

Gwosdz K., 2003, Pozytywne i negatywne ścieżki (virtuous and vicious paths) - 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, 227-238.

Regres i sukces miast konurbacji górnośląskiej w świetle teorii zależności od szlaku (*path dependence*)

Krzysztof Gwosdz

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński

ul. Grodzka 64, 31-044 Kraków, e-mail: kgwosdz@arsenal.geo.uj.edu.pl

I. Wstęp

Restrukturyzacja okręgów i ośrodków tradycyjnego przemysłu uważana jest za jeden z głównych problemów rozwoju regionalnego w krajach wysokorozwiniętych, a od upadku centralnie sterowanej gospodarki także w krajach postkomunistycznych. Obszary te, zdominowane przez wielki przemysł, w dobie deindustrializacji i postfordowskiego paradygmatu gospodarki, stają w obliczu poważnych trudności w dostosowaniu się do współczesnych trendów rozwojowych. Wśród szeregu teorii próbujących wyjaśnić słabe możliwości adaptacji tradycyjnych okręgów do współczesnej gospodarki, na popularności zyskują ostatnio koncepcje (zob. Boschmaa and Lambooy, 1999) oparte na aparacie pojęciowym wywodzącym się z ekonomii rozwojowej, a zwłaszcza z teorii zależności od szlaku (*path dependence theory*). Problemy okręgów tradycyjnego przemysłu są w tym świetle widziane jako wynik specyficznej trajektorii historycznej, prowadzącej do uwięzienia w dotychczasowych strukturach, nie sprzyjających ani innowacjom, ani endogenicznej przedsiębiorczości (Grabher, 1993; Hudson, 1995). Niemniej możemy przekonywać, że na poziomie lokalnym, nawet w regionach skazywanych na depresję, niektóre miasta podtrzymują swą pozycję, a nawet ją wzmacniają, podczas gdy doświadczeniem innych stały się duże problemy natury gospodarczej i społecznej. Używając aparatu pojęciowego teorii

zależności od szlaku, możemy zapytać, co powoduje, że w rozwoju miejsc, możemy wyróżnić pozytywne albo negatywne cykle akumulujących się efektów (*virtuous or vicious circles*)?

Celem niniejszej pracy jest próba zastosowania teorii zależności od szlaku do wyjaśnienia współczesnych źródeł sukcesu, bądź słabości miast w okręgach tradycyjnego przemysłu, na przykładzie wybranych ośrodków konurbacji górnośląskiej. Ponieważ pojęcie *path dependence* wydaje się cierpieć na chorobę, którą Sartori (1970) nazwał zbytnim uogólnieniem koncepcji (*concept stretching*), konieczne jest wpięrow sprecyzowanie, w jakim znaczeniu autor używa pojęcia zależności od szlaku. Jest to tym istotne, gdyż w polskiej literaturze, o ile wiadomo, teoria ta doczekała się zaledwie kilku prac (Ekiert, 2000; Domański, 2000).

II. Podstawowe założenia teorii zależności od szlaku

Od końca lat 80. tj. od ukazania się głośnych prac Davida (1985) i Arthura (1989) teoria zależności od szlaku, mająca swe korzenie w ekonomii ewolucyjnej, stała się bardzo popularna na gruncie nauk społecznych¹. Efektem tej popularności jest często, nieprecyzyjne jej rozumienie, które można za Sewellem (1996, 262) przedstawić jako „to co zdarzyło się w wcześniej, wpływa na możliwe wyniki sekwencji wydarzeń zachodzących później”. Podnoszona krytyka teorii zależności od szlaku, rozumianej jako szerokie poświęcanie uwagi dziedzictwu przeszłości (*history matters*) i analizie różnego rodzaju „trajektorii”, spowodowała postulaty ściślejszych podejść metodycznych. Pierson (2000) twierdzi, że pojęcie zależności od szlaku musi zawierać w sobie takie twierdzenia jak: podstawowe znaczenie ma czas rozpoczęcia i sekwencja zdarzeń, w początkowej fazie istnieje możliwość pojawienia się alternatywnych rezultatów i że wydarzenia znaczące i o wielkiej skali, mogą być rezultatem stosunkowo drobnych i przypadkowych wydarzeń. Mahoney (2000) z kolei uważa, że istnienie sekwencji o charakterze zależności od szlaku występuje tylko wtedy, gdy specyficzne wydarzenie (*contingent event*) nadaje zjawisku charakter przyczynowo-skutkowego ciągu o własnościach deterministycznych.

Równocześnie spełnione muszą być następujące założenia:

- wyróżnienie punktu początkowego, który rozpoczyna sekwencję wydarzeń. Uważa się, że moment ten jest wydarzeniem, którego nie można w sposób oczywisty wyjaśnić na

¹ Autor, nie dyskutuje tutaj szerzej możliwości zastosowania teorii zależności od szlaku na gruncie geografii. Problemy te można znaleźć m.in. w pracach: Arthur (1994), Boschma i Lambooy (1999), a także modelach Krugmana (1991, 1995) i jego krytyków (np. Boddy 1999, Martin 1999).

podstawie istniejących warunków początkowych. Moment początkowy może być albo nieprzewidzianym wydarzeniem (np. arbitralna decyzja), albo szczególnym splotem (*critical conjuncture*) oddzielnych dotąd sekwencji wydarzeń, dającym początek nowej trajektorii.

- wczesne fazy procesu mają fundamentalne znaczenie dla dalszego jego przebiegu, zgodnie z matematyczną ideą urny Polji², inaczej mówiąc „w jakiej kolejności rzeczy się zdarzą, decyduje jak one się zdarzą”.
- udowodnienie, że przebieg procesu, zapoczątkowanego specyficznym wydarzeniem albo punktem splotu jest ciągiem przyczynowo-skutkowym o właściwościach deterministycznych, mających charakter albo kumulacyjnego sprzężenia zwrotnego (*self reinforcing sequences*), albo przyczynowego związku sekwencyjnego (*reactive sequences*).

Możemy więc powiedzieć, że istotą procesu zależności od szlaku są nieprzewidziane wydarzenia (*contingent events*) we wczesnej fazie procesu, połączone z kumulującymi się efektami (*increasing returns*) tych wydarzeń, skutkujące „uwięzieniem na danym szlaku” (*lock in*). Powyższe założenia sprawiają, że tylko niektóre zjawiska mogą być przedmiotem analizy zależności od szlaku. Mahoney (2000) przekonuje, że w szczególności nadają się do tego wyjątkowe przypadki (*deviant outcome*), tzn. wynik był odmienny niż przewidywały teoretyczne rozważania.

III. Trajektorie rozwojowe wybranych miast konurbacji górnośląskiej

Aktualna sytuacja największych miast konurbacji górnośląskiej ujawnia ich różny potencjał ku procesom modernizacji i podtrzymywania rozwoju lokalnego. Wśród dużych ośrodków, których szybki rozwój przypadł na czas industrializacji regionu w XIX wieku, zdecydowanie *in plus* wyróżniają się obecnie Katowice i Gliwice, w znacznie gorszym położeniu są natomiast takie ośrodki jak Bytom, Zabrze czy Ruda Śląska. Wyrazem tego mogą być chociażby podstawowe wskaźniki społeczne i gospodarcze (tab. 1), atrakcyjność inwestycyjna, czy względna pozycja w obrębie innych ośrodków w badaniach klasyfikujących poziom rozwoju miast (zob. Harańczyk, 1998).

² Model urny Polji jest przykładem losowania z zastąpieniem. Z urny zawierającej dwie kule różnych kolorów dokonujemy losowo wyboru jednej kuli, zwracając następnie do urny dwie kule w wylosowanym kolorze. W kolejnych turach postępujemy analogicznie. Przebieg procesu wykaże, że po fluktuacjach w pierwszych kilkunastu turach, w dłuższym czasie prawdopodobieństwo wylosowania danego koloru ustali się w punkcie równowagi. Co jednak najbardziej istotne, ów stan równowagi będzie odmienny w różnych losowaniach. Końcowy rezultat, jest bowiem determinowany przebiegiem losowania w pierwszych kilkunastu turach. (zob. Arthur, 1994).

Tab.1. Porównanie niektórych miast konurbacji górnośląskiej w świetle wybranych wskaźników społeczno-ekonomicznych w 2000 roku.

	Katowice	Gliwice	Zabrze	Bytom	Ruda Śląska	Chorzów
Stopa bezrobocia rejestrowanego	5,2	11,4	19,9	18,2	12,7	17,6
Liczba uczniów LO na 1000 mieszkańców	24,0	28,3	19,6	16,4	12,5	21,7
Liczba spółek prawa handlowego na 10000 mieszkańców	114,0	64,5	30,5	28,0	18,6	42,2
Odsetek pracujących w usługach rynkowych*	43,3	37,2	29,3	30,6	17,5	33,7

* dane dla firm powyżej 9 pracujących.

Źródło: zestawienie własne na podstawie Powiaty w Polsce, 2001, GUS, Warszawa.

Zastosowanie teorii zależności od szlaku dla analizowanych miast, wymaga udowodnienia, że ich dzisiejszy sukces bądź regres jest wynikiem historycznej trajektorii mającej charakter *path dependence*. Należy w tym celu postawić kilka wstępnych założeń:

- a) monokultura funkcjonalna oparta na działalności przemysłowej prowadzi w długim okresie do „uwięzienia na szlaku” tj. uzależnienia miejscowości od tej branży przy istnieniu trwałego instytucjonalno-społeczno i gospodarczego układu opierającego się zmianom. W szerszej perspektywie zatem, kluczem do sukcesu okazało się rozwinięcie funkcji nieprodukcyjnych, tym zwłaszcza centralnych,
- b) funkcje pozaprodukcyjne, w szczególności centralne mogły rozwijać się tylko w ograniczonej ilości ośrodków. Te, które na skutek różnych czynników zdołały je rozwinąć, poprzez mechanizmy o charakterze kumulacyjnym bądź sekwencyjnym mogły rozwijać się w dłuższym okresie czasu znacznie szybciej i lepiej niż monofunkcyjne ośrodki przemysłowe. W skali lokalnej nastąpiły bowiem zjawiska kumulowania się pozytywnych bądź negatywnych efektów (*increasing returns*), mających w dużej mierze charakter kumulatywnej przyczynowości Myrdala (1957).

Z racji ograniczonej objętości niniejszej pracy przedyskutowano tylko niektóre z możliwych do identyfikacji modelowych trajektorii rozwojowych:

- kumulacyjnym wzroście w oparciu o funkcje dominujące (Katowice),
- uwięzienia na szlaku (m.in. Świętochłowice, Ruda Śl., Siemianowice),
- sekwencyjnym modelu regresji funkcji (Bytom).

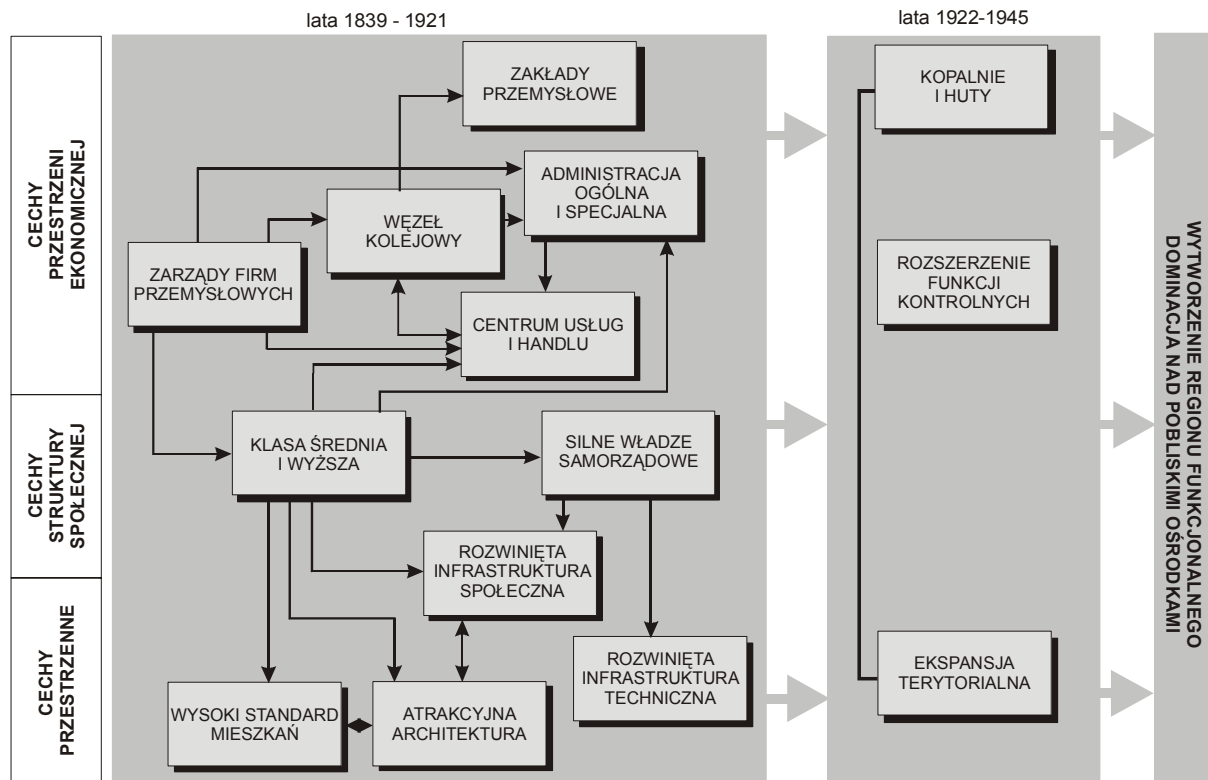
Pominięto natomiast bardzo ciekawy przykład sekwencyjnej trajektorii opartej o zmieniające się funkcje wzrostowe (Gliwice), gdyż doczekał się on w ostatnim czasie szczegółowej analizy (Domański, 2000).

Postępujący proces podtrzymywania, a nawet wzrostu znaczenia Katowic wydaje się być klasycznym przykładem dynamicznego rozwoju opartego na kumulacji istniejących funkcji. Powstanie miasta może być traktowane jako wydarzenie specyficzne (*contingent event*), będące wynikiem arbitralnej decyzji śląskiego przemysłowca Tiele-Wincklera o lokalizacji w tym miejscu zarządu swojego majątku. Głównie dzięki wpływom Tiele-Wincklera, w Katowicach zaczął kształtować się węzeł kolejowy, co m.in. zapewniło miejscowości status znaczącego ośrodka handlowego (Hoffmann, 1895). Co więcej Katowice, jako jedyne z miast górnośląskich, które powstały w czasie XIX wiekowej industrializacji, uzyskały planowy układ przestrzenny jeszcze przed nadaniem praw miejskich. Wykształcające się funkcje zostały wzmocnione dodatkowo przez umieszczenie tu stolicy powiatu (1873) oraz lokalizacji zarządów wielkich firm i instytucji publicznych. Można więc przekonywać, że wykształcający się w II połowie XIX wieku charakter funkcjonalny Katowic sprzyjał powstaniu szeregu związków o charakterze sprzężeń zwrotnych: lokalizacja zarządów firm i urzędów wpływała na atrakcyjne *milleau* miasta, co obok bardzo dobrej dostępności komunikacyjnej wpływało na lokalizacje kolejnych instytucji (ryc. 1). Nagromadzenie urzędów i zarządów firm rodziło zapotrzebowanie na usługi wyższego rzędu, co dodatkowo wzmocniało pozycję miasta. W rezultacie już w latach 80., XIX w. Katowice, obok Gliwic i Bytomia stały głównym ośrodkiem miejskim Górnego Śląska, umacniając swe funkcje administracyjne i kontrolne zarówno po podziale Śląska w 1922 roku, jak po II wojnie, kiedy stały się również znaczącym ośrodkiem akademickim.

W przeciwieństwie do Katowic, Bytom jest przykładem sekwencyjnego modelu regresji funkcji. Analizując potencjał miasta w połowie XIX wieku (siedziba powiatu, największy obok Gliwic ośrodek handlu i rzemiosła) oraz jego centralne położenie względem złóż galmanu i węgla kamiennego wydawało się, że to stare, lokacyjne miasto było predestynowane do roli głównego ośrodka rodzącej się konurbacji (Gabrysch, 1937). Jednak zdecydowany protest lokalnego kupiectwa, rzemiosła i firm transportowych (wekturantów) przeciwko przeprowadzeniu przez miasto linii kolei górnośląskiej (1846), pozbawiło Bytom istotnej funkcji miastotwórczej. Rezultatem było osłabienie funkcji handlowych na rzecz Mysłowic i Katowic. Kolejny spadek znaczenia miasta wiązał się z podziałem dużego powiatu bytomskiego w 1873 na cztery mniejsze, tym samym znaczne osłabienie funkcji administracyjnych. Wprawdzie jeszcze na początku XX wieku Bytom, pod względem wyposażenia w szereg usług nie ustępował Katowicom i Gliwicom, niemniej jednak oznaki regresu funkcji były już widoczne. Ciosem dla miasta okazał się podział Górnego Śląska,

kiedy Bytom stracił prawie całe swe zaplecze terytorialne. Po 1945 roku miasto nie odzyskało pełnionych wcześniej funkcji. W gospodarce lokalnej zaczął zdecydowanie dominować przemysł wydobywczy, przyczyniając się m.in. do znacznej degradacji tkanki miejskiej.

Ryc.1

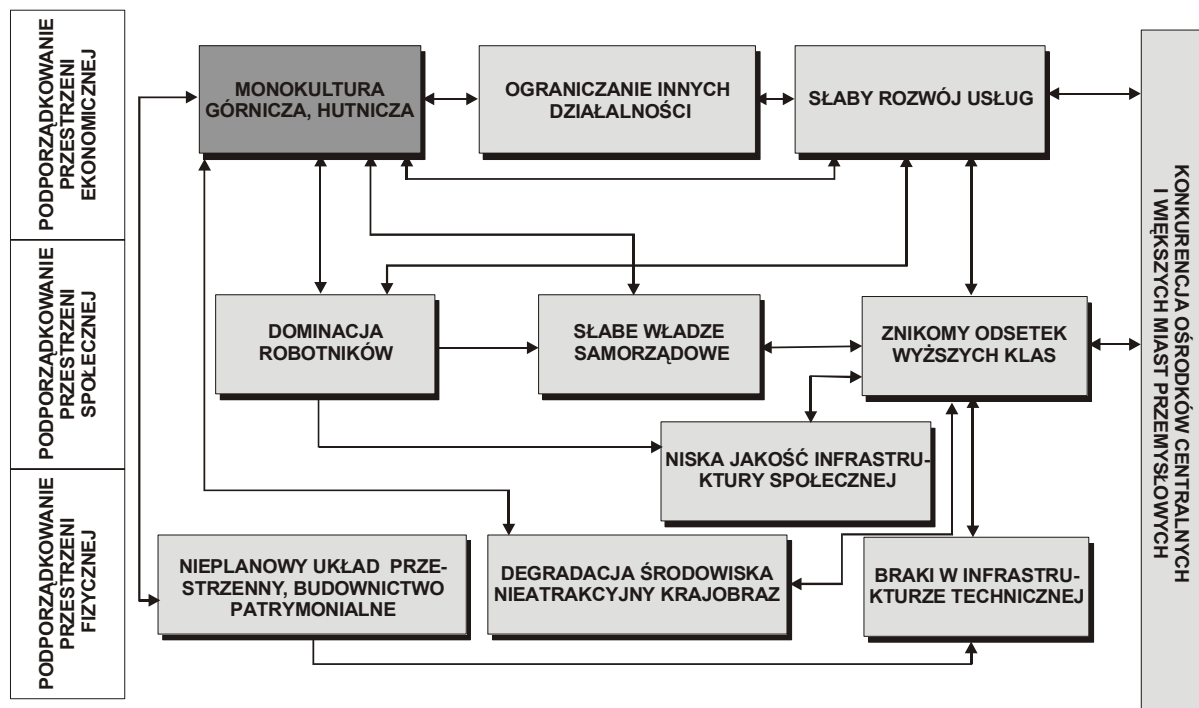


Pozytywna ścieżka rozwoju (virtuous circle) - podstawowe zależności w rozwoju Katowic (1839-1945)

Dominacja pojedynczych, dużych firm, jakkolwiek może być źródłem sukcesu ośrodka w pewnych okresach historycznych, na dłuższą metę okazuje się niekorzystna. Ilustrują to trajektorie rozwojowe wielu górnośląskich ośrodków, zwłaszcza monofabrycznych bądź przykopalnianych miejscowości włączonych później w obręb większych miast, ale także miast średniej wielkości jak Świętochłowice czy Siemianowice. Przyjmując perspektywę historyczną można następująco wytłumaczyć kumulacyjny proces prowadzący do „uwięzienia na szlaku”: zdominowanie lokalnej gospodarki przez pojedynczych pracodawców w przypadku wielu ośrodków górnośląskich miało swój wyraz już w momencie ich powstania – w założeniach miały pełnić one li tylko rolę mieszkalną dla pracowników hut i kopalń. Status administracyjno-prawny tych ośrodków nie sprzyjał

rozwojowi – w interesie dużych firm przemysłowych nie leżał zamiar przekształcenia osad w miasta, gdyż wiązało się to z znacznie większymi obciążeniami podatkowymi. Tymczasem, zważywszy na spore uprawnienia samorządu, ustrój miejski miał ogromne znaczenie m.in. dla planowego rozwoju przestrzennego i infrastruktury. Dodatkowo przy w sumie niewielkich dochodach robotników (Solger, 1860), którzy w większości miejscowości stanowili dominującą grupę społeczną, rozwój usług pozaprodukcyjnych również był ograniczony (ryc. 2). Handel np. był celowo ograniczany poprzez należące do dużych firm przemysłowych *konsumy*, zaopatrujące pracowników w żywność po niższych od rynkowych cenach (Godula, 1912). Nie bez znaczenia było generalnie nieatrakcyjne otoczenie i poważna degradacja środowiska naturalnego. Efektem stało się „uwięzienie na szlaku”, (*lock in*), tzn. przy niedorozwoju innych funkcji, utrwalająca się dominacja wąsko specjalizowanego przemysłu wydobywczego lub hutnictwa. Jakkolwiek można przekonywać, że w okresie socjalizmu ludność tych miast korzystała z istotnych przywilejów, dotyczyły one jednak głównie zatrudnionych w wybranych branżach (zob. Domański, 1997) prowadząc do dalszego uzależnienia lokalnej gospodarki od dominujących funkcji przemysłowych.

Ryc. 2.



"Uwięzienie na ścieżce" - podstawowe zależności w monokulturowej miejscowości GOP w XIX wieku

IV. W jakim stopniu wyróżnione trajektorie spełniają założenia teorii zależności od szlaku?

Przedstawiwszy kilka typów trajektorii miast górnośląskich, należy zastanowić się, na ile mają one charakter zależności od szlaku w rozumieniu Arthura (1994), Mahoney'a (2000) i Piersona (2000). Wymaga to akceptacji założenia, że w momencie kształtowania się zrębów struktury funkcjonalnej konurbacji górnośląskiej (II połowa XIX wieku), możliwe było powstanie różnych konfiguracji, tzn. kilka ośrodków mogło skupić funkcje centralne. Przy czym *ex ante* niemożliwe było do stwierdzenia, które z kilku konkurujących miast rozwinie funkcje pozaprodukcyjne. Po drugie, należy założyć, że procesy, które doprowadziły do takiego, a nie innego rozmieszczenia funkcji pozaprodukcyjnych, miały głównie charakter nieprzewidzianych wydarzeń.

Regresyjne trajektorie monofunkcyjnych ośrodków bez wątplenia nie mają charakteru *path dependence*. Los wielu ośrodków został w dużej mierze zdeterminowany już w momencie powstania, gdyż (z wyjątkami omówionymi niżej) nie miały one szans w konkurencji z istniejącymi miastami, bądź ośrodkami „stworzonymi” niejako do zarządzania (Katowice). Mówiąc inaczej – można wiązać współczesną zapaść ośrodków tradycyjnego przemysłu z ich historycznie zdeterminowaną monofunkcyjnością, zakładając, że problemy monofunkcyjnych struktur w okresach turbulencji są ogólnie znanym zjawiskiem tak w gospodarce, jak i przyrodzie.

Trajektoria Katowic jest mniej w tym względzie jednoznaczna. Z jednej strony można przekonywać, że Katowice, nie zdobyłyby swojej pozycji, gdyby nie szereg „specyficznych wydarzeń”, od umieszczenia tam zarządu Tiele-Wincklera począwszy. Jednym z nich był lobbing na rzecz pozyskania linii kolejowych z jednej strony (Katowice), a opór przeciwko przebiegu kolei w pobliżu miasta (Bytom) z drugiej. Rozwój Katowic ułatwiła również długa opozycja władz huty „Królewskiej” przeciwko nadaniu Królewskiej Hucie (ob. Chorzów) praw miejskich (Stasiak, 1962), a także wielki kryzys w latach 70. XIX w, którego skutki były znacznie bardziej długotrwałe dla tego miasta niż dla Katowic. W efekcie, mimo, że Królewska Huta była w kategoriach ludnościowych znacznie większa niż Katowice, zdołała skupić, niewiele ponadlokalnych funkcji nieprodukcyjnych wobec m.in. swojego przemysłowego charakteru, a także konkurencji Katowic. Wreszcie przebieg granicy po 1922 sprawił, że Katowice straciły największych konkurentów, tj. Bytom i Gliwice, które zostało po stronie niemieckiej. Z drugiej strony czyż „sukces Katowic” nie był od początku związany z atrakcyjnym charakterem tej miejscowości dla lokalizacji funkcji pozaprodukcyjnych? W

przypadku Katowic, uwidacznia się cecha teorii zależności od szlaku, który czasami określana jest jako „obsesyjne szukanie przypadkowych zdarzeń początkowych”. O ile bowiem można zidentyfikować mechanizmy prowadzące do kumulacji funkcji miasta, powstaje pytanie czy do pewnego momentu krytycznego, po którym Katowice na skutek korzyści aglomeracji mogły się już bez przeszkód rozwijać, doprowadziły nieprzewidziane wydarzenia (*chance*) czy też był to raczej nieunikniony proces (*necessity*) wobec przewagi konkurencyjnej miasta w tym zakresie.

Natomiast trajektorią, która wydaje się dobrze odpowiadać założeniom teorii zależności od szlaku w ujęciu Mahoney’a (2000) jest przypadek Bytomia. Wydaje się bowiem, że szereg sekwencyjny prowadzący do regresu funkcji jest pochodną w większym stopniu decyzji o nieprzeprowadzeniu przez to miasto linii kolejowej w latach 40. XIX wieku (wydarzenie specyficzne), a nie utraty szeregu funkcji, spowodowanej przebiegiem granicy państwowej w okresie 1922-1939 (mogące być łatwo wyjaśnione w oparciu o utratę zaplecza). Jeśli przyjąć to założenie, to trajektoria tego miasta doprowadziła do nieprzewidywalnego wyniku (*deviant outcome*). Inaczej mówiąc, predestynowane skupienia funkcji centralnych miasto (korzystne położenie, wykształcone funkcje pozaprodukcyjne) na skutek specyficznego wydarzenia straciło w dłuższym czasie swe znaczenie.

V. Wnioski

Zasługą podjęcia studiów, mających w zamierzeniu pokazywać zależności od szlaku, jest uwzględnienie dynamiki czasowej, wobec ahistoryczności dużej części badań w naukach społecznych. Słusznie zauważa bowiem Suliborski (1994, 40) że, pomijanie w badaniach funkcji miast czynnika czasu, „zawęża przedmiot poznania, a tym samym ogranicza wyjaśnienie rzeczywistości”. Zwrócenie uwagi na znaczenie uwarunkowań historycznych, przy założeniu, że dramatyczne i często o wielkiej skali skutki mogą być następstwem stosunkowo drobnych i przypadkowych wydarzeń” (Pierson, 2000) jest niewątpliwie fascynujące. Należy jednak pamiętać, że teoria ta niesie liczne ograniczenia i, jeśli unikać w sumie dość oczywistej konkluzji że „historia ma znaczenie”, oferuje narzędzia badawcze wyjaśniające tylko niektóre sekwencje zjawisk. Innymi słowy - nie każda trajektoria historyczna ma charakter *path dependence*, i nie każda analiza związków przyczynowych w czasie powinna opierać się o metodologię zależności od szlaku (por. Goldstone, 1998; Haydu, 1998). Należy pamiętać również, że śledząc lokalny szlak rozwojowy i szukając „mało znaczących wydarzeń”, bądź przyczyn dzisiejszej pozycji miasta w ukształtowanych

historycznie właściwościach miejsca, nie można zaniedbywać fundamentalnego czasami znaczenia czynników zewnętrznych. Innymi słowy trzeba mieć na uwadze, *kiedy* historia ma znaczenie, i *jak* ona znaczy. Przykładowo, gdyby nie podział Śląska w 1922 roku, dominacja Katowic nie była aż tak wyraźna później, a z drugiej strony Bytom mógłby utrzymać wiele funkcji pozaprodukcyjnych. Koncepcja ta nie tłumaczy także, dlaczego często „to nie historia lecz geografia ma znaczenie” –spadek znaczenia w ciągu XIX wieku Tarnowskich Gór, bądź stosunkowo słaby rozwój Mysłowic w ciągu XIX wieku nie można wyjaśnić teorią *path dependence* lecz m.in. peryferyjnym położeniem tych miast w stosunku do rodzącej się aglomeracji, przy dużej konkurencji funkcjonalnej większych ośrodków. Warto zauważyć, że dywersyfikacja funkcjonalna największych miejscowości przemysłowych, jak Zabrze czy Królewska Huta (ob. Chorzów), które z racji potencjału ludnościowego powinny rozwinąć szerzej nieprodukcyjne funkcje egzogeniczne (zob. np. przykład Łodzi – Liszewski, 1996; Suliborski, 2001), została uniemożliwiona przez konkurencję pobliskich ośrodków, które pozyskały wspomniane funkcje. Dopiero bowiem powiązanie pozornie mało znaczących wydarzeń z korzyściami aglomeracji (zob. Arthur 1994), w tym z faktem, że funkcje nieprodukcyjne i centralne wyższego rzędu są dobrem rzadkim, staje się jasne, dlaczego musiały się one skupiać w tylko niektórych ośrodkach. „Zwycięzcy” w tej rywalizacji w dłuższym okresie, poprzez dywersyfikację funkcjonalną, mieli o wiele lepsze perspektywy rozwojowe niż pozbawione istotnych funkcji pozaprodukcyjnych pozostałe ośrodki. Reasumując, teoria zależności od szlaku, czy też szerzej mówiąc myślenie w kategoriach ewolucyjnych, pozwala nam zrozumieć jakie czynniki i procesy doprowadziły do ukształtowania dzisiejszej struktury funkcjonalnej, co jest nierzadko podstawą do działań restrukturyzacyjnych, mających na celu opuszczenie negatywnego szlaku.

Literatura

- Arthur B.W., 1989. *Increasing returns and lock in by historical events*. The Economic Journal, 99, 116-131.
- Arthur B.W., 1994. *Increasing returns and Path Dependence in the Economy*. University of Michigan, Ann Arbor.
- Boddy M., 1999. *Geographical economics and urban competitiveness: a critique*. Urban Studies, 36, 811-842.
- Boschma R.A, Lambooy J.G., 1999. *Evolutionary Economics and economic geography*. Journal of Evolutionary Economics, 9, 411-429.
- David P.A., 1985. *Clio and the Economics of QWERTY*. American Economic Review, 75, 332-337.

- Długoborski W., 1979. *Bytom, Zarys rozwoju miasta*. Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Domański B., 1997. *Industrial control over the socialism town. Benevolence of exploitation*. Praeger, London.
- 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*. [in:] Domański B. (ed.) *Studies in Local and regional development*. Prace Geograficzne, 106, Institute of Geography of the Jagiellonian University Cracow 2000, 35-54.
- Ekiert G., 2000. *Prawidłowości transformacji w Europie Wschodniej*. *Studia Socjologiczne*, 3, 11-41.
- Gabrysch F., 1937. *Die raumliche Entwicklung der Staedte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz*. Volk und Reich Verlag, Berlin.
- Godula F., 1912. *Historja handlu i przemysłu górnośląskiego*. Poznań.
- Goldstone J. A., 1998. *Initial Conditions, General Laws, Path Dependence, and Explanation in Historical Sociology*. *American Journal of Sociology*, 104, 3, 829-45.
- Grabher G., 1993. *The weakness of strong ties; the lock in in regional development in the Ruhr Area*. [in:] Grabher G., (ed.) *The embedded firm. On the socioeconomics of industrial networks*. Routledge, London-New York, 255-277.
- Harańczyk A., 1998. *Miasta polskie w procesie globalizacji gospodarki*. PWN, Warszawa.
- Haydu J., 1998. *Making use of the Past: Time Periods as Cases to compare and as Sequences of Problem Solving*. *American Journal of Sociology*, 104, 2, 339-71.
- Hoffmann G., 1895. *Geschichte der Stadt Kattowitz*. Kattowitz.
- Hudson R., 1995. *Institutional Change, cultural transformation, and economic regeneration: myths and realities from Europe's old industrial areas*. [in:] Amin A., Thrift N., (eds) *Globalisation, institutions and regional development in Europe*. Oxford, 196-216.
- Krugman P., 1991. *Increasing returns and economic geography*. *Journal of Political Economy*, 99, 483-499.
- Krugman P., 1995. *Development, geography and economic theory*. MIT Press, Cambridge.
- Liszewski S., 1996. *Kariera metropolitarnej miasta przemysłowego. Konferencja w dn. 12 lutego 1996 r. nt. "Łódź stolicą makroregionu"*. Sejmik Samorządowy Województwa Łódzkiego, Łódź.
- Mahoney J., 2000. *Path dependence in historical sociology*. *Theory and Society* 29, 507-548.
- Mahoney J., 2001. *Path-Dependent Explanations of Regime Change: Central America in Comparative Perspective*. *Studies in Comparative International Development*, 36, 1, 111-141.
- Martin R., 1999. *The new geographical turn in economics: some critical reflections*. *Cambridge Journal of Economics*, 23, 65-91.
- Myrdal G., 1957, *Economic theory and underdeveloped regions*. Duckworth, London
- Nelson R., 1995. *Recent evolutionary theorising about economic change*. *Journal of Economic Literature*, 33, 48-90.
- Pierson P., 2000. *Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics*. *American Political Science review*, 94, 2, 251-266.

- Sartori G., 1970. *Concept Misinformation in Comparative Politics*. American Political Science Review, 64, 1033-53.
- Sewell W., 1996. *Three Temporalities: Toward an Eventful Sociology*. [in:] McDonald T., *The Historic Turn in Human Sciences*. University of Michigan Press, Ann Arbor, 245-280.
- Solger H., 1860. *Der Kreis Beuthen in Obershlesien*. Breslau
- Stasiak A., 1962, *Miasto Królewska Huta, Zarys rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego w latach 1869-1914*, Arkady, Warszawa.
- Suliborski A., 1994. *Genetyczno-sysyemowe ujęcie funkcji i struktury funkcjonalnej miasta*. [w:] *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*. Toruń-Łódź, 40-45.
- Suliborski A., 2001. *Funkcje i struktura funkcjonalna miast, Studia empiryczno-teoretyczne*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.