

WIELKOPRZESTRZENNE ZAŁOŻENIA URBANISTYCZNE W RĘKACH OBYWATELI – ZIELONY SZLAK W NOWOJORSKIEJ DZIELNICY BRONX

ARTUR JERZY FILIP

STRESZCZENIE

Nowojorska dzielnica Bronx, która od lat 70. XX w. powszechnie uznawana jest za symbol upadku miasta i za czarne getto, zmienia się obecnie nie do poznania. Bronx staje się dzisiaj coraz bardziej... zielony! Jednymi z najbardziej reprezentatywnych dla odrodzenia Bronxu projektami są zielone szlaki: Rzeki Bronx i Południowego Bronxu. Te wielkoprzestrzenne koncepcje urbanistyczne przewidują przede wszystkim realizację ponadlokalnych ciągów parkowo-rekreacyjnych, jednak ich oddziaływanie na zachodzące w dzielnicy procesy przekształceń (przestrzennych i społecznych) jest znacznie szersze.

Kluczową rolę w rozwijaniu tych projektów odgrywają oddolne, obywatelskie inicjatywy. Koncepcje realizacji obu szlaków zostały zainicjowane przez lokalnych aktywistów i są

obecnie rozwijane przez organizacje obywatelskie – niezwykle partnerstwa lokalnych organizacji i biur miejskich. Niniejszy artykuł przedstawia historię realizacji tych niezwykle założeń urbanistycznych, eksponując i analizując rolę obywateli na wszystkich etapach przedsięwzięć: od samej inicjatywy, przez projektowanie, realizację i zarządzanie. Ocena korzyści i zagrożeń płynących z przyjęcia takiego „obywatelskiego” modelu włączającego się w rozwój przestrzenny miasta stanowi zakończenie artykułu.*

Słowa kluczowe: urbanistyka, obywatele, partycypacja, partnerstwo, założenie urbanistyczne, zielony szlak, Bronx, Nowy Jork

LARGE-SCALE URBAN PLANNING SCHEMES IN THE HANDS OF THE CITIZENS – THE GREENWAY IN THE NEW YORK BOROUGH OF BRONX

ABSTRACT

The Bronx, a New York borough which since the 1970s has been considered an embodiment of the city's fall and a black ghetto, has lately been changing beyond recognition. Bronx has gone... green! Among the most representative of its revival projects are greenways: the Bronx River Greenway and the South Bronx Greenway. These large-scale urban planning schemes are most of all designed to ensure supralocal recreation routes, but their impact on the borough's transformation (both spatial and social) is much more profound.

The key role in developing these projects is played by grassroots initiatives. The conceptual work behind both greenways was put forward by local activists and is now developed by

civic organizations – extraordinary partnerships between local groups and municipal offices. This article describes the history of these unusual projects, emphasising and analysing the role played by local residents on all stages of implementation: from the idea, through the design, up to execution and management. It also contains some concluding remarks on the benefits and dangers brought about by such a model of local involvement in the spatial structure of the city.

Keywords: urban planning, citizens, participation, partnership, urban planning scheme, greenway, the Bronx, New York

* Artykuł jest częścią pracy doktorskiej przygotowywanej pod kierunkiem prof. nzw. dr hab. inż. arch. Danuty Kłosek-Kozłowskiej na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej.

Tradycja kształtowania wielkoprzestrzennych założeń urbanistycznych jest ściśle związana z warunkami panowania silnej autorytarnej władzy: monarchicznej, imperialistycznej czy dyktatorskiej¹. Dzisiaj, chociaż urbanistyka staje się dziedziną coraz bardziej otwartą i demokratyczną, a otwartość na społeczne wartościowanie przestrzeni staje się warunkiem podstawowym planowania², to wielkoprzestrzenne założenia urbanistyczne, jako wymagające narzucenia spójnej wizji i wielkiego rozmachu działania, wciąż uznawane są za domenę scentralizowanej administracji planistycznej³.

Zasadę tę wydają się jednak podważać projekty zielonych szlaków (*greenways*) realizowane wspólnie w Ameryce Północnej. Planiści i architekci krajobrazu określają koncepcję zielonych szlaków jako obiecujący, alternatywny model planistyczny, który charakteryzuje „strategiczne podejście, zdolność integrowania odgórnych (*top-down*) i oddolnych (*bottom-up*) działań”⁴. Faktycznie, „zielone szlaki III generacji mogą być lokalnie wymyślone i inicjowane. Ostatecznie większość zrealizowanych z sukcesem projektów zielonych szlaków została rozpoczęta jako lokalne starania. (...) Innymi słowy można zacząć w małej skali i pozwolić idei rozwijać się samoistnie”⁵. Specyficzne konfiguracje przestrzenne szlaków przekładają się również na specyficzne konfiguracje samych partnerstw⁶. „Zielone szlaki inspirują i motywują powstawanie nowych typów partnerstw i form współpracy pomiędzy jednostkami i organizacjami”⁷.

Ponadto przestrzenne, funkcjonalne i społeczne aspekty zielonych szlaków wskazują na to, że w pełni uprawnione jest uznanie ich za założenia urbanistyczne. Do przyjęcia takiej podstawy rozważań skłania również sama geneza idei, wywodząca ją od europejskich założeń wielkoprzestrzennych. W swoim tekście „Zielone szlaki i tworzenie formy urbani-

stycznej” urbanista Anthony Walmsley przekonuje, że kształtowane zielone szlaki mogłyby i powinny odgrywać istotną rolę w przekształcaniu tkanki urbanistycznej dzisiejszych megamiast⁸. Istotnie, ich liniowa charakterystyka przestrzenna sprawia, że mogą być realizowane nawet na bardzo intensywnie zurbanizowanych terenach: „Parki liniowe i zielone szlaki zajmują relatywnie niewielki teren (...). Jednocześnie mogą być wplątane w miejską tkankę wywołując minimalne zakłócenia”⁹. Zielone szlaki są szczególnie predestynowane do pełnienia roli „osi” kompozycyjnych dla prowadzonych przekształceń w miastach sprawiając, że pojedyncze cele i odrębne plany zostaną dzięki nim zintegrowane w całościowe, wielkoprzestrzenne wizje planistyczne¹⁰. Natomiast multidyscyplinarny i wielozadaniowy charakter zielonych szlaków może być najlepszym gwarantem zachowania wysokich standardów zrównoważonego przekształcania przestrzeni.

Wśród projektów zielonych szlaków szczególnie ciekawe są te realizowane w kontekście stricte miejskim, takie jak ‘Midtown Greenway’ w mieście Minneapolis czy nowojorskie ‘Bronx River Greenway’, ‘South Bronx Greenway’ i ‘Brooklyn Greenway’. Te dwa ostatnie socjologicznej analizie poddała Erika S. Svendsen w obronionej na Uniwersytecie Columbia w 2010 roku rozprawie doktorskiej pod tytułem: „Obywatelskie zarządzanie środowiskowe jako forma *governance* w mieście Nowy Jork”¹¹. W odróżnieniu od innych projektów realizowanych w Nowym Jorku w ramach standardowej formuły planistycznej, w badanych przez nią przypadkach wykształcił się rodzaj hybrydowego zarządzania, a „w ramach tych hybrydowych struktur decyzyjnych, role władzy publicznej i społeczeństwa obywatelskiego często przenikały się”¹². Co więcej, autorka wykazała kluczową rolę, jaką odgrywały w nich właśnie organizacje społeczne, które nie tyle

¹ P. Hall, *Cities of Tomorrow*, Oxford, Cambridge 1990.

² D. Kłosek-Kozłowska, *Ochrona wartości kulturowych miast a urbanistyka*, Warszawa 2007.

³ A. J. Filip, *Wielkoprzestrzenne założenia urbanistyczne w czasach urbanistyki społecznej. Bariery i możliwości rozwoju*, w: *Metamorfozy przestrzeni – idea, treść, forma*, Warszawa 2013, s. 27-33.

⁴ J. Ahern, *Greenways in the USA: Theory, Trends and Prospects*, w: *Ecological Networks and Greenways. Concept, Design, Implementation*, R. Jongman, G. Pungetti, Cambridge 2004, s. 54.

⁵ R. Searns, *The Evolution of Greenways as an Adaptive Urban Landscape Form*, “Landscape and Urban Planning” 33, 1995, s. 78.

⁶ P. Hellmund, D. Smith, *Designing Greenway. Sustainable Landscapes for Nature and People*, Washington, Covelo, London 2006, s. 172, 218.

⁷ J. Ahern, op. cit., s. 54.

⁸ A. Walmsley, *Greenways and the Making of Urban Form*, “Landscape and Urban Planning” 33, 1995, s. 125.

⁹ R. Searns, op. cit., s. 79.

¹⁰ J. Fábos, *Introduction and Overview: the Greenway Movement, Uses and Potentials of Greenways*, “Landscape and Urban Planning” 33, 1995, s. 8.

¹¹ E. Svendsen, *Civic Environmental Stewardship as a Form of Governance in New York City*, rozprawa doktorska, Columbia University, Nowy Jork 2010.

¹² Tamże, s. 51.

wpisywały się w przygotowany odgórnie schemat, ale schemat ten współtworzyły. W niektórych sytuacjach Svendsen mogła wyciągnąć zaskakujące wnioski: „to raczej grupa kierowana przez stronę obywatelską, a nie przez władzę publiczną, była tą, która wzięła na siebie planowanie długoterminowe”¹³.

Niniejszy artykuł przedstawia studium przypadku zielonego szlaku w dzielnicy Bronx, ocenę skuteczności takiego działania oraz zdolność kreacji i realizacji wizji urbanistycznej. Przeprowadzona analiza ukazuje pozytywne i negatywne skutki związane z przyjęciem takiego modelu. W pierwszej części omówienia zawarty został opis samego założenia urbanistycznego, natomiast w dalszej części – spojrzenie na projekty „od kuchni”, koncentrujące się na sposobie ich realizacji oraz, co w tej pracy ma zasadnicze znaczenie, na roli jaką w tym procesie odegrały grupy obywatelskie.

Zielony szlak Bronxu

Dzielnica Bronx jest jedną z pięciu, które łącznie tworzą miasto Nowy Jork. Okres rozwoju dzielnicy przypada na przełom XIX i XX wieku. Od początku Bronx rozwijał się jako mieszkalno-przemysłowe zaplecze miasta, będąc „rajem dla imigrantów, których przyciągał Manhattan, ale których nie było stać na życie w nim”¹⁴.

Niestety, ściśle uzależnienie od Manhattanu sprawiło, że Wielki Kryzys lat 30. XX wieku dotknął Bronx bardziej niż inne dzielnice¹⁵. Dodatkowo, za dalsze utrwalenie i pogłębienie upadku odpowiedzialny był powojenny program Odnowy Miast (*Urban Renewal*) prowadzony w latach 1949–1973¹⁶. Realizowane w jego ramach wielkie projekty urbanistyczne, których intencją była naprawa problemów dzielnicy, w rzeczywistości pogłębiały jedynie społeczno-ekonomiczny rozpad¹⁷. Także kolejne in-

westycje, realizowane w drugiej połowie XX wieku takie, jak przecinające obszar autostrady z czasów Roberta Moses’a, dodatkowo degradowały okolicę i utrwały jej obraz jako biednego getta. Z czasem Bronx stał się rozpoznawalnym na całym świecie symbolem nędzy poprzemysłowego miasta, czarnym gettem, najniebezpieczniejszą częścią miasta. Do Bronxu przylgnęło też określenie: „płonąca dzielnica”¹⁸.

Zła sława dzielnicy, szczególnie jej południowej części, przyciągała zainteresowanie polityków. Odwiedzali ją kolejno Jimmy Carter, Ronald Regan oraz Bill Clinton¹⁹, proponując kolejne rządowe programy wsparcia i rewitalizacji. Ale prawdziwego przełomu dokonały dopiero pierwsze obywatelskie grupy takie, jak ‘Banana Kelly’ czy ‘Mid-Bronx Desperadoes’, które na przełomie lat 70. i 80. „zgodziły się przejąć należące do miasta budynki, dbać o ich odnawianie i zarządzać nimi. Tym samym, grupy te przejęły zadania władz miasta”²⁰. Rolę skutecznego adwokata społecznych interesów odegrała w latach 80. i 90. również koalicja parafii – ‘South Bronx Churches’²¹. Przemiana idąca od dołu okazała się o wiele efektywniejsza niż wcześniejsze projekty narzucane odgórnie. „Planiści są przekonani, że wcześniejsze inicjatywy poniosły porażkę częściowo dlatego, że dyktowały rozwiązania, które nie szły w parze z celami i możliwościami mieszkańców”²².

Dzisiaj można już mówić o obecnej tu długiej tradycji lokalnego aktywizmu²³. „W 1997 roku Bronx otrzymał nagrodę All-American City Award, która przyznawana jest przez National Civic League za udane wysiłki podejmowane na rzecz odbudowywania społeczności”²⁴. Południowy Bronx przeżywa renesans, choć coraz częściej zwraca się też uwagę na negatywne procesy związane z przyspieszoną gentryfikacją²⁵. W tak nakreślonym kontekście war-

¹³ Tamże, s. 81.

¹⁴ A. Davidson, *Why Can't the Bronx Be More Like Brooklyn?*, “The New York Times” 10.07.2012.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Zob. R. Gratz, *The Battle for Gotham. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, New York 2010; P. Hall, op. cit.; A. Majer, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Warszawa 1999; J. Rooney, *Organizing the South Bronx*, Albany 1995; C. Rosenblum, *Boulevard of Dreams. Heady Times, Heartbreak, and Hope along the Grand Concourse in the Bronx*, New York, London 2009.

¹⁷ P. Hall, op. cit., s. 229; A. Majer, op. cit., s. 142.

¹⁸ W. Hu, *Fighting the Image of the ‘Burning’ Borough*, “The New York Times” 2.06.2013; C. Rosenblum, op. cit., s. 183.

¹⁹ M. Fernandez, *In the Bronx, Blight Gave Way to Renewal*, “The New York Times” 5.10.2007.

²⁰ D. Gonzalez, *In the South Bronx, the Grass Roots Grow Up; Organizations Born in Protest Uncomfortably Find They're Now the Establishment*, “The New York Times” 7.01.1993.

²¹ J. Rooney, op. cit.

²² F. Barringer, *Shift for Urban Renewal: Nurture the Grass Roots*, “The New York Times” 29.11.1992.

²³ E. Svendsen, op. cit., s. 126.

²⁴ *The Bronx in Brief*, The Bronx County Historical Society, <http://www.bronxhistoricalsociety.org/bxbrief>, dostęp: 27.11.2013.

²⁵ “Bronx Gentrification Conference”, D. Slattery, *It's High Time to Talk About the Anticipated Gentrification of the South Bronx*, “New York Daily News” 4.12.2013.

to omówić rozwój projektu zielonego szlaku wzdłuż rzeki Bronx, którego początki sięgają czasów pierwszych obywatelskich inicjatyw w latach 70., a który dzisiaj pełni rolę integrującą liczne przedsięwzięcia rewitalizacyjne w tej części miasta.

1. Założenie urbanistyczne

Stosowanie nazwy Zielony Szlak Bronxu, jaką na potrzeby niniejszej pracy proponuje autor, wymaga wyjaśnienia. W rzeczywistości mówimy o dwóch odcinkach szlaku: Zielonym Szlakiem Rzeki Bronx (*Bronx River Greenway*) oraz Zielonym Szlakiem Południowego Bronxu (*South Bronx Greenway*). Formalnie oba fragmenty traktowane są niezależnie, jest to jednak podział niejasny i niekonsekwentny, będący wynikiem wczesnych i właściwie niezobowiązujących ustaleń planistycznych, przede wszystkim jednak złożonej historii rozwoju projektu i trudności organizacyjnych.

Kontekst przestrzenno-społeczny

Cały omawiany szlak przebiega przez obszary o zróżnicowanym charakterze: mieszkaniowym w części północnej, rekreacyjnym w części centralnej oraz przemysłowym w części południowej (il. 2). Występuje też wyraźna segregacja rasowa: Afroamerykanie przeważają w części północnej, Latynosi przeważają w części centralnej i południowej, natomiast biali zamieszkują obszary znacząco oddalone od badanego przez nas szlaku. Nie rysują się natomiast wyraźne różnice na tle ekonomicznym²⁶.

Przestrzenny kontekst omawianego założenia wyznaczają trzy elementy: rzeka Bronx, obszar Południowego Bronxu oraz półwysep Hunts Point, przy czym należy zwrócić uwagę na fakt, że elementy te przenikają się – znacząca część rzeki oraz półwysep znajdują się w granicach Południowego Bronxu (il. 1). Dodatkowo sama rzeka opływa około jednej czwartej długości linii nabrzeża półwyspu.

Obszar wzdłuż rzeki jest częściowo zagospodarowany, w części środkowej w granicach utworzonego na przełomie XIX i XX wieku Parku Bronx (miejski ogród zoologiczny Bronx ZOO i Ogród Botanicz-

ny) oraz wzdłuż części północnej w ramach zrealizowanego w połowie XX wieku liniowego parku Bronx River Parkway. Trzeci, południowy odcinek rzeki, przez lata pozostawał zapomniany i zaniedbany. „Na południe od ogrodu i ZOO rzeka była zanieczyszczona, a jej brzegi były poprzegradzane i w większości zabarykadowane przez funkcje przemysłowe”²⁷. Linda Cox, obecna szefowa opiekującej się rzeką organizacji Bronx River Alliance, wspomina: „To była rzeka, o której albo nie wiedziałeś, albo – jeśli wiedziałeś – myślałeś o niej jak o otwartym ścieku... I tak było całkiem niedawno”²⁸.

Elementami charakterystycznymi są także wspomniane trasy szybkiego ruchu na estakadach, np. Sheridan Expressway, która biegnie równoległe do rzeki. Trasa jest elementem degradującym okolicę, a przestrzeń poniżej estakady to jedno z najniebezpieczniejszych skrzyżowań w dzielnicy oraz miejsce znane z prostytucji²⁹.

Najbardziej zapomnianą częścią Południowego Bronxu był przez lata półwysep Hunts Point. To część, gdzie dominujący obszar zajmuje przemysł spożywczy, ale mimo to zamieszkuje go znacząca liczebnie społeczność³⁰. Paradoksalnie, pomimo że półwysep Hunts Point jest największym centrum dystrybucji żywności dla całego Nowego Jorku, to jednocześnie na jego obszarze mieści się większość tymczasowych składowisk śmieci, również obsługujących całe miasto. „Większość jedzenia, jakie jest w mieście, przechodzi przez Hunts Point, ale to samo dzieje się z miejskimi śmieciami”³¹.

Kontekst planistyczny

Pierwszym znaczącym dokumentem planistycznym, w którym zarysowana została koncepcja stworzenia sieci zielonych szlaków na całym obszarze miasta Nowy Jork, w tym również w dzielnicy Bronx, był Plan Ogólny Nabrzeża³² opracowany przez miejskie Biuro Planowania w 1992 roku. Plan, koncentrując się na potencjale rozległych terenów wzdłuż rzek i zatok (930 kilometrów nabrzeży)³³, otworzył nowy rozdział w historii rozwoju miasta.

Autorzy opracowania wyznaczyli cztery podstawowe perspektywy myślenia o tych terenach:

²⁶ Opracowano na podstawie www.city-data.com, odczyt 10.12.2013.

²⁷ J. Byron, M. Greenfield, *Bronx River Greenway Plan*, New York 2006.

²⁸ L. Cox, wywiad w serwisie BronxnetOPEN (2011), <http://www.youtube.com/watch?v=nrkzafUKk-0>, odczyt 11.12.2013.

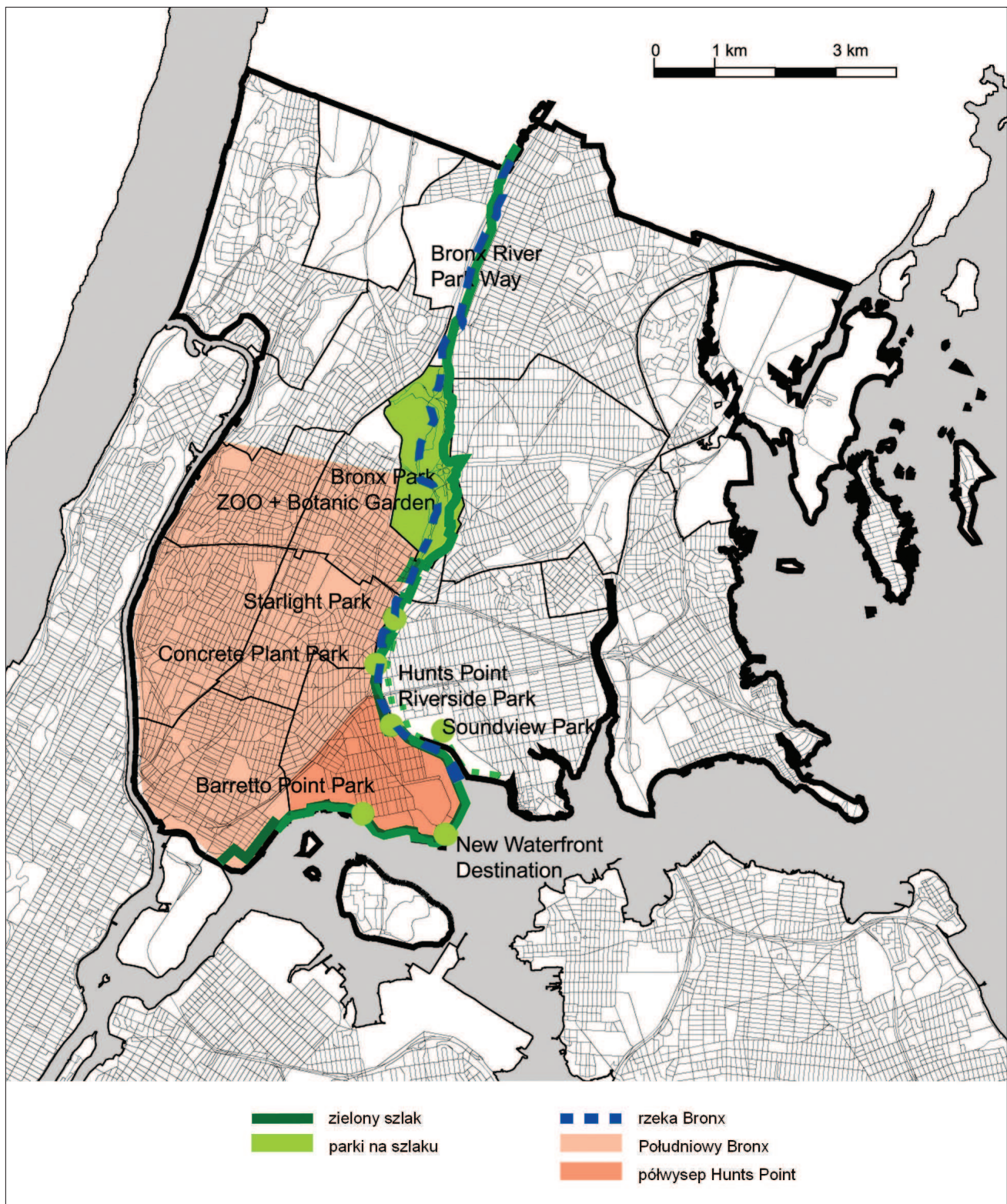
²⁹ E. Svendsen, op. cit., s. 120.

³⁰ www.nycdc.com, odczyt 10-12.2013.

³¹ N. Gronewold, *Bronx Activists Trying to Turn Park Projects, Stimulus Cash Into Economic Engines*, „The New York Times” 15.04.2010.

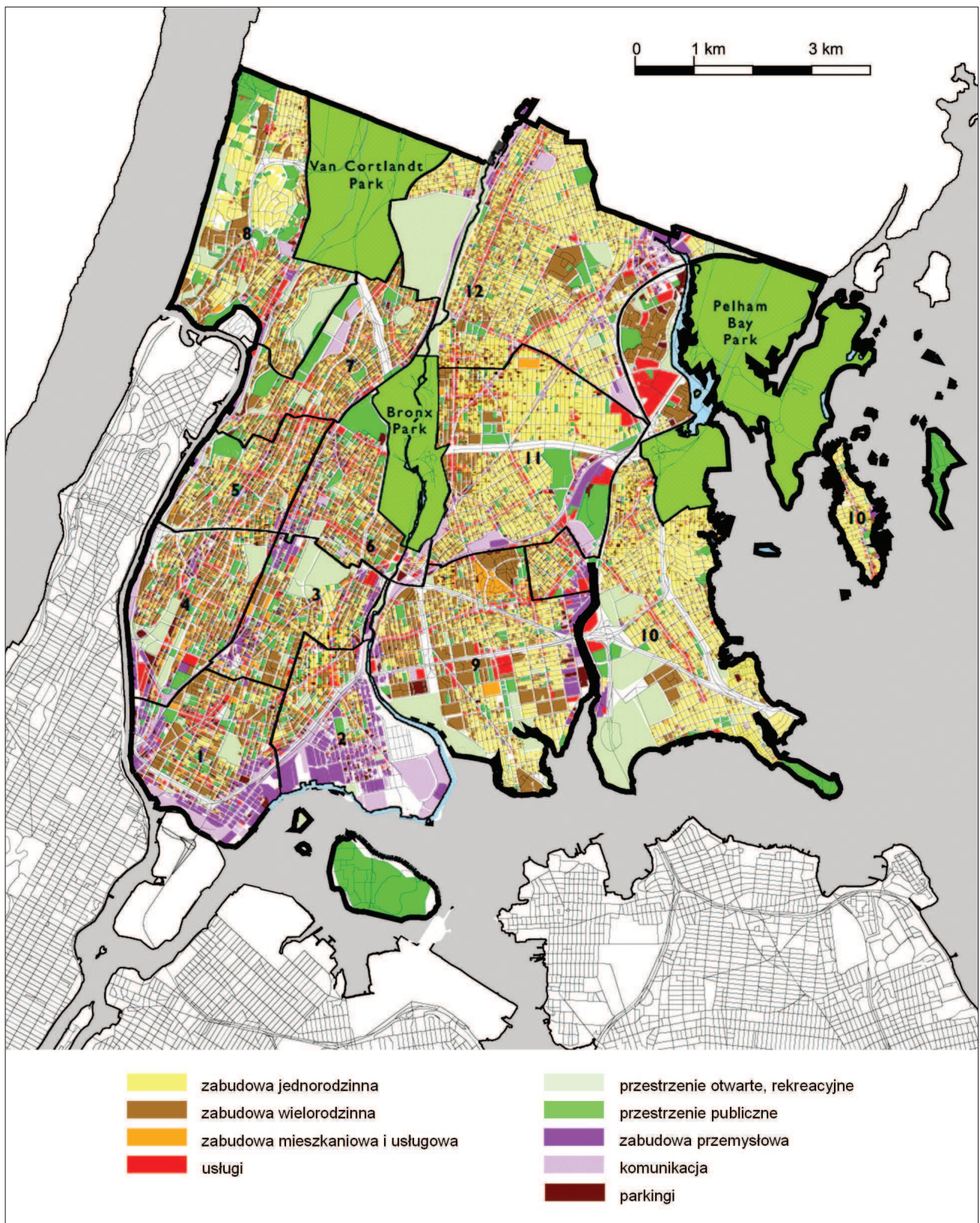
³² *New York City Comprehensive Waterfront Plan. Reclaiming the City's Edge*, New York 1992.

³³ NYC Comprehensive... 1992, iv.



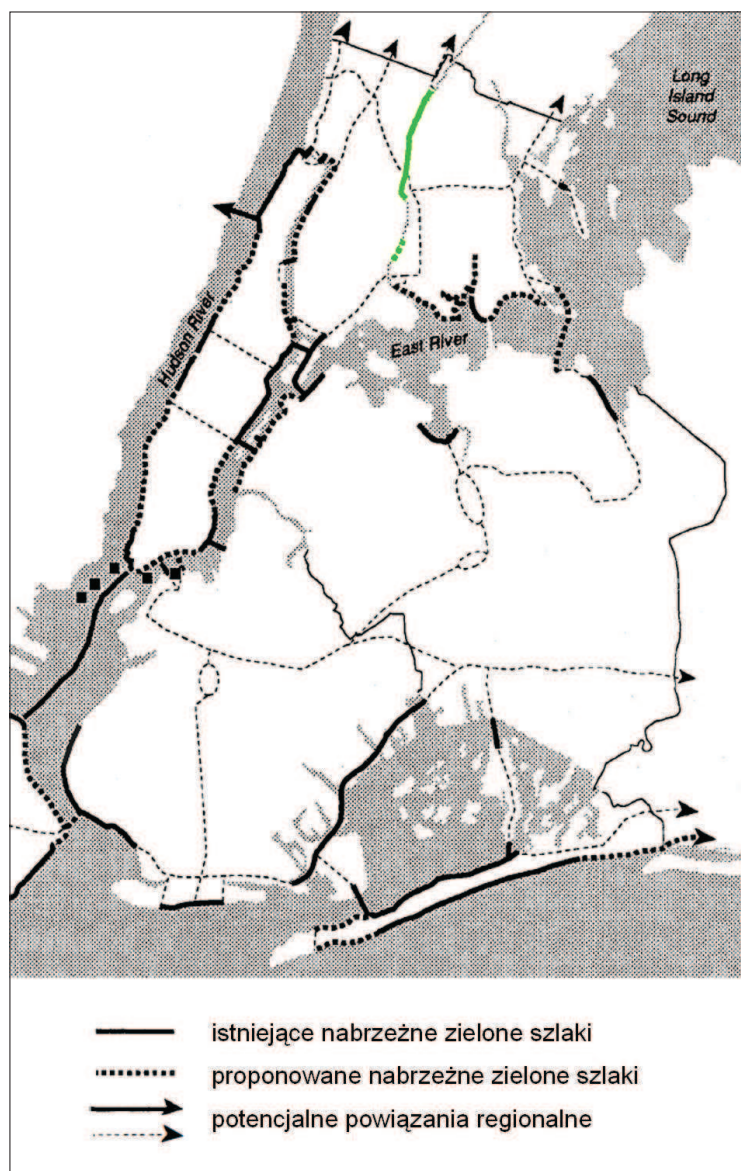
1. Całe założenie zielonego szlaku wraz z oznaczonymi parkami na szlaku oraz układ głównych elementów topograficznych obszaru (oprac. A. J. Filip, 2013)

1. The entire greenway plan, with marked parks along the greenway and the visualized layout of the main topographic elements of the area (by A. J. Filip, 2013)



2. Struktura funkcjonalna obszaru (oprac. A. J. Filip, 2013 – na podstawie: www.nyc.gov)

2. The functional structure of the area (by A. J. Filip, 2013 – based on: www.nyc.gov)



3. Początkowa wizja zielonych szlaków nieuwzględniająca potrzeb mieszkańców Południowego Bronxu; na zielono oznaczono fragmenty szlaku omawianego w tekście (oprac. A. J. Filip, 2013 – na podstawie: The Bronx Greenway Plan 1993)
3. The initial concept of the greenways without the needs of the South Bronx residents being taken into consideration; green marks the fragments of the greenway which are referred to in the text (by A. J. Filip, 2013 – based on: The Bronx Greenway Plan 1993)

nabrzeże jako zasób naturalno-przyrodniczy, jako przestrzeń publiczna, jako miejsce pracy i jako obszar przekształceń. Jak widać, „jedną z nadrzędnych zasad planu nabrzeża jest reaktywacja publicznego dostępu do nabrzeża poprzez tworzenie możliwości dla wizualnego, fizycznego i rekreacyjnego dostępu”³⁴. W ramach tego zadania podkreślono między innymi znaczenie utworzenia „ciągłego dostępu równoległego do nabrzeża”³⁵. Stąd mowa w planie również o zielonych szlakach. Plan, będący opracowaniem o charakterze ogólnym, wyznacza między

innymi międzydzielnicowe szlaki nabrzeżne (*Interborough Waterfront Trails*) wpisujące się w szersze koncepcje regionalne, np. Zielony Szlak Wschodniego Wybrzeża (*East Coast Greenway*).

W planie z 1992 roku przewidziano realizację szlaku biegnącego przez środek dzielnicy Bronx, z północy na południe. Należy jednak zauważyć, że odcinek południowy wybrzeża (przemysłowy półwysep Hunts Point) pozostał ominięty, a szlak wyznaczony został skrótem. Rok później, miejskie Biuro Transportu opracowało „Plan zielonych szla-

³⁴ NYC Comprehensive... 1992, iv.

³⁵ NYC Comprehensive... 1992, iv.



4. Jeden z najnowszych zrealizowanych odcinków zielonego szlaku, Concrete Plant Park. Fot. A. J. Filip, 2013
 4. One of the newest completed sections of the greenway, the Concrete Plant Park. Photo by A. J. Filip, 2013

ków dla miasta Nowy Jork³⁶. Również tutaj brakuje zielonego szlaku obiegającego półwysep Hunts Point. „Według miejskiego planisty, który pracował nad pierwotnym planem zielonych szlaków w 1993 roku, półwysep Hunts Point był lepiej znany jako miejsce ciężkiego przemysłu niż ze swojego potencjału dla parków, przestrzeni otwartych i urządzeń rekreacyjnych³⁷. Ten sam schemat został powtórzony w „Rowerowym planie ogólnym dla miasta Nowy Jork³⁸ z 1997 roku.

Równolegle przygotowywane były plany w ramach poszczególnych dzielnic. Od 1991 roku, „Komitet ds. zielonego szlaku w dzielnicy Bronx” (*Bronx Borough Board Greenway Committee*), w której skład weszli przedstawiciele urzędu, osiedli, biur miejskich oraz organizacji pozarządowych, przygotowywał Plan Zielonego Szlaku Bronx³⁹. Gotowy dokument opublikowano w 1993 roku. Jak zauważają autorzy, sama koncepcja stworzenia w dzielnicy Bronx zielonych szlaków pojawiła się wstępnie w jeszcze wcześniejszych opracowaniach z przełomu lat 80. (przygotowanych przez gru-

pę obywatelską The Bronx Restoration Project⁴⁰) i 90. XX w.⁴¹ Jednak dokument ten był pierwszym, w którym podjęto próbę ich dokładnego wytyczenia (il. 3).

Planowane i realizowane przekształcenie

Ilustracja nr 1 prezentuje spójny obraz całego założenia przestrzennego. Projekt ten, zgodnie z ideą zielonych szlaków, pomyślany został jako zestaw przestrzeni parkowych ułożonych liniowo i połączonych ze sobą szlakiem pieszo-rowerowym.

„Niektóre odcinki szlaku, głównie w północnej części, istnieją już i wymagają jedynie skromnych ulepszeń lub zmodyfikowania problemowych skrzyżowań. Jednak w Południowym Bronxie szlak przeciera przestrzenie dla nowych terenów parkowych wzdłuż rzeki, tworząc tym samym akry nowych przestrzeni zielonych oraz oferuje dostęp do nadbrzeża mieszkańcom, którzy długo byli go pozbawieni⁴².”

Opracowany w 2006 roku plan Bronx River Greenway Plan definiuje założenie jako „zielony

³⁶ *A Greenway Plan for New York City*, New York 1993.

³⁷ E. Svendsen, op. cit., s. 120.

³⁸ *The New York City Bicycle Master Plan*, New York 1997.

³⁹ *The Bronx Greenway Plan*, New York 1993.

⁴⁰ M. Kimmelman, *River of Hope in the Bronx*, “The New York Times” 19.07.2012.

⁴¹ *The Bronx Greenway Plan*, op. cit., s. 2.

⁴² J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 2.1.

szlak będący nie tylko 8-milową [13-kilometrową – przyp. autora] ścieżką pieszo-rowerową, ale nowym parkiem liniowym w sercu Bronxu, który umożliwi dostęp do samej wody i wprowadza zieloną przestrzeń do osiedli, którym długo jej brakowało⁴³. Ponadto plan zarysowuje ideę szlaku wskazując na kilka jego kluczowych cech: zrównoważony środek transportu, motor ekologicznej restauracji rzeki, jej nabrzeży i całej okolicy, katalizator rewitalizacji osiedli leżących wzdłuż rzeki, błękitny szlak, czyli środek dostępu do rzeki, środek szeroko rozumianej rekreacji oraz edukacji⁴⁴.

Jakkolwiek realizacja zielonego szlaku traktowana jest jako narzędzie osiągnięcia wielu celów przestrzennych i społecznych, to jednak nadrzędnym celem jest zbudowanie ciągłości przestrzennej: „pomimo że działania w ostatnich latach skoncentrowały się na sekcji południowej, przebiegającej przez Południowy Bronx, to celem nadrzędnym pozostaje doprowadzenie do pełnej ciągłości przestrzeni parkowych wzdłuż całej rzeki”⁴⁵.

Od czasu opracowania ostatniego planu otwarto kilka nowych parków: Hunts Point Riverside Park w 2006 (il. 5), Soundview Park w 2008, Concrete Plant Park w 2009 (il. 4) i Starlight Park w 2013 roku. Ponadto zrealizowano fragmenty ścieżek rowerowych w pasach ulicznych na niektórych odcinkach pomiędzy parkami tak, aby zachowana została ciągłość układu (il. 6). Całe założenie nie jest jednak ukończone (il. 7), brakuje np. połączenia pomiędzy parkami Concrete Plant i Starlight.

Równolegle realizowany jest drugi projekt – Zielony Szlak Południowego Bronxu. Choć park Hunts Point Riverside Park, będąc „pierwszym nowym parkiem nabrzeżnym zrealizowanym w Południowym Bronxie od ponad 60 lat”⁴⁶ w podobnym stopniu przyczynił się do rozwoju obu projektów, to jednak do dzisiaj nie udało się objąć ich jednym spójnym opracowaniem planistycznym ani przekazać ich realizacji w jedne ręce. Jednak podział na dwa projekty w tym przypadku jest sztuczny. Oba założenia stanowią ciągły układ, mieszczą się też w granicach jednej dzielnicy, tzn. podlegają tej sa-

mej administracji i tym samym lokalnym opracowaniom planistycznym. Ponadto przyświecające im cele, przyjęte metody realizacji oraz identyfikacja społeczna są tożsame.

Powołana przez urząd miasta Nowy Jork Grupa Zadaniowa ds. Półwyspu Hunts Point (*Hunts Point Task Force*) określiła swoje zadania przede wszystkim w stosunku do samego obszaru półwyspu, jednocześnie pamiętając o tym, że działania te mają sens jedynie w kontekście szerszej wizji wieloprzestrzennej: „wśród rekomendowanych działań jest zaangażowanie w sfinalizowanie obu zielonych szlaków: Rzeki Bronx i Południowego Bronxu”⁴⁷.

Grupa Zadaniowa od początku definiowała swoje cele podobnie do tych, które określone zostały w planie dla Zielonego Szlaku Rzeki Bronx, podkreślając, że rozwój nabrzeża półwyspu powinien służyć mieszkańcom⁴⁸. Jednocześnie jednym z czterech celów opracowanego przez tę grupę w 2004 roku planu dla półwyspu Hunts Point było tworzenie powiązań, czyli m.in. realizacja zielonego szlaku. Autorzy wskazali na konieczność łączenia obszaru półwyspu z jego nabrzeżem oraz z innymi osiedlami dzielnicy Bronx⁴⁹. Rolę koniecznego zwornika, kręgosłupa urbanistycznego całego układu oraz elementu gwarantującego publiczny dostęp pełnić ma właśnie Zielony Szlak Południowego Bronxu.

W ramach Zielonego Szlaku Południowego Bronxu zrealizowane zostały dotychczas dwa parki – Hunts Point Riverside Park (jest on jednocześnie częścią obu szlaków) oraz Barretto Point Park. Planowana jest jeszcze realizacja trzeciego parku, roboczo nazwanego New Waterfront Destination. Również realizacja połączeń między parkami odbywa się etapami, zależnie od możliwości pozyskiwania terenów oraz funduszy na realizację. Ostatnim osiągnięciem jest rozpoczęcie budowy końcowego odcinka szlaku (*Randall's Island Connector*), łączącego szlak z wyspą Randall's Island (il. 9). Otwarcie planowane jest na 2015 rok⁵⁰.

⁴³ Tamże, s. 1.1.

⁴⁴ Tamże, s. 5.1.

⁴⁵ J. Linton, wywiad przeprowadzony przez autora 7.09.2013.

⁴⁶ J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 2.5.

⁴⁷ *Hunts Point Vision Plan*, New York 2004, s. 3.

⁴⁸ *Hunts Point Vision Plan*, New York 2004, s. 3.

⁴⁹ Tamże, s. 7.

⁵⁰ P. Wall, *A Long-Delayed Path from The Bronx to Randall's Island May Soon Be Built*, “DNAinfo New York” 13.09.2013.



5. Tutaj wszystko się zaczęło, Hunts Point Riverside Park. Fot. A. J. Filip, 2013
 5. Where it all began, Hunts Point Riverside Park. Photo by A. J. Filip, 2013



6. Zielony szlak biegnący wzdłuż granicy terenu Bronx Park. Fot. A. J. Filip, 2013
 6. The greenway along the edges of the Bronx Park. Photo by A. J. Filip, 2013

Efekt urbanistyczny

Autorzy planów dla obu projektów nie tylko przewidują, że realizacja zielonych szlaków wpłynie na szersze zmiany społeczno-przestrzenne, ale w sposób oczywisty traktują zielone szlaki jako katalizatory i symbole tych przemian. „Nie ma wątpliwości, że zielony szlak ma w sobie potencjał, aby stymulować rozwój ekonomiczny osiedli leżących wzdłuż rzeki Bronx”⁵¹.

Znaczącym efektem rozwoju idei zielonego szlaku jest ogólna zmiana charakteru przekształcanych obszarów i ich otoczenia z „czarnych” – ko-

jarzonych z biedną, afroamerykańską ludnością, na „zielone” – kojarzone ze zdrowym trybem życia i rekreacją. Jedno z haseł, którym organizacja Sustainable South Bronx promowała swoje działania (między innymi na rzecz zielonego szlaku) był slogan „zazielenić getto”.

Zauważalna jest również zmiana w strukturze funkcjonalnej obszaru. Część terenów została bezpośrednio przekształcona z przemysłowych (lub poprzemysłowych nieużytków) na publiczne parki. Również realizacja połączeń między parkami prowadzi do realizowanych lokalnie zmian organizacji

⁵¹ J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 5.6.



7. Miejscami zielony szlak przecina ruchliwe ulice, wpływając jednocześnie na zmianę charakteru ich sąsiedztwa.
Fot. A. J. Filip, 2013

7. The greenway crosses several heavily travelled streets, driving change in their vicinities. Photo by A. J. Filip, 2013



8. Spotkanie Zespołu Zielonego Szlaku organizacji Bronx River Alliance. Fot. A. J. Filip, 2013
8. A meeting of the Greenway Team of the Bronx River Alliance. Photo by A. J. Filip, 2013

ruchu na bardziej przyjazną rowerzystom i pieszym. Samo wytyczenie pasów dla rowerów, szczególnie na półwyspie Hunts Point, wiąże się z ciągłą walką o ograniczenie tam ruchu samochodów dostawczych, co w efekcie będzie mogło mieć ogromny wpływ na zagospodarowanie terenu.

Wspomnieć należy również o prowadzonych aktualnie działaniach na rzecz likwidacji trasy szybkiego ruchu Sheridan Expressway i zredukowanie ruchu na tym odcinku do lokalnego. Także i tutaj punktem wyjścia i znaczącym argumentem jest realizacja zielonego szlaku: „Trasa szybkiego ruchu

ogranicza dostęp do zrewitalizowanej rzeki Bronx, do nowych parków takich, jak Concrete Plant Park i Starlight Park oraz do Zielonego Szlaku Południowego Bronxu”⁵².

Odbiór społeczny

Jeszcze nie tak dawno „Bronx był zwyczajowo traktowany jako wysypisko śmieci miasta Nowy Jork”⁵³. Pierwsze starania w latach 90. XX w. o realizację parków w biednej, przemysłowej dzielnicy, nie były traktowane poważnie. Dyrektor organizacji społecznej The Point Community Development

⁵² www.prattcenter.net, odczyt 10-12.2013.

⁵³ N. Gronewold, op. cit.



9. Miejsce jednego z planowanych nowych odcinków zielonego szlaku – Randall's Island Connector.
Fot. A. J. Filip, 2013

9. The site of one of the prospective sections of the greenway – Randall's Island Connector.
Photo by A. J. Filip, 2013

Corporation, Paul Lipson, tak wspomina początki starań o realizację parków w tej dzielnicy: „Nie wszyscy byli przekonani, że wydawanie 7,3 miliona dolarów na budowę parku było dobrym pomysłem. (...) Wszyscy mówili, że nikt tam nie przyjdzie. Mówili: *Po co miałbyś zabierać swoją matkę na sam koniec Hunts Point?* A jednak zobaczcie teraz, ludzie tu przychodzą”.⁵⁴

Stosunek do przemian osób mieszkających w okolicy jest zasadniczo pozytywny, jednak autorzy planów i organizacje działające na rzecz projektów są świadome, że nastawienie mieszkańców mogłoby zmienić się na zdecydowanie negatywne, jeśli okazałoby się, że realizacja zielonego szlaku i związane z nią przemiany wywołałyby zjawisko nagłej gentryfikacji. Dlatego w opracowaniach dla obu zielonych szlaków zagadnienie to jest sygnalizowane, a przeciwdziałanie mu definiowane jako jedno z zadań. „Zarówno sam Zielony Szlak jak i wywołany przez niego rozwój ekonomiczny podnoszą kwestię gentryfikacji, jako że spowodowana podniesieniem wartości nieruchomości konieczność przemieszczenia jest głównym zmartwieniem zarówno mieszkańców, jak i przedsiębiorców na tym obszarze”⁵⁵.

Konkurencyjne wizje

Na szlaku Rzeki Bronx oraz na półwyspie Hunts Point zasadniczy konflikt określa rywalizacja pomiędzy grupami obywatelskimi, które aktywnie działają na rzecz przekształcenia obszarów przemysłowych w przestrzenie otwarte i publicznie dostępne, a dotychczasowymi użytkownikami, czyli wielkimi przedsiębiorstwami przemysłowymi, które chciałyby bez przeszkód rozwijać swoją działalność.

Aktywiści lokalni wygrali już jednak niejedną batalię o przestrzeń, protestując przeciwko lokalizacji większej liczby składowisk odpadków na półwyspie (koncepcja z czasów administracji burmistrza Rudolpha Giulianiego), przeciwko budowie więzienia na poprzemysłowych terenach Oak Point Yards (z czasów Michaela Bloomberga)⁵⁶ czy przekonując miasto do realizacji parków w miejscach, które miejskie biura początkowo przeznaczały na sprzedaż prywatnym przedsiębiorcom.

Niemniej jednak, jak pokaże dalszy opis, negatywną rolę w rozwoju projektów odegrały konflikty w gronie samych działaczy społecznych, którzy nie potrafili wykreować jednej spójnej wizji organizacyjnej mogącej objąć swoim zasięgiem cały zielony

⁵⁴ D. Gonzalez, *A Bronx Oasis With a Gritty, Industrial Past*, “The New York Times” 15.07.2011.

⁵⁵ *Maintenance Funding Recommendations for the South Bronx Greenway*, New York 2007, s. 2.

⁵⁶ A. Mindlin, *It's a Dump, but People Can Dream*, “The New York Times” 21.05.2006.

szlak, czego efektem jest rozbitcie jednego założenia na dwa niezależne projekty. W pewnym sensie same omawiane zielone szlaki są wizjami wzajemnie konkurencyjnymi.

2. Akcja obywatelska

Zielone Szlaki Rzeki Bronx i Południowego Bronxu są przykładami wizji, które w znaczącym stopniu wypływały z obywatelskich potrzeb i marzeń, a późniejsze zaangażowanie w ich realizację biur miejskich wpisało się w zastaną sytuację organizacyjną i cele zdefiniowane przez organizacje społeczne. Jednak leżąca po stronie społecznej niemożność samorganizowania się w formie jednego podmiotu, odpowiadającego za cały Zielony Szlak Bronxu, uniemożliwiła realizację pełnego założenia jako spójnej całości. Również losy obydwu części potoczyły się różnie, co także ma swoje źródła w problemach organizacyjnych leżących po stronie społecznej. Podczas gdy Zielony Szlak Rzeki Bronx może być dzisiaj uważany za modelowy przykład funkcjonowania efektywnego partnerstwa międzysektorowego, tak w przypadku Zielonego Szlaku Południowego Bronxu, pomimo podejmowania licznych prób, rolę lidera ostatecznie przejęły miejskie instytucje.

Idea i inicjatywa

Początki ruchu, który z czasem zrodził wizję realizacji omawianych zielonych szlaków, sięgają lat 70. XX wieku i związane są bezpośrednio z rzeką Bronx. Na długo zanim miejskie Biuro Planowania przygotowało pierwszy plan przekształceń miejskich nabrzeży, w 1974 roku mieszkańcy dzielnicy Bronx: Ruth Anderberg i Anthony Bouza powołali do działania grupę 'Bronx River Restoration Project', która organizowała społeczne siły na rzecz oczyszczania rzeki i porządkowania jej nabrzeży. W końcu lat 80. grupa rozpoczęła również działania na rzecz realizacji ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki i projekt ten uznawany jest za pierwowzór Zielonego Szlaku Rzeki Bronx⁵⁷.

Działania 'Bronx River Restoration Project' miały charakter typowo lokalny, społeczny, wolontariacki. Sytuacja zmieniła się, gdy w latach 90. w prace na rzecz rzeki zaangażowała się nowojorska organizacja pozarządowa 'City Parks Foundation', która w ramach prowadzonego wspólnie z miejskim Biurem Parków projektu 'Partnerstwa dla Parków' wspierała powstawanie międzysektorowych partnerstw⁵⁸. Pełniąc funkcję koordynatora działań na rzecz Rzeki Bronx (*Bronx River Catalyst Coordinator*) Jenny Hoffner rozpoczęła budowę partnerskiego projektu 'Bronx River Working Group', w skład którego weszły liczne lokalne organizacje społeczne, ale również instytucje publiczne o zasięgu miejskim i federalnym. Wśród współpracujących ze sobą organizacji pozarządowych były m.in. skoncentrowana na kulturowej i ekonomicznej rewitalizacji półwyspu Hunts Point 'The Point Community Development Corporation'⁵⁹ oraz wspierająca działania młodzieży na rzecz rozwoju Południowego Bronxu 'Youth Ministries for Peace and Justice'⁶⁰.

Początkowo działania partnerstwa koncentrowały się na oczyszczaniu rzeki na jej południowym odcinku. „Pod koniec lat 90. rzeka była pełna samochodów (sic!) (...). Ludzie wykorzystywali rzekę Bronx jako śmietnik”⁶¹. Pierwsze środki otrzymane przez partnerstwo umożliwiły wyjęcie z wody 70 samochodów i 5 tysięcy opon⁶². Jak podkreśla obecna szefowa organizacji 'The Point': „to było bardzo ważne, żeby najpierw włożyć w te projekty wysiłek społeczny, aby pokazać, że ludzie cenią te działania i ich chęć. Dlatego oczyściliśmy te miejsca sami”⁶³.

W 1997 roku 'Bronx River Working Group' otrzymało grant o wysokości 121 tys. dolarów na wsparcie projektów realizowanych nad rzeką przez organizacje pozarządowe. Rok później, reprezentująca 'The Point' Majora Carter, otrzymała z tego funduszu grant o wysokości 10 tys. dolarów na przeprowadzenie rewitalizacji wybranego miejsca, które ochrzczone zostało jako Hunts Point Riverside Park⁶⁴. „Hunts Point Riverside Park był jednym z pierwszych projektów Bronx River Working Group,

⁵⁷ J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 1.1-1.2; M. Kimmelman, op. cit.

⁵⁸ www.cityparksfoundation.org, odczyt 10-12.2013.

⁵⁹ www.thepoint.org, odczyt 10-12.2013.

⁶⁰ www.ympj.org, odczyt 10-12.2013.

⁶¹ M. Greenfield, wywiad w serwisie The Bronx Journal 2012, <http://www.youtube.com/watch?v=EHIIMS3IAP4>, odczyt 11.12.2013.

⁶² *I am the Bronx River*, film organizacji Bronx River Alliance 2010, <http://www.youtube.com/watch?v=Q8v63Iq62Ak>, odczyt 11.12.2013.

⁶³ K. Sepulveda, wywiad w serwisie The Bronx Journal 2012, <http://www.youtube.com/watch?v=EHIIMS3IAP4>, odczyt 11.12.2013.

⁶⁴ *Hunts Point Riverside Park*, 2009, s. 59; J. Byron, wywiad przeprowadzony przez autora 12.09.2013.

a kiedy został ukończony, był pierwszym parkiem na szlaku Rzeki Bronx”⁶⁵. Po latach, w 2006 roku, park przeszedł generalny remont przeprowadzony przez miejskie instytucje, ale właśnie to pierwsze „przetarcie” miejsca, osiągnięte siłami społecznymi z pomocą niewielkiego dofinansowania, stało się symbolem dokonujących się w Południowym Bronxie przemian, przysporzyło społecznym działaczom popularności i wpłynęło znacząco na rozwój kolejnych projektów.

Należy pamiętać, że ‘Bronx River Working Group’, tak jak i wcześniej działające grupy, skoncentrowana była na przemianie dokonującej się wzdłuż rzeki Bronx. Patrząc z takiej perspektywy, Hunts Point Riverside Park był punktem wyznaczającym południowy kraniec szlaku. Jednak intencją Majory Carter, mieszkanki półwyspu Hunts Point, jak i całej, skoncentrowanej na przekształcaniu obszaru półwyspu organizacji ‘The Point’ było, aby zielony szlak biegł dalej, wokół całego półwyspu. Wizja taka wydawała się o wiele trudniejsza do zrealizowania. Po pierwsze, fragment ten nie był przewidziany w miejskich planach, gdzie szlak prowadzony był „skrótami”. Po drugie, znaczna część obszaru półwyspu miała charakter przemysłowy i podważano w ogóle sens takiej realizacji. Po trzecie, tereny nabrzeża półwyspu zajęte były przez prywatne przedsiębiorstwa przemysłowe.

Mimo to, organizacja ‘The Point’ przedstawiła koncepcję realizacji południowego odcinka zielonego szlaku. Jednym z pierwszych i wieloletnich zwolenników projektu był kongresman Jose Serrano (reprezentant dystryktu wyborczego Bronx), który tak wspomina początek projektu: „W 1997 roku organizacja ‘The Point’ przyszła do mojego biura prosząc o wsparcie przy realizacji tzw. „zielonej kolii” wokół półwyspu Hunts Point i osiedla Port Morris. W tym czasie koncepcja Zielonego Szlaku Południowego Bronxu wielu osobom wydawała się dziwaczna, ale ja wspierałem tę wizję przyszłości naszego nabrzeża i zabezpieczyłem na jej realizację 2 miliony dolarów w funduszu [federalnym – przyp. autora] zakupu terenów”⁶⁶.

W tym czasie działania ‘Bronx River Working Group’ nabierały tempa i popularności. W 1999 roku zorganizowano pierwszą akcję ‘Golden Ball’,

która była artystycznym happeningiem polegającym na spławieniu rzeką wielkiej złotej kuli. Pomysłem artystów było, aby w ten sposób podkreślić spójność całej rzeki, zmanifestować jej ciągłość. Sens tego wydarzenia tłumaczy Maggie Scott Greenfield, obecna wiceszefowa organizacji ‘Bronx River Alliance’: „Ludzie mogą mieszkać w północnej części Bronxu koło rzeki Bronx i mogą nie znać ludzi mieszkających w dolnej części rzeki (...), dlatego chcieliśmy celebrować tę rzekę, która nas łączy”⁶⁷. Aż do 2007 roku akcję powtarzano cyklicznie, następnie przekształcając ją w jeszcze większe wydarzenie kulturalne, czyli ‘Festiwal Rzeki Bronx’.

Koncepcja Zielonego Szlaku Rzeki Bronx była od początku elementem projektu związanego z rzeką – wizją rozwijaną przez organizacje dedykowane rzece. Gdy w 1999 roku partnerstwo opublikowało ‘Bronx River Action Plan’, w którym spośród pięciu głównych celów działań wymieniono realizację zielonego szlaku, naturalnie mowa była jedynie o części biegnącej wzdłuż samej rzeki⁶⁸. Choć organizacje działające na rzecz półwyspu Hunts Point nie przestały z tego powodu wspierać projektu Zielonego Szlaku Rzeki Bronx, to już na rzecz realizacji szlaku wokół półwyspu musiały działać samodzielnie.

Działania grupy ‘Bronx River Working Group’ były coraz szerzej doceniane. W 1999 roku członek komisji miasta Nowy Jork ds. Parków, Henry Stern ogłosił rok 1999 rokiem rzeki Bronx⁶⁹. Deklaracja ta miała charakter symboliczny, ale już następnego roku był dla rozwoju projektu rzeczywiście przełomowy. Gubernator stanu Nowy Jork George Pataki ogłosił dotację 11 milionów dolarów na rzecz realizacji Zielonego Szlaku Rzeki Bronx. Ówczesny burmistrz miasta Nowy Jork Rudolph Giuliani oraz kongresman Jose Serrano dodali do tej sumy kolejne 22 miliony dolarów pochodzące w połowie z budżetu miasta i w połowie z funduszy federalnych. Tym samym partnerstwo otrzymało 33 miliony dolarów na realizację samego zielonego szlaku⁷⁰.

Ze względu na to, że ‘Bronx River Working Group’ było partnerstwem nieformalnym⁷¹, nie mogło bezpośrednio otrzymać tak wielkiej sumy i samo być odpowiedzialne za realizację projektu. Stąd pojawiła się potrzeba reorganizacji grupy

⁶⁵ *Hunts Point Riverside Park*, op. cit., s. 66.

⁶⁶ www.nycedc.com, odczyt 10-12.2013.

⁶⁷ M. Greenfield, op. cit.

⁶⁸ J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 1.2.

⁶⁹ *Hunts Point Riverside Park*, op. cit., s. 69.

⁷⁰ Tamże, s. 59.

⁷¹ J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 1.2.

i znalezienia nowej formuły współpracy z miejską administracją.

W tym samym czasie Biuro Parków miasta Nowy Jork przeznaczyło 3,27 miliona dolarów na realizację Hunts Point Riverside Park, czyli na kontynuację procesu rewitalizacji, który zapoczątkowany został przez Majorę Carter i organizację ‘The Point’ w 1998 roku. Miasto przy tym projekcie nawiązało współpracę z organizacjami z półwyspu Hunts Point, można więc przyjąć, że był to początek realizacji Zielonego Szlaku Południowego Bronxu⁷².

Podsumowując, w roku 2000 sytuacja wyglądała w ten sposób, że zainicjowane zostały projekty realizacji obu szlaków, jednak każdy z nich traktowany był niezależnie. Za rozwój Zielonego Szlaku Rzeki Bronx odpowiadało partnerstwo ‘Bronx River Working Group’, które jednak musiało zostać reorganizowane i sformalizowane, aby móc pełnić rolę dysponenta środków finansowych na realizację projektu. Natomiast Zielony Szlak Południowego Bronxu był ideą zainicjowaną samodzielnie przez organizację ‘The Point’, która pomimo znaczącego wsparcia ze strony kongresmana Jose Serrano i zarezerwowanych przez niego środków, stała przed wyzwaniem budowy szerszego partnerstwa na rzecz realizacji projektu.

Partnerzy

W fazie inicjowania projektów i kształtowania wizji kluczową rolę odegrali sami okoliczni mieszkańcy. Zarówno osoby tworzące ‘Bronx River Restoration Project’, jak i późniejsi partnerzy ‘Bronx River Working Group’ czy wspierający oba projekty szlaków – nazywany „ojcem chrzestnym rzeki Bronx”⁷³ – kongresman Jose Serrano byli wychowankami dzielnicy. Ważną rolę odegrały również organizacje społeczne, m.in. ‘The Point’ i ‘Youth Ministries’, które były dysponentami pierwszych dofinansowań oraz miejscem spotkań pierwszych grup roboczych. Wspomniane organizacje wielokrotnie nawiązywały współpracę z biurami miasta Nowy Jork, współpraca ta nie została jednak na tym etapie sformalizowana i miała charakter zadaniowy.

Dodatkowo, od samego początku oba projekty wspierane były przez jednostkę akademicką ‘Pratt Center for Community Development’, do której organizacja ‘The Point’ zgłosiła się o pomoc w reali-

zacji projektów już w 1993 roku⁷⁴. Od tego czasu ‘Pratt Center’, głównie przez uczestnictwo urbanistki Joan Byron, jest ważnym partnerem obu projektów szlaków. Jednocześnie, w 1999 roku ‘Pratt Center’, współpracując z lokalnymi organizacjami, zainicjowało powstanie ‘Southern Bronx River Watershed Alliance’, czyli partnerstwa, którego celem jest doprowadzenie do likwidacji trasy szybkiego ruchu Sheridan Expressway⁷⁵.

Należy zauważyć, że żadna z organizacji zaangażowanych w realizację zielonych szlaków nie została powołana statutowo do tego jednego celu. Oba zielone szlaki to projekty inicjowane w organizacjach i instytucjach, których zakres zadań był o wiele szerszy, a tym samym wizje szlaków były zawsze podporządkowane albo przywracaniu miastu rzeki Bronx, albo rewitalizacji obszaru Południowego Bronxu, albo wizjom przekształceń półwyspu Hunts Point, itd...

Własności terenów

Zielony Szlak Rzeki Bronx przebiega w większości przez tereny Biura Parków i Rekreacji. Natomiast Zielony Szlak Południowego Bronxu przecina wiele różnych własności pozostających we władaniu prywatnych przedsiębiorstw oraz kilku biur miejskich i stanowych⁷⁶. Z tego względu perspektywy realizacji obu szlaków różniły się – projekt Zielonego Szlaku Rzeki Bronx mógł być wdrażany prawie natychmiast, podczas gdy Zielony Szlak Południowego Bronxu stanowił raczej wizję długoterminową.

Źródła finansowania

Początki działań grup społecznych oparte były przede wszystkim na wolontariacie. Dopiero włączenie się w projekt organizacji ‘City Parks Foundation’ i utworzenie partnerstwa ‘Bronx River Restoration Project’ zostało oparte na uzyskanym przez fundację grantie na realizację projektu ‘Partnerships for Parks’. Także pierwszy zrealizowany park, ‘Hunts Point Riverside Park’ powstał dzięki dużemu nakładowi sił społecznych i niewielkiemu wsparciu finansowemu z budżetu projektu ‘Partnerships for Parks’. Pod koniec lat 90., gdy w miejskim i federalnym budżecie zarezerwowano poważne fundusze przeznaczone na realizację projektów,

⁷² *Hunts Point Riverside Park*, op. cit., s. 59.

⁷³ E. Svendsen, op. cit., s. 135.

⁷⁴ J. Byron, op. cit.

⁷⁵ www.southbronxvision.org, odczyt 10-12.2013.

⁷⁶ E. Svendsen, op. cit., s. 124.

pojawiła się potrzeba zbudowania nowych struktur międzysektorowych zdolnych zarządzać tymi środkami.

Projekt i realizacja

Przyznane na realizację obu szlaków znaczące środki finansowe zasadniczo zmieniły sytuację obu projektów. Wizje szlaków były już wystarczająco znane i atrakcyjne, a inicjujące je grupy społeczne wystarczająco wiarygodne, aby sektor publiczny chciał włączyć się w ich finalną realizację. W interesie obu stron było utrzymanie partnerskiej współpracy. Sektor publiczny dysponował środkami finansowymi, własnościami terenów lub zdolnością ich wykupu oraz aparatem administracyjnym mogącym przeprowadzić inwestycje. Jednocześnie organizacje społeczne, działając blisko lokalnych społeczności i będąc dla nich wiarygodne, stały się dla władzy cennym partnerem ze względu na konieczność budowania społecznego konsensusu oraz pozytywnej atmosfery wokół inwestycji.

Mając powyższe na uwadze, w 2001 roku 'Bronx River Working Group', które w tym czasie zrzeszało już ponad 60 organizacji⁷⁷, wraz z Biurem Parków i Rekreacji miasta Nowy Jork wspólnie powołały do życia nową organizację – 'Bronx River Alliance'. Nowa koalicja została zawiązana jako niezależna organizacja pozarządowa, mająca jednak to szczególne udogodnienie, że powołana na stanowisko prezesa organizacji Linda Cox jest jednocześnie pracownicą Biura Parków i Rekreacji, w którym zajmuje stanowisko Administratora ds. Rzeki Bronx⁷⁸. Powstała tym samym bardzo specyficzna sytuacja, w której 'Bronx River Alliance' jest zaangażowana zarówno w działania ze strony społecznej, jak i ze strony władzy. Organizacja jest niezależna, sama zdobywa fundusze na swoje przedsięwzięcia, ale jednocześnie jej szefowa Linda Cox i jeszcze jedna osoba są etatowymi pracownikami miejskiego biura. Również siedziba organizacji mieści się w budynku Biura Parków i Rekreacji⁷⁹. Obecna wiceszefowa organizacji ocenia: „Ta dwoistość jest źródłem naszej siły, ale musimy umieć być jednocześnie działaczami i biurokratami”⁸⁰.

W ramach 'Bronx River Alliance' działają dwa zespoły, których cele wyznaczają dwa podstawowe

pola działalności organizacji. Są nimi: Zespół Ekologiczny, który koncentruje się na pracach na rzecz samej rzeki oraz Zespół Zielonego Szlaku „złożony z planistów reprezentujących stronę społeczną i urzędową, projektantów i działaczy, prowadzący prace planistyczne i wdrożeniowe Zielonego Szlaku Rzeki Bronx”⁸¹ (il. 8).

W ramach prac drugiego zespołu, urbanistki Joan Byron (członek zarządu organizacji i ówczesna lider Zespołu Zielonego Szlaku) i Maggie Scott Greenfield (wiceprezes organizacji) opracowały w 2006 roku 'Bronx River Greenway Plan', który wyznaczył podstawowe cele i metody działania mające prowadzić do budowy i późniejszego utrzymania Zielonego Szlaku Rzeki Bronx. Na podstawie tego dokumentu podejmowane były kolejne działania i przedsięwzięcia realizowane wspólnie z Biurem Parków i Rekreacji. Realizacja zielonego szlaku nie była też traktowana jako cel sam w sobie, ale jako narzędzie rewaloryzacji tej części dzielnicy: „Zielony Szlak Rzeki Bronx przekształci zarówno dolny odcinek rzeki, jak również osiedla leżące wzdłuż jego brzegów”⁸². Plan wyraźnie sugeruje, że zadaniem Bronx River Alliance jest wspieranie w sąsiedztwie inicjatyw zgodnych z wizją zielonego szlaku i oponowanie przeciw wizjom szkodliwym. Organizacja, koncentrując się na realizacji szlaku, powinna jednocześnie pełnić rolę adwokata na rzecz poprawy jakości środowiska w jego okolicy.

Działalność 'Bronx River Alliance' bezpośrednio przyczyniła się do powstania dwóch nowych parków: Concrete Plant Park i Starlight Park. Ale organizacja okazała się też skutecznym adwokatem na rzecz realizacji całego szlaku. „Podczas gdy każdy z wielu aktorów zaangażowanych w planowanie i realizowanie zielonego szlaku może jakiś z aspektów tej koncepcji stawiać ponad innymi, Bronx River Alliance widzi je holistycznie i tworzy forum, w którym możliwe jest zrozumienie kompromisów i synergii zachodzących między nimi”⁸³. Niestety dla spójności całego Zielonego Szlaku Bronxu, wszystkie wdrażane przekształcenia dotyczyły jedynie części szlaku na północ od parku Hunts Point Riverside Park. Część południowa, czyli Zielony Szlak Południowego Bronxu wykraczał już poza zainteresowania grupy.

⁷⁷ A. Kober, *Connecting Communities to Their River*, <http://www.americanrivers.org> 2011, odczyt 12.12.2013.

⁷⁸ *Hunts Point Riverside Park*, op. cit., s. 60.

⁷⁹ J. Linton, op. cit.

⁸⁰ M. Greenfield, op. cit.

⁸¹ www.bronxriver.org, odczyt 10-12.2013.

⁸² J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 1.5.

⁸³ Tamże, s. 5.1.

Jedną z kluczowych postaci, które wpłynęły na powstanie Bronx River Alliance, była wspomiana już wcześniej Majora Carter. To ona, pracując jeszcze w organizacji The Point, doprowadziła do rewitalizacji pierwszego na zielonym szlaku parku – Hunts Point Riverside Park. Gdy w roku 2011 Bronx River Alliance obchodziło 10-lecie swojej działalności, na obchody jubileuszu zaproszonych zostało czterech gości honorowych – tzw. fundatorów organizacji, wśród których znalazła się również Carter⁸⁴. Jednak pomimo jej zaangażowania w rozwój ruchu u jego początków, jej późniejszy związek z organizacją pozostawał luźny.

Majora Carter nie tylko nie weszła w skład Bronx River Alliance, ale odeszła też z The Point i w 2001 roku założyła własną organizację pozarządową ‘Sustainable South Bronx’. Jej celem było doprowadzenie do realizacji poszerzonej wizji zielonego szlaku, który obejmowałby swoim zasięgiem półwysep Hunts Point. Co prawda, koncepcja ta powstała w 1997 roku, w czasach jej pracy w The Point, i już wtedy kongresman Jose Serrano zabezpieczył odpowiednią sumę na rozpoczęcie prac. Ciągłe jednak przeszkodą był brak lidera projektu. Organizacji The Point nie udało się przejąć tej roli i w 2001 roku Carter postanowiła „zabrać” ze sobą ideę Zielonego Szlaku Południowego Bronxu i rozwijać ją jako projekt swojej własnej organizacji. Jak zaznacza w swojej pracy Erika Svendsen, rozstanie z The Point było najprawdopodobniej wynikiem osobistego konfliktu pomiędzy Carter a Paulem Lipsonem, ówczesnym prezesem The Point⁸⁵.

W 2003 roku organizacja Sustainable South Bronx otrzymała grant z programu ‘Active Living by Design’ realizowanego przez ‘Robert Wood Johnson Foundation’. „Ponieważ projekt Zielonego Szlaku Południowego Bronxu był głównym projektem organizacji Sustainable South Bronx, na nim skoncentrowały się działania w ramach grantu”⁸⁶. Dzięki dofinansowaniu rozpoczęto budowę szerokiego partnerstwa na rzecz realizacji wizji Zielonego Szlaku Południowego Bronxu – ‘South Bronx Greenway Partnership’. W skład koalicji weszły, poza biurami miejskimi, wszystkie dotychczas za-

angażowane w projekt organizacje: Bronx River Alliance, The Point, Youth Ministries, South Bronx River Watershed Alliance oraz Pratt Institute⁸⁷. Tym samym Majora Carter „objęła przewodzenie nad budową partnerstwa organizacji sektora prywatnego na rzecz Zielonego Szlaku Południowego Bronxu”⁸⁸.

W tym samym roku Przedsiębiorstwo Ekonomicznego Rozwoju miasta Nowy Jork (*New York City Economic Development Corporation*) rozpoczęło prace na rzecz wykreowania wizji przekształcenia całego półwyspu Hunts Point. Powołana została specjalna ‘Grupa Zadaniowa ds. Hunts Point’ (*Hunts Point Task Force*), w której skład weszły Economic Development Corporation, miejskie Biura Parków i Rekreacji oraz Transportu, przedstawiciel lokalnego biznesu ‘Small Business Services’, biuro kongresmana Jose Serrano, a także liderzy społeczności: The Point i Sustainable South Bronx⁸⁹.

W 2005 roku Grupa Zadaniowa opublikowała plan ‘Hunts Point Vision Plan’, w którym Zielony Szlak Południowego Bronxu określony został jako kręgosłup całego założenia: „Zielony Szlak Południowego Bronxu określa ramy i rekomendacje dla konkretnych działań prowadzących do realizacji zrównoważonych powiązań pomiędzy nabrzeżem a mieszkaniowymi i biznesowymi osiedlami na półwyspie Hunts Point”⁹⁰. Zielony Szlak w sposób naturalny stał się centralną ideą organizującą zapisy planu⁹¹. „(...) projekt zielonego szlaku był przez planistów traktowany jako fizyczny łącznik wszystkich innych elementów planu Hunts Point Vision Plan”⁹².

Rok później Grupa Zadaniowa opracowała ‘South Bronx Greenway Master Plan’, który dodatkowo umocnił koncepcję traktowania zielonego szlaku jako kluczowego elementu całego założenia. South Bronx Greenway Master Plan koncentruje się na realizacji pięciu celów: podniesieniu bezpieczeństwa, rozwoju ekonomicznym, podnoszeniu jakości środowiska, promocji aktywności rekreacyjnej i ośmieleniu długoterminowego zarządzania społecznościowego⁹³.

Widać stąd, że od 2003 roku przy pracach nad planami współpracowało wiele organizacji zrzeszo-

⁸⁴ L. Cox, op. cit.

⁸⁵ E. Svendsen, op. cit., s. 134-135.

⁸⁶ *South Bronx Greenway Partnership. Evaluation of Active Living by Design 2003-2008*, New York 2008, s. 4.

⁸⁷ *South Bronx Greenway Partnership*, op. cit., s. 5.

⁸⁸ E. Svendsen, op. cit., s. 131.

⁸⁹ *Hunts Point Vision Plan*, op. cit., s. 24.

⁹⁰ www.nycedc.com, odczyt 10-12.2013.

⁹¹ E. Svendsen, op. cit., s. 130.

⁹² Tamże, s. 131.

⁹³ *Maintenance Funding...*, op. cit., s. 8.

nych w ramach dwóch partnerstw. Grupa Zadaniowa Hunts Point, której liderem była miejska instytucja Economic Development Corporation, zajmowała się całym obszarem półwyspu Hunts Point, a realizacja zielonego szlaku była przez nią traktowana jako bardzo ważny, niemniej jednak jeden z kilku elementów urbanistycznego założenia. Druga koalicja – South Bronx Greenway Partnership, której liderem była organizacja społeczna Sustainable South Bronx, koncentrowała się przede wszystkim na realizacji Zielonego Szlaku Południowego Bronxu.

Taki model współpracy i podział ról początkowo mógł wydawać się obiecujący. W latach 2003–2008 (tyle trwał okres finansowania projektu South Bronx Greenway Partnership) partnerstwo współuczestniczyło w wyborze projektantów, którzy pełnili rolę konsultantów w pracach nad projektem Zielonego Szlaku Południowego Bronxu. Grupa zabezpieczyła też 1,25 miliona dolarów z funduszy federalnych na opracowanie studium możliwości realizacji szlaku, dzięki przygotowaniu którego w drugim etapie udało się zabezpieczyć kolejne, tym razem 28,5 miliona dolarów z federalnych funduszy na samą finalną realizację projektu⁹⁴. Partnerstwo współpracowało przy opracowywanych przez biura miejskie wytycznych do przekształceń planowanych na półwyspie Hunts Point, działało również aktywnie na rzecz likwidacji trasy Sheridan Expressway (jest partnerem projektu Southern Bronx River Watershed Alliance). Dodatkowo w ramach projektu prowadzone były liczne kampanie społeczne prezentujące przyszły Zielony Szlak Południowego Bronxu jako miejsce o potencjale rekreacyjnym i promujące wdrażane przekształcenia⁹⁵.

Jednak pomimo sześciu lat pracy, jaką grupa Majory Carter włożyła w rozwój projektu, nie udało się zbudować stabilnego i wiarygodnego partnerstwa, które mogłoby odegrać rolę analogiczną do tej pełnionej przez Bronx River Alliance, a współpraca pomiędzy South Bronx Greenway Partnership i Hunts Point Task Force układała się z czasem coraz gorzej⁹⁶.

W podsumowaniu swojej sześciolletniej działalności South Bronx Greenway Partnership podkreśla, że: „Choć pieniądze na realizację pierwszej fazy

Zielonego Szlaku zostały zabezpieczone, to od tego czasu projekt nie ruszył. Na opóźnienie wpłynęło kilka czynników”⁹⁷, wśród których wymieniane są kwestie o charakterze formalno-organizacyjnym: liczba uzgodnień i pozwoleń, które należało zdobyć, konieczne modyfikacje planu wynikające z technicznych i finansowych uwarunkowań, trudności w uzgadnianiu projektu z tak wielką liczbą partnerów oraz konieczność przygotowania dodatkowych opracowań dotyczących późniejszego utrzymywania wszystkich części projektu⁹⁸.

Jednak wiele osób zwraca uwagę na inny czynnik – personalny. Badania Eriki Svendsen wykazały, że gotowość organizacji Majory Carter do pełnienia roli rzeczywistego lidera realizacji długoterminowych przekształceń była podważana przez osoby z władz i to dlatego współpraca nie układała się wystarczająco pomyślnie. Organizacja utożsamiana była jednoznacznie z jej liderką, która będąc bez wątpienia charyzmatyczną aktywistką, odbierana była jako osoba konfliktowa, mająca tylu zwolenników co wrogów⁹⁹. Prawdopodobnie też znaczenie miał konflikt zapoczątkowany w organizacji The Point, której ówczesny szef – Paul Lipson został następnie szefem biura kongresmana Jose Serrano – osoby, która odpowiadała za większość środków finansowych zarezerwowanych na realizację projektu¹⁰⁰.

W 2008 roku Bronx Overall Economic Development Corporation zleciła niezależnej organizacji konsultingowej opracowanie studium możliwości przyszłej realizacji i finansowania zielonego szlaku Bronxu. „Po przeprowadzeniu wywiadów z kluczowymi interesariuszami, konsultanci odkryli głęboką rywalizację pomiędzy niektórymi z lokalnych organizacji obywatelskich”¹⁰¹. Jednocześnie wnioskiem tego opracowania była konieczność powołania całkowicie nowej organizacji, która byłaby zdolna zarządzać projektem.

Mimo wyraźnego spowolnienia i napotykaných trudności we współpracy, projekt nie został zarzucony i gdy w 2009 roku z funduszy federalnych przyznano miastu Nowy Jork pokaźne środki finansowe na realizację projektów rewitalizacyjnych, 22 miliony dolarów burmistrz miasta przekazał na realizację projektów w Południowym

⁹⁴ *South Bronx Greenway Partnership...*, op. cit., s. 10.

⁹⁵ *South Bronx Greenway Partnership*, op. cit., s. 13-16.

⁹⁶ E. Svendsen, op. cit., s. 141.

⁹⁷ *South Bronx Greenway Partnership*, op. cit., s. 12.

⁹⁸ Tamże, s. 12.

⁹⁹ E. Svendsen, op. cit., s. 132-133; J. Byron, op. cit.

¹⁰⁰ E. Svendsen, op. cit., s. 134-135.

¹⁰¹ Tamże, s. 144.

Bronxie. Pieniądze te zostały przeznaczone na realizację zielonego szlaku.

„W początkach 2010 roku pozostawało wciąż niejasne czy któraś z istniejących, czy nowa organizacja będzie koordynowała działania dotyczące Zielonego Szlaku Południowego Bronxu”¹⁰². Administracja publiczna nie chciała też sama wybierać jednej z organizacji, realizację projektu przejęły więc ostatecznie biura miejskie. Mimo to, ciągły brak dobrej współpracy z organizacjami społecznymi i brak dobrego partnera zdolnego wziąć na siebie negocjowanie i reprezentowanie stanowiska strony społecznej sprawiły, że mimo znaczącego finansowego wsparcia biura miejskie mają trudności ze sprawnym i efektywnym kontynuowaniem przedsięwzięcia¹⁰³.

Partnerzy

Specyficzna struktura organizacyjna, jaka wykształciła się po roku 2001 wygląda tak, że za rozwój Zielonego Szlaku Bronxu odpowiada wiele osób i organizacji, w tym kilka równolegle funkcjonujących grup partnerskich, których koalicjantami są w dużej mierze te same organizacje, różni są natomiast ich liderzy. Odcinek na północ od Hunts Point Riverside Park, czyli Zielony Szlak Rzeki Bronx, rozwijany jest pod przewodnictwem Bronx River Alliance. Natomiast rozwój odcinka na południe od parku, czyli Zielonego Szlaku Południowego Bronxu, jest dziełem kilku równolegle funkcjonujących grup: South Bronx Greenway Partnership, Hunts Point Task Force oraz powstałej w 2006 roku, ale nieodgrywającej wielkiej roli ‘Barretto Bay Conservancy’. Dodatkowo działa jeszcze koalicja na rzecz likwidacji trasy Sheridan Expressway, która biegnie wzdłuż zielonego szlaku w Południowym Bronxie i również jest przedmiotem zainteresowania wszystkich wymienionych grup. Liderzy wszystkich partnerstw są jednocześnie partnerami większości pozostałych koalicji.

Ponadto należy zwrócić uwagę na liczne personalne związki pomiędzy organizacjami. Przypomnieć można przejście Paula Lipsona z The Point do biura kongresmana Jose Serrano czy odejście Majory Carter z The Point, jej zaangażowanie w powstanie Bronx River Alliance i ostatecznie założenie

nie własnej organizacji Sustainable South Bronx. Co więcej, jednym z głównych planistów Economic Development Corporation jest były pracownik Sustainable South Bronx, a były pracownik biura prezydenta dzielnicy Bronx został niedawno nowym dyrektorem Sustainable South Bronx¹⁰⁴.

Nie bez powodu omawiane są kwestie personalne, aspekt ten wydaje się bowiem niezwykle ważny w przypadku analizowanych projektów: „Budowanie partnerstw opiera się przede wszystkim na zdolności osób do dyplomacji”¹⁰⁵. W tym ujęciu postacią centralną wydaje się być Majora Carter, która najpierw popadła w konflikt z szefem The Point, później przyczyniła się do braku porozumienia pomiędzy Bronx River Alliance a organizacjami z Hunts Point¹⁰⁶. Również na nią właśnie wskazują osoby współpracujące przy projekcie dla półwyspu Hunts Point: „planiści miejscy przyznawali, że byli nieufni i odczuwali uciążliwe napięcia gdy współpracowali z Carter w ramach publicznych grup zadaniowych i grup roboczych”¹⁰⁷.

Z drugiej strony to właśnie Majora Carter stała się znana jako inicjatorka i liderka realizowanych w Południowym Bronxie projektów. Nagrodzona została licznymi nagrodami, między innymi prestiżowym odznaczeniem McArthur Foundation. „Poprzez wyróżnianie jednostek, przyznawane przez McArthur Foundation nagrody o wysokości 500 tysięcy dolarów mogą czasem rodzić rozgoryczenie. Być może częściowo z tego powodu Pani Carter jest kontrowersyjną postacią w pewnych kręgach działaczy (...). Inni mówią, że Pani Carter zyskała część swojej sławy opierając się na realizacjach i finansowaniach, które nie były jedynie jej osiągnięciami oraz za projekty, które nie zostały jeszcze ukończone, jak chociażby Zielony Szlak Południowego Bronxu”¹⁰⁸.

Wśród osób zaangażowanych w projekty należy wskazać również na te, które odegrały i wciąż odgrywają rolę pozytywnych łączników. Są to przede wszystkim kongresman Jose Serrano, który od samego początku wspiera zarówno projekty związane z Rzeką Bronx jak i przekształcenia na półwyspie Hunts Point. Serrano bywa nazywany „ojcem chrzestnym rzeki Bronx”¹⁰⁹. W latach 1999–2005 jego biuro zdobyło prawie 25 milionów

¹⁰² Tamże, s. 145.

¹⁰³ Tamże, s. 149.

¹⁰⁴ Tamże, s. 151.

¹⁰⁵ J. Byron, op. cit.

¹⁰⁶ Tamże.

¹⁰⁷ E. Svendsen, op. cit., s. 137.

¹⁰⁸ Holloway Marguerite, op. cit.

¹⁰⁹ E. Svendsen, op. cit., s. 135.

dolarów na rzecz reaktywacji rzeki Bronx i innych projektów związanych z budowaniem parków na jej szlaku¹¹⁰. Był też pierwszym, który zarezerwował fundusze na realizację Zielonego Szlaku Południowego Bronxu.

Drugą ważną osobą jest urbanistka Joan Byron, która pracuje dla Pratt Center i z ramienia tej instytucji włącza się w działania wielu organizacji. Byron jest dzisiaj członkiem zarządu Bronx River Alliance, gdzie przez kilka lat pełniła funkcję lidera Zespołu Zielonego Szlaku, a w 2006 roku opracowała plan Bronx River Greenway Plan. Jednocześnie Byron współtworzy Bronx River Watershed Alliance oraz wspiera rozwój południowego szlaku współpracując między innymi z organizacją The Point.

Własności terenów

Wiele z działań podejmowanych przez Bronx River Alliance realizowanych jest na terenach Biura Parków i Rekreacji, co dzięki bardzo bliskiej współpracy z biurem zdecydowanie ułatwia działania. Dopiero realizacja nowych parków wymagała od miasta zakupu terenu (Concrete Plant Park w 2000 roku) czy rezygnacji ze sprzedaży terenu nieużytkowanego (Starlight Park).

Na półwyspie Hunts Point część inwestycji pierwszej fazy projektu to realizowane w pasach drogowych ciągi rowerowe, z tego względu ważnym partnerem projektu jest zarządca tych terenów – miejskie Biuro Transportu. Ponadto, dzięki temu, że wizja przekształcenia półwyspu w obszar bardziej przyjazny mieszkańcom powoli zaczyna być również dzielona przez działające tam przedsiębiorstwa, jedno z nich przeznaczyło pod realizację zielonego szlaku pas terenu o szerokości 30 stóp (9 metrów) wzdłuż granicy swojego terenu.

Źródła finansowania

Organizacja Bronx River Alliance działa opierając się na stałej współpracy z Biurem Parków i Rekreacji, które gwarantuje jej siedzibę oraz wynagrodzenia dla dwóch osób będących jednocześnie pracownikami biura. Dodatkowe finansowanie koalicja zdobywa jako organizacja pozarządowa. Natomiast Sustainable South Bronx, nie mając komfortu stałej współpracy z jednostką publiczną, rozwijało koalicję South Bronx Greenway Partnership

wykorzystując grant otrzymany z ‘Robert Wood Johnson Foundation’. W obu wypadkach są to środki przeznaczane na administrację, stałą opiekę nad projektami, prace planistyczne i organizację wydarzeń o charakterze społeczno-promocyjnym.

Samo wdrażanie przekształceń jest już oparte na środkach i administracji publicznej. Grupy partnerskie wspierają miejskie biura w pozyskiwaniu środków z budżetów stanowych i federalnych, które razem z budżetem miasta stanowią główne źródła finansowania.

Projekty realizowane w Południowym Bronxie mają raczej małą szansę na pozyskanie hojnych prywatnych darczyńców, jest to bowiem bardzo uboga dzielnica. Wyjątki stanowią jednak niektóre firmy działające na półwyspie Hunts Point, które okazały się gotowe przeznaczyć znaczne fundusze na realizację zielonego szlaku¹¹¹. W 2005 roku New York Times podał, że na Hunts Point wprowadziły się dwa przedsiębiorstwa związane z przemysłem spożywczym. Jeden z nich, „Anheuser-Busch zainwestuje milion dolarów w projekty społeczne, w tym w budowę Zielonego Szlaku Południowego Bronxu”¹¹².

Zarządzanie i utrzymanie

Ważnym rozdziałem działalności organizacji społecznych wspierających powstawanie zielonych szlaków jest ich zaangażowanie w opiekę nad powstającymi elementami założenia. Odpowiedzialnie działające grupy społeczne nie tylko inicjują projekty, nie tylko podsycają społeczne zapotrzebowanie na ich realizację, ale też odpowiedzialnie przejmują opiekę nad nimi. Stała społeczna opieka ma też znaczenie w kontekście budowania głębszego emocjonalnego związku użytkowników z przestrzenią, wzmocnienia poczucia bycia gospodarzem i kształtowania postawy współodpowiedzialności.

W przypadku obu szlaków rolę tę, chociaż w różnym stopniu, odgrywają wszystkie organizacje zaangażowane w projekt. Liderami są jednak Bronx River Alliance, działająca na odcinku wzdłuż rzeki oraz Sustainable South Bronx opiekująca się odcinkiem południowym szlaku. Obie organizacje pozyskują dodatkowe środki pochodzące z programów dla organizacji pozarządowych i w ten sposób wspierają miejskie biura w prowadzeniu prac pie-

¹¹⁰ Tamże, s. 135.

¹¹¹ Tamże, s. 130.

¹¹² W. Hu, 2 Companies Plan to Expand And Add Jobs in Hunts Point, “The New York Times” 2.12.2005.

lęgnacyjnych, konserwacyjnych, w sprzątaniu terenów i dbaniu o bezpieczeństwo.

W porównaniu z instytucjami administracji publicznej, organizacje społeczne o wiele efektywniej pozyskują i koordynują prace wolontariuszy. Wiceszefowa Bronx River Alliance szczególnie podkreśla ten najbardziej społeczny aspekt ich działalności: „Kochamy wolontariuszy i zawsze potrzebujemy wolontariuszy na rzece Bronx, tam jest tak wiele do zrobienia. Mamy Grupę Pielęgnacyjną, która liczy 10 osób mieszkających w Bronxie, które pracują nad rzeką każdego dnia sadząc drzewa, czyszcząc brzegi...”¹¹³. Wolontariusze gromadzą też informacje o jakości wody w różnych punktach rzeki, cały czas monitorują jej stan. Chętni, którzy chcieliby zająć się konkretnym odcinkiem rzeki, np. wokół miejsca ich zamieszkania, przechodzą proste szkolenie i dostają sprzęt.

Podobnie do Bronx River Alliance działa Sustainable South Bronx, która „jest również powołana do pielęgnowania i upiększania istniejącego zielonego szlaku. Zatrudniamy pełnoetatowego Gospodarza Zielonego Szlaku (*Greenway Steward*), którego zadaniem jest, aby drzewa, krzewy i inne składniki Zielonego Szlaku były zdrowe i oczyszczone”¹¹⁴.

Dodatkowo obie organizacje wzbogacają program przestrzeni publicznych w przygotowywane wydarzenia kulturalne, rekreacyjne i społeczne. Głównym, corocznym wydarzeniem organizowanym przez Bronx River Alliance jest opisany wcześniej performance ‘Golden Ball Festival’, który z czasem przekształcony został w ‘Bronx River Festival’. Ponadto organizowane są spływy kajakowe, wycieczki rowerowe, koncerty, projekcje filmów czy akcje zachęcające do wspólnego sadzenia drzew i oczyszczania rzeki¹¹⁵. Także South Bronx Greenway Partnership prowadziło liczne kampanie społeczne prezentujące Południowy Bronx jako miejsce o potencjale rekreacyjnym i promujące wdrażane przekształcenia: biegi planowaną trasą zielonego szlaku, rajdy rowerowe, wydarzenia dla miłośników spacerów, kajakarzy i wędkarzy, a także festiwale muzyczne i inne. Partnerstwo współpracowało także z Bronx River Alliance przy organizacji ‘Golden Ball Festival’¹¹⁶.

Partnerzy / Własności terenów

Działania społeczne na terenach, które są własnością miejskich biur, nie mogą być prowadzone bez uzgodnienia z zarządcą terenu. Z tego powodu w o wiele lepszej sytuacji jest Bronx River Alliance, które utrzymuje bardzo bliską współpracę z Biurem Parków i Rekreacji, nie potrzebuje więc uzgadniania prowadzonych przez siebie działań z odpowiadającym za sprawy rzeki i jej nabrzeży przedstawicielem biura, ponieważ funkcję tę pełni sama szefowa organizacji. Z drugiej strony, zachęcanie wolontariuszy do pomocy organizacji, która sprawia wrażenie części administracji publicznej, jest coraz trudniejsze: „Początkowo wszystkie działania wokół rzeki były prowadzone przez mieszkańców, ale z czasem, po ustanowieniu Bronx River Alliance, sytuacja zmieniła się i teraz organizacja opiera się w dużym stopniu na pracy etatowych pracowników”¹¹⁷.

Źródła finansowania

W przypadku realizacji miejskich przestrzeni publicznych nie wystarczy samo ich zbudowanie. Sprawą kluczową okazuje się późniejsze zarządzanie i utrzymanie, które wymaga stosownych możliwości organizacyjnych oraz stałych środków finansowych. „Podstawowy problem jest taki, że nie wystarczy tylko zdobyć fundusze na realizację, ale trzeba później ponosić stałe koszty utrzymania nowych parków. Dlatego Biuro Parków i Rekreacji nie chce nowych przestrzeni zielonych, jeśli nie ma gwarancji finansowania ich późniejszego utrzymania”¹¹⁸.

Grupy realizujące najbardziej prestiżowe przestrzenie publiczne w mieście Nowy Jork, takie jak Central Park Conservancy czy Friends of the High Line, mogą stale liczyć na hojnych darczyńców nawet wśród prywatnych osób. Jednak sytuacja w Południowym Bronxie jest inna: „To jest fundamentalny problem, jaki mamy od długiego czasu: jeśli nie jest to duży, wymyślny projekt prezentujący wartość dla turystów i ludzi biznesu, będzie zapomniany. A nasze parki służą jedynie ludziom stąd”¹¹⁹.

Jednym z wyjątków jest Barry Segal Family Foundation, która w 2007 roku wspólnie z Clinton Global Initiative, przeznaczyła 300 tysięcy dolarów

¹¹³ M. Greenfield, op. cit.

¹¹⁴ www.ssbx.org, odczyt 10-12.2013.

¹¹⁵ www.bronxriver.org, odczyt 10-12.2013.

¹¹⁶ *South Bronx Greenway Partnership...*, op. cit. s. 13-16.

¹¹⁷ J. Linton, op. cit.

¹¹⁸ J. Byron, op. cit.

¹¹⁹ wypowiedź Majory Carter cytowana za: D. Gonzalez, *Carving Out Havens and Fading Down the Sceptics*, “The New York Times” 08.05.2007.

na prowadzenie przez trzy lata szkoleń i koordynacji Gospodarzy Zielonych Szlaków, które to działania gwarantowałyby utrzymanie Zielonego Szlaku Południowego Bronxu, w tym parku Hunts Point Riverside Park¹²⁰.

Podsumowanie

W przedstawionym powyżej omówieniu realizowanego w Bronxie Zielonego Szlaku pojawiło się wiele postaci, organizacji, budowanych koalicji, sporządzanych planów i organizowanych akcji. Wiele z nich nie było ze sobą skoordynowanych, niektóre traktowane były wręcz jako niezależne od siebie projekty. To rozproszenie na poziomie organizacyjnym nie tylko stanęło na przeszkodzie realizacji założenia jako spójnej całości, ale też było przyczyną zasadniczych problemów w realizacji południowego odcinka szlaku.

Źródłem takiego stanu rzeczy należy upatrywać w niemożności strony społecznej do zbudowania pełnego porozumienia, które reprezentowane byłoby przez jedną, najlepiej powołaną wyłącznie do realizacji tego konkretnego celu, organizację. Na podstawie powyższego opisu można wyodrębnić cztery główne tego przyczyny:

1. Pierwsze opracowania planistyczne, w których odcinek wokół półwyspu Hunts Point w ogóle nie był przewidywany do realizacji. Nie można jednak traktować tego czynnika jako decydującego, były to bowiem jedynie wstępne opracowania koncepcyjne, które w wyniku późniejszych nacisków grup społecznych były modyfikowane. Sami autorzy tych planów traktowali je jako inicjujące zaledwie proces planistyczny, który nabrać miał realnych kształtów dopiero w wyniku prowadzonych na poziomie lokalnym konsultacji społecznych;
2. Układ charakterystycznych elementów topograficznych terenu, które były podstawą budowania tożsamości projektów. Należy jednak zauważyć, że nie jest wcale tak, aby rzeka Bronx miała swoje ujście w miejscu, gdzie powstał Hunts Point Riverside Park – rzeka opływa jeszcze znaczący kawałek półwyspu (około 25 proc. długości linii nabrzeża). Sam odcinek szlaku wokół półwyspu identyfikowany jest natomiast z całym obszarem

Południowego Bronxu, w którym mieszczą się też wszystkie realizowane przez Bronx River Alliance parki Zielonego Szlaku Rzeki Bronx;

3. Cele i pola działań organizacji, z których żadna nie była statutowo powołana do realizacji samego Zielonego Szlaku. W każdej z organizacji projekt szlaku, nawet jeśli był jednym z priorytetowych, bywał podporządkowywany celom odrębnym;
4. Konflikty personalne, wśród których uwagę zwraca się przede wszystkim na konflikty narosłe wokół osoby Majory Carter.

Z czterech wymienionych przyczyn, dwie pierwsze bez wątpienia utrudniały i komplikowały sytuację, nie miały one jednak decydującego znaczenia. Rozstrzygające wydają się być dwa pozostałe czynniki.

Jak zauważa Erika Svendsen, „wciąż istnieje zawaolowane pragnienie po stronie władzy, aby to Bronx River Alliance wzięło na siebie odpowiedzialność za prowadzenie projektu Zielonego Szlaku Południowego Bronxu”¹²¹. Przez lata działalności organizacja ta wyrobiła sobie bardzo dobrą opinię zarówno po stronie rządowej, jak i wśród lokalnych organizacji pozarządowych. Co prawda Maggie Scott Greenfield dyplomatycznie zwraca uwagę na to, że z racji charakteru otoczenia obu szlaków i struktury własnościowej terenów, „Bronx River Alliance współpracuje z Biurem Parków i Rekreacji, natomiast Zielony Szlak Południowego Bronxu to projekt Economic Development Corporation i Biura Transportu”¹²². Nie wydaje się to jednak aż tak istotna kwestia, ponieważ na przykład przy realizacji odcinka Zielonego Szlaku Rzeki Bronx pomiędzy Westchester Avenue i East Remont Avenue Bronx River Alliance i Biuro Parków i Rekreacji współpracują właśnie z miejskim Biurem Transportu¹²³.

Konfliktową postawę Majory Carter można traktować jako wyraz jej osobistej ambicji i niezdolnego do kompromisu charakteru. Można jednak również przyjąć, że Carter strzegła po prostu spraw priorytetowych dla mieszkańców Południowego Bronxu. Na ten aspekt zwraca też uwagę Erika Svendsen wspominając moment pogorszenia współpracy pomiędzy Sustainable South Bronx a Economic Development Corporation na etapie opracowywania poprawek do Hunts Point Vision Plan w 2005 roku. Svend-

¹²⁰ *Hunts Point Riverside Park...*, op. cit., s. 60.

¹²¹ E. Svendsen, op. cit., s. 146.

¹²² M. Greenfield, op. cit.

¹²³ J. Byron, M. Greenfield, op. cit., s. 2.8.

sen podaje, że bezpośrednim powodem pogorszenia się relacji pomiędzy partnerami był w rzeczywistości sprzeciw Carter przeciwko proponowanym poprawkom, w ramach których część terenów, początkowo określonych jako zielone, miała zostać przeznaczona pod budowę niechcianego przez mieszkańców nowego stadionu zespołu New York Yankees¹²⁴.

Podsumowując, należy zadać pytanie, czy taka burzliwa historia projektu i będące jej konsekwencją rozbitcie założenia można oceniać jednoznacznie negatywnie. Przede wszystkim, gdyby społeczne organizacje nie podjęły aktywnie tematu, być może duża część zielonego szlaku w ogóle by nie powstała. Prawdą jest też, że zrealizowanie szlaku nie było dla organizacji społecznych celem samym w sobie, co znacząco obniżyło ich skuteczność. Z drugiej strony, idea zielonych szlaków zakłada właśnie taki szeroki horyzont działania – ich realizacja powinna być środkiem do osiągnięcia szerszych celów społeczno-środowiskowych. Być może więc ten pełen konfliktów proces jest ostatecznie dobrym przykładem, a wynik tak rozwijanego projektu, chociaż dłużej trzeba będzie na niego czekać, stanie się o wiele bardziej społecznie i środowiskowo zrównoważony.

Kalendarium

- | | |
|--|--|
| <p>1974 powstaje Bronx River Restoration Project,</p> <p>1993 The Point włącza do współpracy Pratt Center for Community Development,</p> <p>1997 Jenny Hoffner inicjuje powstanie koalicji Bronx River Working Group,</p> <p>1997 The Point włącza do współpracy kongresmana Jose Serrano,</p> <p>1998 Majora Carter (z ramienia The Point) otrzymuje pierwszy grant na oczyszczenie miejsca dzisiejszego parku Hunts Point Riverside Park,</p> <p>1999 Bronx River Working Group publikuje Bronx River Action Plan,</p> <p>1999 powstaje Southern Bronx River Watershed Alliance,</p> <p>2001 Bronx River Working Group powołuje organizację Bronx River Alliance,</p> <p>2001 Majora Carter zakłada organizację Sustainable South Bronx,</p> | <p>2003 Sustainable South Bronx inicjuje powstanie koalicji South Bronx Greenway Partnership,</p> <p>2003 EDCNYC inicjuje powstanie Hunts Point Task Force,</p> <p>2004 Hunts Point Task Force publikuje Hunts Point Vision Plan,</p> <p>2006 Bronx River Alliance publikuje Bronx River Greenway Plan,</p> <p>2006 Hunts Point Task Force publikuje South Bronx Greenway Master Plan,</p> <p>2006–13 otwierane są kolejne parki: Hunts Point Riverside Park, Barretto Point Park, Soundview Park, Concrete Plant Park i Starlight Park.</p> |
|--|--|

Bibliografia

- J. Ahern, *Greenways in the USA: Theory, Trends and Prospects*, w: *Ecological Networks and Greenways. Concept, Design, Implementation*, R. Jongman, G. Pungetti, Cambridge University Press 2004, s. 34-55.
- F. Barringer, *Shift for Urban Renewal: Nurture the Grass Roots*, "The New York Times" 29.11.1992.
- J. Byron, wywiad przeprowadzony przez autora 12.09.2013.
- J. Byron, Greenfield Maggie, *Bronx River Greenway Plan*, Bronx River Alliance, New York 2006.
- L. Cox, wywiad w serwisie BronxnetOPEN 2011, <http://www.youtube.com/watch?v=nrkzafUKk-0>, odczyt 11.12.2013.
- A. Davidson, *Why Can't the Bronx Be More Like Brooklyn?*, "The New York Times" 10.07.2012.
- J. Fábos, *Introduction and Overview: the Greenway Movement, Uses and Potentials of Greenways*, "Landscape and Urban Planning" 33, 1995, s. 1-13.
- M. Fernande, *In the Bronx, Blight Gave Way to Renewal*, "The New York Times" 5.10.2007.
- A. J. Filip, *Wielkoprzestrzenne założenia urbanistyczne w czasach urbanistyki społecznej. Bariery i możliwości rozwoju*, w: *Metamorfozy przestrzeni – idea, treść, forma*, Fundacja Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014, s. 27-33.
- D. Gonzalez, *In the South Bronx, the Grass Roots Grow Up; Organizations Born in Protest Uncomfortably Find They're Now the Establishment*, "The New York Times" 7.01.1993.
- D. Gonzalez, *Carving Out Havens and Fading Down the Skeptics*, "The New York Times" 08.05.2007.
- D. Gonzalez, *A Bronx Oasis With a Gritty, Industrial Past*, "The New York Times" 15.07.2011.
- R. Gratz, *The Battle for Gotham. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, Nation Books, New York 2010.

¹²⁴ E. Svendsen, op. cit., s. 137.

- M. Greenfield, wywiad w serwisie The Bronx Journal 2012, <http://www.youtube.com/watch?v=EHIIMS3IAP4>, odczyt 11.12.2013.
- M. Greenfield, wywiad przeprowadzony przez autora 12.09.2013.
- N. Gronewold, *Bronx Activists Trying to Turn Park Projects, Stimulus Cash Into Economic Engines*, "The New York Times" 15.04.2010.
- P. Hall, *Cities of Tomorrow*, Basil Blackwell, Oxford, Cambridge 1990.
- P. Hellmund, D. Smith, *Designing Greenway. Sustainable Landscapes for Nature and People*, Island Press, Washington, Covelo, London 2006.
- M. Holloway, *The Green Power Broker*, "The New York Times" 14.12.2008.
- W. Hu, *2 Companies Plan to Expand And Add Jobs in Hunts Point*, "The New York Times" 2.12.2005.
- W. Hu, *Fighting the Image of the 'Burning' Borough*, "The New York Times" 2.06.2013.
- Hunts Point Riverside Park*, Bruner Foundation, Inc. 2009.
- Hunts Point Vision Plan*, Hunts Point Task Force, City of New York 2004.
- I am the Bronx River*, film organizacji Bronx River Alliance 2010, <http://www.youtube.com/watch?v=Q8v63Iq62Ak>, odczyt 11.12.2013.
- M. Kimmelman, *River of Hope in the Bronx*, "The New York Times" 19.07.2012.
- D. Kłosek-Kozłowska, *Ochrona wartości kulturowych miast a urbanistyka*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2007.
- A. Kober, *Connecting Communities to Their River*, <http://www.americanrivers.org> 2011, odczyt 12.12.2013.
- J. Linton, wywiad przeprowadzony przez autora 7.09.2013.
- Maintenance Funding Recommendations for the South Bronx Greenway*, Columbia University 2007.
- A. Majer, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.
- Mindlin Alex, *It's a Dump, but People Can Dream*, "The New York Times" 21.05.2006.
- New York City Comprehensive Waterfront Plan. Reclaiming the City's Edge*, Department of City Planning, City of New York 1992.
- J. Rooney, *Organizing the South Bronx*, State University of New York Press, Albany 1995.
- C. Rosenblum, *Boulevard of Dreams. Heady Times, Heartbreak, and Hope along the Grand Concourse in the Bronx*, New York University Press, New York, London 2009.
- R. Searns, *The Evolution of Greenways as an Adaptive Urban Landscape Form*, "Landscape and Urban Planning" 33, 1995, s. 65-80.
- K. Sepulveda, wywiad w serwisie The Bronx Journal 2012, <http://www.youtube.com/watch?v=EHIIMS3IAP4>, odczyt 11.12.2013.
- D. Slattery, *It's High Time to Talk About the Anticipated Gentrification of the South Bronx*, "New York Daily News" 4.12.2013.
- South Bronx Greenway Partnership. Evaluation of Active Living by Design 2003-2008*, Sustainable South Bronx 2008.
- E. Svendsen Erika, *Civic Environmental Stewardship as a Form of Governance in New York City*, rozprawa doktorska, Columbia University, Nowy Jork 2010.
- The Bronx Greenway Plan*, Bronx Borough Board Greenway Committee 1993.
- The Bronx in Brief*, The Bronx County Historical Society, <http://www.bronxhistoricalsociety.org/bxbrief>, dostęp: 27.11.2013.
- P. Wall, *A Long-Delayed Path from The Bronx to Randall's Island May Soon Be Built*, "DNAinfo New York" 13.09.2013.
- A. Walmsley, *Greenways and the Making of Urban Form*, "Landscape and Urban Planning" 33, 1995, s. 81-127.
- Strony WWW organizacji: www.prattcenter.net, www.bronxriver.org, www.cityparksfoundation.org, www.nyc.gov/html/dcp, www.nycedc.com, www.nycgovparks.org, www.southbronxvision.org, www.ssbx.org, www.thepoint.org, odczytano 10-12.2013.

Artur Jerzy Filip, mgr inż. arch.
doktorant na Wydziale Architektury
Politechniki Warszawskiej