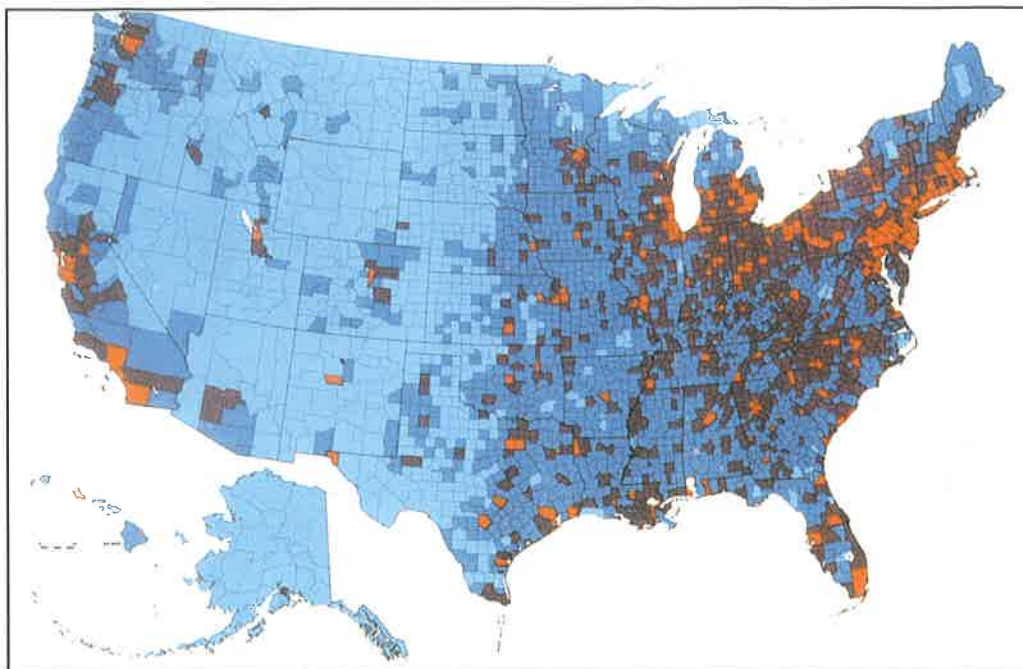




Sl. 1. Opća relativna gustoća naseljenosti SAD-a (plava boja < 5 st./km²; ljubičast 5-50 st./km², tamnocrvena boja 50-100 st./km², svjetlo crvena boja >100 st./km²)

mehanizaciji, a pogotovo one u poljoprivredi potiču stanovite procese, karakteristične za proces metropolitanizacije.

Pod pojmom suburbanizacije najčešće se shvaća preraspještaj i širenje urbanih sadržaja i funkcija iz matičnoga grada na njihov rub i u prigradsku zonu. Tako proces suburbanizacije uvjetuje porast broja stanovnika okolice većih gradova, u početnoj fazi, najčešće na udaljenosti od sedam kilometara od središnjega grada.

Proces metropolitanizacije, kao specifičnog oblika suburbanizacije, bio je potaknut razvitkom željezničkog, a pospješćen razvitkom automobilskeg prometa. Inovacije u automobilskeg industriji omogućile su jeftiniju proizvodnju automobila i bolju pokretljivost stanovništva. Pojedinaac sada ne treba voditi toliko računa o blizini radnog mjesta, tako da dolazi do masovnog naseljavanja stambenih, rubnih i prigradskih zona grada. Naselja koja nastaju u prostoru suburbanizacije funkcionalno su povezana s većim gradom u okolici kojega se nalaze. Sami gradovi su oni koji daju poticaj razvoju svoje okolice decentralizacijom svojih funkcija. Takva se prigradska naselja najčešće kvalificiraju

kao *suburbiji, sateliti, trabanti ili "novi gradovi"*.

Najraniji i najintenzivniji proces suburbanizacije imaju SAD. Već 1940. u toj je zemlji više od 22 milijuna stanovništva, ili 17% živjelo u integriranim područjima uokolo gradova.

Taj, oko grada gusto naseljen i urbaniziran prostor, koji zajedno s gradom čini urbanu cjelinu te je s njim visoko ekonomski i socijalno integriran, dobiva naziv – *metropolitanska regija*.

Struktura metropolitanske regije

Procesom metropolitanizacije nastaju značajne promjene u prostornoj strukturi metropolitanske regije. Tu se prvenstveno misli na promjene u prostornom raspjeshstaju stanovništva unutar same metropolitanske regije.

Glavni pokretač promjena unutar metropolitanske regije je ekonomski razvitak. On uvjetuje povećanje životnog standarda stanovništva te omogućuje tom istom stanovništvu kretanje prema rubnim područjima grada. Na

taj način gradovi se šire, stvarajući karakterističnu strukturu metropolitanske regije.

Početna kretanja stanovništva uglavnom se povezuju s kretanjima iz sela prema gradu. Međutim, procesom metropolitanizacije javlja se kretanja stanovništva sasvim suprotna ovim početnim. Tako se javljaju kretanja stanovništva iz samih gradova prema gradskoj okolici. Širenjem gradova svaka metropolitanska regija sastoji se od središnjega grada, te ekonomski i socijalno integrirane joj okolice.

Međutim, između visoko razvijenih država svijeta, koje su zahvaćene metropolitanizacijom, postoje stanovite razlike. Razlike postoje u središnjem gradu metropolitanskih regija. Tako gradovi u Europi imaju višestoljetnu tradiciju, u kojoj su svi oni bili povijesni centri svojih država. Kasnije se s jačim ekonomskim razvitkom, uvjetovanim industrijskom revolucijom, stvara integrirana okolica uokolo tih starih gradova, tvoreći zajedno metropolitansku regiju.

Proces metropolitanizacije u Europi nije bio onog intenziteta kao u SAD, zbog ratovima ometanog ekonomskog razvitka. Tako se tek nakon drugoga svjetskog rata vide prvi znaci suburbanizacije u ekonomski najrazvijenijim državama Europe.

U Aziji je stanje drugačije. Iako Azija ima, kao i Europa, višestoljetnu tradiciju gradova, čak i stariju od Europe, za gradove Azije nije karakterističan visok stupanj urbanizacije, odnosno metropolitanizacije. To je povezano sa slabijim ekonomskim razvitkom najvećeg dijela Azije.

Američki su gradovi vrlo mladi te nemaju višestoljetne tradicije. Razvoj tih gradova i njihov prijelaz u metropolitanske regije prvenstveno je uvjetovan ekonomskim razvitkom. Industrijska revolucija, koja se jače počela razvijati nakon građanskog rata (1861.–65.), stvorila je tehnološke inovacije što su omogućile proces metropolitanizacije, odnosno suburbanizacije.

Automobil, kao jedna od tehnoloških inovacija, omogućio je veću pokretljivost ljudi. Pojedinaac sada ne treba voditi toliko računa o blizini radnog mjesta pa dolazi do masovnog naseljavanja stambenih, rubnih i prigradskih

zona grada. Prigradska stambena naselja dobivaju naziv *suburbij*. Suburbije naseljava novostvorena srednja klasa, koja proizlazi iz procesa industrijalizacije. Zahvaljujući povišenom životnom standardu, ta srednja klasa, napušta središnje stambene zone, koje su prepuštene najnižim slojevima.

Kretanja unutar metropolitanskih regija sve su više izražena. Novonaseljena se područja socijalno i ekonomski sve više povezuju s gradom. Kako je taj proces karakterističan za cjelokupno područje SAD, javlja se potreba da se službeno kvalificira kao metropolitanska regija.

Pojava metropolitanskih regija

Metropolitanske su regije karakteristične za visoko urbanizirane države svijeta. Nastaju tamo gdje je metropolitanizacija dostigla visok stupanj razvitka, dakle, u ekonomski najrazvijenijim zemljama. Kako među tim zemljama postoje i razlike u stupnju razvijenosti, tako postoje i u stupnju metropolitanizacije.

Najdalje je metropolitanizacija otišla u SAD. Ekonomskom razvitku SAD-a nakon građanskog rata u 19. stoljeću više ništa nije stajalo na putu. Osim toga, velike količine energetskih sirovina, ali i velik broj radne snage pridonijeli su početnom industrijskom razvoju, koji je i prvi, posredno i neposredno, inicirao urbanizaciju. Daljnja metropolitanizacija uvjetovala je potrebu uvođenja statističkih jedinica za novonastala metropolitanska područja. Već 1910. godine, statistička služba SAD uvodi službenu jedinicu *Metropolitan District*. Taj je naziv aktualan sve do 1950. godine, kada se uvodi naziv *Standard Metropolitan Area*, dok se 1960. on zamjenjuje sa *Standard Metropolitan Statistical Area*. O tim metropolitanskim regijama više će riječi biti u nastavku rada.

Za razliku od Angloamerike, Europa nije doživjela tako dinamičnu urbanizaciju. Samo u Velikoj Britaniji, dakle, u zemlji prve industrijske revolucije, taj je proces počeo vrlo rano. U 19. stoljeću Velika Britanija doživljava dinamičan porast ne samo gradskog već i ukupnog stanovništva. Tehnološkim inovacijama u razdoblju prije prvoga svjetskoga rata počinje

kretanje stanovništva središnjih dijelova grada prema okolici, a s njima proces metropolitанизacije. Prve definirane metropolitanske regije javljaju se sredinom 20. stoljeća.

Kontinentalni dio Europe doživljava urbanizaciju nešto kasnije. Uzrok tome treba tražiti i u dva svjetska rata koji su se odvijali najvećim dijelom na prostoru Europe. Tako se u Njemačkoj proces metropolitанизacije javlja tek krajem pedesetih godina, a prema tome i prve metropolitanske regije.

Područja izvan Angloamerike i Europe nisu u većoj mjeri zahvaćena procesom metropolitанизacije. Upravo činjenica da ni jedan prostor u svijetu nije u tolikoj mjeri zahvaćen tim procesom kao SAD, razlog je da se potanje razmotri razvoj metropolitanskih regija u toj zemlji.

ZNAČAJKE URBANIZACIJE SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

Pojava prvih gradova i širenje urbane mreže

Europa, zahvaćena društvenim i ekonomskim problemima, tražila je izlaz u otkrivanju novih područja. *Novi Svijet* kako su Europljani nazvali novootkrivena područja, predstavljao je želje i težnje svakoga Europljanina nezadovoljnog vlastitim stanjem. Kolonijalnim osvajanjem Sjeverna Amerika se polako otkrivala svijetu. Velika prostranstva, uglavnom nenaseljena i nedovoljno istražena, postaju odredište brojnih imigranata.

Teritorijalna osvajanja počinjala su od obala mora, rijeka i jezera. Usporedno s tim počinje i urbani razvoj, u početku isključivo u priobalju. Prva osvajanja povezana su s prodiranjem Španjolaca, koji osnivaju i prve gradove. Godine 1565. Španjolci su na Floridi utemeljili *St. Augustin*, koji se smatra prvim gradskim naseljem na tlu Angloamerike. Velika želja za pronalaženjem plemenitih metala, prvenstveno zlata, poticala je kolonizatore za daljnjim otkrivanjem područja. U novootkrivenim područjima nastaju prva naselja. Radi kontrole i političke organizacije novog prostora, Španjolci u početku podižu naselja vojno-političkog

značaja, koja su ujedno bila i polazišta za daljnju ekspanziju. Prvi gradovi bili su *Santa Fe* osnovan 1609.; *Fort San Carlos*, današnja Pensacola na obali Meksičkog zaljeva; *El Paso* na Rio Grande. Iz strateških razloga podižu se mnogobrojne utvrde. Tako je osnovan i *San Antonio* s utvrdom Alamo iz američko - meksičkoga rata. Osniva se sve više novih gradova, i to u gušće naseljenim krajevima s indijanskim stanovništvom. To su *Austin*, *Waco* i *Fort Worth*, zatim *Houston* i *Dallas*, danas najvažniji gradovi savezne države Texas.

Međutim, položaj Španjolaca nikad nije bio prečvrst na tim područjima SAD-a, niti su oni bili previše zainteresirani za dublji prodor u unutrašnjost. Svoj su utjecaj ograničili na tri uska pojasa: uz Rio Grande, uzduž obale Kalifornije, te uzduž Meksičkoga zaljeva.

Jak je i misionarski utjecaj Španjolaca koji u katoliciziranju stanovništva osnivaju čitav niz misionarskih stanica. To se pogotovo očituje na području Kalifornije, gdje su u razdoblju od 1796. do 1823. utemeljili 25 misionarskih postaja. One se nisu nalazile na samoj obali, a međusobno su bile udaljene dan putovanja. Neke od njih su postale jezgre današnjih velikih kalifornijskih gradova, kao što su *San Diego*, *San Fernando*, *Santa Cruz*, *Los Angeles*, *San Francisco*. Postaje su podizane s namjerom da se španjolske flote osiguraju s juga. Broj tih postaja s vremenom se smanjivao, a izgubljenim ratom 1848. Španjolci su morali napustiti Kaliforniju te se povući iza linije Rio Grande. Sama naselja doživljavaju promjene i rast infiltriranjem Engleza i Francuza. Utjecaj Španjolaca očituje se u imenima gradova, rijeka, planina, a njihova prisutnost vidljiva je danas i u velikom postotku stanovništva španjolskoga porijekla na tim prostorima.

Francuzi, koji u današnji prostor Angloamerike dolaze s istočne strane, odnosno dolinom rijeke St. Lawrence, oko Velikih jezera i kasnije uzduž Mississippija, također djeluju iz početka misionarski. Hugenoti, pristigli iz Francuske, osnivaju niz misionarskih stanica. Tako nastaju *New Orleans*, *St Louis*, *La Crosse*, *Dubuque*. Međutim, 1803. Francuzi su prostor Louisiane, nazvan po kralju Luj XIV. (1683.-1715.), prepustili SAD-u.

Engleska, u tom trenutku i najjača kolonijalna sila svijeta, imala je velik utjecaj u osvajanju američkoga kontinenta. Već rano, iz društveno-ekonomskih razloga, skupina Engleza (puritanci – pristaše kalvinističko-reformatorskog pokreta koji je bio u sukobu s državom i crkvom) dolazi na američko tlo. Grupa puritanaca, u potrazi za novim životnim prostorima, godine 1620. osniva *Plymouth*, današnji Boston. Kasnije se osnivaju kolonije; one dobivaju i glavni grad koji se često mijenjao zbog različitih razloga. Tako su funkciju glavnoga grada svojevremeno obnašali Jamestown, Williamsburg i Richmond. Kolonijama je upravljao guverner u ime Engleske krune.

Kao glavni konkurenti Englezima, Nizozemci na Manhattanu osnivaju *New Amsterdam*, jezgru današnjeg New Yorka. Na mjestu današnjega Wall Streeta, nekad se nalazio obrambeni zid koji je trebao štititi Nizozemce od Engleza. Međutim, tadašnjoj snazi Engleza nitko nije mogao parirati, tako da New Amsterdam ubrzo prelazi u njihove ruke. New York tako počinje svoj razvoj koji će ga dovesti do statusa danas najvećega grada SAD-a.

Povoljan geografski položaj omogućio je New Yorku da prvi na području SAD-a prima velik broj imigranata. Također kao velika luka, New York postaje uvozno središte SAD-a.

Ekonomsko iscrpljivanje SAD-a što su ga provodili Englezi službeno je prestalo godine 1776. donošenjem *Deklaracije o nezavisnosti* kojom se trinaest kolonija odcijepilo od Engleske i proglasilo nezavisnim.

Nakon toga počinje samostalan ekonomski razvoj SAD-a koji ubrzo donosi inovacije u prometu. One posebno utječu na povezivanje postojećih urbanih centara, stvarajući početnu urbanu mrežu SAD-a.

Dinamika urbanizacije

Područje širenja novoformirane države odvijalo se vrlo brzo. Godine 1803. SAD od Francuske kupuje Louisianu; 1819. od Španjolske Floridu, a 1848. Kaliforniju zajedno s planinsko-pustinjским prostorom do Rocky Mountainsa. Ubrzo je dobiven i Texas. Taj polet zaustavio je građanski rat (1861.-1865.), ali poslije

toga više ništa nije moglo zaustaviti ekonomski razvitak, a s tim i proizašlu urbanizaciju američkih gradova.

Na urbani razvoj SAD-a u 19. stoljeću utjecali su brojni čimbenici. Odlučujući su bili poljoprivredni sistem, industrijski razvoj i inovacije u transportu proizašle iz toga razvoja, te demografski i socijalni čimbenici.

Dinamika urbanizacije može se najjasnije predočiti odnosom ruralnog i urbanog stanovništva, koji se konstantno mijenjao, a posebno u dvadesetom stoljeću.

Počeci unutrašnjih migracija

Što je omogućilo nagli porast američkih gradova? Između ostalog i sve veća tehnička dostignuća primjenjivana na američkim farmama. Na taj način farme ne proizvode samo hranu za gradove već im daju i radnu snagu, koja više nije potrebna na polju.

Ta je radna snaga bila jedan od uzroka početnog povećanja stanovništva gradova, zajedno s imigrantima. Razdoblje velike imigracije bilo je istovremeno i razdoblje velikih unutarnjih migracija rođenih Amerikanaca.

Populacijska središta države pomicala su se prema zapadu, a zapadni gradovi počinju brzo rasti. Kada je u razdoblju od 1820.-1830. najbolja zemlja bila zauzeta, a godine 1825. pušten u plovidbu *Erie canal*, mladi kolonizatori odlazili su iz New Yorka do Frontiera na sjeverozapadu. Kasnije, gradovi i farme u Ohiju i Michiganu slali su mlado stanovništvo dalje na Zapad. Također migranti s Upper Southa odlazili su u Illinois i Ohio.

U to vrijeme farmerske zajednice dominirale su ruralnom Amerikom. Farmerska sela bila su središta ruralnog života – veza farmera s religijom, politikom i s vanjskim svijetom.

Ruralno i urbano stanovništvo

Kakva su uopće mjerila u određivanju urbanoga i ruralnog prostora, odnosno urbanoga i ruralnog stanovništva? Statistički ured SAD-a definira pojmom "urban" prema popisu iz 1990. godine, svako područje, stanovništvo i zajednice kuća u urbaniziranoj regiji ili u mjestu s najmanje 2 500 stanovnika.

Prema ovoj definiciji svako područje,

stanovništvo i kućne jedinice, koji nisu u urbaniziranoj regiji ili u mjestu s najmanje 2 500 stanovnika kvalificiraju se kao *ruralni*. Postoji i daljnja dioba na *mjesta s manje od 2 500 stanovnika* i *naselja izvan mjesta* ("osamljena naselja"). Kategorija *naselja izvan mjesta* obuhvaća ruralno područje ili ruralno stanovništvo izvan pripojenih i popisom definiranih mjesta, te ruralne dijelove koji se nalaze u okviru proširenih gradova.

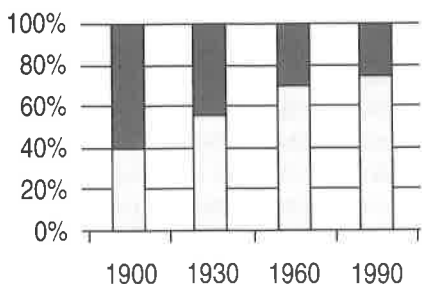
Taj pojam *rural* se kasnije dijeli u *rural-farme* i *rural ne-farme*. *Rural farme* podrazumijevaju svake kućne jedinice koje se nalaze ne farmama (mjestima gdje se prodalo poljoprivrednih proizvoda u vrijednosti od 1 000 američkih dolara ili više, godine 1989.), a *rural ne-farme* podrazumijevaju ostale ruralne jedinice.

Odnos ruralnog i urbanog stanovništva stalno se mijenja. Danas je postotak ruralnog stanovništva i stanovništva zaposlenog u poljoprivredi sveden na minimum.

Iako u 19. stoljeću nastaju novi gradovi, a rastu već prije formirani, prevladava ruralno stanovništvo. Mehanizacija u poljoprivredi je u svojim začecima i svaka farma svoju produktivnost temelji na ljudskoj radnoj snazi. Taj je proces pogotovo evidentan za tzv. *Američki Jug*, gdje na velikim plantažama radi velik broj ljudi. Na samom početku 19. stoljeća prisutno je i ropstvo koje koči napredak u poljoprivrednoj mehanizaciji jer uvijek velik broj robova zadovoljava potrebu radne snage. Ljudi su također iskorištavani do maksimuma, tako da se nije osjećala potreba eventualne zamjene ljudskoga rada.

Na *Američkom Sjeveru* postotak urbanog stanovništva bio je ipak veći nego li na Jugu, premda je još uvijek bio manji od postotka ruralnog stanovništva. Sjever nije imao toliki naglasak na poljoprivredi, kako je to bilo na Jugu, a i sama industrijalizacija počela je ranije na Sjeveru.

Nakon građanskoga rata, kad je upravo veća industrijska razvijenost Sjevera odigrala možda i najvažniju ulogu, dolazi do općeg ekonomskog rasta. Industrijalizacija donosi inovacije u poljoprivrednoj mehanizaciji, kao i u prometu. Logički slijed takvog razvoja događanja je porast gradova, a time i urbanog stanovništva.



Sl. 2. Promjena udjela urbanog i ruralnog stanovništva u SAD-u tijekom 20. stoljeća

U 20. stoljeću taj je proces u velikoj mjeri zahvatio područje SAD-a. Postotak ruralnog stanovništva uvelike se smanjio. Najveći porast broja urbanog stanovništva dogodio se u razdoblju od 1900. do 1930., a iznosio je 16.5%. U razdoblju 1930.-1960. taj broj iznosi 13.8%, a u posljednjem razdoblju od trideset godina 1960.-1990. 5.3%. Taj odnos urbanog i ruralnog stanovništva određuje dinamiku urbanizacije (sl. 2)

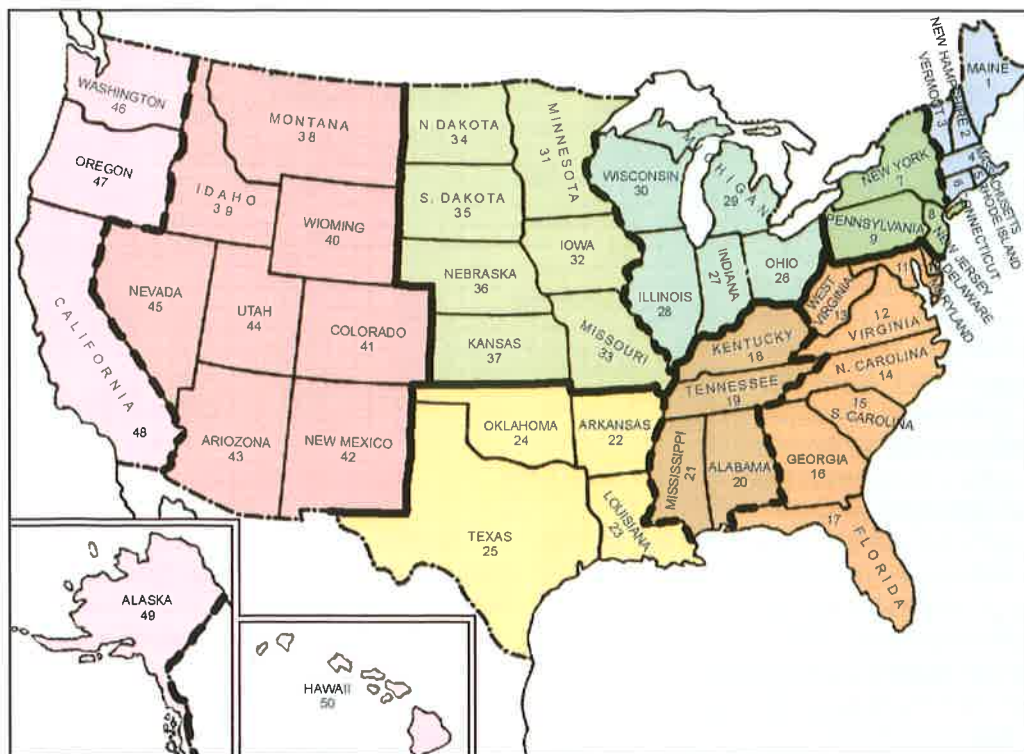
Prostorne razlike u urbanizaciji

Proces urbanizacije na području SAD-a nije tekao ravnomjerno. On je odraz već prije uspostavljenih kolonijalnih putova, koji su u samom početku i doživjeli najveću urbanizaciju.

Ponekad klimatski i reljefni uvjeti nisu omogućivali ni naseljavanje, a kamoli urbanizaciju pojedinih područja. Sasvim je izvjesno i da su velika prostranstva SAD-a otkrivana sustavno, te tako i naseljavana. Sve je to utjecalo na prostorne, odnosno regionalne razlike u urbanizaciji SAD-a.

Sjeveroistok

Kako je Europa bila glavno središte emigracije, jasno je da je Sjeveroistok doživio i najveći stupanj kolonizacije. Svatko tko je ulazio u SAD, vrlo vjerojatno je prošao tim područjem i eventualno krenuo dalje. Tu se odvijala i velika trgovinska razmjena, što je dodatno utjecalo na jačanje važnosti toga prostora. To je područje bilo polazište za daljnju kolonizaciju tada nepoznatih predjela SAD-a. Dobra pokrivenost plovnom riječnom mrežom i bogatstvom energetskih izvora utjecali su na industrijalizaciju



Sl. 3. Regionalna struktura SAD-a

- Sjeveroistok (Nova Engleska, Srednje Atlantska regija)
- Srednji Zapad (Sjeveroistočna centralna regija, Sjeverozapadna centralna regija)
- Jug (Južna Atlantska regija, Jugoistočna Centralna regija, Jugozapadna Centralna regija)
- Zapad (Planinska regija, Pacifička regija)

toga područja, što je rezultiralo razvojem inicijalne urbanizacije na američkom tlu.

Danas se na tom području nalaze savezne države *New England regije* i *Srednje Atlantske regije*. To je prostor najstarijih i najvećih gradova, koji zajedno s Pacifičkim regijama ima i najveći postotak urbanog stanovništva (tab.1).

U cijeloj Sjeveroistočnoj regiji postoje goleme razlike u urbanizaciji. One su se posebno izrazile unutar New Englanda, gdje su polovi toga procesa država Vermont, koja se smatra i jednom od najruralnijih država SAD-a, i Rhode Island.

U Srednjeatlantskoj regiji jasna je razlika između New Jerseyja, najurbaniziranije države toga područja i Pennsylvanijske države, mnogo manjim udjelom urbanog stanovništva.

Tab. 1. Odnos urbanog i ruralnog stanovništva u Sjeveroistočnoj obalnoj regiji

	1990. ukupno stanovništvo	1990. ukupno urbano stanovništvo	1990. ukupno ruralno stanovništvo	1990. udio urbanog st.	1990. udio ruralnog st.
SAD	248 709 229	187 053 487	61 656 386	75.2%	24.8%
SJEVEROIST. REGIJA	50 809 229	40 091 737	10 717 492	78.9%	21.1%
New England Regija	13 206 943	9 829 175	3 377 768	74.4%	25.6%
Maine	1 227 928	547 824	680 104	44.6%	55.4%
New Hampshire	1 109 252	565 670	543 582	51.0%	49.0%
Vermont	562 758	181 149	381 609	32.2%	67.8%
Massachusetts	6 016 425	5 069 603	946 822	84.3%	15.7%
Rhode Island	1 003 464	863 381	140 083	86.0%	14.0%
Connecticut	3 287 116	2 601 548	685 568	79.1%	20.9%
Srednje Atlantska Regija	37 602 286	30 262 562	7 339 724	80.5%	19.5%
New York	17 990 455	15 164 047	2 826 408	84.3%	15.7%
New Jersey	7 730 188	6 910 220	819 968	89.4%	10.6%
Pennsylvania	11 881 643	8 188 295	3 693 348	68.9%	31.1%

Izvor: U. S. Census Bureau

Objekte regije, koje tvore Sjeveroistočnu regiju, imaju prosjek urbanog stanovništva veći od prosjeka SAD-a, koji iznosi 75,2% urbanog stanovništva.

Srednji zapad

Naseljen kasnije od New England (Nove Engleske) ili Juga, Srednji zapad stapa kulturne različitosti Sjevera i Juga. Njegova golema prostranstva varaju – on je mnogo više od glasovitog “Corn – belta” (kukuruznog pojasa); u njemu su također i važna industrijska područja i veliki gradovi.

U velika žitorodna područja doseljenici su pristizali sa svih strana. Doseljeničke struje iz Nove Engleske, srednjeatlantskih država i sjuga slijevale su se u područja Ohiaa, dok su useljenici iz Skandinavije, Njemačke, i Istočne Europe osebujno obilježili Minnesotu.

Između država Srednjeg zapada, unutar kojega se izdvajaju Sjeveroistočna i Sjeverozapadna centralna regija, postoje velike razlike u urbanizaciji. Tako države oko Velikih jezera, u kojima je industrijski razvoj dosegao vrhunac, imaju mnogo veći udio urbanog stanovništva. Na tom je prostoru urbanizacija otišla dalje nego li u državama u kojima prevladavaju velike američke farme. To je i razumljivo kad se uzme u obzir da je to područje gdje se ti poljoprivredni proizvodi prerađuju i dalje distribuiraju.

Razlike između pojedinih regija jasno se vide (tab. 2), a osobito između industrijaliziranih država u blizini prometnih putova i čvorišta, i država čiju glavninu područja čine velike američke farme. Međutim, iako je taj dio SAD-a prozvan *žitnicom SAD-a*, ne može se govoriti o izrazito ruralnom području. Od toga donekle odstupaju države Sjeverozapadne centralne regije, ponajviše Sjeverna i Južna Dakota s udjelom ruralnog stanovništva od 46,7%, odnosno 50,0%. Međutim, mora se napomenuti da te dvije države nemaju velik broj stanovnika, što je uvjetovano i fizičko-geografskim osobinama toga područja.

Tab. 2. Odnos urbanog i ruralnog stanovništva regije Srednji zapad

	1990. ukupno stanovništvo	1990. ukupno urbano stanovništvo	1990. ukupno ruralno stanovništvo	1990. udio urbanog st.	1990. udio ruralnog st.
SAD	248 709 873	187 053 487	61 656 386	75,2%	24,8%
SREDNJI ZAPAD	59 668 632	42 774 196	16 894 436	71,7%	28,3%
Sjeveroist. Centralna Regija	42 008 942	31 073 858	10 935 084	74,0%	26,0%
Ohio	10 847 115	8 039 409	2 807 706	74,1%	25,9%
Indiana	5 544 159	3 598 099	1 946 060	64,9%	35,1%
Illinois	11 430 602	9 668 552	1 762 050	84,6%	15,4%
Michigan	9 295 297	6 555 842	2 739 455	70,5%	29,5%
Wisconsin	4 891 769	3 211 956	1 679 813	65,7%	34,3%
Sjeverozap. Centralna Regija	17 659 690	11 700 338	5 959 352	66,3%	33,7%
Minnesota	4 375 099	3 056 474	1 318 625	69,9%	30,1%
Iowa	2 776 755	1 683 065	1 093 690	60,6%	39,4%
Missouri	5 117 073	3 516 009	1 601 064	68,7%	31,3%
North Dakota	638 800	340 339	298 461	53,3%	46,7%
South Dakota	696 004	347 903	348 101	50,0%	50,0%
Nebraska	1 578 385	1 043 984	534 401	66,1%	33,9%
Kansas	2 477 574	1 712 564	765 010	69,1%	30,9%

Izvor: U. S. Census Bureau

Srednji zapad svakako je manje urbaniziran nego li Sjeveroistočna regija, koja ima 7,2% više urbanog stanovništva. Udio urbanog stanovništva na Srednjem zapadu manji je od prosjeka SAD-a.

Jug

Južna regija počinje južno od Mason-Dixon-ove linije, koja odvaja državu Pennsylvaniju od Marylanda i dijela Zapadne Virginie. To je područje gdje su događanja u prošlosti ostavila tragove. Za razliku od Sjevera, gdje se razvila ekonomija temeljena na trgovini i industriji, ovdje se razvila proizvodnja pamuka i duhana koja se temeljila na radu robova dopremljenih iz zapadne Afrike. Takvo stanje dovelo je do nastanka dviju različitih kultura i načina života. Te su napetosti kulminirale građanskim ratom, iz kojega je Jug izišao poražen i razoren. U ekonomskom smislu, Jug je još desetljećima zaostajao za Sjeverom.

Buđenje Juga počelo je tek sedamdesetih godina 20. stoljeća, kada je došlo do proširenja uzgoja poljoprivrednih kultura. Proizvodnja i prerađivačka industrija također su doživjele uspon. Danas se industrijska baza Juga proširila, tako da ne možemo govoriti isključivo o dominantnoj tekstilnoj industriji.

Unutar Južne regije izdvajaju se tri manje, industrijalizirane prostorne cjeline u kojoj je udio urbanog stanovništva ispod prosjeka za SAD: *Južna atlantska regija*, *Jugoistočna centralna regija* i *Jugozapadna centralna regija*.

Tab. 3. Odnos urbanog i ruralnog stanovništva Južne regije

	1990. ukupno stanovništvo	1990. ukupno urbano stanovništvo	1990. ukupno ruralno stanovništvo	1990. udio urbanog st.	1990. udio ruralnog st.
SAD	248 709 873	187 053 487	61 656 386	75.2%	24.8%
JUŽNA REGIJA	85 445 930	58 656 267	26 789 663	68.6%	31.4%
Južna Atlantska Regija	43 566 853	30 231 280	13 335 573	69.4%	30.6%
Delaware	666 168	486 501	179 667	73.0%	27.0%
Maryland	4 781 468	3 888 429	893 039	81.3%	18.7%
District of Columbia	606 900	606 900	-	100%	-
Virginia	6 187 358	4 293 443	1 893 915	69.4%	30.6%
West Virginia	1 793 477	648 184	1 145 293	36.1%	63.9%
North Carolina	6 628 637	3 337 778	3 290 859	50.4%	49.6%
South Carolina	3 486 703	1 905 379	1 581 325	54.6%	45.4%
Florida	12 937 926	10 967 328	1 970 598	84.8%	15.2%
Georgia	6 478 216	4 097 339	2 380 877	63.2%	36.8%
Jugoist.Centralna Regija	15 176 284	8 530 551	6 645 733	56.2%	43.8%
Kentucky	3 685 296	1 910 325	1 774 971	51.8%	48.2%
Tennessee	4 877 185	3 685 296	1 907 237	60.9%	39.1%
Mississippi	2 573 216	1 210 729	1 362 487	47.1%	52.9%
Alabama	4 040 587	2 439 549	1 601 038	60.4%	39.6%
Jugozap.Centralna Regija	26 702 793	19 894 436	6 808 357	74.5%	25.5%
Arkansas	2 350 725	1 258 021	1 092 704	53.5%	46.5%
Louisiana	42 219 973	2 871 759	1 348 214	68.1%	31.9%
Oklahoma	3 145 585	2 130 139	1 015 446	67.7%	32.3%
Texas	16 986 510	13 634 517	3 351 993	80.3%	19.7%

Izvor: U. S. Census Bureau

Postoji velika razlika u udjelu urbanog stanovništva između Jugoistočne i Jugozapadne centralne regije. Područja prostranih plantaža Jugoistočne regije imaju malu razliku između udjela urbanog i ruralnog stanovništva (56,2% urbanog stanovništva). Razlika je mnogo veća u saveznm državama Jugozapadne regije koje su jače industrijalizirane, a prema tome i urbanizirane. Cjelokupnu situaciju jasno objašnjava paralela između Texasa (Jugozapadna regija) sa 86,3% urbanog stanovništva i Mississippija (Jugoistočna regija) sa 47,1% urbanog stanovništva (tab. 3).

Na području Sjevernoatlantske regije također postoje prostorne razlike u urbanizaciji. Tri savezne države, Florida, Delaware i Maryland, zajedno s glavnim gradom SAD-a - Washington D.C. svojim udjelom urbanog stanovništva prilično se razlikuju od ostalih država. Izvan svake je kategorije Washington D.C. čije je stanovništvo 100% urbano.

Države s niskim udjelom urbanog stanovništva

uglavnom zapremaju područja s velikim plantažama, šumama i dolinama ili su smještena u siromašnim predjelima Appalachiana. To su prije svega North Carolina, South Carolina, Virginia, West Virginia. West Virginia sa 36,1% urbanog stanovništva, ujedno je i najslabije urbanizirana država cjelokupnog američkog Juga.

Najjače urbanizirana država Juga je Florida sa 84,8% urbanog stanovništva. Naime, zbog suprotne klime, ta je država dio *sun belta* (sunčanog pojasa), zbog čega privlači

doseljenike, prije svega umirovljenike koji se naseljavaju u njezinim gradovima.

Zapad

Općenito gledajući, Zapad je najurbaniziranija regija SAD-a. Čak 86,3% stanovnika te velike američke regije živi u urbanim područjima. Područje Zapada dijeli se na *Planinsku* i *Pacifičku regiju*, koje se vrlo razlikuju u gustoći naseljenosti. Planinska regija prostire se na području Stjenjaka te je vrlo slabo naseljena. Tako npr. savezna država Wyoming ima svega 453 588 stanovnika.

Tab. 4. Odnos urbanog i ruralnog stanovništva Zapadne regije

	1990. ukupno stanovništvo	1990. ukupno urbano stanovništvo	1990. ukupno ruralno stanovništvo	1990. udio urbanog st.	1990. udio ruralnog st.
SAD	248 709 873	187 053 487	61 656 386	75.2%	24.8%
ZAPADNA REGIJA	52 786 082	45 531 287	7 254 795	86.3%	13.7%
Planinska Regija	13 658 776	10 881 341	2 777 341	79.7%	20.3%
Montana	799 065	419 826	379 239	52.5%	47.5%
Idaho	1 006 749	578 214	428 535	57.4%	42.6%
Wyoming	453 588	294 635	158 953	65.0%	35.0%
Colorado	3 294 394	2 715 517	578 877	82.4%	17.6%
New Mexico	1 515 069	1 105 651	409 418	73.0%	27.0%
Arizona	3 665 228	3 206 973	458 255	87.5%	12.5%
Utah	1 722 850	1 499 081	223 769	87.0%	13.0%
Nevada	1 201 833	1 061 444	140 389	88.3%	11.7%
Pacifička Regija	39 127 306	34 649 946	4 477 360	88.6%	11.4%
Washington	4 866 692	3 717 948	1 148 744	76.4%	23.6%
Oregon	2 842 321	2 003 271	839 050	70.5%	29.5%
California	29 760 021	27 571 321	2 188 700	92.6%	7.4%
Hawaii	1 108 229	986 171	122 058	89.0%	11.0%
Alaska	550 043	371 235	178 808	67.5%	32.5%

Izvor: U. S. Census Bureau

Postoje i prostorne razlike u urbanizaciji. Tako Montana ima svega 52,5% urbanog stanovništva, dok Utah ima 87,0%. S jedne strane, tu su države s razmjerno visokim udjelom ruralnog stanovništva (Montana, Wyoming, Idaho), a s druge relativno visoko urbanizirane države (Utah, Arizona, Colorado, New Mexico, Nevada) (tab. 4).

Gradovi u tim državama, nekada mala stolarska i upravna središta, u posljednjih su se četrdeset godina jako povećali. Phoenix u Arizoni sada je po broju sedmi grad u SAD-u. Naselja za umirovljenike, poput Sun Cityja u Arizoni, i gradovi za zabavu, poput Las Vegasa, privukli su ljude i investicije. Jugozapad posjeduje također *hightech* industriju, npr. elektronskih računala i zrakoplova.

U Pacifičku regiju, osim Kalifornije, Oregona i Washingtona, ubrajaju se Hawaii i Alaska. Iako je pojas uz Tihi ocean različito naseljen i urbaniziran, prosječan udio urbanog stanovništva za tu regiju najviši je u SAD-u i iznosi 88,6%. Tu se nalazi i najmnogoljudnija i najjače urbanizirana država SAD-a – Kalifornija (29 760 021 stanovnika od kojih 92,6% živi u gradovima). Taj udio urbanog stanovništva iznimno je velik, ima li se u vidu da je to jedno od najproduktivnijih poljoprivrednih područja SAD-a. Za razliku od Kalifornije, Oregon ima svega 2 842 321 stanovnika, od kojih 29,5% živi u ruralnim područjima, dok država Washington broji 4 866 692 stanovnika, od kojih ih nešto manje od jedne četvrtine (23,6%) živi u ruralnim područjima.

Alaska je najveća država SAD-a, ali najslabije naseljena i najmanje urbanizirana država Pacifičke regije s 67,5% ruralnog stanovništva.

Hawaii imaju gotovo dva puta više stanovnika od Alaske, i postotak urbanog stanovništva znatno im je veći – 89,0%.

Iskazane razlike u stupnju urbanizacije među regijama i državama SAD-a rezultat su međuo-visnog utjecaja prirodno-geografske osnove i

društveno-geografskih čimbenika koji su se odrazili u vremenski i prostorno diferenciranom razvoju gradova i aglomeriranju stanovništva u njima.

Pojava velikih gradova

Godine 1790., kada je proveden prvi službeni popis stanovništva u SAD-u, samo je 200 000 od četiri milijuna ljudi živjelo u gradovima i rijetkim gradovima. Međutim, svugdje su gradovi rasli, a posebno na Sjeveru. Revolucija u prometnoj tehnologiji i gospodarska ekspanzija, među ostalim potaknuta i imigracijom, odnosno velikim unutrašnjim migracijama stanovništva, uzrokovala je pucanje kolonijalnih granica oko gradova. U razdoblju 1800.–1860. broj Amerikanaca povećao se šesterostruko i popeo na 31.4 milijuna. Kako je populacija rasla, *frontiere* su polako nestajale, a ruralna su naselja prerastala u gradove.

Godine 1800. SAD je imao samo 33 grada s 2 500 stanovnika ili više i samo tri grada s više od 25 000 stanovnika. Do godine 1860. bila su već 392 grada s 2 500 stanovnika, dok je 35 gradova imalo više od 25 000 stanovnika. Iste godine 21 grad imao je 40 000 stanovnika, a 9 gradova doseglo je broj od 100 000 stanovnika. Na Sjeveroistoku postotak urbanog dijela stanovništva, u razdoblju 1800.–1860. godine popeo se s 9% na 35%. Većinom su se ti novi gradovi razvili uz nove prometne putove, gdje je novonastala privreda pružala mogućnost zaposlenja.

Industrijska revolucija u većoj je mjeri zahvatila SAD tek nakon građanskog rata. Zbog

Tab. 5. Razvoj najvećih gradova SAD u 19. stoljeću

Gradovi	1800. Broj st.	Gradovi	1850. Broj st.	Gradovi	1900. Broj st.
New York	60 515	New York	515 547	New York	3 437 202
Philadelphia	41 220	Baltimore	169 054	Chicago	1 698 575
Baltimore	26 514	Boston	136 881	Philadelphia	1 293 697
Boston	24 937	Philadelphia	121 376	St. Louis	575 238
Charlestown	18 824	New Orleans	116 375	Boston	560 892
Nort. Liberties	10 718	Cincinnati	115 435	Baltimore	508 957
Southwark district	9 621	Brooklyn city	96 838	Cleveland	381 768
Salem town	9 457	St. Louis city	77 860	Buffalo	352 387
Providence town	7 614	Sprin Garden	58 894	San Francisco	342 782
Norfolk borough	6 926	Albany city	50 763	Cincinnati	325 902

Izvor: U. S. Census Bureau

toga su gradnja i širenje gradova postali brži (tab. 5). Gradovi Istoka privukli su nove stanovnike iz Europe, dok su gradovi Srednjeg zapada rasli širenjem industrije.

Godine 1800. New York je prestigao Philadelphiu kao grad s do tada najvećim brojem stanovnika i glavnom lukom te funkcijom ekonomskog središta države. Do sredine 19. stoljeća populacija New Yorka dosegla je broj od 515 547, Baltimore i New Orleans dominirali su Jugom, dok je San Francisco postao najveći grad na Zapadnoj obali. Zbog imigracije pustolova potaknutih *Zlatnom groznicom* u razdoblju od 1848. do 1849. za nepune dvije godine broj njegovih stanovnika se utrostručio (sa 8 000 porastao je na oko 25 000). Uz San Francisco tada se razvijaju i Seattle, Portland i Los Angeles.

U Srednjem zapadu, gradovi uz Velika jezera - Chicago, Detroit, Cleveland, brojem stanovnika prestigali su gradove na frontierama - Cincinnati, Louisville i Pittsburgh. Chicago je postao željezničko čvorište i središte velikih obora za stoku. Nešto južnije razvijaju se Kansas City, Omaha, St. Louis koji postaju važna prometna čvorišta u prometu robe i središta valorizacije prostranijih poljoprivrednih područja. Svi ovi gradovi uspostavili su prometnu vezu pomoću kanala, cesta, željezničkih pruga, povezujući velike metropole Sjevera.

Jug SAD-a sporije se urbanizirao te je do dvadesetih godina ovoga stoljeća ostao pretežno ruralnog značaja. Od gradova jedino je Birmingham doživio jači razvoj zbog proizvodnje čelika i željeza. Zahvaljujući tekstilnoj industriji i ostala se središta razvijaju, ali mnogo sporije i kasnije.

Prikazani razvoj američkih gradova u tijeku 19. stoljeća jasno pokazuje tok urbanizacije u SAD-u. Najranije je do razvoja gradova i urbanizacije došlo na Sjeveroistoku, zatim u unutrašnjosti uz Velika jezera i prometne putove te naposljetku i na zapadnoj, pacifičkoj obali. Najveći rast u 19. stoljeću doživio je New York,

Tab. 6. Porast stanovništva deset najvećih gradova SAD-a u razdoblju 1980. - 1996.

Gradovi	1980. Broj stanovnika	Gradovi	1992. Broj stanovnika	Gradovi	1996. Broj stanovnika
1. New York	7 071 639	1. New York	7 311 966	1. New York	7 380 906
2. Chicago	3 005 072	2. Los Angeles	3 489 779	2. Los Angeles	3 553 638
3. Los Angeles	2 968 528	3. Chicago	2 768 483	3. Chicago	2 721 547
4. Philadelphia	1 668 210	4. Houston	1 690 180	4. Houston	1 744 058
5. Houston	1 595 138	5. Philadelphia	1 552 572	5. Philadelphia	1 478 002
6. Detroit	1 203 368	6. San Diego	1 148 851	6. San Diego	1 171 121
7. Dallas	904 599	7. Dallas	1 022 497	7. Phoenix	1 159 014
8. San Diego	875 538	8. Phoenix	1 012 230	8. San Antonio	1 067 816
9. Phoenix	789 538	9. Detroit	1 012 110	9. Dallas	1 053 292
10. Baltimore	786 741	10. San Antonio	966 437	10. Detroit	1 000 272

Izvor: U. S. Census Bureau

gotovo za 3 milijuna stanovnika, što posredno svjedoči i o intenzitetu tadašnje imigracije u SAD-u.

Urbani razvoj dvadesetog stoljeća u znaku je novih tehnoloških promjena u industriji i prometu, a povezano s tim i u načinu života. U tom razdoblju gradovi se naglo šire i rastu. Uz starije gradove, rastu i oni nešto mlađi koji su u drugoj polovici 20. stoljeća doživjeli jaku urbanizaciju (tab. 6).

To se u prvom redu odnosi na gradove Kalifornije, Arizone i Teksasa koji pokazuju najveći porast. Među prvih deset najvećih gradova, čak ih se pet nalazi na području tih triju država. To je povezano s najnovijom industrijalizacijom toga područja, pri čemu prevladava *hightech* industrija. Dolasku stanovništva pridonose i povoljni klimatski uvjeti toga područja.

Od starijih gradskih središta, među prvih deset 1996. javljaju se samo New York, Chicago i Philadelphia. Nekadašnja središta poput Bostona, New Orleansa, Charlestona, St. Louisa, Cincinnatia zamijenjena su novijim, prethodno spomenutim gradovima jugozapadnog dijela SAD-a. Može se očekivati da će se, zbog privlačnosti *sun belta* i dinamike gospodarskog razvoja, postojeći trend relativno bržeg porasta gradova Jugozapada i dalje nastaviti.

METROPOLITANIZACIJA SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

Pojava metropolitanskih regija

Čak i prije ere automobilizacije i korelirajućeg naglog rasta suburbanih prostora bilo je jasno da statistički podaci prikazuju samo dio

cjelokupnog urbanog razvoja. Velika gradska područja zahtijevala su bolju statističku obradu i stanovitu klasifikaciju. Naravno, postojala je i potreba stalne obrade podataka. Način da se to što lakše izvede i kasnije prati bio je putem izdvajanja, te prostornog definiranja metropolitanskih regija.

Generalni je koncept metropolitanske regije u tome da se u njezinu središtu nalazi velika populacijska jezgra, kojoj je pridružena susjedna okolica, koja zajedno sa središtem postiže visok stupanj ekonomske i socijalne integracije.

U nastavku rada prikazani su promjena naziva i značenje toga pojma u SAD-u u tijeku 20. stoljeća.

Metropolitan District

Godine 1910. statistička služba SAD-a (*Census of Bureau*) uvodi *Metropolitan District* (MD) kao službenu definiciju metropolitanske regije. To je bio prvi pokušaj određivanja realnije granice urbaniziranog područja od pojave grada. Ta se sintagma upotrebljavala do 1940. godine.

U tom su se razdoblju mijenjala i mjerila izdvajanja metropolitanskih regija. Tako je centralni grad 1910. bio svaki grad s 200 000 stanovnika ili više, zajedno s okolicom. Te godine u SAD-u je bilo 25 tako izdvojenih jedinica, a 1920. godine 29. Godine 1930. izdvojeno je 96 metropolitanskih jedinica, ali je konvencionalna veličina grada s okolicom tada bila 100 000 stanovnika. Deset godina kasnije u SAD-u je registrirano 140 MD-a, pri čemu je kao kriterij za centralni grad uzeta veličina od 50 000 stanovnika.

Iz prikaza se jasno vidi redefiniranje pojma *Metropolitan Districta*, od jednoga do drugog statističkog razdoblja. No, kad se govori o MD, obično se pritom misli na *Metropolitan District* iz 1940. godine, kada je u tu kategoriju spadao svaki grad s 50 000 i više stanovnika, a u pojedinim slučajevima i dva međusobno pridružena grada, zajedno sa susjednim manjim upravnim područjem, odnosno naseljenim okolnim prostorom, s gustoćom naseljenosti iznad 150 stanovnika na km².

U toj je kategorizaciji očigledno nepravilno stavljen preveliki naglasak na gustoću naselje-

nosti, dok je zanemarena socijalna i ekonomska integracija središnjega grada i okolice. To je bio i jedan od razloga definiranja novog pojma metropolitanske regije, za koju se 1949. uvodi naziv *Standard Metropolitan Area*.

Standard Metropolitan Area

Osnovna je značajka *Standard Metropolitan Area* (SMA) u tome da se sastoji od središnjega grada ili skupine susjednih gradova od kojih bar jedan ima 50 000 stanovnika ili više. Kod ove kategorizacije stavlja se veći naglasak na ekonomsku i socijalnu integraciju središnjega grada i okolice koja mu pripada. Značajna je i činjenica da tako definirana metropolitanska regija nije ograničena obuhvatom pojedinih država, već može prelaziti granice više saveznih država. Po statističkoj službi SAD-a, svaki grad koji ima 50 000 stanovnika, a nalazi se u okviru SMA, može se smatrati centralnim gradom. Ako se pak više gradova u SMA nalazi u toj veličinskoj kategoriji, tada samo najveći od njih ima status (funkciju) glavnog središnjega grada regije. Svi drugi gradovi regije koji imaju npr. 25 000 ili više stanovnika mogu se također smatrati centralnim ukoliko im broj stanovnika iznosi 1/3 ili više od broja stanovnika glavnoga središnjega grada. Međutim, postoji i ograničenje po kojem se najviše tri grada regije mogu smatrati centralnim u jednoj SMA, a najveći od njih se spominje kao glavni.

Godine 1960. statistička služba SAD-a službeno ukida pojam SMA i uvodi novi naziv metropolitanske regije – *Standard Metropolitan Statistical Area*.

Standard Metropolitan Statistical Area

Kako su SMSA-e obrađivane kasnije u ovom radu, ovdje navodimo samo njihovo imenovanje radi kronološkog pregleda.

Sama definicija SMSA krila je u sebi i stanovite nedostatke. Po njoj je ponekad u okvir regije ulazilo područje koje je u biti bilo ruralnog značaja. S druge strane, tamo gdje je centralni grad smješten rubno u metropolitanskoj regiji, moglo je doći do izgrađene regije upravo izvan granica statističke regije koja je također urbanizirana. Zbog toga razloga trebalo je objasniti aktualnu urbanu regiju zanemarujući

pritom političke granice. Prije svega, trebalo je diferencirati urbanizirano područje od ruralnog prostora u blizini velikih gradova. Kako definicija SMSA to nije postigla, statistički ured SAD-a donosi 1950. novu kategoriju *Urbanized Area* (Urbanizirano područje).

U regiji New England umjesto kotara, pri likom statističke obrade, službe se služe terminima *cities and towns*.

Urbanized Area (Urbanizirano područje)

Po definiciji iz 1950. godine *Urbanized Area* (UA) uključuje najmanje jedan grad s 50 000 stanovnika ili više. Taj je grad automatski bio i centralni grad. Ostala dva ili tri grada mogla su također biti centralni gradovi, ukoliko je broj njihovih stanovnika iznosio bar 1/3 stanovništva glavnoga središnjega grada, odnosno najmanje 25 000 stanovnika. Bitna oznaka UA je kompaktnost izgrađenog prostora, koja se mjerila gustoćom zgrada i gustoćom naseljenosti.

Prema tome, pojam UA obuhvaćao je centralni grad s kompaktno izgrađenom okolicom koju su činile sljedeće kategorije naselja:

- samostalna naselja tzv. *Incorporated places* sa 2 500 stanovnika ili više;

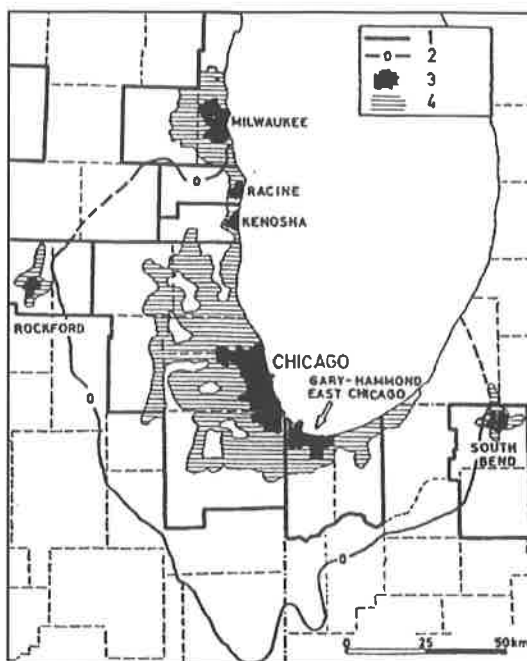
- samostalna naselja s manje od 2 500 stanovnika, ali pod uvjetom da svako ima cjelovito izgrađeno stambeno područje sa 100 i više stambenih jedinica;

- manji dijelovi površine manje od 1/2 milje², time da je gustoća naseljenosti 1 000 stanovnika na milju²;

- druga slična područja s manjom gustoćom naseljenosti zbog eliminacije enklava zbog drugih razloga.

Jasno je, dakle, da je UA manja, ali znatno gušće izgrađena i naseljena prostorna jedinica od SMSA. Prema statističkom uredu SAD-a 1960. godine, samo su se mali dijelovi UA protezali izvan granica SMSA i u njima je živio tek oko 1% njihove populacije, dok je s druge strane, 15,8% cjelokupne populacije SMSA živjelo izvan UA. Sam statistički ured ističe da je UA fizički grad u kontrastu sa zakonski utvrđenim gradom (samostalnim gradom) i metropolitanskom zajednicom (SMSA).

U UA, godine 1970. živjelo je 118 477 stanovnika, što iznosi 56,8% ukupnoga



Sl. 4. Odnos SMSA i UA na primjeru Chicagoa

1- granica SMSA; 2- granica dnevne migracije radne snage; 3- središnji grad SMSA; 4- Urbanized Area

Izvor: Raymond E. Murphy, *The American City*

stanovništva SAD. U deset godina taj broj se povećao na 139 171 ili 64,1% ukupnoga stanovništva. UA je također kao i SMSA mogla prelaziti granice saveznih država. Primjer toga je *The Huntington-Ashland Urbanized Area* koja se prostirala u tri savezne države: West Virginia, Kentucky i Ohio.

UA je nadasve korisna statistička jedinica. Ona jasno pokazuje cjelokupan urbani razvoj aglomeracije, a promjene u dinamici i strukturi stanovništva bolje odražavaju stvarnost grada od bilo koje druge prostorne kategorije.

Postojeće metropolitanske regije SAD-a

Dugotrajni proces metropolitizacije uvjetovao je promjene u izgledu američkih gradova. Zbog toga su se standardne definicije metropolitanske regije stalno mijenjale. Godine 1949. *Bureau of the Budget* (Financijski ured) SAD-a, definirao je metropolitansku regiju u okviru *Standard Metropolitan Area*. Termin je promijenjen godine 1959. u *Standard Metropolitan Statistical Area*. Ta se definicija

upotrebljavala do 1983. godine, kada se uvodi termin *Metropolitan Statistical Area*.

Zajednički naziv *Metropolitan area* (MA) dolazi na snagu godine 1990. *Metropolitan Area* uključuje: *Metropolitan Statistical Areas* (MSA); *Consolidated Metropolitan Statistical Areas* (CMSA); te *Primary Metropolitan Statistical Areas* (PMSA).

Metropolitan Statistical Areas, po postojećim standardima uključuje:

- grad s 50 000 stanovnika ili više;
- urbaniziranu okolicu s cjelokupnom metropolitanskom populacijom od najmanje 100 000 stanovnika

Jednako tako *the county* (kotar), koji predstavlja najveći grad, postaje *central county* (glavni kotar), zajedno sa svakim pridruženim kotarom koji ima najmanje 50% od ukupnog broja njegovih stanovnika, u cjelokupnoj urbaniziranoj regiji.

Metropolitansko područje koje sadrži navedene uvjete, koji karakteriziraju MSA i čija populacija prelazi jedan milijun, može biti definirana kao CMSA, ukoliko se pojedini dijelovi regije mogu poistovjetiti s cijelom regijom zadovoljavajući statističke standarde. U tom su slučaju sastavni dijelovi regije definirani kao PMSA, a cijela regija kao CMSA.

PMSA, kao i CMSA, sastavljeni su od jednoga ili više kotara, osim u New Englandu, gdje su sastavljeni od mjesta i gradova. Ako nije utvrđena ni jedna PMSA, cijela se regija definira kao MSA. Godine 1996. statistička služba SAD-a utvrdila je na području SAD-a – 255 MSA i 18 CMSA koji su sadržavali 73 PMSA.

Hoće li budućnost donijeti nove kriterije, te nove nazive za regije, ovisi o stanovništvu i njegovoj pokretljivosti. Poznato je da stanovnik SAD prosječno 14 puta tijekom života promjeni prebivalište. Sasvim je sigurno da će Statističke služba to sve uredno zabilježiti.

Ekonomska razvoj i metropolitizacija

Svaka društvena kretanja potaknuta su ekonomskim razvojem. Tako je i proces metropolitizacije u SAD-u uzročno-posljedično najuže povezan s ekonomskim razvitkom. Početni impuls tom ekonomskom razvitku dala

je industrijalizacija. SAD kao zemlja golemih privrednih potencijala počela je svoj ekonomski razvitak krajem 18. stoljeća., nastavila u 19. stoljeću, a vrhunac je doživjela u 20. stoljeću.

Proglasivši neovisnost od Engleske krune 1776. godine, trinaest američkih kolonija krenulo je u samostalni ekonomski razvoj. SAD su prestale biti sirovinski izvor engleske industrije i tržište za engleske proizvode. Okrenule su se vlastitoj proizvodnji, koja se temeljila na velikim energetske zalihama, prije svega ugljena. Nakon građanskog rata (1861.-1865.) koji je bio i posljednja zapreka nesputanom razvitku, SAD su prešle iz merkantilističke u industrijsko – kapitalističku fazu ekonomskog razvoja. Orijentacija proizvodnje prema tržištu dovela je do stvaranja viškova kapitala koji su ulagani u daljnji razvoj. Sve se to odvijalo na Sjeveroistoku, najgušće naseljenom dijelu SAD-a koji je konstantno primao nove stanovnike iz Europe. Imigranti su dolazili u za njih *obećanu zemlju* naseljavajući američke gradove i zapošljavajući se u novim industrijskim pogonima koji su se kontinuirano razvijali. Nerijetko su upravo prethodno stečena iskustva imigranata pridonijela razvoju pojedinih industrija na određenom području. Tako se, primjerice u područjima gdje su se naseljavali njemački useljenici, u okolici Milwaukeea razvila industrija proizvodnje piva, a kod Švicaraca u Ohio - sira itd.

Usporedno s tim procesom odvija se i karakterističan proces u ruralnim područjima SAD-a. Postoji težnja da se ostvari što veći prihod, a da se to ostvari nužna je mehanizacija u poljoprivredi. Industrijski razvitak donosi te potrebne tehničke inovacije i njihovim uvođenjem u poljoprivredu javlja se višak radne snage. Radna se snaga sada okreće prema gradu i prema mogućnostima zaposlenja koje grad nudi. Tu se prvenstveno misli na industrijska postrojenja koja su locirana u samim gradovima ili u njihovim okolicama. To se opisuje pod pojmom *push of the land* koji potiče odlazak iz ruralnih područja prema urbanima. S druge strane, tu su čimbenici zajedničkim nazivom nazvani *pull of the cities*, tj. oni koji to isto stanovništvo privlače. Uz već spomenute industrijske čimbenike koji nastaju iz potrebe radne snage, tu ulazi i privlačnost grada i gradskog načina života. To

je posebno privlačno za mlađe generacije koje masovno odlaze u gradove u potrazi za boljim, ali i zanimljivijim životom.

Ekonomski razvitak donosi i inovacije u prometu. Pojedini dijelovi grada postaju pristupačniji, što još više potiče rast broja stanovnika u njima. Dolazi i do gradnje niza novih prometnica koje sada bolje povezuju gradove međusobno.

Isto tako, gradovi uspostavljaju vezu sa svojom okolicom. Na tim se prometnicama grade nove industrije koje nastoje troškove prijevoza svesti na minimum, sve u svrhu što veće zarade. Tako nastaju nove jezgre u okolici gradova, koje postaju odredišta migranata. O samom transportu, a posebno o automobilizaciji, više će se pisati u sljedećim poglavljima.

Sve su to načini kako ekonomski razvitak utječe na metropolitanizaciju. Gradovi počinju služiti svojoj okolini proizvodeći potrebna dobra, u zamjenu za sirovine koje dobivaju u ruralnim područjima. Oni također postaju i centri trženja s okolicom, te sjecišta prometnih veza. Metropolitanizacija je bitno određena ekonomskim razvitkom, koji privlači stanovništvo u gradove, odnosno pretvara masu ruralnog stanovništva u urbano.

Jednako tako i sam izgled i struktura metropolitanske regije temeljno su određeni ekonomskim razvitkom. Povišeni standard američkog stanovnika omogućio je njegovo preseljenje, odnosno stalna preseljenja. Takvom prostorom, ali i socijalnom pokretljivošću, još se i danas formira izgled američkoga grada.

Socijalne promjene, vrlo karakteristične za proces metropolitanizacije, određene su ekonomskim razvitkom. Za te promjene bile su odgovorne dvije sile: centrifugalna, koja je tjerala ljude i poduzeća izvan granica *walking citya* (hodajućeg grada) i centripetalna, koja je privlačila ljudska i ekonomska sredstva u sam grad. Masovni transport omogućio je djelovanje centrifugalne sile dok su ekonomske promjene uvjetovale djelovanje centripetalne sile.

Brzi ekonomski razvoj u uvjetima liberalnog kapitalizma rezultirao je, međutim, i negativnim posljedicama socijalnoj topografiji grada. To se prvenstveno odnosi na nastanak velikih socijalnih razlika među stanovništvom.

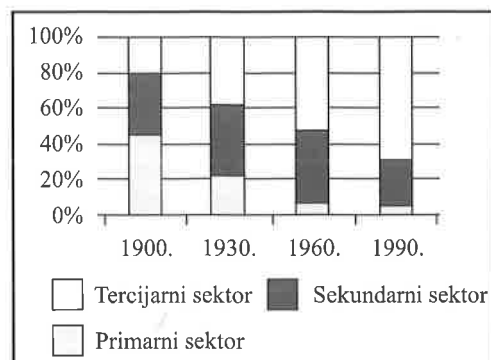
To naličje razvoju očituje se u razmjerno brojnom sloju siromašnog stanovništva koje se nije moglo ili nije znalo uklopiti u dinamične razvojne tokove. Ta pojava vuče za sobom i kriminalitet, jako izražen u američkim gradovima.

Proces ekonomskog razvoja i proces metropolitanizacije dva su međusobno povezana procesa. U nedostatku jednoga od njih vjerojatno ne bi došlo ni do drugog procesa, ili ako bi i došlo, to ne bi bilo na ovom stupnju razvijenosti kakav je danas. Ekonomski razvitak i metropolitanizacija SAD-a na samom su vrhu razvoja. Međutim, SAD su država nesagledivih mogućnosti i opravdano je očekivati daljnje promjene u oba procesa.

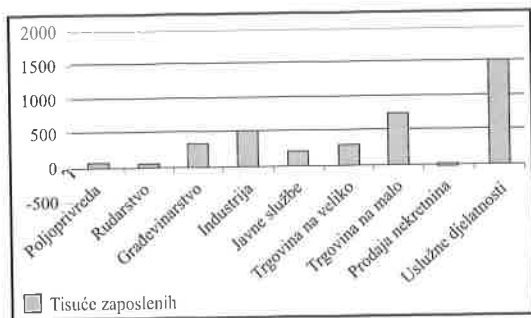
Socijalno prestrukturiranje stanovništva

Snažan ekonomski razvoj redovito za sobom vuče i urbano socijalno prestrukturiranje stanovništva. On je čak i jednim dijelom ovisan o njemu. Socijalno prestrukturiranje stanovništva i urbanizacija usko su povezani. Sam proces metropolitanizacije javlja se na određenom stupnju društveno ekonomskog razvoja, kad udio zaposlenih u tercijarnim djelatnostima preuzima vodeće mjesto, dok se udio zaposlenih u poljoprivredi svodi na minimum, te kad udio zaposlenih u industriji dosegne svoj maksimum i pokazuje tendenciju smanjivanja. Svi ti procesi tvore uzročno posljedični zatvoreni krug i međusobno su ovisni.

Do prvih socijalnih prestrukturiranja dolazi mehanizacijom u poljoprivredi, kada se javlja višak radne snage koja odlazi u gradove. Tako



Sl. 5. Kretanje udjela zaposlenih u SAD-u po sektoru djelatnosti 1900.-1990.



Sl. 6. Broj zaposlenih po djelatnostima u SAD-u 1994.-1995.

se donedavno ruralno stanovništvo pretvara u urbano i zapošljava u industriji ili uslužnim djelatnostima. Tim procesom primarni sektor konstantno gubi radnu snagu i kreće se prema današnjem minimumu. Usporedno s tim sekundarni i tercijarni sektori zapošljavaju sve više ljudi.

Na početku 20. stoljeća sekundarni sektor u SAD-u zapošljavao je manje ljudi od primarnog. Već u tijeku dvadesetih godina on je po broju zaposlenih pretekao primarni. Do početka tridesetih godina udio zaposlenih u sekundarnom sektoru dosegao je 40%, što je ujedno i njegov relativni maksimum. Na toj se razini zadržao do šezdesetih godina, nakon čega dolazi do postupnog opadanja zaposlenosti u tom sektoru, na račun njegova porasta u uslužnim djelatnostima.

Ta se tendencija nastavila do devedesetih godina, kada se udio zaposlenih u primarnom sektoru spustio na svega 2%. Taj podatak sam za sebe dovoljno govori o ekonomskom razvitku SAD-a, jer tih oko 2% stanovništva zaposlenih u poljoprivredi, ne samo što zadovoljava potrebe vlastitog tržišta, već stvara i znatne viškove za svjetsko tržište.

Pojava srednje klase

Socijalna topografija grada prikazuje prostorni raspored socijalnih klasa u gradu. Taj razmještaj nije stvoren slučajno, već je posljedica kompleksnih ekonomsko-društvenih procesa u razvoju prostorne strukture grada. No, pri razmatranju te pojave trajno postoji metodološki problem: kako diferencirati stanovništvo na socijalne klase?

Jedan od takvih pokušaja bio je i onaj Karla Marxa. Prema njemu, tj. *marksističkom pristupu*, društvo se u osnovi dijeli na dvije klase: bužoaziju, u čijem se vlasništvu nalaze sredstva za proizvodnju i na proletarijat – radništvo bez vlastitih sredstava za proizvodnju koje živi od prodaje svoje radne snage. Takva socijalna dihotomija doista je odgovarala ranoj bazi kapitalističkog razvoja koju je karakterizirala prevlast industrije, ali u uvjetima složenijeg razvoja, povezano s tercijarizacijom društva, nije više opravdana, pa time ni primjenjivana.

Drugi pokušaj diferenciranja temelji se na stavu tzv. *građanske sociologije*, prema kojem se društvo diferencira prema položaju stanovništva na socijalnoj ljestvici. Pod pojmom socijalnog sloja ili klase, podrazumijevaju se grupacije ljudi s istim ili sličnim položajem na socijalnoj ljestvici. Prema tim mjerilima, socijalna je ljestvica podijeljena na tri klase ili sloja: donju, srednju i gornju. Svrstavanje stanovništva po pojedinim klasama određeno je podacima o njihovu zanimanju, zaposlenju i prihodima, time da se nastoji upotrijebiti više varijabli.

Posebna pažnja posvećena je diferenciranju tzv. nove srednje klase. Ona se regrutira iz akademski obrazovanog stanovništva, redova činovnika, trgovaca, obrtnika, radnika. Prema stanovitim gledanjima, razvoj društva trebao bi se kretati prema društvu sa što većim udjelom srednje klase, dok bi udjeli gornje i donje klase bili neznatni. Udio srednje klase ovisi o stupnju društveno-ekonomskog razvoja, tako da višem stupnju razvoja društva odgovara veći udio srednje klase.

U visoko razvijenim državama srednja klasa redovito čini više od polovice ukupnog stanovništva. Zemlje u razvoju imaju veću polarizaciju između malobrojne gornje klase (5% ukupnog stanovništva) i vrlo brojne donje klase, koja rijetko sačinjava 60% – 70% ukupnog stanovništva. Srednja se klasa u tim zemljama razvija postupno, ali razmjerno sporo, krećući se u rasponu od 20% do 35% ukupnog stanovništva.

Porastom gospodarskog razvoja i urbanizacije u SAD-u, gradovi su postajali središta novih poslovnih organizacija, povećanog nacionalnog djelokruga, te sadrže rastući broj dobro plaćenih poslova koji stvaraju sloj srednje klase

(*middle class*).

Očigledan porast prosperiteta gradova privlačio je u valovima velik broj imigranata iz cijelog svijeta, ali i unutrašnjih migranata. Uskoro su i inovacije u transportu stvorile cirkulacijski sustav potreban za budući rast gradova, uzrokujući disperziju stanovništva i funkcija u njihovu užu i širu okolicu. Nosilac takvog širenja američkih gradova bila je upravo srednja klasa.

U suvremenom razdoblju više od 50% stanovništva SAD-a pripada tom socijalnom sloju. Njegov udio u američkom društvu stalnom raste, premda, kao što je prethodno naglašeno, postoje i velike socijalne razlike između najbogatijih i najsiriromašnijih kategorija stanovništva.

Automobilizacija i metropolitanizacija

Razvoj prometnih sredstava

Porast metropolitanskih regija bio je moguć i održiv zahvaljujući inovacijama u prometnom sustavu. U 19. stoljeću, riječni kanali i željezničke pruge otvarali su mogućnost povezivanja ondašnjih gradova u jedinstvenu trgovačku mrežu. Gradovi s razvijenim prometnim funkcijama, kao npr. New York (luka) i Chicago (željezničko čvorište), postaju glavni centri nacionalne privrede. Njihove industrije preuzimale su sirovine iz svoje okolice, a zauzvrat na tržište donosili gotove proizvode.

Razdoblje od 1790. do 1830. označeno je primitivnom kopnenom i vodenom prometnom cirkulacijom. Međusobno povezani vodeći gradovi Sjeveroistoka; New York, Philadelphia i Boston, još su uvijek bili više orijentirani na prekomorsku trgovinu s Europom, negoli s vlastitim zaleđem. Razdoblje je završeno puštanjem u promet Erie kanala, 1824. godine, koji je povezao Atlantsku obalu i Velika jezera.

Razdoblje od 1830. do 1870., karakterizira razvoj željezničkog sustava, čija se mreža proširila sve do zapadne obale SAD-a otvaranjem transkontinentalne linije 1869. godine. Nacionalni željeznički sustav omogućio je stvaranje niza novih gradova u unutrašnjosti, u početku uglavnom rudarskih, a kasnije industrijskih središta.

Razdoblje od 1870. do 1920. godine omogućilo je jaki industrijski razvoj, kojim su stvoreni temelji kasnije mreže nacionalnih metropolitanskih središta.

U samim gradovima prije ere automobila dolazi također do inovacija u prometu. Prije svega, to se odnosi na uvođenje električnog tramvaja u gotovo sve veće američke gradove. Upotrebom automobila započeti proces suburbanizacija nastavio se intenzivnije tvoreći gradsku okolicu, tj. metropolitanske regije.

Automobilizacija SAD-a

Od svih tehnoloških inovacija našega doba, automobil je prethodnica. Pionir automobilske proizvodnje u SAD-u bio je Henry Ford, koji je 1903. osnovao *Ford Motor Co* u Detroitu — središtu američke automobilske industrije. Njegova je osnovna ideja bila da mogućnost kupnje automobila imaju svi, u čemu je velikim dijelom i uspio. Godine 1905. u SAD-u je registriranih samo 77 000 automobila. Taj se broj do 1910. povećao na 458 000 automobila. Do prave ekspanzije prodaje automobila došlo je nakon prvoga svjetskog rata. Tako se u razdoblju od 1920. do 1930. godine broj registriranih automobila s 8 milijuna popeo na 23 milijuna. Masovna proizvodnja i konkurencija snizili su cijene automobila, koje su tako postale pristupačne i radničkim obiteljima. Automobil je postao ne samo glavno sredstvo prijevoza već statusni simbol.

Između dva svjetska rata na jedan automobil prosječno je odlazilo 5 – 6 stanovnika, dok je danas taj omjer 1 : 2. Koliko se broj automobila nakon drugog svjetskog rata povećao, govore i podaci o ukupnim izdavanjima za automobil. Neposredna i posredna izdvajanja za automobilizaciju u stalnom su i brzom porastu. Dok je 1960. na tu stavku u SAD-u potrošeno oko 40, a 1980. godine oko 210 milijuna USD, 1995. godine troškovi automobilizacije iznosili su 460 milijuna USD.

Jačanjem automobilizma ubrzao se i razvoj prometnica. Pokušaji da se državu zainteresira za izgradnju prometnica postojali su već u 19. stoljeća. Tek nakon prvog svjetskog rata, pojačanim automobilskim prometom, te većim angažmanom samih vozača donijet je zakon

kojim država iz svojega fonda izdvaja za izgradnju prometnica. Godine 1921. Kongres je odobrio *The Federal Highway Act* kojim vlada SAD financira državne prometnice. Veći je pomak u izgradnji postignut kad je ured za javne putove (*Bureau of Public Roads*) planirao nacionalnu mrežu autoputova.

U intenziviranju automobilskog prometa važnu ulogu odigrala je i naftna industrija SAD-a. Godine 1920. SAD su proizvodele 65% svjetske proizvodnje nafte. U sljedećem razdoblju od desetak godina zavladała je velika naftna kriza, te su se cijene naftnih derivata podvostručile. Omogućivanjem iskorištavanja iračkih naftnih polja, situacija se vratila u prvobitno povoljno stanje.

Svakodnevna upotreba automobila stalno raste, dok značenje javnih prometnih sredstava relativno opada (tab. 7). Zahvaljujući povećanju životnog standarda stanovništva, prije svega srednjega sloja, u tijeku promatranja tridesetogodišnjeg razdoblja, udio automobila u prijevozu dnevnih migranata povećao se za 22,5%. Pozornost pritom zaslužuje podatak o relativnom porastu automobilskog prometa sa samo jednom osobom u vozilu. Zbog stvaranja velikih prometnih gužvi u kritičnim satima odlaska i povratka s posla (tzv. *rush hours*), ali i povećanog opterećenja okoliša ispusnim plinovima, vlasti nastoje potaknuti korištenje automobila u svakodnevnom prijevozu za najmanje dvije osobe, ili pak konkurentnim cijenama preusmjeriti dnevne migrante na javni prijevoz, prije svega podzemnu željeznicu. Ostale oblike javnog prijevoza (autobus, prigradska željeznica i sl.) uglavnom koristi stanovništvo nižeg socijalnog sloja, odnosno učenici i studenti, dok se u središnjim dijelo-

vima gradova (*cityjima*) relativno više koriste bicikli i motorkotači.

Činjenica da se stanovništvo ni jedne države na svijetu ne služi u tolikoj mjeri automobilom, niti izdvaja tolika financijska sredstva za automobilizaciju, svjedoči da je automobil jedan od glavnih čimbenika metropolitanizacije SAD-a. Automobilizacija i razvoj suburbija, kao novih središta života američkog stanovništva, nerazdvojno su povezani međuovisnim odnosom funkcionalne interferencije; automobilizacija je stvorila suburbije, a oni su još više potakli razvoj automobilske industrije.

Izdvajanje SMSA

Standard Metropolitan Statistical Area je po mnogočemu bila slična bivšoj *Standard Metropolitan Area*. Ona se definira kao integralna ekonomska i socijalna jedinica s velikom populacijskom jezgrom. Obuhvaća centralni grad točno određene veličine i integralno metropolitansko područje.

Mjerila po kojima su godine 1970. izdvojeni SMSA u SAD su sljedeći:

- **Centralni grad** čini jedan ili više gradova s ukupno 50 000 stanovnika ili više. Dakle, to ne mora biti isključivo jedan grad, kao što je bilo u slučaju SMA. Kod SMSA postoji i pojava tzv. *twin cities* (gradovi blizanci), tj. da dva susjedna grada susjednih granica koja zajednički imaju najmanje 50 000 stanovnika imaju status središnjega grada, ukoliko su ekonomski i socijalno integrirani, te ako manji od njih ima najmanje 15 000 stanovnika. Izrazit primjer takve pojave je grad Michigan, na obali istoimenog jezera u Illinoisu, koji je nastao od takva dva u administrativno - upravnom pogledu grada (*twin cities*).

Prema mjerilima izdvajanja SMSA iz 1970. postojala je i odredba da prostor dvaju ili više susjednih gradova koji imaju svaki 50 000 ili više stanovnika, i koji se nalaze unutar 20 milja jedan od drugoga, može se samtrati kao samostalna SMSA, pod uvjetom da ga karakterizira odgovarajuća

Tab. 7. Kretanje udjela osobnog i javnog prijevoza u dnevnim migracijama u SAD-u 1960. -1990.

SREDSTVA TRANSPORTA PREMA RADNOM MJESTU	1960. Udio	1970. Udio	1980. Udio	1990. Udio
Automobili kamioni i ostala vozila	64.0	77.0	84.1	86.5
Jedna osoba u vozilu	...	...	64.4	73.2
Više osoba u vozilu	...	...	19.7	13.4
Sredstva javnog prijevoza	12.1	8.9	6.4	5.3
Ostala sredstva prijevoza	23.9	14.1	9.5	8.2

Izvor: U. S. Census Bureau

gospodarska i socijalna integracija. Osobit primjer takve metropolitanske regije je New York SMSA.

- **Metropolitansko područje.** Metropolitan-ski značaj imaju oni kotari koji zadovoljavaju mjerila:

a) da najmanje 75% zaposlenog stanovništva radi u nepoljoprivrednim djelatnostima, tj. u sekundarnom i tercijarnom sektoru;

b) pod pretpostavkom da je zadovoljen bar jedan od sljedećih uvjeta:

- da 50% ili više stanovnika živi u malim administrativnim jedinicama s gustoćom naseljenosti od najmanje 150 stanovnika na milju²;

- da broj nepoljoprivrednih radnika zaposlenih u kotaru iznosi najmanje 10% od njihova broja u kotaru središnjega grada područja, ili da kotar zapošljava najmanje 10 000 nepoljoprivrednih radnika, te

- da nepoljoprivredna radna snaga koja živi u kotaru iznosi najmanje 10% od one koja živi u kotaru središnjega grada područja, ili da je taj kotar mjesto stanovanja za najmanje 10 000 nepoljoprivrednih radnika.

Mjerilo za potrebnu ekonomsku i socijalnu integraciju okolice s centralnim gradom zadovoljeno je ako je ostvaren jedan od dva sljedeća uvjeta:

a) da 15 i više % radnika koji žive u kotaru okolice rade u kotaru ili kotarima centralnoga grada;

b) da 25 i više % onih radnika koji rade u kotaru oklice žive u kotaru ili kotarima centralnoga grada.

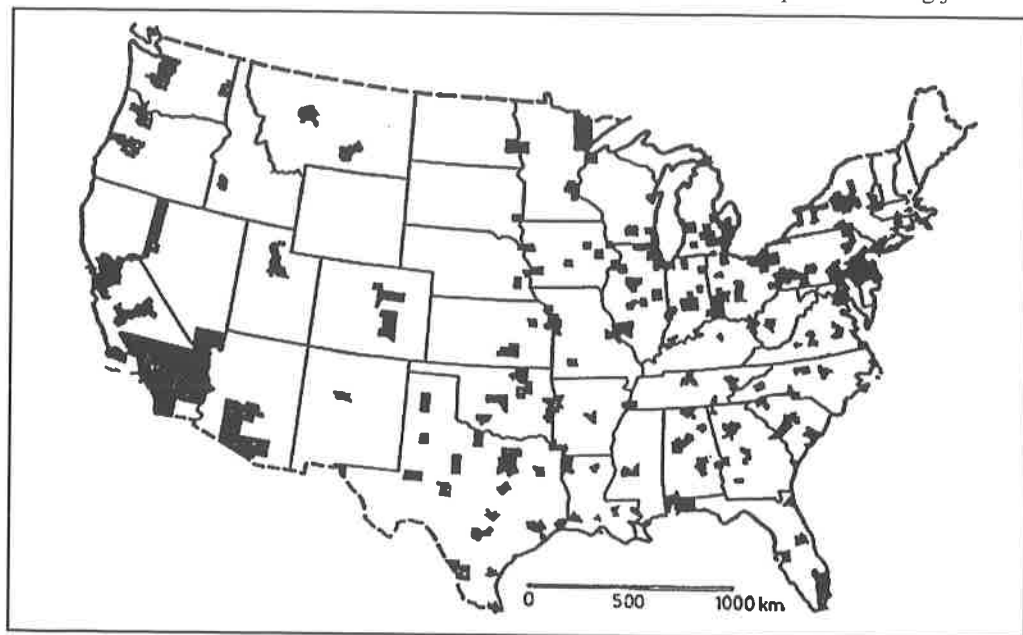
Godine 1970. u SAD su izdvojena 243 SMSA, koja su imala 139 419 000 stanovnika, što je 68,6% ukupnog stanovništva. Deset godina kasnije broj SMSA porastao je na 318 SMSA s ukupno 153 700 000 ili 68% ukupnog stanovništva SAD-a, što svjedoči o napredovanju procesa metropolitanizacije u razdoblju osamdesetih godina.

Granice SMSA, kao i njezine prethodnice SMA, mogu prelaziti granice saveznih država (sl. 7).

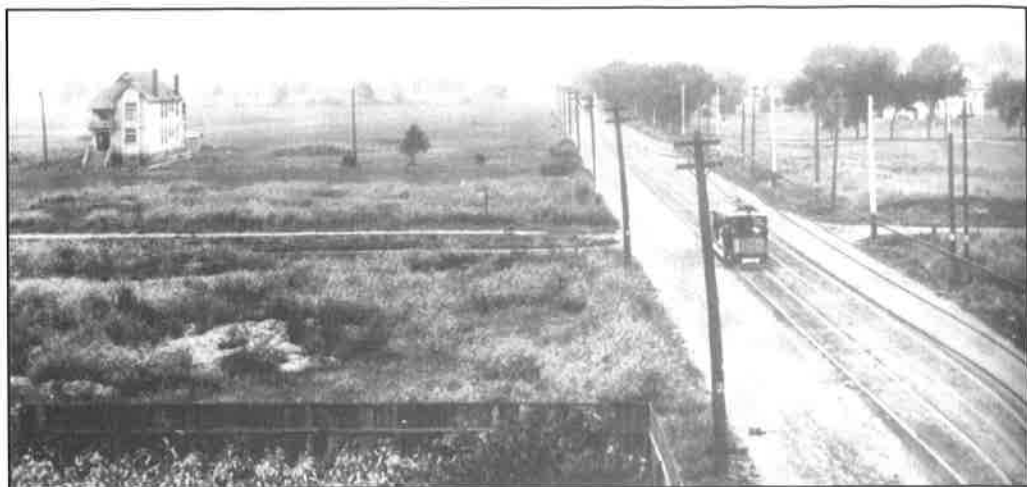
SMSA su predmet stalne promjene. Tako promjena stanja ili dosljednija promjena mjerila mogu dovesti do brisanja pojedinih kotara iz nekih regija ili učiniti nove SMSA upitnima.

Struktura SMSA – centralni gardovi i suburbiji

Strukturu SMSA čini centralni grad, čiju funkciju mogu obavljati i dva grada, te integrirana okolica metropolitanske regije. Tako



Sl. 7. Standard Metropolitan Statistical Area 1963. godine



Sl. 8. Pojava prvih suburbija vezana uz pojavu tramvaja

oblikovana okolica koja se nalazi u prostoru zahvaćenom suburbanizacijom, funkcionalno je povezana s gradom, dajući mu potrebnu radnu snagu. Osim što je ishodište dnevnih migracija stanovništva, ona je stambena zona centralnoga grada. Naselja nastala u tako oblikovanoj okolini nazivaju se suburbijima.

Glavni poticaj razvoja suburbija dolazi iz središnjega grada decentralizacijom sekundarnog i tercijarnog sektora. SAD su država najranijega i najintenzivnijeg procesa suburbanizacije. Njezina je pojava vezana uz razvoj prometnih sredstava. Tako je nastanak prvih suburbija povezan s upotrebom električnog tramvaja (sl. 8). Povećanom automobilizacijom posebno nakon 1920. godine, započinje brzi rast suburbija.

Povećanom automobilizacijom, posebno nakon 1920. godine, počinje veliki rast suburbija. On se očituje u 5 – 10 puta većem porastu suburbija negoli centralnih gradova. Već godine 1940. u suburbijima živi 17% ukupnog stanovništva SAD. Još jača suburbanizacija događa se nakon drugog svjetskog rata, porastom sve većeg broja suburbija.

Suburbiji su često nazivani “spavaonicama grada”. Međutim, to nije jedina funkcija koju oni obavljaju. Na osnovi funkcionalne strukture, oni se mogu podijeliti na: radne, stambene i mješovite. Radni su suburbiji u kojima je na 100 stanovnika koji ondje stanuju zaposleno više od 116. Stambeni su oni u kojima je udio zaposlenih i ispod 85% od broja rezidencijalnog



Sl. 9. Primjer suburbija u Kaliforniji

Tab. 8. Raspored stanovništva SMSA u SAD-u u razdoblju 1950 – 1980. (u %)

Dijelovi SMSA	1950	1960	1970	1980	Porast 1950-60.	Porast 1960-70.	Porast 1970-80.
Centralni grad	56.8	50.1	45.7	40.1	11.6	6.4	6.0
Suburbiji	43.2	49.9	54.3	59.9	26.8	34.0	3.4
Ukupno	100.0	100.0	100.0	100.0	26.4	16.6	21.0

Izvor: Statistical Abstract USA 1973. - 1983.

stanovništva, dok su mješoviti suburbiji oni u kojima se omjer između zaposlenog i reziden-cijalnog stanovništva kreće između 85 i 115.

Opća je značajka SMSA tendencija opada-nja broja stanovnika u centralnim gradovima i porasta stanovništva suburbija. Poslije ratno razdoblje do 1970. godine razdoblje je velikog intenziteta suburbanizacije. Oko godine 1970. broj stanovnika suburbija prešao je preko 50% ukupnog stanovništva metropolitanske regije. Primijećen je i lakši zastoj sedamdesetih godi-na, te ponovno intenziviranje procesa suburba-nizacije osamdesetih godina, mada ne više onim tempom kakav je bio u razdoblju 1950. – 1970. godine (tab. 8).

Prerazmjestaj stanovništva i radnih mjesta unutar SMSA

Dnevne migracije stanovništva SAD odre-đuju američku svakodnevicu. Od svih dnev-nih migracija stanovništva najviše otpada na odlazak stanovništva na radna mje-sta. Za mnoge gradove taj udio iznosi i više od 40% ukupnog broja dnevnih kretanja.

Dnevne migracije za-poslenog stanovništva po-stojale su uvijek u onim sredinama gdje su radna mjesta bila odijeljena od stambenih zona. Veća kre-tanja stanovništva počela su razvojem prometnih sredstava i širenjem gra-dova. Stanovništvo napu-šta stambene zone koje su bile u neposrednoj blizini radnih mjesta te odlazi iz samoga grada na udalje-nost koju mu dopuštaju

vlastite financijske mogu-ćnosti. Usporedno s tim procesom jača proces dnevnih migracija na veće udaljenosti.

Dnevna odredišta, od-nosno radna mjesta sve se više rasprostiru po metropolitanskoj regiji. Uz središnju poslovnu zonu (*Central Bussines District*), javljaju se sekundarni poslovni centri smješteni u pojedini-m gradskim četvrtima, rubnim zonama sredi-šnjeg dijela grada i prostorima izvan grada. Nastaju uslijed visokog stupnja suburbaniza-cije te dislokacije nekih funkcija iz središnjeg dijela grada. Takvi sekundarni centri nastoje zadovoljiti kriterij maksimalne dostupnosti, a to je oko tzv. točke minimalnog putovanja, koju treba tražiti unutar distribucije stanovništva. Na taj su način radna mjesta raspoređena unutar metropolitanske regije u slučaju terciarnog sektora.

Industrija koja također zapošljava stanov-ništvo, njegov manji udio, različito je locirana. Polazeći od središta prema gradskom rubu, industriju susrećemo u središnjim dijelovima, te u rubnim dijelovima središta grada. Produk-tivnost te industrije danas se znatno smanjila.

Tab. 9. Udio zaposlenih stanovnika i njihovo mjesto stanovanja i rada 1980. i 1990.

Mjesto rada	1980. Broj stanovništva	1980. Udio st.	1990. Broj stanovništva	1990. Udio st.
Zaposlenici	88 382 203	100.0	115 070 274	100.00
Stanovništvo MR	67 902 842	76.8	91 515 002	79.5
Zaposleni u MR prebivališta	63 125 884	71.4	82 808 059	72.0
Središnji grad	33 569 902	38.0	43 286 226	37.6
Ostalo područje MR	29 555 982	33.4	39 521 833	34.3
Zaposleni izvan MR prebivališta	4 776 958	5.4	8 706 943	7.6
Zaposleni u susjednoj MR	3 673 412	4.2	7 415 334	6.4
Središnji grad	1 644 073	1.9	3 185 340	2.8
Ostali dio susjedne MR	2 029 339	2.3	4 229 994	3.7
Zaposleni izvan svake MR	1 103 546	1.2	1 291 609	1.1
Stanovništvo s prebivalištem izvan MR	20 479 697	23.2	23 555 272	20.5
Zaposleni u MR	1 991 026	2.3	2 894 502	2.5
Središnji grad	859 986	1.0	1 389 658	1.2
Ostali dio MR	1 131 040	1.3	1 504 844	1.3
Zaposleni izvan svake MR	18 488 671	20.9	20 660 770	18.0

Izvor: U. S. Census Bureau

Napomena: Za 1980. ukupan broj zaposlenih iznosio je 96 672 203 stanov-nika. Međutim u statistici se navodi podatak od 88 382 539 stanovnika jer 6 526 116 zaposlenih nije prijavilo mjesto zaposlenja.

Za pojam Metropolitanske regije korištena je skraćenica - MR

To su uglavnom one industrije koje moraju održavati stalnu vezu s potrošačem. Ostala industrijska postrojenja smještena su uzduž glavnih prometnih pravaca, bilo da se radi o željeznici, cestama ili riječnim putovima. Postoje još i planske industrije locirane na samim rubovima, ili izvan metropolitanske regije. Spomenuti centri zaposlenja za sekundarni i tercijarni sektor, dnevna su odredišta velikog broja zaposlenih stanovnika SAD-a (tab. 9).

Ukupan broj zaposlenih, u razdoblju od 1980. do 1990. povećao se za 18 398 071. Međutim, to nije jedina promjena toga razdoblja. Broj zaposlenih koji živi u metropolitanskoj regiji godine 1990. veći je za 2.5% od broja za godinu 1980. Jasna je opća tendencija naseljavanja stanovništva unutar metropolitanskih regija te zaposlenja unutar metropolitanske regije.

Sve te promjene vezane uz zaposlenje unutar i izvan metropolitanske regije povezane su s disperzijom sekundarnih i tercijarnih djelatnosti. Te su djelatnosti sada smještene na više različitih lokacija unutar same metropolitanske regije. To dovodi do opadanja udjela zaposlenih u središnjim poslovnim zonama i porasta udjela zaposlenih izvan središnjega grada. Sve je to popraćeno povećanjem broja stanovnika suburbija metropolitanskih regija SAD-a.

Te promjene mogu se primijetiti i kroz vrijeme potrebno zaposlenicima za dolazak na radno mjesto. Zbog daljnjeg područja širenja metropolitanskih regija raste udio onih zaposlenika kojima je potrebno dulje vrijeme do dolaska na radno mjesto.

Najveći problem dnevnih migracija je pojačani intenzitet prometa u određenim satima tzv. *rush hours*. Veliki broj zaposlenih odlazi i dolazi na radna mjesta u istom dijelu dana. Tako se, unatoč jakoj cestovnoj infrastrukturi, stvaraju prometni čepovi. Oni su najizraženiji između 7.00 i 8.00 sati kada najveći broj zaposlenih odlazi na radno mjesto i između 15. 00 i 16. 00 kada se najveći broj zaposlenih vraća s radnog mjesta.

Dnevna kretanja stanovništva određuju i dnevnu gustoću stanovništva u gradovima u toku 24 sata. Danju se dio gradskog stanovništva nalazi na radnim mjestima, dio ostaje kod kuće, dok je jedan u pokretu. Noć donosi

potpuno drukčiji raspored stanovništva. Zone rada, rekreacije i drugih ustanova se isprazne, jer se stanovništvo nalazi u stambenim zonama. Na taj se način gustoća stanovnika u gradu, u 24 sata stalno mijenja. Danju je veća u poslovnim i industrijskim zonama, a noću u stambenim. Primjer promjene gradske gustoće je poslovna zona Chicaga tzv. *Loop*. Godine 1950. *Loop* je imao noću 7 000, a danju 644 000 stanovnika.

Dnevna kretanja zaposlenog stanovništva SAD-a sastavni su dio procesa metropolitizacije u američkim gradovima. Promjene u tim kretanjima vrlo dobro prikazuju konstantan razvoj procesa suburbanizacije u SAD-u.

Metropolitizacija i promjene u socijalnoj topografiji

Socijalna prestrukturiranja unutar metropolitanske regije označena su okupljanjem novitih grupacija stanovništva na određenim lokacijama. U samom procesu metropolitizacije jasno dolazi do izražaja *socijalni zoning*, odnosno socijalna topografija metropolitanskih regija.

Na početkom 20. stoljeća gradovi su svakodnevno primali velik broj imigranata iz cijeloga svijeta, te migranata iz ruralnih područja SAD-a. U tom su trenutku prometna sredstva unutar gradova nedovoljno razvijena, te su ih velike mase stanovništva zajedno koristile. Gradove je, dakle, još uvijek naseljavala heterogena gradska populacija.

Međutim, usporedno s pojavom prvih gradskih prometnih sredstava, javljaju se i prve socijalne razlike među stanovništvom. Mogućnost ili nemogućnost korištenja javnog prometa, dijeli stanovništvo na socijalne grupe. Onaj dio stanovništva čija financijska situacija omogućuje upotrebu tih transportnih sredstava, napušta gradove, te odlazi živjeti u njihove okoliće. S druge strane, radnička klasa i dalje pješači do radnog mjesta, te zato živi u neposrednoj blizini tvornica. Velike grupe imigranata, koji su velikim dijelom i činili taj siromašni sloj, naseljavali su pretrpane stambene zgrade bez većeg izgleda za preseljenje u bliskoj budućnosti. Na taj način mjesto stanovanja bio je

očiti pokazatelj položaja pojedinca na društvenoj ljestvici.

Izdvađa se i socijalna grupacija bivšeg ruralnog stanovništva, pridošlog u gradska područja, koja nije htjela dijeliti svoj životni prostor s rasno drugačijim pridošlicama. Rezultat svega toga bila je segregacija novih migranata. Područja grada koja naseljavaju postaju velika prostrana geta (*ghetos*).

Prema stanovitim mišljenjima, kvaliteta stambenih zona i socijalni prestiž rastu u američkim gradovima s udaljenošću od centra. To je tzv. "*Burgessov model*" koji siromašno stanovništvo locira u samom središtu grada u kojem prevladavaju starije, slabije opremljene stambene zone. To je zona američkih geta. S druge strane u vanjskoj gradskoj zoni prevladavaju stambena područja veće kvalitete, u kojima stanuje stanovništvo većeg i najvećeg socijalnog prestiža.

Najnovija istraživanja u SAD-u, potaknuta stalnim ekonomskim razvojem, dokazuju da socijalni *zoning* američkih gradova nije sasvim onakav kakvim ga pretpostavlja Burgessov model. Prema njima, srednja klasa naseljava vanjske rubove metropolitanske regije, a najsiromašnije stanovništvo samo središte grada i ostale rubne zone.

Socijalna topografija američkih gradova uvjetovana je stupnjem društveno – ekonomske razvijenosti i urbanizacije. Iz njega proizišle socijalne razlike imaju jak odraz na socijalnu topografiju.

Gradovi SAD-a dobar su primjer kako etnička, rasna, vjerska i jezična složenost mogu utjecati na socijalnu topografiju. Angloamerika je od samih početaka koloniziranja bila mozaik naroda, vjera i kultura. Iako je proces stvaranja američke nacije tekao bez većih problema kroz tzv. *melting pot*, SAD nije uspio izbjeći segregaciju različitih naroda prisutnih na američkom tlu.

NAJNOVIJE PROMJENE U METROPOLITANIZACIJI SAD-a

MSA I CMSA devedesetih godina

Godine 1992. mjerilo za izdvajanje, odnosno prostorni pojam metropolitanske regije

doživjelo je promjenu, što je četvrta takva promjena od kada su ustanovljene kao posebne prostorno – funkcionalne jedinice. Tom promjenom, broj MA-a (metropolitanskih regija) se smanjio, jer je broj novodefiniranih regija manji od broja udruženih, već postojećih regija. Međutim, udio stanovništva koji živi u njima povećao se za 1,9%, (s 77,5% 1990. na 79,4% 1992. godine).

U slučajevima kada određena regija zadovoljava mjerila koja je definiraju kao metropolitansku regiju i također ima populaciju veću od jednog milijuna, provode se daljnja utvrđivanja o njezinim sastavnim dijelovima. U slučaju da su pojedini kotari regije visko urbanizirani, te da unutar njih postoje jake ekonomske i socijalne veze uz dodatak jake povezanosti s čitavom regijom, oni se definiraju kao *Primary Metropolitan Statistical Area's* (PMSA). Kada su ti PMSA utvrđeni unutar metropolitanske regije, ta se čitava regija definira kao *Consolidated Metropolitan Statistical Area* (CMSA).

Postojeći standardi u određivanju metropolitanskih regija doneseni su Saveznim registrom ("*Federal registar*") 1990. godine. Neznatno se razlikuju od prethodnih. Pojam "*metropolitan area*" (metropolitanska regija) prihvaćen je kao kolektivni pojam, zamijenivši MSA's, mada se taj pojam i dalje koristi za mnoge individualne metropolitanske regije.

Današnja statistička obrada cjelokupnoga metropolitanskog prostora odnosi se na MSA's i CMSA's. Relativno samostojeće MSA's nisu pobliže povezane s ostalim metropolitanskim regijama, već su najčešće okružene nemetropolitanskim kotarima.

Promjene u definiranju metropolitanskih regija nisu se znatnije odrazile u promjeni broja njihovih stanovnika. Naime, dodavanjem i oduzimanjem područja s pripadajućim stanovništvom, broj stanovnika metropolitanskih područja 1992. povećao se za 4,7 milijuna, što je samo 3% više od broja njihovih stanovnika iz 1990. godine.

Inače, u 40 najvećih metropolitanskih regija (MSA i CMSA), koje su imale najmanje 1 milijun stanovništva, živjelo je, 1992., 53,4% stanovnika SAD-a ili 2/3 metropolitanskog stanovništva SAD-a. Po tim istim standardima, godine

1940. u 11 metropolitanskih regija koje su imale više od 1 000 000 stanovnika, živjelo je 33 800 000 ili 25% ukupnog stanovništva SAD-a. Sveukupni porast stanovništva u višemilijunskim metropolitanskim regijama, u razdoblju 1940.–1990. iznosio je skoro 100 000 000 stanovnika, što je 85% od ukupnog porasta stanovništva SAD-a u tom razdoblju. Taj podatak jasno svjedoči o intenzitetu procesa metropolitanizacije u proteklih pola stoljeća.

Stanovništvo centralnih gradova i suburbija

U posljednja dva desetljeća mnogi su suburbiji izišli iz ekonomske sjene centralnih gradova, postavši jaki centri zaposlenja i trgovine. Takav trend je doveo do formiranja tzv. *Edge Cities* (rubnih gradova) koji bi trebali postati centri budućega urbanog razvoja. Sve većom koncentracijom radnih mjesta i trgovinskim zonama, suburbiji sve više postaju središta zaposlenja i kupnje. Oni sada već sadrže sve one funkcije koje se nalaze i u centralnom gradu. Tako je u New Jerseyu identificirano 11 rubnih gradova. Oni su u početnoj fazi razvoja centralnih gradova, ali kad dostignu zrelost, postat će dominantni oblik i napredna snaga cjelokupne ekonomije SAD-a.

Na početku devedesetih godina dolazi do novih trendova u prostornoj pokretljivosti i razmještanju stanovništva unutar nacionalnog područja. Od 1992. godine nemetropolitanska područja bilježe veći porast broja stanovnika metropolitanskih područja suburbija. Tako je u razdoblju od ožujka 1995. do ožujka 1996. godine, 250 000 stanovnika više napustilo metropolitanska područja, nego što je u njih ušlo. To je bilo drugi put da je metropolitanska regija izgubila određen broj stanovništva migracijama između metropolitanskih i nemetropolitanskih područja. Iako su 1995. i 1996. godine, uslijed migracija, centralni

gradovi SAD-a izgubili 2 400 000 stanovnika, a suburbiji dobili 2 200 000 stanovnika, istraživanja su pokazala da su ljudi u nemetropolitanska područja uglavnom pridošli iz suburbija, a ne iz centralnih gradova.

Odnos stanovništva centralnih gradova i suburbija može se uočiti i kroz sljedeću komponentu - podaci za Metropolitan District (1910.–1940.) i Urbanized Area's (1950.–1990.) upućuju da je u određenim vremenskim razdobljima postojala jaka veza između veličine samoga grada i veličine cijele metropolitanske regije, koja uključuje kombiniranje tih centralnih gradova sa suburbijama. Tako je 1950. godine 20 najvećih gradova SAD-a bilo i 20 najvećih urbaniziranih područja. Međutim, četrdeset godina kasnije, situacija se drastično promijenila. Godine 1990., samo 13 od 20 najvećih gradova imalo je istovremeno i najveće urbanizirane regije. Na primjer, San Antonio, deseti po veličini grad u SAD-u, zauzima tek 31. mjesto po veličini urbanizirane regije. Suprotan primjer je Atlanta; iako je po veličini grada tek trideset i šesta, njezina urbanizirana regija zauzima razmjerno visoko dvanaesto mjesto unutar 20 najvećih urbaniziranih regija u SAD-u.

Iz tablice se vidi u kojoj je mjeri suburbanizacija zahvatila pojedine gradove SAD-a. Izuzevši New York, Los Angeles, Chicago i Philadelphiju, koji ulaze u prvih pet gradova po veličini centralnoga grada, ali i urbaniziranih regija, ostali najstariji gradovi više se ne nalaze

Tab. 10. Broj stanovnika 15 najvećih gradova i urbaniziranih područja SAD-a

Gradovi	Broj st. grada 1990.	Urbanizirano područje	Broj st urbanizirane regije 1990.
1. New York	7 323 000	1. New York	16 044 000
2. Los Angeles	3 485 000	2. Los Angeles	11 403 000
3. Chicago	2 784 000	3. Chicago	6 792 000
4. Houston	1 631 000	4. Philadelphia	4 222 000
5. Philadelphia	1 586 000	5. Detroit	3 698 000
6. San Diego	1 111 000	6. San Francisco	3 630 000
7. Detroit	1 028 000	7. Washington DC	3 363 000
8. Dallas	1 007 000	8. Dallas	3 198 000
9. Phoenix	983 000	9. Houston	2 902 000
10. San Antonio	936 000	10. Boston	2 775 000
11. San Jose	782 000	11. San Diego	2 348 000
12. Baltimore	736 000	12. Atlanta	2 158 000
13. Indianapolis	731 000	13. Minneapolis	2 080 000
14. San Francisco	724 000	14. Phoenix	2 006 000
15. Jacksonville	635 000	15. St. Louis	1 947 000

Izvor: U. S. Census Bureau

u prvih 10 najvećih gradova SAD-a. Međutim, njihove urbanizirane regije ulaze u krug najvećih urbaniziranih regija SAD-a. Tako npr. San Francisco po broju stanovnika centralnoga grada zauzima četrnaesto mjesto, dok je njegova urbanizirana regija šesta po broju stanovnika u SAD-u. Zanimljivo je da njegova urbanizirana regija (2 906 000 stanovnika) čak za oko pet puta nadmašuje broj stanovnika centralnoga grada (724 000).

Suprotno tome, novi veliki gradovi, uglavnom Jugozapada i Zapada, po broju stanovnika centralnoga grada nalaze se u kategoriji prvih petnaest gradova SAD-a, dok se njihove urbanizirane regije ne nalaze među prvih 10 urbaniziranih regija u SAD-u. Tako npr. San Diego zauzima šesto mjesto po veličini centralnoga grada, dok je njegova urbanizirana regija rangirana tek na jedanaesto mjesto. U njemu se, za razliku od Bostona, gotovo polovica stanovništva još uvijek nalazi u centralnom gradu regije.

Može se očekivati i daljnji porast stanovništva novih gradova, ali i intenzivnija suburbanizacija, ukoliko joj to okolni prostor dopušta. Suburbanizacija nekada bivših gradskih centara dovela je do velikih razlika u broju stanovništva centralnih gradova i okolnih mu regija. Tom prostoru vjerojatno predstoji ili daljnje širenje u okviru metropolitanske regije, ili širenje izvan te regije u nemetropolitanska područja.

Migracije unutar regije

Sve do 1980. godine metropolitanska su područja pribilježila dinamičniji porast stanovništva, brži čak i od populacijskog razvoja na razini države, te od populacijskog razvoja nemetropolitanskog prostora (tab. 11).

Nakon drugoga svjetskog rata, sada već s visoko razvijenom automobilizacijom, te općim povišenjem životnog standarda, dolazi do toliko karakterističnog procesa unutar same metropolitanske regije. Najveće promjene povezane su sa strukturom metropolitanske regije. Glavne karakteristike tog strukturi daje proces

Tab. 11. Indeks kretanja broja stanovnika u metropolitanskim i ostalim područjima SAD-a u međupopisnim razdobljima 1950. – 1980.

Razdoblje	1960/1950.	1970/1960.	1980/1970
SMSA	126	116	121
Izvan SMSA	105	107	89
SAD ukupno	119	113	111

Izvor: U. S. Census Bureau

suburbanizacije, pod kojim se smatra naseljavanje rubnih dijelova grada, odnosno stvaranje suburbija. Taj se proces u razdoblju 1960.–1990. odvijao dva do tri puta brže negoli proces porasta cjelokupnog stanovništva SAD-a. Iako je taj porast bio veći u ranijim desetljećima, populacija suburbija još uvijek raste skoro 2,6% godišnje, dok cjelokupan porast stanovništva za isto razdoblje (1990.–1994.) iznosi 1,1% godišnje. Te početne i najstarije grupe suburbija (iz razdoblja 1963.–1973.), rasle su brže negoli noviji suburbiji, koji su se razvijali uz njihove vanjske rubove.

Daljnjom automobilizacijom, porastom životnog standarda i prometa, nastavljaju se toliko karakteristični procesi unutar i izvan metropolitanske regije. Osamdesetih i devedesetih godina središnji gradovi i dalje gube stanovništvo, što kroz svoju stambenu, što kroz svoju radnu funkciju. Iako se ne može poreći stalan porast suburbija, dolazi do pojave rasta nemetropolitanskog područja. Također je prisutan porast samih metropolitanskih regija, ali su njihove stope rasta manje od stopa rasta pripadajućih im suburbija. Tako je u razdoblju 1990. do 1994. stopa rasta metropolitanskih regija iznosila 1,6%. Taj je postotak veći od stope rasta cjelokupnog stanovništva SAD-a, ali je manji od stope rasta suburbija koji je 1,9%.

U posljednjim godinama javlja se nova tendencija u migracijama vezanim za metropolitansku regiju, a to je naseljavanje nemetropolitanskih područja. U tab. 12, prikazane su unutarnje migracije, te ulazne i izlazne migracije metropolitanske regije, u razdoblju od 1985. do 1996. godine.

Dani podaci jasno ocrtavaju stanovite konstantne promjene. Sama metropolitanska regija u razdoblju od 1985. do 1992. imala je pozitivno kretanje stanovništva, odnosno više je migrirala ulazilo negoli izlazilo. No, od 1992. godine više migrirala izlazi, nego što ulazi iz

metropolitanske regije, a to se očituje i u njihovoj negativnoj saldo-migraciji.

Posljedica je tih novih promjena u strukturi metropolitanske regije stalan gubitak stanovništva centralnoga grada. Broj migranata koji napušta centralni grad, bilo da se radi o njegovim stambenim zonama ili radnim mjestima,

redovito je veći od broja migranata koji ulazi u njega. Ta je razlika bila najmanja u razdoblju od 1985. do 1986. godine, a najveća u razdoblju od 1988. do '89.

Povezano s tim negativnim promjenama za središnji grad, odvijaju se pozitivne promjene za suburbije. Ti suburbiji konstantno rastu jer

broj migranata koji napušta suburbije redovito je manji od broja migranata koji ulaze u suburbije. Te razlike u migraciji uglavnom prate razlike u kretanju migranata centralnih gradova, ali mora se naglasiti da su one pozitivne, dok su one vezane uz centralni grad redovito negativne.

U najnovije vrijeme nemetropolitanska regija doživljava također pozitivne promjene. Od godine 1992. počela je tendencija da se naseljavaju ta područja. Tako nemetropolitanske regije doživljavaju pozitivna kretanja stanovništva; znači, broj migranata koji ulazi veći je od broja migranata koji izlazi iz nemetropolitanske regije. Te se brojke još uvijek ne mogu uspoređivati s brojčanim promjenama u suburbijama, no nije isključeno da će im se približiti u budućnosti.

Stanovništvo koje iz inozemstva ulazi u metropolitanske regije SAD-a uglavnom prati opće tendencije u naseljavanju pojedinih područja. Tako je veći postotak onih koji naseljavaju suburbije od onih koji odlaze u središnji grad.

Dakle, opće je prisutna tendencija daljnega naseljavanja rubnih zona grada, te napuštanja središnjih dijelova. Još većim

Tab. 12. Promjene u migracijama unutar metropolitanske regije od sredine osamdesetih do sredine devedesetih godina

Razdoblje kretanja i metropolitanski status	Ulazni migranti	Izlazni migranti	Razlike u migraciji	Migranti iz inozemstva	Razlike u migraciji uključujući migrante iz inozemstva
1985. – 86.					
Metropolit. regija	2 034	1 731	303	1 082	1 385
Središnji grad	4 222	5 802	-1 580	580	-1 000
Suburbij	6 168	4 285	1 883	502	2 385
Nemetropolit. regija	1 731	2 034	-303	118	118
1986. – 87.					
Metropolit. regija	2 148	1 660	488	1 033	1 521
Središnji grad	4 342	6 022	-1 680	609	-1 071
Suburbij	6 378	4 211	2 167	424	2 591
Nemetropolit. regija	1 660	2 148	-488	110	-378
1987. – 88.					
Metropolit. regija	1 820	1 651	169	1 021	1 190
Središnji grad	3 461	6 084	-2 623	576	-2 047
Suburbij	6 421	3 629	2 792	445	3 237
Nemetropolit. regija	1 651	1 820	(169)	179	10
1988. – 89.					
Metropolit. regija	1 748	1 537	211	1 367	1 578
Središnji grad	3 183	6 138	-2 955	755	-2 200
Suburbij	6 575	3 410	3 165	612	3 777
Nemetropolit. regija	1 537	1 748	(211)	100	(111)
1989. – 90.					
Metropolit. regija	1 931	1 803	128	1 429	1 557
Središnji grad	3 692	6 472	-2 780	769	-2 011
Suburbij	6 738	3 830	2 908	660	3 568
Nemetropolit. regija	1 803	1 931	(128)	131	3
1990. – 91.					
Metropolit. regija	1 817	1 700	117	1 253	1 370
Središnji grad	3 223	5 682	-2 459	683	-1 776
Suburbij	6 021	3 446	2 575	570	3 145
Nemetropolit. regija	1 700	1 817	(117)	131	14
1991. – 92.					
Metropolit. regija	1 793	1 720	73	1 131	2 404
Središnji grad	3 552	5 934	-2 412	546	-1 866
Suburbij	6 295	3 811	2 485	586	3 071
Nemetropolit. regija	1 720	1 793	(73)	124	51
1992. – 93.					
Metropolit. regija	1 531	1 848	-317	1 206	889
Središnji grad	3 550	6 043	-2 493	703	-1 790
Suburbij	6 188	4 013	2 175	503	2 678
Nemetropolit. regija	1 848	1 531	317	33	350
1993. – 94.					
Metropolit. regija	1 770	1 856	-86	1 095	1 009
Središnji grad	3 516	6 452	-2 936	447	-2 489
Suburbij	6 721	3 871	2 850	648	3 498
Nemetropolit. regija	1 856	1 770	86	150	236
1995. – 96.					
Metropolit. regija	1 529	1 805	-175	1 256	981
Središnji grad	3 893	6 328	-2 436	563	-1 873
Suburbij	6 434	4 275	2 160	693	2 853
Nemetropolit. regija	1 805	1 529	275	105	380

razvitkom prometnica taj proces odlazi i izvan suburbija, u nemetropolitansku regiju. Koliko će još te regije biti nemetropolitanske, ovisi o daljnjim tendencijama migracija Amerikanaca.

Tendencije daljnjih promjena

Vlada SAD-a većinu svojih unutrašnjih ulaganja usmjerava prema suburbijama. Suburbanizacija je otišla toliko daleko da su suburbiji postali glavni centri cjelokupnog života. Oni danas zapošljavaju velik dio američkog stanovništva te mu služe kao prostori stanovanja. Sagledavši i činjenicu da je američko stanovništvo izrazito potrošačkoga karaktera, tržišni se centri sve više nalaze u suburbijama. Infrastruktura suburbija stalno se razvija, bilo da se radi o prometnicama ili ustanovama različitog karaktera. Stanovnik suburbija danas i nema potrebe uputiti se prema centralnom gradu.

Centralnim gradovima i sve više onim najstarijim suburbijama, pod kojim se smatraju suburbiji što su rasli najbrže nakon drugog svjetskog rata, danas je vrlo teško natjecati se s novim suburbijama glede stambenih i poslovnih rezidencija srednje klase. Kako je stanovništvo masovno napuštalo te najstarije zone grada, porezne baze centralnih gradova i starijih suburbija se smanjuju, ostavljajući te dijelove metropolitanske regije bez financijskih prihoda. S druge strane, dolazi do akumulacije siromaštva u centralnim gradovima, koji za sobom povlači nezaposlenost, kriminalitet, velike socijalne probleme. Svi ti negativni učinci siromaštva uvjetovali su iseljenje i one preostale srednje klase iz centralnih gradova.

Iako i dalje velik dio financijskih sredstava odlazi za porast suburbija, ne mogu se poreći i stanovita ulaganja u samim centralnim gradovima. Degradirana središta nastoje se humanizirati i što više učiniti kompaktnijima. Povećanjem funkcionalnosti nastoje se ti središnji dijelovi što više revitalizirati, kako bi što bolje služili potrebama stanovništva. Posebna pažnja posvećena je rubnim prijelaznim zonama grada (*downtowna*). U njima se nastoji pojačati stambena funkcija grada gradnjom luksuznih stambenih zgrada, redovito vrlo visokih zbog skupoće zemljišta.

Koliko se pažnje poklanja doista degradiranim dijelovima grada, naseljenima samo siromašnim stanovništvom? U razdoblju od 1970. do 1995. godine stopa siromašnih slojeva stanovništva porasla je u gradovima skoro za 50%, od 14.2% do 20.6%. Cijelo to stanovništvo locirano je u siromašnim četvrtima središnjih gradova, u kojima se ponegdje ulazi na vlastitu odgovornost. To pak govori o visokom stupnju kriminaliteta. Inače, skoro 1/3 toga stanovništva su djeca, a velika većina su afroameričkog ili latinoameričkog podrijetla.

Daljnje promjene unutar metropolitanskih regija moraju biti usmjerene ne samo prema suburbiju, već i u smjeru središnjih gradova. Najstariji dijelovi grada moraju se što više revitalizirati, pogotovo dijelovi nastanjeni najsiromašnijim slojevima stanovništva. Pri tome nisu dovoljni samo različiti socijalni programi, poput *Stay in school!* ("Ostani u školi!"), već i konkretna financijska ulaganja u infrastrukturu.

Lista od 256 MSA, 76 PMSA i od njih kombiniranih 19 CMSA što ih je godine 1995. evidentirao *Office of Management and Budget*, služi opisu značajnih populacijskih centara. Biti na toj listi daje gradu stanovite prednosti. Nacionalna trgovina i tržište poklanjaju više pozornosti MSA. Neke savezne statistike vode evidencije samo kad su u pitanju MSA, a vrlo je česta i državna financijska potpora kad su u pitanju MSA.

Mjerila za određivanje metropolitanske regije mijenjaju se prije svakog popisa stanovništva. Prema tome, ta bi se pravila mogla mijenjati i u tijeku tekuće godine. Trenutno Statistička služba razmatra o imenovanju 12 kotara u MSA. Samim kotarima u interesu je što prije dobiti status MSA jer bi oni tako ekonomski profitirali. Potencijalne MSA su sljedeći kotari: Ulster, NY; Schuylkill PA; Imperial, CA; Yavapai, AZ; Hawaii, HI; Humboldt, CA; Maui, HI; Kings, CA; LaPorte, IN; LaSalle, IL; San Juan, NM; Linn, OR; Benton, OR.F

Vrlo je vjerojatno da će se izabrati najbolje rješenje, kako bi što više ekonomski profitirali i kotari i sama država.

UMJESTO ZAKLJUČKA

Ukoliko netko želi vidjeti stvarni centar ekonomskog života SAD-a, možda ne bi trebao posjetiti Times Square u New Yorku. Umjesto toga trebao bi sjesti u automobil te se uputiti 10 – 40 kilometara izvan središnjega grada, prema novim suburbijima. Gotovo sve metropolitanske regije SAD-a imaju sličan razvoj – zamjenu farmerske zemlje i prostora napućenog kućnim

jedinicama, kupovnim centrima i ostalnim uslužnim centrima, te centrima zaposlenja. Ta decentralizacija ljudi, trgovine i radnih mjesta prava je istina o američkom društvu i ekonomiji.

Sve je to posljedica vrlo visokog ekonomskog razvitka, iz kojega je i proizašao proces metropolitанизacije. Nigdje u svijetu on nije otišao tako daleko kao u SAD-u, a neki dijelovi svijeta vjerojatno nikad i neće doživjeti takav stupanj metropolitанизacije.

LITERATURA

- De Blij, Harm J., *The earth: a physical and human geography*, 2nd edition, John Wiley & Sons, New York, 1987.
- De Blij, H.J., Muller, Peter O. *Geography*, John Wiley & Sons, New York, 1987.
- Brookings. *Erasing the city/suburban split: Orfield study proposes new political alliances in U.S. Metro areas*. Brookings Institution, February 14, 1997.
- Edmondson, Brad. *Twelve More Markets Might Be Metros*, *Forecast magazine*, June 1997.,
http://www.demographics.com/publications/fc/97_fc/9706_fc/fc970610.htm
- Fisher, Robert M. *The Metropolis in Modern Life*. New York, 1955.
- Forstall, Richard L.; Fitzsimmons, James D. *Metropolitan growth and expansion in the 1980s/ U.S. Bureau of the Census*, April, 1993.,
<http://www.census.gov/population/documentation/twps0006.txt>
- Friganović, Mladen. *Demogeografija: stanovništvo svijeta*, 4. izdanje, Zagreb, Školska knjiga, 1990.
- Fuguitt, Glenn V., Heaton, Tim B., Lichter, Daniel T. *Monitoring the Metropolitanization Process/ Demography*, Vol.25, Br. 1, veljača 1988.
- Futterman, Robert A., *The future of our cities*. New York, 1957.
- Geography and American environment*. / Saul B. Cohen, editor. Washington D.C.: U.S. Information Agency, 1967.
- Gottman, Jean. *Megalopolis revisited: 25 Years later*. University of Maryland: Institute for Urban Studies, 1987.
- Hall, Peter, Hay, Denis. *Growth Centres in the European Urban System*, London, 1980.
- Hansen, Kristin A. *More People Left Than Moved Into Mas in 1995-1996*. / U.S. Department of Commerce, December 3, 1997.
<http://www.census.gov/Press-Release/cb97-194.html>
- Harpert, Robert A., Gottman, Jean. *Metropolis on the move: geographers look at urban sprawl*, New York, John Wiley & Sons, 1967.
- Hawley, Amos H., Rock, Vincent P. *Metropolitan America – in contemporary perspective*. New York, John Wiley & Sons
- Knox, Paul. *Urban Social Geography – An Introduction*, Third edition. London, 1995.
- Leo, Christopher. *Urban decay: barricading our cities, and our minds*, *New City Magazine*, Vol. 17, Number 4, Summer 1997.
<http://www.rut.com/misc/cleo970905.html>

- Mayer, Harold; Kohn, Clyde F. Readings in Urban geography. The University of Chicago Press, 1950.
- Mumford, Lewis. Grad u historiji: njegov postanak, njegovo mjenjanje, njegovi izgledi. Zagreb, Naprijed, 1968.
- Murphy, Raymond E. The American City – An urban geography. McGraw-Hill Book Company, 1986.
- Norton, Mary B., et al. A people and a nation: a history of the USA, Boston, Houghton Mifflin Company, 1986.
- Nucci, Alfred. Long, Larry. Spatial and Demographic Dynamics of Metropolitan and Nonmetropolitan Territory in the United States/ Washington D.C., U.S. Census of the Bureau, April 6, 1995.
http://www.cpc.unc.edu/pubs/paa_papers/1995/nucci.long.html
- Orfield, Myron. Metropolitics: A Regional Agenda for Community and Stability/, Brookings Institution, February, 1997.
- Peterson, J.H. North America: a geography of Canada and the USA, 4 th edition. Oxford University Press, 1970.
- Teaford, Jon C. City & Suburb – The Political Fragmentation of Metropolitan America, 1850.-1970. The John Hopkins University Press, Baltimore, 1979.
- Thornbury, William D. Regional geomorphology of the United States, New York, John Wiley & Sons, 1965.
- Vresk, Milan. Osnove urbane geografije, 4. izd. Zagreb, Školska knjiga, 1990.
- Vresk, Milan. Razvoj urbanih sistema u svijetu. Zagreb, Školska knjiga, 1984.
- Waugh, David. Geography-An Integrated Approach. Nelson, 1995.
- Zemlje i narodi. Sjeverna i Srednja Amerika, Veliki Antili. Zagreb, Mladinska knjiga, 1991.

IZVORI

- Statistical abstract of the United States 1990 : the national data book. 110 th edition. Washington D. C.: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, 1996.
- Statistical abstract of the United States 1996 : the national data book. 116 th edition. Washington D.C.: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, 1996.
- U.S. Census of the Bureau,
<http://www.census.gov>
- U.S. Department of Commerce,
<http://www.doc.gov>
- U.S. Department of Housing and Urban Development,
<http://www.hud.gov>
- Geography at the Miningco. Co.,
<http://geography.miningco.com>