

Vzestup a pád města

Přednáška č. 7

Základní klasifikace

Základní klasifikace měst

- Předindustriální město
- Industriální město
- Postindustriální město
- Chytré město/Smart City..?

Co je pro jednotlivé typy základní charakteristikou týkající se ekonomických aktivit?

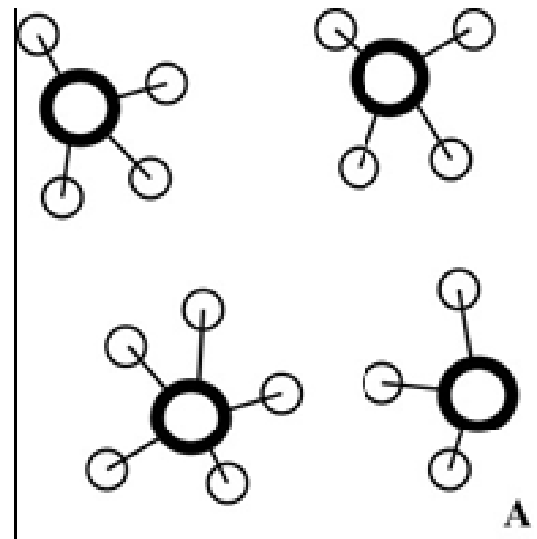
Základní klasifikace

Pre-industriální fáze (fáze městských jader, statická fáze).

- Velká **většina pre-industriálních sídel byla malé velikosti** – pouze největší města dosahovaly či přesahovaly hranici 100 000 obyvatel. ***Znáte některá nejvýznamnější?***
- **Dopravní technologie byly na velice nízké úrovni** (pěší doprava, koňské povozy), **obyvatelstvo a produkty tak byli ve srovnání se současností imobilní.**
- Města si zachovávala **relativně kompaktní formu**, jejich **zázemí** (sféry vlivu omezených služeb města) **byla relativně malá, a vztahy mezi městy obecně velice slabé.**

Základní klasifikace

- Nelze hovořit o významnější dělbě práce či specializaci jednotlivých měst v rámci sídelního systému. Přírodní podmínky hrají v této fázi stále důležitou roli v prostorovém rozložení a populační velikosti sídel. Existuje pouze **jednostupňová hierarchizace sídel**. Vazby mezi sídly jsou do značné míry omezeny resp. neexistují.



Základní klasifikace

Průmyslová fáze (fáze urbanizovaných oblastí, dynamická fáze).

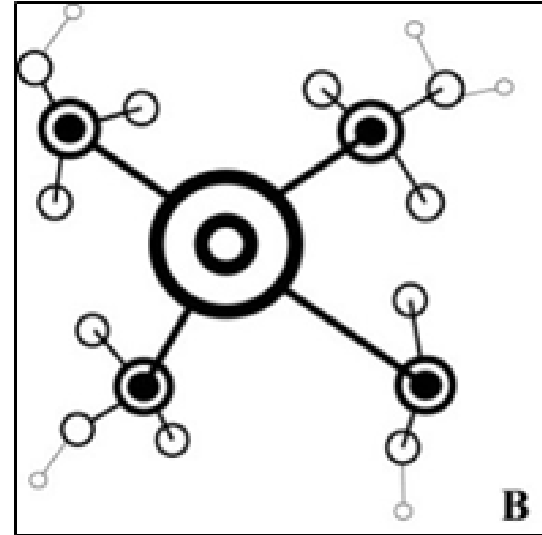
- V raných fázích industrializace města rostla v závislosti na lokalizaci různých typů surovinových zdrojů. ***Typické surovinové zdroje?***
- Rozvoj vodní a železniční dopravy umožnil posílení horizontálních ekonomických vazeb mezi jednotlivými městy, resp. mezi městem a jeho zázemím.

Základní klasifikace

- Docházelo nejen ke **konkurenci měst**, ale také k různým typům **územní dělby práce**.
- **Soubor měst v sídelním systému** se stává stále více **heterogenním** co do **růstové dynamiky** a **ekonomické specializace**. ***Příklad ekonomické specializace?***

Základní klasifikace

- Tato fáze je tak typická **vyčleňováním jádrových urbanizovaných či naopak periferních venkovských oblastí**, jejichž rozsah, vnitřní propojenost a ekonomická výkonnost jsou podmíněny zejména **přítomností zdrojů** (suroviny, pracovní síla) a **mírou efektivity dopravních systémů**. Začíná se vytvářet zřetelná **vícetupňová hierarchie sídel**.



Základní klasifikace

Post-industriální fáze (organická fáze).

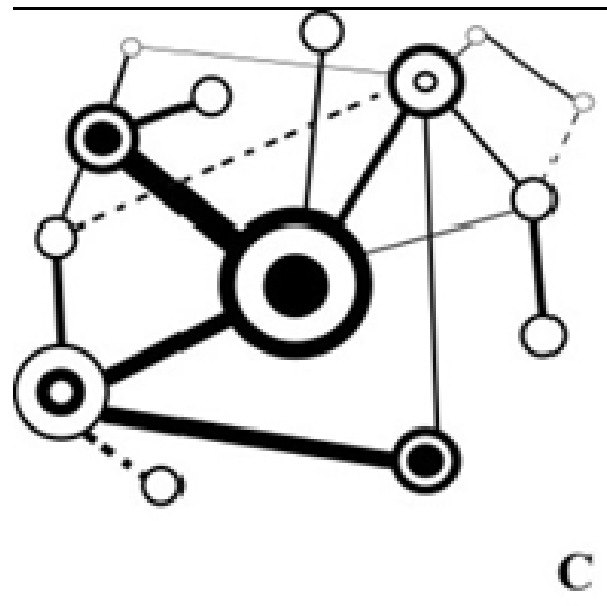
- Je charakteristická zejména **prudkým růstem rychlosti a efektivity komunikací** (počínaje zlepšením dopravy, přes rozšíření telefonu až po vývoj soudobých elektronických telekomunikačních technologií).
- Tento vývoj výrazně **snižuje význam fyzické vzdálenosti pro utváření ekonomických a sociálních vazeb v rámci měst a mezi městy.**

Základní klasifikace

- Prostorový rozptyl se tak stává **významnou charakteristikou vývoje městských systémů.**
- Výrazně se **stírá rozdíl mezi městem a venkovským prostorem.** ***Jak se říká takovému prostoru?***
- Hierarchické odstupňování sídel vytvořené za průmyslové fáze se mění, vznikají **složitě prostorové vzorce vztahů mezi sídly.**

Základní klasifikace

- Řada **dříve značně prostorově koncentrovaných funkcí se rozptyluje do širšího prostoru** (např. přesun řady výroby z velkých měst do menších sídel), je umožněna ještě **hlubší a prostorově rozsáhlejší ekonomická dělba práce a specializace jednotlivých sídel.**



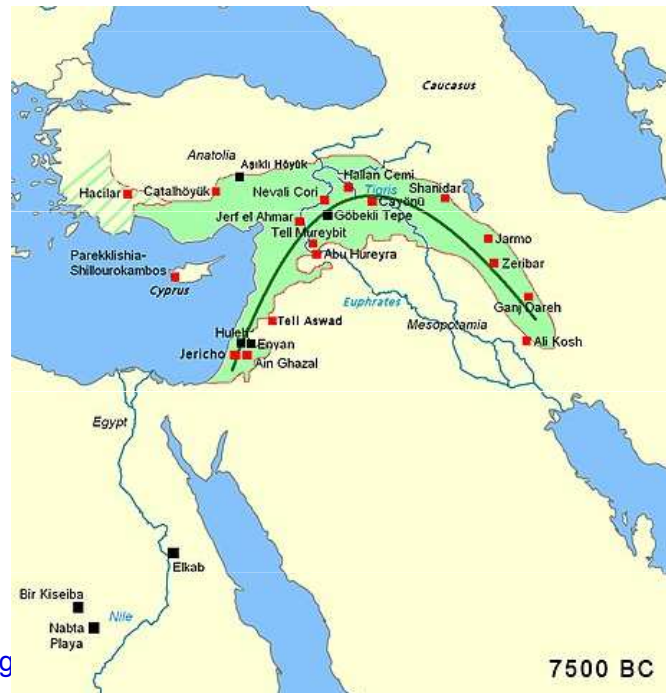
Základní klasifikace

Městské revoluce

- Rozvoj (městských) sídel lze rozdělit do několika fází oddělených významnými **kvalitativními předěly** – „městskými revolucemi“.
- **První městská revoluce** je změna sídelních forem společnosti, která posunula lidstvo na vyšší stupeň sociální organizace, v jejímž důsledku došlo **k oddělení města od venkova a k vytvoření městské populace**. Rozvoj měst byl možný až v okamžiku, kdy **zemědělství dosáhlo takové úrovně nadprodukce**, která umožnila existenci skupin obyvatelstva **nezabývajících se přímo zemědělskou výrobou**.

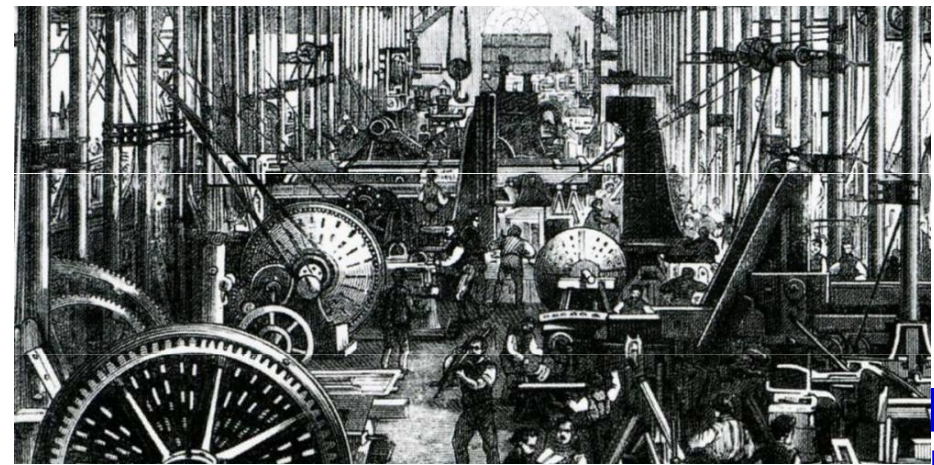
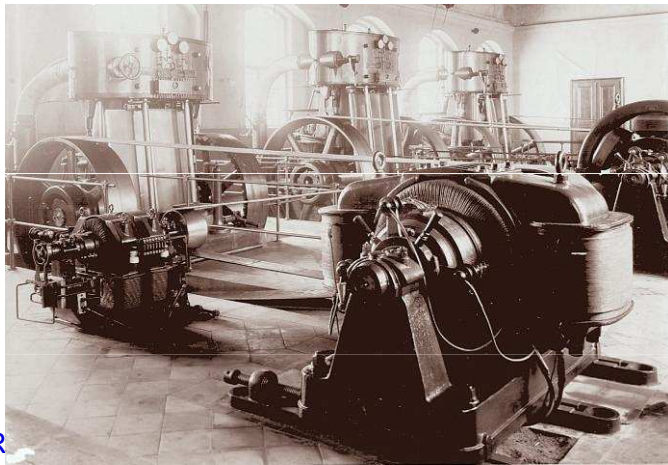
Základní klasifikace

- První městskou revoluci proto můžeme rámcově zasadit do období tzv. **neolitické revoluce** (7 – 3 tis. př. n. l.), která na Blízkém východě umožnila vznik prvních měst.



Základní klasifikace

- **Druhá městská revoluce** je proces největšího stěhování obyvatelstva do měst, na jehož konci tvoří **venkovské a zemědělsky orientované obyvatelstvo menšinu**. Druhou městskou revoluci pak můžeme ztotožnit s **průmyslovou revolucí** probíhající od konce 18. století.



Předindustriální město

Předindustriální město

- Počátky nástupu měst a městských civilizací lze umístit do poměrně širokého časového období mezi 3500 př. n. l. až 1000 n. l., kdy mezi nejranější patřila města v Mezopotámii, Nilské Deltě, příp. v Číně. ***Znáte některá významná?***
- Růst a vznik měst je dáván do souvislosti s rozvojem zemědělství, které dokázalo **produkovat přebytky**. Tím se **část obyvatel mohla věnovat jiným profesím** (např. řemeslo) a přebytky mohly být vyměňovány (**město=centrum zemědělství a obchodu**).

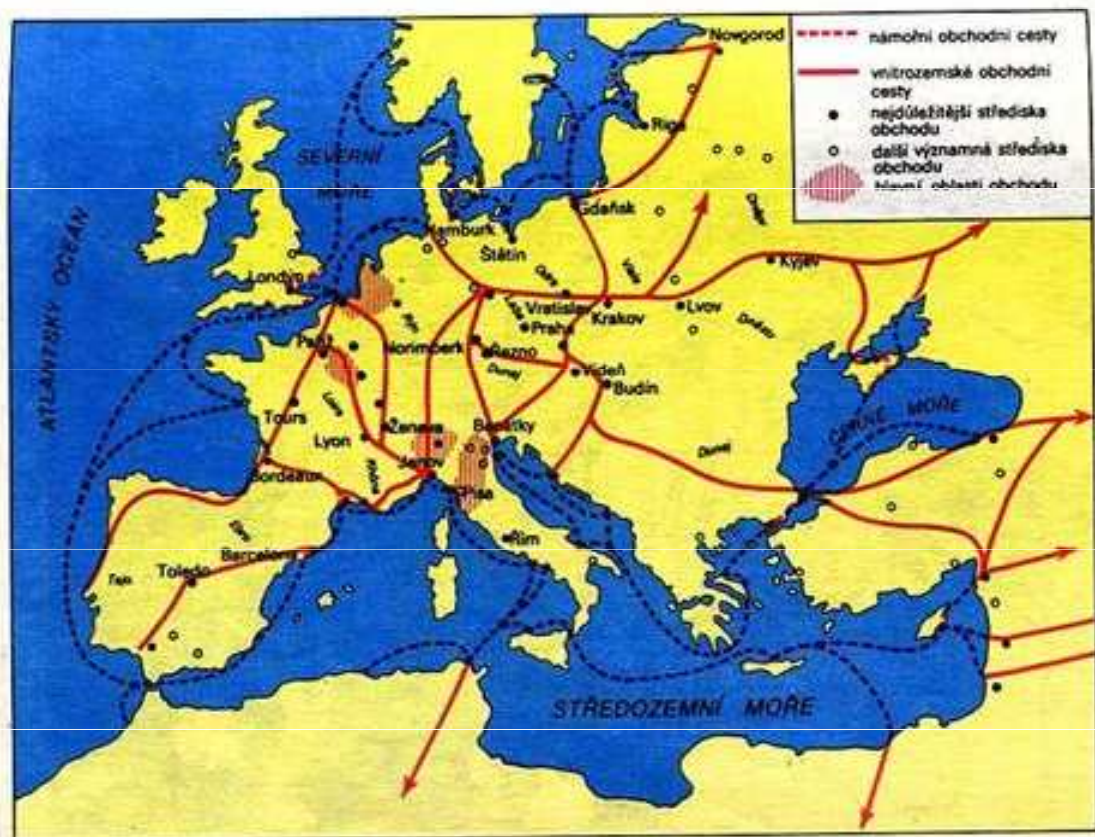


Předindustriální město

- Později se město stává i **obranným, administrativním a náboženským střediskem** (multifunkčnost měst).
- Docházelo k postupnému **koncentrování osídlení kolem fortifikovaných (opevněných) jader**, jakými mohly být např. sídla šlechty či kláštery, resp. pozůstatky římských měst.
- Ekonomicky tato nově vzniklá města **závisela na svém nejbližším okolí**, oproti kterému disponovala přece jen **vyšším podílem specializovaných skupin obyvatel, většinou řemeslníků**.

Předindustriální město

- Na počátku 16. stol. se ekonomické jádro Evropy přestěhovalo z Benátek do Antwerp a Amsterdamu, pak dále do dolního údolí Rýna (1500 - 1800), dnešního Porúří.
- V podstatě všechny evropské regiony hrály v průběhu preindustriální historie roli urbánních jader, s výjimkou východní Evropy.



Vzestup (a pád) města

- **Města a jejich aglomerace se nacházejí po celé planetě** a už od starověkých Atén a Říma jsou hnacími motory pokroku.
- Renesance se zrodila v italské Florencii, průmyslová revoluce v anglickém Birminghamu...
- ... **příčinou velké prosperity dnešního Londýna, Tokia či Bengalúru je jejich schopnost přicházet s novými myšlenkami, být inovativní a kreativní.**

Vzestup (a pád) města

- **V bohatších západních zemích velkoměsta úspěšně přežily turbulentní konec průmyslové éry a dnes jsou bohatší, zdravější a přitažlivější než kdykoliv v minulosti.**
- **V chudších zemích dochází k růstu velkoměst proto, že velká hustota osídlení je zároveň i nejjednodušší cestou od chudoby k „bohatství“.**
- **Navzdory přelomovým technologickým objevům, díky kterým „přestalo záležet“ na vzdálenostech, se ukázalo, že všude vede cesta...**

Vzestup (a pád) města

- Na druhé straně je zřejmé, že **řada cest** – včetně těch, po kterých se vydala i některá velkoměsta – často **nevede do ekonomického a sociálního ráje**.
- **Někdy vítězí město i s obyvateli, někdy prohrává, někdy prohrávají jen jeho obyvatelé ...**, taková je historická i současná realita.
- Obecně ale lze konstatovat, že **historicky i aktuálně město vítězí** nad okolním prostředím, tedy nad „venkovem“ ...

Vzestup (a pád) města

- **Ve 2. polovině 20. století v západní civilizaci skončila průmyslová éra a toto období bylo pro obyvatele spíše plné problémů a starostí než naopak.**
- **To, do jaké míry se poučí lidstvo z lekcí, kterému velkoměsta (jejich fungování/chod) ušetřila, rozhodne o tom, jestli obyvatele měst čeká rozkvět a naše (velko)města nový zlatý věk.**

Vzestup (a pád) města

Studium (velko)měst si vynucuje pokládat důležité, ale i zajímavé a složité otázky:

- Proč tak často vedle sebe žijí nejbohatší a nejchudší lidé?
- ***Proč se kdysi slavná města dočkala velkého úpadku?***
- ***Proč se některým velkým a slavným městům opět podařilo dostat na piedestal, na vrchol?***
- Proč v konkrétních městech a konkrétních epochách vzniklo tolik uměleckých proudů?
- Proč tolik chytrých lidí dělá tak naivní a „destruktivní“ rozhodnutí?

Vzestup (a pád) města

- Při hledání odpovědí na tyto otázky asi neexistuje vhodnější příklad (velko)města jako je **New York (vzestup) a Detroit (pád)**.



Vzestup (a pád) města

- *Proč byla kdysi (70. léta 20. století) velká a úspěšná města v USA na hraně společenského, kulturního a ekonomického úpadku nebo se ho opravdu dočkala?*

Vzestup (a pád) města

- Deindustrializace:** V té době probíhala deindustrializace, což znamenalo přesun výrobních odvětví do jiných regionů nebo zemí. To mělo za následek ztrátu pracovních míst a ekonomický pokles výkonů v městech, která byla silně závislá na průmyslu.
- Přesun obyvatelstva:** Lidé začali opouštět vnitřní města a přesouvat se do předměstských oblastí. Tento proces, známý jako suburbanizace, vedl k úbytku obyvatelstva a obchodní aktivity v centrálních městech.
- Sociální problémy:** Některá města zažívala narůstající sociální problémy, včetně chudoby, kriminality a rasové segregace. To mělo negativní dopad na společenskou a kulturní atmosféru v těchto oblastech.
- Nedostatečná infrastruktura a bydlení:** Mnohá města byla postižena zastaralou infrastrukturou (zejména dopravní, včetně veřejné hromadné dopravy) a nedostatkem adekvátního bydlení. Nedostatek investic do těchto oblastí vedl k poklesu kvality života.

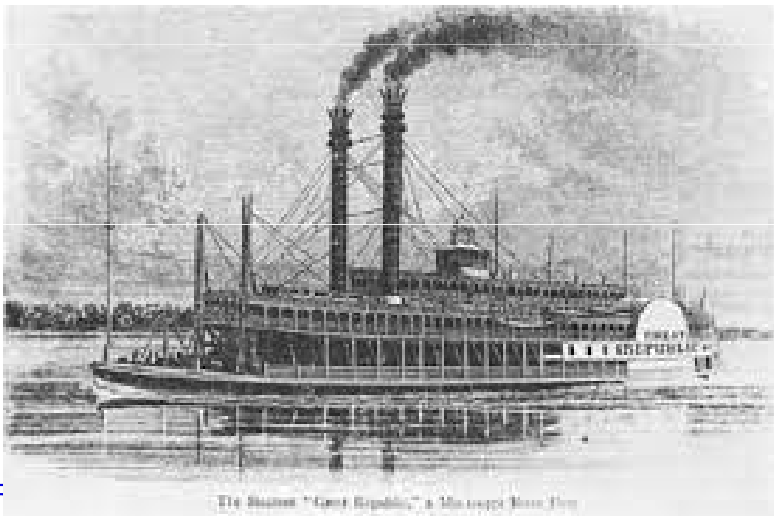
Vzestup (a pád) města

New York – obrozené město

- **Jak vznikl New York?**
- New York (Nieuw Amsterdam, 1624) vznikl v průběhu jedné z raných fází globalizace a v té době sehrával roli předsunuté obchodní stanice Holandské západoindické společnosti.
- Podnikaví holandští obchodníci se v něm sdružovali, protože vzájemná blízkost jim ulehčovala výměnu zboží (kožešiny za lacinou bižutérii) a hradby (dnešní Wall Street) jim dávaly záruku určitého bezpečí.
- **V 18. století New York předběhl Boston a stal se nejdůležitějším přístavem v rámci anglických kolonií** – soustředil se přitom zejména na **obchod s pšenicí a moukou**. Tyto komodity směřovaly na jih, kde se zase pěstovala cukrová třtina a tabák.

Vzestup (a pád) města

- V průběhu první poloviny 19. století došlo k prudkému rozmachu obchodu a počet obyvatel vzrostl z 60 na 800 tisíc a stal se největším americkým velkoměstem.
- Populační explozi měly částečně na svědomí i změny v dopravních **technologiích** – začátkem 19. století obecně platilo, že **lodě** jsou malé.
- Mezi roky 1800 – 1850 však díky technologickému pokroku a ekonomickému a finančnímu růstu se začaly vyrábět větší **lodě, s větší kapacitou, rychlostí a levnějším provozem.**



USSS "Anna Republic", a Mississippi River Steamer

Vzestup (a pád) města

- **Nedávalo by také smysl, aby obrovské obchodní lodě kotvily v každém americkém přístavu.**
- **Z New Yorku se tak stal nejdůležitější přístav celé země.** Měl ideální polohu, jeho přístav byl hluboký, chráněný a díky řekám byl jednoduchý přístup do vnitrozemí.
- **Díky umělým kanálům bylo postupně získáno spojení se Středozápadem a lodí se dalo dostat až do New Orleans.**

Vnitrozemské vodní cesty v USA



Vzestup (a pád) města

- **Lodní doprava byla pro ekonomiku města klíčová, ale již tehdy pracovali obyvatelé města v mnohem větším počtu v průmyslu:**
 - ...zpracování cukrové třtiny, textilní výroba a tiskárny (lokalizované v okolí přístavu).
- **Ve 20. století však přestalo v některých případech (např. textilní a oděvní průmysl) do značné míry záležet na vzdálenostech čímž zanikla výhoda, která vyplývala z nízkých nákladů na přepravu a díky které v New Yorku vzkvétal i průmysl.**
- **Proč by se měly textilní výrobky šít v New Yorku, když byla cena práce v Číně o mnoho levnější?**

Vzestup (a pád) města

- **S globalizací tak přišla i konkurence**, což platilo jak pro podniky, tak pro samotné město.
- **Přeprava zboží přes oceán se stala jednoduchou a relativně levnou**, vzhledem k objemu přepravovaného zboží, **a úpadek města v polovině 20. století odrážel skutečnosti, které v 19. století vedly k jeho raketovému rozvoji.**

Vzestup (a pád) města

- **Globalizace** tak přispěla ke skutečnosti, že **přestalo záležet** na původních výhodách New Yorku, tedy i na tom, že **byl průmyslovým centrem**.
- Zároveň se však díky globalizaci začalo městu dařit v úplně jiném „odvětví“ – v produkci nápadů a myšlenek, v kreativitě a inovativnosti.



Vzestup (a pád) města

- **Textilní průmysl dnes ve městě prakticky neexistuje, ale je v něm mnoho špičkových módních návrhářů** (Calvin Klein, Mark Jacobs, Ralph Lauren..) podle kterých se šije oblečení na druhém konci zeměkoule.
- **Vzestup japonské automobilky Honda** asi na jedné straně **přispěl k úpadku detroitské „Velké trojky“**, ale díky řízení **mezinárodních finančních toků** (New York je jedním ze tří největších finančních center světa) však extrémně **zbohatli zdejší bankéři**.
- **Vzájemně propojený svět tak štědře odměnil autory nových nápadů a myšlenek...**



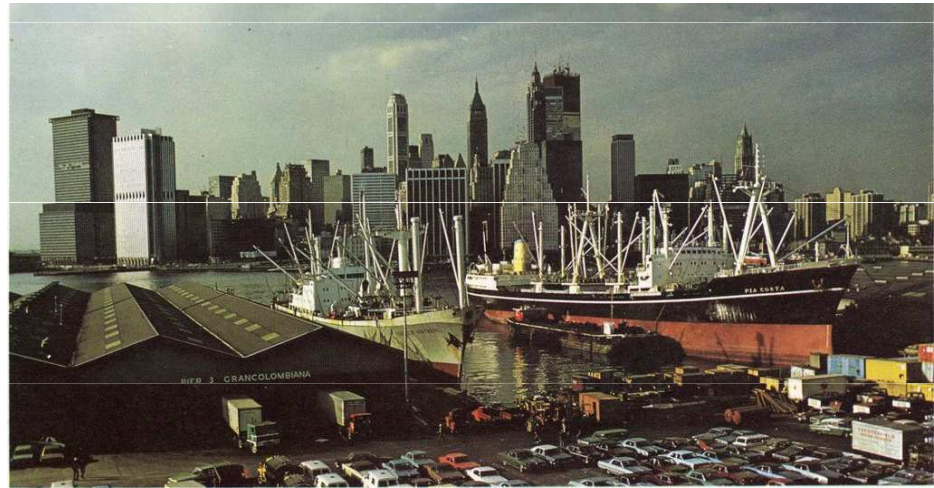
Vzestup (a pád) města

- **Budoucnost New Yorku na konci 70. let 20 století ještě nevypadala vůbec růžově.**
- Jako i další „původní“ americká města působil **dojmem „unaveného dinosaura“.**
- **Metro i hromadná doprava byly zastaralé** a svět se přeorientoval na osobní auta s levnějším provozem.
- **Městský přístav**, někdejší pýcha celého východního pobřeží, **upadal** tak dlouho, až **se stal takřka bezvýznamným.**

Vzestup (a pád) města

- Město se pod vedením starostů Johna Lindsaye a Abrahama Beama dostalo na **pokraj krachu**, a to i přesto, že **obyvatelé platili jedny z nejvyšších daní v USA**.
- **Zdálo se, že New York jako prosperující město neodvratně patří do minulosti.**





Vzestup (a pád) města

Vzestup New Yorku

- **New York se v době temného období v 70. letech minulého století změnil. Ekonomicky se pozvedl, což byl naprosto zásadní krok.**
- **Právě v té době se v něm totiž spojila skupina finančních inovátorů a vizionářů a vytvořila několik na sebe navazujících systémů.**
- **Akademické znalosti (ze škol) finančníků o obchodování postavené na riziku a zisku (dluhopisy, cenné papíry apod.) umožnily přesnější odhady a tedy i prodej rizikovějších aktiv.**

Plných 40 % lidí, kteří dnes pracují na Manhattanu, je zaměstnaných ve finančním sektoru – a právě oni tvoří základ přeplněného a pulzujícího velkoměsta.

V pěti manhattanských poštovních obvodech pracuje 600 tisíc lidí a vydělávají víc než 100 tis. USD na osobu ročně, což znamená vyšší objem platů než ve státech Oregon a Nevada.



Světové finanční centrum

Vzestup (a pád) města

- A přestože díky řadě těchto finančních géniů „vděčíme“ i za globální finanční a ekonomickou krizi z roku 2007/2008, **město** ve kterém obchodují, **ji přestálo**.
- V letech 2009-10, kdy americké hospodářství obecně stagnovalo, vzrostly **platy na Manhattanu o 12 %**.
- V roce 2010 zde dosahoval **průměrný plat o 170 % víc než byl americký průměr a o 45 % více než v okrese Santa Clara, kde se nachází Silicon Valley**, a kde jsou po New Yorku druhé největší platy v USA.

Vzestup (a pád) města

- **Vzestup, pád a opětovný vzestup New Yorku je projevem základního paradoxu, kterému čelí moderní metropole – náklady na spojení na velké vzdálenosti sice klesly, ale vzájemná blízkost je i tak čím dál více důležitější.**
- **Blízkost vytváří podhoubí pro nové/sdílené myšlenky, inovace, kreativní postupy, zdravé riskování na finančních trzích... za tím vším stojí vzdělaní obyvatelé.**
- **Příběh New Yorku je sice svým rozsahem výjimečný, ale klíčové faktory, které stály za jeho nesmírným růstem, smutným pádem a výjimečným znovuzrozením se však dají nalézt i v dalších metropolích – Chicagu, Londýně, Milánu a dalších.**

Vzestup (a pád) města

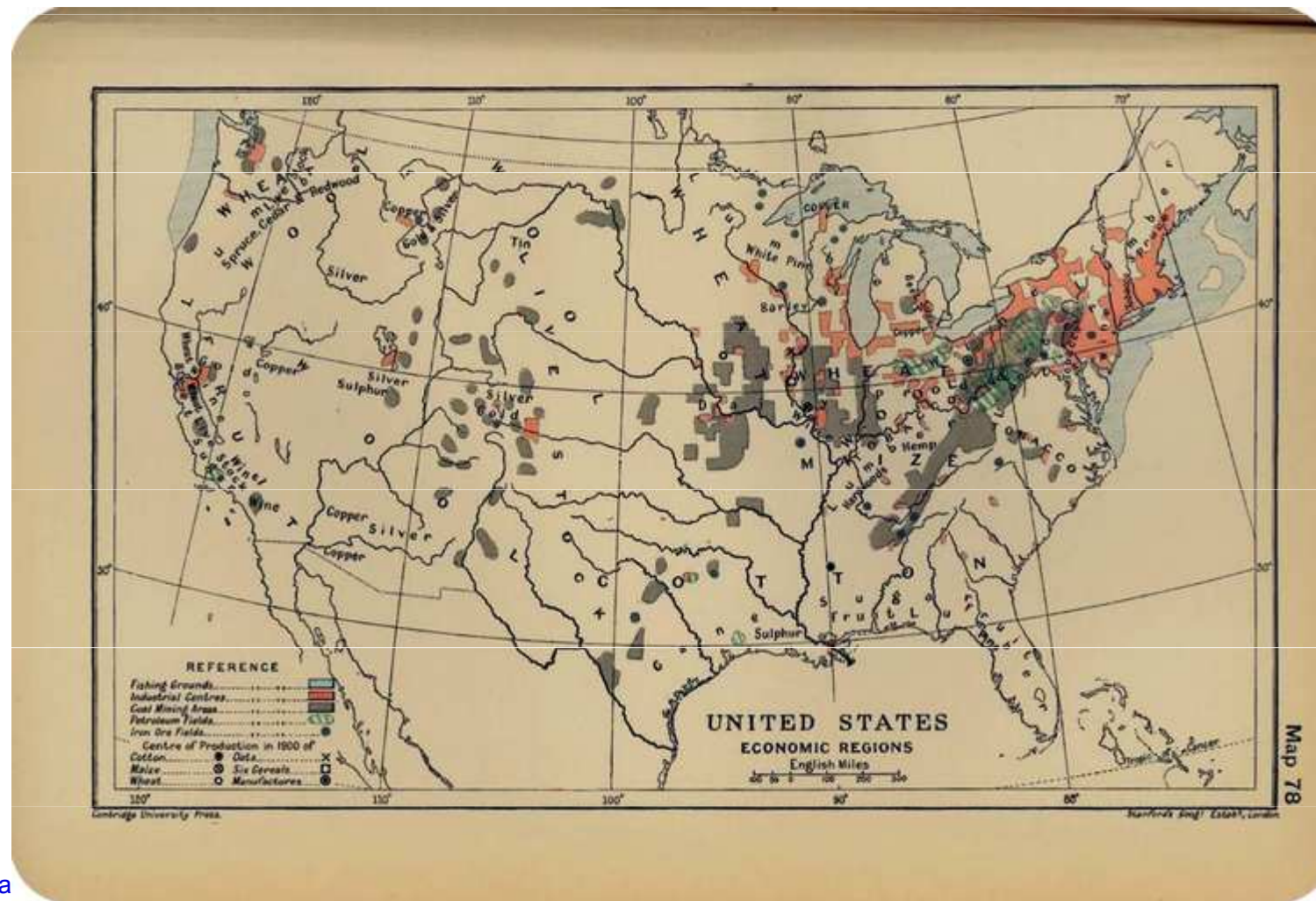
Detroit – nezvratně upadající město?

- Ve francouzštině znamená **Detroit** průplav či úžina/soutěska a i samotné město bylo **na počátku svého rozvoje, podobně jako New York a Chicago, centrem lodní dopravy a obchodu**. V roce 1900 se 20 největších amerických měst nacházelo na březích velkých vodních toků.
- V roce 1701 založil francouzský důstojník Antoine de la Mothe Cadillac osadu známou jako *Fort Détroit*. Později, 29. listopadu roku 1760 byla pevnost předána Britům. Ti zkrátili název osady na *Detroit*. Ke Spojeným státům se Detroit přidal v roce 1796. Roku 1815 byl Detroit oficiálně prohlášen za město a zároveň za hlavní město státu Michigan.

Vzestup (a pád) města

- Jak již bylo naznačeno, **lodní doprava byla ve své době ekvivalentem globalizace a v 19. století v ní nastal velký pokrok**, který urychlil i růst Detroitu, New Yorku a dalších měst.
- **Mezi roky 1850 – 1890 se počet obyvatel Detroitu zvýšil desetkrát**, z 21 na 206 tisíc obyvatel.
- **Rozmach Detroitu souvisel opět s vodní cestou (stejnojmenná řeka) napojenou na síť**, po které výrobky z lowy putovaly do New Yorku. V roce 1907 dosáhl roční objem zboží přepravovaného po řece Detroit 67 mil. tun, což byl trojnásobek objemu přepravy zboží v přístavech v New Yorku a Londýně.

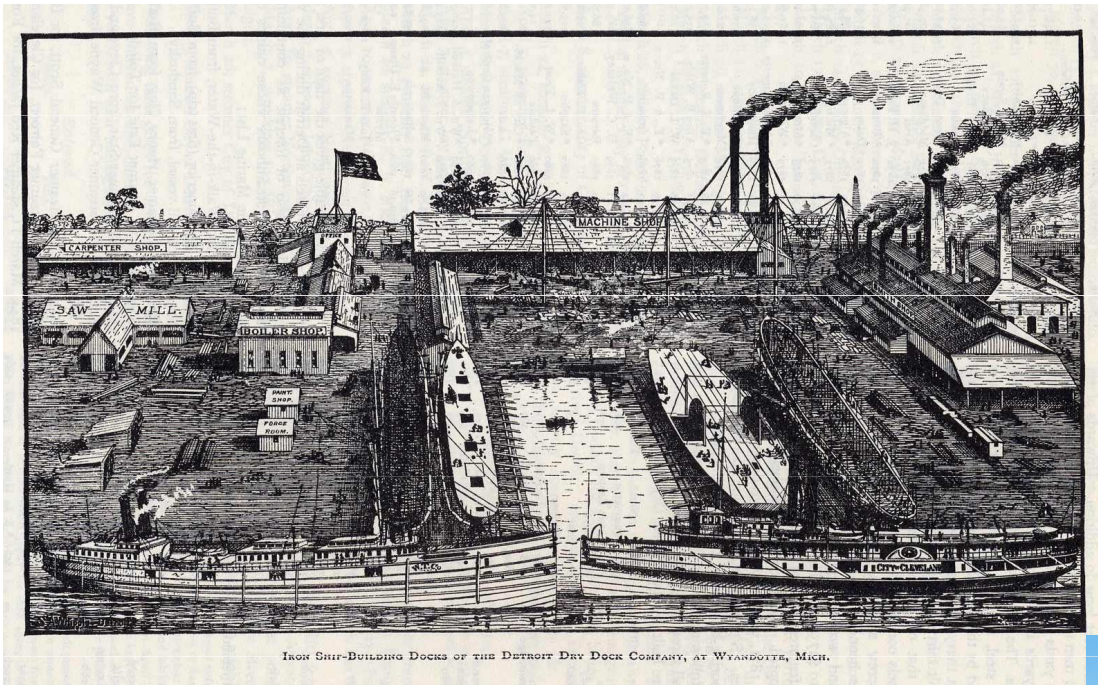
Ekonomická mapa USA kolem roku 1900



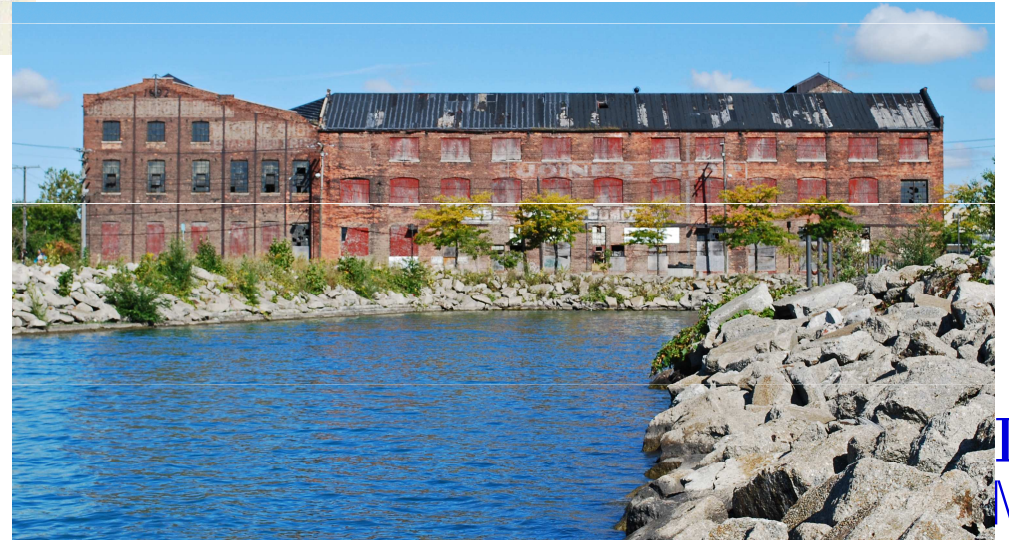
Vzestup (a pád) města

- **Detroit před automobily představoval město s úspěšnými a velkými firmami, které poskytovaly služby přímo vyplývající z velkého množství lodí plavících se přes město.**
- Příkladem mohou být **strojírenské Detroit Dry Docks (1872)**, které patřily po tři další desetiletí mezi **nejdůležitější loděařské firmy** v celé oblasti Velkých kanadských jezer.
- **Henry ford** navštívil tuto firmu v roce 1880, kdy pracoval jako strojník v menší firmě, ale právě v Dry Docks přišel do styku s technologicky pokročilou strojírenskou výrobou. A to ho zásadně ovlivnilo do budoucna.
- **Automobil se stal novým vynálezem**, který v sobě spojoval dva vynálezy staršího data – kočár a spalovací motor – které se v Detroitu už v delší době vyráběly.

Detroit Dry Docks



IRON SHIP-BUILDING DOCKS OF THE DETROIT DRY DOCK COMPANY, AT WYANDOTTE, MICH.



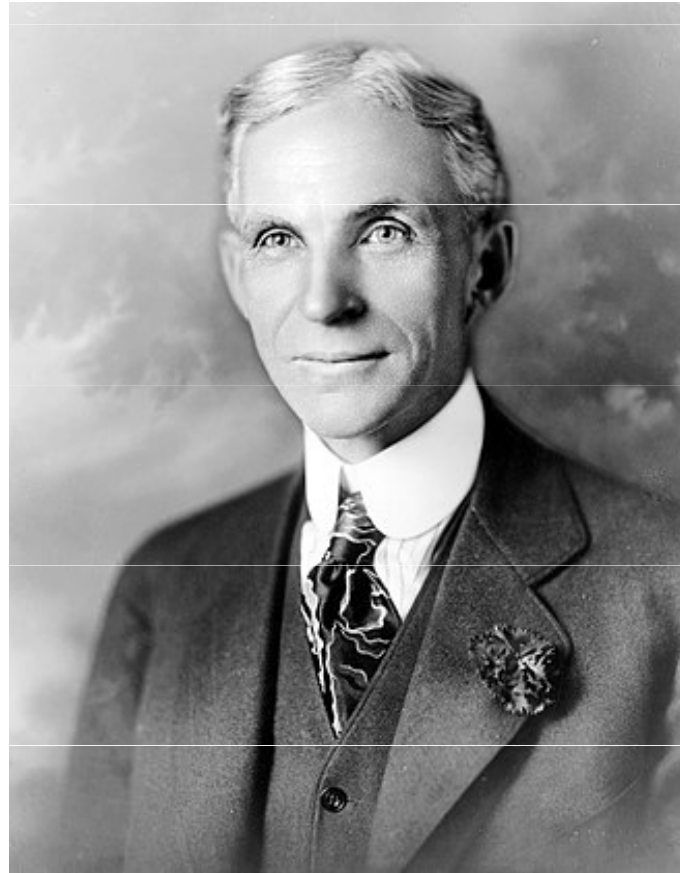
Vzestup (a pád) města

- **Koncem 19. století se Detroit v mnohém podobal na Silicon Valley z 60. a 70. let minulého století.**
- **Tzv. „Motor City“ rozkvétalo díky množství malých inovativních firem, z nichž se mnohé soustředily na nový vynález – automobil.**
- **Automobil se zrodil v 80. letech 19. století v Německu (Benz, Daimler, Diesel..), ale vynálezy německých inovátorů nebyly v USA chráněny ochrannými známkami.**
- **Proto se zde rozběhly doslova závody o to, kdo jako první přijde na způsob, jak vyrábět automobily ve velkém.**

Vzestup (a pád) města

- **Henry Ford** odešel z **Dry Docks** na rodinnou farmu, kde se věnoval **experimentování s motory**. Poté působil ve firmě **Westinghouse**, kde se také věnoval práci se spalovacími i parními motory.
- V roce 1891 odešel Ford k **hlavnímu konkurentovi Westinghousu, firmě Edison Illuminating Company**, aby se v detroitské továrně stal hlavním inženýrem.
- Zkušenosti u Edisona využil Ford při práci na motorových vozidlech, ale několik let se trápil neúspěchy a až v roce 1901 založil, s podporou jistého dřevařského magnáta, firmu, kterou tento magnát pojmenoval **podle zakladatele Detroitu – Cadillac**.

Henry Ford, 1919



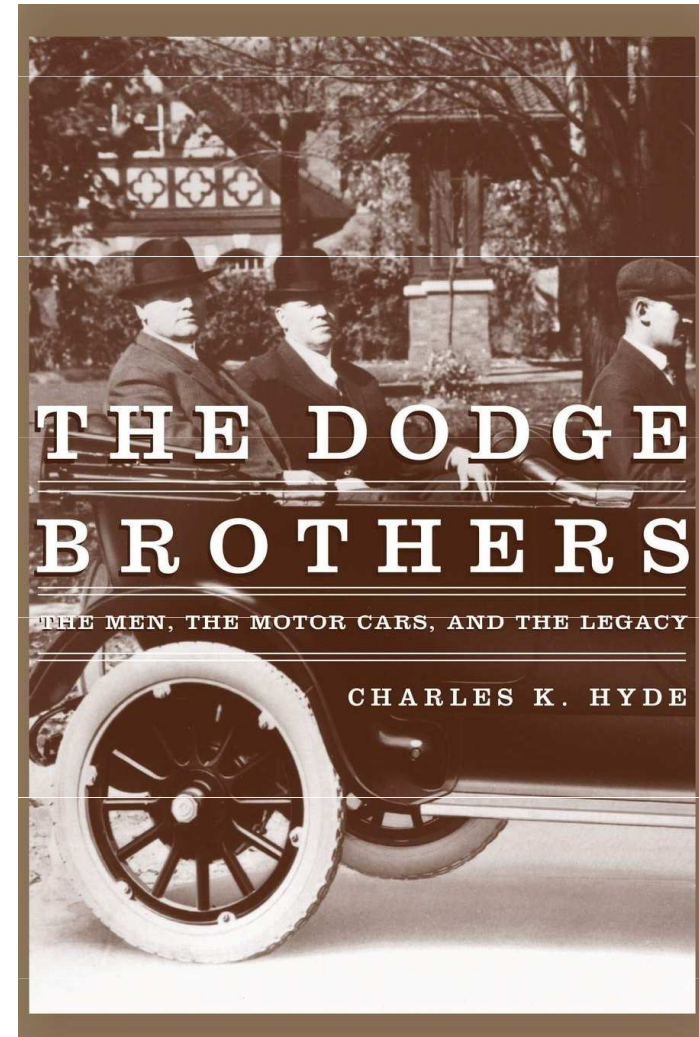
Vzestup (a pád) města

- V roce 1900 sídlilo víc amerických výrobců automobilů v New Yorku než v Detroitu.
- Začátkem 20. století však detroitský automobilový průmysl zažil obrovský rozmach. Podnikal v něm nejen Ford, ale Ransom **Olds**, Bratři **Dodgeové**, David Dunbar **Buick** a další.
- **Výhodou tehdejšího Detroitu bylo, že ve městě působilo velké množství nezávislých, pokrokových a kreativních dodavatelů, kteří pomáhali začínajícím firmám.**
- **Fordova auta se stávaly stále levnějšími a rychlejšími.** V roce 1908 uvedl na trh **model T**, který stál jen 825 dolarů a o pět let později jej začal **vyrábět na pásové lince**, čímž se výroba stala rychlejší a efektivnější.





11 DECADES OF
BUICK



MON
ECON

Vzestup (a pád) města

- Ironie a nakonec i tragédie Detroitu spočívá v tom, že díky malým dynamickým firmám a nezávislým dodavatelům vznikly mamutí a plně integrované automobilové společnosti, které se následně staly synonymem stagnace.
- Ford si uvědomil, že když bude auta vyrábět ve velkém, tak budou laciné a budou se lépe prodávat „všem“ obyvatelům. Neuvědomil si však (asi ani tehdy nechtěl), že **obrovské a soběstačné továrny („město ve městě“)** jsou **pravým opakem konkurence, inovace, kreativity a navazování vzájemných vztahů.**

Vzestup (a pád) města

- Ford přišel na to, jak vytvořit montážní linky, kde by **mohli pracovat i Američané s nedostatečným vzděláním.**
- **Detroit se však v konečném důsledku stal méně konkurenceschopným a v dlouhodobém horizontu to jeho ekonomice ublížilo.**

Vzestup (a pád) města

- Když se výrobci automobilů přestali věnovat inovacím a namísto nich se zaměřili na pásovou výrobu, továrny nacházející se v centrech měst pro ně přestaly být výhodné.
- Hustě osídlené centra velkoměst jsou totiž ideální na vznik nových kreativních myšlenek, ale nejsou vhodné pro pásovou výrobu a velké továrny.
- Ford tak začal v roce 1917 s výstavbou továrny v River Rouge na detroitském předměstí Dearborn (komplex 93 budov, 830 tis. m²; vlastní doky, železnice, elektrárna... auta vznikaly od začátku do konce v jednom komplexu)



Vzestup (a pád) města

- Fordova továrna v River Rouge tak stála na počátku procesu přesunu továren z centra na předměstí a tento proces potom pokračoval po celé 20. století. Zaměstnávala několik desítek tisíc pracovníků a byla synonymem města.



Vzestup (a pád) města

- **V roce 1950 měl Detroit 1,85 mil. obyvatel** a byl pátým největším městem USA. Od té doby však začal jeho dlouhodobý úpadek – **v roce 2022 měl 620 tis. obyvatel!**
- *Osm z deseti největším amerických měst přišlo v poválečné éře o nejméně pětinu obyvatel.*
- **Pád Detroitu a mnohých dalších průmyslových měst není projevem toho, že město je slabé jako celek, ale spíše toho, že ztratilo cit pro to, co je podstatou sebeobnovy a revitalizace měst.**

Detroit – vývoj počtu obyvatel

Historical population		
Census	Pop.	%±
1820	1,422	—
1830	2,222	56.3%
1840	9,102	309.6%
1850	21,019	130.9%
1860	45,619	117.0%
1870	79,577	74.4%
1880	116,340	46.2%
1890	205,876	77.0%
1900	285,704	38.8%
1910	465,766	63.0%
1920	993,678	113.3%
1930	1,568,662	57.9%
1940	1,623,452	3.5%
1950	1,849,568	13.9%
1960	1,670,144	-9.7%
1970	1,514,063	-9.3%
1980	1,203,368	-20.5%
1990	1,027,974	-14.6%
2000	951,270	-7.5%
2010	713,777	-25.0%
2020	639,111	-10.5%
2022 (est.)	620,376 ^[3]	-2.9%

U.S. Decennial Census^[149]
2010–2020^[7]

Vzestup (a pád) města

- **Města rozkvétaly tehdy, když se v nich nacházelo velké množství malých firem a kreativních a inovativních lidí v nich pracujících. Detroit byl v té době živým úlem navzájem propojených malých inovátorů a kreativců a Henry Ford jen jedním z šikovných podnikatelů.**
- **Obrovský úspěch Fordova nápadu na montážní linku však toto tradiční a kdysi inovativní město zničil.**

Vzestup (a pád) města

- Růst, který Detroit ve 20. století zažil, do něj přivedl statisíce méně vzdělaných lidí. Ti byli zaměstnáni v továrnách, které se staly de facto „pevnostmi“ oddělenými od zbytku města a světa.
- Průmyslová diverzita, podnikatelský duch a vzdělání vedou k inovacím a kreativitě, detroitský model namísto toho vedl k úpadku. Éra průmyslového města na „Západě“ skončila.

Vzestup (a pád) města

- Pád Detroitu po 2. světové válce souvisí spíše s ekonomikou než s politikou, ale způsob jakým na úpadek města reagovali politici, celou situaci ještě zhoršil.
- New York na krizi v 70. letech reagoval tím, že se vzdal snu o ukončení sociální nerovnosti a namísto toho si zvolil centristické a lidové starosty – Kocha, Dinkinse, Giulianiho či Bloombergga, kteří ho chtěli zatraktivnit pro investory a přitáhnout střední třídu.
- Detroit naopak vsadil na „zapáleného vůdce utlačovaných“, prvního afro-amerického starostu Colemana Younga (1974 – 1994).



Vzestup (a pád) města

- Young byl velmi aktivním bojovníkem za práva černošského obyvatelstva, které se po řadu desetiletí stěhovalo z (post)otrokářského jihu na bohatý průmyslový sever za **prací a lepšími sociálními i životními podmínkami.**
- Tyto přání a vize se však často nenaplnovaly, rasistické útoky bílých obyvatel byly do 70. let 20. století na pořadu dne i na „svobodném“ severu.
- V roce 1951 založil Young sdružení „National Negro Labor Council), které mělo velmi radikální postoje.
- Jeho politický vliv v Detroitu stoupal, v roce 1963 se stal senátorem za stát Michigan a **starostou se stal v roce 1974.**

Vzestup (a pád) města

- Jednou z Youngových politicko-ekonomických aktivit bylo **zavedení místní daně z příjmu** jejíž přímým důsledkem bylo to, **že z peněz bohatých obyvatel Detroitu byly financované služby, které pomáhaly chudým obyvatelům** (to je v zásadě pozitivní...).
- Nepřímým důsledkem **místní daně z příjmu** však byla i **skutečnost, že z města odcházeli nejen bohatí obyvatelé, ale i firmy** (to je velmi negativní...).

Vzestup (a pád) města

- Podle řady ekonomů znamenají vyšší daně **ve třech případech ze čtyř jen minimální zvýšení samotného výběru daní**, protože v důsledku vyšších daní dochází k poklesu ekonomické aktivity.
- **V městech postihnutých krizí, tedy i Detroitu, mohou mít snahy o přerozdělení bohatství na místní úrovni opačný efekt – urychlení odchodu velkých úspěšných firem a bohatých obyvatel. Důsledkem je potom ještě větší izolace chudých obyvatel.**

Vzestup (a pád) města

- Nepokoje mezi obyvateli zničily politickou kariéru Jeroma Cavanagha (starosta Detroitu 1962 – 1970).
- Podíl černošského obyvatelstva stoupal a s nástupem Colemana Younga a jeho radikálních názorů se frustrace afroamerické komunity nijak zvlášť nezmenšovala, takže 4krát obhájil svůj mandát.
- **V roce 1970 žilo v Detroitu 55,5 % bělochů, v roce 2008 dosahoval podíl jen 11 %!!!**
(2020: 9,5 %)

Vzestup (a pád) města

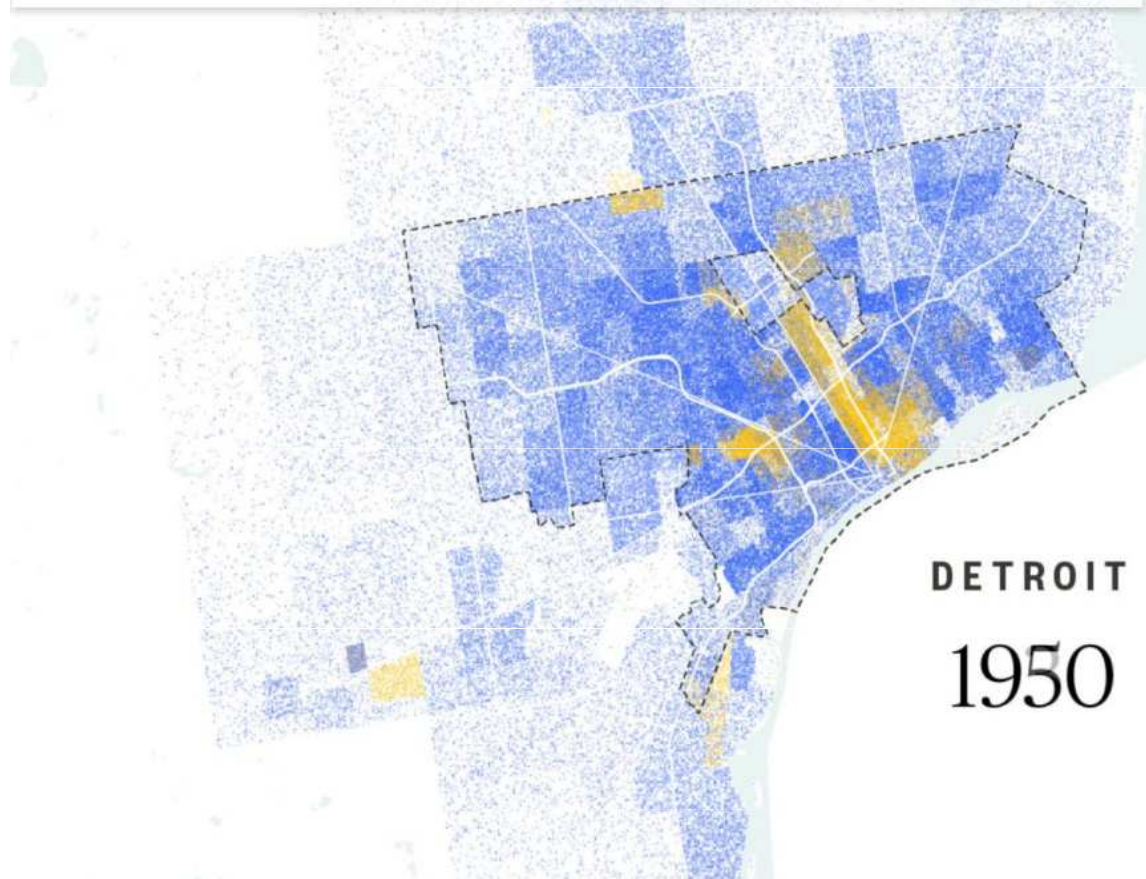
- **Young bojoval za práva afroameričanů**, někdy zvláštním stylem, někdy hodně radikálně, snažil se také sám hodně zviditelňovat.
- **Dosáhl nakonec toho, že z Detroitu odešla velká většina schopných bělochů, firem, společností...**



Detroit has long been segregated

Each dot represents 10 people:

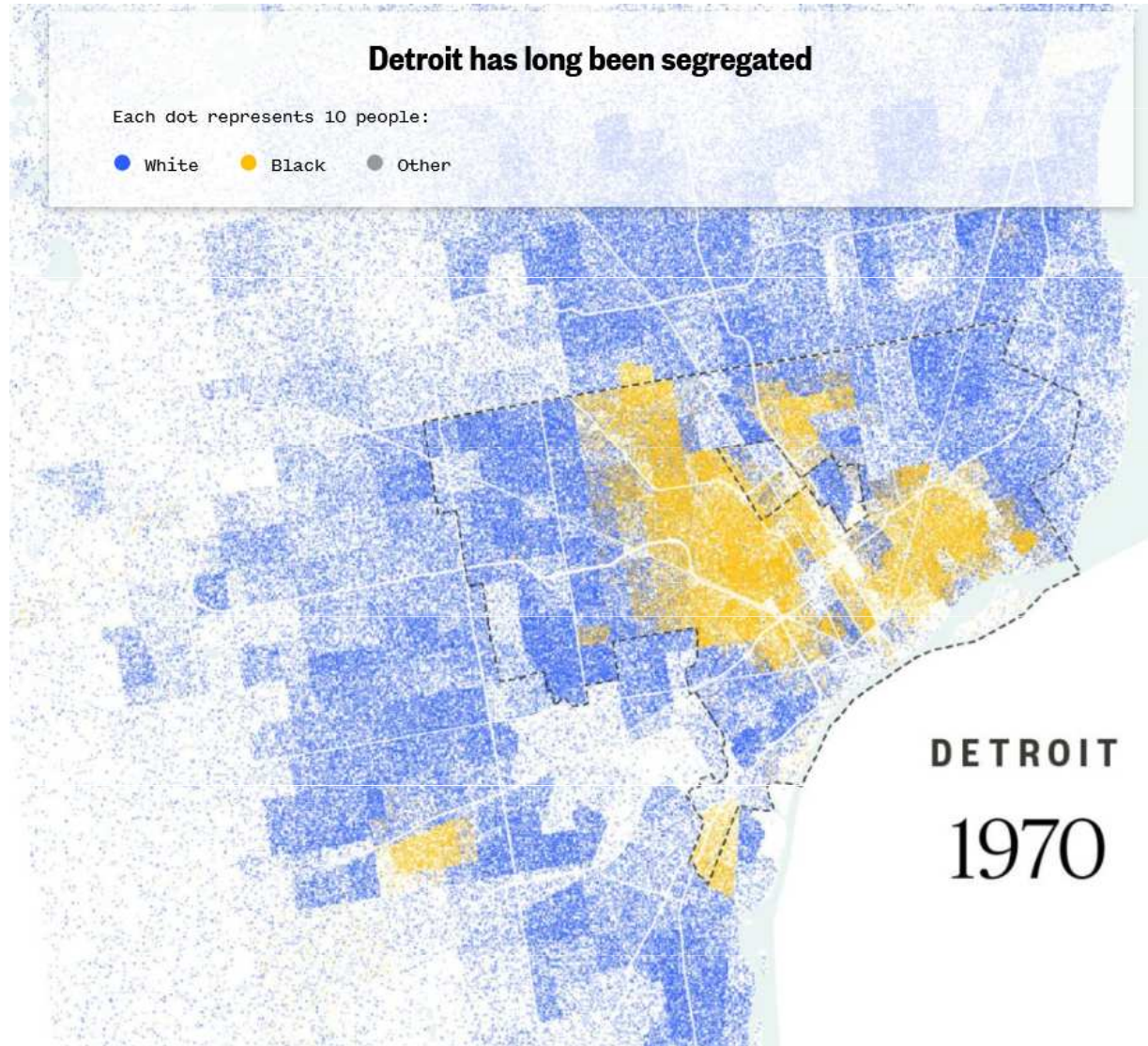
● White ● Black ● Other



Detroit has long been segregated

Each dot represents 10 people:

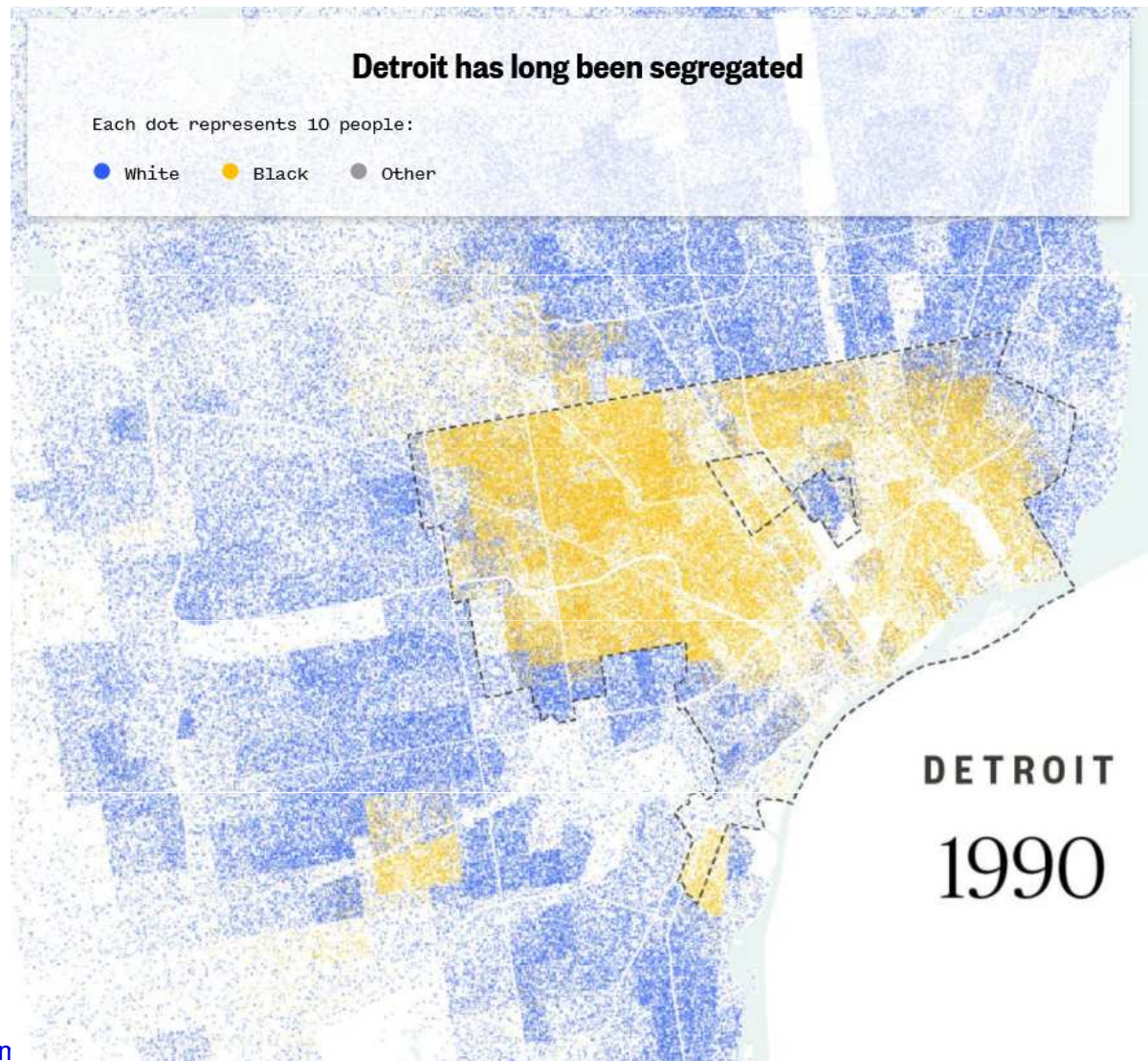
● White ● Black ● Other

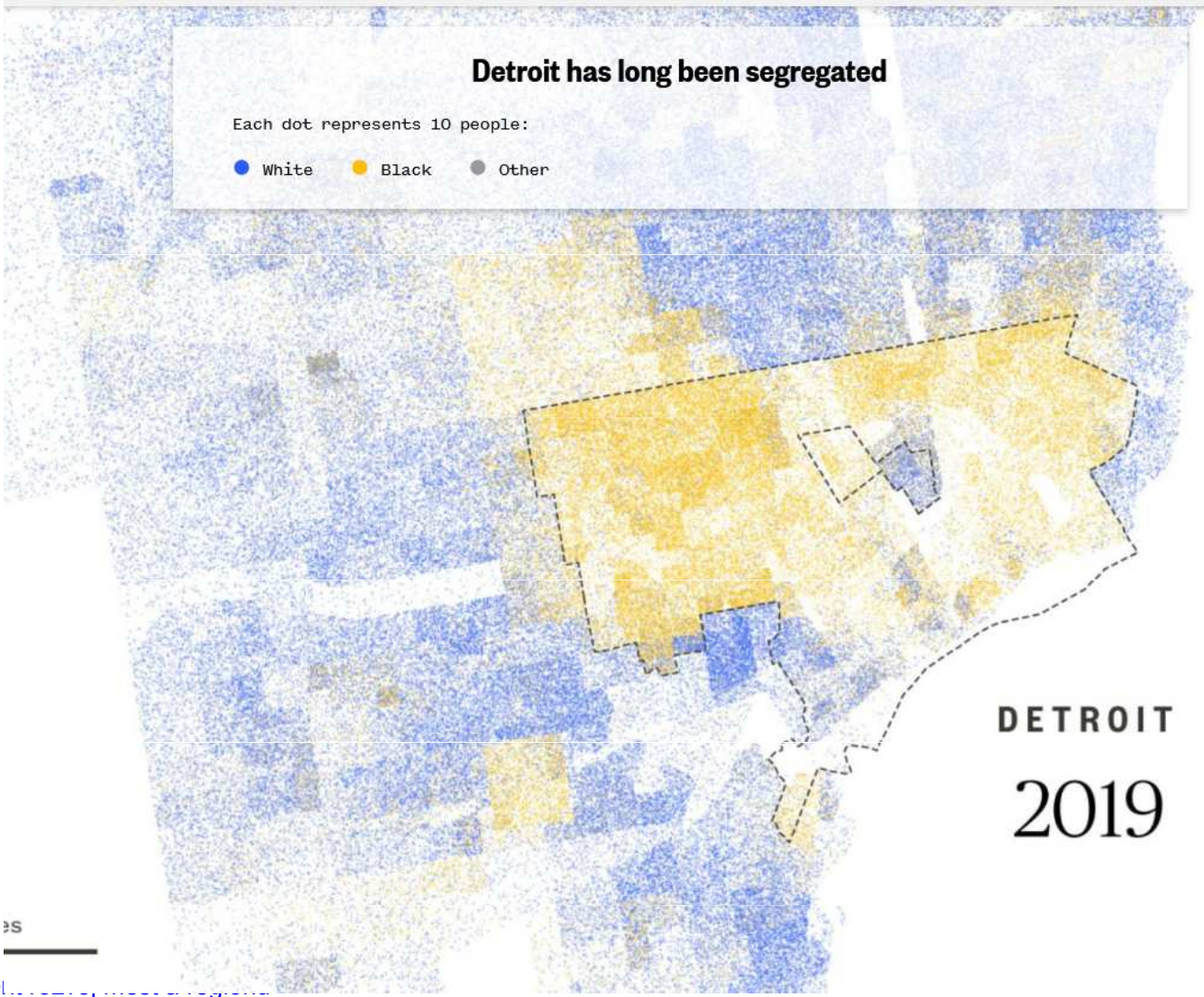


Detroit has long been segregated

Each dot represents 10 people:

● White ● Black ● Other





Vzestup (a pád) města

- Young měl jasnou **ekonomickou strategii pro Detroit, která však sledovala nesprávný cíl.**
- Místo aby se do města snažil **přitáhnout vzdělané lidi, kreativní a bohaté podnikatele, věnoval se VÝSTAVBĚ.**
- **Dopustil se tak stejné chyby jako jeho předchůdce – výstavbu města si zaměnil za funkční město.**

Vzestup (a pád) města

- Přesvědčení, že město se z úpadku dostane výstavbou velkých projektů je učebnicovým příkladem takzvané „chyby velké budovy“, podle které je úspěch města pouze otázkou dostatečné výstavby.
- Výstavba je však výsledkem úspěchu, ne jeho příčinou. Přílišná výstavba v upadajícím městě, ve kterém už navíc existuje mnoho velkých staveb než je potřeba, je pouze obyčejným vyhazováním peněz.

Vzestup (a pád) města

Příklady velkých staveb iniciovaných Youngem (a financovaných městem):

- Nová Hokejová hala pro Detroit Red Wings (57 mil. USD, pronájem za zanedbatelnou sumu).
- Nadzemní železniční systém People Mover (200 mil. USD), naprosto nereálná vytiženost a efektivita, hovoří se o nejabsurdnějším dopravním projektu v USA.
- Kancelářský komplex Renaissance Center (350 mil. USD) s plochou několika milionů m². Naprosto nepotřebná stavba pro město, kterou General Motors odkoupili za 100 mil USD v roce 1996.
- Spolu s GM vyvlastnění nemovitostí a zbourání 1400 rodinných domů, kde bydlely populační menšiny a výstavba nové moderní továrny, která zaměstnala nakonec jen cca 1300 obyvatel!!

Detroit a People Mover stavěný (otevřený 1987) pro vylidňující se město...



5 km a 13 zastávek
v centru města, dnes
spíše „turistická atrakce“



shutterstock.com · 720024181

Vzestup (a pád) města

- Různé chyby, kterých se města při snaze o svoji obnovu dopustila, jsou zejména důsledkem selháním vlády na všech úrovních vlády – nikdo si neuvědomil, že **nikoliv budovy, ale lidé rozhodují o tom zda město bude úspěšné.**
- **Mohl jiný přístup Detroit zachránit?**
- V době vlády Colemana Younga už mu nebylo pomoci. Do úvahy by však připadala **jiná cesta**, kterou by se město muselo vydat v předchozích desetiletích.
- Možná kdyby na začátku 20. let 20. století začalo svoje **bohatství a politickou moc používat na investice do vzdělání**, mohl v něm vzniknout lidský kapitál, díky němuž přežily jiné postindustriální města.
- Jaká to **obdoba s řadou českých měst** (Praha, Brno...), ale dalších ve všech vyspělých průmyslových regionech.

Vzestup (a pád) města

- **V roce 2013 dlužil Detroit jako město 18,5 mld. USD** a jeho problémy denně zasahovaly do života obyvatel.
- **Detroit se proslavil automobilovým průmyslem, který se v posledních letech stal i symbolem jeho úpadku. K bankrotu města (největšího v historii USA) přispěla globální hospodářská krize a pravděpodobně se začala psát zcela nová životní kapitola města.**

Vzestup (a pád) města

- Úpadek průmyslu v průběhu minulých let nakonec zasáhl každé tradiční velkoměsto.
- **Rezavý pás** (v originále **Rust Belt**) je označení pro oblast na severovýchodě USA, od pobřeží Atlantského oceánu až k Velkým jezerům. **Název symbolizuje ekonomický úpadek a snižování počtu obyvatel v důsledku útlumu sektoru těžkého průmyslu, který byl v této oblasti velice významný.**



Vzestup (a pád) města

- *Které město v „Rust Belt“ je klasickým příkladem obrození a nové postindustriální funkce?*

Vzestup (a pád) města

- **Původně byl Pittsburgh známý jako ocelové hlavní město světa, v posledních zhruba 40-50 letech se vyvinulo z průmyslové metropole na přední místo v medicíně, technologiích a finančních službách.**
- Pittsburgh už není průmyslový gigant s kouřícími ocelárnami, místo toho se **posunul směrem k udržitelnosti a kvalitě života.**
- Aktuálně město a jeho obyvatelé prožívají **novou kapitolu svého příběhu.**





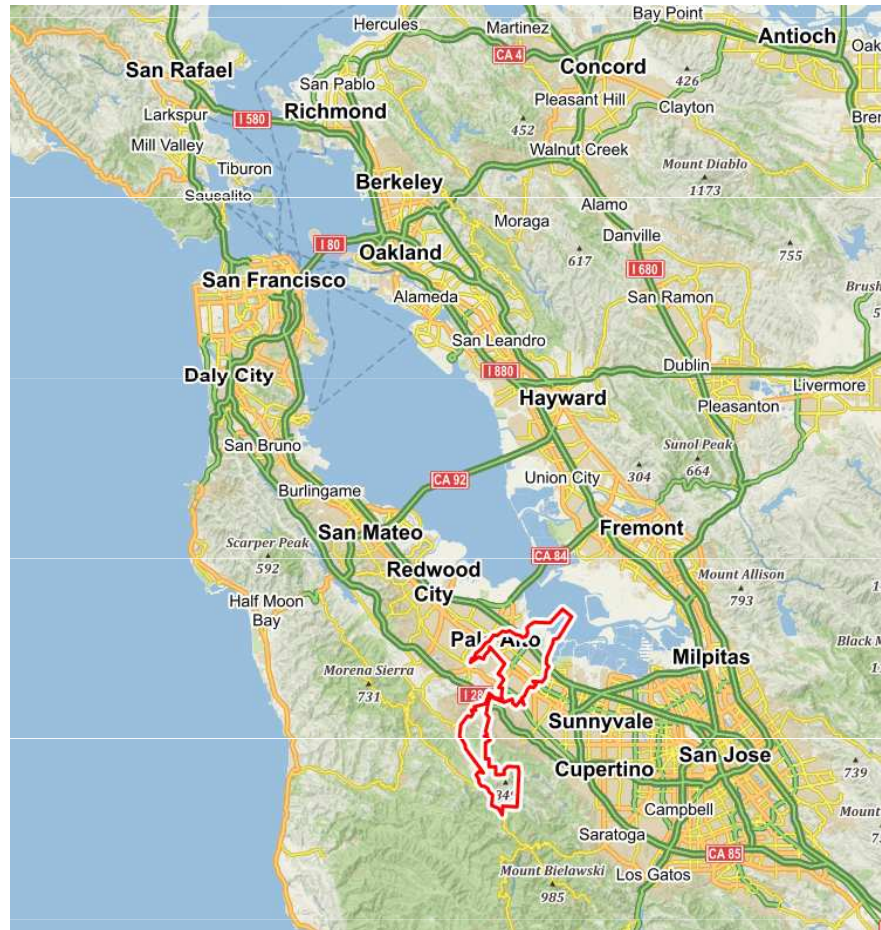
Vzestup (a pád) města

- **Postprůmyslový úpadek se nevyhnul ani Evropě**, viz např. střední Anglie (Liverpool, Birmingham), Porúří (Dortmund, Essen, Düsseldorf..), SV Francie a JZ Belgie, severní Itálie, severní Španělsko...
- Ale i oblasti těžby a těžkého průmyslu v postsocialistických zemích – *příklady?*

Vzestup (a pád) města

- *Když už teď hodně víme – co stálo např. za obrovským rozmachem a bohatstvím Silicon Valley? Zejména jeho severnější části okolo San Francisca?*
- Založení **Stanford University** (oficiálně Leland Stanford Junior University), což je dnes **americká soukromá univerzita ve Stanfordu nedaleko Palo Alto (San Francisca) v Kalifornii v srdci Silicon Valley**. Založil ji v roce 1891 kalifornský guvernér Leland Stanford a pojmenoval ji po svém stejnojmenném synovi.
- **Z projektů na škole vyšlo mnoho úspěšných počítačových firem dneška, mezi jinými Google, Cisco Systems, Tesla Motor, Skype apod.** A další desítky úspěšných startupů a firem...

San Francisco a Palo Alto





Vzestup (a pád) města

- *A ještě nějaké příklady z České republiky, tedy města, která se zvedla/udržela v pozici díky vzdělávacím a VaV institucím..*

<https://www.youtube.com/watch?v=0RTfBelekjg>

<https://www.youtube.com/watch?v=1CBwI3heojM>