

Wyrobisz, Andrzej

Nowe koncepcje w badaniach nad historią miast europejskich

Przegląd Historyczny 80/1, 155-174

1989

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

ANDRZEJ WYROBISZ

Nowe koncepcje w badaniach nad historią miast europejskich

Paul M. Hohenberg i Lynn Hollen Lees, dwaj badacze związani z nauką amerykańską, ale pozostający — jak sami wyznają w przedmowie — pod wpływem Fernanda Braudela i szkoły „Annales”, podjęli kolejną próbę wyjaśnienia fenomenu europejskiej urbanizacji¹. Ujęcia globalne i stawianie pytań ekspi-kacyjnych — jak to postuluje Jerzy Topolski — jest nie tylko modne, ale konieczne we współczesnej historiografii. Historia miast była przedmiotem takich ujęć już kilkakrotnie w ciągu ostatnich paru dziesiątków lat (G. Sjoberg, L. Mumford, M. Weber, J. Comhaire i W. J. Cahnman, J. de Vries, P. Bairoch, G. Rozman, J. C. Russell, P. Clark), a powracanie do tego tematu świadczy zarówno o jego atrakcyjności w nowoczesnym zurbanizowanym świecie, jak też o niezupełnie zadowalających wynikach kolejnych prób. Trudno się zresztą spodziewać w pełni satysfakcjonujących ogólnych ustaleń w dziedzinie badań historycznych zarówno rozległej jak zróżnicowanej, w której nie sposób nawet osiągnąć jednorodności co do definicji podstawowych pojęć: urbanizacji, miasta. Czy takie definicje są zresztą potrzebne i możliwe do sformułowania? Dwaj nasi autorzy są zgodni co do tego, iż wobec złożoności i zróżnicowania oraz historycznej i geograficznej zmienności zjawiska urbanizacji i miasta nie można podać ich ogólnie obowiązujących i powszechnych definicji.

P. M. Hohenberg i L. H. Lees zajęli się całą Europą — od Irlandii do Sztambułu i od Gibraltaru do Uralu, wykazując niezłą orientację także w problematyce polskiej² i rosyjskiej, co wyróżnia ich dzieło od innych globalnych opracowań dziejów miast, najczęściej — mimo programowych zapewnień o wzięciu pod uwagę wszystkich miast — ograniczających się do znajomości historii miast Europy Zachodniej i częściowo Południowej. Sięgnęli do odległej przeszłości miast europejskich poszukując w niej wyjaśnienia stanu obecnego, w zasadzie jednak za-

¹ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, *The Making of Urban Europe, 1000—1950*, Cambridge, Mass.—London 1985, s. XIV, 398.

² Ze spraw polskich wypada tylko sprostować szokujące stwierdzenie, iż Gdańsk w porównaniu z Barceloną, Bristolem lub Królewcem był słabo związany z zapleczem (s. 145) oraz wyrazić zdziwienie, że przy omawianiu renesansowej i barokowej urbanistyki nie padła nazwa Zamościa, czego nie może usprawiedliwić brak literatury w językach kongresowych (podstawowe wiadomości o Zamościu można znaleźć w monumentalnym dziele E. A. Gutkina, *International History of City Development* t. VII, New York—London 1972, gdzie historia urbanistyki polskiej została świetnie zarysowana przez W. Kalinowskiego, s. 11—117, i gdzie można znaleźć informacje także o innych polskich realizacjach urbanistycznych doby baroku). Trudniej już upominać się o miasta pomiaru włóczęj, gdyż poza zasygnalizowaniem tej problematyki urbanistycznej przez T. Zarębską (*Przemiany przestrzenne miast polskich w dobie renesansu i baroku, [w:] Miasta doby feudalnej w Europie środkowej i wschodniej. Przemiany społeczne i układy przestrzenne*, Warszawa 1976, s. 226) nawet w polskiej literaturze brak jest na ten temat opracowania.

mknęli się w obecnym tysiącleciu, nie tykając starożytności i wczesnego średniowiecza, chociaż odwołują się od czasu do czasu do wydarzeń sprzed roku 1000 i wspominają o kontynuacji tradycji miast rzymskiego imperium. Ten ostatni problem jednak nie stał się przedmiotem ich specjalnego zainteresowania, stąd też rola tradycji starożytnej nie została uwzględniona ani w genezie życia miejskiego w średniowieczu, ani zróżnicowania jego form. Wszak część Europy na wschód od Renu i na północ od Dunaju wykazuje odmienny od obszarów dawnego państwa rzymskiego rytm życia miejskiego i odmienne jego formy. Ale o tym pisano już wielokrotnie i może nie warto do tego tematu wracać, chociaż samego problemu nie należałoby tracić z pola widzenia.

Autorzy podzielili swą książkę na trzy części, odpowiadające trzem okresom w dziejach miast europejskich, a zarazem trzem głównym problemom ich dziejów, czynnikiem ich rozwoju: I. Epoka preindustrialna: XI—XIV w.; II Epoka protoindustrialna: XIV—XVIII w.; III. Epoka industrializacji: XVIII—XX w. Spojrzeli na przeszłość miast europejskich z trzech punktów widzenia: ich początków, działalności ludzi w mieście (miasto jako obszar określonej działalności), wpływu urbanizacji na ludzi (skutki psychologiczne i kulturalne, np. specyficzna kultura miejska, powstawanie subkultur). Autorzy nie prowadzili opartych na źródłach własnych badań nad miastami europejskimi, wykorzystali bogaty materiał, jakiego dostarczyła uprzednia historiografia³. Przede wszystkim zaś ustosunkowali się krytycznie do dotychczasowych koncepcji objaśniających historyczny rozwój urbanizacji Europy. Posługują się typologią miast zaproponowaną przez P. Clarka i P. Slacka w odniesieniu do nowożytnej Anglii⁴ i wyróżniają: 1. małe miasta targowe (*market towns*, w średniowieczu liczące poniżej 2 tys. mieszkańców); 2. miasta średniej wielkości (*county towns*, pełniące obok handlowych także pewne funkcje administracyjne niższego szczebla, w średniowieczu liczące od 2 do 10 tys. mieszkańców); 3. miasta duże będące stolicami prowincjonalnymi (*provincial capitals*); 4. wielkie metropolie, stolice narodowe (*national capitals*, w średniowieczu wyrastające ponad 25 tys. mieszkańców). Czy nie lepiej było sięgnąć do dawniejszej tradycji H. W. Gilmore'a proponującego podział na *terminal cities*, *collection cities* i *farm-market towns*?⁵ Uwzględnia on nie tylko kryterium formalne, jakim jest wielkość miasta wyrażona liczbą jego mieszkańców, ale również funkcje pełnione w systemie wymiany. Natomiast chyba słusznie Hohenberg i Lees nie zastosowali bardzo sztucznej typologii miast (7 poziomów sieci *central places*) opracowanej przez G. Rozmana⁶.

Hohenberg i Lees poddali gruntownej krytyce teorię tzw. *Central Place System*, sformułowaną już w latach trzydziestych przez Waltera Christallera, stano-

³ Bibliografia dołączona do książki Hohenberga i Leesa jest obszerna i bardzo pożyteczna z punktu widzenia informacji, zawiera nawet parę pozycji autorów polskich, oczywiście opublikowanych w językach kongresowych. Jest to jednak bibliografia selektywna, a kryteria doboru nie zawsze są jasne; pominięto wiele bardzo ważnych pozycji, również wybór bibliografii dotyczącej miast polskich mógłby być obszerniejszy (brak np. wydanych w językach obcych rozpraw M. Boguckiej, J. Małeckiego, H. Samsonowicza).

⁴ P. Clark, P. Slack, *English Towns in Transition, 1500—1700*, Oxford 1976, s. 9.

⁵ H. W. Gilmore, *Transportation and the Growth of Cities*, Glencoe, Ill. 1963, s. 89 i 96. Por. A. Wyrobisz, *Typy funkcjonalne miast polskich w XVI—XVIII w.*, PH t. LXXII, 1981, z. 1, s. 36.

⁶ G. Rozman, *Urban Networks and Historical Stages*, „Journal of Interdisciplinary History” t. IX, 1978, nr 1, s. 70.

wiącą od tego czasu podstawę badań nad geografią miast⁷. Niedawno ukazały się trzy znaczące prace historyczne oparte na tej teorii: J. C. Russella o miastach średniowiecznej Europy⁸, H. H. Blotevogla o miastach Westfalii w okresie industrializacji⁹ i G. Rozmana o miastach rosyjskich¹⁰. Jest to więc teoria wciąż uznawana i stosowana w pracach geograficznych, ekonomicznych i historycznych, mimo ostrej jej krytyki¹¹. Teoria ta zakłada hierarchizację miast wedle wielkości (liczby mieszkańców), równomierne ich rozmieszczenie w terenie i hierarchiczne ich zależności (miasta małe uzależnione od średnich, te z kolei od wielkich, a te dopiero od metropolii). Wedle tej teorii miasta duże (stolice prowincjonalne) i największe (metropolie) powinny być usytuowane centralnie w swoich regionach dla zminimalizowania odległości dzielących centrum od poszczególnych punktów regionu, Teoria ta kładzie nacisk na rozwój rolnictwa i możliwości produkowania przez wieś nadwyżek towarowych oraz na lokalną wymianę między wsią a miastem i rozwój podziału pracy. W rzeczywistości jednak stolice regionów nie zawsze były usytuowane w ich centrum, często natomiast blisko ich granic, lub były portami stanowiąc bramy wejściowe do regionu (por. niżej). Z reguły gdy region jest słaby ekonomicznie i nie może utrzymać więcej niż jednego dużego miasta, jego *central place* leży nie w centrum lecz na granicy, gdzie pełni równocześnie funkcję wrót (czy nie był to *casus* Gdańska w Rzeczypospolitej?). Na wyspie główne miasto jest zazwyczaj portem, w dolinie górskiej miasto zwykle leży u wejścia do niej, w oazie główne miasto jest usytuowane u zbiegu dróg zewnętrznych. Nie ma też w tej koncepcji należnego miejsca dla handlu dalekosiężnego, tak ważnego zwłaszcza we wczesnym średniowieczu, odgrywającego ważną rolę w zaspokajaniu potrzeb ówczesnych elit (rycerskich, możnowładczych, dworskich, kościelnych), które z kolei były jedyną siłą mogącą zapewnić kupcom bezpieczeństwo i które ze względu na zajmowaną pozycję społeczną i posiadane zasoby były dysponentami znacznych dóbr, a zatem godnymi uwagi partnerami w handlu. Zwolennicy teorii *Central Place System* zupełnie zignorowali fakt, że w średniowieczu, a w niektórych krajach (m.in. w Polsce, w Szkocji) i później wiele targów i jarmarków, a w konsekwencji i miast powstawało w ramach wielkiej własności ziemskiej (jako miasta prywatne), a więc ich rozmieszczenie uzależnione było od geografii własności ziemskiej, a nie od czynników wyłącznie ekonomicznych kształtujących rynki lokalne¹². Zaś sieć miast uformowana w średniowieczu była trwała i była podstawą — jak wielokrotnie podkreślają Hohenberg i Lees — sieci miast w Europie nowożytnej. Z *Central*

⁷ W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland, Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933. Bibliografię dzieł opracowanych na podstawie tej teorii zestawia H. H. Blotevogel, zob. przyp. 9.

⁸ J. C. Russell, *Medieval Regions and their Cities*, Bloomington 1972.

⁹ H. H. Blotevogel, *Zentrale Orte und Raumbeziehungen in Westfalen vor der Industrialisierung (1780—1850)*, Münster 1975. Nota bene pracy tej nie ma w bibliografii Hohenberga i Leesa.

¹⁰ G. Rozman, *Urban Networks in Russia, 1750—1800, and Premodern Periodization*, Princeton 1976.

¹¹ Por. P. Kooij, *Urbanization. What's in a name?*, [w:] *Patterns of European Urbanisation since 1500*, wyd. H. Schmal, London 1981, s. 43.

¹² B. E. Coates, *The origin and distribution of markets and fairs in medieval Derbyshire*, „Derbyshire Archaeological Journal” t. LXXXV, 1965, s. 100. Por. A. Wyrobisz, *Rola miast prywatnych w Polsce w XVI i XVII wieku*, PH t. LXV, 1974, z. 1, s. 24—30.

Place System, zakładającym równomierne rozmieszczenie miast w przestrzeni geograficznej, czego zresztą nie spotykamy nigdy w historycznej rzeczywistości w postaci idealnej, trudno też pogodzić fakt, na który niedawno dopiero zwrócił uwagę Colin Platt, choć wydaje się to być najzupełniej oczywistą konstatacją, mianowicie iż nie tylko granice rynków poszczególnych miast bywają różne i nieregularne, ale że rynek jednego miasta może mieć różne zasięgi w zależności od rodzaju towarów lub usług. W XV w. Southampton rozprawdzało węgiel i materiały budowlane w promieniu 12 mil, artykuły gospodarstwa domowego, żelazo i ryby w promieniu 30 mil, wino z portu Southampton docierało na odległość do 60 mil, a jeszcze dalej sprzedawano barwniki do tkanin¹³. Platt zakreśla więc cztery zasięgi rynku lokalnego Southampton, a w wypadku miast o bardziej złożonej strukturze ekonomicznej mogło ich być nawet więcej, przy czym kręgi te nie zawsze układały się koncentrycznie wokół swoich *central places*, ale mogły ulegać różnym deformacjom, a przede wszystkim zachodzić na siebie w wypadku sąsiadujących ze sobą miast. Zasięg rynku ulegał też deformacjom w zależności od rodzaju dróg komunikacyjnych i użytych środków transportu. Jak zauważa E. A. Wrigley, Lubeka leżała „bliżej” Bordeaux, dokąd docierano drogą morską, niż Lipska, z którym łączył ją szlak lądowy. Również więzi ekonomiczne między miastami oraz spajające poszczególne miasta z ich zapleczem wiejskim kształtować się mogły w sposób bardzo skomplikowany, czego *Central Place System* zupełnie nie uwzględnia.

Wskazując na niedostatki tej koncepcji Hohenberg i Lees proponują własną nową teorię, którą nazywają *Network System*. Stosując tę samą typologię miast wedle wielkości pozwala ona na bardziej elastyczne traktowanie ich hierarchii, a szczególnie ich geograficznego rozmieszczenia oraz wzajemnych związków. Rolę wiodącą przypisuje ona dalekosiędnemu handlowi i wielkim miastom będącym jakby wrotami do regionów i stwarzającym bodźce do zwiększania produkcji i optymalnego wykorzystania zasobów naturalnych i siły roboczej. Ten pomysł pochodzi zresztą z obserwacji współczesnych miast tzw. krajów rozwijających się¹⁴, nasuwających bardzo często na myśl analogie z wczesnym etapem gospodarki feudalnej, analogie frapujące, ale niezmiernie — moim zdaniem — ryzykowne: wszak dzisiejsze kraje trzeciego świata, przy całym zacofaniu swej gospodarki, egzystują jednak w otoczeniu wysoko rozwiniętych krajów kapitalistycznych i ekonomika kapitalizmu na nie silnie oddziałuje, czego oczywiście nie mogło być w średniowieczu. Wedle teorii *Network System* małe miasta miały zadanie gromadzić dobra wyprodukowane przez najbliższe rolnicze zaplecze i przekazywać je do ośrodków wielkich, a z kolei rozprawdzać w regionie napływające z metropolii w drodze wymiany towary. Tak właśnie funkcjonowały małe miasta w Polsce w XVI—XVIII w., pośredniczące między ich rolniczym zapleczem a Gdańskiem zarówno w skupie zboża na eksport, jak w rozprawdaniu towarów

¹³ C. Platt, *Medieval Southampton. The Port and Trading Community, A.D. 1000—1600*, London 1963, s. 153—162; tenże, *The English Medieval Town*, London 1986, s. 78. Zob. też E. A. Wrigley, *Parasite or Stimulus: The Town in a Pre-Industrial Economy*, [w:] *Towns in Societies*, wyd. P. Abrams, E. A. Wrigley, Cambridge 1978, s. 299. Por. J. Małecki, *Studia nad rynkiem regionalnym Krakowa w XVI wieku*, Warszawa 1963, s. 217: autor wyróżnił trzy zasięgi rynku Krakowa — lokalny, regionalny i zewnętrzny.

¹⁴ H. Myint, *Economic Theory and the Underdeveloped Countries*, New York 1971.

importowanych przez Gdańsk¹⁵. Ale równocześnie niektóre aspekty egzystencji małych miast staropolskich lepiej tłumaczy *Central Place System* — wyraźnie można było obserwować hierarchię miast i wieloetapowość kontaktów między nimi a Gdańskiem jako metropolią, portem-wrotami do Rzeczypospolitej, dużymi ośrodkami prowincjonalnymi (Lublin, Warszawa, Poznań, Lwów, Kraków) i zależnymi od nich licznymi miastami średnimi i małymi.

O ile *Central Place System* przypisuje główną rolę w historii miast przed-industrialnych rzemieślnikom i rozwojowi rolniczego zaplecza (które musiało dostarczyć miastom odpowiedniej ilości surowców i żywności oraz wchłonąć produkcję rzemieślników miejskich) — w czym zbliża się do ujęć marksistowskich — o tyle *Network System* na pierwszy plan wysuwa rolę kupców i bankierów — w czym przypomina starą koncepcję rogwoju miast średniowiecznych *Pirenne'a*. W *Network System* najważniejsza jest jego elastyczność: zasięg oddziaływania poszczególnych miast może być nieregularny i zmieniać się, związki między miastami mogą się krzyżować, role miast mogą się zmieniać — jedne będą upadać, inne wzrastać, jak w wypadku utraty znaczenia przez Bari i Amalfi, a wzrostu Wenecji i Genui w średniowieczu, załamania się targów szampańskich w XIII w., przesunięcia się ośrodka handlu i bankierstwa z miast Szampanii do Brugii, potem do Antwerpii, wreszcie do Amsterdamu itd. Wedle teorii *Network System* miasta są jakby wrotami do gospodarki regionu, przede wszystkim zaś stymulują rozwój gospodarczy regionu, zwiększanie produkcji i lepsze wykorzystanie zasobów naturalnych i siły roboczej¹⁶.

Hohenberg i Lees wykorzystali tu jeszcze jedną interesującą koncepcję, zapożyczoną od geografów — *gateway cities*, miast leżących na pograniczu regionów o różnych typach gospodarki lub różnym stopniu jej intensywności, stanowiących jakby klamrę spinającą różne strefy gospodarcze i umożliwiającą utrzymywanie między nimi kontaktów, będących owymi wrotami do gospodarki regionu¹⁷. Koncepcja *gateway cities* jest pokrewna dawniejszej *break in transportation theory*, twierdzącej że miasta powstają w szczególności w miejscach, gdzie następuje przerwa lub zmiana środków transportu (a więc porty zarówno morskie jak rzeczne, miasta leżące na pograniczu różnych stref gospodarczych, a także politycznych)¹⁸. Koncepcja *gateway cities* jest jednak ogólniejsza i lepiej tłumaczy rozwój pewnej kategorii miast. *Gateway cities* mogą być rozumiane jako przeciwieństwo *central places*, są bowiem zawsze usytuowane ekscentrycznie, a ich zaplecze zamiast rozkładać się wokół nich regularnie ma tendencje do nieregularnych i wydłużonych form. O ile *central places* mają jako zaplecze regiony homogeniczne, bazują na lokalnych i regionalnych kontaktach gospodarczych, o tyle *gateway cities* mają powiązania dalekosiężne i zróżnicowane. Najbardziej naturalnymi wrotami są oczywiście duże porty. *Gateway cities* mają też specyficzną strukturę zawodową — ze względu na ich dalekosiężne kontakty ważne są w nich wszelkie zawody związane z transportem, podczas gdy w *central places* dominują różne rzemiosła.

¹⁵ J. Małecki, *Związki handlowe miast polskich z Gdańskiem w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1968; A. Wyrobisz, *Materiały do dziejów handlu w miasteczkach polskich na początku XVIII wieku*, PH t. LXII, 1971, z. 4, s. 703—716

¹⁶ Por. też E. A. Wrigley, op. cit., s. 298—304, o miastach jako czynniku wzrostu gospodarczego.

¹⁷ A. F. Burghardt, *A Hypothesis about Gateway Cities*, „Annals of the Association of American Geographers” t. LXI, 1971, nr 2, s. 269—285.

¹⁸ Ch. H. Cooley, *The Theory of Transportation*. „Publications of the American Economic Association” t. IX, 1894, nr 3, s. 90—100

Gateway cities mogą spełniać rolę pionierów kolonizacji: tak było w wypadku kolonizacji przez Rosjan Syberii i południowego pogranicza państwa moskiewskiego w XVII w.¹⁹, taka była rola wielu miast amerykańskich — Filadelfii, Bostonu, Nowego Jorku, Baltimore, a w głębi kontynentu Pittsburgha, Cincinnati, St. Louis, Kansas City²⁰. Z czasem takie miasta, po spełnieniu kolonizatorskiej i pionierskiej funkcji, stawały się *central places* lub wokół nich powstawały nowe miasta jako *central places*.

Wracając do średniowiecznej Europy — typowymi *gateway cities* były porty hanzeatyckie w rejonie mórz północnych, Wenecja i Genua na Morzu Śródziemnym, Londyn w Anglii. Miastem-wrotami lub w tym wypadku raczej kłamrą spinającą regiony o różnej strukturze gospodarczej lub różnej intensywności rozwoju był wczesny Kijów, leżący na styku obszarów rolniczych, leśnych i stepowych, a w dodatku nad wielką spławną rzeką, takż był charakter Lublina pomiędzy Koroną a Litwą w XIV w. i później. O miastotwórczej roli pogranicza regionów różniących się pod względem fizjograficznym i gospodarczym pisał dawno temu K. Tymieniecki w Polsce, a w Anglii B. E. Coates²¹. Hohenberg i Lees nie podjęli zresztą tego wątku, bardzo ważnego w historii miasta — funkcji miast-wróć i miast-klamr, miastotwórczej roli styku i pogranicza zróżnicowanych gospodarzo stref geograficznych. Nie podchwycili też myśli, że *gateway cities* wpływają stymulująco na rozwój regionu, kreują warunki do powstania miasta typu *central place*.

Teoria *Network System* i koncepcja *gateway cities* mają też wariant polityczny. Miasta-wrota mogą być nie tylko forpoczta kolonizacji gospodarczej, ale także ekspansji politycznej i narzędziem panowania. Tak bywało z miastami zakładanymi przez Niemców w Europie środkowej i wschodniej w XIII—XIV w., tak było też w Gujennie i Akwitanii w okresie ich opanowywania przez Kapetyngów, w Walii zdobywanej przez Edwarda I, w Hiszpanii w czasie rekonkwisty, później taką rolę pełniły zakładane przez europejskich kolonizatorów miasta na terytoriach pozaeuropejskich: hiszpańskie, holenderskie, francuskie, angielskie miasta kolonialne w Ameryce, brytyjskie w Australii, rosyjskie na Syberii, zdobyta przez Portugalczków Goa w Azji.

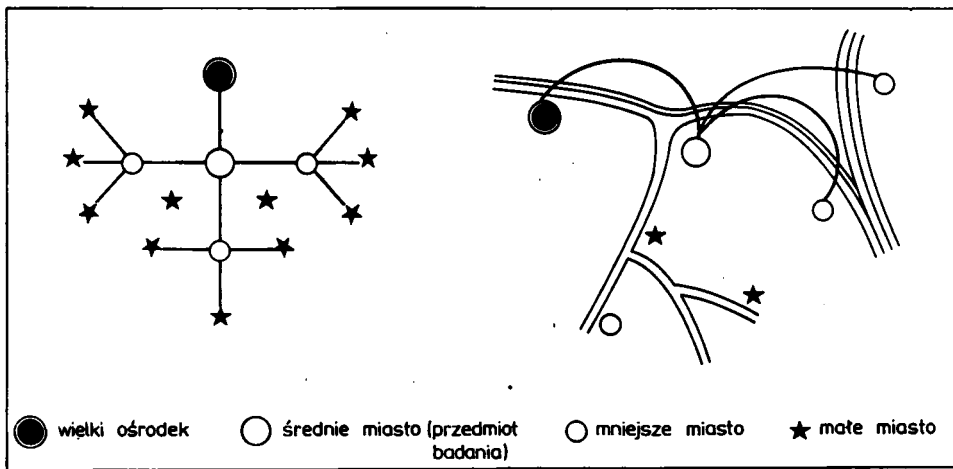
Z koncepcją *gateway cities* wiąże się jeszcze jeden interesujący problem, mianowicie miast bliźniaczych. Z *gateway city* było często sprzężone inne miasto o charakterze *central place*, rozwijające się w bezpośrednim sąsiedztwie lub w niewielkiej odległości. Na ogół miasto leżące na pograniczu regionu słabiej rozwiniętego gospodarzo było *gateway*, natomiast miasto leżące po stronie regionu bardziej zaawansowanego w rozwoju pełniło funkcję *central place*. Takim *gateway city* była w XVII w. Bratysława, wrota łączące kraje habsburskie z obszarami

¹⁹ *Goroda Sibiri (ekonomika, upravljenie i kultura gorodow Sibiri w dosowiet-skij period)*, Nowosibirsk 1974; *Istorija gorodow Sibiri dosowiet-skogo pierioda (XVII—naczało XX w.)*, Nowosibirsk 1977; *Goroda Sibiri (epochoa feodalizma i kapitalizma)*, Nowosibirsk 1978; *Sibirskije goroda XVII—naczała XX wieka*, Nowosibirsk 1981; D. J. B. Shaw, *Urbanism and Economic Development in a Pre-Industrial Context: The Case of Southern Russia*, „Journal of Historical Geography” t. III, 1977, nr 2, s. 107—122.

²⁰ R. Wade, *The Urban Frontier, The Rise of Western Cities, 1790—1830*, Cambridge, Mass. 1959.

²¹ K. Tymieniecki, *Początki Kielc w związku z pierwotnym osadnictwem Łysogór*, „Pamiętnik Świętokrzyski 1930”, Kielce 1931, s. 64—79; B. E. Coates, op. cit., s. 104—105. Por. H. B. Rodgers, *The Market Area of Preston in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, „Geographical Studies” t. III, 1956, nr 1, s. 46—55.

pozostającymi pod panowaniem tureckim, sprzężona z Wiedniem jako swym miastem bliźniaczym, będącym *central place* nie tylko monarchii Habsburgów, ale w ogóle Europy środkowej. Rola Bratysławy zmieniła się po opanowaniu przez Habsburgów całych Węgier. Kiedy w 1848 r. siedzibę parlamentu przeniesiono z Bratysławy do Budapesztu, stała się ona *stagnant central place*, przytłoczona przez bliskość bardziej centralnego Wiednia. Wielu przykładów miast bliźniaczych, *gateway cities* sprzężonych z *central places*, dostarcza geografia i historia miast Stanów Zjednoczonych: Minneapolis — St. Paul, Dallas — Fort Worth, a w Europie doskonałym przykładem jest Buda (*central place*) i Peszt (*gateway* do wschodnich obszarów Węgier), których rola zresztą się zmieniła, kiedy to Peszt, bardziej od Budy dynamiczny gospodarczo, zdystansował partnera i stał się centralną dzielnicą stolicy Węgier²².



Schemat *Central Place System* (z lewej) i *Network System* (z prawej)

Krytykując teorię *Central Place System* i lansując koncepcję *Network System* (różnice między nimi najlepiej uzmysławia schematyczny rysunek, ryc. 1) Hohenberg i Lees dostrzegają również słabe strony tej ostatniej. Skłonni są więc stosować i jedną i drugą teorię w zależności od etapu rozwoju miasta. Ponieważ urbanizacja przechodzi różne fazy rozwoju, kolejne jej etapy lepiej jest objaśniać bądź w ramach *Central Place System*, bądź *Network System*. Tak więc rozwojowi miast w średniowieczu bardziej odpowiada pierwsza koncepcja, podczas gdy procesy urbanizacyjne czasów nowożytnych lepiej jest wyjaśniać przy pomocy drugiej. W swej książce jednak autorzy ci zastosowali obie teorie do wyjaśnienia powstania sieci miejskiej w Europie średniowiecznej, takiej jaka uformowała się do XIV w. i która przetrwała bez większych zmian do początku XIX w. Dodajmy: z wyjątkiem takich krajów jak Polska, gdzie właśnie XIV w. był okresem szczególnie intensywnej kolonizacji miejskiej, a w niektórych regionach, jak na Mazowszu szczyt ten przypadł jeszcze później, nie wspominając jeszcze dość licznych nowych lokacji w XVI w. i przenoszenia prawa niemieckiego na tereny Wielkiego Księstwa Litewskiego w XV i XVI w., a także urbanizacyjnych aspektów

²² A. F. Burghardt, op. cit., s. 280—285. Tenże autor przedstawił też bardzo interesujące zmiany charakteru Cluju jako *gateway city* po przesunięciach granic państwowych po I wojnie światowej.

pomiary włócznej w drugiej połowie XVI i pierwszej połowie XVII w.²³ Innym wyjątkiem była Szkocja, gdzie wiele nowych fundacji miejskich przypadło na XVI i XVII w.²⁴ W Rosji sieć miejska uformowała się ostatecznie dopiero w latach (1650—1750)²⁵. Również kraje skandynawskie kształtowały swoją sieć miejską jeszcze w późnym średniowieczu i wczesnych latach nowożytnych. Wyjątków było więc sporo i obejmowały one znaczne obszary Europy (Rosja, Szwecja i Rzeczpospolita były największymi terytorialnie państwami Europy wczesno nowożytnej). Historyk napotyka więc na brak synchronii procesów urbanizacyjnych, co bardzo utrudnia konstruowanie modeli wyjaśniających. Hohenberg i Lees uważają jednak za możliwe aplikowanie obu modeli (*Central Place System* i *Network System*) także do takich krajów o opóźnionej urbanizacji²⁶.

Poza obydwoma modelami pozostaje natomiast rozwój miast największych: Londynu, Paryża, Neapolu, Konstantynopola, Madrytu, Lizbony, Amsterdamu, Sztokholmu, Kopenhagi, Moskwy, Petersburga, Wiednia, Berlina, Budapesztu, Warszawy. Rozrastały się one jakby wbrew prawidłowościom demograficznym i niezależnie od gospodarki, w dużej mierze ich rozwój wynikał ze stołeczności i związku z władzą państwową; były to miasta bardziej pasożytnicze niż produkcyjne. Wprawdzie niektóre z nich urosły już w średniowieczu, większość jednak dopiero w czasach nowożytnych i w związku z monarchiami absolutnymi, jako ich stolicy. Często takie miasta występowały w krajach kolonialnych, gdzie podporządkowywały sobie ekonomikę słabo rozwiniętego kraju, ale były w ogóle charakterystyczne dla krajów nadmiernie zurbanizowanych, jako symptom przerostu urbanizacji. Geografowie określają to jako zjawisko prymatu (*primacy*) — gdy jedno miasto skupia znaczną część ludności miejskiej całego kraju, wyprzedza pod względem zaludnienia pozostałe miasta, narusza równowagę sieci miejskiej i hierarchii wielkości miast²⁷. Przyczyny tego fenomenu mogły być różne, jak to wynika choćby z wyliczonych wyżej przykładowo nazw miast: powody prymatu Londynu w Anglii i Neapolu w południowych Włoszech lub XVIII-wiecznej Warszawy w Rzeczypospolitej były wszak bardzo odmienne.

Stosunek władza państwowa—miasta w średniowieczu wyrażający się w rywalizacji tych dwóch sił (czasem przytłumionej, jak w Polsce, czasem w formie otwartej wojny, jak w północnych Włoszech), w czasach nowożytnych, zwłaszcza tam, gdzie ukształtował się absolutyzm, przybrał zupełnie nową postać. Władcy absolutni ograniczali autonomię miast, ale sieć miejską uformowaną zgodnie z *Central Place System* wykorzystywali do administrowania państwem, a politykę merkantylistyczną i dążenia imperialne realizowali przez miasta ujęte w *Network System*. Nie bezzasadnie mówi się też o miastach jako sile, na której absolutyzm się opierał.

Jednym z aspektów wczesno nowożytnej urbanizacji Europy był rozwój całych aglomeracji miejskich, w których granice między centrum (w obrębie starych

²³ A. Wyrobisz, *Rola miast prywatnych*, s. 20—24; St. Alexandrowicz, *Geneza i rozwój sieci miasteczek Białorusi i Litwy do połowy XVII w.*, „Acta Baltico-Slavica” t. VII, 1970, s. 60—63; tenże, *Powstanie stęci miejskiej Podlasia na tle wczesnych procesów urbanizacyjnych w Wielkim Księstwie Litewskim*, „Kwartalnik HKM” t. XXVIII, 1980, nr 3, s. 416—420; J. Bardach, *Miasta na prawie magdeburskim w Wielkim Księstwie Litewskim od schyłku XIV do połowy XVII stulecia*, KH r. LXXXVII, 1980, nr 1, s. 21—50.

²⁴ I. H. Adams, *The Making of Urban Scotland*, London—Montreal 1978, s. 23.

²⁵ G. Rozman, *Urban Network in Russia*, s. 66—74, tab. 4.

²⁶ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 168.

²⁷ Zob. B. J. L. Berry, *City Size Distributions and Economic Development*, „Economic Development and Cultural Change” t. IX, 1961, nr 4, cz. 1, s. 573—588.

murów miejskich) a przedmieściami zacierają się (bardzo znamienny przykład Warszawy w jej pierwszym stołecznym okresie), oraz wzrost demograficzny miast, rozwój miast wielkich, przekraczających liczbę 40 tys., 100 tys., a nawet 500 tys. mieszkańców. Liczba takich wielkich aglomeracji miejskich systematycznie wzrastała: w 1500 r. zaledwie 4 miasta w Europie przekraczały liczbę 100 tys. mieszkańców, w 1600 r. było już takich miast 12 (a liczba ich mieszkańców stanowiła 1,4% ogółu ludności Europy wraz z Rosją), w 1700 r. również 12, ale dwa z nich już przekroczyły pół miliona (a ich mieszkańcy stanowili już 1,8% ogółu ludności europejskiej), w 1800 r. miast ponad stutysięcznych było 24, w tym dwa ponad półmilionowe (co dawało 2,7% ogółu mieszkańców Europy). Odsetek ludności zamieszkałej w miastach rósł: w 1500 r. wynosił 6,1%, w 1600 r. — 8,0%, w 1700 r. — 9,5%, w 1800 r. — 10,6%²⁹. Ale tu zaczynają się kłopoty! Odsetki te dotyczą tylko ludności zamieszkałej w miastach liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, a więc dużych, chociaż nie wyłącznie największych, przy czym nie uwzględniono w obliczeniach obszarów Polski z Litwą, Austrii, Czech, Węgier i Bałkanów (a także Rosji, choć tego nie zaznaczono). Zaludnienie miast największych, powyżej 40 tys. mieszkańców, zmieniało się następująco: w 1500 r. stanowiło 1,7% ogółu ludności, w 1600 r. — 3,3%, w 1750 r. — 5,0%, w 1800 r. — 5,2%. Natomiast ludność miast średnich i dużych łącznie, liczących od 5 do 40 tys. mieszkańców, prawie nie ulegała wahaniom: w 1500 r. stanowiła 6,9% ogółu ludności, w 1600 r. — 6,6%, w 1750 r. — 6,0%, w 1800 r. — 6,9%. Łącznie ludność wszystkich miast powyżej 5 tys. mieszkańców wzrastała w następującym tempie: w 1500 r. stanowiła 5,6% mieszkańców, w 1600 r. — 9,9%, w 1750 r. — 11,0%, w 1800 r. — 12,1%³⁰. Jeżeli wziąć pod uwagę wszystkie, także najmniejsze miasta, okazuje się, że wzrost nie następował, a nawet odsetek ludności mieszkającej we wszelkiego rodzaju miastach nieco się zmniejszył. Według P. Bairocha i Ch. Tilly'ego około 1500 r. w Europie (bez Rosji) około 16% ludności mieszkało w miastach, około 1700 r. tylko około 13%. Prawdopodobnie inne jeszcze rezultaty by osiągnięto po uwzględnieniu pominiętych w obliczeniach krajów, gdzie akurat — zwłaszcza w Polsce — liczba miast małych była znaczna. Jest to dowód, jak ryzykowne są ujęcia globalne i jak decydującym jest kryterium wielkości demograficznej miasta. Zależnie od tego, na jakim obszarze prowadzi się badania i w jakim miejscu postawiony jest próg liczby ludności, powyżej którego osada może być traktowana jako miasto, ujęcia statystyczne mogą dawać bardzo odmienne rezultaty. Z podanych wyżej liczb wynika tylko wyraźnie, że w czasach nowożytnych największą dynamikę demograficzną wykazywały miasta wielkie (odsetek ich ludności w stosunku do ogółu mieszkańców zwiększył się ponad trzykrotnie), miasta średnie i małe w niewielkim stopniu zmieniały relatywnie liczbę mieszkańców. Czy wzrost ludności w miastach wielkich odbywał się kosztem miast małych, tego te liczby nie mówią, przyrost ludności w największych miastach mógł mieć bowiem różne źródła, nie koniecznie musiał odbywać się kosztem innych miast. Tymczasem z jednej strony badania prowadzone ostatnio nad historią małych miast (zwłaszcza w Anglii i w Polsce) wykazały, że we wczesnym okresie nowożytnym nie tylko liczba małych miast była duża we wszystkich krajach, ale przede wszystkim ich rola była poważna w życiu ekonomicznym i społecznym, w kulturze, w przepływie informacji. Z drugiej zaś strony w ujęciach globalnych

²⁹ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 109—110; dane demograficzne podają ci autorzy za P. Bairochem i J. de Vriesem.

³⁰ J. de Vries, *Patterns of urbanization in pre-industrial Europe, 1500—1800*, [w:] *Patterns of European Urbanisation*, s. 94, tabl. 3.8.

wciąż trwa tendencja do brania pod uwagę tylko miast powyżej 2 tys., 5 tys. lub nawet 10 tys. mieszkańców. Takie założenia przyjął J. de Vries w swoim syntetycznym zarysie urbanizacji Europy wczesno nowożytnej (miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)²⁰. Tak to prezentował niedawno P. Bairoch w swoim, interesującym zresztą i bardzo sugestywnym, referacie w czasie XX Settimana di studio w Prato w 1988 r. i przy tym obstawano w dyskusji nad jego referatem²¹, mimo że już 20 lat wcześniej Fernand Braudel wykazał nonsensowność przyjmowania tak wysokiego progu zaludnienia miast w epoce przedprzemysłowej²². Pominięcie miast najmniejszych nie tylko wyłącza z pola obserwacji historycznej całe połacie Europy, gdzie miasta poniżej 5 tys. mieszkańców były najliczniejszym rodzajem osad miejskich lub niekiedy wyłączną formą życia miejskiego (Rzeczpospolita, zarówno Korona jak i Wielkie Księstwo Litewskie, także Norwegia, Szwecja, Dania, a szczególnie Finlandia), ale deformuje cały obraz urbanizacji odcinając z sieci miast dużą ich liczbę i równocześnie wyłączając pewne funkcje spełniane właśnie przez miasta małe. W społeczeństwach stanowych, a takimi były właściwie wszystkie społeczeństwa Europy przedprzemysłowej, miasto niezależnie od swej wielkości gwarantowało swym mieszkańcom wolność osobistą, swoiste prawa własności, swobodę działalności gospodarczej i prowadzenia jej na specjalnych zasadach określonych w przywilejach miejskich. Małe miasta nie egzystowały w izolacji, lecz pozostawały w różnorodnych kontaktach z miastami dużymi i uzupełniały funkcje pełnione przez te ostatnie, np. jako punkty skupu towarów dostarczanych następnie do większych ośrodków, jako pośrednicy w handlu detalicznym artykułami sprzedawanymi przez kupców wielkich miast, jako punkty tranzytowe, jako pośrednicy w przekazie informacji. Bez nich wielkie miasta nie mogłyby istnieć, a w każdym razie musiałyby funkcjonować inaczej²³. Obie teorie (*Central Place System* i *Network System*), przy pomocy których Hohenberg i Lees próbują wyeksplikować genezę sieci miejskiej Europy, muszą małe miasta uwzględnić.

Dla wyjaśnienia rozwoju miast europejskich w okresie 1300—1800 Hohenberg i Lees proponują nową teorię — konstruują oni model cykliczny (*Cyclical Model*),

²⁰ Tamże, s. 77—109 oraz J. de Vries, *European Urbanization 1500—1800*, London 1984.

²¹ P. Bairoch, *L'urbanisation des sociétés traditionnelles: XIII^e—XVIII^e siècle*. Tenże autor w innym swoim referacie zawierającym podstawowe dane o demografii miast, na których oparli się Hohenberg i Lees, przyjął jako kryterium miejskości przekroczenie 5 tys. mieszkańców (P. Bairoch, *Population urbaine et taille des villes en Europe de 1600 à 1970: Présentation de séries statistiques*, [w:] *Démographie urbaine, XV^e—XX^e siècle*, Lyon 1977, s. 5).

²² F. Braudel, *Civilisation matérielle et capitalisme (XV^e—XVIII^e siècle)* t. I, Paris 1967, s. 371; fragment dotyczący miast został przedrukowany w angielskiej wersji pt. *Pre-modern town*, [w:] *The Early Modern Town*, wyd. P. Clark, London 1976, s. 54—55. F. Braudel powoływał się na fakt, że przed 1500 r. 90—95% wszystkich miast europejskich liczyło mniej niż 2 tys. mieszkańców, a 3000 miasteczek niemieckich miało średnio po 400 mieszkańców, czyli przyjmując 2 tys. mieszkańców za próg miejskości osiedla należałoby je wszystkie usunąć ze statystyk miejskich. Według N. J. G. Poundsa (*A Historical Geography of Europe, 450 B.C.—A.D. 1330*, Cambridge 1973) około 1330 r. 75% francuskich, 90% niemieckich i 95% szwajcarskich miast liczyło mniej niż 2 tys. mieszkańców. W Anglii na początku XVI w. było zaledwie kilkadziesiąt miast liczących powyżej 5 tys. mieszkańców, większość miała ich od 1 do 1,5 tys.; jeszcze na przełomie XVII i XVIII w. około 1/2 ludności miejskiej żyło w miastach liczących mniej niż 5 tys. mieszkańców.

²³ Por. J. Małecki, *Związki handlowe*; St. Gierszewski, *Struktura gospodarcza i funkcje rynkowe mniejszych miast województwa pomorskiego w XVI i XVII w.*, Gdańsk 1966.

najpierw w wersji wyłącznie teoretycznej, potem w wersji opartej na materiale empirycznym. Model ten składa się z pięciu wskaźników: 1. cen (który zdaniem autorów jest skorelowany ze wskaźnikiem liczby ludności); 2. produkcji; 3. płac realnych; 4. udziału płac w globalnym dochodzie; 5. udziału rent w globalnym dochodzie. Krzywe każdego z tych wskaźników wykazują cykliczne wahania, przy czym wykresy dwóch ostatnich wskaźników są (co jest oczywiste) sobie przeciwstawne (gdy rośnie udział płac, udział rent spada i odwrotnie), zaś krzywe wskaźnika pierwszego i piątego (ceny i renty) oraz trzeciego i czwartego (płace i udział płac w dochodach) jakby pokrywają się, ale z pewnym opóźnieniem, przy czym w drugim przypadku to opóźnienie bywa znaczne; spadek i wzrost produkcji zawsze wyprzedza ruch cen i spadek lub wzrost wartości rent, a spadek lub wzrost płac realnych wyprzedza wahania udziału płac w dochodzie globalnym. Analiza wykresów tych krzywych (a właściwie drugiego z nich, opartego na materiale empirycznym) pozwoliła autorom na wyodrębnienie czterech cykli rozwoju ekonomicznego Europy wczesno nowożytnej, które nazwali oni cyklami rolniczymi i miejskimi, następującymi po sobie przemiennie: gdy rosną płace realne i ich udział w globalnych dochodach, a spadają ceny, produkcja i renty, mamy do czynienia z cyklem rolniczym, gdy zaś rośnie produkcja, ceny i renty, a spadają płace, mamy do czynienia z cyklem miejskim. Spadek i wzrost płac przypada na środek odpowiednich cykli, spadki i wzrosty udziału płac w globalnych dochodach, jak już zaznaczono manifestujące się z dość znacznym opóźnieniem, przypadają na momenty przejściowe między cyklami. Otóż pierwszy w dziejach nowożytnej Europy cykl rolniczy przypadł — wedle ustaleń Hohenberga i Leesa — na lata około 1320—1520, drugi cykl miejski na lata około 1520—1680, trzeci cykl rolniczy na lata około 1680—1760, po czym zaczął się czwarty cykl miejski²⁴. Cykle te zostały obliczone dla całości kontynentu europejskiego, bez uwzględnienia różnic regionalnych, ale zauważyć wypada, że przypadający na XVI stulecie i ewentualnie pierwszą połowę następnego rozkwit miast staropolskich doskonale się w tym rytmie cyklicznym mieści.

Przy okazji cykliczny model Hohenberga i Leesa w sposób kapitalny wyjaśnia pewien paradoks gnębiący od dawna historyków, mianowicie wielokrotnie obserwowane w dziejach zjawisko wzrostu aktywności budowlanej w okresach kryzysu gospodarki. Jak dotąd najbardziej efektywnym i przekonującym wyjaśnieniem była hipoteza R. S. Lopeza, iż w budownictwo, zwłaszcza miejskie, inwestuje się w okresach gospodarczego zastoju, kiedy kurczą się lub zanikają możliwości inwestowania w produkcję, handel lub operacje kredytowe²⁵. Model cykliczny daje wyjaśnienie inne i chyba bardziej przekonujące, bo ściśle osadzone w całym mechanizmie gospodarki przedindustrialnej. Mianowicie wedle tego modelu szczytowe okresy dochodów płynących z renty przypadają na okresy spadku wartości płac realnych i ich udziału w dochodach, a więc na momenty kryzysowe, i ze znacznym opóźnieniem w stosunku do wzrostu produkcji czyli momentu najlepszej prosperity. A inwestycje budowlane, zwłaszcza wspaniałe rezydencje, kościoły, założenia urbanistyczne realizowane były z rent, a nie z dochodów czerpanych z produkcji²⁶. Można więc podtrzymywać nieco paradoksalne twierdzenie, że okresy rozkwitu architektury są zwykle spóźnionym refleksem rozwoju gospodarczego miast, a może i krajów. Jak świetnie przystaje to znowu do warunków

²⁴ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 113—120, wykresy na s. 114 i Appendix A, s. 343—344.

²⁵ R. S. Lopez, *Economie et architecture médiévales. Cela aurait-il tué ceci?*, AHES VII, 1952, nr 4, s. 433—438.

²⁶ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 118—119.

polskich i jak dobrze tłumaczy wspaniały rozkwit baroku w okresie gospodarczego kryzysu Rzeczypospolitej, w tym także intensywny ruch budowlany w Krakowie w pierwszej połowie XVII w., kiedy miasto to pod każdym innym względem chyliło się ku upadkowi³⁷. Jeszcze lepiej przystaje to do sytuacji gospodarczej Hiszpanii, jej kryzysu w XVII w. i równoczesnego rozkwitu kultury hiszpańskiej „złotego wieku”; było to także widoczne w zabudowie hiszpańskich miast, które zapełniały się okazałymi rezydencjami arystokracji i miejskiej elity³⁸. Niezupełnie natomiast zgadza się ożywienie budownictwa w miastach angielskich pod koniec XVI i na początku XVII w. Przypadło ono na fazę wzrostu cen i produkcji, chociaż skądinąd wiadomo, że był to też okres wzrostu rentierstwa w miastach angielskich³⁹. Nie bardzo więc pasuje to do cykli wykreślonych przez Hohenberga i Leesa, ale zgadza się z koncepcją, że źródłem inwestycji budowlanych były przede wszystkim renty. Teza, iż rozwoju architektury (i może sztuki, kultury artystycznej w ogóle) nie należy utożsamiać z pomyślnością gospodarczą, znajduje w modelu cyklicznym Hohenberga i Leesa teoretyczne uzasadnienie. Model ten daje się zastosować i w odniesieniu do przedsięwzięć urbanistycznych doby baroku, podejmowanych prawie wyłącznie z inicjatywy i na koszt władców (i arystokracji w miastach prywatnych, np. w Polsce) i realizowanych z dochodów płynących z rent⁴⁰. Dodać jeszcze warto, że inwestycje budowlane to nie tylko kapitał, ale również materiały budowlane, których w epoce przedprzemysłowej i przedkolejowej zawsze nie dostawało, a których zasoby (lasy, kamieniołomy, częściowo także cegielnie) były w rękach feudałów, oraz siła robocza. Tej ostatniej mogli dostarczyć poddani chłopci (znowu w dyspozycji feudałów), ale także można ją było łatwo znaleźć w mieście w okresie kryzysu i spadku zarobków, a przy okazji angażując ją w budownictwie rozwiązać pałący problem społeczny.

Miasta europejskie wylały się z cyklicznego modelu rozwoju, wraz z jego cyklicznie następującymi kryzysami, w XVIII w. dzięki protoindustrializacji, którą Hohenberg i Lees widzą nie tylko na wsi, ale — wbrew autorom tej koncepcji, Medickowi i Mendelowi — także w miastach, dzięki rozwojowi rolnictwa opartego na płodozmianie i inwestycjach, dzięki możliwościom eksportowym, jakie stwarzały kolonie. Nie są to poglądy oryginalne: o protoindustrializacji w miastach wiadomo było od dawna, tylko inaczej to zjawisko nazywano — rozwojem manufaktur rozproszonych i scentralizowanych, o roli kolonii w procesie akumulacji kapitału pisał już Marks, przy czym dodać można, że nie tylko handel z koloniami był korzystny dla europejskich miast, ale także możliwości ekspansji kolonialnej i ekspansji europejskiego modelu urbanizacji przez zakładanie miast kolonialnych na terytoriach pozaeuropejskich⁴¹.

Całkowicie natomiast zignorowana została przez autorów rola górnictwa w okresie pre- i protoindustrialnym, pojawia się ono dopiero na kartach książki poświęconych industrializacji w XIX w. Tymczasem rola górnictwa kruszcowego i solnego, jednej z niewielu dziedzin aktywności gospodarczej w okresie przedprzemysłowym wymagających znacznych inwestycji, była dla rozwoju miast ogromna tak dalece, że wytworzył się w Europie średniowiecznej i wczesno nowożytnej

³⁷ A. Wyrobisz, *Ze studiów nad budownictwem krakowskim w końcu XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, PH t. XLIX, 1958, z. 4, s. 648—666.

³⁸ Zob. J. S. Amelang, *Honored Citizens of Barcelona: Patrician Culture and Class Relations, 1490—1714*, Princeton 1986.

³⁹ C. Platt, *The English Medieval Town*, s. 181—186.

⁴⁰ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 159.

⁴¹ Por. A. Wyrobisz, *Teoria i praktyka budowy hiszpańskich miast kolonialnych w Ameryce Północnej w XVI—XVIII w.*, PH t. LXIX, 1978, z. 2, s. 185—210.

specjalny typ miast górniczych, rządzących się swoistymi prawami, o swoistym ustroju, specyficznej strukturze społecznej, funkcjach gospodarczych, a niekiedy nawet zabudowie i formach przestrzennych⁴². Zasięg oddziaływania ośrodków górniczych bywał znaczny — czy mieściły się one w *Central Place System* lub *Network System*? prawdopodobnie nie. W ogóle słabą stroną obu modeli jest położenie nacisku na wielkość miast (liczbę ludności) i ich hierarchię, a nie na funkcje miast i ich zróżnicowanie. Jedyne rola portów została wyeksponowana ze względu na ich znaczenie w handlu czyli systemie kontaktów międzymiejskich i międzyregionalnych. A przecież poza wspomnianymi już miastami górniczymi istniały jeszcze inne ośrodki wyspecjalizowane w różnych dziedzinach produkcji, usług, kultury. Sądzę, że należałoby spróbować skonstruować taki model urbanizacji Europy, w którym znalazłyby odbicie również funkcje miast i to nie tylko handlowe. Miasto jako środek przekazu informacji daje się umieścić w *Central Place System* lub *Network System*, podobnie miasto jako ośrodek kultury lokalnej lub regionalnej, ale już trudniej zamknąć w którymś z tych modeli miasto uniwersyteckie, chociaż Blotvogel w cytowanej wyżej rozprawie o miastach westfalskich ujął miasta-siedziby szkół i siedziby uniwersytetów jako *central places*. To prawda, jak twierdzi G. H. Martin, że Oxford i Cambridge wybrano na siedziby uniwersytetów nie dlatego, że były miejscami spokojnego odosobnienia, lecz wręcz przeciwnie — były ożywionymi miastami handlowymi, *central places*, że również *central places* były Paryż, Tuluza, Neapol, Wiedeń, Praga i Kraków, ale przecież oddziaływania założonych tam uniwersytetów nie sposób utożsamiać z zasięgiem ich kontaktów gospodarczych lub wpływów politycznych. Obecność uniwersytetu wpływała zresztą najprawdopodobniej na krąg gospodarczych kontaktów miasta akademickiego. Jak twierdzi C. I. Hammer, imigracja do rzemiosła Oxfordu obejmowała znacznie większy obszar geograficzny niżby to wynikało ze skali demograficznej i gospodarczej tego miasta⁴³. W średniowiecznej Polsce był tylko jeden uniwersytet i musiał objąć swą działalnością cały kraj, a nawet i tereny poza jego granicami, w średniowiecznej Anglii i Francji uniwersytetów było parę, a w XVI-wiecznej Hiszpanii ponad 30 — zasięg ich oddziaływania i wynikające stąd związki między siedzibami uniwersytetów a innymi miastami i resztą kraju musiały się komplikować. W Polsce jeszcze w XVIII w. sprawa była prosta: były dwie akademie — krakowska i wileńska, i w dobie Komisji Edukacji Narodowej każdej z nich wyznaczono ściśle określony obszar działania. Nie wszędzie jednak sytuacja była tak jasna.

Oba modele mogłyby być uzupełnione informacjami o migracjach, ich nasileniu i kierunkach. Migracje, zwłaszcza ze wsi do miast, zajmują ważne miejsce w procesach urbanizacyjnych zarówno w średniowieczu jak w czasach nowożytnych i w dobie rewolucji przemysłowej. Będzie o tym jeszcze dalej mowa. Jak sugeruje J. Patten na podstawie badań nad migracjami do miast angielskich w XVI—XVII w., każde miasto, zależnie od liczby mieszkańców i struktury gospodarczej, miało sobie właściwy typ migracji: specyficzny przekrój społeczny.

⁴² D. Molenda, *Miasta górnicze Europy środkowo-wschodniej w epoce feudalnej*, [w:] *Miasta doby feudalnej*, s. 189—215; także, *Powstawanie miast górniczych w Europie środkowej w XIII—XVIII w.* (w druku).

⁴³ Cyt. wg J. Patten, *Patterns of Migration and Movement of Labour to three pre-industrial East Anglian towns*, „*Journal of Historical Geography*” t. II, 1976, nr 2, s. 129.

a zwłaszcza zasięg geograficzny, również określone preferencje w wyborze zawodów w mieście przez przybyszów⁴⁴. Potwierdzają to wyniki badań polskich⁴⁵.

W epoce industrializacji lista największych miast Europy szybko się zmieniła. Tylko Londyn i Paryż utrzymywały stale dwa pierwsze miejsca. Jeszcze bardziej uderzające jest tempo demograficznego wzrostu. W okresie 1750—1950 Londyn powiększył zaludnienie 13-krotnie, Paryż 10-krotnie. W 1750 r. wystarczyło 50 tys. mieszkańców, aby znaleźć się na liście 40 największych miast Europy (*nota bene* nie było wtedy na niej ani jednego miasta polskiego), w 1850 r. próg ten wynosił już ponad 100 tys., w 1950 r. — 675 tys. Największe miasto europejskie w 1750 r., Londyn, liczyło tylu mieszkańców, ile ostatnie na liście 40 największych w dwieście lat później! Wzrost był najintensywniejszy w ostatnim stuleciu, a zwłaszcza w latach 1900—1950, mimo dwóch wojen światowych, ale objął nie tylko największe miasta: Londyn w latach 1750—1850 zwiększył zaludnienie 3,5-krotnie i tyleż w latach 1850—1950, ale ludność Kopenhagi wzrosła w pierwszym okresie niespełna dwukrotnie, a w drugim aż ośmiokrotnie⁴⁶. Źródłem tego wzrostu demograficznego była przede wszystkim migracja (połowę wzrostu demograficznego Paryża w latach 1820—1890 przypisuje się migracji, w skali całej Francji udział imigracji we wzroście ludności miast był jeszcze większy)⁴⁷. Czyli — tak samo jak w średniowieczu i wczesnej nowożytności! Z tym że udział imigracji w utrzymywaniu zaludnienia miast na stałym poziomie oraz jego ewentualnym przyroście w epoce przedprzemysłowej jest kwestionowany. Podkreśla się, że owi przybysze jako grupa mało stabilna, przenosząca się z miejsca na miejsce czyli mogąca opuścić miasto równie łatwo jak do niego przybyła, składająca się z ludzi ubogich, a więc szczególnie narażonych na epidemie i głód, często nie zakładających rodzin — nie tylko nie przynosiła miastu przyrostu naturalnego, ale powodowała, iż był on w tej przynajmniej grupie ujemny⁴⁸. W dobie industrializacji sytuacja nie uległa radykalnej zmianie z wyjątkiem jednego: od połowy XVIII w. zaczęła się eksplozja demograficzna, dotycząca wprawdzie głównie wsi, ale gwałtownie zwiększająca ogólną liczbę ludności, a ilościowo imigracja do miast wzrosła tak bardzo, że wszelkie ujemne wskaźniki demograficzne tej fali były niwelowane przez skalę zjawiska. Niemniej przyrost naturalny w miastach był — tak jak dawniej — niższy niż na wsi (późne małżeństwa, ograniczanie liczby dzieci, duży odsetek osób samotnych, zle warunki zdrowotne zwiększające śmiertelność) i podstawą wzrostu liczby ludności

⁴⁴ Tamże. Zob. też C. Platt, *The English Medieval Town*, s. 96—98; W. G. Hoskins, *Provincial England*, London 1963, s. 60—61; E. M. Carus-Wilson, *The first half-century of the borough of Stratford-upon-Avon*, „Economic History Review” t. XVIII, 1965, nr 1, s. 53.

⁴⁵ St. Gierszewski, *Obywatele miast Polski przedrozbiorowej. Studium źródłoznawcze*, Warszawa 1973, s. 126—137.

⁴⁶ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 227, tab. 7.2, komentarz na s. 226. *Nota bene* zestawiona na podstawie T. Chandra i G. F. Foxa (3000 Years of Urban Growth, New York 1974) lista wymaga dalszych komentarzy: Wrocław znajdujący się na tej liście w 1850 r., spadł z niej w 1950 r. na skutek zniszczeń wojennych, a nie innych przyczyn; wysokie miejsce Katowic, wyprzedzających w 1950 r. Warszawę, jest statystyczną fikcją, podano bowiem liczbę mieszkańców górnośląskiej aglomeracji, a nie samego miasta; zwiększenie się liczby mieszkańców wielu miast było tylko rezultatem administracyjnego włączenia do nich podmiejskich osiedli, a nie rzeczywistego wzrostu demograficznego.

⁴⁷ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 252.

⁴⁸ J. P. Bardet, *La démographie des villes de la modernité, XVI^e—XVIII^e siècles. Mythes et réalités*, „Annales de Démographie Historique” 1974; A. Sharlin, *Natural Decrease in Early Modern Cities: A reconsideration*, „Past & Present” nr 79, 1978, s. 126—138.

w miastach musiała być imigracja. W ramach *Central Place System* jest to imigracja wewnątrzregionalna, na niewielkie odległości, nie prowadząca do zerwania więzi z rodzinnym miejscem i z rodziną. Dowodzą tego badania nad XIX-wiecznymi migracjami we Francji, Holandii, Szwajcarii, Norwegii i na Węgrzech. Ale były też przemieszczenia na duże odległości — w ramach *Network System*, bowiem miasta o dalekosiężnych międzynarodowych kontaktach ściągały z dalekich stron nie tylko surowce, ale i ludzi w XIX i XX w. (emigracja Polaków do Zagłębia Ruhry i Lotaryngii oraz do Stanów Zjednoczonych, Irlandczyków do Lancashire, imigracja do Marsylii z Genui i całego basenu Morza Śródziemnego). Ułatwiał to rozwój środków transportu, zwłaszcza kolei żelaznej i żeglugi parowej⁴⁹. Jak widać oba modele urbanizacji funkcjonują nadal w czasach najnowszych⁵⁰.

Na wzrost miast nowożytnych bardzo silnie oddziaływał czynnik polityczny, ich stołeczność. W średniowieczu nie miało to wielkiego znaczenia. Natomiast Madryt w XVI—XVII w. rozwinął się gwałtownie tylko dlatego, że Filip II obrał go sobie za stolicę, z podobnych powodów rośnie w XVII w. Sztokholm i Kopenhaga, w XVIII w. Berlin, nowo założony Petersburg i dość już stara jako stolica, ale teraz dopiero ożywająca się Warszawa. Mamy i przykłady odwrotne: upadek Valladolid po przeniesieniu stolicy do Madrytu, nie tak oczywisty przypadek Krakowa, którego stagnacja w XVII—XVIII w. była spowodowana nie tylko utratą rangi miasta rezydencjonalnego królów, ale i znaczenia handlowego. Moskwa, dawna stolica państwa carów, jeszcze w połowie XVIII w. mająca niewielką przewagę demograficzną nad Petersburgiem, musiała mu ustąpić pierwszeństwa w XIX w., aby ponownie odzyskać je za czasów Stalina. Bodaj że jeszcze silniej wpływ stołeczności zaznaczył się w dobie industrializacji (dalszy rozwój Berlina w XIX w., Warszawy, Wiednia, Londynu, Paryża, Petersburga), chociaż czasem trudno orzec, czy miasto rosło bardziej jako stolica, czy jako ośrodek przemysłowy? Hohenberg i Lees przeciwstawiają się uproszczonemu rozumieniu zależności nowoczesnej urbanizacji od industrializacji, zwracając uwagę, że w takich krajach jak Włochy lub Holandia wzrost miast nastąpił przy niewielkim wpływie rewolucji przemysłowej, a z kolei industrializacja Szwajcarii lub północnej Francji nie spowodowała przyspieszenia procesów urbanizacyjnych. Anglia, która była kolebką rewolucji przemysłowej, nie była na początku XVIII w. najbardziej zurbanizowanym krajem Europy, wzrost ludności w miastach holenderskich wyprzedził industrializację, a wzrost zaludnienia Neapolu w XVIII w. i Aten w XIX w. nie miał nic wspólnego z rozwojem przemysłu. Według badań T. S. Fedora nie było bezpośredniego związku między rozwojem przemysłu a miastami w Rosji po uwłaszczeniu⁵¹. Różnice regionalne były zresztą poważne.

Miasta to przede wszystkim ludzie, jak to zauważyli już autorzy starożytni (Alkajos z Lesbos) i wczesnośredniowieczni (Izydor z Sewilli) i jak to przypomniła słusznie Teresa Zielińska wybierając jako motto (a pierwotnie tytuł) swej najnowszej książki przysłowie staropolskie: „Miasta ludźmi stoją, a nie murami ani domami”⁵². A stosunki gospodarcze są tylko jednym rodzajem przyczyn

⁴⁹ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 253, 260—263.

⁵⁰ Tamże, s. 238—244.

⁵¹ Tamże, s. 234; T. S. Fedor, *Patterns of Urban Growth in the Russian Empire during the nineteenth century*, Chicago 1975. Por. H. A. Diederiks, *Foreword: Patterns of urban growth since 1500, mainly in Western Europe*, [w:] *Patterns of European Urbanisation*, s. 11; P. Koopij, op. cit., s. 35—36; P. Bairoch, *Urbanisation and economic development in the western world: some provisional conclusions of an empirical study*, tamże, s. 64.

⁵² T. Zielińska, *Szlacheccy właściciele nieruchomości w miastach XVIII w.*, Warszawa—Łódź 1987.

skłaniających ludzi do zamieszkania w mieście i tworzących między nimi więzi. Swoiste więzi społeczne są istotą zjawiska zwanego powszechnie i najogólniej miastem⁵³. Miasta są także ośrodkami kultury, wywierają też wpływ na ludzką psychikę. Ludzie w miastach zachowują się inaczej niż poza nimi, mają inne zainteresowania, inne możliwości ich zaspokajania. Wbrew dawniejszym poglądom nie tylko pisarzy (Rousseau, Tennyson), ale i socjologów (Park, Wirth), najnowsze badania socjologiczne i historyczne nie potwierdzają wszakże tezy o destrukcyjnym wpływie miast na ludzką psychikę i zachowania (rzekomy wzrost liczby samobójstw, chorób psychicznych, prostytucji, dewiacji seksualnych, przestępczości) w okresie rewolucji przemysłowej i industrializacji. Wręcz przeciwnie — np. w Londynie w drugiej połowie XVIII w. i przez cały XIX w., a zwłaszcza po 1850 r. przestępczość raczej spadała, a jej formy stawały się mniej drastyczne⁵⁴. Natomiast jako skupiska mniejszości etnicznych i grup zawodowych miasta stanowią pole powstawania subkultur. Subkultury miejskie mogą być wytworem także grup wiekowych (młodzież) lub grup przestępczych. Mimo iż są one przedmiotem zainteresowania socjologii badającej miasta współczesne, nie były bynajmniej obce miastom przedindustrialnym, jak to sugerują Hohenberg i Lees, którzy mówią o tym zjawisku tylko w kontekście industrializacji⁵⁵. Żydzi w miastach Europy średniowiecznej i wczesno nowożytnej, niekiedy zamykani w gettach lub *juderias* miast hiszpańskich, osobne ulice a nawet dzielnice, jak w Segowii, zamieszkałe przez duchowieństwo, Żydzi i Ormianie w miastach staropolskich, Ormianie, Grecy, Żydzi, Francuzi i Anglicy w tureckim Stambule, Francuzi w Berlinie w XVII i XVIII w., hugenoci i Irlandczycy w Londynie w tymże czasie, rzemieślnicy organizujący się w bractwa i cechy i osiadający w zwartych skupiskach, środowisko marginesu społecznego dobrze znane w miastach preindustrialnych, homoseksualiści, grupy młodzieżowe, studenci, nawet żołnierze tworzyli swoiste subkultury znacznie wcześniej niż uprzemysłowienie zdołało przeobrazić oblicze społeczne miast. Tak charakterystyczny dla miast egzystujących w strukturach feudalnych korporacjonizm (bractwa religijne i zawodowe, cechy rzemieślnicze, gildie kupieckie, weneckie *scuole*) owe subkultury generował. Oczywiście — im większe miasto, tym większa różnorodność subkultur i tym intensywniejsze ich formy⁵⁶. Ponieważ w dawnych czasach miasta były małe, więc i rozwój subkultur w nich musiał być słabszy. Miasta zupełnie małe w ogóle subkultur nie znały. Dla powstania subkultury konieczne jest bowiem osiągnięcie pewnej „masy krytycznej”. Znamy to zjawisko dobrze z miast przedprzemysłowych jako minimalną liczbę osób niezbędną, aby powstało bractwo religijne, cech rzemieślniczy lub kahał żydowski. Socjologiczna teoria subkultur miejskich może więc być zastosowana i do miast przedprzemysłowych, podobnie jak koncepcja G. D. Berremana o współistnieniu w miejskich społecznościach *large-scale*

⁵³ Podkreślał to R. S. Lopez, *The Crossroads within the Wall*, [w:] *The Historian and the City*, wyd. O. Handlin, J. Burchard, Cambridge, Mass. 1963, s. 27.

⁵⁴ J. J. Tobias, *Crime and Industrial Society in the 19th century*, London 1967, s. 34—42, 244—255; A. Q. Lodhi, C. Tilly, *Urbanization, Crime, and Collective Violence in 19th Century France*, „American Journal of Sociology” t. LXXXIX, 1973, nr 2, s. 296—318; V. E. Mc Hale, E. A. Johnson, *Urbanization, Industrialization and Crime in Imperial Germany*, „Social Science History” t. I, 1977, nr 2, s. 210—247; E. Kaczyńska, *Człowiek przed sądem. Społeczne aspekty przestępczości w Królestwie Polskim 1815—1914*, Warszawa 1982, s. 350 nn.

⁵⁵ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 265.

⁵⁶ C. S. Fischer, *Towards a Subcultural Theory of Urbanism*, „American Journal of Sociology” t. LXXX, 1975, nr 6, s. 1324—1325.

i *small-scale environments*, co pozwala na pogodzenie ze sobą poczucia identyfikacji z małymi grupami (rodzinnymi, zawodowymi, religijnymi, etnicznymi) i ich subkulturami z identyfikowaniem się z całym miastem oraz z wysokim stopniem anonimowości stosunków międzyludzkich w miastach⁵⁷. Empiryczne badania historyków istnienie takich subkultur w miastach dawnych epok zresztą już potwierdziły⁵⁸. Wszystko to powinno w jakiś sposób znaleźć odbicie w modelach wyjaśniających fenomen urbanizacji jako zjawiska towarzyszące jej we wszystkich epokach historii.

⁵⁷ G. D. Berreman, *Scale and Social Relations*, „Current Anthropology” t. XIX, 1978, nr 2, s. 225—245.

⁵⁸ Zbędne byłoby cytowanie tu olbrzymiej wielojęzycznej literatury dotyczącej średniowiecznych bractw religijnych, cechów rzemieślniczych, gildii kupieckich, gmin żydowskich i ormiańskich, i podobnych instytucji, które przetrwały tak długo, jak długo istniały miasta przedprzemysłowe, a niektóre z nich utrzymały się i w okresie industrializacji. O grupach młodzieżowych zob. S. R. Smith, *The London Apprentices as Seventeenth-Century Adolescents*, „Past & Present” nr 61, 1973, s. 149—161. O grupach marginesu społecznego zob. B. Geremek, *Ludzie marginesu w średniowiecznym Paryżu. XIV—XV wiek*, Wrocław 1971; tenże, *O grupach marginalnych w mieście średniowiecznym*, KH r. LXXVII, 1970, nr 3, s. 539—552; tenże, *Władza i kontrkultura* (w druku); M. Kamler, *Środowiska przestępcze Poznania i Krakowa w drugiej połowie XVI wieku*, [w:] *Studia nad gospodarką, społeczeństwem i rodziną w Europie późnofeudalnej*, Lublin 1987, s. 217—232 (por. tamże bibliografię); J. Deleito y Piñuela, *La mala vida en la España de Felipe IV*, Madrid 1951, s. 113—244; M. E. Perry, *Crime and Society in Early Modern Seville*, Hanover, N. H. 1980, s. 19—32. O żołnierzach zob. M. E. Perry, op. cit., s. 107—115. O subkulturach mniejszości seksualnych zob. J. Boswell, *Christianity, Social Tolerance and Homosexuality: Gay people in Western Europe from the Beginning of the Christian Era to the Fourteenth Century*, Chicago—London 1980, rozdz. 8—10, zwłaszcza s. 254—255. Boswell oczywiście nie ma racji twierdząc, że subkultura grup homoseksualnych, bardzo żywa i twórcza w XI—XII w., zanikła w późnym średniowieczu pod naciskiem rosnącej nietolerancji i ostrych represyjnych norm prawnych. Zanikły tylko jawne jej formy, jakimi była uprzednio bardzo obfita twórczość literacka, ale utrzymały się swoiste obyczaje, żargon, jak zwykle bywa, gdy działalność jakiejś grupy społecznej odbywać się musi w ukryciu. Nietolerancja i represje prawne nie zlikwidowały przecież samego zjawiska społecznego, jakim był homoseksualizm. Duża liczba prawnych przepisów dotyczących tego zjawiska w XIII i XIV w. świadczy o jego trwaniu. O tym, że przy pomocy represji nie można opanować zjawiska takiego jak homoseksualizm, świadczy sytuacja we Florencji w XV w., kiedy pod naciskiem fanatycznych kaznodziejów i opinii publicznej władze wydały w 1418 r. specjalne prawo przeciwko sodomitom, a w 1432 r. powierzyły jego egzekwowanie specjalnemu urzędowi, co nie zlikwidowało jednak problemu (*The Society of Renaissance Florence. A Documentary Study*, wyd. G. Brucker, New York 1971, s. 201—206). Ojcowie miasta byli zresztą na tyle praktyczni, że nie zaniedbali innych środków, mianowicie poparli żeńską prostytutkę mającą w ich przekonaniu odciągnąć młodzież florencką od zdradliwych praktyk homoseksualnych (R. C. Trexler, *La prostitution florentine au XV^e siècle: patronages et clientes*, AHES XXXVI, 1981, nr 6, s. 983—1015). O ile istnienie subkultur grup homoseksualnych od XIII do XVII w. bywa poddawane w wątpliwość, to z całą pewnością istniały one w dużych miastach europejskich w XVII i XVIII w. Zob. artykuły R. Trumbacha, A. H. Huussena i M. Reya w specjalnym numerze „Eighteenth Century Life” t. IX, 1985, nr 3 oraz R. Trumbach, *London's Sodomites: Homosexual Behaviour and Western Culture in the 18th Century*, „Journal of Social History” t. XI, 1977, nr 1, s. 1—33; E. W. Monter, *La sodomie à l'époque moderne en Suisse romande*, AHES XXIX, 1974, nr 4, s. 1023—1033; A. Bray, *Homosexuality in Renaissance England*, London 1982; G. Ruggiero, *The Boundaries of Eros, Sex Crime and Sexuality in Renaissance Venice*, New York—Oxford 1985, s. 135—145; M. E. Perry, op. cit., s. 142—143.

O ile subkultury są elementem wspólnym dla miast preindustrialnych i industrialnych, o tyle różne były struktury społeczne. Wystarczy porównać zestawienia Hohenberga i Leesa, Hoskinsa, Beiera ukazujące struktury zawodowe różnych miast w różnych epokach⁵⁹, by przekonać się, że był to wskaźnik najwyraźniej odróżniający miasta przed i po rewolucji przemysłowej, a także miasta różnych typów. Struktury te nie tylko składają się z wielu elementów, pojawiających się w nich lub zanikających w miarę zachodzących przemian, ale elementy te występują w nich w rozmaitych proporcjach w zależności od typu miasta i etapu jego rozwoju.

W pewnym sensie odbiciem struktury społecznej miast był ich ustrój i skład władz. Formy ustrojowe były dość stabilne i od początku ukształtowania się samorządów miejskich w średniowieczu aż po dziś dzień uległy niewielkim tylko zmianom. Natomiast skład organów samorządowych miejskich bywał zmienny, ale przyczyny i mechanizmy tych zmian nie są dokładnie znane. Co spowodowało falę rozruchów i walki o władzę w miastach środkowych Włoch w XIV w., a potem w miastach całej niemal Europy (od Polski po Hiszpanię) w pierwszej połowie XVI w.? Tłumaczenie tych ostatnich wpływem reformacji lub konfliktami klasowymi nie wystarcza. Były to raczej walki różnych rywalizujących grup o udział we władzy, a nie walka klasowa⁶⁰, jak to utrzymywano w dawnych marksistowskich ujęciach historii⁶¹. Wiadomo, że w XVII w. w kolejalnych organach samorządowych dużych miast wszystkich prawie krajów europejskich pojawiła się pokaźna liczba prawników i lekarzy⁶² — jak wytłumaczyć to zjawisko i czy było ono typowe dla pewnego etapu rozwoju tych miast?

Wreszcie — i tu wbrew maksymom starożytnych i średniowiecznych autorów, twierdzących że miasta to ludzie a nie budowle i kamienie, z których je wzniesiono — urbanizacja to także materialna postać miast: ich układy przestrzenne, ich architektura, ulice, place, bloki i działki budowlane, domy, budynki publiczne, fortyfikacje, świątynie. Sprawom tym Hohenberg i Lees poświęcili bardzo mało uwagi, właściwie zainteresowała ich tylko barokowa przebudowa miast i jej związki z koniunkturą gospodarczą oraz ewolucja przestrzeni miejskiej w XIX—XX w., niewielką wzmiankę poświęcili Haussmannowi, wspomnieli zaledwie (krytycznie) Le Corbusiera, Niemeyera i Costę. Natomiast warto tu zasygnalizować bardzo interesującą tezę M. R. G. Conzena o zasadniczej odmienności rozwoju prze-

⁵⁹ P. M. Hohenberg, L. H. Lees, op. cit., s. 141, 269, 271; W. G. Hoskins, *Provincial England*, s. 79—80, 94—95; A. L. Beier, *Engine of manufacture: the trades of London*, [w:] *London 1500—1700. The making of metropolis*, wyd. A. L. Beier, R. Finlay, London—New York 1986, s. 148. Por. też A. Wyrobisz, *Typy funkcjonalne*, s. 32; tenże, *Struktura społeczna miasta polskiego w XVIII wieku: przykład Solca nad Wisłą*, [w:] *Studia nad gospodarką, społeczeństwem i rodziną w Europie późnofeudalnej*, s. 335.

⁶⁰ Zob. R. Szczygieł, *Konflikty społeczne w Lublinie w pierwszej połowie XVI wieku*, Warszawa 1977.

⁶¹ W. I. Rutenburg w swej ostatniej książce o miastach włoskich (*Italjański gorod ot ranniego sredniewiekowja do Wozroźdienia*, Leningrad 1987) nadal obstaje — wbrew zupełnie odmiennym interpretacjom historyków włoskich i francuskich — przy poglądzie, że powstanie ciompich we Florencji w 1378 r. było przejawem walki klasowej.

⁶² J. Bieniarzówna, *Mieszczanstwo krakowskie XVII w. Z badań nad strukturą społeczną miasta*, Kraków 1969, s. 51—62; W. J. Bouwisma, *Lawyers and Early Modern Culture*, „American Historical Review” t. LXXVIII, 1973, nr 2, s. 303—327; J. S. Amelang, *Barristers and Judges in Early Modern Barcelona. The Rise of a legal Elite*, „American Historical Review” t. LXXXIX, 1984, nr 5, s. 1264—1284; tenże, *Honored Citizens of Barcelona*, s. 68—72.

strzennego miast w okresie przedprzemysłowym i w okresie rewolucji przemysłowej. Pierwszy Conzen nazywa rozwojem addytywnym (*additive changes*), polegającym na obrastaniu najstarszego ośrodka (np. zamku lub przedmiejskiej osady, *pre-urban nucleus*) w następne elementy (podgrodzie, miasto lokacyjne, port, przedmieścia, nowe miasto). Drugi określa mianem rozwoju transformatywnego (*transformative changes*), kiedy istniejąca substancja materialna miasta ulega przekształceniu i uzupełnieniu (uzupełnienie i korygowanie sieci ulic i placów⁶³, przekształcanie zabudowy działek, likwidowanie zamykających stare centrum obwodów fortyfikacyjnych i ewentualne zakładanie nowych o większym promieniu, scalanie przedmieść z centrum, wypełnianie niezabudowanej przestrzeni między dawnymi przedmieściami)⁶⁴. Dodać jeszcze trzeba, iż w XIX w. nastąpiła dyferencjacja przestrzeni miejskiej w stopniu znacznie wyższym niż poprzednio, wyodrębniły się śródmieścia, dzielnice handlowe, przemysłowe, mieszkalne, dzielnice rozrywki, dzielnice zamieszkałe przez inteligencję i przedstawicieli wolnych zawodów, dzielnice robotnicze, ekskluzywne dzielnice plutokracji i dzielnice nędzy. Socjotopografia miast przedindustrialnych nie знаła tak silnego zróżnicowania⁶⁵. Poieważ koncepcje Conzena zostały potwierdzone empirycznie przez analizę konkretnych planów miast angielskich, warto je wziąć pod uwagę przy konstruowaniu modelu urbanizacji Europy.

Najmniejszym elementem układu przestrzennego miasta była działka budowlana i jej zabudowa: gospodarcza i mieszkalna. Przemiany w tej dziedzinie są bardzo interesujące i znamienne dla określonych momentów historii miasta. Drewniany dom mieszkalny, identyczny jak dom wiejski, usytuowany kalenicowo, zostaje zastąpiony przez dom usytuowany szczytowo, budulec drzewny zastępuje kamień lub cegła, słomę lub gont do krycia dachów — lupek i dachówka albo blacha, kamienica dwutraktowa przekształca się w trzytraktową, dom jednorodzinny — w kamienicę czynszową, pojawiają się miejskie pałace-rezydencje, domy robotnicze, osiedla mieszkaniowe, slumsy, w domach instaluje się wodociągi i kanalizację, łazienki. Wszystko to odpowiada albo zmianom liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia, albo struktury społecznej mieszkańców, albo ich zamożności, jest wyrazem stabilizacji (np. budowa murowanych kamienic zamiast domostw drewnianych) lub jej braku, czasem rezultatem postępu technicznego⁶⁶. Kamienice czynszowe w miastach polskich pojawiły się dopiero w XIX w., we Włoszech i Francji znano je już w wieku XIII. Zabudowa mieszkalna miast hiszpańskich, w których przetrwały tradycje muzułmańskie, była zupełnie odmienna niż miast włoskich lub francuskich należących do tej samej strefy klimatycznej. Czy wszystko to jest dostatecznie jasne i wystarczająco ważne, aby znaleźć się w modelu urbanizacji Europy? i w jakim miejscu tego modelu?

⁶³ Np. plany regulacyjne miast w Królestwie Polskim doby konstytucyjnej, przewidujące korekturę sieci ulic, wyburzenie przeszkadzającej w rozwoju miasta zabudowy, przekształcenie starych rynków lokacyjnych w nowoczesne place publiczne, wytyczenie nowych ulic. Zob. A. Wyrobisz, *Stadtplanung in polnischen Gebieten 1815—1914*, [w:] *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, wyd. H. J. Teuteberg, Köln—Wien 1983, s. 479—482 i cytowana tam literatura.

⁶⁴ M. R. G. Conzen, *The Plan Analysis of an English City Centre*, „Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography, Lund 1960”, Lund Studies in Geography, Ser. B, Human Geography nr 24, Lund 1962, s. 383—414.

⁶⁵ A. Wyrobisz, *Stadtplanung*, s. 486.

⁶⁶ Por. np. H. Neveux, *Recherches sur la construction et l'entretien des maisons à Cambrais de la fin du XIV^e siècle au début du XVIII^e*, [w:] *Le bâtiment. Enquête d'histoire économique XIV^e—XIX^e siècles* t. I. Paris—La Haye 1971, s. 189—312.

Historycy — podobnie jak socjologowie, geografowie i inni specjaliści zajmujący się miastami i urbanistyką — zrezygnowali już ze sformułowania definicji miasta. Definicja taka musiałaby być bardzo ogólna, aby zmieściły się w niej wszystkie typy miast, wszystkich regionów geograficznych i wszystkich czasów. Posługiwanie się definicjami partykularnymi, mającymi zastosowanie tylko do określonych rodzajów miast, jest mało przydatne. Natomiast nie zrezygnowano z opracowywania modeli mogących wyjaśniać procesy urbanizacyjne i ich rezultaty. Zaproponowany przez Hohenberga i Leesa dualistyczny model: *Central Place System* oraz *Network System*, znajduje zastosowanie do całej Europy i do dziejów miast europejskich zarówno w średniowieczu jak i w czasach nowożytnych i najnowszych. Ma on jednak wiele niedoskonałości i luk. Oba modele biorą pod uwagę tylko funkcje handlowe miast, ich rolę w wymianie towarowej i dystrybucji dóbr, konsumowanie przez miasta surowców i nadwyżek produkcji rolnej oraz dostarczanie w zamian na wieś wyrobów rzemiosła i przemysłu. Nie uwzględniają roli produkcji miejskiej, jej ogromnego zróżnicowania i specjalizacji powodującej powstawanie miast o różnym typie gospodarki, mających różnego rodzaju powiązania z innymi miastami i z rolniczym zapleczem, o zróżnicowanym zakresie. Nie uwzględniają też pozaekonomicznych funkcji miast — z wyjątkiem administracyjnych, które doskonale dają się umieścić w *Central Place System* — mimo że w książce Hohenberga i Leesa podkreśla się znaczenie kultury miejskiej. Nie ma też w tych modelach miejsca na struktury społeczne, ich różnorodność i ewolucję, nie ma miejsca na struktury przestrzenne, chociaż autorzy o zagadnieniach tych wspominają.

Czy zatem sensowne jest budowanie takich modeli? Na pewno tak, gdyż modele Hohenberga i Leesa mimo swych niedostatków bardzo dobrze służą do wyeksplikowania procesów urbanizacyjnych w Europie w ciągu ostatnich tysiąca lat, a przy okazji objaśniają jeszcze parę innych zjawisk z dziedziny gospodarki, przemian społecznych, kultury, są więc pożyteczne naukowo. Nie należy tylko przeceniać ich możliwości poznawczych, a podejmując ich udoskonalenia lub konstruowanie nowych modeli nie należy zaniedbywać badań empirycznych, opartych na źródłach.