowiczu Pabianicach, Strykowie i Zgierzu zlokalizowane były parafie staromariawitów, a jedyna cerkiew działała w Piotrkowie Trybunalskim. W sumie administracja wyznań innych niż katolickie istniała w 15 miastach (rys. 20).

Obliczony współczynnik wyposażenia w instytucje administracji kościelnej (por. podrozdział 1.3.4.C) przekroczył w trzech miastach wartość 2. Były to: Piotrków Trybunalski, Zgierz i Pabianice (dwie niekatolickie parafie). Z 15 miast, w których działały kościoły niekatolickie, tylko 4 – Aleksandrów Łódzki, Ozorków, Stryków i Żelów – nie pełniły nigdy wyższych funkcji administracyjnych (miast powiatowych lub wojewódzkich).

Jedynym miastem z administracją kościelną o zasięgu ponadlokalnym był Łowicz, w którym w 1992 r. zlokalizowano diecezję rzymskokatolicką. W pozostałych ośrodkach funkcjonowały podstawowe jednostki organizacyjne analizowanych wyznań (parafie). Istnienie tylko najniższego szczebla administracji kościelnej nie może być podstawą do wyznaczenia podścieżki administracyjnej. Zdaniem autorki, istniejące parafie należy potraktować jako wzmocnienie już istniejących podścieżek związanych z administracją państwową – taka sytuacja miała miejsce w 11 przypadkach.

5.2. Zmiany granic administracyjnych

W pracy przyjęto, że zwiększenie liczby ludności miasta jest równoznaczne z jego rozwojem. Zmiany zaludnienia miast mogą być spowodowane przyrostem naturalnym, saldem migracji (por. podrozdział 3.1) lub modyfikacją granic administracyjnych.

Granice badanych ośrodków były zmieniane już w XX-leciu międzywojennym. Po 1945 r. czasowy rozkład zmian powierzchni badanych miast był dość równomierny. Do 1958 r. przeprowadzono zmiany granic 16 razy (w 18 miastach), w latach 1958–1975 – 17 (w 20) i w latach 1975–1989 – 21 (w 16). Wyhamowanie liczby przeprowadzanych zmian miało miejsce po 1989 r. i dotyczyło jedynie 10 jednostek.

W latach 1945–2011 tylko 12 miast nie zmieniło swojej powierzchni (tab. 17). Były to przede wszystkim najmniejsze miasta małe (do 5 tys. osób; 8 jedno-

stek) i miasta małe (5–10 tys. osób; 4). Do ośrodków, których granice nie uległy zmianom, należały: Biała Rawska, Błaszki, Drzewica, Działoszyn, Kamieńsk, Pajęczno, Stryków, Tuszyn, Warta, Wolbórz, Złoczew i Żychlin. W pozostałych jednostkach zmian powierzchni dokonano przynajmniej raz (tab. 17). W sześciu miastach przemiany terytorium miały miejsce cztery razy (maksymalna liczba przeprowadzonych reform). Po siedem miast zmieniło swój obszar dwa lub trzy razy.

Wśród miast zamieszkiwanych przez mniej niż 5 tys. osób jedynie w 5 (na 13) przeprowadzono zmiany granic. Największe przeobrażenia zaszły w Uniejowie, którego terytorium powiększono aż cztery razy. W trzech miastach – Przedbożu, Rzgowie i Szadku – poprawki w przebiegu granic miały miejsce raz, natomiast w Krośniewicach – dwa. Również nieliczne były modyfikacje terytorium miast małych (5–10 tys. osób). Jedynie połowa z nich (4) zwiększyła zajmowaną powierzchnię, w tym w trzech miastach zmiana ta miała charakter jednorazowy (tab. 17). W tej kategorii wielkościowej tylko w Wieruszowie rozszerzano granice 4-krotnie. Liczba zmian wśród większych miast małych wahała się od 1 do 4. W trzech miastach dokonano rozszerzenia ich zasięgu administracyjnego raz, a w dwóch – dwa razy. Terytorium Konstantynowa Łódzkiego i Łasku zmieniane było cztery razy. Dużo częściej przekształcano granice miast średnich. W mniejszych miastach średnich (20–50 tys. osób) aż w sześciu ośrodkach reforma zasięgu przestrzennego przeprowadzana była trzy razy. Po dwa miasta zmieniały swój obszar raz lub dwa razy (tab. 17). W największych z badanych miast (50–100 tys. osób) zajmowana przez nie przestrzeń przekształcana była co najmniej dwa razy. Największej liczby zmian dokonano w Bełchatowie i Skierśniewicach (4). Warto podkreślić, że wszystkie miasta zamieszkiwane przez więcej niż 10 tys. osób w latach 1945–2011 powiększyły swoje granice administracyjne (tab. 17).

Tabela 17. Liczba przeprowadzonych w latach 1945–2011 zmian granic administracyjnych a kategoria wielkościowa badanych miast województwa łódzkiego (stan na 2011 r.)

Liczba zmian granic w latach 1945-2011	Kategoria wielkościowa miasta w 2011 r. (w tys.)				
	do 5	5–10	10–20	20–50	50–100
1	3	3	3	2	–
2	1	–	2	2	2
3	–	–	–	6	1
4	1	1	2	–	2
Brak zmian	8	4	–	–	–
Razem	13	8	7	10	5

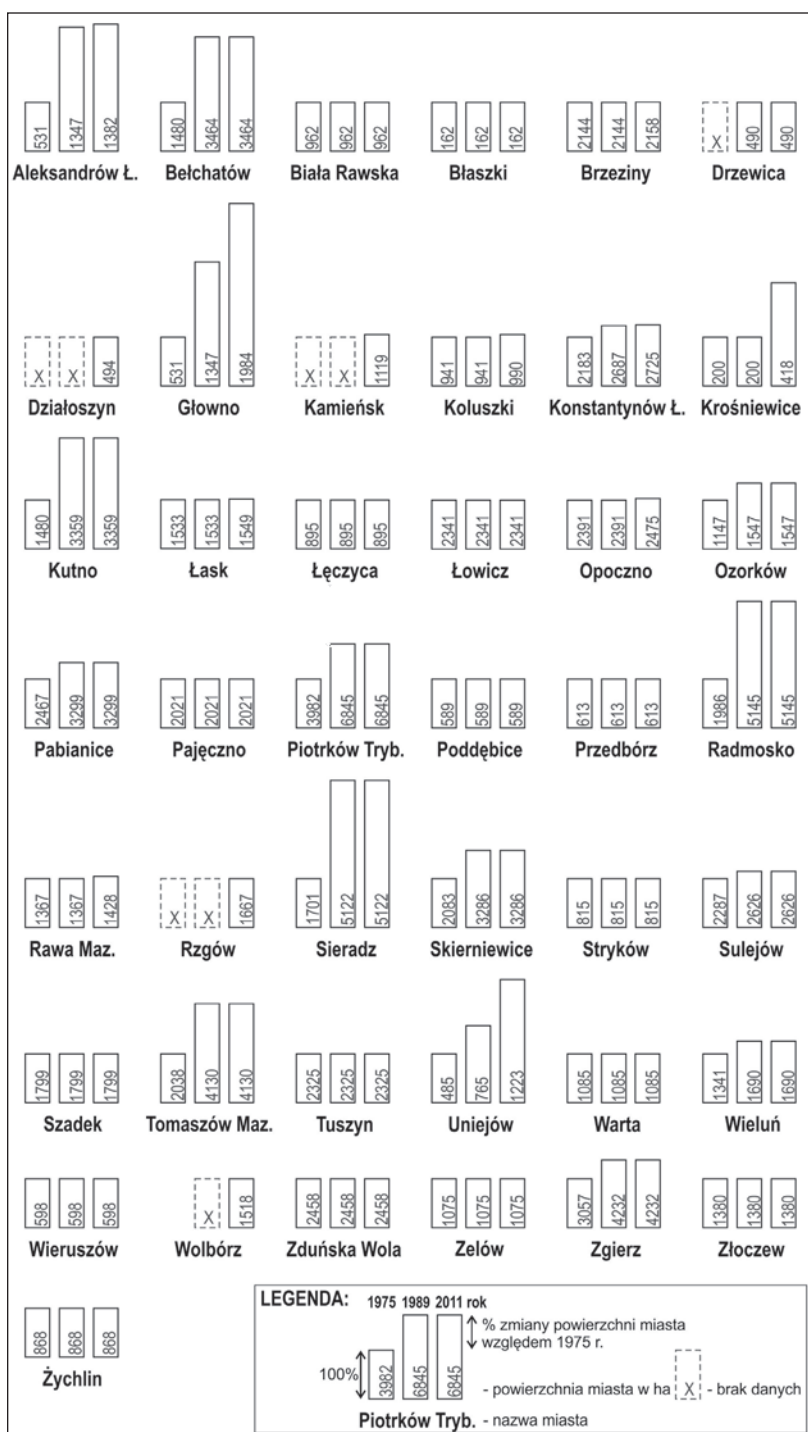
Źródło: opracowanie własne.

Liczba przeprowadzonych zmian granic administracyjnych silnie korelowała z kategorią wielkościową miasta ($r-S = 0,64$; $p < 0,001$) – im większe miasto, tym więcej razy modyfikowano jego granice.

Zmiany obszaru badanych jednostek głównie miały charakter inkorporacji – do miast włączane były sąsiadujące z nimi wsie, osady, kolonie. Wyjątek stanowił 1970 r., kiedy w ośmiu miastach (Aleksandrów Łódzki, Głowno, Łask, Rawa Mazowiecka, Skierniewice, Uniejów, Wieruszów i Żelów) miało miejsce odłączenie. Największe straty w ramach tego wyłączenia poniosła Rawa Mazowiecka (1728 ha). Równie duży obszar został wydzielony z Wieruszowa (901 ha). Jednocześnie włączono do miasta obszar o powierzchni 916 ha, co w konsekwencji i tak spowodowało niewielkie rozszerzenie granic Wieruszowa.

Analizy zmian powierzchni miast dokonano dla lat 1975–1989 i 1989–2011. W pierwszym z okresów zmieniano przebieg granic w 16 miastach, w tym w 5 dwukrotnie (Bełchatów, Konstantynów Łódzki, Radomsko, Tomaszów Mazowiecki i Wieluń). O ponad 100% powiększony został obszar 5 miast – Aleksandrowa Łódzkiego, Bełchatowa, Kutna, Radomska, Sieradza i Tomaszowa Mazowieckiego. Najbardziej spektakularny przyrost miał miejsce w Sieradzu, którego powierzchnia w latach 1975–1989 zwiększyła się o 201% (rys. 21). Nieco mniejsze poszerzenia miały miejsce w Piotrkowie Trybunalskim, Skierniewicach i Uniejowie (50–100%). W pozostałych 8 miastach zmiana nie przekroczyła 50% (rys. 21). W latach 1989–2011 zmiany powierzchni nie były już tak częste – powiększono terytorium 10 jednostek (jednokrotnie). Mniejszy był również ich zasięg – jedynie w Uniejowie i Krośniewicach wzrost obszaru był większy niż 50%. W pozostałych ośrodkach nie przekraczał 6% (rys. 21).

Zależność pomiędzy przyrostem stanu zaludnienia a zwiększeniem obszaru miast była oczywista – im większy włączono do miasta obszar, tym większy był przyrost ludności. Zależność ta była jednak silniejsza w latach 1975–1989. Dla tego okresu współczynnik korelacji Pearsona był bardzo silny ($r-P = 0,739$; $p < 0,001$), natomiast dla lat 1989–2011 osiągnął wartości przeciętne ($r-P = 0,39$; $p = 0,13$). W pierwszym z analizowanych okresów do miast włączane były wsie, osady, kolonie – tereny zamieszkałe, stąd tak silna zależność. W latach 1989–2011 inkorporowane były niewielkie powierzchniowo tereny, słabo zaludnione, w tym można upatrywać przeciętny wpływ zmian granic administracyjnych na przyrost ludności. Należy podkreślić, że administracja (pełnione funkcje oraz zmiany granic) miała drugorzędne znaczenie w rozwoju ludnościowym badanych miast. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim z analizowanych okresów liczba mieszkańców omawianych jednostek kształtowana była przez inne czynniki (por. podrozdział 3.1).



Rysunek 21. Zmiany powierzchni badanych miast województwa łódzkiego w latach 1975–2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

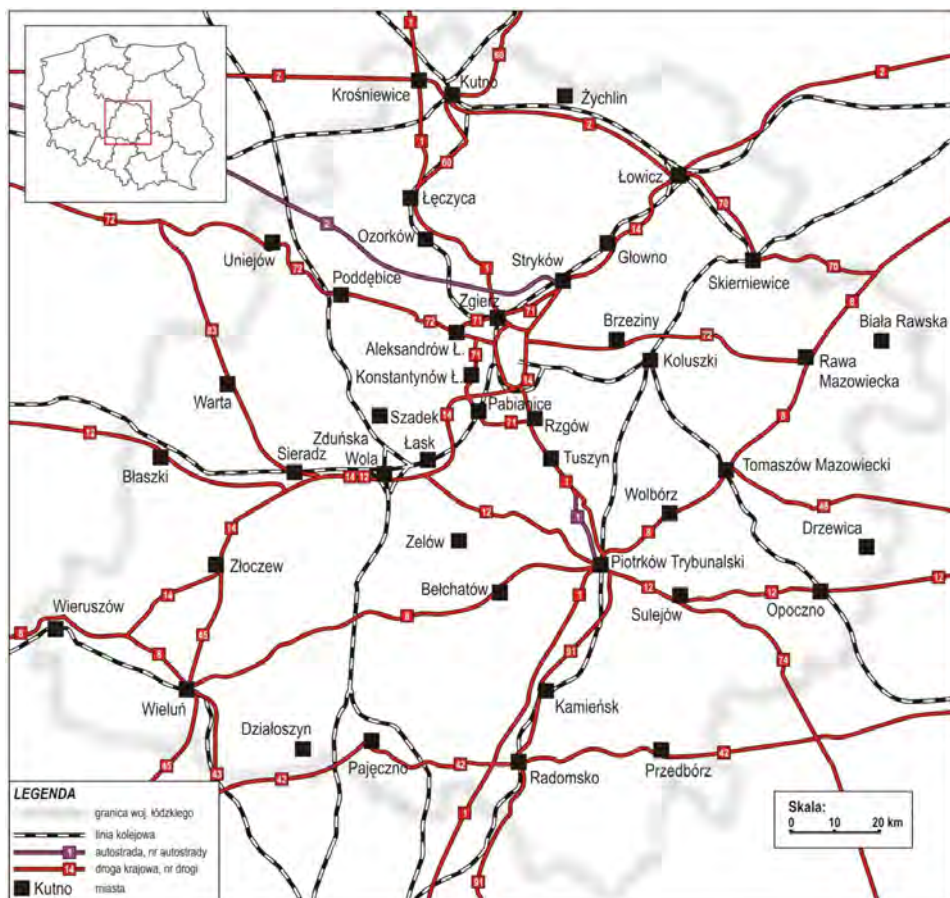
5.3. Lokalizacja jako podstawa rozwoju miast

Położenie i komunikacja miały wpływ na powstanie i rozwój miast od czasów najdawniejszych. Podścieżki komunikacyjne rozwijane były w badanych miastach od średniowiecza. W okresie do 1793 r. ten rodzaj podścieżki wyznaczony został w 16 miastach. Ich rozwój związany był z położeniem badanych jednostek na szlakach handlowych. Do 1945 r. podścieżki komunikacyjne związane były z koleją, a jej obecność odnotowano w siedmiu jednostkach.

Zasadnicze zręby sieci dróg kołowych obecnego województwa łódzkiego ukształtowały się w początkach XIX w. W tamtym czasie transport kołowy pełnił rolę drugoplanową, głównym środkiem transportu była kolej. Dopiero w XX w., a szczególnie w okresie powojennym, transport drogowy stał się dominujący. Po 1945 r., mimo istniejących planów rozbudowy, w sieci drogowej Polski niewiele się zmieniło. Na omawianym obszarze jedyną większą inwestycją było otwarcie w 1989 r. odcinka drogi łączącego Tuszyn i Piotrków Trybunalski (obecnie autostrada A1). Największe rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych miały miejsce dopiero w XXI w. Równie niewielkie zmiany zaszły w sieci kolejowej – w latach 70. XX w. wybudowano Centralną Magistralę Kolejową, ze stacją w Opocznie. Brak poważnych zmian w układzie transportowym do początku XXI w. spowodował, że analizie poddano jedynie 2011 r.

W 2011 r. w siedmiu z omawianych miast nie pojawiła się żadna z badanych zmiennych (rys. 22). Największe braki komunikacyjne dotyczyły miast małych zamieszkiwanych przez mniej niż 20 tys. osób. W grupie tej znalazły się trzy najmniejsze miasta małe (Biała Rawska, Drzewica, Szadek) i trzy miasta małe (Wieruszów, Żelów, Żychlin) oraz jedn. większe miasto małe (Łask). Warto podkreślić, że dwa z tych ośrodków – Łask i Wieruszów – to miasta powiatowe. Przez 17 miastach przebiegała jedynie droga krajowa, a w 9 znajdowało się ich skrzyżowanie.

Obliczony współczynnik przekroczył 2 w Kutnie, Łowiczu, Piotrkowie Trybunalskim, Strykowie i Zgierzu. W tych pięciu miastach można wskazać na istnienie podścieżki komunikacyjnej. Najlepiej rozwiniętym węzłem komunikacyjnym był Piotrków Trybunalski (rys. 22) – krzyżowały się tu drogi krajowe z autostradą. W Kutnie, Łowiczu i Zgierzu sieć komunikacyjna opierała się zarówno na drogach kołowych, jak i kolejowych. Dobrze rozwiniętą podścieżkę komunikacyjną posiadał również Stryków – autostrada A2 krzyżowała się z drogą krajową. Do miast z podścieżką komunikacyjną autorka zaliczyła również Koluszki, Skierniewice i Zduńską Wolę. Mimo że w miastach tych sieć dróg kołowych była słabo rozwinięta, to były to ważne kolejowe stacje węzłowe w skali całego kraju. W sumie więc w 2011 r. podścieżka komunikacyjna była wykształcona w ośmiu miastach. We wszystkich tych jednostkach podścieżki istniały w okresie przed 1945 r., często już w średniowieczu. Należy również nadmienić, że największe inwestycje drogowe w województwie łódzkim zostały ukończone po 2011 r.



Rysunek 22. Położenie badanych miast w systemie transportowym województwa łódzkiego w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: http://stadiony.kszarak.org/scc_a_s.swf (dostęp 17.05.2014); Walkiewicz 2002.

Pod pojęciem lokalizacji autorka rozumiała nie tylko położenie komunikacyjne badanych miasta, ale również ich położenie względem stolicy województwa łódzkiego. Łódź jako największe miasto województwa mogła wpływać na rozwój badanych jednostek.

Zależność istotna statystycznie pomiędzy odległością od Łodzi a przyrostem ludności w badanych miastach wystąpiła jedynie w latach 1946–1958 ($r-P = -0,629$; $p < 0,001$). Im dalej położone było miasto od Łodzi, tym mniejszy był wzrost liczby jego mieszkańców. Zdaniem autorki, Łódź w tym okresie była konkurencyjna dla pozostałych miast województwa, szczególnie tych poło-

zonych dalej. Jako duży ośrodek miejski miała lepiej rozwinięty rynek pracy, oferowała lepsze warunki życia, co mogło przyciągać ludność (saldo migracji Łodzi w 1958 r. wyniosło +414). W kolejnych okresach nie wystąpiła istotna statystycznie zależność pomiędzy omawianymi zmiennymi. Położenie względem stolicy województwa nie wpływało na rozwój demograficzny badanych jednostek, który kształtowany był pod wpływem innych czynników (por. podrozdział 3.1).

W latach 1975 i 1989 nie odnotowano istotnej statystycznie zależności pomiędzy saldem migracji w badanych miastach a odległością od Łodzi. Jedynie w 2011 r. wystąpiła silna zależność ($r-P = -0,501$; $p = 0,001$) – wraz ze wzrostem odległości od Łodzi rosło ujemne saldo migracji. Jednostki położone dalej od Łodzi wyludniały się więc na skutek ujemnego salda migracji. Mieszkańcy miast położonych dalej od Łodzi, zdaniem autorki, ze względów ekonomicznych zmieniali miejsce zamieszkania. W poszukiwaniu pracy wyjeżdżali do większych miast, w tym m.in. do Łodzi. Odległość od stolicy województwa (lub innych większych miast oferujących zatrudnienie) była na tyle duża, że codzienne dojazdy nie były opłacalne – stąd ujemne saldo migracji w tych jednostkach. Niewielkie ujemne saldo migracji, a w niektórych przypadkach nawet dodatnie (m.in. w Aleksandrowie Łódzkim czy Konstantynowie Łódzkim), cechowało miasta położone najbliżej Łodzi. Z jednej strony był to efekt migracji ludności Łodzi do miast ościennych ze względu na niższe koszty życia (utrzymywali zatrudnienie w Łodzi). Z drugiej strony dogodne połączenia komunikacyjne tych miast z Łodzią – największym rynkiem pracy w województwie – nie wymuszały na ich mieszkańcach konieczności zmiany miejsca zamieszkania.

Zależność pomiędzy saldem dojazdów i wyjazdów do pracy a liczbą ludności badanych miast była nieistotna statystycznie.

W latach 1945–2011 w 20 z badanych miast wyznaczono podścieżkę administracyjną, w 8 – komunikacyjną. Warto podkreślić, że znaczenie zarówno administracji, jak i położenie względem szlaków komunikacyjnych (dróg kołowych i kolejowych) zmniejszyło się w omawianym okresie.

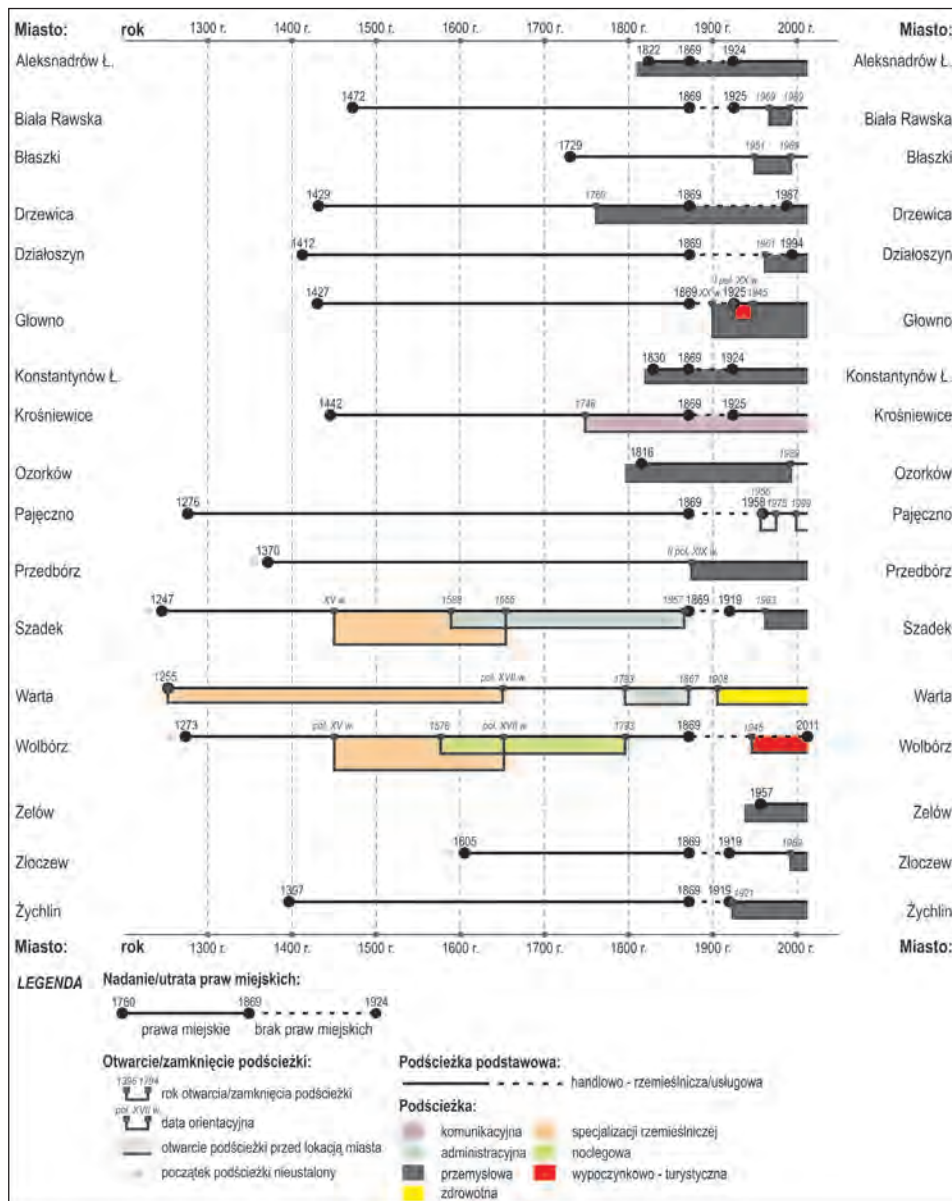
6. TYPOLOGIA ŚCIEŻEK ROZWOJU MIAST WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

6.1. Ścieżki proste

Ścieżki proste, składające się z podścieżki podstawowej (handlowo-usługowej/rzemieślniczej) i jednej podścieżki, wyznaczono w 17 miastach. W grupie tej dominowały najmniejsze miasta małe (do 5 tys. osób) – 9 jednostek. Wśród miast z prostą ścieżką rozwoju znalazły się również po dwa miasta: małe, większe miasta małe i mniejsze miasta średnie. W każdym z nich oprócz podścieżki podstawowej wykształcił się jeszcze jeden rodzaj podścieżki. W 13 przypadkach była to podścieżka przemysłowa (rys. 23). W Aleksandrowie Łódzkim, Drzewicy, Głownie, Konstantynowie Łódzkim, Ozorkowie, Przedborzu i Żychlinie podścieżka przemysłowa istniała już w okresie przedwojennym. W tych miastach omawiana podścieżka kontynuowana była po 1989 r. (z wyjątkiem Ozorkowa, podścieżka zamknięta w 1989 r.). W pozostałych sześciu ośrodkach powstanie podścieżki przemysłowej miało miejsce po 1945 r., w tym w jednym (Złoczewie) po 1989 r. W Białej Rawskiej i Błaszki podścieżka przemysłowa została zamknięta po 1989 r. Jedynie w czterech miastach wykształciły się inne niż przemysłowe typy ścieżek. Były to: w Pajęcznie podścieżka administracyjna, w Krośniewicach – komunikacyjna, w Warcie – zdrowotna i w Wolborzu – wypoczynkowo-turystyczna. W Pajęcznie i Wolborzu podścieżki wykształciły się po 1945 r. Natomiast podścieżki Krośniewic i Warty miały tradycje przedwojenne (rys. 23). Warto podkreślić, że w niektórych z miast w tej kategorii przed II wojną światową rozwijane były inne podścieżki (rys. 23; zamknięte w/przed 1945 r.). Ścieżka prosta wystąpiła przede wszystkim w najmniejszych miastach małych. Była również charakterystyczna dla ośrodków, których powstanie opierało się na przemyśle, tj. Aleksandrowa Łódzkiego, Konstantynowa Łódzkiego i Ozorkowa.

Do miast z prostą ścieżką rozwoju należały (podano wszystkie podścieżki rozwijane w jednostce od momentu lokacji oraz daty ich istnienia):

- Aleksandrów Łódzki – podścieżka przemysłowa (1822–2011);
- Biała Rawska – podścieżka przemysłowa (1969–1989);
- Błaszki – podścieżka przemysłowa (lata 50. XX w.–1989);



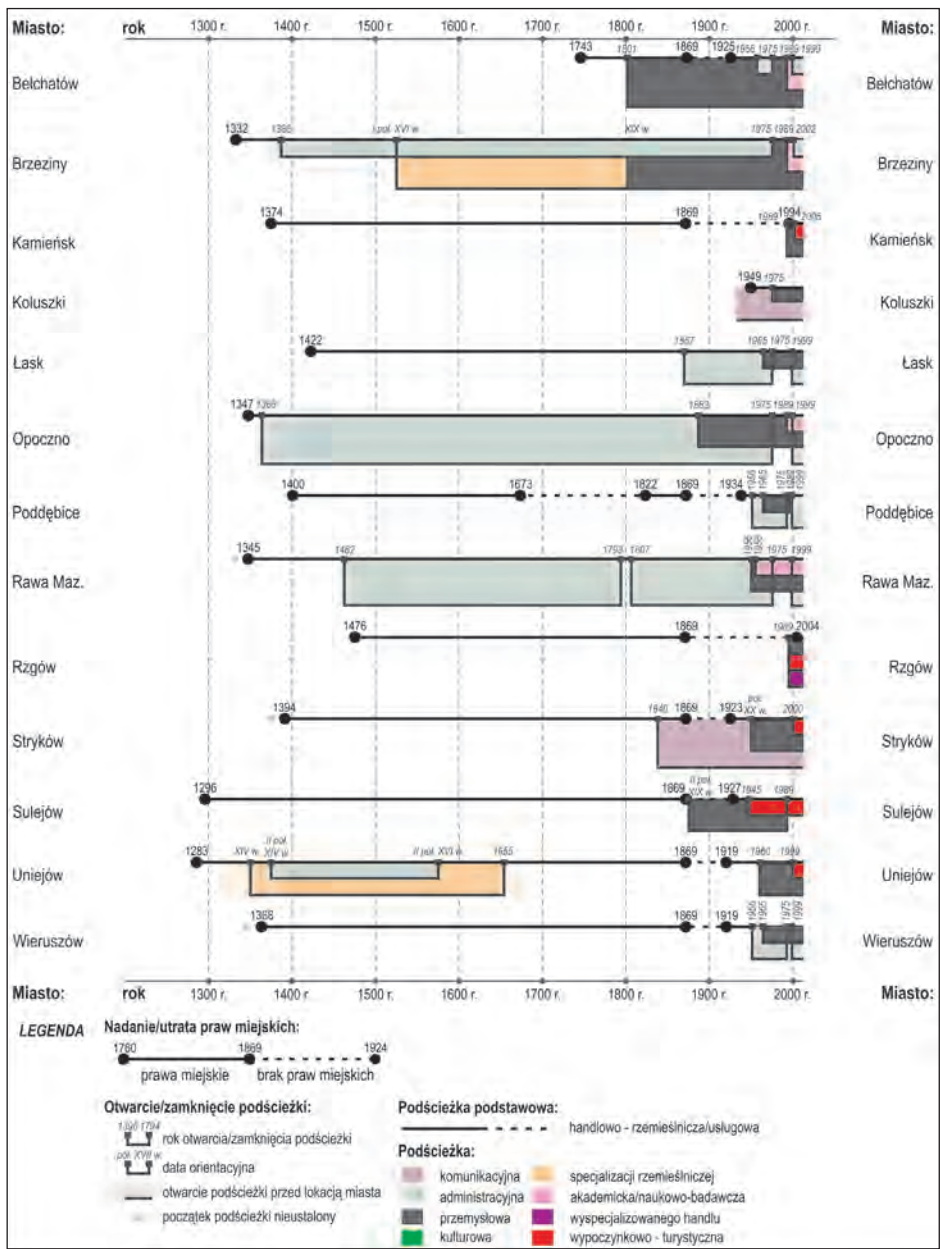
Rysunek 23. Badane miasta województwa łódzkiego z prostą ścieżką rozwoju

Źródło: opracowanie własne.

- Drzewica – podścieżka przemysłowa (lata 60. XVIII w.–2011);
- Działoszyn – podścieżka przemysłowa (1961–2011);
- Głowno – podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (początek XX w.–1945), podścieżka przemysłowa (początek XX w.–2011);
- Konstantynów Łódzki – podścieżka przemysłowa (1830–2011);
- Krośniewice – podścieżka komunikacyjna (1748–2011);
- Ozorków – podścieżka przemysłowa (1816–1989);
- Pajęczno – podścieżka administracyjna (1956–1975; 1999–2011);
- Przedbórz – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka przemysłowa (lata 90. XIX w.–2011);
- Szadek – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (XV w.–1655), podścieżka administracyjna (1588–1867), podścieżka przemysłowa (1963–2011);
- Warta – podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (1255–II połowa XVII w.), podścieżka administracyjna (1794–1867), podścieżka zdrowotna (1908–2011);
- Wolbórz – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (XV–II połowa XVII w.), podścieżka noclegowa (1578–1793), podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (1945–2011);
- Żelów – podścieżka przemysłowa (1957–2011);
- Żłoczew – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka przemysłowa (1989–2011);
- Żychlin – podścieżka przemysłowa (1921–2011).

6.2. Ścieżki złożone

Ścieżki złożone odnotowano w 13 miastach. W grupie tej brak było wyraźnej dominacji którejs z wyróżnionych kategorii wielkościowej miast. Znalazły się w niej cztery najmniejsze miasta małe, trzy miasta małe i cztery większe miasta małe oraz dwa miasta średnie. W sześciu jednostkach wykształciły się trzy podścieżki, w pozostałych siedmiu tylko dwie. W każdym ośrodku istniała podścieżka przemysłowa. Jedynie w trzech miastach – Bełchatowie, Brzezinach i Opocznie – ten rodzaj podścieżki rozwijał się przed 1945 r. W Rzgowie i Kamieńsku rozwój przemysłu rozpoczął się dopiero w latach 90. XX w. Podścieżka przemysłowa zamknięta została po 1989 r. w Poddębicach, Rawie Mazowieckiej i Uniejowie. Drugim najczęściej występującym typem była podścieżka administracyjna (sześć miast, rys. 24). Podścieżce administracyjnej towarzyszyła podścieżka naukowo-badawcza (w miastach powiatowych najczęściej lokowano instytucje o charakterze naukowym i badawczym).



Rysunek 24. Badane miasta województwa łódzkiego ze złożoną ścieżką rozwoju
Źródło: opracowanie własne.

Tak było w przypadku Bełchatowa, Brzezin, Opoczna i Rawy Mazowieckiej. W 5 miastach małych, zamieszkiwanych przez mniej niż 10 tys. osób po 1945 r., wykształciły się podścieżki wypoczynkowo-turystyczne (Kamieńsk, Rzgów, Stryków, Sulejów, Uniejów). W Koluszkach i Strykowie odnotowano podścieżkę komunikacyjną (w drugim z miast istniejącą od średniowiecza). W Rzgowie wyznaczono podścieżkę wyspecjalizowanego handlu hurtowego. Należy zauważyć, że w Kamieńsku i Rzgowie podścieżki inne niż podstawowa zostały zainicjowane dopiero po 1989 r.

Do miast ze złożoną ścieżką rozwoju zaliczono (podano wszystkie typy podścieżek rozwijane w jednostce od momentu lokacji oraz daty ich funkcjonowania):

- Bełchatów – podścieżka przemysłowa (1793–2011), podścieżka administracyjna (1956–1975; 1999–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1989–2011);
- Brzeziny – podścieżka administracyjna (1386–1975; 2002–2011), podścieżka specjalizacji rzemieślniczej przekształcona w podścieżkę przemysłową (I połowa XVI w.–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1989–2011);
- Kamieńsk – podścieżka przemysłowa (1989–2011), podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (2005–2011);
- Koluszki – podścieżka komunikacyjna (1949–2011), podścieżka przemysłowa (1975–2011);
- Łask – podścieżka administracyjna (1867–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1965–2011);
- Opoczno – podścieżka administracyjna (1368–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1883–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1989–2011);
- Poddębice – podścieżka administracyjna (1956–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1965–1989);
- Rawa Mazowiecka – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka administracyjna (1462–1793; 1807–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1956–1989), podścieżka naukowo-badawcza (1958–2011);
- Rzgów – podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (1989–2011), podścieżka przemysłowa (1989–2011), podścieżka wyspecjalizowanego handlu hurtowego (1989–2011);
- Stryków – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową, rozwijana do 2011 r.), podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (2000–2011), podścieżka przemysłowa (lata 50. XX w.–2011);
- Sulejów – podścieżka przemysłowa (II połowa XIX w.–2011), podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (1945–2011);
- Uniejów – podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (XIV w.–1655), podścieżka administracyjna (I połowa XIV–II połowa XVI w.), podścieżka przemysłowa (1960–1989), podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (1999–2011);
- Wieruszów – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka administracyjna (1956–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1965–2011).

6.3. Ścieżki wielokrotnie złożone

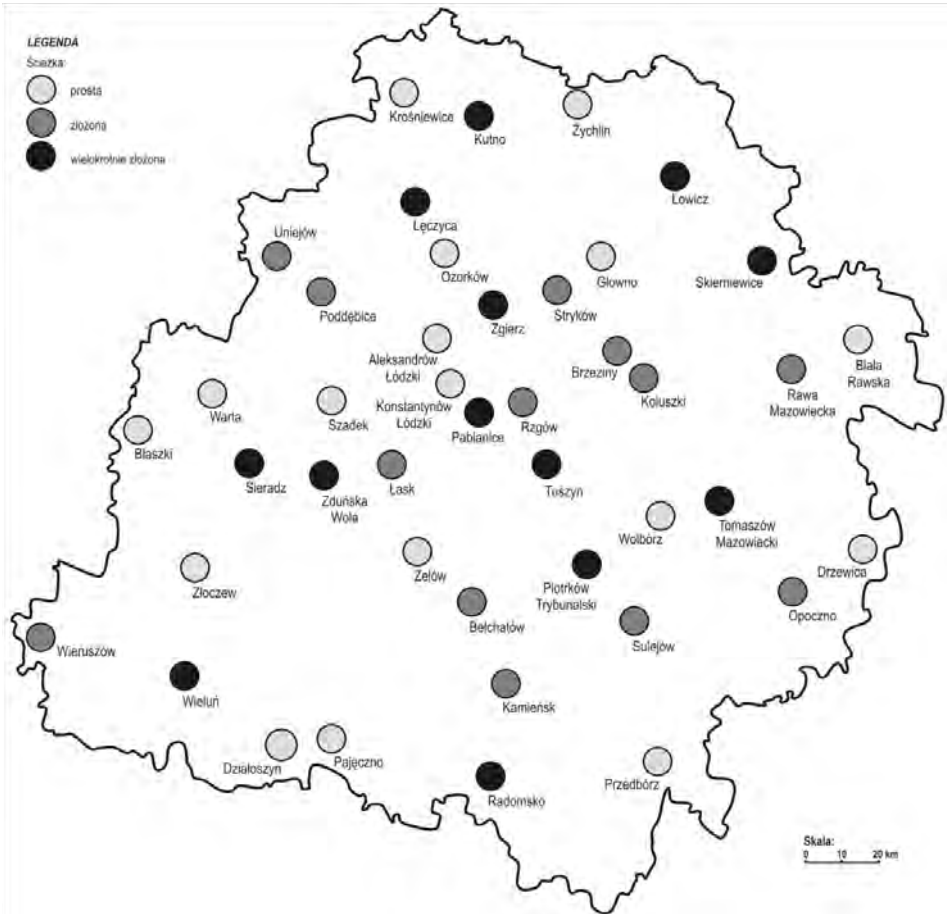
Ścieżki wielokrotnie złożone, składające się z przynajmniej 4 podścieżek, wystąpiły w 13 miastach. Aż 11 jednostek należało do grupy miast średnich (w tym 7 to mniejsze miasta średnie i 4 większe miasta średnie). Ścieżkę wielokrotnie złożoną wyznaczono również w dwóch miastach małych – Tuszynie i Łęczycy. We wszystkich 13 miastach wykształciła się podścieżka przemysłowa. Po 1945 r. ten rodzaj podścieżki narodził się w Łowiczu, Łęczycy, Sieradzu i Skierniewicach. Trwałość tych podścieżek była niewielka – jedynie w Łowiczu była kontynuowana po 1989 r. W okresie po transformacji systemowej taką podścieżkę zaobserwowano również w Tuszynie. W pozostałych ośrodkach podścieżka przemysłowa istniała już przed II wojną światową i tylko w Piotrkowie Trybunalskim została zamknięta po 1989 r. Jedynie w Tuszynie nie wykształciła się podścieżka administracyjna, która była drugą najliczniej występującą, po przemysłowej (12 miast). Podścieżkę naukowo-badawczą wyznaczono w 12 miastach (rys. 25). W Skierniewicach podścieżka ta była kontynuacją powstałej w XX-leciu międzywojennym podścieżki akademickiej. W Łowiczu również istniała podścieżka akademicka w okresie od II połowy XV w. do 1843 r. W dziewięciu miastach zaobserwowano podścieżkę kulturową. Ten rodzaj podścieżki wykształcił się m.in. w Tuszynie – mieście małym (zamknięta w 1999 r.). W Kutnie, Łowiczu, Piotrkowie Trybunalskim, Skierniewicach, Zduńskiej Woli i Zgierzu wyznaczono podścieżki komunikacyjne, wszystkie o rodowodzie przedwojennym. Nieliczne miasta posiadały inne rodzaje podścieżek. W Łowiczu i Tuszynie była to podścieżka wypoczynkowo-turystyczna, w Tuszynie i Zgierzu – zdrowotna i Tuszynie – wyspecjalizowanego handlu hurtowego. Najbardziej rozbudowaną ścieżkę rozwoju posiadały Kutno, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Tuszyn i Zgierz (pięć podścieżek).

Wśród miast ze ścieżką wielokrotnie złożoną znalazły się (podano wszystkie typy podścieżek rozwijane w jednostce od momentu lokacji oraz daty ich funkcjonowania):

- Kutno – podścieżka komunikacyjna (1748–2011), podścieżka administracyjna (1867–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1886–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1975–2011), podścieżka kulturowa (1975–2011);
- Łęczycza – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka administracyjna (1231–1975; 1999–2011), podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (połowa XIV–XVI w.), podścieżka przemysłowa (1956–1989), podścieżka kulturowa (1958–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1958–2011);
- Łowicz – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową, kontynuowana w latach 1845–2011), podścieżka administracyjna (1355–1655; 1867–1975; 1999–2011), podścieżka akademicka/

- naukowo-badawcza (II połowa XV w.–1843; 1958–2011), podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (początek XX w.–2011), podścieżka przemysłowa (1965–2011);
- Pabianice – podścieżka przemysłowa (1820–2011), podścieżka kulturowa (1958–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1958–2011), podścieżka administracyjna (1999–2011);
 - Piotrków Trybunalski – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową, kontynuowana w latach 1989–2011), podścieżka administracyjna (1347–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1889–1989), podścieżka naukowowo-badawcza (1946–2011);
 - Radomsko – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka administracyjna (XIV w.–1975; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1879–2011), podścieżka kulturowa (1975–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1989–2011);
 - Sieradz – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka administracyjna (1262–1975; 1999–2011), podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (XVI w.–1655), podścieżka przemysłowa (1946–1989), podścieżka kulturowa (1975–2011), podścieżka naukowowo-badawcza (1958–2011);
 - Skierniewice – podścieżka administracyjna (1655–1793; 1867–2011), podścieżka rezydencjonalna (1830–1918), podścieżka komunikacyjna (1845–2011), podścieżka akademicka/naukowo-badawcza (1921–2011), podścieżka przemysłowa (1957–1989), podścieżka kulturowa (1975–2011);
 - Tomaszów Mazowiecki – podścieżka przemysłowa (1830), podścieżka naukowowo-badawcza (1958–2011), podścieżka kulturowa (1975–2011), podścieżka administracyjna (1999–2011);
 - Tuszyn – podścieżka wypoczynkowo-turystyczna (lata 30. XIX w.–2011), podścieżka zdrowotna (1927–2011); podścieżka kulturowa (1956–1999), podścieżka przemysłowa (1989–2011), podścieżka wyspecjalizowanego handlu hurtowego (1989–2011);
 - Wieluń – podścieżka komunikacyjna (w okresie średniowiecza, z nieustaloną datą początkową), podścieżka administracyjna (1396–2011), podścieżka specjalizacji rzemieślniczej (połowa XIV w.–1655.), podścieżka przemysłowa (połowa XIX w.–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1958–2011), podścieżka kulturowa (1975–2011);
 - Zduńska Wola – podścieżka przemysłowa (1825–2011), podścieżka komunikacyjna (1903–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1958–2011), podścieżka administracyjna (1999–2011);
 - Zgierz – podścieżka komunikacyjna (z nieustaloną datą początkową, rozwijana do 2011 r.), podścieżka administracyjna (1793–1867; 1999–2011), podścieżka przemysłowa (1820–2011), podścieżka zdrowotna (lata 60. XX w.–2011), podścieżka naukowo-badawcza (1975–2011).

Zaobserwowano silną zależność pomiędzy stopniem rozbudowania ścieżki rozwoju miasta a liczbą jego ludności ($r-P = 0,548$; $p < 0,001$) – im ludniejsze miasto, tym bardziej złożona była jego ścieżka rozwoju.



Rysunek 26. Stopień rozbudowania ścieżek rozwoju badanych miast województwa łódzkiego

Źródło: opracowanie własne.

Wpływ położenia miasta zarówno geograficznego, jak i administracyjnego na stopień rozwoju ścieżki był niewielki. Można zauważyć, że w miastach położonych w pobliżu Łodzi, tj. Brzeziny, Głowno, Stryków, wykształciły się ścieżki co najwyżej złożone (rys. 26). W ośrodkach sąsiadujących ze stolicą województwa o genezie przemysłowej, tzn. Aleksandrowie Łódzkim, Konstancynie Łódzkim, Ozorkowie, ścieżki miały charakter proste. Natomiast w dwóch pozostałych mia-

stach przemysłowych – Tomaszowie Mazowieckim i Zduńskiej Woli – przyrost ludności przyczynił się do rozwinięcia ścieżki, w obu jednostkach wystąpiły ścieżki wielokrotnie złożone (rys. 26). Próby pobudzenia rozwoju miast poprzez awans administracyjny w 1956 r. nie powiodły się. Wszystkie cztery ośrodki, które otrzymały w tym roku status miasta powiatowego, nie posiadały rozbudowanych ścieżek rozwojowych (w Pajęcznie była to ścieżka prosta, w Bełchatowie, Poddębicach i Wieruszowie – złożona). Reforma administracyjna z 1975 r. miała wpływ jedynie na rozwój ścieżki w Sieradzu. W pozostałych dwóch miastach wojewódzkich, Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach, rozwój kilku podścieżek rozpoczął się jeszcze przed 1975 r. (rys. 25). Warto zauważyć, że wysoki stopień rozbudowania (ścieżki wielokrotnie złożone) wystąpił również w miastach, należących przed 1796 r. do Kościoła, czyli Łowiczu i Skierniewicach.

PODSUMOWANIE

Przedmiotem rozważań w niniejszej pracy były 43 miasta tworzące sieć miejską województwa łódzkiego (bez Łodzi, stolicy województwa), a podmiotem – ścieżki rozwoju tychże miast. Wyznaczone na wstępie cele pracy zostały osiągnięte – autorka prześledziła rozwój ścieżek badanych miast, określiła również wpływ położenia/lokalizacji na rozwój analizowanych jednostek.

Badane ośrodki tworzyły zbiór niejednorodny. W jego skład wchodziły zarówno jednostki bardzo stare, o średniowiecznym rodowodzie (36 jednostek), jak i miasta młode lokowane w XIX i XX w. (7 jednostek).

Dla miast lokowanych do 1793 r. autorka wyznaczyła czynniki inicjujące rozwój ścieżki. Były to:

- 1) warunki naturalne środowiska geograficznego, a dokładnie **nadrzeczne położenie badanych miast**. Jedynie cztery ośrodki nie znajdowały się nad większymi ciekami (Pajęczno, Tuszyń, Wieluń, Złoczew). Pozostałe ośrodki położone były nad głównymi rzekami regionu (Bzura, Pilica, Warta) i ich dopływami. Rzeką odgrywała istotną rolę w lokacji miast w okresie średniowiecza, a najstarsze ośrodki położone były w dolinach rzecznych. Z tego powodu założono, że im starsze miasto, tym bardziej rozwinięta sieć hydrograficzna, nad którą było położone. Zaobserwowano przeciętną (istotną statystycznie) zależność pomiędzy czasem lokacji badanych miast a ich położeniem względem sieci rzek ($r-S = 0,33$; $p = 0,05$). Można przyjąć, że miasta lokowane nad głównymi rzekami województwa szybciej otrzymywały prawa miejskie;
- 2) **układ głównych szlaków komunikacyjnych**, a dokładnie położenie badanych miast względem nich. Założono, że istnieje związek pomiędzy czasem lokacji a złożonością układu komunikacyjnego danego miasta. Zaobserwowano przeciętną (istotną statystycznie) zależność między datą lokacji a złożonością sieci komunikacyjnej badanych miast ($r-S = -0,49$; $p = 0,002$). Można przyjąć, że im starsze ośrodki, tym bardziej skomplikowany był układ dróg, przy których były lokowane. Wśród badanych miast najbardziej skomplikowaną sieć komunikacyjną miało siedem ośrodków:

Łęczyca, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Szadek i Wieluń. Aż pięć z tych miast należało do pierwszej dziesiątki najstarszych ośrodków miejskich województwa łódzkiego (lokowane w XIII w.), a pozostałe dwa – do drugiej (lokacje XIV-wieczne). W 14 miastach wyznaczono **podścieżkę komunikacyjną** z nieustaloną datą początkową i końcową;

- 3) **status własnościowy miasta** – wyróżniono trzy typy miast: królewskie, kościelne i szlacheckie. Najwcześniej lokowane były miasta będące własnością króla/księcia (dziewięć ośrodków XIII-wiecznych). Miasta szlacheckie otrzymywały prawa miejskie znacznie później (II połowa XIV w.). Warto podkreślić, że pięć najstarszych z badanych miast województwa łódzkiego było własnością króla (Sieradz, Szadek, Warta, Radomsko i Łęczyca).

Osobną kategorię utworzyły miasta lokowane po 1793 r. Były to ośrodki, o których powstaniu decydował przemysł (sześć miast: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Tomaszów Mazowiecki, Zduńska Wola i Żelów). Jedynym wyjątkiem były Koluszki, których lokacja związana była z komunikacją (stacja węzłowa kolei).

Za punkt początkowy rozwoju ścieżki przyjęto otrzymanie przez jednostkę praw miejskich. Autorka założyła również, że przez cały okres istnienia miasta rozwijana była **podścieżka handlowo-rzemieślnicza/usługowa**. Na podstawie przeprowadzonych badań autorka do 1793 r. wyróżniła sześć rodzajów podścieżek:

- 1) **podścieżkę administracyjną** (12 miast: Brzeziny, Łęczyca, Łowicz, Opoczno, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Sieradz, Skierniewice, Szadek, Uniejów, Wieluń);
- 2) **podścieżkę akademicką** (dwa miasta: Łowicz, Skierniewice);
- 3) **podścieżkę komunikacyjną** (16 miast: Krośniewice, Kutno, Łęczyca, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Przedbórz, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Sieradz, Stryków, Szadek, Wieluń, Wieruszów, Wolbórz, Zgierz, Żłoczew);
- 4) **podścieżkę przemysłową** (jedno miasto: Drzewica);
- 5) **podścieżkę specjalizacji rzemieślniczej** (osiem miast: Brzeziny, Łęczyca, Sieradz, Szadek, Warta, Wieluń, Wolbórz, Uniejów);
- 6) **podścieżkę noclegową** (jedno miasto: Wolbórz).

W latach 1793–1945 najintensywniej rozwijana była podścieżka przemysłowa, która wykształciła się w 19 miastach (Aleksandrów Łódzki, Bełchatów, Brzeziny, Drzewica, Głowno, Konstantynów Łódzki, Kutno, Opoczno, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Przedbórz, Radomsko, Sulejów, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Zduńska Wola, Zgierz, Żychlin). Kontynuowana była podścieżka administracyjna (w 15 miastach). Ten rodzaj ścieżki zamknięty został w Uniejowie, a po raz pierwszy pojawił się w czterech miastach: Kutnie, Łasku, Warcie i Zgierzu. Również, tak jak w wiekach wcześniejszych, rozwijana była podścieżka komunikacyjna. Dla lat 1793–1945 wyznaczona została w siedmiu miastach (Krośniewice, Kutno, Łowicz, Skierniewice, Stryków, Zduńska Wola i Zgierz). W Łowiczu

i Skierniewicach kontynuowana była podścieżka akademicka. Do nowych podścieżek zainicjowanych w latach 1793–1945 należały:

- 1) **podścieżka rezydencjonalna** (jedno miasto: Skierniewice);
- 2) **podścieżka wypoczynkowo-turystyczna** (trzy miasta: Głowno, Łowicz, Tuszyn);
- 3) **podścieżka zdrowotna** (dwa miasta: Tuszyn, Warta).

W okresie po 1945 r. najpowszechniej występującą była podścieżka przemysłowa, która pojawiła się w 39 miastach. Nie pojawiła się jedynie w Krośniewicach, Pajęcznie, Warcie i Wolborzu. Dość powszechnie występowała również podścieżka administracyjna, która najczęściej miała tradycje średniowieczne (20 miast: Bełchatów, Brzeziny, Kutno, Łask, Łowicz, Łęczyca, Opoczno, Pabianice, Pajęczno, Poddębice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Wieruszów, Zduńska Wola, Zgierz). Kontynuacją podścieżki akademickiej była podścieżka naukowo-badawcza, którą odnotowano w 16 miastach (Bełchatów, Brzeziny, Kutno, Łęczyca, Łowicz, Opoczno, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Zduńska Wola, Zgierz). Znacząco wzrosła liczba miast z podścieżką wypoczynkowo-turystyczną. Oprócz Łowicza i Tuszyna, w grupie tej znalazły się: Kamieńsk, Rzgów, Stryków, Sulejów, Uniejów, Wolbórz – w sumie osiem miast. W dziewięciu ośrodkach zaobserwowano podścieżkę komunikacyjną (Koluszki, Krośniewice, Kutno, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Stryków, Zduńska Wola, Zgierz). Do dwóch miast z podścieżką zdrowotną dołączyło trzecie – Zgierz. Wyróżniono także dwa nowe rodzaje podścieżek. Pierwszy z nich, **podścieżka kulturowa**, wystąpił w 10 miastach: Kutnie, Łęczycy, Pabianicach, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Sieradzu, Skierniewicach, Tomaszowie Mazowieckim, Tuszynie i Wieluniu. Tylko w dwóch miastach, Rzgowie i Tuszynie, wykształciła się **podścieżka wyspecjalizowanego handlu hurtowego**. Reasumując, do 2011 r. w badanych miastach wyróżniono 11 podścieżek. Miasta zostały podzielone ze względu na stopień rozbudowania ścieżki. Wyróżniono ścieżki proste (17 miast), złożone (13 miast) i wielokrotnie złożone (13 miast).

Autorka sformułowała dwie hipotezy. Pierwsza z nich zakładała, że rozwój demograficzny wpływa na złożoność ścieżki rozwoju miasta (im ludniejsze miasto, tym bardziej złożona jego ścieżka rozwoju). Hipoteza ta została zweryfikowana pozytywnie. Zaobserwowano silną zależność pomiędzy stopniem rozbudowania ścieżki rozwoju miasta a liczbą jego ludności ($r-P = 0,548$; $p < 0,001$). Tak więc, im ludniejsze miasto, tym bardziej złożona była jego ścieżka rozwoju. W drugiej z hipotez przyjęto, że głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni. Tę hipotezę autorka zweryfikowała negatywnie. Położenie miasta miało znaczenie jedynie w okresie przedprzemysłowym (do 1793 r.) jako czynnik inicjujący lokację. W tym okresie zaobserwowano przeciętną (istotną statystycznie) zależność pomiędzy czasem lokacji badanych

miast a ich położeniem względem sieci rzek ($r-S = 0,33$; $p = 0,005$) oraz względem sieci komunikacyjnej ($r-S = -0,49$; $p = 0,002$). Dla lat 1793–1945 autorka przyjęła, że o rozwoju miasta decydowało położenie na linii kolejowej. Oceny wpływu kolei na rozwój miasta dokonano na podstawie przyrostu ludności w okresie pomiędzy rozpoczęciem budowy linii i 10 lat później. Jeżeli średnie tempo wzrostu liczby ludności przekroczyło 25%, to uznawano, że przeprowadzona linia kolejowa miała wpływ na rozwój miasta (por. podrozdział 2.3.2). W grupie tej znalazło się osiem miast – Głowno, Kutno, Łowicz, Sieradz, Stryków, Skierniewice, Zduńska Wola i Zgierz. Jednak zdaniem autorki, wyniki te nie potwierdzają wiodącej roli położenia (komunikacyjnego) w rozwoju miast, które miało jedynie charakter wspomagający. Lata 1793–1945 to czas rozkwitu demograficznego badanych miast, który spowodowany był zachodzącymi w tym okresie procesami uprzemysłowienia. Wysokie tempo przyrostu liczby ludności zauważono praktycznie we wszystkich badanych jednostkach (por. podrozdział 2.3.3). Po 1945 r. zbadano położenie badanych miast na tle systemu komunikacyjnego województwa łódzkiego (sieci autostrad i dróg krajowych oraz linii kolejowych; stan na 2011 r.). Również w tym okresie położenie nie było głównym czynnikiem rozwoju miast (zaobserwowano zależność nieistotną statystycznie; por. podrozdział 5.3).

Wyniki przeprowadzonych badań były podstawą do wyznaczenia ścieżek rozwoju do 2011 r. Warto zastanowić się również nad tym, jak rozwijały się analizowane miejscowości po tym okresie. Należy podkreślić, że niniejsza prognoza opiera się na wiedzy i przypuszczeniach autorki i nie jest poparta żadnymi badaniami.

Zdaniem autorki, ścieżki rozwoju wykształcone w badanych jednostkach cechowała wysoka trwałość. Przypadki zainicjowania nowych lub zamknięcia starych podścieżek były rzadkie. Jednocześnie już istniejące podścieżki pozostawały w stagnacji, jedynie w kilku miastach można wskazać na ich wzmocnienie lub osłabienie.

Nowa dla Uniejowa podścieżka zdrowotna została zainicjowana w 2012 r., kiedy miasto otrzymało status uzdrowiska (pierwsze termalne uzdrowisko w Polsce). Otwarte w 2008 r. Termy Uniejów powiększyły się w 2012 r. o nowy obiekt, w którym znajdują się baseny kryte, baseny otwarte oraz zespół odnowy biologicznej (wzmocnienie podścieżki wypoczynkowo-turystycznej). W pobliskich Poddębicach, tak jak w Uniejowie, wybudowano kompleks basenów termalnych, które mogą być podstawą dla rozwoju podścieżki wypoczynkowo-turystycznej. Również w Skierniewicach podjęto próbę wykorzystania lokalnych zasobów wód termalnych. W 2013 r. Osiedle Zdrojowe w Skierniewicach wraz z sołectwami Maków, Krężce i Dąbrowice otrzymało status obszaru ochrony uzdrowiskowej. W 2015 r. miała rozpocząć się budowa kompleksu uzdrowiskowo-rekreacyjnego, jednak ówczesne władze miasta zaniechały tego kierunku rozwoju. Również w 2015 r. rozpoczęto budowę Europejskiego Centrum Ortopedii (drugie na świecie, pierwsze znajduje się na Florydzie), jego powstanie zapewne da początek podścieżce zdrowotnej w Skierniewicach.

Dalekosiężne plany rozwoju turystyki posiada Bełchatów – w 2013 r. rozpoczęto prace nad utworzeniem jezior w nieczynnych odkrywkach Bełchatów i Szczerców (zakończenie prac planowane jest na 2050 r.). Zaprzestanie wydobycia węgla brunatnego zapewne osłabi/zamknie podścieżkę przemysłową Bełchatowa. Nowy kierunek rozwoju pojawił się również w Rzgowie, gdzie Centrum Handlu Ptak wraz z kilkoma nowo wybudowanymi halami handlowymi (m.in. Ptak Outlet) utworzyło Ptak Fashion City. Miejsce to aspiruje do tytułu miasta mody (organizowane są tu Międzynarodowe Targi Mody).

Największe inwestycje drogowe w województwie łódzkim zostały ukończone po 2011 r., oddano do użytku autostrady A1 i A2 oraz drogi szybkiego ruchu S8 i S14. Rozbudowa sieci transportowej województwa zaowocowała lokalizacją w 10 z badanych miast centrów logistycznych. Takie centra powstały lub powstają w Kutnie, Ozorkowie, Sieradzu, Tomaszowie Mazowieckim, Tuszynie, Radomsku, Rawie Mazowieckiej, Wolborzu, Zduńskiej Woli i Zgierzu. Rozwinęły się istniejące już w 2011 r. centra logistyczne Strykowa i Piotrkowa Trybunalskiego. W obu miastach wzmocniona została także podścieżka komunikacyjna. Powstanie centrów logistycznych w tych miastach może dać początek podścieżkom związanym z transportem i łącznością. Oddanie do użytku autostrad A1 i A2 osłabiło z kolei podścieżkę komunikacyjną Krośniewic, w których do 2009 r. krzyżowały się dwie główne drogi krajowe (1 i 2; Krośniewice pozostały lokalnym ośrodkiem obsługi handlowo-usługowej pobliskich terenów rolniczych).

Przed szansą intensywnego wzmocnienia podścieżki przemysłowej stoi Złoczew (podścieżka zainicjowana w 1989 r.) – w 2012 r. Polska Grupa Energetyczna Bełchatów wykonała odwierty próbne, które potwierdziły istnienie na terenie gminy Złoczew pokładów węgla brunatnego (PGE Bełchatów planuje rozpoczęcie eksploatacji w 2018 r.). Podścieżka przemysłowa została wzmocniona również w Aleksandrowie Łódzkim, w którym w 2009 r. otworzono dwa zakłady produkcyjne firm Procter & Gamble (produkcja kosmetyków) i ABB (produkcja silników elektrycznych i urządzeń energoelektroniki). Powstanie i rozbudowa tych przedsiębiorstw spowodowało dywersyfikację struktury branżowej przemysłu Aleksandrowa Łódzkiego, który był (i nadal jest) przede wszystkim ośrodkiem przemysłu włókienniczego (dziewiarstwa). W Radomsku powstać ma fabryka firmy Ontex, produkującej artykuły higieny osobistej (wzmocnienie podścieżki przemysłowej). W Sulejowie wzmacniana jest podścieżka wypoczynkowo-turystyczna – kolejną atrakcją turystyczną miasta mają być odrestaurowane wapienniki. Znaczenia nabrała łaska baza lotnictwa taktycznego będąca częścią struktur NATO, w której w latach 2013–2015 stacjonowały i szkoliły się wojska amerykańskie (w pracy instytucje wojskowe nie były analizowane).

W ścieżkach rozwoju pozostałych miast nie miały miejsca żadne poważniejsze zmiany. W ośrodkach tych nie pojawiły się nowe kierunki rozwoju, a istniejące podścieżki stagnowały. Biała Rawska, Błaszki, Przedbórz, Szadek, Warta i Żychlin pozostały lokalnymi ośrodkami obsługi handlowo-usługowej dla pobliskich tere-

nów wiejskich, często z rozwiniętą podścieżką przemysłową. W Pajęcznie i Wieruszowie istniała jedynie podścieżka administracyjna (miasta powiatowe). Podobna sytuacja wystąpiła w Łęczycy i Wieluniu. Mimo że ścieżki rozwoju tych ośrodków miały charakter wielokrotnie złożony, to zarówno Łęczycza, jak i Wieluń były przede wszystkim miastami powiatowymi. W Drzewicy i Działoszynie wiodącą rolę pełniły podścieżki przemysłowe, które funkcjonowały w oparciu o jeden duży zakład przemysłowy (odpowiednio GERLACH S.A. – produkcja noży i sztućców oraz cementownia WARTA S.A.). Łowicz i Opoczno pozostały z dwiema podścieżkami: administracyjną (miasta powiatowe) i przemysłową. Ośrodki, które powstanie i/lub rozwój zawdzięczały industrializacji, zachowały swój przemysłowy charakter. Do grupy tej należały przede wszystkim miasta aglomeracji łódzkiej – Brzeziny, Głowno, Konstantynów Łódzki, Pabianice, ale również Żelów. Zainicjowana w Kamieńsku w 2004 r. podścieżka wypoczynkowo-turystyczna pozostawała w stagnacji.

Autorka ma nadzieję, że przedstawiona w pracy metoda wyznaczenia i analizy ścieżek rozwoju miast znajdzie zastosowanie w badaniach innych ośrodków i będzie inspiracją do studiów porównawczych.

BIBLIOGRAFIA

- Adamek R., Nowak T., 2005, *650 lat Pabianic. Studia i szkice*, Literatura, Łódź.
- Aleksandrowicz S., 1964, *Powstanie i rozwój miast województwa podlaskiego (XV w.–1 poł. XVII w.)*, „Acta Baltico-Slavica”, t. 1, s. 137–156.
- Aleksandrowicz S., 1970, *Geneza i rozwój sieci miasteczek Białorusi i Litwy do połowy XVII wieku*, „Acta Baltico-Slavica”, t. 1.
- Aleksandrowicz S., 1980, *Powstanie sieci miejskiej Podlasia na tle wczesnych procesów urbanizacyjnych w Wielkim Księstwie Litewskim*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, R. 28, nr 3, s. 413–428.
- Allman R., Kaczmarek J., 2002, *Przestrzeń społeczna małego miasta w Polsce Środkowej: przykład Główna i Strykowa*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 4, s. 105–116.
- Andrzejewski A., Dziewoński K., Malisz B., 1971, *The role of the city and the settlement network in the region*, maszynopis powielany.
- Arthur W.B., 1989, *Competing technologies, increasing returns, and lock-in by historical events*, „The Economic Journal”, vol. 99, no. 394, s. 116–131.
- Arthur W.B., 1994, *Self-reinforcing mechanisms in economics*, [w:] W.B. Arthur, *Increasing Returns and Path Dependence in the Economy*, Ann Arbor University of Michigan Press, s. 111–133.
- Atkinson G., Oleson T., 1996, *Urban sprawl as a path dependent process*, „Journal of Economic Issues”, vol. XXX, no. 2, s. 609–615.
- Atlas historyczny Polski. Województwo sieradzkie i województwo łęczyckie w drugiej połowie XVI wieku, cz. 1. Mapy, plany; Województwo sandomierskie w drugiej połowie XVI wieku, cz. 1. Mapy, plany*, 1973.
- Badziak K. (red.), 1997, *Brzeziny. Dzieje miasta do 1995 roku*, Zarząd Miasta Brzeziny, PTH Oddział w Łodzi, Łódź–Brzeziny.
- Bagiński E. (red.), 2004, *Wybrane wyniki badań nad miejską siecią osadniczą Dolnego Śląska*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Bandurka M., 1994, *Rozwój terytorialny ziem województwa łódzkiego w okresie 1918–1993*, „Rocznik Łódzki”, t. XLI, s. 13–45.
- Baranowski B., 1975, *Powiat rawski. Zarys dziejów do końca 1973 r.*, PWN, Warszawa.
- Baranowski B. (red.), 1989, *Dzieje Piotrkowa Trybunalskiego*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.

- Barszczewska A., 1975, *Z dziejów miasta Wolborza w XIX wieku*, [w:] *400-lecie śmierci Andrzeja Frycza Modrzewskiego. 700-lecie nadania praw miejskich Wolborzowi. Materiały sesji popularnonaukowej z 24 IX 1972 r.*, Urząd Powiatowy w Piotrkowie Trybunalskim, s. 159–166.
- Baruch M., 1903, *Pabianice, Rzgów i wsie okoliczne: monografia historyczna dawnych dóbr kapituły krakowskiej w sieradzkim i łęczyckim*, Skład Główny w Księgarni E. Wende i S-ka, Warszawa.
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971, *Zarys geografii miast*, PWE, Warszawa.
- Bedyńska S., Cypriańska M., 2013, *Statystyczny drogowskaz. Praktyczne wprowadzenie do wnioskowania statystycznego*, t. 1, Wydawnictwo Akademickie Sedno Spółka z o.o., Warszawa.
- Bellussi F., 1999, *Path-dependency vs. industrial dynamics: An analysis of heterogeneous districts*, „Human Systems Management”, no. 18, s. 161–174.
- Belussi F., Sammarra A., Sedita S.R., 2008, *Industrial districts evolutionary trajectories: localized learning diversity and external growth*, Paper to be presented at the 25th Celebration Conference 2008 on Entrepreneurship and Innovation – Organizations, Institutions, Systems and Regions, Copenhagen, CBS, Denmark, 17–20 June 2008.
- Berezowski S., 1957, *Z przeszłości gospodarczej Sulejowa (szkic geograficzno-ekonomiczny)*, „Zeszyty Naukowe UŁ”, ser. I, z. 5, s. 175–194.
- Będkowska J., 2009, *Przedborskie księżnice. Przyczynek do dziejów kultury miasta w pierwszej połowie XX w.*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 3, s. 237–255.
- Biderman E., 1967, *Sieć osiedli miejskich województwa kosałińskiego oraz strefy ich wpływów*, Poznańskie Towarzystwo Naukowe, Poznań.
- Biderman E., 1994, *Badania sieci osadniczej w Polsce w latach 1918–1993*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce, lata 1918–1993*, t. 2, *Kierunki badań naukowych*, PTG KGOiL, Łódź, s. 201–218.
- Bińczyk A., Jażdżewska I., 2006, *Kierunki zmian użytkowania ziemi w Rzgowie w latach 1985–2005*, [w:] K. Heffner, T. Marszał (red.), *Małe miasta – studium przypadków*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 115–128.
- Biskup M., 1980, *Rozwój sieci miast pruskich do drugiej połowy XVII w.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 401–411.
- Borcz Z., Niedźwiecka-Filipiak I., 2000, *Zmienność hierarchii sieci osadniczej na przykładzie okolic Wrocławia*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, t. 55, z. 4, s. 579–589.
- Borkowski K., 2010, *Spółeczeństwo Tomaszowa Mazowieckiego w latach 1918–1939*, Naukowe Wydawnictwo Piotrkowskie, Piotrków Trybunalski.
- Boschma R., 1997, *New industries and windows of locational opportunity. A long-term analysis of Belgium*, „Erdkunde”, vol. 51, s. 12–22.
- Boschma R., 2007, *Path creation, path dependence and regional development*, [w:] J. Simme, J. Carpenter (eds), *Path Dependence and Evolution of City Regional Economies*, Working Paper Series, No. 197, Oxford Brookes University, Oxford, s. 40–55.
- Boschma R., Lambooy J., 1999, *Evolutionary economics and economic geography*, „Journal of Evolutionary Economics”, no. 9, s. 411–429.
- Brzeziński K., 2012, *Tuszyn. Trzy kolory*, Grako, Łódź.
- Brzeziński K., Gramsz A., 2003, *Tuszyn – od królewskiej do hiperbazaru*, Grako, Łódź.

- Brzeziński K., Gramsz A., 2007, *Tuszyn, Grako*, Łódź.
- Brzeziński K., Gramsz A., 2008, *Bełchatów. 120 impresji o rozwoju miasta*, Grako, Łódź.
- Chojnicki Z., 1985, *Orientacje filozoficzno-metodologiczne geografii – ich koncepcje i modele*, „Przegląd Geograficzny”, t. 57, z. 3, s. 255–281.
- Ciok S., 1990, *Dynamika i kierunki zmian sieci miast pod wpływem rozwoju przemysłu w Polsce*, „Acta Universitatis Wratislavenensis”, nr 1087, s. 51–101.
- Ciok S., 1994, *Rozwój osadnictwa na Dolnym Śląsku po II wojnie światowej. Tendencje i kierunki zmian*, „Acta Universitatis Wratislavenensis”, nr 1591, s. 51–101.
- Cudny W., 2006, *Przemiany przestrzenne i funkcjonalne Tomaszowa Mazowieckiego w okresie transformacji ustrojowej*, ŁTN, Łódź.
- Dangel J., 1965, *Rozwój ludności w Polsce w okresie 1946–1960 i jego wpływ na przekształcenie sieci miejskiej*, PWN, Warszawa.
- Dangel J., 1968, *Przekształcenia sieci miejskiej w Polsce pod wpływem rozwoju ludności i uprzemysłowienia kraju w okresie 1946–1960*, PWN, Warszawa.
- David, P.A., 1985, *Clio and the Economics of QWERTY*, „American Economic Review”, vol. 75(2), s. 332–337.
- David P.A., 1997, *Path Dependence and The Quest for Historical Economics: One More Chorus of the Ballad of QWERTY*, Discussion Papers in Economic and Social History No. 20, University of Oxford.
- David P.A., 2001, *Path Dependence, its critics and the quest for “historical economics”*, [w:] P. Garrouste, S. Ioannides (eds), *Evolution and Path Dependence in Economic Ideas: Past and Present*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, England, s. 15–40.
- David P.A., 2007, *Path dependence – a foundational concept for historical social science*, „The Journal of Historical Economics and Econometric History”, vol. 1, Issue 2, s. 91–114.
- Dąbek J., 2010, *Dzieje Radomska w okresie II Rzeczypospolitej*, Wyd. TOZ, Radomsko.
- Dąbrowski K., 1994, *Stryków: miasto, mieszkańcy, kościół, parafia, duszpasterstwo. W 600-lecie istnienia*, Stryków.
- Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 21 sierpnia 1944 r. o trybie powołania władz administracji ogólnej I-iej i II-iej instancji, Dz.U. 1944, nr 2, poz. 8.
- Dobrowolska M., 1985, *Procesy osadnicze w dorzeczu Wisłoka i Białej Dunajcowej w tysiącleciu*, Prace Monograficzne WSP, nr 59, Kraków.
- Domański B., 2000, *The impact of spatial and social qualities on the reproduction of local economic success: the case of path dependent development of Gliwice*, Prace Geograficzne, z. 106, Instytut Geografii UJ, Kraków, s. 37–53.
- Domański B., 2003, *Economic trajectory, path dependency and strategic intervention in an old industrial region: the case of Upper Silesia*, [w:] R. Domański (ed.), *Recent Advances in Urban and Regional Studies*, Polish Academy of Sciences, Committee for Space Economy and Regional Planning, Warszawa, s. 133–153.
- Domański R., 1997, *O rozwoju ewolucyjnego paradygmatu w geografii ekonomicznej*, „Przegląd Geograficzny”, t. 69, z. 1–2, s. 3–18.
- Drobek W., Heffner K., 1996, *Rozwój ośrodków miejskich Ziem Zachodnich i Północnych Polski. Próba bilansu w miejskim systemie osadniczym Polski*, [w:] E. Frątczak, Z. Strzelecki, *Demo-*

- grafia i społeczeństwo Ziemi Zachodnich i Północnych 1945–1995. Próba bilansu, Polskie Towarzystwo Demograficzne, Warszawa, s. 47–72.
- Dylik J., 1948, *Rozwój osadnictwa w okolicach Łodzi*, „Acta Universitatis Lodzensis”, z. 2.
- Dylik J., 1971, *Województwo ze stolicą bez antenatów. Geografia historyczna województwa łódzkiego*, Szlakami Nauki, ŁTN, Łódź.
- Dziewoński K., 1947, *Przeobrażenia osadnictwa miejskiego w Polsce*, „Czasopismo Geograficzne”, nr 18, s. 202–232.
- Dziewoński K., 1956, *Geografia osadnictwa i zaludnienia. Dorobek, podstawy teoretyczne i problemy badawcze*, „Przegląd Geograficzny”, t. 28, z. 4, s. 721–764.
- Dziewoński K., 1964, *Przemiany sieci osadniczej na ziemiach polskich. Koncepcje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa*, Prace Geograficzne, t. 154, IGiPZ PAN, Ossolineum, Wrocław, s. 95–107.
- Dziewoński K., 1969, *O nowy model sieci osadniczej i urbanizacji kraju*, „Sprawy Mieszkaniowe”, z. 2/3, s. 89–100.
- Dziewoński K., 1971a, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć metod i ich zastosowań*, Prace Geograficzne, z. 87, IG PAN, Warszawa, s. 9–110.
- Dziewoński K., 1971b, *Hipotezy przekształceń sieci osadniczej w Polsce do roku 2000. Prognozy rozwoju sieci osadniczej*, Polska 2000, Warszawa.
- Dziewoński K., 1972, *Przegląd teorii sieci osadniczej*, [w:] K. Secomski (red.), *Elementy teorii planowania przestrzennego*, PWN, Warszawa, s. 163–182.
- Dziewoński K., 1977, *Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski Ludowej*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Warszawa.
- Dziewoński K., 1981, (red.) *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce. Opracowanie zbiorowe*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Warszawa.
- Dziewoński K., 1990, *Koncepcje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa*, Prace Geograficzne, z. 154, PAN, Warszawa.
- Eberhard P., 1984, *Ocena rozwoju i funkcjonowania systemu osadniczego Polski*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 55, z. 1, s. 61–72.
- Dziki T., 2007, *Opis Krośniewic z 1820 i 1860 roku*, „Kutnowskie Zeszyty Regionalne”, t. XI, s. 489–510.
- Frost L., 2001, *The history of american cities and suburbs: An outsider's view*, „Journal of Urban History”, vol. 27, no. 3, s. 362–376.
- Gałkiewicz A., 2005, *Fenomen Rzgowa*, Drukarnia 2K, Łódź.
- Gawryszewski A., 2005, *Ludność Polski w XX wieku*, Monografie nr 10, IGiPZ PAN, Warszawa.
- George P., 1956, *Miasto*, PWN, Warszawa.
- Gorzuchowski S., 1936, *Osiedla miejskie w Polsce i ich materiał budowlany w zależności od czynników przyrody*, Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, Warszawa.
- Goździewicz E., Kulesza M., 2006, *Rozwój przestrzenny Bełchatowa*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 7, s. 161–181.
- Góral J., Kotewicz R., 1992, *Dwa wieki Tomaszowa Mazowieckiego. Zarys dziejów miasta 1788–1990*, Grafbis, Tomaszów Mazowiecki.
- Górka Z., 1988, *Sieć osadnicza*, [w:] J. Warszyńska (red.), *Województwo tarnowskie – monografia*, Ossolineum, Wrocław, s. 197–213.

- Górny P.A., Łuczak R.S., 2009, *Dzieje Ozorkowa na podstawie historii społeczności ewangelicko-augsburskiej*, Oficyna Bibliofilów, Łódź.
- Grabarczyk T., Kowalska-Pietrzak A., Szymczak J., 2008, *Uniejowskie strony. Karty z przeszłości odległej, nieznanej i bliskiej gminy Uniejów*, Łódź–Uniejów.
- Grabher G., 1993, *The weakness of strong ties; the lock-in in regional development in the Ruhr Area*, [w:] G. Grabher (ed.), *The Embedded Firm. On the Socioeconomics of Industrial Networks*, Routledge, London–New York, s. 255–277.
- Gramsz A., 2005, *Dzieje Pabianic. Kalendarium do 1939 roku*, Grako, Łódź.
- Grochowalski W. (red.), 2002, *750 lat Rawy Mazowieckiej: materiały z sesji popularnonaukowej*, Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, Rawa Mazowiecka.
- Groeger L., 2010, *Rzgów – zagospodarowanie przestrzenne nowego miasta w województwie łódzkim*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 10, s. 125–139.
- Gruszczyński M., 2013, *Przyczynek do badań nad demografią miasta Rawy na przestrzeni wieków*, „Notatnik Rawski”, nr 16, Towarzystwo Przyjaciół Rawy Mazowieckiej, Rawa Mazowiecka, s. 68–74.
- Gwosdz K., 2003, *Pozytywne i negatywne ścieżki (virtuous and vicious path) – próba zastosowania teorii zależności od ścieżki (path dependency) do wybranych miast konurbacji górnośląskiej*, [w:] I. Sagan, M. Czepczyński (red.), *Wymiar i współczesne interpretacje regionu*, Gdańsk–Poznań, s. 227–238.
- Gwosdz K., 2004a, *Ewolucja rangi miejscowości w konurbacji przemysłowej. Przypadek Górnego Śląska*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Gwosdz K., 2004b, *Koncepcja zależności od ścieżki (path dependance) w geografii społeczno-ekonomicznej*, „Przegląd Geograficzny”, t. 76, z. 4, s. 433–456.
- Gwosdz K., Ciechowski M., Micek G., 2010, *Ekonomiczne podstawy funkcjonowania i rozwoju gospodarki miast*, [w:] B. Domański, A. Noworól, *Badania funkcji, potencjału oraz trendów rozwojowych miast w województwie małopolskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Instytut Spraw Publicznych UJ, Kraków, s. 20–45.
- Handel, przemysł, rzemiosło i rolnictwo w mieście i gminie Krośniewic w 1929 r.*, 2003, „Kutnowskie Zeszyty Regionalne”, t. VII, s. 325–330.
- Heffner K., 1986, *Studia nad przekształceniami sieci miast województwa opolskiego i przestrzennym rozwojem. Badania nad rozwojem regionu*, Instytut Śląski, Opole.
- Herman S., Eberhard P., 1972, *Współczesny system osadniczy w Polsce. Rozwój, przemiany, stan obecny*, „Miasto”, z. 10, s. 1–8.
- Horing A., 1954, *Rozwój górnośląskiego zespołu miejskiego*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 25, z. 1–2, s. 126–145.
- Hoyt H., 1944, *The Economic Status of the New York Metropolitan Region in 1944*, New York.
- Hubka M. (red.), 2009, *Drzewica: szkice z dziejów miasta*, Naukowe Wydawnictwo Piotrkowskie, Piotrków Trybunalski.
- Iwanicki J., 2009, *Osada fabryczna Tatar. Zarys dziejów*, „Notatnik Rawski”, nr 13, s. 6–26.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 2002, *Głowno i jego związki z regionem*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 4, s. 117–129.

- Jakubowicz E., 1971, *Lokalne zespoły osadnicze województwa opolskiego*, [w:] S. Golachowski, *Struktury i procesy osadnicze. Region opolski*, t. 2, PWN, Opole-Wrocław, s. 143–175.
- Janiszewska A., 1998, *Ewolucja podziałów administracyjnych Polski Środkowej*, [w:] A. Werwicki (red.), *Transformacja społeczno-ekonomiczna Polski Środkowej*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 7–15.
- Janiszewska A., Klima E., 2007, *Kościół w małym mieście na przykładzie Brzezin i Aleksandrowa Łódzkiego*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 8, s. 149–170.
- Janiszewski M., 1991, *Geograficzne warunki powstawania miast*, Wydawnictwo UMCS, Lublin.
- Jasnosh M., Kulesza M., 2005, *Ze studiów nad strukturą morfogenetyczną Zgierza*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 6, s. 109–144.
- Jażdżewska I., 1998a, *Przemiany funkcjonalne i przestrzenne zabudowy osady Rzgów w latach 1920–1995*, [w:] J. Kaczmarek (red.), *Metodologia geografii osadnictwa na przełomie wieków. X Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, ŁTN-KGMIT UŁ, Łódź, s. 131–135.
- Jażdżewska I., 1998b, *Przemiany użytkowania ziemi w strefie podmiejskiej dużego miasta. Przykład wsi Rzgów*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, nr 2048, Studia Geograficzne LXIX, s. 243–272.
- Jażdżewska I., 1999a, *Miejska sieć osadnicza województwa łódzkiego i jej przemiany w XX wieku*, [w:] *Nauki geograficzne a edukacja społeczeństwa*, t. 2 – Region łódzki. Materiały XLVIII Zjazdu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, Łódź, 9–11 września 1999 r., GROTESK, Łódź, s. 80–88.
- Jażdżewska I., 1999b, *Przemiany funkcjonalne i morfologiczne przestrzeni geograficznej wsi Rzgów w świetle metod numerycznych*, ŁTN, Łódź.
- Jażdżewska I., 2000, *Miejska sieć osadnicza województwa łódzkiego*, [w:] M. Sobczyński, W. Michalski (red.), *Województwo łódzkie na tle przemian administracyjnych Polski. W osiemdziesiątą rocznicę utworzenia województwa*, PTG, Oddział w Łodzi, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych. Biuro Rozwoju Regionalnego w Łodzi, Łódź, s. 77–92.
- Jażdżewska I., 2001, *Miejska sieć osadnicza i jej przemiany*, [w:] S. Liszewski (red.), *Funkcja regionalna Łodzi i jej rola w kształtowaniu województwa. Zarys monografii województwa łódzkiego*, ŁTN, Łódź, s. 225–240.
- Jażdżewska I., 2004, *Warunki życia mieszkańców Brzezin*, [w:] I. Jażdżewska, *Zróżnicowanie warunków życia ludności w mieście. XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 157–168.
- Jażdżewska I., 2006a, *Factors determining changes in urban settlement system in Poland in the 20th century*, „Prirodne Viedy”, t. XLIV, Folia Geographica 10, Presov, s. 217–223.
- Jażdżewska I., 2006b, *Kształtowanie się miejskiej sieci osadniczej Polski do roku 1918 na tle zmian terytorium kraju*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 7, s. 95–121.
- Jażdżewska I., 2006c, *Związek między podziałem administracyjnym a miejską siecią osadniczą Polski. Zastosowanie metody k-średnich do badań miejskiej sieci osadniczej*, „Przegląd Geograficzny”, t. 78, z. 2, s. 247–259.
- Jażdżewska I., 2007a, *Miejski system osadniczy w Polsce na przełomie XX i XXI w.*, [w:] P. Brezeń, S. Grykień (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. IX – Od*

- lokalnego do globalnego wymiaru gospodarowania przestrzenią – nowe jakości przestrzeni społeczno-ekonomicznej*, IGIRR Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 117–126.
- Jażdżewska I., 2007b, *Rola małych miast w miejskiej sieci osadniczej Polski*, [w:] E. Rydz (red.), *Podstawy i perspektywy rozwoju małych miast*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk, s. 31–46.
- Jażdżewska I., 2008a, *Przemiany miejskiej sieci osadniczej w Polsce w świetle metod matematycznych*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Jażdżewska I., 2008b, *Sieć i system osadniczy miast*, [w:] S. Liszewski, *Geografia urbanistyczna*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 321–354.
- Jażdżyńska J., 1954, *Monografia miasta przemysłowego Aleksandrów w latach 1822–1870*, Prace Instytutu Historycznego UŁ, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Jelonek A., 1963, *Zmiany sieci osiedli miejskich w Polsce od końca XVIII wieku do drugiej wojny światowej*, Kraków, [maszynopis pracy doktorskiej].
- Jelonek A., 1967a, *Ludność miast i osiedli typu miejskiego na ziemiach Polski od 1810 do 1960 r.*, „Dokumentacja Geograficzna”, z. 3/4.
- Jelonek A., 1967b, *Niektóre problemy sieci miast na ziemiach Polski na początkach XIX wieku*, „Zeszyty Naukowe UJ w Krakowie”, nr 165, Prace Geograficzne, z. 2–3, s. 95–112.
- Jerczyński M., 1973, *Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce*, [w:] *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*, Prace Geograficzne, t. 97, Warszawa, s. 9–134.
- Jerczyński M., 1977a, *Struktura i współczesne przemiany system osadniczego*, IGiPP PAN, Prace Geograficzne, nr 117, Ossolineum, Wrocław, s. 285–325.
- Jerczyński M., 1977b, *Urban system in Poland: its development and functional organization*, „Geographia Polonica”, t. 37, s. 37–88.
- Józefcki J., 1988, *Dzieje Skierniewic 1359–1975*, PWN, Warszawa.
- Józefcki J., 1997, *Żychlin. Zarys dziejów do 1918 roku*, Urząd Gminy i Miasta w Żychlinie, Żychlin.
- Józefcki J., 2005, *Zmiany ludnościowe w gminie Żychlin w latach 1912–1921*, „Kutnowskie Zeszyty Regionalne”, t. IX, s. 447–454.
- Kassyk-Rokicka H., 2011, *Mierniki statystyczne*, PWE, Warszawa.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1948, *Osadnictwo nad Odrą*, [w:] *Monografia Odry*, Instytut Zachodni, Poznań, s. 351–383.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1972, *Geografia osadnictwa. Zarys problematyki*, PWN, Warszawa.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1974, *Dotychczasowy rozwój lokalnej sieci osadniczej a reforma administracyjna w 1973 r. (na przykładzie powiatu gorlickiego i żuromińskiego)*, „Przegląd Geograficzny”, t. 44, z. 2, s. 205–229.
- Kładzińska Z., 2006, *Dzieje Koluszek*, Urząd Miejski w Koluszkach, Koluszki.
- Klima E., Zajączkowski J., 2009, *Społeczna ocena funkcjonowania targowisk w obszarze metropolitalnym Łodzi na przykładzie Tuszyńa i Głuchowa*, [w:] T. Marszał (red.), *Funkcja usługowa małych miast*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 123–138.
- Kłosowicz S., 1993, *Przemiany demograficzne w Rawie Mazowieckiej 1939–1990*, „Notatnik Rawski”, nr 3, s. 33–42.
- Koczy L., 1930, *Dzieje miasta Wieruszowa*, Poznań.

- Kołodziejczyk R. (red.), 1986, *Łowicz. Dzieje miasta*, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych, Warszawa.
- Konecka-Szydtłowska B., Matykowski R., 2008, *Spółeczno-demograficzna charakterystyka sieci miast województwa podlaskiego*, [w:] P. Churski, *Praktyczne aspekty badań regionalnych – varia*, vol. I, Biuletyn IGSEiGP UAM w Poznaniu, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 4, Poznań, s. 125–132.
- Korcelli P., 1997, *The urban system of Poland in an era of increasing inter urban competition*, „Geographia Polonica”, t. 69, s. 45–54.
- Korcelli P., 2005, *Pojęcie policentryczności a współczesne przemiany systemów miejskich*, „Studia KPZK PAN”, t. 29, s. 146–155.
- Kosiński L., 1962, *Miasta województw białostockiego*, Prace Geograficzne, t. 32, PWN, Warszawa.
- Kostrubiec B., 1971, *Analiza matematyczna zbioru osiedli województwa opolskiego*, [w:] S. Gólachowski (red.), *Struktury i procesy osadnicze. Region opolski*, t. 2, PWN, Opole–Wrocław.
- Kostrubiec B., 1972, *Analiza zjawisk koncentracji sieci osadniczej*, Prace Geograficzne t. 93, PWN, Warszawa.
- Koter M., 1999, *Za jakim modelem podziału terytorialnego Polski opowiedzieć się? Wnioski z doświadczeń przeszłości oraz wzorców europejskich*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 1, s. 7–29.
- Koter M., Kulesza M., 1998, *Kształtowanie się sieci miast na obszarze Polski Środkowej*, [w:] A. Werwicki (red.), *Transformacja społeczno-ekonomiczna Polski Środkowej*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 17–39.
- Kotlicka J., 1976, *Kształtowanie się oraz układ przestrzenny sieci osadniczej powiatu bełchatowskiego*, „Acta Universitatis Lodzensis. Zeszyty Naukowe UŁ”, ser. II, z. 7, s. 137–146.
- Kowalczyk R.W., 2008, *Szadek na tle sytuacji gospodarczej departamentu kaliskiego przełomu stuleci XVIII i XIX*, „Biuletyn Szadkowski”, t. 8, s. 127–142.
- Kozłowska H., 1965, *Sieć ośrodków lokalnych w powiecie brzeziński*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Kozłowski S.J., Marszał T., 2008, *Małe miasta w obszarze metropolitalnym Łodzi – przypadek Strykowa i Tuszyńska*, [w:] K. Heffner, T. Marszał (red.), *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 238, s. 133–147.
- Krajewska A., 2011, *Z dziejów Rawy (szkic)*, „Notatnik Rawski”, nr 15, s. 22–25.
- Kriegseisen J. (red.), 1998, *Wczoraj, dziś i... Życie, dzieje i teraźniejszość braci czeskich w Żelowie*, Parafia Ewangelicko-Reformowana, Żelów.
- Król M., 2013, *Błaszki w latach 1793–1869. Studium społeczno-ekonomiczne*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Krugman P., 1991, *Increasing returns and economic geography*, „The Journal of Political Economy”, vol. 99, no. 3, s. 483–499.
- Krugman P., 1994, *Complex landscapes in economic geography*, „American Economic Review”, vol. 84, no. 2, s. 412–416.
- Krugman P., 2001, *History and industry location: The case of the manufacturing belt*, „American Economic Review”, vol. 81, no. 2, s. 80–83.
- Krzysztofik R., 2005, *Proces kształtowania się sieci miejskiej w Polsce w okresie od XIII do XX wieku*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 76, z. 4, s. 383–398.

- Krzysztofik R., 2009, *Układ lokalizacyjny miast typu system-sieci na obszarze Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Książek J., 2005, *Licytacja dóbr ziemskich Działoszyn w 1870 r.*, „Rocznik Wieluński”, t. 5, s. 243–247.
- Kulesza M., 1994, *Z zagadnień pierwotnego rozplanowania miast obecnego województwa łódzkiego w okresie przedrozbiorowym*, „Kronika Miasta Łodzi”, z. 1, s. 97–106.
- Kulesza M., 1996, *Uwagi na temat pierwotnego rozplanowania miast obecnego województwa sieradzkiego w okresie przedrozbiorowym (zasygnalizowanie zagadnienia)*, „Rocznik Łódzki”, t. 43, s. 73–88.
- Kulesza M., 1999, *Rozplanowanie wczesnomiejskich osad targowych na obszarze Polski Środkowej (dawna ziemia łęczycko-sieradzka)*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 2, s. 76–96.
- Kulesza M., 2001, *Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedrozbiorowym. Dawne województwa łęczyckie i sieradzkie*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Kulesza M., 2003, *Rozwój przestrzenny a współczesna struktura morfogenetyczna Szadku*, „Biuletyn Szadkowski”, t. 3, s. 55–71.
- Kulesza M., 2011, *Zagadnienia morfogenezy i rozplanowania miast średniowiecznych w Polsce*, Wydawnictwo Ibidem, Łódź.
- Kurkus M., 1984, *Przewodnik do ćwiczeń z geografii ludności*, Wydawnictwo UW, Warszawa.
- Kusiński W., 1993, *Rola małych miast w kształtowaniu lokalnych systemów osadniczych*, [w:] W. Maik (red.), *Problemy lokalnych systemów osadniczych*, UMK, Toruń, s. 49–59.
- Kwiatek J., Lijewski T., 1998, *Leksykon miast polskich*, Muza S.A., Warszawa.
- Lalik T., 1976, *Geneza sieci miasteczek w Polsce średniowiecznej*, [w:] *Miasta doby feudalnej w Europie Środkowo-Wschodniej. Przemiany społeczne a układy przestrzenne*, PWN, Warszawa, Poznań, s. 113–136.
- Lamprecht M., 2001, *Wpływ rzeki na rozwój sieci osadniczej na przykładzie doliny górnej Warty*, „Zeszyty Odrzańskie”, s. 49–60.
- Lamprecht M., 2012, *Kilka uwag o rozwoju Uniejowa w świetle nowych funkcji miasta*, „Biuletyn Uniejowski”, t. 1, s. 131–139.
- Lamprecht M., Marszał T. (red.), 2009a, *Skierniewice – struktura przestrzenna i uwarunkowania rozwoju*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Lamprecht M., Marszał T. (red.), 2009b, *Zarys monografii miasta Stryków*, [w:] M. Lamprecht, T. Marszał (red.), *Monografia miasta i gminy Stryków*, Stryków, s. 167–316.
- Lamprecht M., Sikora A., 2008, *Rozwój funkcji administracyjnych Szadku. Rys historyczny*, „Biuletyn Szadkowski”, t. 8, s. 113–126.
- Leśniewska J., 2005, *Ludność żydowska w Żychlinie w latach 1858–1893 na podstawie ksiąg ludności stałej*, „Kutnowskie Zeszyty Regionalne”, t. IX, s. 433–446.
- Liebowitz S.J., Margolis S.E., 1995, *Path dependence, lock-in, and history*, „Journal of Law, Economics and Organization”, vol. 11, Issue 1, s. 205–226.
- Liebowitz S.J., Margolis S.E., 2000, *Path dependence*, [w:] *Encyclopedia of Law and Economics*, Edward Elgar, s. 981–998.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, „Dokumentacja Geograficzna”, z. 5, s. 22–69.

- Liszewski S., 1966, *Problematyka sieci drogowej środkowej Polski na przykładzie woj. łódzkiego*, „Przegląd Geograficzny”, t. 38, z. 4, s. 747–758.
- Liszewski S., 1975, *Współczesny stan zagospodarowania Wolborza i możliwości jego aktywizacji gospodarczej*, [w:] 400-lecie śmierci Andrzeja Frycza Modrzewskiego. 700-lecie nadania praw miejskich Wolborzowi. Materiały sesji popularnonaukowej z 24 IX 1972 r., Urząd Powiatowy w Piotrkowie Trybunalskim, s. 121–150.
- Liszewski S., 1987, *Procesy przeobrażeń systemu osadniczego Łódzkiego Regionu Miejskiego*, „Zeszyty Zakładu Geografii Osadnictwa i Ludności Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN”, nr 2, s. 132–152.
- Liszewski S., 1989, *Przemiany osadnictwa w regionie miejskim Łodzi*, [w:] P. Korcelli, A. Gawryszewski (red.), *Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce*, Prace Geograficzne IGIPZ PAN nr 152, s. 123–138.
- Liszewski S., 1994, *O hipotezach przekształceń systemu osadniczego w Polsce w warunkach transformacji*, [w:] A. Stasiak (red.), *Podstawowe węzły układu osadniczego Polski*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 167, s. 97–101.
- Liszewski S., 1995, *Geografia miast nadrzecznych*, [w:] J. Kułtuniak (red.), *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia*, t. 4, Wydawnictwo Naukowe Śląsk, Katowice, s. 127–151.
- Liszewski S., 2000, *Ewolucja miast w postsocjalistycznych krajach Europy Centralnej (projekt badań)*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Polska geografia osadnictwa: dotychczasowy dorobek: program badań. XX Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 315–322.
- Liszewski S., 2010, *Kształtowanie miejskiej sieci osadniczej regionu metropolitalnego. Przykład metropolii łódzkiej*, [w:] S. Ciok, P. Migoń (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 47–62.
- Liszewski Z., Zając F., 1970, *Studium rozwoju funkcji i powiązań przestrzennych małego miasta na przykładzie Poddębic*, „Zeszyty Naukowe UŁ”, ser. II, z. 38, s. 75–89.
- Litterer M., 1952, *Rozwój sieci osiedli miejskich na terenie województwa wrocławskiego w XIX i XX wieku*, „Przegląd Geograficzny”, z. 1–2, s. 65–82.
- Litwin J., 1930, *Civitas Tusinensis. Karty z przeszłości miasta Tuszyna na podstawie materiałów w archiwum miejskim*, Grako, Łódź.
- Lutosławski J., 2006, *Przynależność administracyjno-terytorialna Aleksandrowa do końca XX wieku*, „Aleksandrów Wczoraj i Dziś”, t. 24, s. 17–32.
- Łach S., 1996, *Osadnictwo miejskie na ziemiach odzyskanych w latach 1945–1950*, Wydawnictwo Uczelniane WSP w Słupsku, Słupsk.
- Łoboda J., 1993, *Przemiany i funkcjonowanie sieci osadniczej*, [w:] J. Łoboda (red.), *Przestrzenne problemy rozwoju społeczno-gospodarczego Sudetów*, „Studia Geograficzne”, t. 58, s. 11–32.
- Łysoniewski G., 2010, *Biała Rawska. Zarys dziejów*, Wydawnictwo WAM, Biała Rawska.
- Mahoney J., 2000, *Path dependence in historical sociology*, „Theory and Society”, vol. 29, s. 507–548.
- Mahoney J., 2001, *Path-dependent explanations of regime change: Central America in comparative perspective*, „Studies in Comparative International Development”, vol. 36, no. 1, s. 111–141.
- Maik W., 1968, *Niektóre problemy badań nad układami osadniczymi*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 39, z. 2, s. 157–171.

- Maik W., 1976, *Analiza funkcjonowania sieci osadniczej podregionu kalisko-ostrowskiego*, Seria Geografia nr 11, Wydawnictwo UAM, Poznań.
- Maik W., 1992, *Podstawy geografii miast*, Wydawnictwo UMK, Toruń.
- Maik W., 2008, *Ewolucja teoretyczno-metodologiczna studiów miejskich w świetle koncepcji zmieniających się konceptualizacji miasta*, [w:] J.J. Parysek, T. Strykiewicz (red.), *Region społeczno-ekonomiczny i rozwój regionalny*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 77–90.
- Maik W., 2012, *Podstawy teoretyczno-metodologiczne studiów geograficzno-miejskich. Studium z metodologii geografii miast*, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz.
- Maik W. (red.), 1993, *Problematyka lokalnych systemów osadniczych*, Wydawnictwo UMK, Toruń.
- Malicki W., 1937, *Położenie geograficzne miast na Nadbużu*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 15, z. 1, s. 18–42.
- Malisz B., 1971, *Prognoza zmian sieci osadniczej w Polsce. Prognozy rozwoju sieci osadniczej Polska 2000*, Warszawa.
- Marszał T., 1995, *Szadek. Monografia miasta*, Szadek.
- Martin R., Simmie J., 2008, *Path dependence and local innovation systems in city-regions*, „Innovation: Management, Policy & Practice”, vol. 10, Issue 2–3, s. 183–196.
- Martin R., Sunley P., 2006, *Path Dependence and Regional Economic Evolution*, Paper prepared for European Science Foundation Exploratory Workshop on Evolutionary Economic Geography, St Catherine`s College, University of Cambridge, 3–5 April 2006.
- Martin R., Sunley P., 2010, *The place of path dependence in an evolutionary perspective of economic landscape*, [w:] R. Boschma, R. Martin (ed.), *Handbook of Evolutionary Economic Geography*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, England, s. 62–92.
- Matczak A. (red.), 1999, *Studia nad strukturą funkcjonalno-przestrzenną miasta. Przykład Łasku*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Meducka M. (red.), 2003, *Opoczno. Studia i szkice z dziejów miasta*, Kieleckie Towarzystwo Naukowe, Urząd Miejski w Opocznie, Kielce.
- Męciński J., 1924, *Osadnictwo miejskiej południowej Polski*, „Wiadomości Geograficzne”, t. 2, z. 5–7, s. 1–103.
- Mękarska J., 1934, *Rozwój miast na kuli ziemskiej w latach 1875–1925*, „Prace Geograficzne”, z. 17, s. 29–59.
- Michalski W., 1989, *Bełchatów – miasto „nowe”. Próba definicji*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica 11, s. 147–164.
- Michalski W., Sobczyński M. (red.), 2000, *Potencjał rozwojowy sieci miast regionu łódzkiego*, Studia Regionalne 27, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Biuro Rozwoju Regionalnego w Łodzi, Łódź.
- Mieczysław G., 2007, *100 lat dobroczynności – działalność stowarzyszeń charytatywnych w Radomsku do II wojny światowej*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 1, s. 97–108.
- Mieczysław G., 2010, *Żydowskie partie polityczne w Radomsku do 1939 r. Zarys problemu*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 4, s. 29–42.
- Mieczysław G., 2013, *Prasa w Radomsku w okresie międzywojennym*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 7, s. 29–46.

- Milewska M., Skrzypczyński M., Włodarczyk B., 2004, *Mierniki jako ważny element nauczania hotelarstwa*, „Turystyka i Hotelarstwo”, nr 5, s. 107–133.
- Missalowa G. (red.), 1968, *Dzieje Pabianic*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Miszewska B., 1975, *Zmiany sieci osadniczej Śląska Opolskiego w latach 1870–1960*, „Acta Universitatis Wratislavenensis”, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B, nr 237, s. 63–71.
- Miszewska B., 1976, *Morfologia sieci osadniczej jako układu linii*, „Acta Universitatis Wratislavenensis”, nr 302, Studia Geograficzne, t. 22.
- Miszewska B., 1995, *Rozwój sieci osadniczej regionu legnickiego*, „Acta Universitatis Wratislavenensis”, nr 1730, Seria B. Geografia Społeczna i Ekonomiczna, t. 12, s. 65–71.
- Młynarska-Kalentynowa M., 1980, *Rozwój sieci miejskiej na Śląsku na przełomie XII/XIII i XIII wieku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 349–362.
- Musiak W., 1965, *Ludność Piotrkowa Trybunalskiego w latach 1782–1961*, „Zeszyty Naukowe UŁ”, ser. III, z. 8, s. 99–125.
- Musiak W., 1979, *Rozwój terytorialny Piotrkowa Trybunalskiego*, Studia Regionalne, t. III(VIII), Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 25–30.
- Nartowicz-Kot M., 2011, *Historia Tomaszowskiej Fabryki Sztucznego Jedwabiu w stulecie powstania. Materiały z sesji naukowej*, Muzeum w Tomaszowie Mazowieckim im. Antoniego hr. Ostrowskiego.
- Nartowicz-Kot M. (red.), 2006, *Konstantynów Łódzki. Dzieje miasta*, PTH Oddział w Łodzi, Łódź.
- Nartowicz-Kot M. (red.), 2010, *Główno. Dzieje miasta*, Urząd Miejski w Głownie, PTH Oddział w Łodzi, Łódź.
- Niżnik A.M., Pączka S., 1979, *Bełchatowski Okręg Górniczo-Energetyczny*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Nowak T.A., 2009a, *Najstarsze dzieje Przedborza* (1), „Gazeta Radomszczańska”, nr 7, s. 6.
- Nowak T.A., 2009b, *Najstarsze dzieje Przedborza* (2), „Gazeta Radomszczańska”, nr 8, s. 9.
- Nowak T.A., 2009c, *Najstarsze dzieje Przedborza* (3), „Gazeta Radomszczańska”, nr 9, s. 9.
- Nowak T.A., 2009d, *Najstarsze dzieje Przedborza* (4), „Gazeta Radomszczańska”, nr 10, s. 9.
- Nowak T.A., 2009e, *Najstarsze dzieje Przedborza* (5), „Gazeta Radomszczańska”, nr 11, s. 6.
- Nowak T.A., 2009f, *Najstarsze topografie Radomska (do 1818 r.)*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 3.
- Okas W., 2001, *Z dziejów Tuszy. Kalendarium*, Tuszyń.
- Olejnik T., 2003, *Wieluń. Dzieje miasta (1793–1945)*, Naukowe Wydawnictwo Piotrkowskie, Piotrków Trybunalski.
- Olejnik T., 2007, *Leksykon miasta Wielunia*, Wieluńskie Towarzystwo Naukowe, Wieluń.
- Olejnik T., 2009, *Wieluń. Dzieje miasta 1945–1989*, Polskie Towarzystwo Historyczne, Wieluń.
- Olejnik T. (red.), 2006, *Leksykon miasta Sieradza*, Towarzystwo Przyjaciół Sieradza, Sieradz.
- Ormicki W., 1938, *Miasta województwa białostockiego*, „Wiadomości Geograficzne”, nr 16, s. 48–59.
- Pach J., Pach K., 2002, *Pajęczno poprzez wieki*, Dom Książki, Częstochowa.
- Page S.E., 2006, *Essay: Path dependence*, „Quarterly Journal of Political Science”, vol. 1, Issue 1, s. 87–115.
- Pakuła P., Szlowski D., 2013, *Zgierz. Z dziejów miasta w XX wieku (do 1939 roku)*, Muzeum Miasta Zgierza, Zgierz.
- Papiewska-Rogalewska S., 1961, *Rozwój miast Niziny Wielkopolsko-Kujawskiej*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 64, z. 1, s. 25–41.

- Papuga S., Gramasz A., 2003, *Zelów: wspólnota nacji, wyznań, kultur*, Grako, Łódź.
- Parczewski A., 1870, *Monografia Szadku*, Towarzystwo Przyjaciół Szadka, Szadek.
- Perccoco M., 2013, *Geography, institutions and urban development: Italian cities 1300–1861*, „The Annals of Regional Science”, vol. 50, Issue 1, s. 135–152.
- Pierson P., 2000, *Increasing returns, path dependence and the study of politics*, „The American Political Science Review”, vol. 94, no. 2, s. 251–267.
- Pietras T., 2006, *Aleksandrów – jedno z lepszych w Polsce miasteczek*, „Aleksandrów Wczoraj i Dziś”, t. 24, s. 4–16.
- Pietras T., 2012, *Od „Miasta tkaczy” do „Skarpetkowa”. Z dziejów przemysłu Aleksandrowa w XIX i XX wieku*, „Aleksandrów Wczoraj i Dziś”, t. 30, s. 80–123.
- Pietrzak J., 2009, *Archeologia o Przedborzu, czyli co można powiedzieć o dziejach miasta w świetle dotychczasowych badań*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 3, s. 153–165.
- Pietrzak R., 2002, *Dzieje Aleksandrowa w latach 1870–1924. Od utraty do odzyskania praw miejskich*, „Aleksandrów Wczoraj i Dziś”, t. 20, s. 24–27.
- Piotrowski W. (red.), 1980, *Województwo sieradzkie. Monografia regionalna. Zarys dziejów, obraz współczesny, perspektywy rozwoju*, Wydawnictwo UŁ, Łódź–Sieradz.
- Podleśny M., 1979, *Wpływ górnictwa węglowego na zmiany sieci miast Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego*, [w:] *Rola przemysłu w rozwoju miasta i miasto jako baza działalności przemysłowej. Materiały konferencyjne*, Łódź, s. 63–77.
- Poklewska-Kozieł T. (red.), 1988, *Łęczyca: historia i współczesność*, Towarzystwo Miłośników Ziemi Łęczyckiej, Łęczyca.
- Pol P., 2010, *Aleksandrów Łódzki w XIX w. na tle sytuacji gospodarczej, politycznej i społecznej. Czynniki wzrostu i upadku*, „Aleksandrów Wczoraj i Dziś”, t. 28, s. 22–34.
- Prymus S., 2009, *Życie gospodarcze Przedborza w okresie międzywojennym*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 3, s. 279–293.
- Prymus S., 2010, *Oświata w Przedborzu w okresie międzywojennym*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 4, s. 155–174.
- Puś W., Badziak K., Pytlas S., 1982, *Szklana Hortensja. Dzieje huty w Piotrkowie Trybunalskim*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Rajman J., 1970, *Zmiany w sieci miast aglomeracji wielkoprzestrzennej Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego*, „Folia Geographica”, Series Geographica-Oeconomica, t. 3, s. 83–94.
- Rajman J., 1986, *Sieć miejska Opolszczyzny jako strefa brzeżna aglomeracji górnośląskiej*, [w:] K. Heffner, *Studia nad przekształceniami sieci miast województwa opolskiego i przestrzennym rozwojem. Badania nad rozwojem regionu*, Instytut Śląski, Opole.
- Rast J., 2012, *Why history (still) matters: time and temporality in urban political analysis*, „Urban Affairs Review”, vol. 48(1), s. 3–36.
- Rembowska K., 1988, *Rozwój przestrzenny Łowicza*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica 9, s. 53–71.
- Rewińska W., 1935, *Powierzchnia i gęstość zaludnienia gmin miejskich w Polsce*, „Wiadomości Geograficzne”, nr 3–7, s. 87–90.
- Rewińska W., 1938, *Miasta i miasteczka w północno-wschodniej Polsce. Położenie topograficzne, rozplanowanie, fizjonomia. Studium antropogeograficzne*, wydano z zaskładu Rektoratu Uniwersytetu Stefana Batorego, Wilno.

- Rochmińska A., 2002, *Zmienność położenia administracyjno-politycznego Łodzi w regionie*, Plan-sza II: *Położenie Łodzi na tle systemów polityczno-administracyjnych, transportowych, osad-nicznych*, Atlas Miasta Łodzi, mapa, ŁTN, UMŁ, Łódź.
- Rocznik statystyczny województwa częstochowskiego 1976, 1978, 1981, 1984, 1985, 1986, 1987, 1989, 1991, 1992, 1993, 1994*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Częstochowie, Częstochowa.
- Rocznik statystyczny województwa kaliskiego 1976, 1978, 1979, 1980, 1981, 1984, 1986, 1989, 1991*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Kaliszu, Kalisz.
- Rocznik statystyczny województwa kieleckiego 1965, 1969, 1970, 1971, 1973, 1974*, Wydział Statystyki Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach, Kielce.
- Rocznik statystyczny województwa konińskiego 1977, 1979, 1981, 1984, 1987, 1990, 1993*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Koninie, Konin.
- Rocznik statystyczny województwa łódzkiego 1958, 1959, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974*, Wydział Statystyki Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Łodzi, Łódź.
- Rocznik statystyczny województwa łódzkiego miejskiego 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Łodzi, Łódź.
- Rocznik statystyczny województwa piotrkowskiego 1979, 1981, 1984, 1986, 1989, 1991, 1993, 1996*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Piotrkowie Trybunalskim, Piotrków Trybunalski.
- Rocznik statystyczny województwa płockiego 1976, 1978, 1980, 1981, 1984, 1987, 1990, 1996, 1998*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Płocku, Płock.
- Rocznik statystyczny województwa poznańskiego 1959, 1960, 1965, 1966, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974*, Wydział Statystyki Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu, Poznań.
- Rocznik statystyczny województwa radomskiego 1977, 1979, 1981, 1984, 1986, 1989, 1992, 1995*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Radomiu, Radom.
- Rocznik statystyczny województwa sieradzkiego 1977, 1979, 1980, 1981, 1987, 1990, 1992, 1994, 1996*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Sieradzu, Sieradz.
- Rocznik statystyczny województwa skierniewickiego 1977, 1979, 1981, 1984, 1986*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Skierniewicach, Skierniewice.
- Roedenbeck M., 2011, *Individual path dependency and social inertia: Facing the crudeness of sociology*, „Journal of Futures Studies”, vol. 15, no. 4, s. 25–44.
- Rogut D., Mierzwa E.A., 2005, *Bełchatów: szkice z dziejów miasta*, Naukowe Wydawnictwo Piotrkowskie przy Filii Akademii Świętokrzyskiej.
- Rosiak S., 1963, *Powstanie przemysłu włókienniczego w Ozorkowie*, „Rocznik Łódzki”, t. 7, s. 57–74.
- Rosin R., 1975, *Wolbórz i jego okolice w XI–XVI w.*, [w:] *400-lecie śmierci Andrzeja Frycza Modrzewskiego. 700-lecie nadania praw miejskich Wolborzowi. Materiały sesji popularnonaukowej z 24 IX 1972 r.*, Urząd Powiatowy w Piotrkowie Trybunalskim, s. 11–58.
- Rosin R. (red.), 1984, *Kutno. Dzieje miasta*, PWN, Warszawa–Łódź.
- Rosin R. (red.), 1995, *Zgierz. Dzieje miasta do 1988 roku*, PTH Oddział w Łodzi, Łódź.
- Rosin R. (red.), 2001, *Łęczyca: monografia miasta do 1990 roku*, Towarzystwo Naukowe Płockie Oddział w Łęczycy, Łęczyca.

- Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 24 czerwca 1976 r. w sprawie zmiany granic niektórych miast w województwie bielskim, jeleniogórskim, kaliskim, płockim i toruńskim, Dz.U. 1976, nr 24, poz. 144.
- Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 29 grudnia 1976 r. w sprawie zmianie granic niektórych miast w województwie białostockim, krośnieńskim, legnickim, nowosądeckim, piotrkowskim, rzeszowskim, tarnowskim i wrocławskim, Dz.U. 1977, nr 2, poz. 12.
- Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 8 listopada 1979 r. w sprawie zmiany granic niektórych miast w województwach: białoskopskim, kaliskim, kieleckim, konińskim, lubelskim, ostrołęckim, piłskim, sieradzkim, tarnobrzewskim i wrocławskim, Dz.U. 1979, nr 26, poz. 155.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 grudnia 1959 r. w sprawie zmiany granic miasta Uniejów w powiecie poddębickim i Skierniewice w powiecie skierniewickim, województwie łódzkim, Dz.U. 1959, nr 66, poz. 403.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 1964 r. w sprawie zmiany granic miasta Sieradza, w powiecie sieradzkim, województwie łódzkim, Dz.U. 1964, nr 45, poz. 306.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1972 r. w sprawie utworzenia, zniesienia i zmiany granic niektórych miast, Dz.U. 1972, nr 50, poz. 327.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 kwietnia 1975 r. w sprawie zmiany granic miasta Konstancinowa Łódzkiego w powiecie i województwie łódzkim, Dz.U. 1975, nr 13, poz. 74.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 listopada 1948 r. o zmianie granic miasta Tomaszowa Mazowieckiego w województwie łódzkim, Dz.U. 1948, nr 56, poz. 444.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 1950 r. w sprawie zmiany granic miasta Pabianic w powiecie łaskim, województwie łódzkim, Dz.U. 1950, nr 3, poz. 23.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 1951 r. w sprawie zmiany granic miasta Zgierza w województwie łódzkim, Dz.U. 1951, nr 39, poz. 298.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 1953 r. w sprawie zmiany granic miasta Piotrkowa Trybunalskiego w województwie łódzkim, Dz.U. 1953, nr 41, poz. 180.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 1959 r. w sprawie zmiany granic niektórych województw i w sprawie zmiany granic miasta Tomaszowa Mazowieckiego w województwie łódzkim, Dz.U. 1959, nr 68, poz. 42.
- Runge J., 2007, *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzie badawcze*, Wydawnictwo UŚŁ, Katowice.
- Rutowicz J., 2008, *Społeczeństwo Przedborza w XIX i początkach XX w. Zarys problematyki*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 2s. 175–195.
- Rutowicz J., 2009, *Rozwój gospodarczy Przedborza w XIX i XX w.*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 3, s. 259–277.
- Rzepkowski A., 2001, *Rozwój gospodarczy i rozbudowa Pabianic w latach 1793–1865*, „Rocznik Łódzki”, t. 49, s. 93–110.
- Samsonowicz H., 1973, *Przemiany osi drożnych w Polsce późnego średniowiecza*, „Przegląd Historyczny”, t. 64, z. 4, s. 697–716.
- Samsonowicz H., 1980, *Tendencje rozwoju sieci miejskiej w Polsce późnośredniowiecznej*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, R. 28, z. 3.

- Sankowski S., 1995, *Z dziejów miasta Radomska (do 1939 r.)*, Radomsko.
- Sapińska-Śliwa A., 2012, *Udostępnianie wód termalnych w Uniejowie – rys historyczny*, „Biuletyn Uniejowski”, t. 1, s. 63–77.
- Saramonowicz J., Stasiak P., 2012, *Kutno przeszłość i współczesność*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź.
- Sobczyński M., Głowacka M., 2000, *Układ lokalizacyjny miast województwa łódzkiego a chrystalerowski model sieci osadniczej*, [w:] W. Michalski, M. Sobczyński (red.), *Potencjał rozwojowy sieci miast regionu łódzkiego*, Studia Regionalne 27, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Biuro Rozwoju Regionalnego w Łodzi, Łódź, s. 13–42.
- Sokołowski D., 2006, *Funkcje centralne i hierarchia funkcjonalna miast w Polsce*, Wydawnictwo UMK, Toruń.
- Sokołowski D., 2008, *Baza ekonomiczna większych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej*, „Przegląd Geograficzny”, t. 80, s. 245–266.
- Spodar L., 1981, *Zarys rozwoju sieci miast w Polsce*, „Wiadomości Statystyczne”, z. 3, s. 27–30.
- Stankiewicz Z., 1979, *Województwo piotrkowskie. Monografia regionalna. Zarys dziejów, obraz współczesny, perspektywy rozwoju*, Wydawnictwo UŁ, Łódź–Piotrków Trybunalski.
- Stefani W., 2013, *Migracje ludności Radomska w latach 1845–1865*, „Zeszyty Radomszczaniańskie”, t. 7, s. 257–280.
- Straszewicz L., 1970, *Rola przemysłu w rozwoju sieci miast w Polsce*, „Zeszyty Naukowe UŁ”, ser. II, z. 38, s. 3–19.
- Strykiewicz T., 2010, *Ścieżki rozwoju sektora kreatywnego w regionach metropolitalnych Europy Środkowo-Wschodniej*, [w:] S. Ciok, P. Migoń P. (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UW, Wrocław, s. 165–182.
- Stulczewski J., 2009, *Ewangelicy w okolicy Szadku i Zduńskiej Woli w XIX–XX w.*, „Biuletyn Szadkowski”, t. 9, s. 87–106.
- Stulczewski J., 2010, *Żydzi w Szadku – rys historyczny*, „Biuletyn Szadkowski”, t. 10, s. 141–160.
- Sucheckie B., Lewandowska-Gwarda K., 2010, *Klasyfikacja, wizualizacja i grupowanie danych przestrzennych*, [w:] B. Suhecki (red.), *Ekonometria przestrzenna. Metody i modele analizy danych przestrzennych*, C.H. Beck, Warszawa, s. 37–69.
- Suliborski A., 1994, *Struktura i rola funkcji przemysłowych miast w integracji miejskiej sieci osadniczej województwa piotrkowskiego*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica 18, s. 55–76.
- Suliborski A., 2001, *Problemy i kierunki rozwoju miejskiej sieci osadniczej województwa łódzkiego*, [w:] A. Jewtuchowicz (red.), *Strategiczne problemy rozwoju regionów w procesie integracji europejskiej*, Zakład Ekonomiki Regionalnej i Ochrony Środowiska, UŁ, Łódź, s. 106–115.
- Suliborski A., 2002, *Funkcjonalna przemiana i integracja systemu miast w regionie łódzkim*, [w:] A. Jewtuchowicz, A. Suliborski (red.), *Struktury i procesy kształtujące łódzki region społeczno-gospodarczy*, Zakład Ekonomiki Regionalnej i Ochrony Środowiska, UŁ, Łódź, s. 168–211.
- Sulimierski F., Chlebowski B., Walewski W. (red.), 1880–1902, *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa.
- Swianiewicz P., 1989, *Społeczno-ekonomiczna typologia miast i gmin w Polsce*, Uniwersytet Wrocławski, WNGiSR, Wrocław.

- Szmytkie R., 2003, *Znaczenie osiedli miejskich w kształtowaniu systemu osadniczego w Polsce w okresie powojennym*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 74, z. 2, s. 59–77.
- Szmytkie R., Krzysztofik R., *Idea miejskości w Polsce*, [w:] B. Namysłak, *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, t. 2: *Zmiany funkcjonalno-przestrzenne miast i obszarów wiejskich*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego UW, Wrocław, s. 25–39.
- Szumił H.I., 2003, *Wolbórz na przestrzeni wieków*, Wydawnictwo Diecezjalne, Sandomierz.
- Szymańska D., 1992, *Przemiany miejskiej sieci osadniczej województw bydgoskiego, toruńskiego i wrocławskiego*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, Geografia 26, s. 91–98.
- Szymańska D., 1996, *Nowe miasta w systemach osadniczych*, Wydawnictwo UMK, Toruń.
- Szymańska D., 2007, *Urbanizacja na świecie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Szymczak A. (red.), 2011, *Wieluń. Dzieje miasta do 1792 roku*, Polskie Towarzystwo Historyczne, Wieluń.
- Szymczak J. (red.), 1995, *Uniejów. Dzieje miasta*, Towarzystwo Przyjaciół Uniejowa, Uniejów.
- Szymczak J. (red.), 2003, *Łęczyca: dzieje miasta w średniowieczu i w XX wieku. Suplement do monografii miasta*, Towarzystwo Naukowe Płockie Oddział w Łęczycy, Łęczyca.
- Szymczak J. (red.), 2011a, *Kutno poprzez wieki*, t. 1, Urząd Miasta Kutna, PTH Oddział w Łodzi, Łódź–Kutno.
- Szymczak J. (red.), 2011b, *Kutno poprzez wieki*, t. 2, Urząd Miasta Kutna, PTH Oddział w Łodzi, Łódź–Kutno.
- Śmiałowski J., 1975, *Zduńska Wola. Monografia miasta do 1914 roku*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Śmiałowski J. (red.), 1998, *Łask. Dzieje miasta*, Urząd Miejski w Łasku, Łask.
- Śwircz K., Stasiak P., 1998, *Zarys historii Krośniewic od średniowiecza do 1945 roku*, „Kutnowskie Zeszyty Regionalne”, t. II, s. 275–318.
- Tukaj H., Wróbel J., 1992, *Aleksandrów Łódzki. Zarys dziejów 1816–1948*, Towarzystwo Przyjaciół Aleksandrowa, Aleksandrów Łódzki.
- Turlejska B., Turlejski G., 2009, *Prawo miejskie dla Kamieńska*, Drukarnia Kamińskich, Radomsko.
- Turok I., Mykhnenko V., 2007, *The trajectories of European cities, 1960–2005*, „Cities”, vol. 24, no. 3, s. 165–182.
- Tuzin R., 2000, *Błazski „Wzgórze Anny”*, Błazski.
- Uchwała nr III/19/84 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Skierniewicach z dnia 30 listopada 1984 r. w sprawie zmiany granic miast: Skierniewic, Sochaczewa i Żyrardowa w województwie skierniewickim, M.P. 1984, nr 30, poz. 211.
- Uchwała nr XII/72/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 20 czerwca 1986 r. w sprawie zmiany granic miasta Radomska, M.P. 1986, nr 20, poz. 149.
- Uchwała nr XXVII/162/87 Rady Narodowej miasta Łodzi z dnia 29 czerwca 1987 r. w sprawie zmiany granic miast: Aleksandrowa Łódzkiego, Konstancyńska Łódzkiego, Ozorkowa, Pabianic i Zgierza, M.P. 1987, nr 26, poz. 209.
- Uchwała nr XXI/144/87 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 30 września 1987 r. w sprawie zmiany granic miast Bełchatowa i Tomaszowa Mazowieckiego, M.P. 1987, nr 38, poz. 342.
- Uchwała nr XXVI/172/87 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Sieradzu z dnia 9 grudnia 1987 r. w sprawie zmiany granic miasta Wielunia, M.P. 1987, nr 38, poz. 343.

- Uhorczak F., 1932, *Z metodyki badań nad osadnictwem*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 10, z. 1–3, s. 11–28.
- Uhorczak F., 1937, *Miasta w Polsce. Ilość, wielkość, rozmieszczenie z 23 mapkami*, Przedruk z miesięcznika „Z Bliska i z Daleka” 1936, z. 9–10, Lwów.
- Ustawa z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji, Dz.Pr.P.P. 1919, nr 65, poz. 395
- Ustawa z dnia 3 stycznia 1946 r. o przejęciu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej, Dz.U. 1946, nr 3, poz. 17.
- Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa, Dz.U. 1998, nr 96, poz. 603.
- Ustyniak A., 2004, *Cukrowania „Wieluń” 1912–2002*, „Rocznik Wieluński”, t. 4, s. 95–113.
- Vincensini C., 2001, *Is Path Dependence a Useful Concept to Analyse the Evolution of Ownership Structures in Central Europe? A Theoretical and Empirical Discussion*, Conference Institutions in Transition, Slovene Institute for research in economics (IMAD), Otocec, Slovenia, 13–14 July 2001.
- Wachowska B., 1975, *Wolbórz w pierwszej połowie XX w.*, [w:] *400-lecie śmierci Andrzeja Frycza Modrzewskiego. 700-lecie nadania praw miejskich Wolborzowi. Materiały sesji popularnonaukowej z 24 IX 1972 r.*, Urząd Powiatowy w Piotrkowie Trybunalskim, s. 81–120.
- Wachowska B. (red.), 1980, *Tomaszów Mazowiecki. Dzieje miasta*, PWN, Warszawa.
- Walicki J., 2009, *Prehistoria województwa łódzkiego: władze i podziały administracyjne w okresie zaborów*, [w:] K. Badziak (red.), *Województwo łódzkie 1919–2009. Studia i materiały*, Instytut Historii Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 35–60.
- Walkiewicz D., 2002, *Poziom rozwoju sieci osadniczej regionu łódzkiego*, [w:] A. Jewtuchowicz, A. Suliborski (red.), *Struktury i procesy kształtujące łódzki region społeczno-gospodarczy*, Zakład Ekonomiki Regionalnej i Ochrony Środowiska, UŁ, Łódź, s. 111–152.
- Walkiewicz D., 2006, *Przemiany gospodarcze miast na przykładzie Zduńskiej Woli i Łęczycy*, [w:] A. Jewtuchowicz, A. Suliborski (red.), *Przestrzenne zróżnicowanie procesów transformacji społeczno-gospodarczej w regionie łódzkim*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 283–311.
- Warchulińska A., 2012, *Piotrków Trybunalski między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1918–1939*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Warszyńska J., 1985, *Funkcja turystyczna Karpat polskich*, „Folia Geographica”, Series Geographica-Oeconomica, vol. XVIII, s. 88.
- Wąsicki J., 1962, *Opisy miast polskich z lat 1793–1794, część 1 i 2*, Wydawnictwo UAM, Poznań.
- Werwicki A., 1967, *Rozwój sieci miast w rejonie Wałbrzycha i Świdnicy w XIX i XX w.*, „Czasopismo Geograficzne”, t. 37, z. 1, s. 67–75.
- Węclawowicz G., 2003, *Geografia społeczna miast. Zróżnicowania społeczno-przestrzenne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Węclawowicz G., 2007, *Geografia społeczna miast: uwarunkowania społeczno-przestrzenne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Wiesiotowski J., 1980, *Sieć miejska Wielkopolski w XIII–XVI w. Przestrzeń i społeczeństwo*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, R. 28, z. 3.
- Wiliński K., Bryński K., 1984, *Dzieje miasta Warty*, Wyd. PTTK „Kraj”, Warszawa.

- Wlazłowicz-Pietras M., 2002, *Kalendarium historii Aleksandrowa*, „Aleksandrów Wczoraj i Dziś”, t. 20, s. 5–7.
- Włodarczyk Z., 2005, *Wieruszów pod panowaniem pruskim (1793–1806)*, „Rocznik Wieluński”, t. 5, s. 73–98.
- Włodarczyk Z., 2008, *Radomsko w okresie tzw. Prus Południowych 1793–1806 (część 1)*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 2, s. 39–54.
- Włodarczyk Z., 2009, *Radomsko w okresie tzw. Prus Południowych 1793–1806 (część 2)*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 3, s. 49–63.
- Włodarczyk Z., 2010, *Mieszkańcy Kamieńska i ich zajęcia na przełomie XVIII i XIX w.*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 4, s. 119–126.
- Włodarczyk Z., 2013, *Na przełomie wieków – Szadek pod panowaniem pruskim (1793–1806)*, „Biuletyn Szadkowski”, t. 13, s. 81–100.
- Województwo łódzkie. Podregiony, powiaty, gminy 2012, Urząd Statystyczny w Łodzi, Łódź.
- Woodlief A., 1998, *The path-dependent city*, „Urban Affairs Review”, no. 33/3, s. 405–437.
- Wrzosek A., 1976, *Rozważania nad położeniem i rozwojem miast nadrzecznych*, „Przegląd Geograficzny”, t. 48, z. 4.
- Wyrozumiański J., 1980, *Rozwój sieci miejskiej w Małopolsce w średniowieczu i u progu czasów nowożytnych*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, z. 3, s. 363–372.
- Wyznania religijne, stowarzyszenia narodowościowe i etniczne w Polsce 2009–2011, 2013, GUS, Warszawa.
- Zagożdżon A., 1974, *Rozwój sieci osadniczej w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym*, [w:] S. Gołachowski, A. Zagożdżon A. (red.), *Dolnośląski Okręg Miedziowy 1960–1970. Początki przemian społeczno-ekonomicznych*, Komitet Badań Rejonów Uprzemysławianych, Wrocław–Warszawa.
- Zajchowska S., 1953, *Rozwój sieci osadniczej okolic Poznania*, „Przegląd Zachodni”, nr 9, s. 6–8.
- Zalewski L., 2007, *Aleksander Orłowski – pierwszy żychliński przemysłowiec i społecznik*, „Kutnowskie Zeszyty Regionalne”, t. XI, s. 251–256.
- Zawilski A., 1967, *Bełchatów i jego historyczne awanse*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Zientara B., 1988, *Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r.*, Wiedza Powszechna, Warszawa.
- Zierhoffer A., 1934, *Pewien wzór na określenie stopnia rozproszenia i skupienia osiedli wiejskich. Zbiór prac poświęcony E. Romerowi w 40-lecie twórczości*, [b.m.w.].
- Złotkowski D., 2007, *Gospodarka i społeczeństwo Radomska w latach 1806–1815*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 1, s. 83–96.
- Związek J., 2007, *Radomsko ośrodkiem życia religijnego*, „Zeszyty Radomszczańskie”, t. 1, s. 25–39.

Strony internetowe

- www.aleksandrow-lodzki.pl (dostęp 14.04.2014).
- www.atlaskolejowy.pl, *Eisenbahnkarte von Polen 1939* (dostęp 13.03.2015).
- www.belchatow.pl (dostęp 14.04.2014).
- www.bialarawska.pl (dostęp 14.04.2014).
- www.blaszki.pl (dostęp 14.04.2014).
- www.brzeziny.pl (dostęp 14.04.2014).
- www.drzewica.pl (dostęp 17.04.2014).
- www.dzialoszyn.pl (dostęp 17.04.2014).

www.gddkia.gov.pl (dostęp 14.01.2015).
www.glowno.pl (dostęp 17.04.2014).
<http://kamiensk.pl/> (dostęp 17.04.2014).
<http://koluszki.pl/> (dostęp 25.04.2014).
<http://portal.konstantynow.pl> (dostęp 13.05.2014).
<http://krosniewice.pl/> (dostęp 10.05.2014).
<http://um.kutno.pl/page/> (dostęp 10.05.2014).
www.lask.pl (dostęp 04.04.2014).
<http://www.leczyca.info.pl/> (dostęp 13.04.2014).
<http://www.lowicz.eu/> (dostęp 13.04.2014).
www.opoczno.pl (dostęp 25.04.2014).
<http://www.umozorkow.pl/> (dostęp 13.05.2014).
<http://um.pabianice.pl/> (dostęp 11.04.2014).
<http://pajeczno.pl/> (dostęp 13.06.2014).
www.piotrkow.pl (dostęp 27.04.2014).
<http://www.poddebice.pl/> (dostęp 13.05.2014).
<http://www.przedborz.pl/> (dostęp 19.05.2014).
<http://www.radomsko.pl/> (dostęp 07.05.2014).
<http://www.rawamazowiecka.pl/> (dostęp 21.05.2014).
<http://www.sieradz.eu/> (dostęp 22.03.2014).
<http://www.skierniewice.net.pl/> (dostęp 13.05.2014).
<http://www.strykow.pl/> (dostęp 13.03.2014).
www.sulejow.pl (dostęp 17.05.2014).
<http://www.szadek.net/> (dostęp 30.04.2014).
www.stat.gov.pl (dostęp 16.05.2013).
<http://www.tomaszow-maz.eu/> (dostęp 03.04.2014).
<http://www.tuszyn.info.pl/> (dostęp 21.05.2014).
<http://uniejow.pl/> (dostęp 13.04.2014).
<http://www.gimwarta.pl/> (dostęp 30.03.2014).
<http://www.wielun.pl/> (dostęp 26.04.2014).
<http://www.wieruszow.pl/> (dostęp 13.05.2014).
<http://www.wolborz.ugm.pl/portal/> (dostęp 07.05.2014).
<http://www.zdunskawola.pl/www/portal> (dostęp 19.05.2014).
<http://www.zelow.pl/> (dostęp 13.04.2014).
<http://cms.miasto.zgierz.pl/> (dostęp 28.04.2014).
<http://zloczew.pl/> (dostęp 05.05.2014).
<http://gminazychlin.pl/> (dostęp 13.05.2014).
http://stadiony.kszarak.org/scc_a_s.swf (dostęp 17.05.2014).

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1.	Schemat ścieżek rozwoju ze względu na stopień ich rozbudowania; źródło:	32
Rysunek 2.	Fazy rozwoju zależności od ścieżki	38
Rysunek 3.	Od pozytywnego do negatywnego zamknięcia ścieżki rozwoju regionu/ miast	39
Rysunek 4.	Zmiany granic administracyjnych województwa łódzkiego w latach 1919–1999	43
Rysunek 5.	Pierwsze lokacje miast województwa łódzkiego (stan na 2011 r.).	44
Rysunek 6.	Trwałość lokacji miejskich miast województwa łódzkiego	45
Rysunek 7.	Położenie średniowiecznych badanych miast województwa łódzkiego na tle sieci hydrograficznej	47
Rysunek 8.	Drogi handlowe obecnego województwa łódzkiego w II połowie XVI w. .	48
Rysunek 9.	Ścieżki rozwoju badanych miast do 1793 r.	53
Rysunek 10.	Struktura gałęziowa przemysłu w badanych miastach województwa łódzkiego w okresie od końca XVIII w. do 1945 r.	57
Rysunek 11.	Rozwój sieci transportu kolejowego w badanych miastach w latach 1845–1945 (bez kolei wąskotorowej)	61
Rysunek 12.	Struktura wielkościowa i tempo wzrostu ludności badanych miast w la- tach 1793–1945	65
Rysunek 13.	Ścieżki rozwoju badanych miast do 1939 r.	69
Rysunek 14.	Struktura wielkościowa i tempo wzrostu ludności badanych miast w la- tach 1946–2011	74
Rysunek 15.	Typy rozwoju demograficznego według Webba w badanych miastach województwa łódzkiego w latach 1975–2011	77
Rysunek 16.	Główne czynniki rozwoju demograficznego badanych miast wojewódz- twa łódzkiego w latach 1975–2011	79
Rysunek 17.	Struktura gałęziowa przemysłu w badanych miastach województwa łódzkiego po 1945 r.	89
Rysunek 18.	Struktura zatrudnienia w wybranych miastach województwa łódzkiego w 1989 r.	92

Rysunek 19. Miasta powiatowe i wojewódzkie wśród badanych miast województwa łódzkiego w latach 1946–2011.	108
Rysunek 20. Instytucje administracji kościelnej w badanych miastach województwa łódzkiego w 2011 r.	110
Rysunek 21. Zmiany powierzchni badanych miast województwa łódzkiego w latach 1975–2011	114
Rysunek 22. Położenie badanych miast w systemie transportowym województwa łódzkiego w 2011 r.	116
Rysunek 23. Badane miasta województwa łódzkiego z prostą ścieżką rozwoju	120
Rysunek 24. Badane miasta województwa łódzkiego ze złożoną ścieżką rozwoju. . . .	122
Rysunek 25. Badane miasta województwa łódzkiego z wielokrotnie złożoną ścieżką rozwoju	126
Rysunek 26. Stopień rozbudowania ścieżek rozwoju badanych miast województwa łódzkiego	127

SPIS TABEL

Tabela 1.	Instytucje uwzględnione w analizie wyposażenie instytucjonalnego.	23
Tabela 2.	Kategorie wielkościowe badanych miast w latach 1793–1945 i 1945–2011	30
Tabela 3.	Przynależność administracyjna ziem obecnego województwa łódzkiego w latach 1793–1914	41
Tabela 4.	Status własnościowy badanych miast a czas ich lokacji	49
Tabela 5.	Czynniki rozwoju miast przemysłowych województwa łódzkiego	51
Tabela 6.	Typy rozwoju demograficznego w badanych miastach w latach 1793–1945	63
Tabela 7.	Typy rozwoju demograficznego w badanych miastach w latach 1945–2011	71
Tabela 8.	Typy rozwoju demograficznego miast województwa łódzkiego wg Webba w latach 1975–2011	76
Tabela 9.	Zmiany wyposażenia instytucjonalnego badanych miast województwa łódzkiego w latach 1946–2011	81
Tabela 10.	Największe zakłady przemysłowe w badanych miastach województwa łódzkiego	90
Tabela 11.	Wielkość bazy ekonomicznej badanych miast województwa łódzkiego w latach 1995 (a) i 2011 (b)	94
Tabela 12.	Dynamika liczby pracujących w sektorze egzogenicznym na tle zmian ogólnej liczby pracujących w badanych miastach w latach 1995 i 2011	97
Tabela 13.	Badane miasta województwa łódzkiego według typów bazy ekonomicznej w latach 1995 i 2011	98
Tabela 14.	Specjalizacja podmiotów gospodarczych w badanych miastach według sekcji PKD w 2011 r.	100
Tabela 15.	Specjalizacja lokalna badanych miast województwa łódzkiego według sekcji PKD w 2011 r.	101
Tabela 16.	Podścieżki gospodarcze w badanych miastach w 2011 r.	105
Tabela 17.	Liczba przeprowadzonych w latach 1945–2011 zmian granic administracyjnych a kategoria wielkościowa badanych miast województwa łódzkiego (stan na 2011 r.)	112

Załącznik 1

Główne zakłady przemysłowe działające w badanych miastach województwa łódzkiego po 1945 r.

Miasto	Gałąź przemysłu	Nazwa zakładu	Rok uruchomienia	Przemysł chemiczny	
				Dzieje zakładu po 1989 r.	
Kutno	Farmaceutyczny	Kutnowskie Zakłady Farmaceutyczne POLFA	1953/na bazie Zakładów Chemicznych Kutno S.A.	1992 – prywatyzacja; 2007 – wykupione przez TEVA S.A.	
Pabianice	Farmaceutyczny	Pabianickie Zakłady Farmaceutyczne POLFA	Do 1949/na bazie Pabianickiego Towarzystwa Akcyjnego Przemysłu Chemicznego (1889)	2003 – prywatyzacja; od 2010 r. grupa ADAMED PHARMA S.A.	
Sieradz	Tworzyw sztucznych	Zakład Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych TERPLAST	1984	1994 – spółka z o.o.	
	Farmaceutyczny	Zakłady Przemysłu Dzwiniarskiego TERPOL	1976/na bazie Sieradzkich Zakładów Przemysłu Terenowego; od 1986 r. podjęto produkcję leków	1994 – prywatyzacja (Przedsiębiorstwo Farmaceutyczne TERPOL); 2001 – MEDANA PHARMA TERPOL GROUP S.A.	
Stryków	Farmaceutyczny	Zakłady Chemiczne ORGANIKA-ARGON	Lata 50. XX w.	2003 – przejęte przez LEK S.A. (część grupy SANDOZ S.A.)	
Tomaszów Mazowiecki	Włókien sztucznych	Zakłady Włókien Chemicznych WISTOM	1945/na bazie Tomaszowskich Zakładów Sztucznego Jedwabiu	1997 – upadłość	
Zduńska Wola	Tworzyw sztucznych	Przedsiębiorstwo Materiałów Izolacji Wodoszczelnej IZOLACJA	Lata 70. XX w.	1992 – prywatyzacja; 1999 – przejęte przez ICOPOL	
Zgierz	Farb i barwników	Zakłady Przemysłu Barwników BORUTA	1945/na bazie Spółka Jawna Hordliczek i Śniechowski Fabryka Barwników (1894)	1999 – Zakłady Boruta-Kolor sp. z o.o., obecnie BORUTA ZACHEM-KOLOR S.A.	
	Tworzyw sztucznych	Zakłady Produkcji i Przetwórstwa Pianki Poliuretanowej POLOPREN	1973	1992 – prywatyzacja (EUROFOAM S.A.)	

Przemysł drzewny				
Piotrków Trybunalski	Mieblarski	Piotrkowska Fabryka Mebli	1951/na bazie dawnych zakładów Dombusha i Fishera oraz Kopydłowskich	1998 – część spółki Zakładów Mebli Giętych Formeg S.A.; 2003 – spółka-córka PFM Spółka z o.o.
Radomsko	Mieblarski	Fabryka Mebli Giętych FAMEG	1945/na bazie Fabryki Mebli Giętych Braci Thonet i Zakładu Produkcji Mebli Giętych Wunsche i Spółka	2002 – prywatyzacja; 2006 – postawione w stan likwidacji, 2005 – działła spółka z o.o. (spółka córka)
Wieruszów	Płyt i sklejek	Zakłady Płyt Wiórowych PROSPAN	1977	1997 – spółka Skarbu Państwa; 2004 – Pfeleiderer Prospan S.A.
Przemysł elektromaszynowy				
Biała Rawska	Metalowy	Zakłady Termotechniczne ELCAL	1969/produkcja grzejników i kotłów	2002 – prywatyzacja (ELCAL Machine & Technology spółka jawna)
Brzeziny	Elektrotechniczny i elektryczny	Zakład Transformatorów Radiowych ZATRA (oddział zakładów skierwickich)	1977/produkcji podzespołów indukcyjnych i elektronicznych	1992 – usamodzielnione; od 1995 r. INDEL Spółka z o.o.
Drzewica	Metalowy	Kombinat Wyrobów Nożowniczych i Nakryć Stołowych GERLACH	1945/na bazie Fabryki Wyrobów Stalowych „Bracia Kobylański poprzednio S. Gerlach w Warszawie	1995 – prywatyzacja (GERLACH S.A)
Głowno	Maszynowy	Fabryka Szliferek PONAR	1969/produkcja szlifierek i obrabiarerek	Po 1989 r. – spółka z o.o. (Fabryka Szlifierek FAS GŁOWNO)
	Maszynowy	Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne (własność woj-ska od 1951 r.)	1946/na bazie Towarzystwa Akcyjnego Fabryk Metalowych Norblin Bracia Buchi Vemer z Warszawy	1990 – prywatyzacja (wykupione przez Zasadę); 2005 – wykupione przez firmę HIMESA POLSKA (produkcja przędzy)
Koluszki	Metalowy	Zakłady Odlewnicze nr 5 ZOKO	1975	2002 – upadłość; 2004 – wykupione przez firmę HOCO (Koluski Foundry & Machinery Spółka z o.o.)

Miasto	Gałąź przemysłu	Nazwa zakładu	Rok uruchomienia	Dzieje zakładu po 1989 r.
Kutno	Maszynowy	Fabryka Maszyn Rolniczych AGROMET- KRAJ	1946/na bazie Fabryki Maszyn i Narzędzi Rolniczych (1880)	1991 – upadłość; na ich podstawie powstały Zakłady ROLMASZ; w 2002 r. wykupione przez UNIA S.A. z Grudziądza
	Elektrotechniczny i elektryczny	Zakłady Przemysłu Radiowego MIFLEX	1957	1995 – prywatyzacja; powstały MIFLEX-RELAX, MIFLEX MASZ i MIFLEX S.A.
	Maszynowy	Łęczyckie Zakłady Górnicze	1967/produkcja wyrobów metalowych (konstrukcje stalowe, maszyny górnicze, wagi przemysłowe)	2002 – spółka akcyjna (ŁZG Łęczycza S.A.)
Pabianice	Maszynowy	Fabryka Urządzeń Mechanicznych PONAR	Do 1949/na bazie Fabryki Maszyn i Odlewni W. Krusche i zakładów Jersaka/produkcja szliferek	1992 – prywatyzacja; 1998 – Fabryka Szliferek FUM S.A
	Maszynowy	Zakłady Budowy Maszyn Drogowych MADRO	1952	Po 1989 r. – upadłość
	Elektrotechniczny i elektryczny	Pabianickie Zakłady Żarówek POLAM	1946/na bazie Polskiej Fabryki Żarówek OSRAM S.A. (1923)	1992 – prywatyzacja; od 1996 r. PHILLIPS
Piotrków Trybunalski	Maszynowy	Pabianicka Fabryka Narzędzi PAFANA	Do 1949/na bazie przedwojennych zakładów narzędzi rzemieślniczych/produkcja noży tokarskich	1996 – prywatyzacja (Pabianicka Fabryka Narzędzi PAFANA S.A.)
	Maszynowy	Fabryka Maszyn Szklarskich WITROMA	1948	2007 – upadłość
	Maszynowy	Fabryka Maszyn Górniczych PIOMA	1956	Po 1989 r. – spółka akcyjna; 2000 – oddzielenie od FMG PIOMA odlewni (PIOMA-ODLEWNIA)

					2008 – wyodrębnienie się produkcji konstrukcji wielkogabarytowych (PIOMA INDUSTRY; od 2010 r. ZAMET INDUSRTY S.A.)
	Metalowy	Zakład Okuć Budowlanych METALPLAST		1947/na bazie zakładów Joela i spółki	2003 – prywatyzacja (pozostają w stanie likwidacji)
Przedbórz	Metalowy	Zakłady Narzędzi Gospodarczych Koneckiego Przedsiębiorstwa Przemysłu Terenowego		1945/na bazie Fabryki Wyrobów Ostrych, Stalowych i Galanterii Drzewnej STALDRZEW Wójcickiego	1992 – upadłość; wykupione przez firmę TECHMŁOT z Bydgoszczy, od 2007 r. ROMANIK S.A.
Radomsko	Maszynowy	Fabryka Maszyn RADOMSKO		1949/na bazie Kryzel i Wojakowski – Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza	1994 – spółka akcyjna (Fabryka Osi Napędowych)
	Metalowy	Fabryka Druku i Wyrobów z Druków		1951/na bazie Fabryki Przemysłu Metalurgicznego METALURGIA (1879)	1990 – spółka Skarbu Państwa METALURGIA S.A.; 2005 – prywatyzacja; 2009 – wykupiona przez Hutę Trzynieć
Rawa Mazowiecka	Metalowy	Zakłady Narzędzi RAFAN		1956/Fabryka Ostrzy do Golenia	2007 – upadłość
Sieradz	Metalowy	Zakłady Mechaniczne CHEMITEX		1973/filia łódzkich Zakładów Mechanicznych Przemysłu Włókien Sztucznych ZAMWES; 1988 r. usamo-dzielnione	1999 – spółka z o.o.
	Elektrotech-niczny i elektroniczny	Zakłady Transformatorów Radiowych T-1 ZATRA		1957	2006 – wykupione przez OPTIMUS S.A. (produkcja komputerów); 2008 – upa-dłość
Skierzwice	Elektrotech-niczny i elektroniczny	Zakłady Urządzeń Odpylających i Wentylacyjnych RAWENT		1960	2010 – upadłość
	Maszynowy	Fabryka Urządzeń Odlewniczych FUMOS		1958	2007 – upadłość

Miasto	Gałąź przemysłu	Nazwa zakładu	Rok uruchomienia	Dzieje zakładu po 1989 r.
Skiermiewice	Elektrotechniczny i elektroniczny	Zakłady Rdzeni i Magnesów Ferrytowych POLFER	1968	2010 – upadłość
Wieluń	Maszynowy	Zakład Urządzeń Galwanicznych i Lakierniczych	1945	1995 – prywatyzacja
Zduńska Wola	Maszynowy	Fabryka Maszyn Wókienniczych POLMATEX-WOLMA	1947/na bazie Fabryki Krosien Bawlnianych FAKROBA	1997 – prywatyzacja
Zgierz	Maszynowy	Zakłady Urządzeń i Elementów Technicznych Przemysłu Lekkiego ZUT	Do 1947/na bazie zakładów Hoffmana (1871)	Obecnie Zakład Urządzeń i Systemów Transportu Wewnętrznego ZUT
Żychlin	Elektrotechniczny i elektroniczny	Zakłady Wytwórcze Maszyn Elektrycznych i Transformatorów EMIT im. W. Piecka)	1945/na bazie Zakładów Elektromechanicznych Rohm-Zieliński S.A. (1921)	1991 – spółka akcyjna; 2002 – podział na Zakład Maszyn Elektrycznych EMIT S.A. (Grupa Cantori), EV Żychlińskie Transformatory (obecnie Fabryka Transformatorów w Żychlinie) i Zakład Narzędziowy NARMOD Sp. z o.o.; MICEL Sp. z o.o. (produkcja materiałów elektroizolacyjnych)
GÓRNICtwo I PRZEMySŁ ENERGETYCZNY				
Bełchatów	Górnictwo węgla brunatnego	Państwowa Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów	1975 (początek budowy)	1998 – spółka akcyjna
	Energetyczny	Elektrownia Bełchatów	1981	1998 – spółka akcyjna
Łęczyca	Górnictwo rud żelaza	Łęczyckie Zakłady Górnicze	1955	1992 – zaprzestano eksploatacji

Przemysł lekki				
Aleksandrów Łódzki	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Pończosznego SANDRA	1945/na bazie 46 przedwojennych zakładów pończosniczo-dziewiarskich	2005 – upadłość
Bełchatów	Włókienniczy	Bełchatowskie Zakłady Przemysłu Bawełnianego	1947/na bazie zakładów Frajtagai mniejszych zakładów bawełnianych	Po 1989 r. – upadłość
Błaszki	Skórzany	Łódzkie Zakłady Przemysłu Skórzanego SKOGAR	1951/na bazie Spółdzielni Pracy Szewców (lata 30. XX w.)	2002 – upadłość
Brzeziny	Odzieżowy	Odzieżowa Spółdzielnia Pracy im. Nowotki	1945/na bazie Chrześcijańskiej Spółdzielni Krawieckiej (1936; produkcja garniturów)	Połączone w 1971 r. z BZPO DAMINA
	Odzieżowy	Brzezińskie Zakłady Przemysłu Odzieżowego DAMINA	1945	1993 – prywatyzacja; 2002 – upadłość
	Odzieżowy	Powiatowa Strażacka Wytwórnia Krawiecka	1958 (produkcja umundurowania strażackiego)	Obecnie Wytwórnia Umundurowania Strażackiego
Głowno	Odzieżowy	Spółdzielnia Pracy Krawieckiej im. Bytomskiej	1950	1989 – prywatyzacja (Gorseciarska Spółdzielnia Pracy GŁOWNO)
Konstantynów Łódzki	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Wełnianego KONSTILANA	1950/na bazie 22 przedwojennych zakładów wełnianych	1998 – upadłość
Łask	Odzieżowy	Zakłady Przemysłu Odzieżowego WÓLCZANKA	1965	1991 – KASTOR spółka akcyjna
Łęczyca	Włókienniczy	Łęczyckie Zakłady Przemysłu Wełnianego WATINA	1970	2007 – COMFORT (produkcja włókien wysokopruszystych)
Łowicz	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Pończosznego SYNTAX	1969	2002 – spółka z o.o.
Opoczno	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Wełnianego OPOCZNO	1973	2001 – prywatyzacja (OPTEX S.A)

Miasto	Gałąź przemysłu	Nazwa zakładu	Rok uruchomienia	Dzieje zakładu po 1989 r.
Ozorków	Odzieżowy	Zakłady Przemysłu Konfekcyjnego LATONA	1973	2000 – upadłość
	Włókienniczy	Ozorkowskie Zakłady Przemysłu Bawełnianego MORFEO	1945/na bazie Towarzystwa Schlosserowskiej Przędzalni Bawełny w Ozorkowie (1894)	2000 – upadłość
Pabianice	Włókienniczy	Pabianickie Zakłady Przemysłu Włókiennego PAWELANA	Do 1949/na bazie Towarzystwa Akcyjnego Braci Baruch (1898)	Po 1989 r. – upadłość
	Włókienniczy	Pabianickie Zakłady Przemysłu Bawełnianego PAMOTEX	1950/na bazie Towarzystwa Akcyjnego Fabryk WYROBÓW Bawełnianych KRUSCHE i Ender	Po 1989 r. – upadłość
	Włókienniczy	Pabianickie Zakłady Środków Opatrunkowych PASO	1950/wydzielone z PZPB PAMOTEX	Po 1989 r. – upadłość
	Włókienniczy	Zakłady Tkanin Technicznych	1950/wydzielone z PZPB PAMOTEX	Po 1989 r. – upadłość
Piotrków Trybunalski	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Dziewiarskiego SIGMATEX	1947/na bazie Piotrkowskiej Manufaktury (1894)	1992 – prywatyzacja; 2002 – przeniesione do innych budynków
Poddębice	Odzieżowy	Zakłady Przemysłu Odzieżowego PRÓCHNIK	1965	Po 1989 r. – spółka akcyjna; 2008 – likwidacja zakładów produkcyjnych
Radomsko	Odzieżowy	Zakłady Konfekcyjne DANUTA	1970	2005 – upadłość
Rawa Mazowiecka	Odzieżowy	Zakłady Przemysłu Odzieżowego PRÓCHNIK	1968	Po 1989 r. – spółka akcyjna; 2008 – likwidacja zakładów produkcyjnych
Sieradz	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Dziewiarskiego SIRA	1957	1995 – upadłość
Szadek	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Dziewiarskiego SIRA	1963	1995 – upadłość

Tomaszów Mazowiecki	Włókienniczy	Fabryka Dywanów WELTOM	1945/na bazie Zakładów Rolanda	1992 – prywatyzacja (WELTOM S.A.)
	Włókienniczy	Tomaszowska Fabryka Filców Technicznych	1945/na bazie Lüdert i Müller – Fabryka Filców i Tkanin Technicznych (1935)	1998 – spółka z o.o.
	Włókienniczy	Mazowieckie Zakłady Przemysłu Wełnianego MAZOVIA	1947/1964 połączone Mazowieckie Zakłady Przemysłu Wełnianego i Tomaszowskie Zakłady Przemysłu Wełnianego (na bazie Zakładów Landsberga, Tomaszowskiej Przędzalni Wełny Czesankowej, fabryce Piescha i fabryce Kiersta)	2008 – upadłość
	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Wełnianego im. Nowotki TOMTEX	1947/na bazie Fabryki Materiałów Wełnianych Borstein	1995 – spółka akcyjna
	Skórzany	Zakłady Przemysłu Skórzanego TOMSKÓR	1945	1996 – upadłość
	Odzieżowy	Zakłady Przemysłu Odzieżowego PRÓCHNIK	1960	Po 1989 r. spółka akcyjna; 2008 – likwidacja zakładów produkcyjnych
	Odzieżowy	Zakłady Przemysłu Odzieżowego WÓLCZANKA	1965	Po 1989 r. – spółka akcyjna
	Włókienniczy	Fabryka WYROBÓW FROTOWYCH i KOCOWYCH ZWOLTEX	1946/na bazie połączonych mniejszych zakładów przedwojennych	2001 – prywatyzacja
	Włókienniczy	Zduńskowolskie Zakłady Przemysłu Dzwierskiego WOLA	1945	2005 – prywatyzacja (część grupy FERAX)
	Włókienniczy	Zelowskie Zakłady Przemysłu Bawełnianego FANAR	1946/na bazie przedsiębiorstw Rajcherta, Jersaka, Stamy i Rectawa	1993 – upadłość
Zgierz	Włókienniczy	Zgierskie Zakłady Przemysłu Wełnianego im. Dąbrowskiego FRESCO	1949/na bazie zakładów Borsta, Wittkego, Gustche i innych	1993 – upadłość

Miasto	Gałąź przemysłu	Nazwa zakładu	Rok uruchomienia	Dzieje zakładu po 1989 r.
Zgierz	Włókienniczy	Zgierskie Zakłady Przemysłu Węlnianego im. Pietrusińskiego ZELTOR	1949/na bazie mniejszych zakładów	2003 – upadłość
	Włókienniczy	Zakłady Przemysłu Bawełnianego im. gen. Waltera	Do 1947/na bazie zakładów Possełta	1990 – na ich bazie powstało MAG-RYS (przerób bawełny)
	Odzzieżowy	Zakłady Przemysłu Odzieżowego ZETA	Do 1947/na bazie zakładów konfekcyjnych utworzonych w czasie II wojny światowej	Po 1989 r. – upadłość
Przemysł mineralny				
Działoszyn	Cementowo-wapienniczy	Łódzki Kombinat Cementowo-Wapienniczy	1961 (Warta I), 1971 (Warta II); połączone w 1974 r.	1994 – prywatyzacja (Cementownie WARTA S.A.)
Opoczno	Ceramiczny	Zespół Zakładów Płytek Ceramicznych OPOCZNO	1945/na bazie Towarzystwa Akcyjnego Zakładów Ceramicznych Dziewulski i Lange (1883)	2000 – prywatyzacja (OPOCZNO S.A.)
Piotrków Trybunalski	Szklarski	Huta Szkła Gospodarczego HORTENSJA	1945/na bazie Huty Szkła Anna (1889)	2009 – upadłość
	Szklarski	Huta Szkła Okiennego KARA	1945/na bazie Piotrkowskiego Przemysłu Szklanego – Huta Szkła Kara (1897)	2001 – spółka akcyjna; 2005 – na jej podstawie powstała Huta Szkła FENIKS 2
	Szklarski	Huta Szkła FENIKS	1945/na bazie Huty Szkła Feniks (1923)	2004 – prywatyzacja
Radomsko	Szklarski	Huta Szkła Gospodarczego RADOMSKO	lata 50. XX w./na bazie Huty Szkła Gospodarczego ROZALIA (1920)	2009 – upadłość
Sulejów	Cementowo-wapienniczy	Zakłady Przemysłu Wapienniczego SULEJÓW	1945/na bazie wapienników PERESWIT (1901)	2002 – upadłość

Zduńska Wola	Materiałów budowlanych	Fabryka Domów FaDom	Lata 70. XX w.	1996 – tereny FD FaDom przejęte przez firmę MABUDO (betonowe i żelbetonowe konstrukcji budowlane)
Przemysł spożywczy				
Łowicz	Przetwórstwo owocowo-warzywne	Zakłady Przemysłu Warzywno-Owocowego AGROS-ŁOWICZ	1965	1990 – prywatyzacja (część grupy kapitałowej AGROS-NOVA)
	Mleczarski	Okragowa Spółdzielnia Mleczarska w Łowiczu	1945/na bazie Spółdzielni Mleczarskiej Parowej (1930)	Dziła obecnie
Pabianice	Mięsny	Państwowe Zakłady Mięsne	1945/na bazie rzeźni miejskiej (1931)	1992 – prywatyzacja (Zakłady Mięsne PAMSO)
Sieradz	Przetwórstwo owocowo-warzywne	Wytwórnia Win Owocowych WINEKTA	1945/na bazie browaru Trąbaczynskiego (1878)	2010 – upadłość
	Gorzelniczy	Zakłady Przemysłu Spirytusowego POLMOS	1946/na bazie Sieradzkich Zakładów Przemysłu PRZEMGOR (1907)	2011 – upadłość
Wieluń	Cukrowniczy	Cukrownia Wieluń	1945/na bazie przedwojennej cukrowni WIELUŃ (1912)	2004 – upadłość

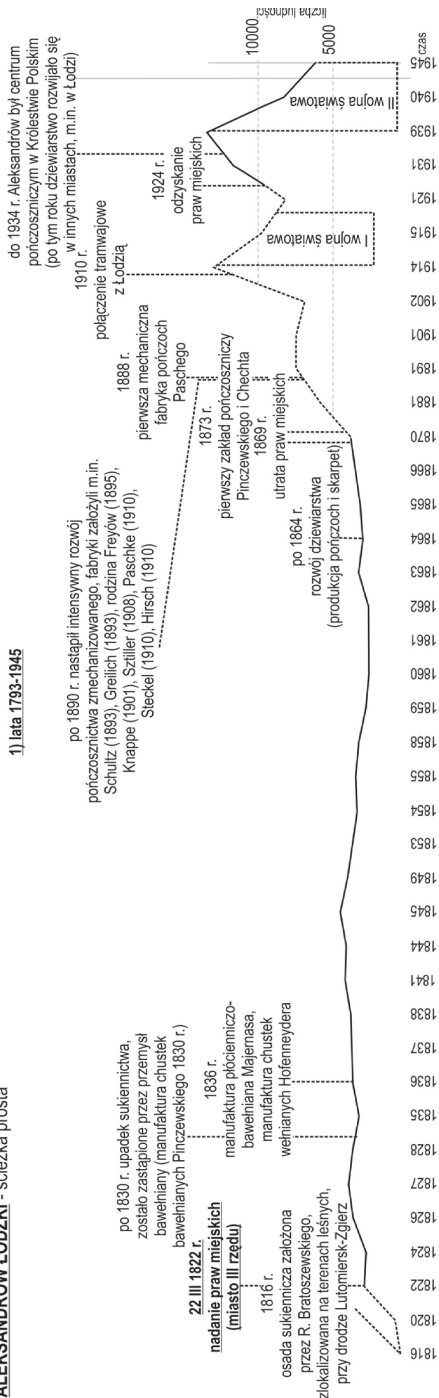
Źródło: opracowanie własne.

Załącznik 2

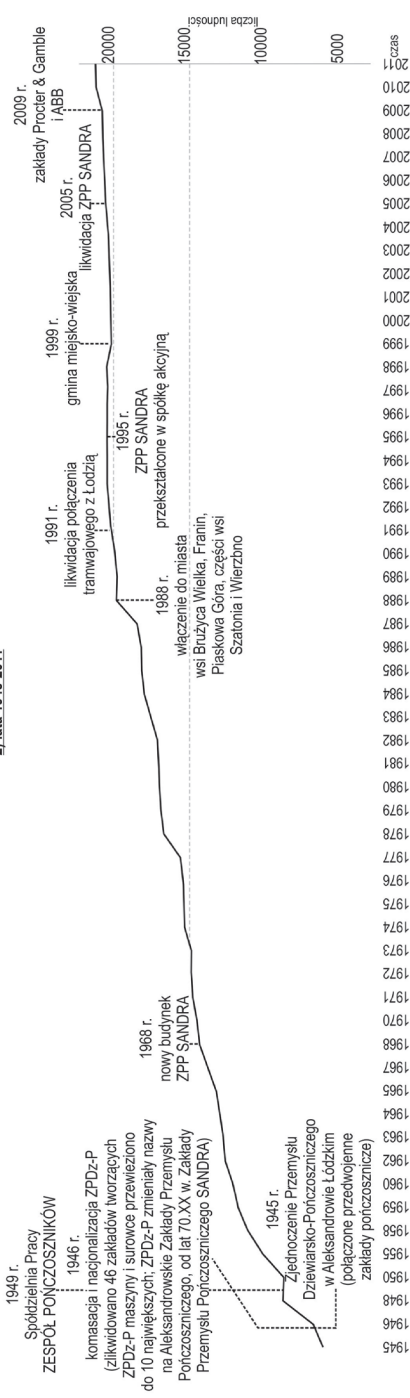
Szczegółowe ścieżki rozwoju badanych miast województwa łódzkiego

ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI - ścieżka prosta

1) lata 1793-1945



2) lata 1945-2011



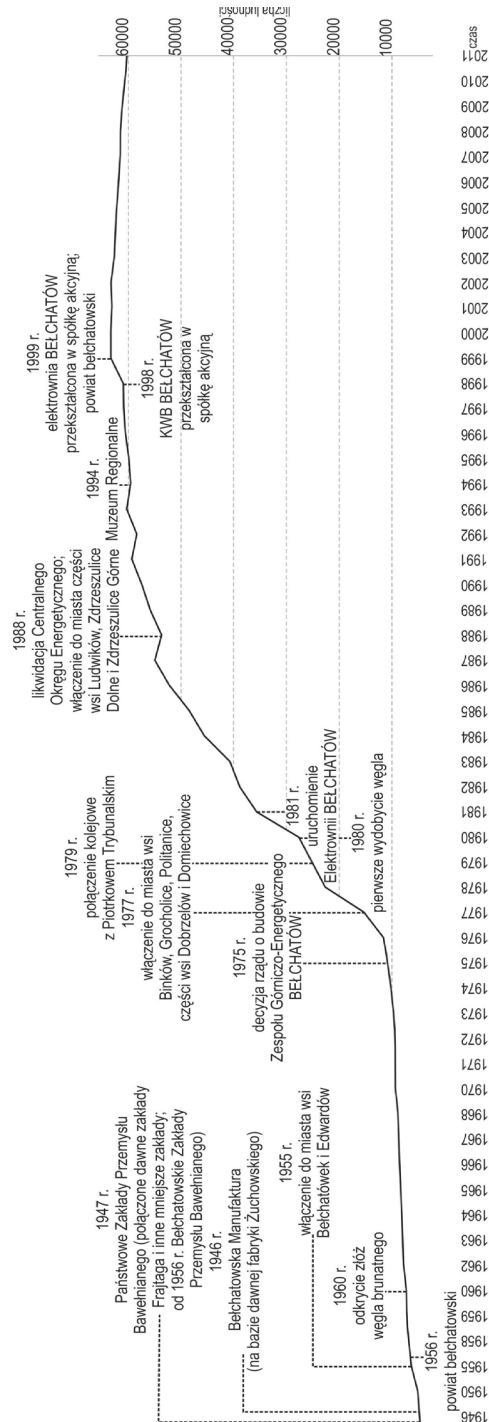
Źródło: opracowanie własne na podstawie Janiszewska, Klima 2007, Jędrzyńska 1954, Lutosławski 2006, Pietras 2006, 2012, Pietrak 2002, Pol 2010, Tulaj Wrobel 1992, Wlazłowicz-Pietras 2002, www.aleksandrow-łodzki.pl [data wejścia 14.04.2014 r.]

BELCHATÓW - ścieżka złożona

1) okres do 1945 r.

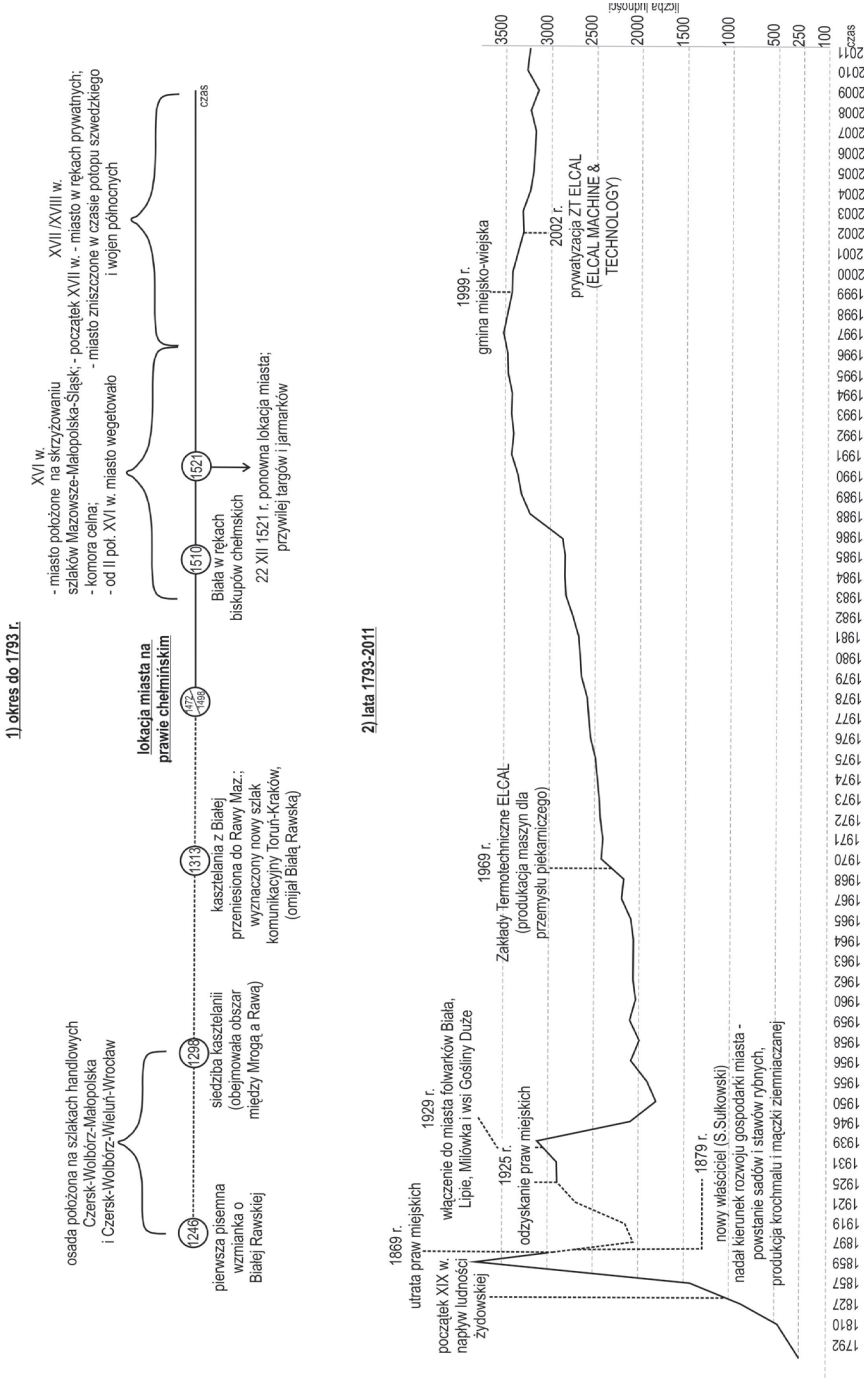


2) lata 1945-2011

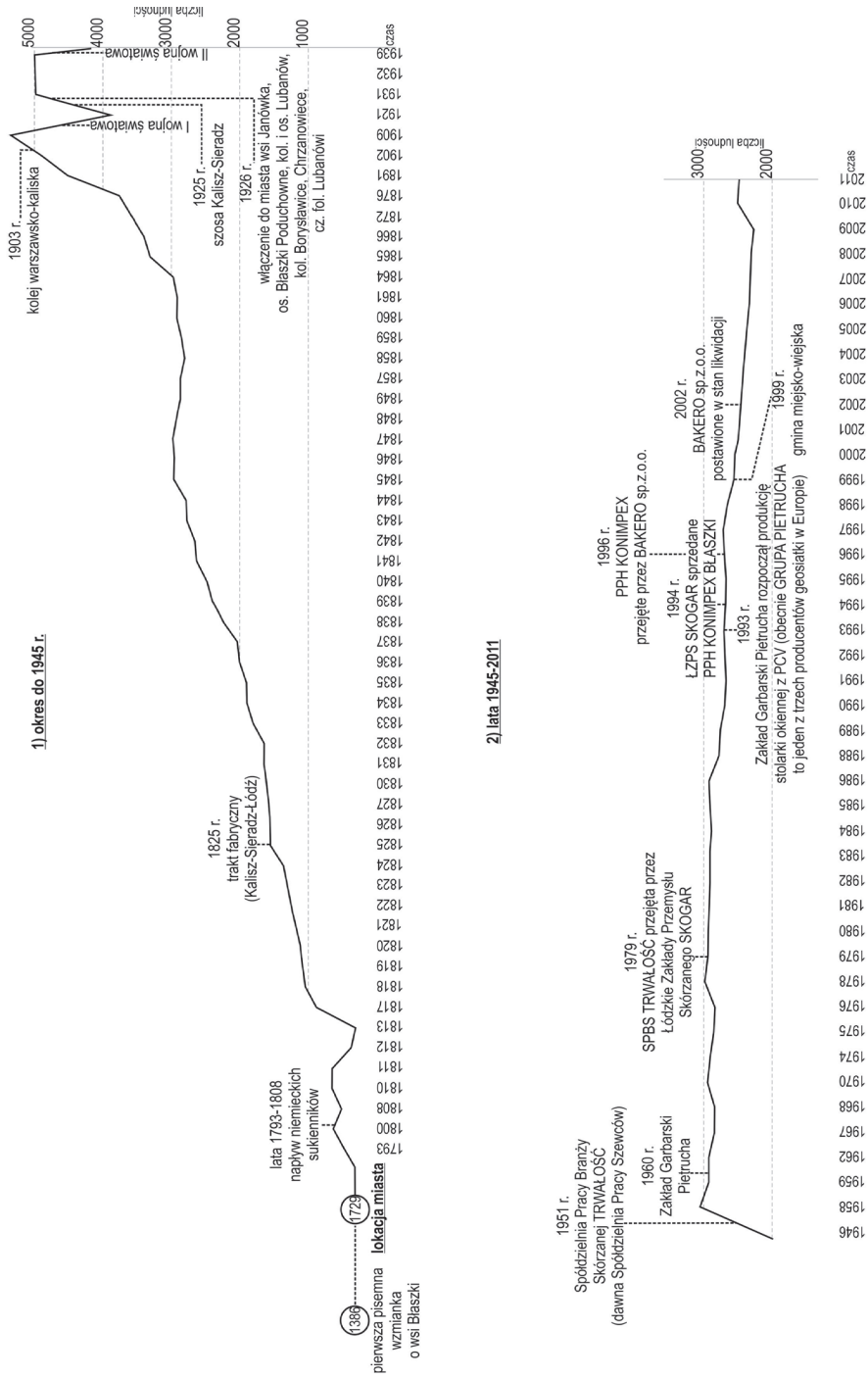


Źródło: opracowanie własne na podstawie Brzeziński, Gramsz 2008; Godzikiewicz, Kulesza 2006; Michalski 1989; Niznik, Pączek 1979; Rogut, Mierzwa 2005; Zawiski 1967; www.belchatow.pl [data wejścia 14.04.2014 r.]

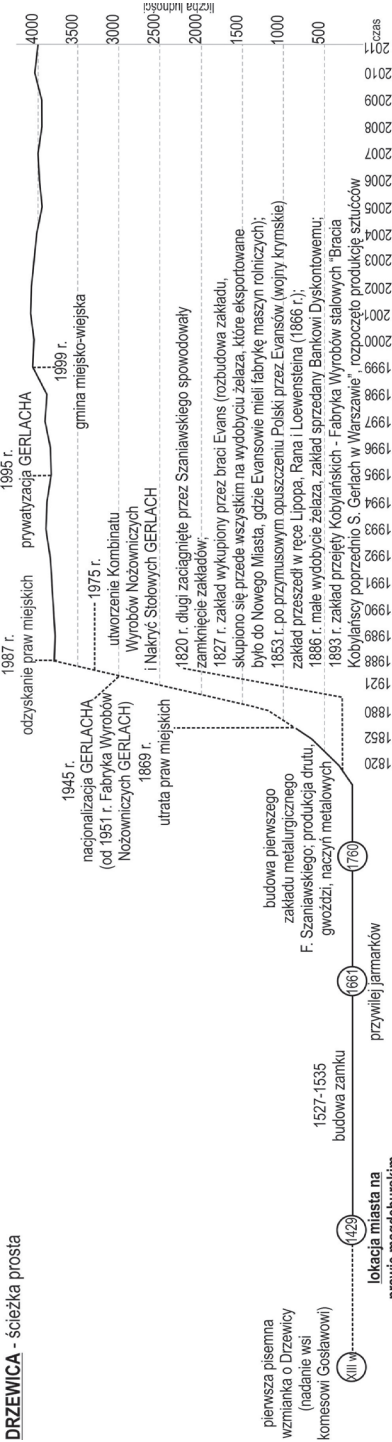
BIALA RAWSKA - ścieżka prosta



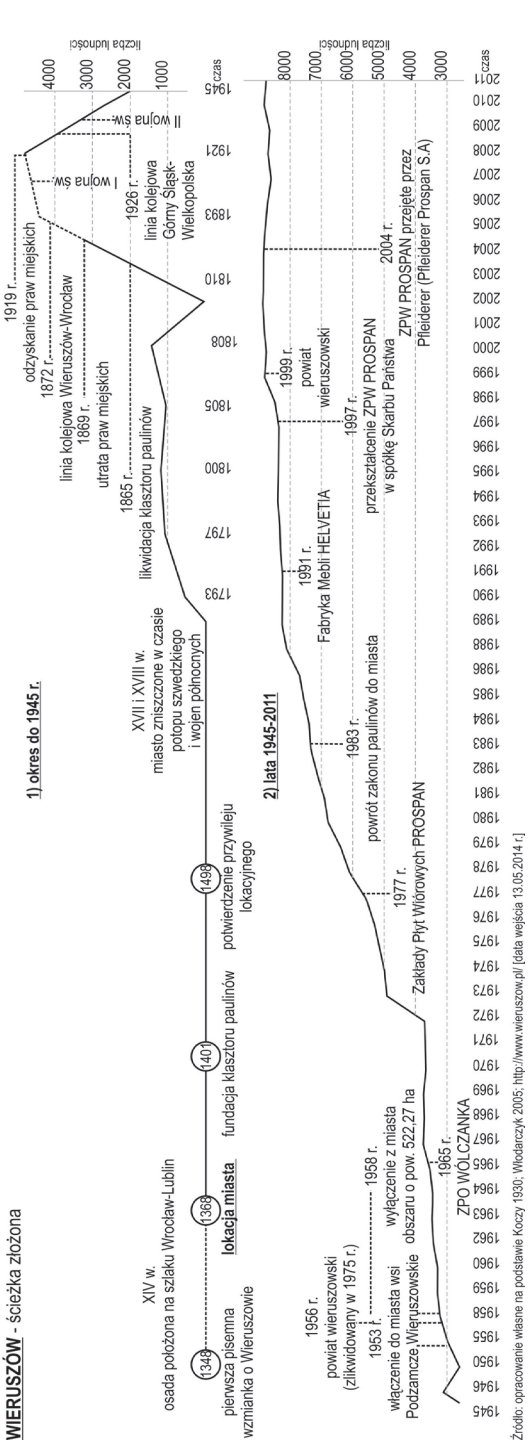
Źródło: opracowanie własne na podstawie Lysionowski 2010; www.balarawska.pl [data wejścia 14.04.2014 r.]

BLĄSZKI - ścieżka prosta

DRZEWICA - ścieżka prosta



WIERUSZÓW - ścieżka złożona

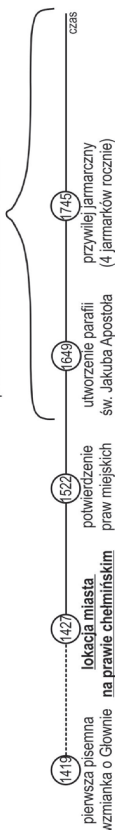


GŁÓWNO - ścieżka prosta

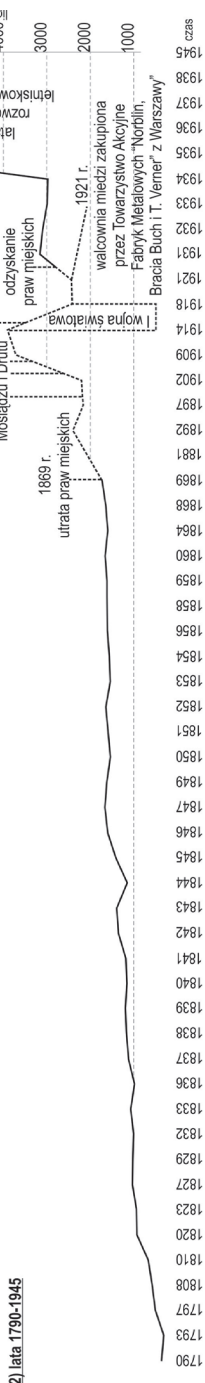
1) okres do 1793 r.

XVII/XVIII W.

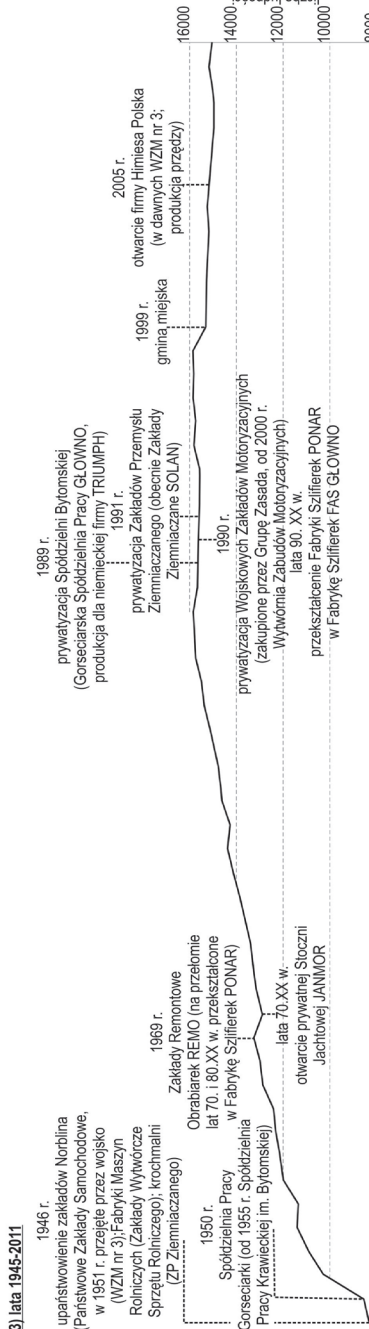
- miasto zniszczone w czasie potopu szwedzkiego i wojen północnych
- do lat 30 XVIII w. miasto miało jednocześnie kilku właścicieli, co znacznie utrudniało jego rozwój;
- od lat 30 XVIII w. rozpoczęło się w mieście osadnictwo żydowskie; - położone na drodze Warszawa-Wrocław



2) lata 1790-1945

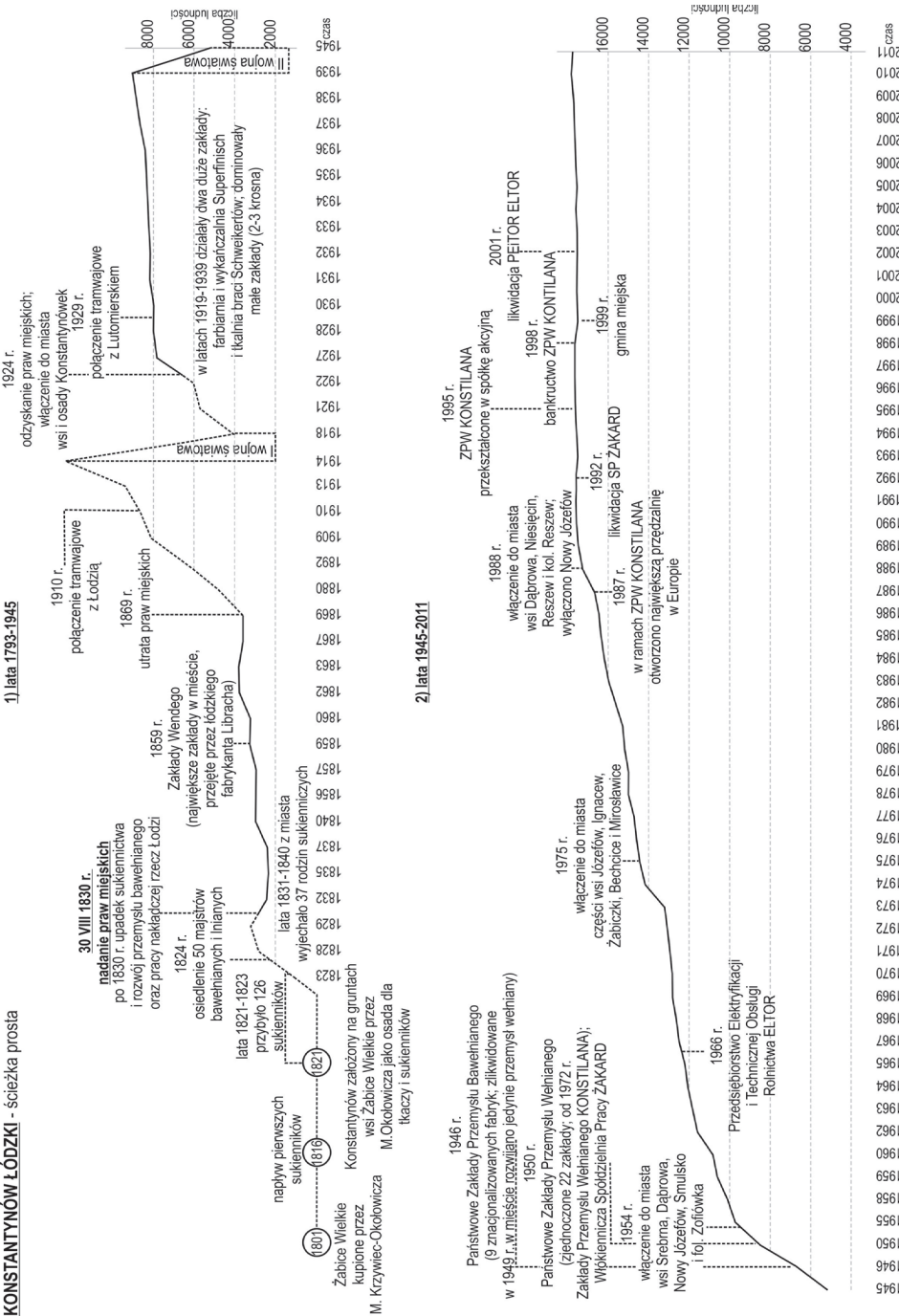


3) lata 1945-2011



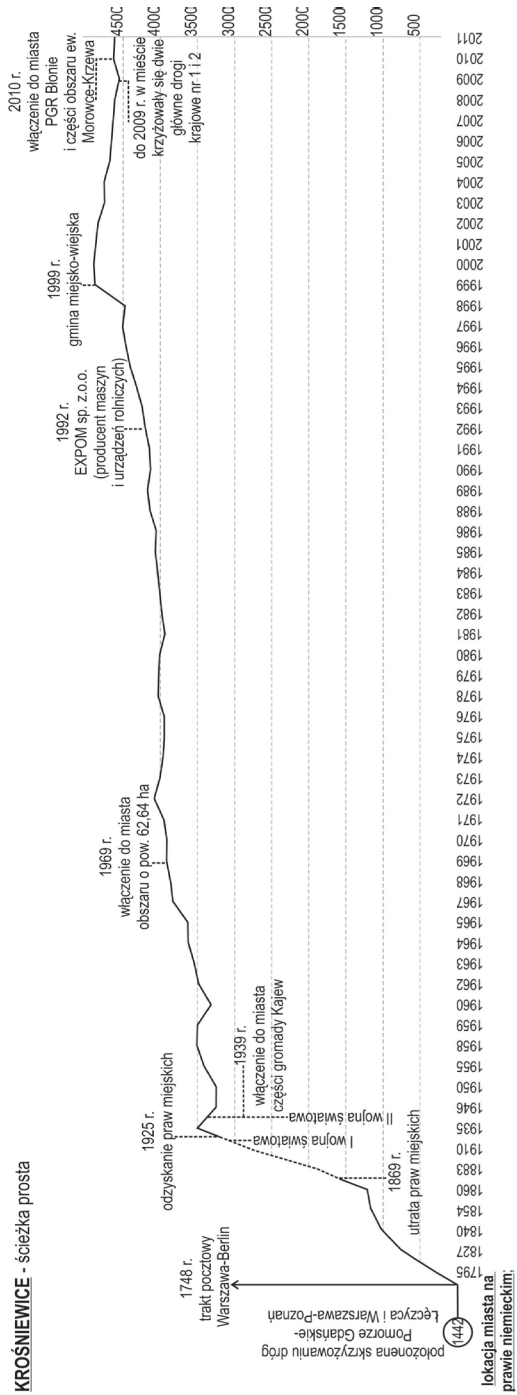
Źródło: opracowanie własne na podstawie Allman, Kaczmarek 2002; Jakóbczyk-Gryszkiewicz 2002, Nartowicz-Kot (red.) 2010; www.glowno.pl [data wejścia 17.04.2014 r.]

KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI - ścieżka prosta



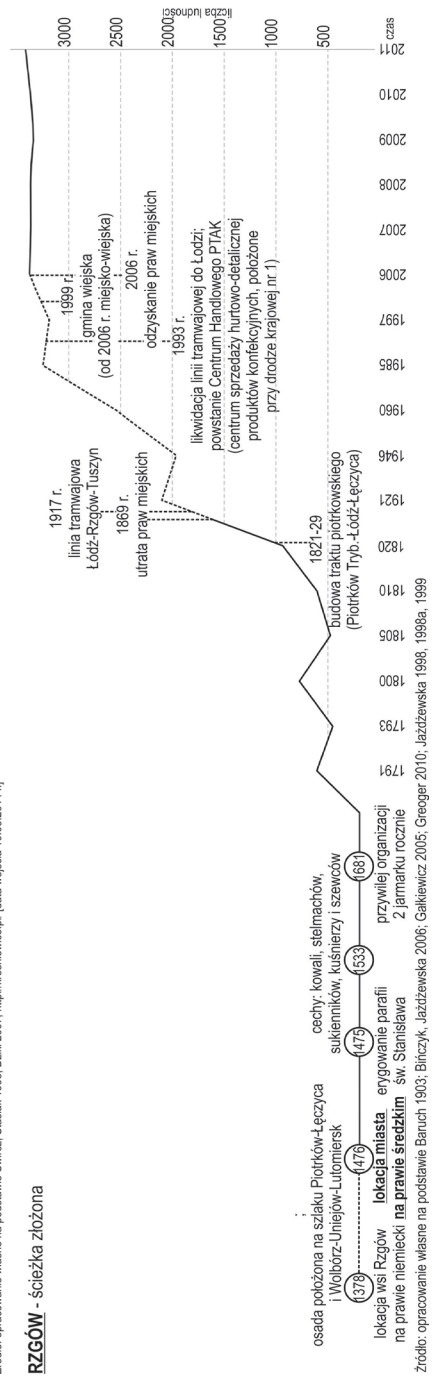
Źródło: opracowanie własne na podstawie Narutowicz-Kot (red.) 2006; <http://portal.konstantynow.pl> [data wejścia 13.05.2014 r.]

KROŚNIEWICE - ścieżka prosta



Źródło: opracowanie własne na podstawie Śwircz, Słasiak 1998; Dził 2007; <http://krosniewice.pl/> [data wejścia 10.05.2014 r.]

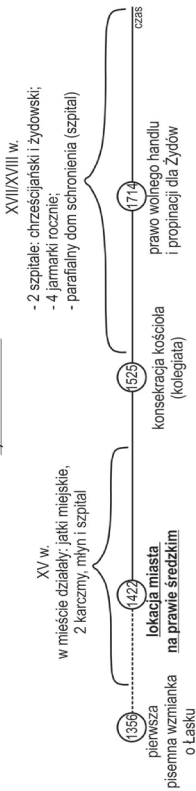
RZGÓW - ścieżka złożona



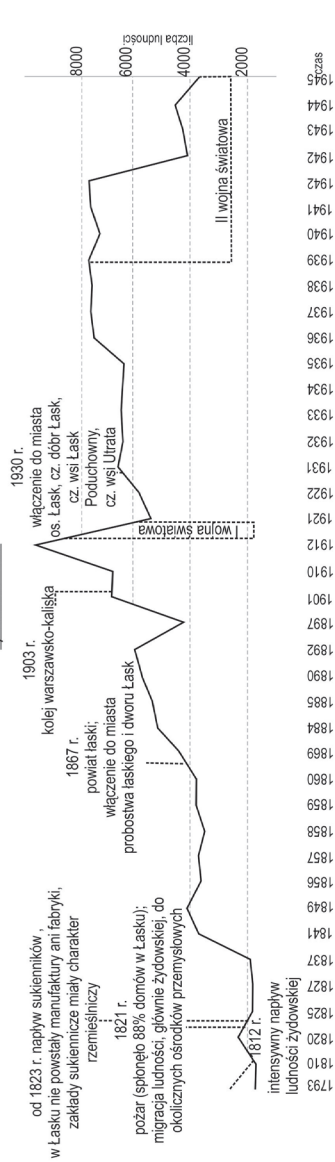
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banuch 1903; Brliczyk, Jazdzewska 2006; Galkiewicz 2005; Greger 2010; Jazdzewska 1998, 1999

ŁASK - ścieżka złożona

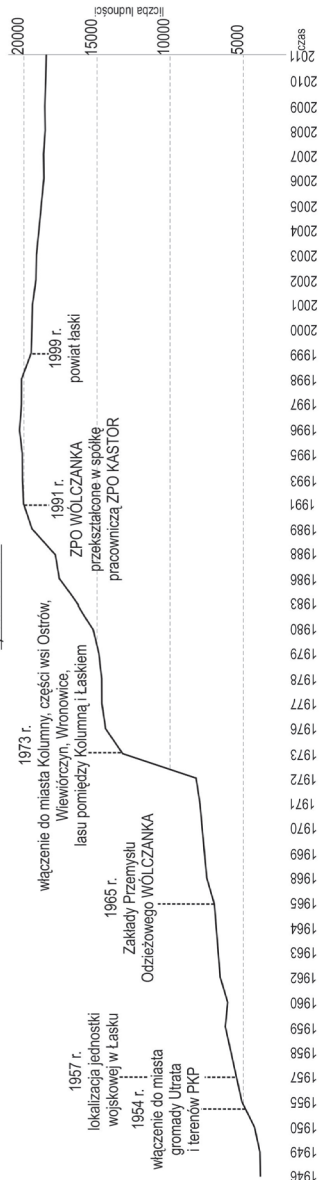
1) okres do 1793 r.



2) lata 1793-1945



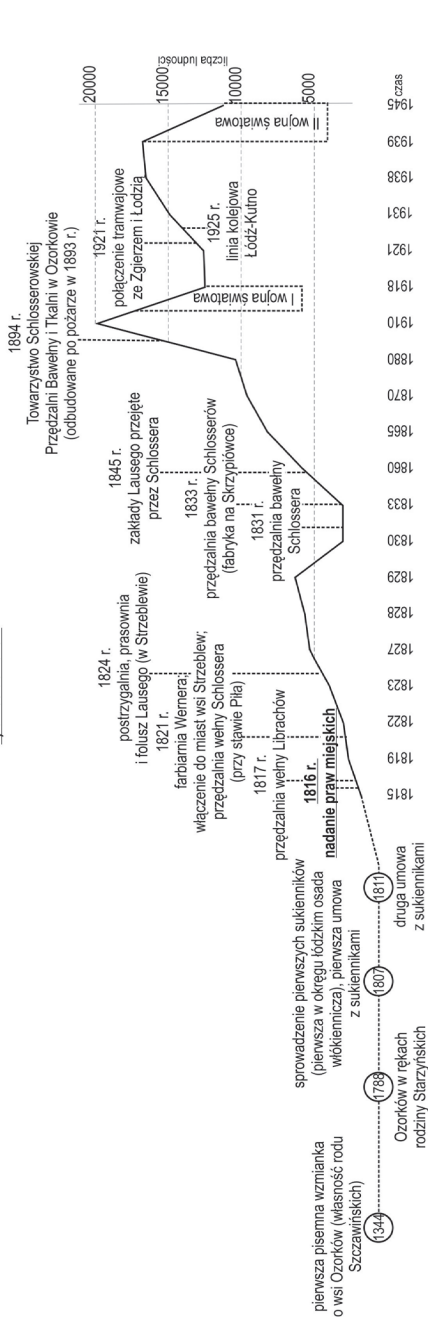
2) lata 1945-2011



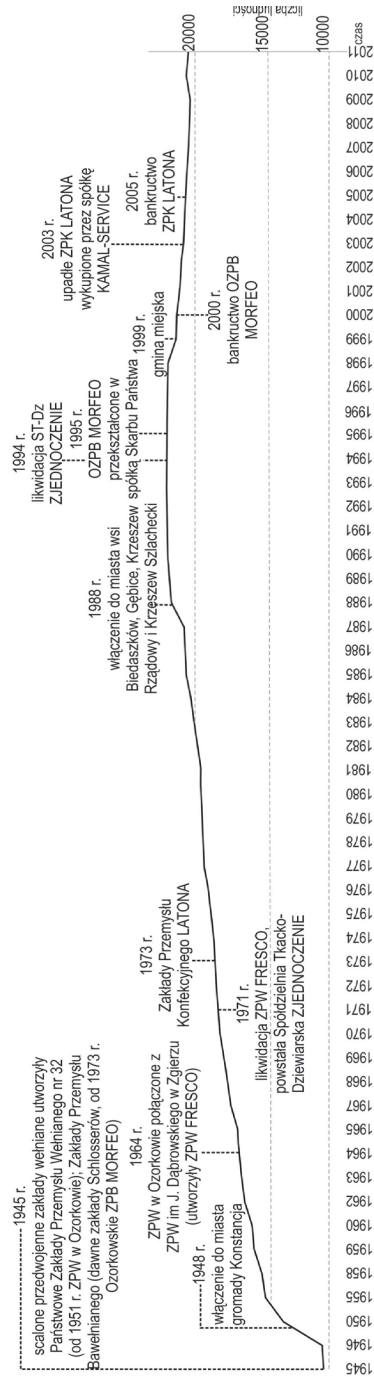
Źródło: opracowanie własne na podstawie Matczak 1998; Smolowski (red.) 1988; www.lask.pl [data wejścia 04.04.2014 r.]

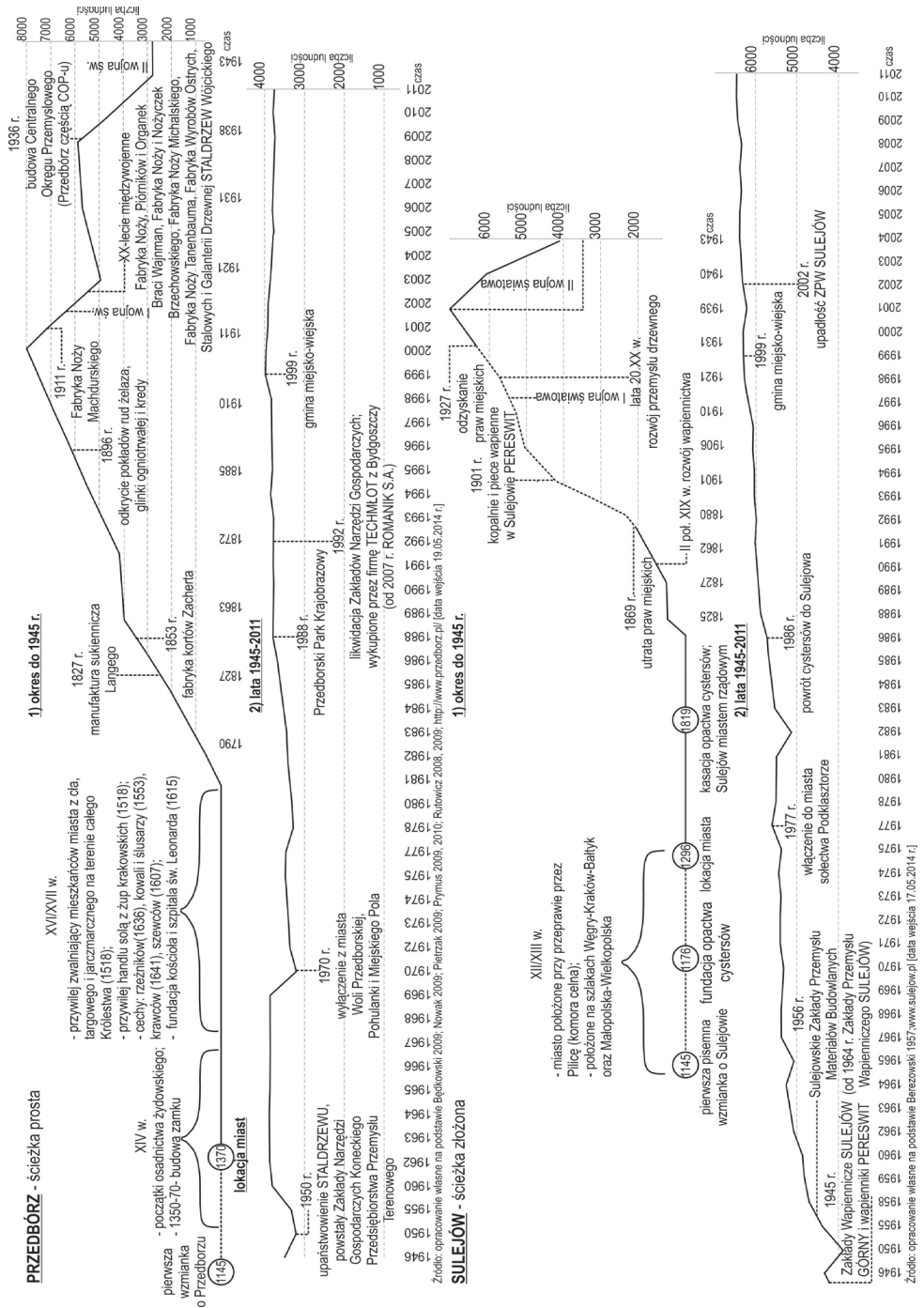
OZORKÓW - ścieżka prosta

1) okres do 1945 r.

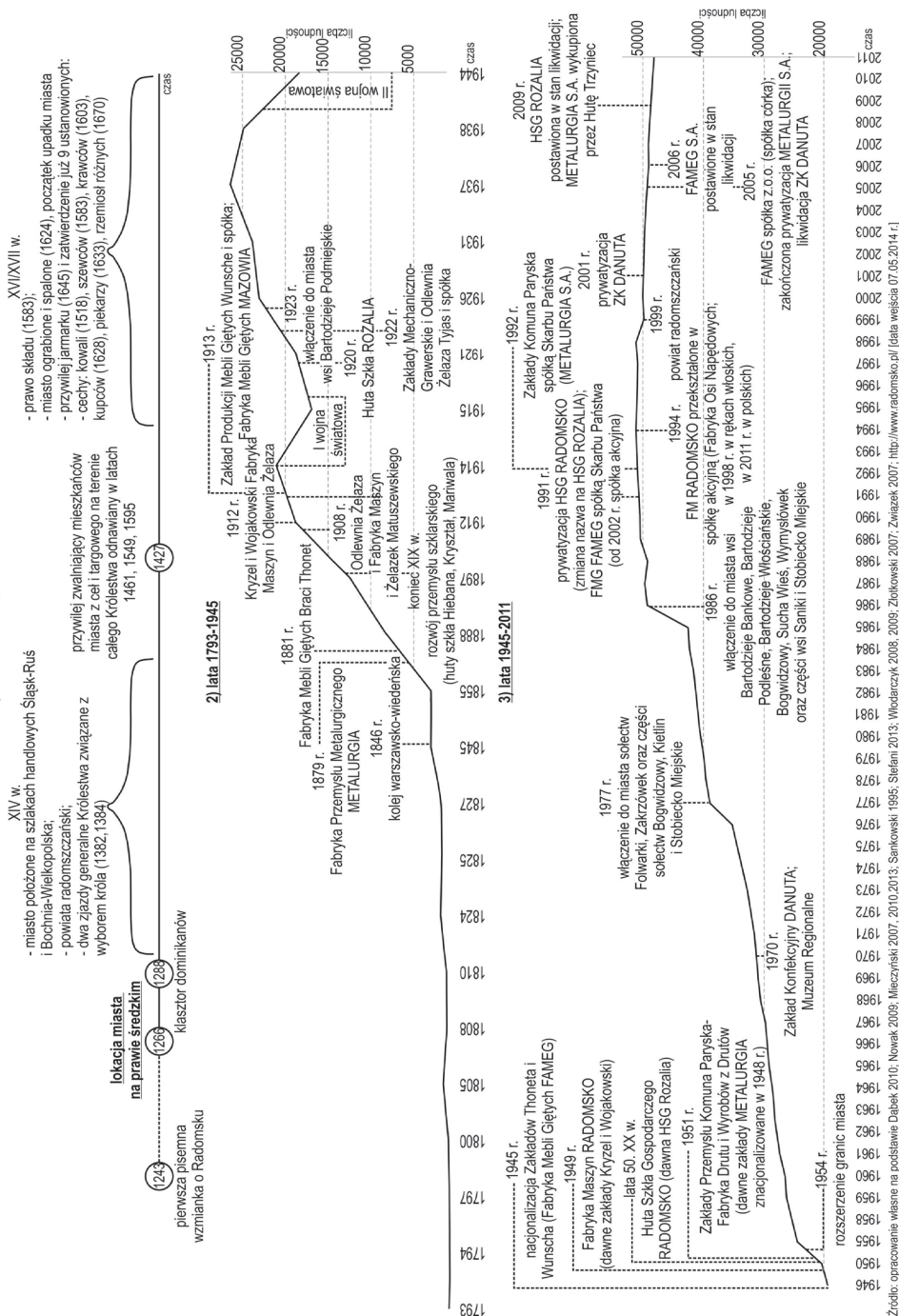


2) lata 1945-2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie Góry, Luczak 2009; Rosiak 1983; <http://www.umozorkow.pl/> [data wejścia 13.05.2014 r.]



RADOMSKO - ścieżka wielokrotnie złożona

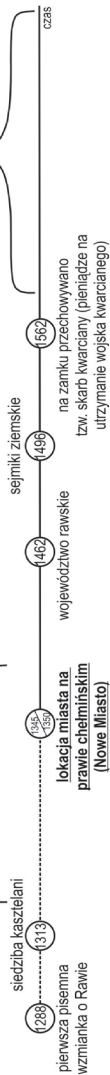


RAWA MAZOWIECKA - ścieżka złożona

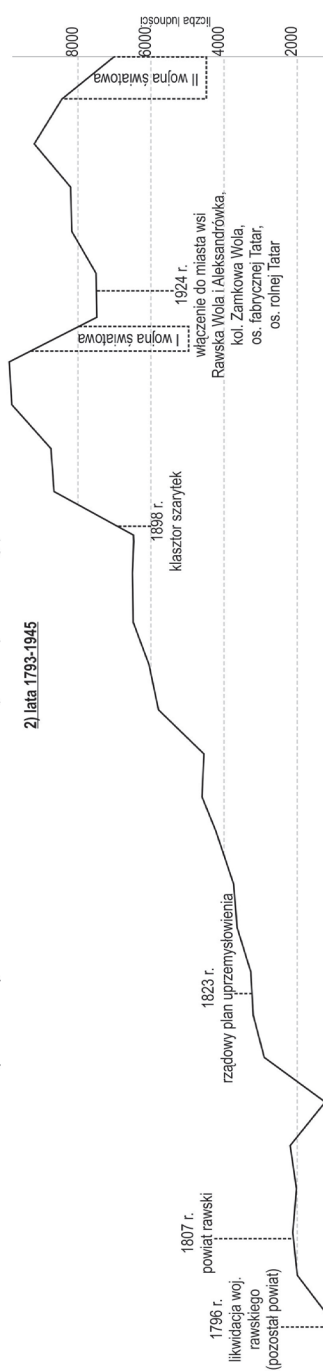
1) okres do 1793 r.

XIV w.
- fundacja klasztoru augustianów (1353)
i benedyktynów (1374);
- budowa zamku (1355-1370)

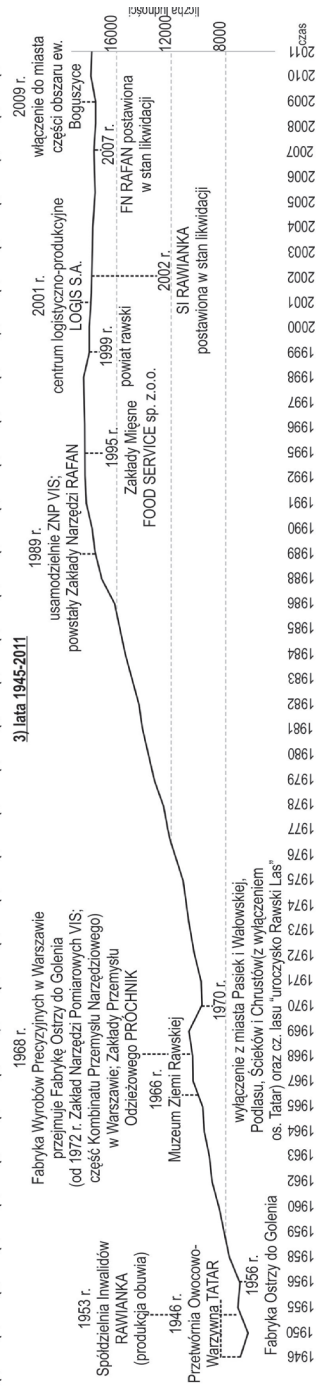
XVIII/XVIII w.
- fundacja klasztoru (1612) i kolegium (1622) jezuitów;
- miasto zniszczone w czasie potopu szwedzkiego
i wojen północnych;
- utworzenie osady żydowskiej (1775)



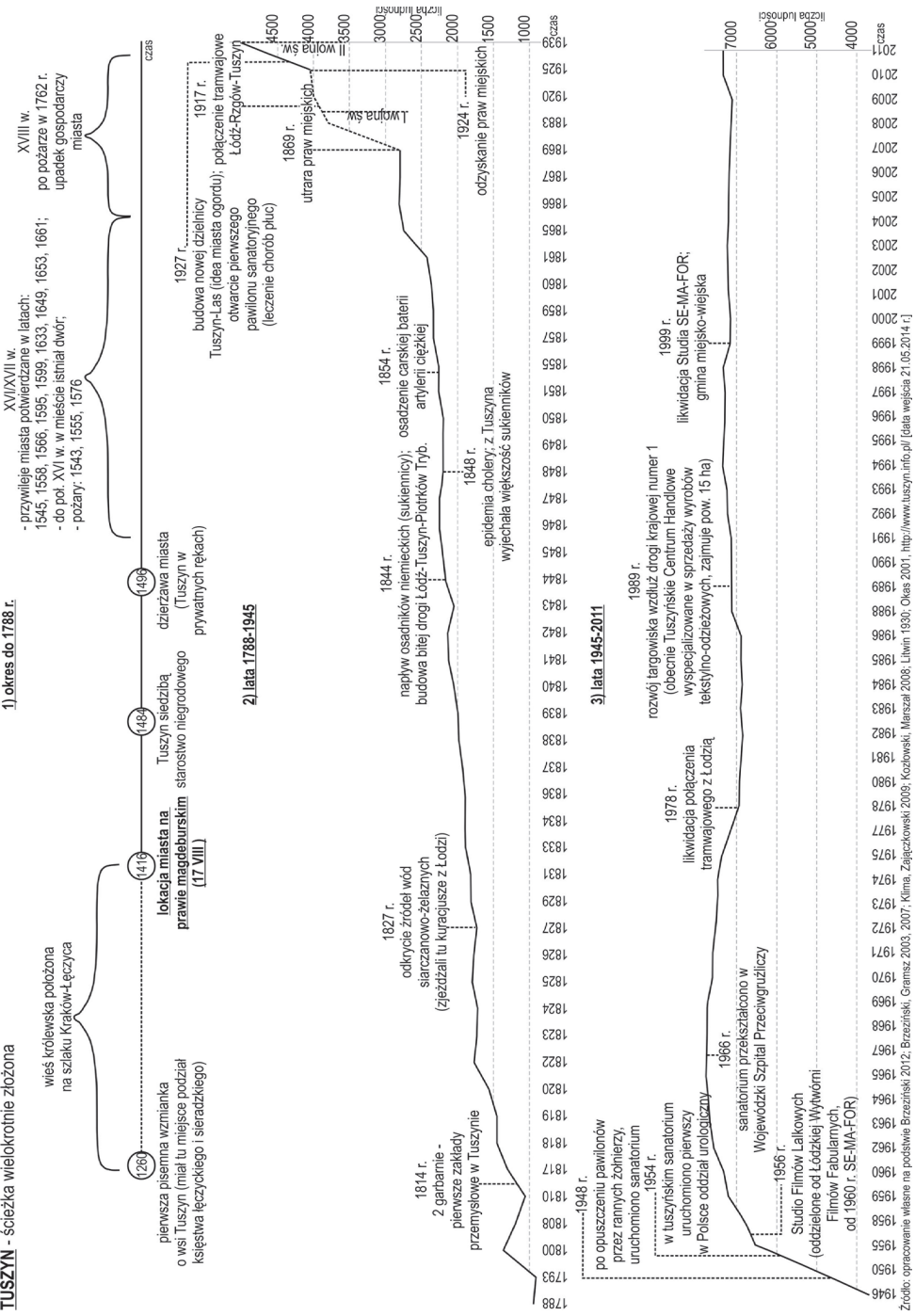
2) lata 1793-1945



3) lata 1945-2011

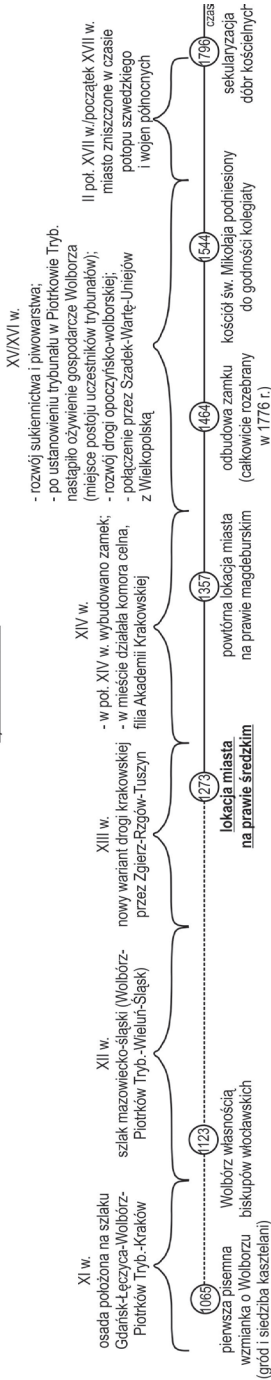


Źródło opracowanie: Baranowski 1975; Grochowski (red.) 2002; Guszczynski 2013; Iwanicki 2009; Kłosowicz 1993; Krajewska 2011; <http://www.rawamazowiecka.pl/> [data wejścia 21.05.2014 r.]

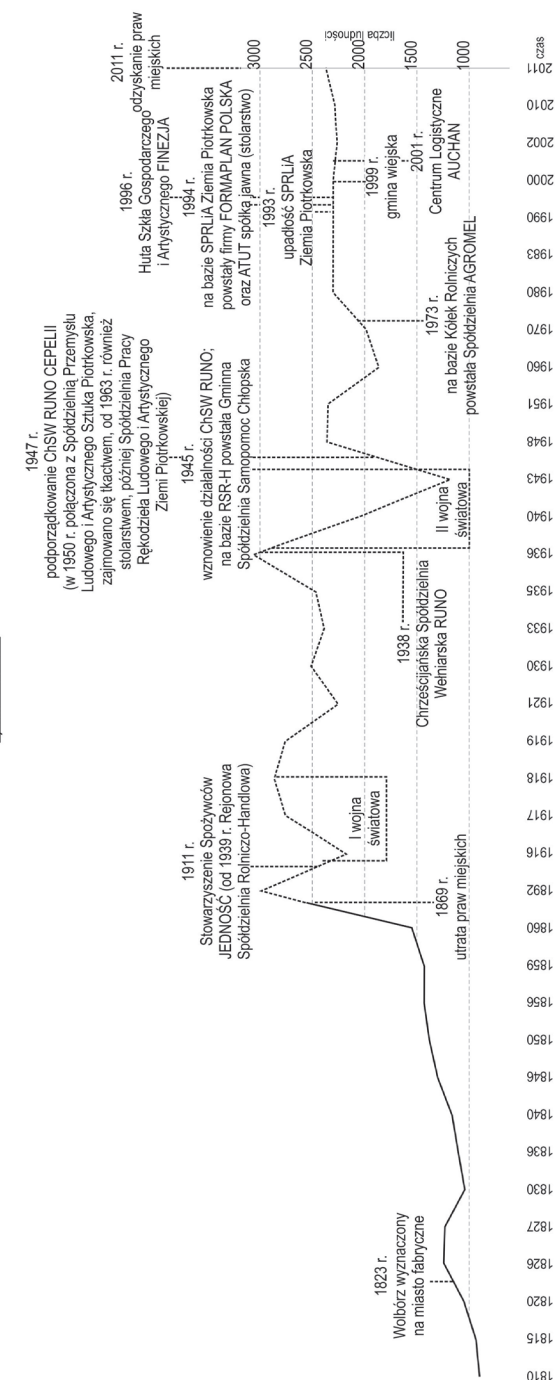


WOLBÓRZ - ścieżka prosta

1) okres do 1796 r.



2) lata 1796-2011



Źródło: opracowanie własne na podstawie Barczewska 1975; Rosin 1975; Szumił 2003; Wąchocka 1975; <http://www.wolborz-ugm.pl/porta1/> [data wejścia 07.05.2014 r.]

