

# Los cambios funcionales en las regiones urbanas en las nuevas condiciones socioeconómicas. El caso de Torún

*Daniela Szymanska<sup>1</sup>*  
*Dr. Beata Hotowiecka<sup>2</sup>*

## Introducción

La profunda transformación socio-económica y la introducción del libre mercado en Polonia después de 1989 introdujeron enormes cambios tanto en el plano económico como social. El cambio de economía resultó en el reacondicionamiento de estructuras laborales que implicaron el cierre de numerosas plantas industriales, la introducción de nuevas tecnologías y despidos masivos, especialmente en la industria.

De ahí que el cambio en el sistema político y la competencia del mercado libre causó, por un lado, la desindustrialización y, por el otro, una expansión en el sector de servicios. Bajo estas circunstancias algunas ciudades han formado su espectro de influencia, esto ha sido una oportunidad para extender sus territorios, mientras que otras los han limitado.

Para esto es esencial una tarea de investigación para analizar los cambios en el funcionamiento de regiones urbanas en las condiciones socioeconómicas actuales de Polonia. Por razones de estudio fue elegida la ciudad de Torún,

---

<sup>1</sup> Prof. del Departamento de estudios urbanos del Instituto de Geografía. Universidad Nicolas Copernicus. Torún.

<sup>2</sup> Prof. del Departamento de estudios urbanos del Instituto de Geografía. Universidad Nicolás Copernicus. Torún.

ciudad histórica de 209.000 habitantes (en 2003), Kujawsko-Pomorkie Voivodeship (en Polonia, región administrativa de primer orden). Una ciudad que debido a los cambios y reestructuraciones ha disminuido su función industrial, sin embargo, incrementó sus funciones en el área de servicios como educación superior; 40.000 estudiantes en la universidad Nicolás Copernicus; actividad turística y bancaria. Torún está ubicada a corta distancia de Bydgoszcz (373.000 habitantes) y a 56 Km. de Włocławek (121.000 habitantes en el 2003), este hecho tiene impacto en su funcionamiento urbano.

El objetivo del siguiente artículo es un intento para mostrar las influencias en el funcionamiento urbano de Torún y cuáles de las formas socio-económicas que anteriormente prevalecieron se reconfiguraron. De este modo, es esencial investigar si los determinantes del presente desarrollo son formadores de calidad para los alrededores de la ciudad, modificando así la forma de la relativamente estable influencia de la ciudad.

El concepto de región urbana es la base teórica para el análisis. Este concepto resultó de modelos anteriores de desarrollo de ciudad y difusión espacial del fenómeno socio-económico.

Éste se desarrolló dinámicamente en 1970 llevando a nuevas variaciones del concepto de región urbana en la forma de un sistema cotidiano de urbe (ciudad) o una región urbana funcional (Korcelli, 1981).

En el presente, la concepción de la región urbana en todos sus aspectos nos permite tomar en cuenta una estructura interna de ciudad tanto como una estructura regional y nacional de asentamiento. Esto permite interpretar ambos procesos de una ciudad desarrollándose en una aglomeración y una descripción ordenada de una compleja estructura relacionada con un sistema de asentamiento a escala regional y nacional (Korcelli, 1981). Esto da la posibilidad de conectar dos acercamientos a la investigación completamente diferentes: una ciudad con estructura interna y una base de funcionamiento exterior que permite el uso común del término 'región urbana'; ambos en el desarrollo de teorías del sistema de arraigo y también en la descripción del desarrollo de una única ciudad.

Es demasiado escurridizo presentar la peculiaridad del desarrollo de una región a nivel nacional o regional en una escala singular de modelo universal que podría respetar todas las condiciones y factores del desarrollo. Las características de las funciones de las regiones urbanas a nivel nacional apoyándose en un número limitado de relaciones pueden encontrarse en, por ejemplo, trabajos de Korcelli y otros (1981) y Potrykowska (1989). De acuerdo con sus observaciones, las características principales que diferencian las distintas zonas urbanas junto a sus estructuras internas son su intensidad, variedad y nivel de cercanía con conexiones locales.

Habiendo comprendido el desarrollo individual y las condiciones en el formato de las regiones urbanas, el presente artículo intenta exponer las relaciones entre ciudad y región desde el ejemplo de una única ciudad, Torún. La base para el análisis proviene de un estudio empírico detallado sobre una corriente migratoria fuerte realizado antes de 1989 y en a fines del siglo XX.

El artículo asume que la concentración de población y sus variadas formas de actividad económica en grandes ciudades contribuye al alza en la desproporción entre los centros regionales y sus periferias. El efecto de este fenómeno es la formación de un sistema dominante de la ciudad con respecto a sus alrededores (región de servicio).

Como muchos trabajos demostraron (Korcelli, 1981; Dziejowski, 1970, 1990), el análisis de la variación y la intensidad de las relaciones entre la ciudad y sus amplios entornos muestra la incidencia en la función de grupos que tienen características variadas. Aún más, las conexiones entre dos entornos espaciales, uno correspondiente a la escala de la región urbana y otro correspondiente a las distancias entre las áreas urbanas nacionales (aglomeraciones). De ahí que en la escala regional parte de la actividad socio-económica es cerrada.

El tamaño y la disposición espacial funcional de la región urbana es el efecto acumulativo de la estructura interna y las características de la red del asentamiento. Es esencial atribuirle una importancia significativa a la magnitud y funciones de los centros competitivos. En el caso de los centros regionales que funcionan como simples asentamientos dentro de la red, muchas de las conexiones entre la ciudad y las zonas periféricas se conforman a partir de la base de las funciones centrales. Aún más, éstas muestran una relativa estabilidad en el tiempo. Las relaciones jerárquicas (por ejemplo: productivas) crean relaciones espaciales en mayor escala y se caracterizan por gran maleabilidad en tiempo y espacio.

La consecuencia de esta dependencia funcional entre la ciudad y su región proveedora es la existencia de un flujo de población estable e intensa. El contacto personal entre los pobladores es una base crucial para crear lazos sociales, intercambiar modelos de comportamiento y adoptar estilos de vida ciudadanos. Las relaciones sociales junto a las relaciones funcionales son parte esencial para la integración urbana.

En regiones urbanas ya delineadas, como la región de Torún, según así lo creen estos autores, hay un marcado cierre espacial entre el área de proveedores y demanda de mercaderías y servicios creando un estado de equilibrio. Esto no quiere decir que una vez constituido un espacio urbano, éste queda en un acuerdo estático. Un gran número de determinantes influencia y causa cons-

tantes cambios en su constitución y desarrollo; de manera tal que aun dentro de su estabilidad, los elementos que conforman su sistema varían y mutan.

En este artículo trataremos de distinguir cuáles de las partes que conforman la región de Torún han cambiado o se han modificado significativamente desde 1989, desde el comienzo del cambio político-social de transformación de Polonia. El resultado de detalladas investigaciones empíricas es el corolario que indica las distintas tendencias en el flujo de la población y sirve como base para la indicación de los cambios y variedad en las regiones urbanas de Polonia.

El tema de la relación entre ciudades y sus alrededores, incluyendo distintos pueblos y ciudades, ha sido la tendencia habitual de estudio y el tema principal para muchos investigadores durante años tanto en Polonia como en el extranjero. El efecto de esta popularidad ha devenido en el desarrollo de concepciones teóricas y un gran número de investigaciones empíricas dependientes de aquellos conceptos. Así el estudio científico se limita sólo al tema de la región urbana. En el grupo de científicos interesados en este tema se encuentran, entre otros, P. Korcelli, quien aparte de las consideraciones teóricas empleó investigaciones empíricas en las regiones urbanas (Korcelli, 1981, 1987, 1989). Muchos temas de discusión que resultaron de esta metodología de investigación más el sistema de asentamiento, como también aquellos temas relacionados con la estructura funcional y económica de las regiones son discutidos en los trabajos de Korcelli. Dziewonski (1967a, 1967b, 1968, 1970, 1990). Además, ambos autores debatieron la evolución de la región urbana dentro de un concepto más universal. Dutkowski (1994) entre otros enfocó una comparación principalmente desde el punto teórico-metodológico de la concepción urbana como las relaciones entre la ciudad y sus alrededores con una demostración de su utilidad y aplicación. El tema de las regiones urbanas funcionales no es nuevo, ni en los estudios polacos ni en los foráneos. Los estudios sobre la urbe basados en la data detallada del traslado diario de la población fueron extremadamente populares en los sesenta y los setenta en Polonia. Entre los más conocidos se encuentran los estudios de Lijewski (1967), Gawryszewski (1974), Dziedziuchowicz (1979), Namysłowski (1980), Korcelli, Potrykowska y Bodzak (1981), Potrykowskiej (1989).

La popularidad del concepto de región urbana es tratada en infinidad de estudios referidos a los sistemas de asentamientos en Polonia y además en trabajos aislados sobre centros urbanos, como tantos hechos en la ciudad de Torún. Se deben mencionar trabajos de Namysłowski (1976, 1977a, 1977b) y Sokolowski y Stachowski (1993) Bydgoszcz-Torún concernientes a la aglomeración de Torún basados en el análisis del traslado de pasajeros o otros

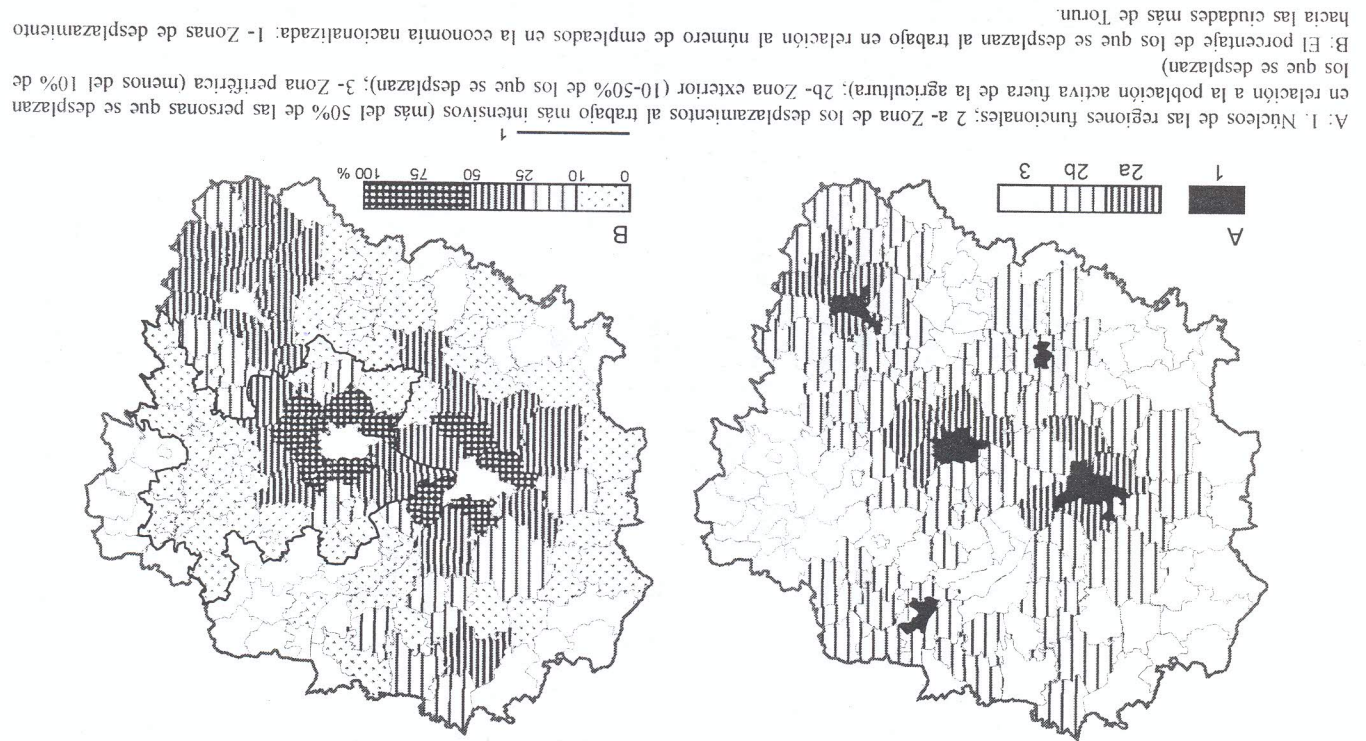
estudios de Czetwertynski-Sytnik (1981) sobre el desarrollo del área suburbana de Torún. Cabe destacar otros trabajos más contemporáneos como los de Szymańska y otros abocados al alcance de las funciones educacionales de Torún (Szymanska, 1998) y la permanente migración (Szymanska 2000 y otros). Este tema fue también abordado por Holowiecka (2002, 2004a, 2004b) en lo concerniente al traslado y la delimitación de las zonas de influencia socio-económicas de Torún. En esos estudios, Torún es descripta como un centro regional dentro del sistema de asentamientos de Kujawsko, Pomorskie, Voivodeship en Polonia. Los resultados confirman a Torún como una región urbana regional relativamente cercana a los centros y regiones de nivel nacional, (de acuerdo a Korcelli había 45 regiones urbanas en Polonia en los setenta; Korcelli y otros, 1981) muchos otros estudios demostraron que Torún era un centro regional a la vez que una región funcional urbana (Kujawsko-Korcelli, Potrykowska, 1981; Potuykowski, 1989; Zaigozdzon 1979).

## 1. Características y cambios en la región urbana de Torún de 1970 a 2000

En el siguiente artículo la bases para reconocer a Torún como una región urbana son las conexiones funcionales expresadas por un flujo de población intenso y relativamente estable: el traslado a los centros de trabajo o colegios secundarios y terciarios o el traslado por motivos sociales y habitacionales. En el importante rol de crear lazos entre la ciudad y sus alrededores, entran en juego las conexiones con áreas anteriormente preparadas para instituciones administrativas, centros de salud, judiciales y demás, aunque éstas no son de interés para este artículo. La intensidad y variedad de las conexiones dependen de su potencial y rasgos internos tanto como de su posición rival en el sistema de asentamientos.

Las mutuas relaciones entre la ciudad y su entorno pueden poseer varias características. Se manifiestan en la población, los bienes, el capital o el flujo de información. Teóricamente cualquiera de ellos podría indicar la influencia de la ciudad; sin embargo, por motivos prácticos, esto no siempre es así. El registro de capital y movimientos de información es extremadamente difícil de establecer. Como se mencionara anteriormente, se hace fácil distinguir el movimiento frecuente y cotidiano de personas como una manifestación de una región urbana en el cual el transporte es el elemento crucial. A partir de la fácil obtención de esta data estadística, la misma se ha convertido en la base para la delimitación de regiones urbanas y la evolución del desarrollo del sistema de urbanización en Polonia. El fenómeno del desplazamiento en masa surge en Polonia a raíz de la gran industrialización de post-guerra. Las plantas estaban

Figura 1. Regiones funcionales urbanas dentro de los límites de la actual Kujawsko-Pomorski Voivodeship: A – en 1973, B – en 1978 (Potrykowska, 1989)



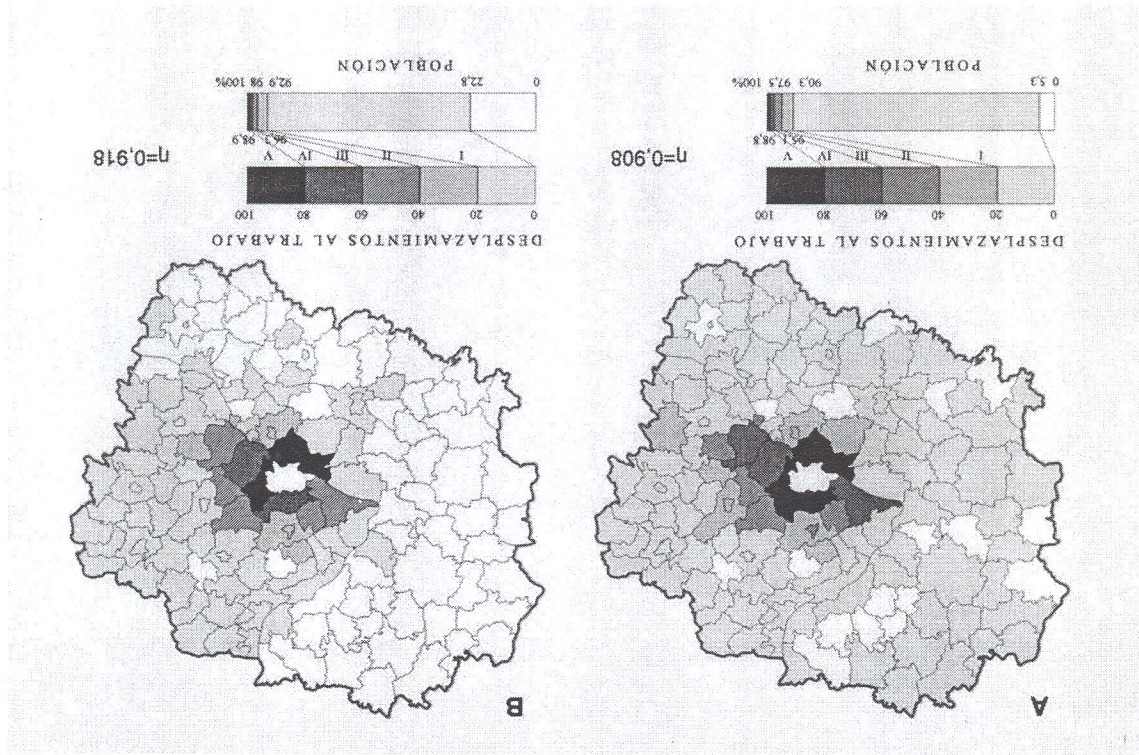
situadas en ciudades que crearon numerosos puestos de trabajo y la falta de obreros fue compensada por el desplazamiento de los habitantes. En los sesenta y setenta, 3 millones de ciudadanos se trasladaban cotidianamente a sus lugares de trabajo.

El ejemplo de la delimitación de las regiones urbanas sobre la base del análisis del desplazamiento en todas las ciudades polacas y centros regionales de importancia incluyendo a Toruń en 1973 y 1978 aparece ya en Bodzak y Potrykowska (1989). Los resultados de estas investigaciones describen la región de Toruń cubriendo un área de 24 'gminas' (en Polonia son las regiones administrativas de tercer orden). Aun así, la mayor intensidad de traslado derivaba de las ciudades vecinas de las gminas del sur y del este (Fig. 1 A). Vale la pena notar que 13.3 miles de viajeros llegaban a Toruń cada día en 1973. En 1978 el flujo de trabajadores aumentó, hecho que estuvo conectado con la aparición de las funciones industriales de la ciudad, el desarrollo de la industria química, la producción de fibras naturales y artificiales, y la expansión de región urbana de Toruń hacia las gminas del este (Fig. 13).

En la segunda mitad de los setenta Toruń, como la nueva capital de Towúskie Voivodeship, adquirió nuevos impulsos de desarrollo en la forma de inversiones socio-económicas. Las tareas administrativas no sólo ayudaron aún más al desarrollo de la industria sino que también posibilitaron la expansión de servicios e instituciones públicas. Como consecuencia del dinámico desarrollo de la ciudad aumentó el número de puestos de trabajo y el desplazamiento de personas. En 1988, 17.7 miles de trabajadores se desplazaban por día, en el 2000 sólo cerca de 9 mil. De ahí que antes del período de la transformación hasta 1980 el desplazamiento diario hacia Toruń contribuía sistemáticamente al crecimiento de la región urbana (Fig. 2a).

En el período de reestructuración el desplazamiento decayó radicalmente debido al cierre de muchas empresas y reducciones de personal. En las ciudades el desempleo fue en parte más moderado debido al aumento en otros sectores económicos, mayormente en la prestación de servicios (Szmárska, 2004). Tanto en Toruń, como en otros sitios del país, en conjunto todo este período, de transformación contribuyó a enormes cambios en el mercado laboral. En un corto período los puestos laborales cayeron significativamente. En 1992 la fuente laboral decreció en un 24% en relación con 1988. Esta considerable reducción del empleo causó no sólo una baja en el desplazamiento sino también desempleo tanto en la ciudad como sus alrededores.

Figura 2. Concentración de desplazamientos al trabajo (desplazamientos al trabajo en relación a la población en la edad de producción): A- En el año 1988, B- en el año 2000



La variación espacial de los traslados y sus cambios en los periodos de transformación están presentados con el método de concentración (Fig. 2A y Fig. 2B).

En base a la data obtenida y el análisis posterior se puede concluir que la considerable baja del desplazamiento, de un 40 a 50% en Toruń, no tuvo tanta variación en su alcance en lo espacial. Aunque influyó la intensidad de movimientos dentro de la zona de influencia de Toruń (Fig. 2) tanto en 1988 y 2000 el desplazamiento se caracterizó por variables mayores de intensidad, el indicador de la concentración del desplazamiento, en 1988 era  $n=0,908$  y en 2000,  $n=0,918$ . El análisis concierne a la cantidad e intensidad del fenómeno estudiado y la distribución de la cantidad de desplazamientos de acuerdo con las distancias (Namysłowski, 1977a; Hołowicka, 2002) confirma una relativa alza en la intensidad de movimiento de los trabajadores desde las comunas vecinas más cercanas a la ciudad.

La concentración del desplazamiento a Toruń (desplazamiento en referencia a la población económicamente activa) A en 1988 - B en 2000. Las regularidades antes mencionadas están confirmadas por la diferenciación espacial entre el indicador de intensidad del desplazamiento en relación a los recursos laborales en la escala de las gminas. No se muestran casi cambios en la intensidad de movimiento en general en la zona de influencia (Fig. 3).

Se puede concluir entonces de este análisis que, a pesar de la baja en general en la cantidad de desplazamiento, el área espacial se vio solo levemente limitada. La justificación general para este fenómeno puede encontrarse en la situación general del mercado laboral. En las condiciones de la limitada provisión de empleos en toda la región, incluyendo sus más grandes centros, no hay un cambio de posición en Toruń con respecto a las ciudades rivales, que describe entonces así cierta estabilidad en las áreas de desplazamiento de los centros regionales. Agregado a esto lo que caracteriza el espectro del área de desplazamiento es el alto desempleo, aún más alto en las zonas periféricas de las regiones urbanas que en sus centros (Toruń, Bydgoszcz, Włocławek). La substancial falta de lugares de trabajo y el alto desempleo pueden contribuir a la estabilidad de zonas de desplazamiento cotidiano anteriormente configuradas.

El segundo elemento crucial en la migración de la población es el desplazamiento a los colegios secundarios. El flujo fue cambiando continuamente entre 1960 y 2000 de 1,6 mil a 7,3 mil. El crecimiento en el área de educación en Torún respecto a la secundaria confirma el continuo aumento de los desplazamientos de los jóvenes a Torún con respecto a los estudiantes del lugar; del 18% en el año escolar de 1960/61 a 34,4% en el año escolar de 1999/2000 respectivamente. Namysłowski (1977) identificó el desplazamiento intenso de los colegios con las gminas de la vecindad más cercana a Torún en 1973. El desplazamiento en dos gminas excedió levemente el número de 50 personas por 1.000 habitantes (Fig. 4 A). Teniendo los resultados de las investigaciones del desplazamiento de las escuelas secundarias en 1973 y nuestros días, es posible estipular los cambios en el desplazamiento intenso de las escuelas, estimando así el desarrollo y la estructura funcional de la región urbana en Torún.

A la luz de los estudios realizados debiera establecerse que en período de transformación el área de desplazamiento era más amplia que la especificada de acuerdo con el mismo indicador en los setenta. Además del área mencionada por Namysłowski (1977b), involucra una zona de las gminas más hacia el norte y el este de Torún simultáneamente con el crecimiento de la intensidad en el movimiento en la zona retratada desde 1973. Esta regularidad está confirmada por el aumento en el indicador de la intensidad del movimiento de personas (calculado en relación al número de la población de las gminas). Un número mayor a 50 personas por 1.000 habitantes en todas las gminas que limitan con Torún y aun en algunas pocas más que se encuentran más apartadas de la ciudad (Fig. 4 B). El dato más alto de intensidad en el desplazamiento excedió el 70% y en promedio fue de 45%, que verifica la alta concentración espacial del fenómeno (Fig. 4).

La variabilidad espacial en el desplazamiento escolar a Torún está también probada en el análisis del número de estudiantes en Torún en relación al número general de jóvenes en edad escolar, de 15 a 19 (Fig. 5 y 6). El alto indicador obtenido en unas pocas gminas, un número superior a 50 estudiantes por 1000 habitantes en edad escolar, define la dominación funcional de la zona de Torún en escuelas secundarias (Fig. 6).

Habiendo sido comparados los resultados de este estudio con los investigados en Szymanska de 1988 a 1996, se llega a la conclusión que, aunque hubo un sostenido crecimiento de traslado escolar, al mismo tiempo hubo una pequeña reducción espacial en la influencia educacional de Torún. Pero sí hubo una considerable variedad en la intensidad de viajes en la zona de influencia mostrando un considerable crecimiento en el desplazamiento desde los más cercanos puntos (Szymanska, 1998).

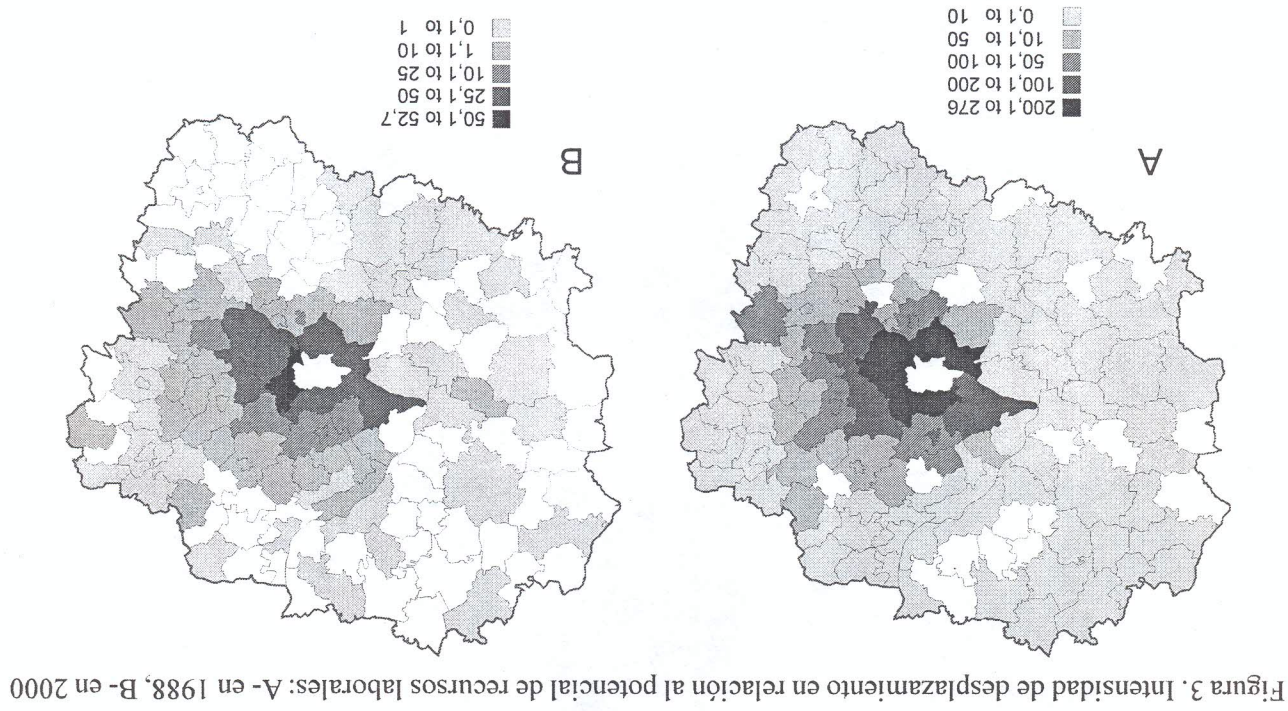
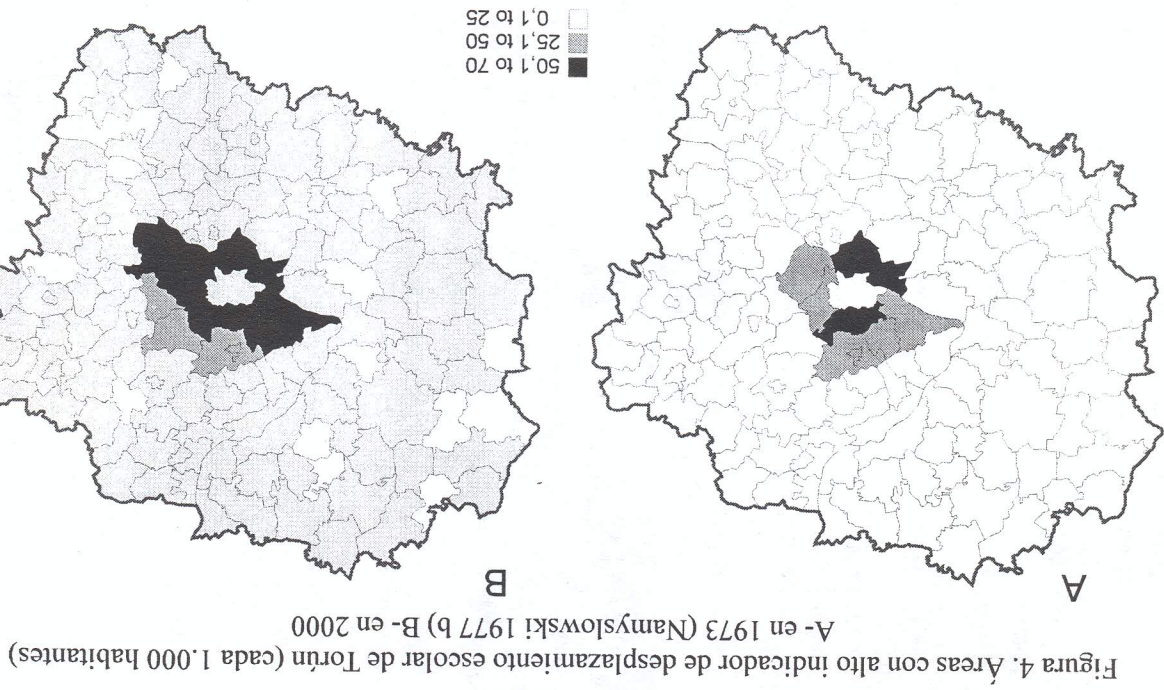
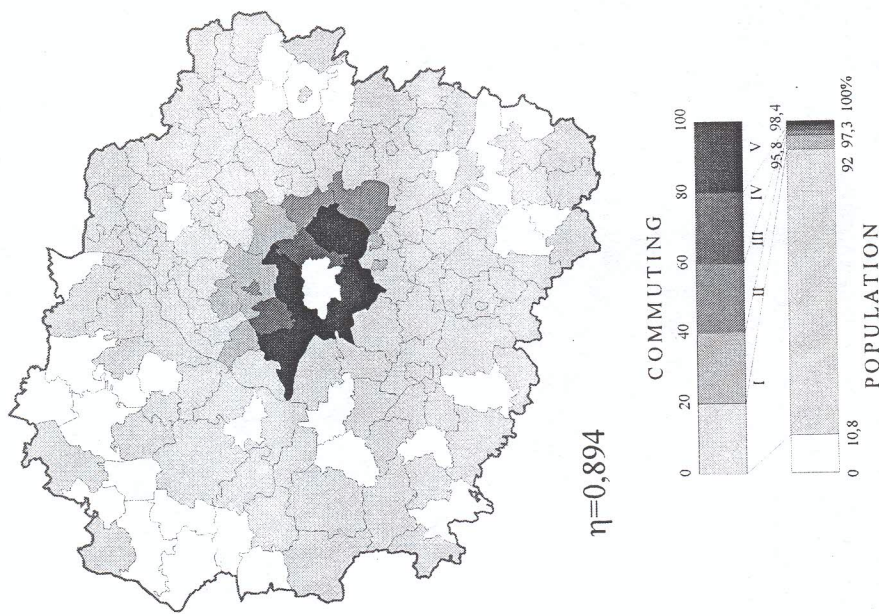


Figura 3. Intensidad de desplazamiento en relación al potencial de recursos laborales: A- en 1988, B- en 2000

Figura 5. Concentración del desplazamiento a escuelas secundarias en Torún en el 2000 (con relación a la población municipal entre 15 y 19 años)



Basándose entonces la investigación en las regiones funcionales urbanas puede decirse que uno de los factores cruciales involucrados en esta formación es la accesible disponibilidad al transporte. Hasta 1989 el traslado diario a los centros urbanos era provisto por el transporte público, como el PKS (Polish Motor Transport) y el PKP (Polish State Railways) que fueron gradualmente cambiando de acuerdo a las privatizaciones y los altos costos de mantenimiento del servicio público nacional, racionalizando la red de comunicación y sus conexiones. Los problemas financieros se superpusieron a la tremenda baja en la movilidad de la población, limitando las frecuencias de líneas en la mayoría de las rutas junto con el cierre de otras de poco uso. Aunque en el caso de Torún, como muestran los resultados, esto no influyó en la región funcional urbana, sino que surgió un desarrollo más dinámico en la motorización del medio que sí afectó su estabilidad.

El estudio de los múltiples aspectos del alcance y la influencia socio-económica ha probado la existencia de una región urbana sostenida de norte a este de Kujawsko - Pomorskie Voivodeskip (Fig. 7).

Figura 7. Delimitación de las zonas de influencia de Torún (Holowiecka, 2004b)

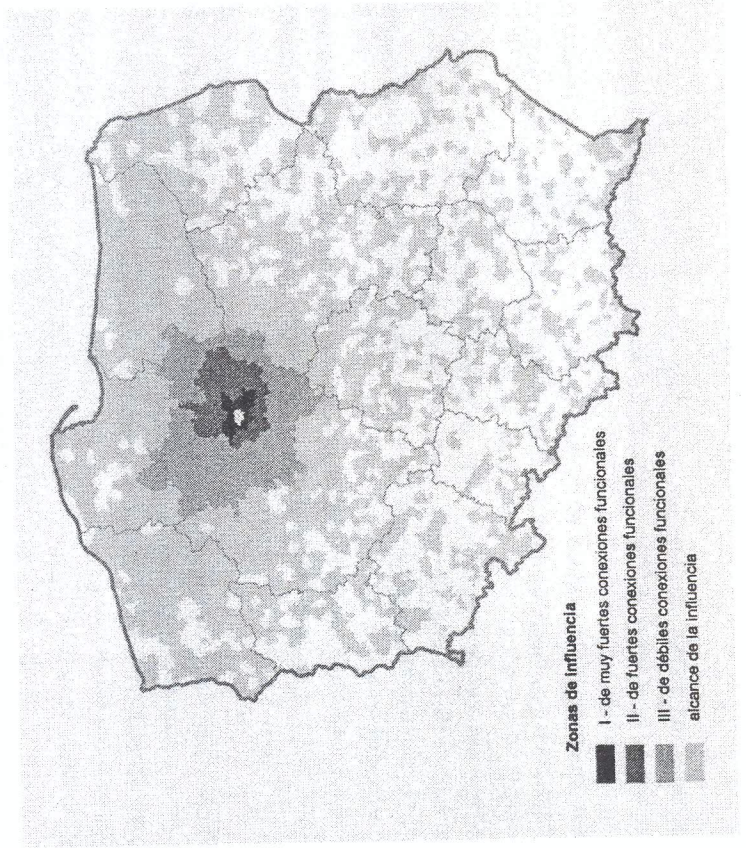
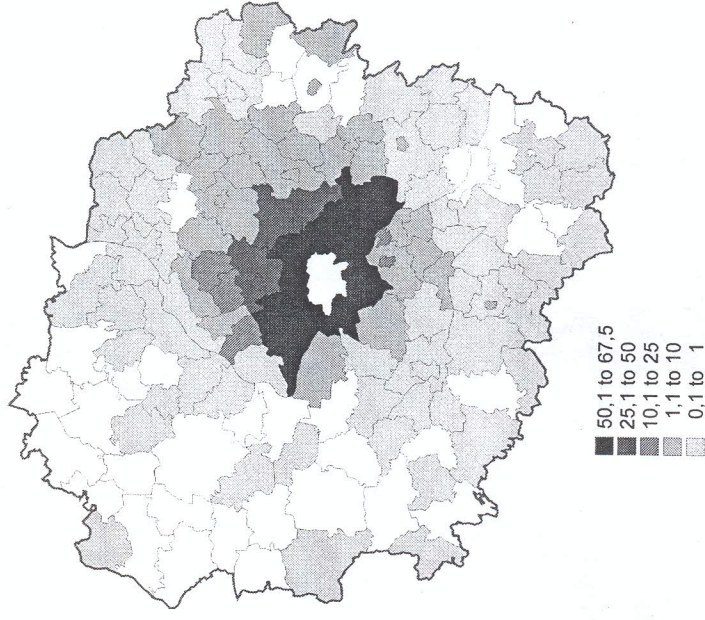


Figura 6. Intensidad de desplazamiento a las escuelas medias hacia Torún en el 2000 (con relación a la población municipal entre 15 y 19 años)



Resumiendo las observaciones antedichas vale la pena destacar que son varios los factores que influyen el traslado escolar tales como la reestructuración del sistema educativo, el aumento de la oferta de educación en Torún y su ajuste a la economía competitiva en una tendencia general a modernizar el nivel educativo. Además, los cambios cruciales a nivel social manifestados en el aumento de aspiraciones a mejorar la condición social profesional de la población hecho que dinamizó el desarrollo no sólo del estudio secundario sino también universitario.

Tomando en consideración entonces el flujo de traslado escolar en relación a la totalidad del movimiento cotidiano de la población hacia Torún desde una perspectiva más amplia, se puede decir que este movimiento aumentó de 25% a 40% en 1973 y 2000 respectivamente. Este aumento fue el efecto del desarrollo general del área educativa de Torún y la baja en el traslado de trabajadores; lo cual demuestra el rol destacado del traslado escolar en la formación de la región funcional de Torún.



existentes fuera de la zona administrativa de Toruń especialmente en los terrenos vecinos a la ciudad, que tenían buena comunicación, facilitando variadas funciones y un intenso desarrollo del área residencial suburbana.

En suma, vale notar que en las nuevas condiciones socio-económicas el tema de las regiones urbanas funcionales ha tomado un significado diferente tanto a nivel teórico como empírico. Desde el punto de vista teórico, arroja nueva luz sobre la teoría de "lugar central", o el concepto de región urbana y el desarrollo de un sistema de asentamiento. Desde el punto de vista empírico, compromete nuevas posibilidades y se convierte en un instrumento importante para la creación de crecimiento local y regional armónico. Aunque hubo cambios significativos en las condiciones funcionales de las ciudades en Polonia, este estudio confirma la estabilidad de la funcionalidad configurada con anterioridad en la ciudad de Toruń.

## Bibliografía

- CZETWERTYNSKI SYTYNIK, L. (1981): Rozwój procesów urbanizacyjnych w strefie oddziaływania Torunia, *Studia Soc. Sc. Torun.*, PWN.
- DUTKOWSKI, M. (1994): Region miejski w ujęciu centrum – peryferie. Przegląd koncepcji teoretyczno-metodologicznych, [in:] Centrum a peryferie w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej, VII Konwers. Wiedzy o Mieście, *fódy*, pp. 9-19.
- DZIECIUCHOWICZ, J.Z. (1979): Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi), *Studia KPZK PAN*, t. LXVI, Warszawa.
- DZIEWONSKI, K. (1967a): Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. *Studium rozwoju pojęć i metod ich zastosowań*, *Prace Geogr. IG PAN*, nr 63.
- DZIEWONSKI, K. (1967b): Teoria regionu ekonomicznego, *Przegląd Geogr.*, t. 39, z.1, pp. 33-50.
- DZIEWONSKI, K. (1968): Present Need and New Developments in Urban Theory, *Geogr. Polon.* no 14, pp. 331-336.
- DZIEWONSKI, K. (1970): Specialisation and Urban System, *Reg. Sci. Assoc. Pap.*, vol. 24.
- DZIEWONSKI, K. (1990): Koncepcje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa, *Prace Geogr. IGiPZ PAN*, nr 154.
- GAWRYSZEWSKI, A. (1974): Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności, *Prace Geogr. IG PAN*, nr 109.

Perceptiblemente denota la fuerza de los lazos existentes anteriormente entre lo socio-económico y lo administrativo dentro de los límites de Tonénskie Voivodeship, en el período 1975-1998.

## 2. Comentarios finales

Cada región funcional urbana es configurada por la concentración de distintas áreas como la administrativa, cultural, política, religiosa y demás. Bajo las condiciones de una economía planeada, la jerarquía administrativa de las ciudades ayudó a delinear otra jerarquía funcional dentro de los sectores de servicios sociales tales como educación, salud, justicia y comercio con una disposición espacial determinada. Aún más, el dinamismo del desarrollo de la ciudad que después de la reforma de 1975 obtuvo estatus de Capital de Torúnskie Voivodeskip muestra dibuja el condicionamiento político como un formador económico. El cambio en el sistema político produjo enormes modificaciones entre economía y política.

En el caso de Toruń, la acumulación de numerosas funciones, administrativa, cultural, educacional, religiosas entre otras, hace posible presumir que más cambios a la región urbana llevarán a una mayor diversificación de las relaciones mutuas entre la ciudad y sus periferias y los alcances en los cambios espaciales serán de menor grado.

Una condición esencial para el desarrollo regional y local es la descentralización del poder. Al introducir gobiernos locales, Samorząd permitió mover competencias decisivas a niveles menores de administración. Un trabajo hábil y eficiente de gobierno local indudablemente determina el desarrollo local y regional tanto como contribuye a formar y mejorar las funciones de las regiones urbanas.

Los condicionamientos contemporáneos para el desarrollo y transformación de las áreas urbanas, en relación a la situación anterior a 1989, están inseparablemente ligadas a los precios de la tierra. Las diferencias en los precios de la tierra, no sólo dentro del espacio de la ciudad sino también en la periferia, provocan un manejo racional del espacio y determinan su uso. A más largo plazo influenciarán la desconcentración de la industria y otras formas de actividad que impliquen grandes espacios pero con bajos rendimientos económicos. De esto resultará un cambio de actividades y una sucesión de funciones en la región. Los primeros efectos de la rentabilidad de la tierra fueron la concentración de servicios de mayor nivel en el centro de Toruń como bancos, compañías de seguros, colegios privados secundarios y colegios de idiomas. Acompañado esto por la transformación de ciertas áreas industriales en viviendas familiares que provocaron el desarrollo de las plantas industriales ya

## References:

- Namysłowski J.**, 1977b, *Dojazdy uczniów do szkół ponadpodstawowych w głównych ośrodkach aglomeracji bydgosko-toruńskiej*, Prace wydż. Nauk Human., seria A, nr. 19, Wyd. BTN, Bydgoszcz, pp. 9-25.
- Namysłowski J.**, 1980, *Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce*, Wyd. UMK, Toruń.
- Pesta M., Szymańska D., Podgórski Z.**, 1998, *The extent, intensity and directions of spatial effect of secondary level education system in Toruń* [in:] D. Szymańska (ed.), *Spatial mobility of the population in the period of political system transformations*, Wyd. UMK, Toruń, pp. 211-220.
- Potrykowska A.**, 1989, *Funkcjonalne regiony miejskie w krajowym systemie osadniczym*, [in:] P. Korcelli, A. Gawryszewski (eds.), *Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce*, Prace Geogr. IGiPZ PAN, nr 152, pp. 55-75.
- Sokolowski D., Stachowski J.**, 1993, *Aglomeracja bydgosko-toruńska w latach 1970-1988*, Acta UNC, z. 85, pp. 109-129.
- Szymańska D.**, 2004, *Changes in the Employment structure and the functions of Polish towns in the years 1984-2000*, Current Politics and Economics of Russia, Eastern and Central Europe, Volume 19, Number 4, Nova Science Publishers, Inc., New York, pp. 7-27.
- Szymańska D.**, 2000, *The scale of impact exerted by Bydgoszcz and Toruń in the scope of permanent migration and its role in the suburbanization process*, [in:] D. Szymańska, E. Frątczak, L. Nowak (eds.), *Processes and Forms of the Spatial Mobility of Population in the Period of Political System Transformation*, Polish Population Review, No 17, Warsaw, pp. 128-135.
- Szymańska D., Holowiecka B.**, 2000, *Ruch wędrownikowy ludności i jego zasięg oddziaływania na przykłdzie miasta Bydgoszczy i Torunia* [in:] D. Szymańska (ed.), *Procesy i formy ruchliwości przestrzennej ludności w okresie przemian ustrojowych*, Wyd. UMK, Toruń, pp. 217-227.
- Zagożdżon A.**, 1979, *Ośrodki regionalne i subregionalne Polski. Charakterystyka ogólna i niektóre problemy metodologiczne.*, Acta Univ. Wratisl., Nr 513, Studia Geogr. XXXIII, Wrocław.
- Correspondence to:**  
**Prof. Daniela Szymańska**  
**Dr Beata Holowiecka**  
Department of Urban and Regional Development, Faculty of Earth Sciences  
Nicolaus Copernicus University in Toruń, 87-100 Toruń, Lwowska 1  
Poland, [dani@umk.pl](mailto:dani@umk.pl), [b\\_holow@umk.pl](mailto:b_holow@umk.pl)
- Czterwertyński Sytnik L.**, 1981, *Rozwój procesów urbanizacyjnych w strefie oddziaływania Torunia*, Studia Soc. Sc. Torun., PWN.
- Dutkowski M.**, 1994, *Region miejski w ujęciu centrum – peryferie. Przegląd koncepcji teoretyczno-metodologicznych*, [in:] *Centrum a peryferie w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej*, VII Konwers. Wiedzy o Mieście, Łódź, pp. 9-19.
- Dzieciuchowicz J.Z.**, 1979, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi)*, Studia KPZK PAN, t. LXVI, Warszawa.
- Dziewoński K.**, 1967a, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć i metod ich zastosowań*, Prace Geogr. IG PAN, nr 63.
- Dziewoński K.**, 1967b, *Teoria regionu ekonomicznego*, Przegląd Geogr., t. 39, z. 1, pp. 33-50.
- Dziewoński K.**, 1968, *Present Need and New Developments in Urban Theory*, Geogr. Polon. no 14, pp. 331-336.
- Dziewoński K.**, 1970, *Specialisation and Urban System*, Reg. Sci. Assoc. Pap., vol. 24.
- Dziewoński K.**, 1990, *Koncepcje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa*, Prace Geogr. IGiPZ PAN, nr 154.
- Gawryszewski A.**, 1974, *Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności*, Prace Geogr. IG PAN, nr 109.
- Holowiecka B.**, 2002, *Strefa wpływu Torunia na podstawie dojazdów do pracy*, [in:] D. Szymańska (ed.), *Biuletyn Geograficzny*, no 1, Wyd. UMK, Toruń, pp. 251-262.
- Holowiecka B.**, 2004a, *Oddziaływanie społeczno-gospodarcze miasta*, Wyd. UMK, Toruń.
- Holowiecka B.**, 2004b, *The attempt to delimitate Toruń's influence zones on the grounds of the analysis of population flow*, [in:] D. Szymańska, E. Grzelak-Kostulska (eds.), *Bulletin of Geography*, no 3, Wyd. UMK, Toruń, pp. 107-113.
- Korcelli P.**, 1978, *On Interrelations between Human Settlement System and Regional Socioeconomic Systems*, [in:] N.H. Hansen (ed.), *Human Settlement Systems. International Perspective on Structure, Change and Public Policy*, Ballinger, Cambridge, Mass.
- Korcelli P.**, 1981, *Regiony miejskie w systemie osadniczym Polski*, [in:] K. Dziewoński, P. Korcelli (eds.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, Prace Geogr. IGiPZ PAN, nr 140, pp. 189-212.
- Korcelli P., Potrykowska A., Bodzak D.**, 1981, *Układ przestrzenny i współzależności ośrodków dojazdów do pracy*, [in:] K. Dziewoński, P. Korcelli (eds.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, Prace Geogr. IGiPZ PAN, nr 140, pp. 213-233.
- Lijewski T.**, 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, Studia KPZK PAN, t. XV, Warszawa.
- Namysłowski J.**, 1976, *Aglomeracja bydgosko-toruńska na tle codziennej mobilności ludności*, Acta UNC, Geografia XII, z. 41, pp. 29-49.
- Namysłowski J.**, 1977a, *Bydgoszcz i Toruń jako główne ośrodki codziennych dojazdów w aglomeracji bydgosko-toruńskiej*, Wyd. WSP, Bydgoszcz.