

**MIASTO • METROPOLIA • REGION**

redakcja Piotr Lorens  
i Izabela Mironowicz

**WYBRANE TEORIE  
WSPÓŁCZESNEJ URBANISTYKI**

MIASTO • METROPOLIA • REGION

# **Wybrane teorie współczesnej urbanistyki**

Pod redakcją  
Piotra Lorensa i Izabeli Mironowicz

Akapit-DTP  
Gdańsk 2013

**Redaktor serii skryptów „Miasto • Metropolia • Region”:**

dr hab. arch. Piotr Lorens

**Redaktorzy naukowi tomu:**

dr hab. arch. Piotr Lorens

dr arch. Izabela Mironowicz

**Recenzenci:**

prof. dr hab. inż. Tomasz Parteka

dr hab. arch. Tomasz Ossowicz, prof. PWr.

**Redaktor:**

mgr Ludwik Biegański

**Projekt okładki:**

dr arch. Paulina Borysewicz

**Zdjęcie na okładkę:**

dr arch. Maciej Chojnacki

© Copyright by Politechnika Gdańska, 2013



**KAPITAŁ LUDZKI**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI  
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Skrypt został przygotowany w ramach Projektu „Rozwój Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej poprzez zbudowanie nowej oferty kształcenia w zakresie gospodarki przestrzennej”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego; Umowa o dofinansowanie nr: UDA-POKL 04.01.01–00–237/08–00 z dnia 27.03.2009 r.

**Niniejsza publikacja jest rozpowszechniana bezpłatnie.**

Opracowanie redakcyjne i przygotowanie do druku:

Akapit-DTP Elżbieta Albinowska, akap.dtp@interia.pl

Druk:

EXPOL P. Rybiński, J. Dąbek Spółka Jawna

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek, tel./fax (54) 232 37 23, 232 48 73

ISBN 978-83-64333-03-3

# WPROWADZENIE

Publikacja jest kolejną już pozycją z serii skryptów pod wspólnym tytułem Miasto • Metropolia • Region realizowaną w ramach projektu „Rozwój Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej poprzez zbudowanie nowej oferty kształcenia w zakresie gospodarki przestrzennej”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

Skrypty są przeznaczone dla studentów pierwszego, drugiego i trzeciego stopnia kształcenia oraz słuchaczy studiów podyplomowych z zakresu gospodarki przestrzennej, architektury i urbanistyki oraz innych kierunków pokrewnych, zajmujących się szeroko pojętą tematyką urbanistyczną. Zostały pomyślane także jako podręcznik dla samorządów, przedsiębiorców, liderów lokalnych społeczności oraz innych osób zainteresowanych tą problematyką od strony praktycznej.

W ramach serii przygotowano pozycje stanowiące opracowania zbiorowe dotyczące takich zagadnień jak rewitalizacja urbanistyczna, kształtowanie przestrzeni publicznych, zarządzanie rozwojem przestrzennym miast czy wreszcie realizacja przedsięwzięć urbanistycznych dużej skali. Ten tom poświęcony jest natomiast zagadnieniu nieco odmiennemu – mianowicie kwestii współczesnych teorii kształtowania przestrzeni miejskich. Tym samym koniecznym stało się – z natury rzeczy w sposób wybiórczy – przedstawienie szeregu, często ze sobą konkurujących, poglądów na procesy kształtowania miasta. Materiał został przygotowany w sposób mający na celu ułatwienie zapoznania się Czytelnika z omawianymi zagadnieniami w kontekście rozwoju współczesnej urbanistyki – a więc od końca XIX wieku po czasy obecne.

Zróżnicowanie tekstów uzyskano dzięki współpracy z kilkoma Autorami, stosującymi rozmaite podejścia badawcze i posiadającymi bogate doświadczenia praktyczne. Reprezentują oni różne ośrodki naukowe a w swojej pracy naukowej zajmują się na co dzień problematyką współczesnych nurtów w teorii urbanistyki. Publikacja z pewnością nie wyczerpuje tego złożonego tematu, lecz pozwala sądzić, iż zgromadzony w niej i przedstawiony w sposób usystematyzowany materiał prezentuje wiele ważnych zagadnień z tego zakresu.

Można też mieć nadzieję, że połączenie treści właściwych dla podręcznika z cechami publikacji adresowanej do profesjonalistów sprawiło, że powstała ciekawa propozycja czytelnicza, do której sięgną z zainteresowaniem nie tylko studenci ale także fachowcy-praktycy.

*Piotr Lorens  
Izabela Mironowicz*

Gdańsk – Wrocław, sierpień 2012

# CZĘŚĆ I

## KSZTAŁTOWANIE STRUKTURY MIASTA. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

# 1. WSPÓŁCZESNE TRENDY ZMIAN W STRUKTURZE I FUNKCJONOWANIU MIAST

## 1.1. GENEZA WSPÓŁCZESNYCH PRZEOBRAŻEŃ STRUKTURY MIAST

Współczesne przemiany struktur miejskich wynikają ze zmian społeczno-kulturowych i polityczno-gospodarczych, które zachodzą w warunkach narastających procesów globalizacji. Dotyczą one różnych aspektów funkcjonowania miasta, zmiany jego roli w świecie a także będącej tego następstwem ewolucji ich struktury wewnętrznej.

Równie wielkie znaczenie – w tym przypadku dla formy architektonicznej miasta i jego przestrzeni publicznych – mają przemiany ostatnich dziesięcioleci w odniesieniu do teorii architektury i urbanistyki. Możemy je określić wspólnym mianem tendencji postmodernistycznych, stanowiących echo głębszych przemian kulturowych.

Obserwowane procesy i powstające teorie nie są od siebie odseparowane, wręcz przeciwnie, wywierają na siebie wzajemnie ogromny wpływ, przyczyniając się do przemian przestrzeni publicznej miast i jej estetyki. Uznać je można także za najważniejsze czynniki wpływające na rozwój przestrzeni tematycznych we współczesnych miastach.

Współczesne przeobrażenia struktury miast mogą być więc ujmowane w odniesieniu do szeregu czynników. Decydujące znaczenie ma jednak analiza sił sprawczych prowadzących do rozwoju współczesnych form przestrzennych, w tym – w szczególności – przestrzeni publicznych. Z tego powodu, na tle skrótowo opisanego zjawiska globalizacji przeanalizowano dwie grupy miast: północnoamerykańskie i polskie. Analiza przeobrażeń miast północnoamerykańskich wskazuje na genezę samego zjawiska oraz niejako „naturalny” proces jego rozwoju. Natomiast analiza przeobrażeń miast polskich, wraz z zarysowanym na ich tle rozwojem modelu miasta postsocjalistycznego, pozwala na określenie specyficznych czynników sprzyjających rozwojowi nowych form przestrzennych w strukturach miasta europejskiego. Podsumowaniem tej części pracy jest szereg obserwacji dotyczących procesu rozwoju miast doby globalizacji<sup>1</sup>, czyli możliwego dalszego przebiegu ich ewolucji.

---

<sup>1</sup>Należy tu odróżnić miasta „globalne” od miast „doby globalizacji” – pierwsze z nich to stosunkowo nieliczne wielkie ośrodki o znaczeniu ekonomicznym i kulturowym w skali globalnej. Natomiast terminem miast „doby globalizacji” opisać należy znacznie szerszą grupę ośrodków, których struktura ulega ewolucji pod wpływem zjawisk globalizacyjnych.

## 1.2. WPŁYW ZJAWISK GLOBALIZACYJNYCH

Globalizacją nazywamy proces zagęszczania i intensyfikowania się powiązań i zależności ekonomicznych, finansowych, politycznych, militarnych, kulturowych i ideologicznych między społecznościami ludzkimi, który prowadzi do uniformizacji świata w tych wszystkich zakresach i odzwierciedla pojawiające się więzi społeczne, solidarność i tożsamość w skali ponadlokalnej i ponadnarodowej (Sztompka, 2002). Proces ten uważa się za konsekwencję nowoczesności, rozumianej przez socjologów i geografów jako system wytwarzania dóbr, którego elementami są konkurencja rynkowa i urynkowanie siły roboczej. Globalizację uznaje się za główną siłę dynamizującą światową ekonomię, a widząc w niej kombinację szeregu rozmaitych procesów, dynamizację procesów urbanizacji. Jej skutki mają zaś znaczenie nie tylko dla przestrzeni i gospodarki, ale przede wszystkim dla społeczeństwa (Keil, Ronneberger, 2000). Zależności te wyjaśnia m.in. Anthony Giddens: „...Możliwa dzięki nowoczesności globalizacja działalności ludzkiej jest pod pewnymi względami procesem rozwoju więzi o autentycznie światowym zasięgu, takich jak globalny system państw albo międzynarodowy podział pracy. Jednakże w ogólnym znaczeniu pojęcie globalizacji najlepiej rozumieć jako wyraz fundamentalnych aspektów rozsuwania czasu i przestrzeni. Globalizacja dotyczy splotów społecznych wydarzeń i relacji «na odległość» z kontekstami lokalnymi...” (Giddens, 2002, s. 30–31).

Globalizacja wiąże się przede wszystkim z przemianami gospodarczymi, które wynikają z wytworzenia się jednego światowego rynku dóbr i usług (Markowski, Stasiak, 2003). Wśród efektów tych przemian jest ogólnoswiatowa ekspansja tzw. kultury zachodniej. Jej rozwój skutkuje postępującą uniformizacją i zarazem regresem kultur lokalnych. W tym samym czasie kultura zachodnia, w wyniku rozprzestrzeniania się na całym globie, ulega znaczącym uproszczeniom i zubożeniom, a nawet degradacji. Dzieje się tak, gdyż najłatwiej przyjmują się najprostsze, najbardziej powierzchowne, najbardziej prymitywne fragmenty kultury (Sztompka, 2002). Proces ten prowadzi też do bezkrytycznego kopiowania pewnych gotowych wzorców kształtowania przestrzeni, stanowiących swoiste „ikony” kulturowe. Takimi wzorcami bywają także przestrzenie publiczne.

Należy jednak zwrócić uwagę, że dzięki procesom globalizacyjnym pojawiło się zjawisko promocji niektórych kultur lokalnych, chociaż są one przy tym często banalizowane. W efekcie, niektóre lokalne tradycje czy sposoby kształtowania przestrzeni są powielane w innych krajach czy miejscach, co zresztą jest jednym ze źródeł powstawania przestrzeni o zaplanowanej tematyce (tzw. tematykacji przestrzeni).

Skutki procesów globalizacyjnych wywołują krytykę, jako że, zdaniem Piotra Sztompki (2002), „istnieje wiele dowodów na tezę, iż [globalizacja] prowadzi do degradacji całego bogactwa kultur lokalnych, a także że umasowienie kultury prowadzi do obniżenia jakości treści kulturowych, sprowadzenie ich do najniższego wspólnego mianownika, schlebienie najbardziej prymitywnym gustom. Z drugiej strony jednak, globalizacja powoduje nadzieje na modernizację i wywołuje dążenie do doświadczenia krajów najbardziej rozwiniętych. Prowadzi to do gotowości przyjęcia zachodnich wzorców kulturowych jako symboli awansu czy emancypacji. Wiąże się także z bezkrytyczną idealizacją takich wzorców i ich masowym naśladownictwem”. Dobrym uzupełnieniem tej wypowiedzi jest także stwierdzenie Jeana Baudrillarda (2001, s. 24): „...Stoimy przed układem złożonym z trzech punktów, są to: globa-

lizacja wymiany, uniwersalizm wartości i odrębności form (języki, kultura, jednostki, charaktery, lecz także ryzyko, przypadek itd. – wszystko to, co uniwersalizm według swego prawa wyłącza jako wyjątek lub anomalie). Obecnie sytuacja zmienia się i radykalizuje w miarę, jak wartości uniwersalne tracą swą władzę i prawomocność. (...) Ale zwycięska globalizacja znosi wszystkie różnice i wszelkie wartości, ustanawiając doskonale obojętną (a)kulturę...”.

Zjawisko globalizacji koncentruje się głównie w miastach. W nich najbardziej odczuwa się także jego konsekwencje. Kształtuje się także nowa struktura powiązań przestrzennych, wynikająca, z jednej strony, z korzyści wielkich miast i ich obszarów peryferyjnych, a z drugiej strony, z ekspansją sieci wymiany w skali międzynarodowej (Harańczyk, 1998). W ten sposób rodzi się nowy model „miasta globalnego”, w którym występuje m.in. wzrost zróżnicowań społeczno-przestrzennych i znaczne rozszerzenie nielicznych dotychczas obszarów skrajnej nędzy i bogactwa w miastach<sup>2</sup> (Sassen, 2001; Węclawowicz, 2002). Powstanie „miasta globalnego” spowodowało także wytworzenie nowych relacji pomiędzy uczestnikami światowej gry ekonomicznej. Obecnie to już nie państwa ze sobą konkurują, ale właśnie miasta, a konkurują zarówno o kapitał (inwestycje, miejsca pracy), jak i o wielkie wydarzenia, jak olimpiady czy festiwale. Szczególnym przedmiotem konkurencji pomiędzy miastami jest także wymiana turystyczna (Sassen, Roost, 1999). Miasta konkurują również o wykształcone elity, uzyskujące wysokie wynagrodzenia.

Dla zagwarantowania pomyślnego rozwoju w długim okresie władze miast północno-amerykańskich i europejskich przyjmują z reguły swoiste zasady polityki prorozwojowej. Niezależnie jednak od owej polityki, miasta globalne muszą dysponować odpowiednim potencjałem, aby zostać uznane za miasta sukcesu w globalnej sieci – a więc znaleźć się wśród miast wiedzy, innowacji, konsumpcji (Musterd, 2003). Kluczowym czynnikiem tworzącym ten potencjał są często rozmaite projekty o znaczeniu prestiżowym. Bywają one związane ze wspomaganiami fizycznej, ekonomicznej i kulturalnej restrukturyzacji centrów miast lub obszarów śródmiejskich. Często bywają także nazywane „projektami flagowymi”, stanowiącymi zaczątek szerszej zakrojonych przekształceń w skali ogólnomiejskiej lub lokalnej (Loftman, Nevin, 2003; Zuziak, 1998; Lorens, 2001a, 2001b, 2002). Wiele z tych „projektów flagowych” wiąże się z transformacją przestrzeni publicznych miast, gdyż po to, by konkurować, muszą „gwarantować osadzenie w określonym czasie i przestrzeni” jako przeciwstawienie „bezmiejskości” doby globalizacji. W rezultacie miasta usiłują wzbogacić tożsamość estetyczną obszarów ważnych symbolicznie, szczególnie centrów miast. Starają się odszukać stabilne tradycje, które mogą być kontynuowane w przyszłości – zarówno jako retrospektywa przeszłości, jak i sposób na zdefiniowanie przyszłości. Starają się w ten sposób przezwyciężyć ryzyko utraty zachowania tożsamości.

Miasta starają się osiągnąć wyróżniającą się pozycję poprzez m.in. kreowanie „śródmiejskiej miejskości» życia na ulicy, aranżowanie festiwali lub poprzez organizowanie letnich programów kulturalnych, które są darmowe i na świeżym powietrzu” (Goschel, 2003). Tak więc miasta poszukują swego indywidualnego charakteru, tożsamości kulturowej,

---

<sup>2</sup>Interesujący głos w dyskusji nad teorią miasta globalnego zabrała Saskia Sassen (2001), która w kompleksowym ujęciu postawiła siedem hipotez, związanych z nowym rozmieszczeniem aktywności ekonomicznej w miastach i skutkami, jakie przynoszą dla jego struktury.



rozumianej jako jeden z czynników gwarantujących stabilny, długoterminowy rozwój. A w przypadku, gdy brakuje autentyków, to jedną z najprostszych dróg rozwiązania problemu jest zbudowanie ich namiastek, kopii. W tych poszukiwaniach często brak nurtu przeciwstawnego, czyli prób tworzenia nowoczesnej architektury i przestrzeni publicznych, wywierających swe piętno na obrazie danego miasta. Dlaczego tak się dzieje? Wydaje się, że odpowiedź na to pytanie jest złożona: projektantom, władzom miast i opinii publicznej brak wiary w atrakcyjność owych rozwiązań, w tym w możliwość przyczynienia się do wzmocnienia lokalnej tożsamości. Jeśli więc odwiedzimy szereg miast europejskich i porównamy formy architektoniczne ich nowoczesnych w charakterze przestrzeni publicznych, to okaże się, że tak naprawdę odróżnić je można jedynie poprzez nazwisko projektanta – z reguły sławy współczesnej architektury. Natomiast nie wyróżniają się one zazwyczaj jakąś wyjątkową cechą możliwą do odczytania jako „lokalny rys” w danym zespole. Skutek jest taki, że miasta i ich nowoczesne kompleksy publiczne upodabniają się do siebie w szybkim tempie, zarówno pod względem programowym jak i architektonicznym. Oglądając więc albumy ze zdjęciami nowych realizacji architektonicznych, bez przeczytania podpisu często nie jesteśmy w stanie nawet w przybliżeniu zdefiniować, z jakiego miasta dane zdjęcie pochodzi. Natomiast z dużo większym prawdopodobieństwem moglibyśmy określić nazwisko projektanta. Niestety, informacja ta nie jest nam na wiele przydatna – wielcy współczesnej architektury mogą pochwalić się przecież realizacjami rozsianymi po całym świecie (Lorens, 2004).

Z drugiej strony, procesy globalizacji, powodujące w zasadzie ujednoczenie architektury miast, przyczynić się mogą do sztucznego wzmacniania indywidualnego charakteru poszczególnych miejsc, tak aby mieszkaniiec lub odwiedzający zapamiętał je jako różne od innych. Wzrasta więc znaczenie miejsc jako obszarów o szczególnej tożsamości, często swojskim charakterze. Miejsce interpretować bowiem można jako przestrzeń oswojoną i zhumanizowaną, często także mówi się o „magii” miejsca. Należy przez to rozumieć miejsca magiczne poprzez ich autentyczność oraz właściwości mitotwórcze, sentymentalne (Rykiel, 2005). Jak już wspomniano, owa magiczność miejsca często jest związana z poczuciem swojskości, czyli poczuciem bycia u siebie, wśród swoich (Pawłowska, 2001).

Globalizacja wyraża się także wysokim wzrostem cen nieruchomości w obszarach centralnych miast, które pozostają pod jej wpływem. To, co w latach 80. XX wieku było już obserwowane w takich miastach jak Nowy York, Londyn czy Tokio, obserwujemy obecnie w wielu innych ośrodkach. Wynika to z gwałtownego rozwoju nowych firm sektora usługowego, świadczącego usługi na rzecz firm globalnych. Powoduje to, że tereny na obszarach śródmiejskich stają się przedmiotem obrotu na międzynarodowym rynku nieruchomości. Władze miast ze swojej strony, starają się przyciągnąć owe międzynarodowe inwestycje, stanowiące symbole rozwoju gospodarczego (Sassen, 2001).

W związku z rozwojem zjawiska globalizacji mówi się o mieście globalnym, choć nie oznacza to, że dostrzega się w nim zasadniczo nowy porządek przestrzenny. Odnotować jednak trzeba daleko idące zmiany związane z podziałami, różnicowaniem się dochodów i stylów życia poszczególnych grup społecznych, tendencją do wzajemnej izolacji a także przemianami przestrzeni publicznych (Marcuse, van Kempen, 2000b). Nie utraciły one bowiem – wbrew przewidywaniom teoretycznym – swego znaczenia; wręcz przeciwnie, „miejsca” wydają się być coraz bardziej ważne. Ale pamiętać należy, iż nie wszystkie miasta odniosły

sukces w tym procesie transformacji związanym z globalizacją gospodarki. Są i takie, które przegrały walkę o nowe technologie, miejsca pracy, jak i takie, które odniosły połowiczny sukces i ciągle zmagają się z poważnymi problemami (Musterd, 2003).

Gospodarka wolnorynkowa, globalizacja, wiążący się z nią neoliberalny kapitalizm, mobilność i indywidualizacja życia społecznego zniszczyły jednak tradycyjną przestrzeń publiczną. Tymczasem wzrosło zapotrzebowanie różnych grup społecznych na ten coraz radszy towar, jakim staje się przestrzeń publiczna, ale nie o charakterze uniwersalnym, a dostosowanym do potrzeb danej grupy. Zapotrzebowanie to prowadzi do świadomej produkcji znaczeń, tworzenia nastrojów i rozwoju przestrzeni tematycznych. Mają one na celu zapewnienie jak najbardziej różnorodnej i atrakcyjnej oferty spędzania wolnego czasu. Ale za tą pozorną różnorodnością kryje się koncentracja własności tego typu obszarów w rękach małej liczby wielkich korporacji. Prowadzi to – wbrew pozorom – do ujednolicenia i standaryzacji oferty.

Przykładem stać się może gwałtowny rozwój w w obszarach śródmiejskich Wielkiej Brytanii tzw. *Urban Entertainment Destinations*<sup>3</sup>, które obejmują kina, handel, gastronomię i życie nocne, a kluczowymi najemcami są: Disney Stores, Warner Brothers, TGI Fridays, Starbucks, Hard Rock Cafés, Planet Hollywoods (są to nazwy rozmaitych „sieciowych” sklepów i restauracji, oferujących zazwyczaj niszowy, ale zunifikowany i zestandaryzowany towar czy usługę o gwarantowanej jakości). Sukces tego typu skoncentrowanej rozrywki warunkowany jest brakiem równorzędnej propozycji oferowanej przez tradycyjne centra miejskie. Najśłynniejszą z nich jest Trocadero na Piccadilly Circus w Londynie. Dla realizacji nowych projektów wykorzystuje się także najróżniejsze „tematy”. Okazją do budowy parku tematycznego czy centrum handlowo-rozrywkowego stać się mogą nawet igrzyska olimpijskie – przykładem pomysł budowy parku tematycznego Mythos bazującego na mitologii greckiej. Trend ten dotarł wraz z transformacją społeczno-gospodarczą także do Polski. Przejawem globalizacji w naszych miastach jest pojawienie się międzynarodowych inwestorów i sieciowych centrów handlowych. Promowanie marek i tematyzacja stały się bowiem elementem centralnym strategii współczesnych firm globalnych (Chatterton, Hollands, 2003).

Kluczowym elementem współczesnych strategii miejskich coraz częściej stają się kolejne koncepty, będące pochodną globalizacji: **disneylandyzacja** i **makdonaldyzacja** (Miles, 2003a). Pierwszy z wymienionych powyżej konceptów – disneylandyzacja – wiąże się z prywatyzacją przestrzeni i jej „umagicznieniem”, a więc nadaniem wyidealizowanych form, w rzeczywistości nigdzie nie występujących. Kluczowym przykładem jest tu kompleks *Disneyland* na Florydzie<sup>4</sup>.

Natomiast makdonaldyzacja wzięła swoją nazwę od sieci barów szybkich dań, ale tym określeniem nazywany jest także proces, w ramach którego reguły rządzące pracą barów szybkich dań stają się także wyznacznikiem sposobu życia. Według George’a Ritzera (2003), Mc Donald’s jest podstawą jednego ze zjawisk, mających wpływ na współczesne społeczeństwo. Ma ono daleko szerszy zasięg niż miejsce, w którym się zrodziło – USA – i poza branżą szybkich dań. Wywiera ono wpływ na wiele różnych przedsięwzięć, a nawet na sposób życia

---

<sup>3</sup> Miejsca rozrywki miejskiej; pod tym pojęciem kryją się różnorodne propozycje programowe, głównie jednak związane z różnymi połączeniami handlu, gastronomii, różnych form rozrywki itp., mające na celu przyciągnięcie jak największej rzeszy klientów i zatrzymanie ich na jak najdłuższy czas.

<sup>4</sup> A także liczne parki tematyczne Disneya na całym świecie.

znacznej części świata. Mc Donald`s służy tu jako świetny przykład, jako paradygmat zjawiska nazwanego makdonaldyzacją, czyli procesu, który powoduje, że w coraz to nowych sektorach społeczeństwa Stanów Zjednoczonych, a także reszty świata, zaczynają dominować zasady działań baru szybkich dań. Miarą tego zjawiska jest fakt, iż Mc Donald`s zaczęły zajmować centralne miejsce w amerykańskiej kulturze popularnej, nie tylko w sferze biznesu. Jednocześnie makdonaldyzacji trudno się oprzeć, bo wiąże się ona ze stylem życia przez wielu uważanym za nowoczesne. Wiąże się ze sprawnością, wymiernością, przewidywalnością i sterowaniem klientami za pomocą środków technicznych. Cechy te można uważać za podstawowe elementy systemu racjonalnego. Ich efektem jest powstawanie przestrzeni „zmaakdonaldyzowanych”, co wiąże się z ich sterylnością, wymiernością (rozumianą jako przywiązywanie większej wagi do ilości niż do jakości, stwarzanie złudzenia dużej ilości oraz szybkiego zaspokojenia oczekiwań i podporządkowanie temu całego procesu produkcji czy świadczenia usług) oraz możliwościami silniejszego sterowania człowiekiem. Nie jest on traktowany jako podmiot kierujący się własną wolą, lecz którego reakcje zostały zaprogramowane przez np. odpowiednie urządzenie przestrzeni – wymuszające określony sposób przemieszczania się na sali, kierowania wyborami produktu lub czasem oczekiwania do kasy.

Makdonaldyzacja może się rozwijać dzięki takim czynnikom jak interes ekonomiczny (szczególnie wielkich korporacji), obyczajowość społeczeństwa północnoamerykańskiego (gdzie ceni się ją jak dobro same w sobie) i wreszcie poprzez dostosowywanie się do istotnych zmian zachodzących w społeczeństwie. Wiele cech społeczeństwa „zmaakdonaldyzowanego” łączy się przy tym ze zwodniczymi miejscami i wydarzeniami. Skutkiem makdonaldyzacji jest bowiem coraz silniejsza homogenizacja. Uniformizacja ta – odnosząca się do wielu aspektów kultury w skali globalnej – odbywa się głównie za pośrednictwem mediów. Mówimy więc obecnie o „imperializmie mediów”, a także o „dyktaturze konsumpcji”, która nakazuje wszystkim kupować i używać te same produkty (Sztompka, 2002; Ritzer, 2003).

Z krytyką spotykają się wszystkie formy zmaakdonaldyzowanego świata. Na przykład podczas otwarcia EuroDisneylandu pewien francuski polityk powiedział, że park ten będzie „bombardował Francję tworamami bez tradycji, które dla kultury są tym, czym szybkie dania dla gastronomii”. Parki tematyczne Disneya są bowiem uważane za jeden z głównych elementów zmaakdonaldyzowanego społeczeństwa. Są one bowiem idealnym środkiem konsumpcji, czyli miejscem, gdzie można bezpiecznie i na różne sposoby wydawać pieniądze. O ich atrakcyjności decyduje fakt, iż w roli konsumentów możemy obecnie robić wiele rzeczy, jakie niemożliwe były kilkadziesiąt lat wcześniej, w tym zakupy w wielkiej galerii handlowej, spędzić dzień w megacentrum obejmującym m.in. park rozrywki, grać w kasynie (które tworzy jeden kompleks z ogromnym hotelem, centrum handlowym i parkiem rozrywki), wypocząć na statku wycieczkowym, zjeść posiłek w restauracji „z motywem” czy wreszcie spędzić urlop w tematycznym parku rozrywki, gdzie wszystko związane jest z określonym tematem. Miejsca te, to „środki konsumpcji”, gdyż umożliwiają nabywanie dóbr i usług. Są one tak skonstruowane, by nas do konsumpcji zachęcić, a nawet przymusić. Nowe ich formy – tzw. „nowe środki konsumpcji” – odniosły przy tym taki sukces, że inne miejsca publiczne zaczęły się wydawać zbyt tradycyjne i staroświeckie. Proces ten powoduje także upodobnianie się tradycyjnych przestrzeni miejskich do wspomnianych „nowych środków konsumpcji” (Ritzer, 2001). Owo umasowienie i standaryzacja konsumpcji stoi jednak w sprzeczności do

tendencji indywidualizacji stylu życia czy właśnie sposobu konsumowania. Tym samym w przeszłość odchodzi społeczeństwo masowej konsumpcji, rodzi się zaś społeczeństwo „pomasowe”, gdzie nowe strategie konsumpcji powinny być w stanie zaspokoić najbardziej zindywidualizowane potrzeby. Jako wyraz oporu przed wspomnianym powyżej umasowieniem i standaryzacją akcentowane są unikatowe tożsamości, wśród których można coraz częściej wybierać (Krzysztofek, 2005).

Nowe środki konsumpcji można uważać – zdaniem Georege’a Ritzera (2003) – za „świętynie konsumpcji” w tym sensie, że dla wielu osób mają one magiczny, niekiedy wręcz religijny charakter. Aby przyciągnąć kolejnych konsumentów, muszą oferować coraz bardziej magiczne, fantastyczne, urzekające miejsca konsumpcyjne. Tymczasem, „nowe środki konsumpcji mnożą się, by dać ludziom dokładnie to, czego chcą, wywołać nowe potrzeby i jednocześnie dać zarobić tym, którzy je zaspokajają. Ale dlaczego aż tyle osób zaczęło chcieć aż tyle więcej? Bo dużo ludzi ma więcej zasobów i chęć, by większość z nich wydać na osobistą konsumpcję”. Kolejnym elementem powodującym rozwój nowych środków konsumpcji jest samochód, a także rozwój internetu. Niebagatelne znaczenie ma także wynalazek karty kredytowej. Bowiem nowe środki konsumpcji – w sensie przestrzennym – mają być tak zaprojektowane, by skłonić ludzi do wydawania pieniędzy. Standaryzacja oferty towarów i usług musi być bowiem uzupełniona tzw. „magicznością” miejsca zakupów, oprawy procesu ich robienia itp. Owa magiczność ma o wiele więcej wspólnego z jakością niż ilością, jest więc swoistym zaprzeczeniem makdonaldyzacji. Czasami ową magiczność tworzy się celowo, kiedy indziej jest ona wynikiem szeregu wydarzeń w dużej mierze nieprzewidywalnych. Ale opisane powyżej świętynie konsumpcji są nie tylko magiczne, lecz w dużej mierze zracjonalizowane. Ponieważ przyciągają coraz więcej konsumentów, ich magiczność musi być wciąż na nowo powielana. Kluczem do tego jest spektakl – dramatyczny publiczny pokaz, problem w tym, że i on, choć nawet najlepiej przygotowany, szybko się nudzi.

Pamiętać należy, iż jednymi z najważniejszych poprzedników obecnych środków konsumpcji były XIX-wieczne paryskie domy towarowe, czarujące klienta pięknem i wytwornością towarów. Innymi słowy, dokładały wszelkich starań, żeby należeć do świata magii. Miejsca magiczne świetnie się więc nadają się do sterowania konsumentami przez wprowadzanie ich w stan przypominający sen, aby łatwiej im się było rozstać z pieniędzmi. Jednocześnie jest to magiczność zracjonalizowana, sprawna, wymierna, przewidywalna, dobrze sterowana. Parki tematyczne Disneya znane są z tego, że steruje się w ten dyskretny sposób ruchem i zachowaniami ludzi – w efekcie chodzimy po nich tak, jak zaprojektował to projektant. Proces racjonalizacji powoduje jednak odmagicznienie miejsc, w których zachodzi. Aby temu przeciwdziałać, próbuje się doprowadzić do wzajemnego wtapiania się różnych celów konsumpcji w siebie. Efektem jest mieszanie się: zakupów, zabawy, hazardu, turystyki, jedzenia, dworców i portów, instytucji edukacyjnych itp.

Dlatego też w wielu przypadkach stosuje się strategię „odnawiania magiczności”, polegającą na wprowadzaniu coraz to nowych elementów spektaklu.

Konsumpcjonizm rozwinął się na niespotykaną skalę w USA, co przejawiało się już pod koniec XIX wieku. Ale nowym zjawiskiem jest jej oprawa, czyli wytworzenie wspomnianych już nowych środków konsumpcji i tworzenie na ich użytek rozmaitych spektakli. Przykładowo, główną ulicę Las Vegas – The Strip – można uznać za największe i najbardziej spektakularne

wesołe miasteczko na świecie. Właściciele kasynoteli<sup>5</sup> prześcigają się w pomysłach na przyciągnięcie klientów. Konkuruje one samymi formami zewnętrznymi, sygnalizującymi jedynie „temat” i zapowiadającymi charakter czekających w środku atrakcji. Stworzone w nich wzorce przyciągania klienta są na tyle skuteczne, że zaczynają być stosowane w innych środowiskach miejskich. Mówi się wręcz o „lasvegasyzacji” Ameryki. Oznacza to przekształcanie się kultury amerykańskiej w jeden, długi, nieprzerwany pokaz działania przemysłu rozrywkowego. Elementem tego jest tendencja do organizacji ferii w handlu detalicznym – co bywa nazywane „rozrywkową sprzedażą detaliczną”. Do tworzenia owych widowiskowych, baśniowych światów wykorzystuje się symulacje. Baudrillard utrzymuje wręcz, że żyjemy w epoce symulacji. Przyczynia się to do zachwiania proporcji pomiędzy tym, co prawdziwe, autentyczne, a tym, co zasymulowane. Wspomniane już kasynotele z powodzeniem zachowują granicę pomiędzy prawdziwym a nieprawdziwym. Ale oczywista symulacja, jaką jest nierzeczywisty Disneyworld, stała się wzorcem dla disneyowskiego miasta Celebration, mamy też przykłady takich miejsc, jak Seaside i Kentlands. Próbuje one naśladować sztuczną Amerykę małych miasteczek, za jaką oręduje Disney. Tak więc całe otoczenie stało się zdominowane przez rozrywkę i zaczęło naśladować park tematyczny. Architektonicznym wzorcem jest tu Las Vegas. Znacznie większe wrażenie na odwiedzających wywierają sztuczne lasy tropikalne i wulkany niż oryginały. Ale ekspansja amerykańskich nowych środków konsumpcji powoduje powstanie ich lokalnych wersji – proces ten nazywamy „glokalnością” (Ritzer, 2001).

Omówione zjawiska, wiążące się z procesem globalizacji, mają ogromny wpływ na kształtowanie struktury miasta jako takiego. Szczególnym przypadkiem są tu miasta północnoamerykańskie, w których procesy tych przemian zaczęły się najwcześniej i wystąpiły z największym nasileniem. Ale podobną ewolucję obserwować możemy obecnie także w przypadku miast polskich, przechodzących gwałtowne przeobrażenia i ewoluujących w kierunku rozwoju swoistego modelu postsocjalistycznego. Niezależnie od tych dwóch przypadków szczególnych, omówienia wymaga także wspomniany już fenomen kształtowania się „miasta globalnego”.

### 1.3. EWOLUCJA MIASTA PÓŁNOCNOAMERYKAŃSKIEGO – PRZEobrażenia modelu miasta kapitalistycznego

Rozwój miasta północnoamerykańskiego przebiegał według wzorców nieco innych niż europejskiego. Procesy przemian struktur miejskich w ciągu ostatniego stulecia na kontynencie północnoamerykańskim w dużym uproszczeniu podzielić można na cztery zasadnicze okresy, wyznaczone przez rozwój obszarów śródmiejskich:

- życie tradycyjnego centrum miasta – do końca II wojny światowej,
- boom centrów handlowych po II wojnie,
- powrót do śródmieść – od końca lat 70. XX wieku,

<sup>5</sup> Określenie to oznacza specyficzne konglomeraty hoteli, kasyn i oferty rozrywkowej i gastronomicznej, których największe skupisko znajduje się w Las Vegas w Stanach Zjednoczonych.

– rewolucja teleinformatyczna i zamykanie się w wyizolowanych enklawach bezpieczeństwa – od końca lat 80. XX wieku.

Równocześnie pod uwagę wziąć należy duże zróżnicowanie sposobu organizacji samych śródmieść – wyróżnić tu można co najmniej pięć różnych kategorii (Loukaitou-Sideris, Banerjee, 1998). Są to:

- model kolonialny (oparty na dominacji centralnego placu – rynku jako serca przestrzeni miejskiej);
- model „City Beautiful” (oparty na rozwoju wielkich założeń urbanistycznych, nawiązujących w swojej formie do wzorców barokowych i klasycystycznych)<sup>6</sup>;
- model „miasta praktycznego” (opartego na wykorzystaniu strefowania funkcjonalnego<sup>7</sup> i rozwoju systemów inżynierskich);
- model funkcjonalistyczny (oparty na koncepcji kształtowania systemów i sieci osadniczych, przybierających formy policentryczne, z autostradami jako spoiwami całego systemu);
- model postmodernistyczny (bazujący na rozmaitych koncepcjach polityki publicznej, w tym wykorzystaniu rozmaitych projektów i programów federalnych nakierowanych na realizację jakiegoś konkretnego celu).

To zróżnicowanie jest m.in. wynikiem różnego natężenia procesów urbanizacyjnych w poszczególnych okresach, a także różnego stopnia trwałości struktur wytworzonych w okresach je poprzedzających. Niezależnie jednak od tych czynników, elementy wpływające na rozwój poszczególnych miast były podobne.

Podstawą rozwoju miast amerykańskich – w odróżnieniu od większości ośrodków europejskich – nie były tradycje historyczne osadnictwa, interesy związane z administracją czy panowaniem nad poszczególnymi obszarami, lecz dążenia rozwijającego się społeczeństwa obywatelskiego do realizacji własnych potrzeb. Przestrzennym tego wyrazem było tworzenie układów miejskich opartych o tzw. „grid”<sup>8</sup> – prostokątny układ uliczny i parcelacyjny, pomyślany jako idealny sposób organizacji przestrzeni, zapewniający wszystkim „równość”. Idea ta legła u podstaw amerykańskiej urbanizacji, a klasycznymi przykładami tego typu myślenia są m.in. Filadelfia i Nowy York (Kunstler, 1994).

Kolejnym krokiem milowym w myśleniu o rozwoju miasta amerykańskiego i jego śródmieścia stała się idea Central Business District (czyli centralnej dzielnicy biznesowej), rozwijana od początku XIX wieku. Idea ta wyrosła z przekonania o konieczności strefowania funkcjonalnego i zróżnicowania poszczególnych części miasta. Oznaczała więc specjalizację funkcjonalną poszczególnych jego części, w tym wypieranie funkcji mieszkaniowej z terenów zdominowanych przez rozmaite funkcje handlowo-usługowe. W efekcie, w połowie XIX wieku najbardziej istotnym elementem krajobrazu śródmieścia amerykańskiego miasta stał się dom towarowy, krystalizujący jego przestrzeń. Powstanie i rozwój tego typu struktur stało

---

<sup>6</sup> Najbardziej znanym przykładem tego typu koncepcji jest projekt organizacji terenów Wystawy Światowej w Chicago, opracowany pod kierunkiem Daniela Burnhama na początku XX wieku. Koncepcje te tworzone były przez projektantów związanych z tzw. *City Beautiful Movement* (patrz rozdz. 7).

<sup>7</sup> Określanego w literaturze zachodniej mianem *zoningu*. Koncepcja *zoningu* oraz jej wdrażanie w życie zostały opisane w dalszej części tego artykułu.

<sup>8</sup> Słowo to jest użyte za angielskim pierwowzorem *grid pattern*. Więcej na temat tego sposobu komponowania przestrzeni w: Kostof (1999), Gallion, Eisner (1975) i Bacon (1976).

się kolejnym impulsem prowadzącym do specjalizacji obszarów śródmiejskich – w efekcie ok. 1880 roku, w rejonach centralnych miast amerykańskich przebywało na stałe już bardzo niewielu mieszkańców (Loukaitou-Sideris, Banerjee, 1998).

Koniec XIX wieku to epoka nadawania „prawdziwie zurbanizowanego charakteru” miastom amerykańskim. Powszechnie były one krytykowane jako nieprzystające do aspiracji gwałtownie rozwijającego się narodu, przeżywającego jednocześnie rewolucję przemysłową. Wiązało się to z gwałtowną transformacją elit i rozwojem ich nowych aspiracji i potrzeb w dziedzinie kulturowej. Dodać tu należy, że ówczesne myślenie planistyczne zogniskowane było wokół takich problemów, jak uniknięcie negatywnych skutków narastającego chaosu przestrzennego oraz możliwe efektywne wspomaganie rodzącego się „wielkiego biznesu” w dziele tworzenia nowoczesnej cywilizacji miejskiej. W ostatnich dziesięcioleciach XIX wieku miasta amerykańskie nie przypominały bowiem dzisiejszych metropolii – były nieuporządkowane i zabudowane w sposób chaotyczny. Opisywano je jako przeciwieństwo miast europejskich, które budziły zazdrość swoimi przemyślanymi i uporządkowanymi strukturami. Ale miasta amerykańskie – w odróżnieniu od europejskich – miały nieco inną rolę do spełnienia. Nie były one pomyślane jako centra polityczne i kulturowe, ale jako siedziby i struktury wielkiego kapitału. Również i próby modernizacyjne pozostawały w zgodzie z tą filozofią – przykładem realizacje Back Bay ze słynnym Copley Square w Bostonie (Boyer, 1986).

Koniec XIX i początek XX wieku to także początki zjawiska dezurbanizacji – w znacznym stopniu decydującego o obecnym kształcie współczesnych miast amerykańskich. Była ona spowodowana rozwojem transportu publicznego oraz aspiracjami rodzącej się klasy średniej, związanymi m.in. ze środowiskiem zamieszkania. Dobrym przykładem są tu koncepcje Franka Lloyda Wrighta, a w szczególności jego Broadacre City z 1924 roku. Projekty takie stanowiły przełożenie na realia amerykańskie idei Ebenezera Howarda i jego miast-ogrodów. Tyle tylko, że w realiach amerykańskich miało to być miasto klasy średniej, a nie robotników przemysłowych.

Problem dezurbanizacji nie przejawiał się jednak tylko w zjawisku migracji ludności – w szczególności klasy średniej – na przedmieścia. Oznaczał także przenoszenie w inne miejsca rozmaitych firm i instytucji, w tym handlu i usług. Przykładem mogą być dane dla Cincinnati, gdzie w 1940 roku w obszarze śródmieścia mieszkało 11 500 ludzi, podczas gdy w 1960 roku już tylko 6500. W tym samym mieście, w 1948 roku w granicach śródmieścia funkcjonowało 1054 punktów handlowych, podczas gdy dziesięć lat później, w 1958 roku, zaledwie 854 (Loukaitou-Sideris, Banerjee, 1998). Obserwowany już powszechnie od lat 1950. exodus handlu z centrów miast w dużej mierze spowodowany był więc suburbanizacją – podążał za swoimi klientami, którzy zdecydowali przenieść się na przedmieścia (Frieden, Sagalyn, 1992).

Kolejnym ważnym elementem decydującym o rozwoju miast amerykańskich stał się *zoning* (a więc strefowanie funkcjonalne), czyli narzędzie planistyczne bazujące na strefowaniu rozwoju całego ośrodka miejskiego i decydowaniu o możliwościach rozwoju w poszczególnych obszarach rozmaitych typów funkcji oraz form zagospodarowania. Narzędzie to powstało w Europie, a po raz pierwszy zostało zastosowane powszechnie do planowania miast w Niemczech na początku XX wieku. Choć za pierwszy w ogóle przykład stosowania *zoningu* jako narzędzia w porządkowaniu przestrzeni miasta amerykańskiego uchodzi Modesto w pobliżu San Francisco (1880 rok), to po raz pierwszy zastosowanie *zoningu* w skali

całego miasta odnotowano w USA w 1916 roku, kiedy to w Nowym Yorku opracowano na podstawie tej idei pierwszy, kompleksowy „kodeks rozwoju urbanistycznego”. Przyczynił się on do segregacji funkcji w mieście oraz do wykształcenia nowoczesnego centrum handlowego i biznesowego. Na te lata przypada też szczyt rozwoju obszarów śródmiejskich, bowiem od około 1920 roku zaczyna się proces ich powolnej degradacji (Loukaitou-Sideris, Banerjee, 1998). Do zadań *zoningu* należały: stabilizacja warunków ekonomicznych i kontrola użytkowania terenu, zapewnienie odpowiednich warunków dla rozwoju przemysłu oraz zapewnienie standardów mieszkaniowych wraz ze stworzeniem systemu zachęt do kupowania mieszkań na własność (Boyer, 1986). Regulacje *zoningu* – wedle zamiarów jego twórców – miały zapewnić harmonijny rozwój struktur miejskich. Jednakże nadmierna waga przykładana do zadań o charakterze inżynierskim, jak komunikacja czy zagadnienia infrastrukturalne, spowodowały, iż służył on do kształtowania nie miasta jako całości funkcjonalno-przestrzennej, ale miasta jako systemu technicznego (Kunstler, 1994).

Kolejny etap rozwoju miasta amerykańskiego zaczyna się wraz z końcem II wojny światowej, kiedy po 15 latach kryzysu gospodarczego, w tym zarówno tzw. „wielkiej depresji” z końca lat 20. jak i ograniczeń wiążących się z koniecznością prowadzenia działań wojennych, w całym kraju odczuwano powszechnie głód mieszkaniowy. Starano się szybko ten problem rozwiązać, a jedynym na to sposobem była masowa budowa tanich mieszkań i domów. I tak, o ile w latach 1930. budowano rocznie w całym kraju ok. 300 tys. nowych mieszkań, to w 1946 roku wzniesiono już ok. 1 mln, a w 1950 ok. 2 mln. Przy tym zapotrzebowanie było głównie na domy jednorodzinne z ogrodami przeznaczonymi jako miejsce zabaw dla dzieci. Naturalnym miejscem tej aktywności budowlanej stały się przedmieścia, gdzie ziemia była tania, a proces budowlany uwolniony od konieczności wypełniania skomplikowanych zaleceń i wpasowywania się w najróżniejsze uwarunkowania. Oznaczało to jednocześnie ogromny wzrost znaczenia samochodu – w przeciągu paru lat stał się on podstawą egzystencji wielu mieszkańców rozwijających się przedmieść (Safdie, 1997). Było to możliwe dzięki temu, iż przemysł dostarczał tanich, masowo produkowanych aut, tanie były także paliwa. Dodać należy, że komunikacja publiczna nie była w stanie sprostać narastającemu zapotrzebowaniu, a rozbudowa skromnej początkowo sieci dróg szybkiego ruchu sprawiła, że jej dalszy rozwój stał się problematyczny. Rozwój motoryzacji i transportu kołowego umożliwił także uniezależnienie firm i zakładów przemysłowych od połączeń kolejowych, co spowodowało, że drogi stały się tym, czym dla XIX-wiecznych miast były szlaki kolejowe (Frieden, Sagalyn, 1992).

Rozwój podmiejskich osiedli wraz z ich nowymi centrami handlowymi (pojawiającymi się na przedmieściach równolegle z rozwojem mieszkalnictwa) możliwy był jedynie dzięki temu, iż gospodarka i przemysł – w odróżnieniu do większości krajów świata – nie były wyniszczone wojną, a wręcz przeciwnie, wojna przyczyniła się do ich rozwoju. Nowe realizacje urbanistyczne, niejako z zasady, musiały być nacechowane modernizmem – uważanym za „oficjalny styl wolności i demokracji”. Natomiast style historyzujące – tak popularne jeszcze w latach 20. i 30. – zostały skompromitowane realizacjami w hitlerowskich Niemczech i stalinowskiej Rosji. Ogromny wpływ na rozwój nowego stylu myślenia miał także Le Corbusier i jego Ville Radieuse, charakteryzujące się brakiem tradycyjnych ulic i zgrupowaniem mieszkań w budynkach wysokościowych, o charakterze punktowym. Idea ta bardzo przypadła Amerykanom do gustu, stanowiła bowiem realizację ich marzeń, opartych na przekonaniu, że



ani tradycyjne miasto, ani wieś nie są dobrymi miejscami do zamieszkania. Z drugiej strony, europejskie zasady budowy miast stały – w znacznej mierze – w opozycji do amerykańskiej tradycji własności ziemi i swobodnego nią dysponowania (Kunstler, 1994).

Samochód stał się więc dla Amerykanów swoistym „wyzwoleniem z okowów miejsca”. Dał im wolność, nie tyle w sensie osobistym, co w sensie wolności wyboru miejsca zamieszkania, sposobu życia itp. Naturalną tego konsekwencją stała się budowa nowego systemu drogowego, którego – z wyjątkiem układów o charakterze lokalnym – w USA nie było. Dotychczas w transporcie towarów i pasażerów na większe odległości dominowała kolej. Dodatkowym argumentem za budową nowego, ogólnokrajowego systemu transportowego stały się względy strategiczne. I tak, w 1956 roku Kongres uchwalił ustawę o budowie dróg międzystanowych („Interstate Highway Act”), która określała założenia federalnego programu budowy autostrad. Przewidywano realizację ok. 41 tys. mil nowych połączeń drogowych. Budowie ogólnokrajowego systemu autostrad przyświecał także cel militarny. Administracja prezydenta Dwighta Eisenhowera przewidywała jego ogromne znaczenie dla obronności kraju, umożliwiające szybkie przetrzucanie wojska ze Wschodniego Wybrzeża na Zachodnie. Sukcesywna, konsekwentna realizacja tego programu stworzyła ogromne możliwości dla rozwoju urbanistycznego obszarów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie nowo budowanych dróg, a dotychczas – z uwagi na oddalenie od głównych szlaków komunikacyjnych – pozostających poza sferą zainteresowania deweloperów (Kunstler, 1994).

Budowa autostrad, niezależnie od wpływu na możliwości rozwojowe terenów podmiejskich, także w sposób bezpośredni znacząco przyczyniła się do degradacji centrów miast i tak już nadwerżonych przez procesy suburbanizacyjne. Początkowo administracja Eisenhowera zakładała budowę jedynie dróg pozamiejskich. Z uwagi jednak na konieczność budowania koalicji na rzecz poparcia programu w Kongresie i Senacie, trzeba było szukać zwolenników realizacji tych założeń także na szczeblu lokalnym. A tymczasem władze miast borykały się z problemem przepełnionych ruchem samochodowym śródmieści i w programie budowy autostrad dostrzegły szansę na jego rozwiązanie. Tak więc, na wniosek samych zainteresowanych, zadecydowano o objęciu tym programem także obszary miast i ich śródmieści (Frieden, Sagalyn, 1992). Oznaczało to wiele wyburzeń, rozcięcie miast systemem estakad i zjazdów, a także niemal całkowitą zmianę sposobu postrzegania centrów miast przez bogatych klientów reprezentujących klasę średnią. Jednocześnie, nowoczesny system drogowy ułatwiał bardzo wygodne i szybkie wydostanie się z miasta na przedmieścia.

A na przedmieściach – niezależnie od rozrastających się osiedli mieszkaniowych – czekała już na klientów nowa propozycja – tzw. *shopping mall*, czyli centrum handlowe<sup>9</sup>. Z czasem koncepcja ta, z uwagi na skalę realizowanych założeń, przyjęła nazwę „regionalnych centrów handlowych” i wpisała się w proces naturalnej ewolucji wielkości i programu sklepów<sup>10</sup>. Budowane przy zjazdach z autostrad, na tanich gruntach, oferowały nową, bezpieczną wersję, swoisty substytut przestrzeni publicznej śródmieścia. Była to jednak sprywatyzowana wersja tradycyjnej amerykańskiej *Main Street*, czyli głównej ulicy handlowej miasta (Kunstler, 1994).

<sup>9</sup> Autorem koncepcji podmiejskiego centrum handlowego jest urodzony w Austrii amerykański architekt Victor Gruen (ur. Viktor David Grünbaum) (1903–1980).

<sup>10</sup> Więcej na ten temat: Kotler (1999), Chwałek (1993), Ratajczyk-Piątkowska (2001).

Pierwsze podmiejskie centrum handlowe powstało w 1950 roku koło Seattle, wyznaczając standardy podobnych realizacji w całym kraju. Jedne z kolejnych „regionalnych centrów handlowych”, otwarte w 1954 roku koło Detroit, charakteryzowało się starannie i bogato urządzonej przestrzeniami wspólnymi – swoistymi „przestrzeniami publicznymi” tych „maszyn do handlowania”<sup>11</sup>. Wyposażono je m.in. w ławki, gazony z kwiatami i inne elementy charakterystyczne dla tradycyjnej ulicy śródmiejskiej. Przestrzeń ta zaczęła się natychmiast cieszyć ogromną popularnością; potwierdził się więc argument Victora Gruena, iż „przyjazne, totalne środowisko” przyciągnąć może – i to na dłuższy czas – bardzo wiele osób<sup>12</sup>. Klienci wkrótce zaczęli uważać te przestrzenie za lepsze, bardziej bezpieczne i czystsze wersje tradycyjnych centrów miast. Natomiast w nowych podmiejskich kompleksach usługowych nie było miejsca dla programu „niewygodnego” – np. tanich sklepów, punktów sprzedaży alkoholu. Wynikało to m.in. z dostosowania asortymentu do określonego przez twórców podmiejskich centrów handlowych segmentu rynku. Te „niewygodne” elementy pozostały w zdegradowanych śródmieściach. Tak więc, regionalne centra handlowe stanowiły wyidealizowane wersje handlowych śródmieść, a z czasem w obrębie kolejnych realizacji (od początku lat 1970.) powstawać zaczęły kompleksy biurowe i hotelowe. Kompleksy podmiejskie stawały się więc punktami ogniskującymi nie tylko program komercyjny, ale całe życie społeczności lokalnej.

Kompozycja programu użytkowego regionalnych centrów handlowych nie była jednak zależna jedynie od dążenia do spełnienia potrzeb klientów. Sukces takiego centrum w dużej mierze zależał od ulokowania w nim filii sieci dużych domów towarowych – jak Sears czy Macy’s – stanowiących w języku deweloperskim „kotwice” (czyli podmioty o kluczowym znaczeniu) nowopowstających centrów (Hosoya, Schaefer, 2001). Bez udziału tych dużych domów towarowych, stanowiących nierzadko o atrakcyjności całych centrów, trudno byłoby sobie wyobrazić budowę któregośkolwiek z *shopping malls*. Tak więc nastąpiła swoista specjalizacja: w podmiejskich centrach handlowych zagościły duże domy towarowe oraz sklepy sprzedające markowe towary, a w zdegradowanych centrach sklepy gorsze, oferujące artykuły tanie bądź nietypowe (tzw. *speciality shops*). One to, po wyprowadzce domów towarowych na przedmieścia, przejęły cały rynek handlu w śródmieściach.

Regionalne *shopping malls* łączyły w sobie program komercyjny z rozwojem niektórych elementów infrastruktury społecznej i publicznej (np. urzędy pocztowe, punkty usługowe różnego rodzaju czy stanowiska opieki nad dziećmi). Idea ta zakładała łączenie realizacji interesów deweloperów tych kompleksów ze spełnianiem potrzeb społeczności lokalnych. Ale wkrótce i to przestało wystarczać. Wraz z budową kolejnych podobnych ośrodków ich jednorodność stała się monotonna także dla klientów, a ich niska jakość oraz efemeryczność była wręcz powodem mówienia o nich jak o „przestrzeniach jednorazowych” czy też „śmieciowych” (Koolhaas, 2001). Stąd poszczególni deweloperzy, chcąc przyciągnąć zainteresowanie publiczności, zaczęli myśleć o uatrakcyjnieniu przestrzeni swoich kompleksów handlowych. Pomysłem okazało się nadanie danemu centrum określonego, jednoznacznego charakteru, w tym poprzez wybór materiałów wykończeniowych, kolorów i faktur, dzieł sztuki, oświe-

---

<sup>11</sup> Więcej na temat chronologii powstawania centrów handlowych w: Herman (2001).

<sup>12</sup> Dla Gruena podmiejski mall stanowił nie tyle nowy sposób organizacji handlu, co raczej nową przesłankę organizacji struktur osiedleńczych. Więcej na ten temat w: Leong (2001).

tlenia, urządzenia zieleni itp. Przy pomocy tych środków wyrazu starano się nawiązać m.in. do lokalnego charakteru zabudowy, a także do stylu wiejskiego lub wzorów europejskich. I tak narodziła się tematyżacja przestrzeni centrów handlowych pomyślana jako sposób na odróżnienie się od konkurencji. W niektórych przypadkach, jak np. w centrum Galleria (City Post Oak k. Houston), „tematem” była „miejskość”. Poprzez nadanie przestrzeni odpowiedniego blichtru, połysku, zapewnienie „miejskiej” rozrywki, starano się przyciągnąć klientów iluzją tradycyjnej przestrzeni miejskiej.

Rozwój idei regionalnych centrów handlowych nie pozostał niezauważony przez władze miast. Dostrzegając problem degradacji obszarów śródmiejskich, z dużym zainteresowaniem patrzyły na dokonania deweloperów. Nie uważano ich tylko za potencjalnych bogatych podatników – upatrywano w nich przyszłych partnerów w procesie odnowy miast. Oznaczało to konieczność komercjalizacji przestrzeni publicznej, ale cena ta nie wydawała się wygórowana, jeśli rozsypujące się obszary śródmiejskie odzyskać miały w zamian część dawnego charakteru. Powrót do śródmieść leżał także w interesie samych deweloperów. Po wybudowaniu szeregu regionalnych centrów handlowych zaczęli oni szukać nowych miejsc na realizację kolejnych przedsięwzięć. Tak więc zwrot w kierunkach inwestowania wynikał z ekonomicznej konieczności (Frieden, Sagalyn, 1992).

Jedną z pierwszych inwestycji nowego typu stała się realizacja kompleksu Ghirardelli Square w San Francisco. Ta transformacja dawnego zakładu przemysłowego (dawniej na tym obszarze mieściła się fabryka czekolady) oparta była na zbudowaniu, przy wykorzystaniu części dawnych budynków, nowego typu centrum handlowego, zorientowanego na sklepy specjalistyczne i z towarami wyjątkowymi, restauracje i inne elementy programu gastronomicznego oraz niezwykle w swej formie przestrzenie publiczne. Wraz z sąsiednią Cannery obiekt ten stanowi kolejny „kamień milowy”, wyznaczający trendy amerykańskiej urbanistyki, tym razem był to zwrot do śródmieścia. Tradycyjna przestrzeń śródmiejska stanowiła jednocześnie inspirację dla aranżacji tych zespołów, a więc do pojawienia się kolejnych wersji tematu „miejskiego”, wykorzystywanego w realizacji nowych przedsięwzięć inwestycyjnych. Następne przykłady tego typu to projekty realizowane z myślą o różnych grupach klientów, a nie tylko o elitach, np. zaprojektowane przez kompanię deweloperską Jamesa Rouse’a, we współpracy z wizjonerskimi architektami Jane i Benjaminem Thompsonami, Quincy Market w Bostonie i Inner Harbor w Baltimore. Oba te przedsięwzięcia posłużyły jako wzorzec dla nowego typu programu miejskiego, tzw. *festival marketplace*. Równie pionierski charakter miała realizacja Eaton Centre w Toronto. W tym ostatnim przypadku zaadaptowano XIX-wieczny model galerii miejskiej (znanej choćby z Mediolanu) do przebudowy historycznego, handlowego centrum miasta, wprowadzając do wnętrza budowli formy urbanistyczne.

Nowe elementy programu śródmiejskiego zostały wkrótce uznane za zwiastun nowej szansy dla obszarów śródmiejskich. Nierzadko uważano, iż zastąpić one mogą tradycyjne „kotwice” śródmieść, czyli dworce autobusowe i kolejowe (w owym czasie tracące rację bytu). Wśród tego rodzaju realizacji najbardziej znanym przykładem jest kompleks Horton Plaza i wywołana przez jego realizację transformacja śródmieścia San Diego. Tak więc *shopping malls*, które najpierw przyczyniły się do upadku obszarów śródmiejskich, później posłużyły do ich rewitalizacji. Koncepcję tę wykorzystywano przy tym na dwa różne sposoby: w centrach miast lokowano „śródmiejskie” odpowiedniki przedmiejskich *shopping malls*, ale z drugiej

strony, starano się wykorzystać doświadczenia płynące z ich konstrukcji przy budowie programów ożywienia całych śródmieść (w tym organizacji przestrzeni centrum handlowego pomiędzy paroma „kotwicami”, jakimi były duże domy towarowe) (Crawford, 1992).

Powrót do śródmieść i porzucenie jednorodnych form planowania centrów handlowych zbiegło się z przewartościowaniami w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego. Praktycznym tego wyrazem stało się zaprzestanie budowy tanich mieszkań w ramach „Federal Housing Program”, a także likwidacja części już zrealizowanych zespołów. Symboliczne znaczenie ma tu wysadzenie w 1972 roku w powietrze osiedla Pruitt-Igoue w St. Louis składającego się z 33 identycznych bloków o bardzo niskim standardzie wykonania, wybudowanych w 1955 roku (Hall, 1996).

Kolejna rewolucja w sposobie organizacji przestrzeni miasta spowodowana została w ostatnich latach przez gwałtowny rozwój nowych technologii informatycznych i telekomunikacyjnych. Mimo wysiłków na rzecz ożywienia dawnych centrów – uwieńczonych zresztą wieloma sukcesami – rozwój nowych form komunikowania się prowadzi do dalszej atomizacji ich przestrzeni. Wykreowane zostały nowe „miasta ageograficzne” – czyli „miasta bez miejsca”. W tych nowych miastach, funkcjonujących w oparciu o indywidualne domy i łączące je autostrady i infostrady, nie brakuje budowli ani odpowiednich instytucji. Brak jest przestrzeni pomiędzy nimi – przestrzeni publicznych. Zjawisko to, widoczne szczególnie w przypadku miast amerykańskich, rozprzestrzenia się obecnie na cały świat.

Ten nowy typ miasta można scharakteryzować przy pomocy trzech cech (Sorkin, 1992b):

- braku stabilnych relacji do lokalnych warunków geograficznych i kulturowych, do jakiegokolwiek szczególnej przestrzeni;
- obsesji na punkcie bezpieczeństwa publicznego;
- wszechobecnym symulacji i iluzji miasta jako parku tematycznego.

Kryzys tradycyjnej przestrzeni publicznej, który ciągle można obserwować, gdyż realizacje pojedynczych przedsięwzięć nie są w stanie rozwiązać problemu całych struktur miejskich, płynących zarówno z suburbanizacji jak i powstawania „miast nowych technologii”, doprowadził obecnie do wykreowania nowego sektora handlu i usług, związanego nie tylko z prowadzeniem swej podstawowej działalności ale także z zapewnieniem klientom możliwości „ucieczki” z tradycyjnej przestrzeni publicznej, często wciąż uważanej za niebezpieczną i nieatrakcyjną. Obserwować więc możemy nieustający rozwój nowych form przestrzeni, niedostępnych z zewnątrz i nakierowanych na bycie substytutem (bezpiecznym i czystym) tradycyjnej tkanki miejskiej. Wszystkie te przestrzenie charakteryzują się szeregiem wspólnych cech, takich jak:

- zerwaniem więzi z tradycyjnym systemem przestrzeni publicznych miasta;
- nawiązywaniem w ich architekturze do zbiorowych wyobrażeń i mitów;
- rozwojem tendencji do „sprzedawania” przestrzeni publicznej jako towaru (Kunstler, 1994).

Powstawanie tych założeń wkomponowuje się więc w procesy suburbanizacji i jest ich naturalną konsekwencją. Społeczeństwo zorientowane na posługiwanie się samochodem, żyjące w warunkach ostrej rynkowej konkurencji o klienta, a jednocześnie przebywające w ahistorycznych strukturach miejskich, bez tradycji i tożsamości, potrzebuje wyraźnych symboli, image’u, elementów pozwalających zidentyfikować się z określoną przestrzenią

(Venturi, Brown, Izenour, 1997). Jednakże używanie samochodu tak trwale wrosło w funkcjonowanie społeczeństwa amerykańskiego, że większość mieszkańców USA nie wyobraża sobie w ogóle życia bez niego.

Ale niezależnie od przywiązania do samochodu czy dążenia do bezpieczeństwa, od połowy lat 1970. narasta nostalgia za „starym światem”. Praktycznym tego wyrazem stała się opisana już powyżej tendencja do wykorzystywania odnowionych budynków historycznych jako nowe centra handlowe (Frieden, Sagalyn, 1992). Proces ten jednak – w niektórych przypadkach – zaczął przybierać formy znacznie wykraczające poza zakres jednego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Najbardziej znanym przypadkiem jest tu Lowell – małe miasto przemysłowe w Massachusetts – gdzie upadek przemysłu tekstylnego zagroził bytowi całego organizmu miejskiego. Spróbowano tam posłużyć się atrakcyjną przeszłością miasta jako możliwym katalizatorem jego obecnego rozwoju ekonomicznego. Przygotowany program działania zakładał utworzenie nowej dla miast amerykańskich formy – formy parku historycznego (Gittel, 1992).

Zgodnie z amerykańską tradycją znaczącą rolę w tym procesie odegrał sektor prywatny, choć przywództwo i inspirowanie działań należały do senatora Paula Tsongasa. Przypadek Lowell sprawił, że dostrzeżono w Stanach Zjednoczonych problem ochrony i rewitalizacji nie tylko pojedynczych budynków, ale także całych struktur urbanistycznych. Historycy i konserwatorzy szybko się także przekonali, że planiści i urbaniści nie koniecznie muszą być ich wrogami, że mogą stanowić grupę naturalnych sprzymierzeńców w procesie ochrony dziedzictwa kulturowego w skali urbanistycznej. Praktycznym wyrazem tych idei stało się wykreowanie szeregu *historic districts*, czyli prawnie chronionych, historycznych dzielnic miejskich, gdzie nowe inwestycje musiały pozostawać w zgodzie z historycznym charakterem krajobrazu miejskiego. Idea ta przez wielu autorów jest uważana za największe osiągnięcie amerykańskiej myśli planistycznej w ostatnim półwieczu. Stworzono bowiem nową formę „użytecznej przeszłości”, która jednak, na przekór niektórym radykalnym historykom, nie składa się jedynie z historycznych budynków. Takim przykładem nieco „wyidealizowanej”, historycznej struktury jest także koncepcja *village* – struktury przestrzennej wraz z zamieszkującą ją idealną społecznością. Idea ta odnosi się do wiejskiej i małomiasteczkowej tradycji epoki przedindustrialnej, a przełożeniem jej na współczesne tendencje jest ruch zwany New Urbanism zakładający tworzenie idealnych układów przestrzennych, mających swe korzenie w „tradycyjnym” sposobie budowy miast i osiedli (Hammer, 2000; Frenchman, 2001).

#### **1.4. EWOLUCJA MIASTA POLSKIEGO – ROZWÓJ MODELU MIASTA POSTSOCJALISTYCZNEGO**

W odróżnieniu od miast północnoamerykańskich, współczesny charakter miast polskich jest w znacznym stopniu wynikiem procesów socjalistycznej urbanizacji i uprzemysłowienia. W warunkach krajów socjalistycznych była to jednak „urbanizacja kierowana” i „industrializacja narzucona”, a więc nie wynikająca z procesów rynkowych, lecz będąca owocem przemysłowej polityki władz. O kierunkach rozwoju przemysłu i lokowaniu nowych inwestycji decydowali planiści gospodarczy a nie suwerenni inwestorzy. Także zarządzanie rozwojem miast prowa-

dzione było przez centralne służby planowania ze wszystkimi tego negatywnymi skutkami dla struktury społecznej i społecznego funkcjonowania. Cechy te były wspólne dla większości państw tzw. demokracji ludowej. Uprzemysłowienie miast w okresie gospodarki planowej przyczyniło się także w znacznym stopniu do przekształcenia struktury społecznej przez tworzenie zasad nowego podziału pracy i ukształtowanie podstaw nowej hierarchii społecznej. Wiązało się ono także z przeorientowaniem systemu ilościowej i przestrzennej alokacji zasobów mieszkaniowych dla poszczególnych grup zawodowych. Dlatego też w miastach rozwijających się pod wpływem socjalistycznego uprzemysłowienia zanikała segregacja przestrzenna. Mimo to miasta polskie w okresie socjalizmu przeważnie zachowywały swój historyczny charakter i nie poddawały się biernie narzuconej ideologii (Węclawowicz, 2002; 2003).

Wśród głównych cech struktury urbanistycznej „miasta socjalistycznego” (a więc ukształtowanego w znacznej mierze jako efekt gospodarki planowej) wymienić należy m.in. osiedlanie ludności niezależnie od jej własnych preferencji lokalizacyjnych i jakościowych, monotonię architektury i unifikację osiedli mieszkaniowych oraz nadmierną funkcjonalizację zagospodarowania przestrzennego. Skutkowało to istnieniem znacznych pustych lub ekstensywnie wykorzystywanych przestrzeni w centralnych częściach miast oraz na terenach wyposażonych w infrastrukturę miejską będących wynikiem ignorowania wartości lokalizacyjnej ziemi (rozumianej w kategoriach ceny gruntu). W polityce inwestycyjnej obowiązywała dominacja realizacji wielkich kompleksów mieszkaniowych na obrzeżach miast, przy jednoczesnym ignorowaniu potrzeb remontowych starych dzielnic oraz brakach w zakresie rozwoju infrastruktury społecznej i handlowej (Węclawowicz, 2002). Powyższą charakterystykę należy uzupełnić o zagadnienie jakości urbanistycznej struktur miasta socjalistycznego. Niestety, bardzo często była ona niska, co wynikało z faktu, iż w okresie powojennej urbanizacji zasadniczą uwagę przykładano do sprawności technicznej struktur, do szybkiej realizacji programów mieszkaniowych, a przez to do dwuwymiarowego rysunku planu, zamiast do kształtu przestrzeni (Gzell, 2003). Miasto „socjalistyczne”, wraz z wprowadzeniem mechanizmów rynkowych oraz swobody w inwestowaniu, zaczęło ulegać szybkim przemianom, nie stając się jednak klasycznym miastem „kapitalistycznym”. Raczej należy mówić o tworzeniu się specyficznej hybrydy obu systemów: „miasta postsocjalistycznego”.

Kształtowanie się miasta postsocjalistycznego rozpoczęło się jednak na długo przed końcem systemu socjalistycznego w Polsce. Podstawowe znaczenie miało porzucenie idei egalitaryzmu społecznego w przestrzeni miasta. Przestrzeń ta zaczęła się różnicować wraz z postępującą erozją systemu. Za najważniejsze elementy warunkujące uwolnienie się miasta polskiego od cech miasta socjalistycznego należy uznać m.in. powrót znaczenia renty gruntowej i innych mechanizmów rynkowych, zmiany w strukturze własnościowej ziemi, przesunięcie kontroli nad przestrzenią z centrum do władz lokalnych, wzrost liczby aktorów rywalizujących o przestrzeń miasta i konkretne lokalizacje, zmianę kryteriów alokacji przestrzennej z politycznych na ekonomiczne oraz formowanie się nowej struktury społecznej i politycznej miast (Misiak, 2005). Zjawiska te mają także swe konsekwencje przestrzenne, w tym w postaci przemian krajobrazu miejskiego i architektury, przemian symboliki wielu miejsc w przestrzeni miasta i nadawaniu im nowych wartości (lub powrót do tych sprzed wprowadzenia systemu socjalistycznego), wzrostu intensywności użytkowania ziemi, zmian funkcjonalnych (zwłaszcza w centralnych częściach miasta) oraz zmian zachowań przestrzen-

nych mieszkańców miast (Weclawowicz, 2002). Ale transformacja polityczna i gospodarcza nie doprowadziła do natychmiastowych, skokowych zmian w strukturze przestrzennej polskich miast. Można wręcz stwierdzić dużą inercję tej struktury, w tym konieczność uporania się z wieloma problemami będącymi wynikiem urbanizacji okresu socjalizmu (Harańczyk, 1998).

Cechą charakterystyczną wielu miast polskich jest trwale zaniedbanie i zdegradowanie zabudowy miejskiej, pochodzącej z minionego okresu. Zła kondycja obecnej zabudowy miejskiej wynika m.in. ze zmian społecznych i stosunków własnościowych w okresie powojennym. Przyczyną degradacji substancji mieszkaniowej jest także tzw. luka remontowa, a także tendencja do rozprzestrzenienia się miast na nowe tereny. Innym problemem jest ogromne rozczłonkowanie struktury przestrzennej polskich miast. Wynika ono z dość bezkrytycznego stosowania doktryn modernizmu i funkcjonalizmu. Również wskazać tu należy nieracjonalność w gospodarowaniu przestrzenią, która spowodowała pozostawienie znacznych powierzchni niezabudowanych i niewykorzystanych, bądź wykorzystanie w stopniu niewystarczającym terenów, w które już zainwestowano.

Specyficzne przemiany zachodzą także w najbardziej newralgicznych fragmentach miast, czyli w ich śródmieściach. Zmiany te dotyczą m.in. rewitalizacji zabytkowych centrów miast oraz rozwoju zjawisk gentryfikacji. Równoległe postępuje dekapitalizacja i marginalizacja społeczna dzielnic uboższych, w szczególności zaś powojennych osiedli mieszkaniowych. Intensywność tych zmian zależy jednak od stopnia sukcesu gospodarczego miasta w warunkach gospodarki rynkowej. Równie istotne są przemiany miasta postsocjalistycznego jako całości, w tym w szczególności w odniesieniu do jego struktury oraz osadzenia (w przypadku miast wielkich) w strukturach metropolitalnych. Tendencje te można opisać jako rozwój obszarów aglomeracyjnych przy spadku liczby mieszkańców w granicach administracyjnych miast, dynamiczny wzrost stref przyaglomeracyjnych i rozwój ich sieciowego charakteru oraz wzrost dynamiki funkcjonowania aglomeracji w cyklu dobowym. Jednocześnie, w obszarach dużych aglomeracji obserwować możemy tendencje do spadku liczby ludności miasta centralnego i jej wzrostu w miastach otaczających (Markowski, Stasiak, 2003).

Specyficzną formą fizycznie postrzeganych zmian w przestrzeni polskich miast jest pojawienie się gospodarczo niewykorzystanych, olbrzymich terenów zabudowy przemysłowej, powojennej, terenów poportowych, pokolejowych itp., o powierzchniach nierzadko sięgających 30–100 ha, które nie znajdują nowego użytkowania. Nierzadko mają one ogromny potencjał rozwojowy, zarówno z uwagi na swą lokalizację jak i tradycje miejsca czy znaczenie dla tożsamości lokalnej (Mironowicz, Ossowicz, 2005). Zjawisko to nie jest czymś wyjątkowym w procesie rozwoju współczesnych miast światowych, wręcz przeciwnie, jest przejawem typowego zjawiska delokalizacji lub likwidacji różnego rodzaju struktur, tracących swą ekonomiczną rację bytu. Wynika to zarówno z konkurencji ekonomicznej, zmniejszającego się zapotrzebowania na określone produkty jak i braku możliwości rozwoju nowych funkcji (głównie gospodarczych) w dotychczasowych lokalizacjach. Typologia tego rodzaju obszarów została przedstawiona w opracowaniu P. Lorensa (2005a). Cechą specyficzną miast polskich jest to, że rozbieżność funkcji i zagospodarowania przestrzennego skumulowała się w krótkim czasie i w różnym zakresie dotyczy prawie wszystkich miast.

Niezależnie jednak od opisanych powyżej zmian strukturalnych, podstawowe znaczenie w kształtowaniu współczesnego i przyszłego oblicza miasta postsocjalistycznego ma

pojawienie się klasy średniej. Przekształcenia społeczne i własnościowe powodują bowiem w strukturze miasta coraz silniejsze procesy segregacji mieszkaniowej według kryterium majątkowego. Dzielnice miasta o niskim statusie społecznym albo złych warunkach środowiskowych, lub złych warunkach dostępności do rynku pracy są opuszczane przez osoby bardziej mobilne. Nowym elementem organizacji przestrzeni miasta postsocjalistycznego staje się lokalizacja centrów handlowych, w tym hiper- i supermarketów.<sup>13</sup> Obiekty tego typu są lokowane m.in. na terenach poprzemysłowych i składowych, ale przeważnie jednak na terenach nieużytków, mało intensywnie wykorzystanych, lub wręcz na tzw. „surowym korzeniu”, na obszarach rolnych. Tereny te prawie nigdy w okresie planowania socjalistycznego nie były przewidziane dla takich funkcji, a jeśli już, to stanowić miały istotne ogniwo strukturalne nowych, planowo urządzanych całych dzielnic. Ich usytuowanie wpływa równocześnie na lokalizację innych punktów czy placówek, co nie zawsze odbywa się z korzyścią dla rozwoju tradycyjnych centrów miejskich. (Chwałek, 1993; Lorens, 2005b). Proces różnicowania się oferty handlowo-usługowej charakteryzuje się w Polsce ogromną dynamiką. Dobrym przykładem tych zmian są opisane przez Węclawowicza (2002) etapy rozwoju owych struktur:

I etap: 1989–1993 – lata głównie adaptacji istniejącej infrastruktury handlowej oraz budowy nowej (choć w tym czasie zaobserwować można było także proces inwestowania, głównie przez polski kapitał, w nowe domy handlowe; wznoszono raczej hale targowe oraz obiekty składające się wyłącznie z wyspecjalizowanych butików);

II etap: 1994–1996 – powstają pierwsze hipermarkety, ale rzadko wzbogacane o rozbudowaną funkcję handlowo-usługową w postaci galerii (również i w tym przypadku – zanim pojawili się wielcy inwestorzy zagraniczni – powstało szereg obiektów zrealizowanych przez kapitał polski);

III etap: 1997–1998 – następuje ożywienie handlowych inwestycji wielkopowierzchniowych, pojawianie się przy hipermarketach galerii handlowych funkcjonujących wspólnie w ramach centrów handlowo-usługowych;

IV etap: od 1999 – pojawia się maksymalna ekspansja hipermarketów (oraz innych obiektów wielkopowierzchniowych), która zakończy się względnym nasyceniem rynku. W tym samym czasie wystąpiły próby ograniczania rozwoju sklepów wielkopowierzchniowych, uzasadniane zarówno interesami rodzimych handlowców jak i negatywnymi efektami przestrzennymi dla struktury miast. Wystąpiło także zjawisko konkurencji pomiędzy miastami a gminami ościennymi, które zaczęły stwarzać dogodne warunki do lokalizacji tego typu obiektów, widząc w tym źródło dochodów oraz sposób na walkę z bezrobociem.

Do tej systematyki dodać należy już co najmniej jeden kolejny etap, którego początki przypadają mniej więcej na 2001 rok. Jest to wytworzenie nowego modelu (a właściwie adaptacja wzorca zachodnioeuropejskiego) „galerii śródmiejskiej”, gdzie roli wiodącej nie pełni już wielki sklep spożywczy, ale kolekcja rozmaitych butików, uzupełniana o handel spożywczy wyspecjalizowany lub o charakterze delikatesowym. Obiekty te często łączą

---

<sup>13</sup> Definicje hipermarketu oraz innych rodzajów sklepów zależą od takich czynników jak: oferowany asortyment, sposób organizacji sprzedaży, wielkość, lokalizacja i standard. Więcej na ten temat: Ratajczyk-Piątkowska (2001).



w sobie także funkcje rozrywkowe lub sportowe (w postaci kompleksów kinowych lub centrów fitness i gier zręcznościowych).

Opisane powyżej przemiany dowodzą dużego stopnia homogenizacji rodzaju oferty, przy jednoczesnych tendencjach do nadania obiektom szczególnych nazw lub wyeksponowania w ich architekturze lokalnych cech. Przykładem może być tu Galeria Dominikańska we Wrocławiu (nazwana od sąsiadującego Kościoła Dominikanów oraz historycznego Placu Dominikańskiego), w której eksponowane są m.in. zdjęcia przedwojennych domów towarowych Wrocławia czy też Galeria Madison w Gdańsku, wewnątrz której architektki starali się nawiązać do historycznego przebiegu ul. Rajskiej. Na wspomnienie zasługuje tu także centrum handlowe Stary Browar w Poznaniu, łączące program handlowy z rozbudowaną funkcją kulturalno-wystawienniczą. Warto także wspomnieć iż centrum to w 2005 roku zostało uznane za najlepsze w Europie.

Opisane przemiany miasta polskiego, w tym tworzenie specyficznego modelu „miasta postsocjalistycznego”, wpisują się w ogólnoswiatową tendencję rozwoju nowego modelu struktury przestrzennej węzłów globalnej sieci wymiany, jakimi stają się tzw. miasta globalne. Model owego miasta doby globalizacji, z jego specyficzną strukturą przestrzenną, upowszechni się zapewne w niedalekiej przyszłości i to według niego rozwijać się będą kluczowe dla sieci wymiany globalnej ośrodki miejskie – w tym także zapewne i niektóre z miast polskich.

## 1.5. ROZWÓJ MODELU WSPÓŁCZESNEGO MIASTA DOBY GLOBALIZACJI

Analiza ewolucji miast północnoamerykańskich na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci oraz obecnych przeobrażeń miast polskich dowodzi, iż wszystkie współczesne organizmy miejskie są przedmiotem cyklicznych przemian, wynikających z opisanych w literaturze przedmiotu faz cyklu życia miejskiego. Cykl ten składa się z fazy urbanizacji (gdzie szybciej rośnie liczba ludności części centralnych niż peryferii), suburbanizacji (gdzie liczba ludności peryferii rośnie szybciej niż obszarów centralnych), dezurbanizacji (gdy cały obszar metropolitalny traci mieszkańców) i wreszcie reurbanizacji (w trakcie której relatywnie szybciej przybywa ludności w centrach niż na peryferiach). Przemiany te odnoszą się do wszystkich ośrodków, szczególnie są jednak istotne dla miast globalnych lub aspirujących do tego miana. Owe miasta doby globalizacji – zwane także metropoliami – stanowią nowe węzły sieci osadniczej, spychając tym samym w cień ośrodki mniejsze (Jałowiecki, Szczepański, 2002).

W okresie nowoczesności ich struktura urbanistyczna warunkowana była przez takie czynniki jak industrializacja czy rozwój ekonomiczny oparty na produkcji (Chakravorty, 2000). Natomiast obecnie opisane fazy przemian miasta również zależą od szeregu procesów gospodarczych, ale tym razem od takich jak dezindustrializacja (czyli likwidacja nieefektywnych lub przestarzałych zakładów przemysłowych), rozwój *high-tech* (a więc sektora najnowszych technologii) a także rozwój usług, a zwłaszcza tzw. usług produkcyjnych. Owe procesy dezindustrializacji sprawiły, że dziś coraz mniej miast wiąże swą gospodarczą przyszłość z tradycyjnymi gałęziami przemysłu (Węgleński, 2001). Na przykład 75% czynnych zawodowo Amerykanów pracuje obecnie w usługach. Ale rozróżnić tu trzeba pomiędzy usługami dla konsumentów i usługami dla biznesu oraz innych instytucji. Usługi finansowe,

marketingowe, prawne, reklamowe, ubezpieczeniowe, doradztwo personalne itp. mieści się w sektorze usług produkcyjnych.

W wyniku dokonujących się transformacji następuje dekapitalizacja i degradacja wielu terenów przemysłowych w zabudowie miejskiej. Skutkiem procesów dezindustrializacyjnych są także dramatyczne konsekwencje społeczne w postaci bardzo wysokich wskaźników bezrobocia, ogromnego wzrostu przestępczości i fizycznej degradacji całych wielkich połąci przestrzeni miejskiej. Mimo tych negatywnych efektów, procesy te pozwalają jednak na stworzenie szans reurbanizacji dzielnic centralnych miast. Przykładem może być tu Kopenhaga, gdzie rozwój centrum miasta był w latach powojennych blokowany przez istniejący przemysł. Po jego przenosinach na przedmieścia pod koniec XX wieku możliwe było podjęcie procesów zagospodarowywania opuszczonych terenów i wykreowania nowych przedsięwzięć wzmacniających centralny obszar miasta (Kvorning, 1996). Jednak kluczowym czynnikiem decydującym o przeobrażeniach centrów miast jest tzw. gentryfikacja. Możemy przy tym mówić o gentryfikacji związanej z zastępowaniem słabszych ekonomicznie mieszkańców przez zamożnych przedstawicieli klasy średniej oraz o gentryfikacji związanej z wprowadzaniem silniejszych ekonomicznie firm na miejsce słabszych, wypieranych z obszarów poddawanych owemu procesowi. To ostatnie zjawisko nazywa się „gentryfikacją korporacyjną”, używane bywa także określenie „manhattanizacja” (Majer, 1999). Rozwój zjawiska gentryfikacji oraz tematyzacji przestrzeni przyczynia się do wytworzenia nowych typów struktury miejskiej, uwzględniających rozwój potrzeb konsumpcyjnych. Wiązą się one z wytworzeniem nowego typu związków pomiędzy kulturą i ekonomią oraz pomiędzy konsumentami z klasy średniej i globalnymi korporacjami (Zukin, 1993).

Obok reurbanizacji, kluczowym dla zrozumienia przemian współczesnych miast procesem jest suburbanizacja. Pojawiła się ona w Stanach Zjednoczonych jako skutek głównego natężenia rozwoju przestrzennego dużych miast i kulminacji przyrostu liczby ludności miejskiej (nazwanej „eksplozją metropolii”), przypadających na lata 1921-1961. Pojęciem tym określamy proces gremialnego osiedlania się klasy średniej w strefach podmiejskich. Suburbanizacja ma swoje korzenie w ruchu miast-ogrodów w latach 20. XX wieku. Ale współczesne przedmieścia to produkt nie tylko przemieszczania się ludności z centrów miast, to także wynik przemieszczania się ludności i aktywności społeczno-ekonomicznej pomiędzy poszczególnymi obszarami podmiejskimi. Co interesujące, także w europejskich aglomeracjach miejskich – jak Frankfurt nad Menem – następuje suburbanizacja i peryferyzacja nie tylko miasta centralnego, ale także i innych ośrodków tworzących aglomerację. Mimo iż postrzegana jako proces negatywnie wpływający na strukturę miast i ich funkcjonowanie, w USA stała się jednym z głównych nośników rozwoju przestrzennego już pod koniec okresu międzywojennego. Jej główne natężenie przypada jednak na początek lat 50.

O niekorzystnym wpływie suburbanizacji na rozwój miast pisała już Jane Jacobs. Na początku lat 60. przedstawiała wizję dezorganizacji społecznej wywoływanej przez procesy rozwojowe miast. Jej zdaniem, dzięki procesom suburbanizacji i dezurbanizacji, w ciągu ostatnich dziesięcioleci, miasta, które można było obejść pieszo, przemieniły się w pofragmentowaną przestrzeń, gdzie nie ma jasnego rozgraniczenia pomiędzy miastem a przedmieściem. Efektem jest tzw. deterytorializacja i bezmiejskość, rozumiane jako zanik wielu cech miejskości przestrzeni (Ellin, 1999).

Przedmieścia stały się w XX wieku (przede wszystkim dla Amerykanów) typowym środowiskiem zamieszkania, utożsamianym z tym, co zasobne i kulturalne, w przeciwieństwie do dzielnic mieszkalnych wewnątrz granic wielkich miast, będących symbolami komunalnego zaniedbania i patologii. Dla większości Amerykanów owe dzielnice centralne od dawna kojarzą się z biedą i niebezpieczeństwem (Majer, 1999). Reakcją były procesy suburbanizacyjne, które prowadziły do powstawania tzw. *edge cities* (czyli miast na obrzeżach). Stanowiły one nowe koncentracje usług i miejsc pracy w oddaleniu od tradycyjnych centrów miast. Nie jest to jednak zjawisko nowe – już w 1937 roku można było naliczyć w świecie ok. 20 miast-satelitów.

Suburbanizacja, mimo iż jej największy rozwój w Stanach Zjednoczonych przypada na lata 60. i 70., jest również obecnie najważniejszym czynnikiem polaryzacji struktury społeczno-przestrzennej miast. Zjawisko to wpływa znacząco na rynek nieruchomości i aktywność ekonomiczną historycznych centrów miast. Oznacza to dogłębną restrukturyzację przestrzeni miasta (Kesteloot, 2000). W jej wyniku możemy mówić o nowym zestawie elementów organizujących strukturę miejską (Sassen, 2001):

- suburbanizacji mieszkalnictwa – dotyczącej głównie klasy średniej;
- suburbanizacji miejsc pracy – nie tylko przemysłowych, ale w ostatnich dekadach także biurowych (umożliwiona przez nowoczesną telekomunikację);
- zajęciu obszarów centralnych miasta przez biedniejsze grupy społeczne, nie korzystające z owoców rozwoju ekonomicznego.

Krańcową formą suburbanizacji jest dezurbanizacja, która prowadzi do zaniku miasta jako ograniczonej struktury przestrzennej na rzecz niczym nieograniczonych, wielkich regionów funkcjonalnych. Styl życia ich mieszkańców opisać można jako „continuum miejsko – wiejskie”. Na obrzeżach wielośrodkowych regionów metropolitalnych rozwijają się mniejsze miasta, powstają takie instytucje, jak parki przemysłowe, a równocześnie następuje wzrost liczby w pełni zurbanizowanych, wielośrodkowych regionów metropolitalnych, w których nie ma dużych miast (Majer, 1999). Obecnie oba te procesy rozwijają się z ogromną dynamiką w miastach polskich (Chmielewski, 2002; Lorens, 2005a).

Opisanym zjawiskom przestrzennym towarzyszą także zjawiska w sferze gospodarczej. Poza opisanymi już dezindustrializacją i rozwojem nowego sektora usług wymienić należy także delokalizację własności nieruchomości. Powstaje nowa liga międzynarodowych korporacji deweloperskich, jak np. Tishman Speyer Properties, charakteryzująca się zdolnością do realizacji wielkich inwestycji o długim okresie zwrotu kapitału. To powoduje, że w miastach świata pojawia się coraz więcej projektów o wielkiej skali, takich jak London Docklands w Londynie czy Battery Park City w Nowym Yorku. Rzecz jasna, czynnikiem ułatwiającym rozwój tego zjawiska jest duża podaż terenów – przeważnie poprzemysłowych – wymagających regeneracji (Beauregard, Haila, 2000). Do nowej sytuacji w miastach dochodzi jeszcze czynnik strukturalizacji socjoprzestrzennej miasta wynikający z nakładania się dawnych struktur i współczesnych zmian. Efektem jest cała gama rozmaitych możliwych modeli o bardzo różnych charakterystykach (Kesteloot, 2000).

Ukształtowany w wyniku powyższych procesów model współczesnego miasta określić można mianem struktury podzielonej, zdefragmentowanej i znacznie mniej czytelnej od jej modernistycznego odpowiednika. W jego ramach bardzo często enklawy mieszczące siedziby

globalnych instytucji finansowych sąsiadują z rejonami zamieszkanymi przez grupy wykluczonych społecznie, procesy peryferyzacji postępują równolegle z koncentracją, a dawne obszary przemysłowe są zastępowane strukturami związanymi z różnymi formami konsumpcji. W efekcie forma przestrzenna miasta – będąca produktem wielu opisanych powyżej sił – nie jest do końca przewidywalna. Wynika to z faktu, iż nowe procesy przekształceń nakładają się na różne rodzaje zastanych sytuacji w przestrzeni, różne są ambicje i zamierzenia aktorów działających w przestrzeni (w tym architektów, deweloperów), a istniejąca forma przestrzenna miasta znacząco opóźnia gwałtowność i skalę zmian. Wynika to m.in. ze znaczącej inercji struktury architektonicznej i urbanistycznej, możliwej do przewyciężenia jedynie na drodze bardzo dobrze zorganizowanych i kompleksowo wdrażanych działań. Pamiętać też należy o tym, że siły globalne nie wszędzie działają w tym samym czasie (Beauregard, Haila, 2000). Forma miasta zależy też od skutków konfrontacji efektów działania sił globalnych z lokalnymi wzorcami konsumpcji i specyfiką budowy formy urbanistycznej (Clammer, 2003).

Zaobserwować można także powiązanie pomiędzy postępem globalizacji a wzrostem różnicowania społecznego i ekonomicznego w miastach. Miasta globalne grupują nieproporcjonalnie duży udział w transakcjach finansowych i im bardziej ekonomia światowa jest zglobalizowana, tym większa jest aglomeracja funkcji centralnych w relatywnie niewielu miejscach. Takie miejsca to m.in. Londyn, Tokio, Nowy York (Logan, 2000; Waley, 2000). Rezultatem tych procesów w miastach globalnych jest równoczesny wzrost liczby wysoko kwalifikowanych specjalistów, jak i bardzo nisko kwalifikowanych robotników, którzy ich obsługują; występuje więc zjawisko olbrzymiej polaryzacji stylów życia, aspiracji, potrzeb (Kesteloot, 2000). Prowadzić ono może do nowych form segregacji społecznej, wynikającej z koncentracji w określonych miejscach pewnych kategorii, sytuacji i doświadczeń społecznych, co jest zaznaczone poprzez wykluczenia społeczne, brak dostępu do rynku pracy i do społeczeństwa konsumpcyjnego (Mendes, 2003). Polaryzacji tej towarzyszyć będzie także postępujące różnicowanie kulturowe poszczególnych grup mieszkańców, co prowadzi do negacji XIX-wiecznego modelu przestrzeni publicznej (Rewers, 2005).

Podsumowując kwestie globalizacji miast można stwierdzić, iż porządek przestrzenny zmienia się w sposób następujący (Marcuse, van Kempen, 2000a, 2000b):

- następuje wzmocnienie strukturalnych podziałów w przestrzeni i wzrastają nierówności oraz dramatycznie pogłębiają się różnice między poszczególnymi grupami społecznymi;
- tworzone są specyficzne, nowe (zarówno co do rodzaju jak i stopnia rozwinięcia) formacje przestrzenne wewnątrz tych podziałów strukturalnych;
- wyróżnia się zestaw „miękkich” lokalizacji, miejsc, które podlegają zmianom – jak np. przestrzenie publiczne, w których te zmiany są najbardziej widoczne.

Na tej podstawie można określić zestaw nowych formacji socjoprzestrzennych charakterystycznych dla globalizujących się miast. Mimo iż nie są one nowymi co do swojej natury, to nowością jest skala ich rozwoju. Natomiast w odniesieniu do powiązań przestrzennych mówić możemy także o pojawieniu się zjawiska tworzenia tzw. „regionów miejskich”, bazujących na ścisłej współpracy i współzależności pomiędzy dotąd samodzielnymi ośrodkami miejskimi (Marcuse, van Kempen, 2000a, 2000b).

Natomiast do grupy „miękkich miejsc”, a więc takich, na które proces globalizacji ma szczególnie wpływ, zaliczyć można m.in.:

– Waterfronty, czyli dawne struktury portowe i przemysłowe, związane z transportem wodnym. W wielu miastach portowo-przemysłowych uległy one głębokiej transformacji, a ich obszary są absorbowane przez centra miast z dominującą działalnością handlowo-usługową stanowiącą kontynuację zagospodarowania ich przestrzeni na potrzeby nowej klasy średniej. Waterfronty (z uwagi na ich wielofunkcyjność i atrakcyjność dla mieszkańców i odwiedzających) są jednocześnie strukturami, które powodują, że dzielnice biznesowe miast stają się bardziej atrakcyjne (Lorens, 2001a).

– Centralnie ulokowane obszary przemysłowe, które obecnie ulegają likwidacji. Ostatnio proces ten zaobserwowano także w odniesieniu do mniejszych zakładów rzemieślniczych i usługowych, obsługujących inne aktywności w centrach miast. Wynika to ze wzrostu kosztów działalności w centrach, w tym cen nieruchomości.

– Tereny zdegradowane, położone poza centrami miast przeważnie pozostają opuszczone. Wynika to z trudności w adaptacji tych wielkich struktur dla nowych celów, w tym spowodowane zanieczyszczeniem środowiska.

– Koncentracje mieszkalnictwa socjalnego o różnej skali i charakterze. Z uwagi na procesy globalizacji ulegają one m.in. degradacji i „gettyzacji”, w szczególności, jeśli występują w formie wielkich koncentracji, co powoduje trudności z ich restrukturyzacją.

– Lokalizacje na przedłużeniu Centralnej Dzielnicy Biznesu przyjmujące część programu biznesowego i usługowego związanego z rozwijającymi się śródmieściami. Ale ich transformacja wiązać się także może z opisaną powyżej gentryfikacją, w tym korporacyjną.

– Struktury o znaczeniu historycznym, które zyskują na znaczeniu jako wyznaczniki lokalnej tożsamości.

– Klasycznie rozumiane przestrzenie publiczne, które przechodzą głębokie zmiany co do formy, sposobu użytkowania i sprawowania kontroli. Coraz częściej ważne fragmenty przestrzeni miejskiej są pod kontrolą podmiotów prywatnych – jak ma to miejsce w przypadku Times Square w Nowym Yorku – a z kolei przestrzenie prywatne realizują funkcje publiczne (przykładem są wielofunkcyjne centra handlowe). Ale rezultat tych działań jest taki sam – stopień otwartości przestrzeni na działania publiczne, a więc również zakres tzw. swobód obywatelskich, znacząco się zmniejsza.

Jak wynika z powyższego zestawienia, rozwijający się model miasta globalnego (a także miasta aspirującego do określenia tym mianem), choć nie w pełni jeszcze ukształtowany i w różnym stopniu przejawiający się w przestrzeni fizycznej współczesnych miast, niesie ze sobą szereg poważnych zmian w odniesieniu do ich struktury przestrzennej i społeczno-ekonomicznej. Transformacja struktury miast oznacza także głębokie konsekwencje dla systemów je tworzących. Jeden z nich – przestrzenie publiczne – zdają się podlegać najgłębszym przeobrażeniom, gdyż to dla ich struktury mają największe konsekwencje takie zjawiska jak fragmentacja struktury miasta czy wybiórcza gentryfikacja. Oznacza to powstanie nowego modelu kształtowania przestrzeni publicznej jako takiej, a także zanik jej tradycyjnie pojmowanej funkcji. Jednocześnie, rozwój kultury konsumpcji decyduje o przemianie znaczenia poszczególnych fragmentów tych przestrzeni. Coraz większego znaczenia nabiera więc ich charakter, stając się jednocześnie elementem służebnym wobec interesów ekonomicznych, zarówno władz miejskich jak i poszczególnych inwestorów.

## Bibliografia

- Bacon E.N., 1976, *Design of Cities*. Penguin Books, New York.
- Baudrillard J., 2001, *Ameryka*. Wyd. Sic!, Warszawa.
- Beauregard R.A., Haila A., 2000, The Unavoidable Continuities of the City [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Boyer Ch.M., 1986, *Dreaming the Rational City*. The MIT Press, Cambridge MA.
- Chakravorty S., 2000, From Colonial City to Globalizing City? The Far-from-complete Spatial Transformation of Calcutta [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Chatterton P., Hollands R., 2003, *Urban Nightscapes*. Routledge, London.
- Chmielewski J.M., 2002, *Deurbanizacja niweczyład przestrzenny*. „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” tom XLVII, zeszyt 3/2003. Komitet Architektury i Urbanistyki PAN, Wyd. DiG, Warszawa.
- Chwałek J., 1993, *Nowoczesny sklep*. Wyd. Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Clammer J., 2003, Culture and Consumption in the Post-Industrial City [w:] Eckardt F., Hassenpflug D. (red.), *Consumption and the Post-Industrial City*. Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Crawford M., 1992, The World in a Shopping Mall [w:] Sorkin M. (red.), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. Hill and Wang, New York.
- Ellin N., 1999, *Postmodern Urbanism*. Princeton Architectural Press, New York.
- Frenchman D., 2001, Reclaiming the Industrial Landscape – Heritage and Renewal [w:] Lorens P. (red.), *Large-Scale Urban Developments*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Frieden B.J., Sagalyn L.B., 1992, *Downtown. Inc. How America Rebuilds Cities*. The MIT Press, Cambridge MA.
- Gallion A.B., Eisner S., 1975, *The Urban Pattern*. D. Van Nostrand Company, New York.
- Giddens A., 2002, *Nowoczesność i tożsamość*. PWN, Warszawa.
- Gittel R.J., 1992, *Renewing Cities*. Princeton University Press, Princeton NJ.
- Goschel A., 2003, Local Community Identity Policy: Market Strategy, Cultural Education or the Home of the Citizens? [w:] Eckardt F., Hassenpflug D. (red.), *Consumption and the Post-Industrial City*. Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Gzell S., 2003, *Kazimierza Wejcherta teoria elementów kompozycji urbanistycznej*. „Urbanistyka – Międzynaczelniarne Zeszyty Naukowe”, Rok VII, Akapit-DTP, Warszawa.
- Hall P., 1996, *Cities of Tomorrow*. Blackwell Publishers, Cambridge MA.
- Hammer D., 2000, Planning and Heritage: Towards Integration [w:] Freestone R. (red.), *Urban Planning in a Changing World*. E&FN Spon, London.
- Harańczyk A., 1998, *Miasta Polski w procesie globalizacji gospodarki*. PWN, Warszawa.
- Herman D., 2001, Mall [w:] Chung Ch.J., Inaba J., Koolhaas R., Leong S.T. (red.), *The Harvard Design School Guide to Shopping*. Taschen GmbH, Köln.
- Hosoya H., Schaefer M., 2001, Brand Zone [w:] Chung Ch.J., Inaba J., Koolhaas R., Leong S.T. (red.), *The Harvard Design School Guide to Shopping*. Taschen GmbH, Köln.
- Jałowiecki B., Szczepański M.S., 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Keil R., Ronneberger K., 2000, The Globalization of Frankfurt am Main: Core, Periphery and Social Conflict [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.

- Kesteloot Ch., 2000, Brussels: Post-Fordist Polarization in a Fordist Spatial Canvas [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Koolhaas R., 2001, Junkspace [w:] Chung Ch.J., Inaba J., Koolhaas R., Leong S.T. (red.), *The Harvard Design School Guide to Shopping*. Taschen GmbH, Köln.
- Kostof S., 1999, *The City Shaped*. Bulfinch Press, Boston.
- Kotler P., 1999, *Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*. Wyd. Gebethner i S-ka, Warszawa.
- Krzysztofek K., 2005, Tendencje zmian w przestrzeni późnonowoczesnego miasta [w:] Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M.S. (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Wyd Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kunstler J.H., 1994, *The Geography of Nowhere. The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*. Touchstone Book – Simon&Schuster, New York.
- Leong S.T., 2001, Gruen Urbanism [w:] Chung Ch.J., Inaba J., Koolhaas R., Leong S.T. (red.), *The Harvard Design School Guide to Shopping*. Taschen GmbH, Köln.
- Loftman P., Nevin B., 2003, Prestige Projects, City Centre Restructuring and Social Exclusion [w:] Miles M., Hall T. (red.), *Urban Futures*. Routledge, London.
- Logan J.R., 2000, Still a Global City: The Racial and Ethnic Segmentation of New York [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Lorens P., 2001a, *Rewitalizacja frontów wodnych nadmorskich miast portowych* (rozprawa doktorska), masz. powielany. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2001b, Strategie rozwoju a przedsięwzięcia o znaczeniu kluczowym [w:] Szydarowski W. (red.), *Województwa nadmorskie w inicjatywie wspólnotowej INTERREG*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Lorens P., 2002, Koncepcja budowy systemu zarządzania przestrzenią miasta w warunkach polskich [w:] Lorens P. (red.), *System zarządzania przestrzenią miasta*. Politechnika Gdańska Wydział Architektury, Gdańsk.
- Lorens P., 2004, Tożsamość a autentyzm przestrzeni publicznej współczesnych wielkoskalowych założeń urbanistycznych [w:] Markowski T. (red.), *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*. „Biuletyn KPZK PAN”, nr 210. KPZK PAN, Warszawa.
- Lorens P., 2005a, *Wstępna typologia obszarów zdegradowanych o funkcjach i potencjale metropolitalnym* (mat. niepublikowany).
- Lorens P., 2005b, Stadtentwicklung in Polen: Aktuelle Trends und Herausforderungen [w:] Altrock U., Günter S., Huning S., Peters D. (red.), *Zwischen Anpassung und Neuerfindung. Raumplanung und Stadtentwicklung in der Staaten der EU-Ostweiterung*. Reihe Planungslandschaft Nr 11, Berlin.
- Loukaitou-Sideris A., Banerjee T., 1998, *Urban Design Downtown. Poetics and Politics of Form*. University of California Press, Berkeley and Los Angeles CA.
- Majer A., 1999, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, „Studia KPZK PAN”, tom CVII. PWN, Warszawa.
- Marcuse P., van Kempen R., 2000a, Introduction [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Marcuse P., van Kempen R., 2000b, Conclusion: A Changed Spatial Order [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Markowski T., Stasiak A., 2003, *Polska przestrzeń wobec integracji z Unią Europejską*, „Urbanista” Nr 10/2003, Urbanista sp. z o.o., Warszawa.

- Mendes M.M., 2003, Cities 'Archipelago' in the Metropolitan Area of Lisbon [w:] Eckardt F., Hassenpflug D. (red.), *Consumption and the Post-Industrial City*. Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Miles M., 2003, Consuming Culture: Affluence and Social Space in the New Barcelona [w:] Eckardt F., Hassenpflug D. (red.), *Consumption and the Post-Industrial City*. Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych* (mat. niepublikowany).
- Misiak W., 2005, Nowe procesy i zjawiska po przełomie 1989 r. w miastach polskich [w:] Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M.S. (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Musterd S., 2003, Diverse Pictures of the 'Post-Industrial' City [w:] Eckardt F., Hassenpflug D. (red.), *Consumption and the Post-Industrial City*. Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Pawłowska K., 2001, *Idea swojskości miasta*. Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Kraków.
- Ratajczyk-Piątkowska E., 2001, *Ochrona zabytków w okresie gospodarki rynkowej na przykładzie modernizacji Wielkiego Młyna w Gdańsku*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Rewers E., 2005, Miasto jako przestrzeń kulturowa [w:] Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M.S. (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Ritzer G., 2001, *Magiczny świat konsumpcji*. Muza SA, Warszawa.
- Ritzer G., 2003, *Makdonaldyzacja społeczeństwa*. Muza SA, Warszawa.
- Rykiel Z., 2005, Miasto jako miejsce a przemiany jego architektury, symboliki i świadomości terytorialnej mieszkańców [w:] Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M.S. (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Safdie M., 1997, *The City After the Automobile*. Westview Press, Boulder.
- Sassen S., 2001, *The Global City*. Princeton University Press, Princeton & Oxford.
- Sassen S., Roost F., 1999, The City: Strategic Site for the Global Entertainment Industry [w:] Judd D., Fainstein S. (red.), *The Tourist City*. Yale University Press, New Haven and London.
- Sorkin M., 1992, *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. Hill and Wang, New York.
- Sztompka P., 2002, *Socjologia*. Wyd. Znak, Kraków.
- Venturi R., Brown D.S., Izenour S., 1997, *Learning from Las Vegas*. The MIT Press, Cambridge MA.
- Waley P., 2000, Tokyo: Patterns of Familiarity and Partitions of Difference [w:] Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?* Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*. PWN, Warszawa.
- Węclawowicz G., 2003, *Geografia społeczna miast*. PWN, Warszawa.
- Węgleński J., 2001, *Miasta Ameryki u progu XXI wieku*. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Zukin S., 1993, *Landscapes of Power*. University of California Press, Berkeley CA.
- Zuziak Z.K., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*. Politechnika Krakowska, Kraków.



## 2. ROZWÓJ MIASTA WSPÓŁCZESNEGO NA TLE PROCESÓW UPRZEMYSŁOWIENIA

### 2.1. WSTĘP

Planowanie przestrzenne jako samodzielny kierunek i dyscyplina akademicka rozwinęło się w drugiej połowie XX wieku. Jakkolwiek problematyka istniała oczywiście wcześniej w ramach architektury i nauk społecznych, a także jako dziedzina badań nad związkami układów społecznych z geografą gospodarczą (Hutchinson, 2010, s. 603). Współcześnie dziedzina ta staje się coraz bardziej interdyscyplinarna. Przestrzeń miejska, budowana przez nawarstwiająca się realizacje urbanistyczne i architektoniczne, staje się tworzyszem badawczym dla różnych dziedzin. Z jednej strony mamy studia mieszczące się w dyscyplinach geograficznych, społecznych, w tym urbanistycznych, z drugiej strony, mamy studia kulturoznawcze wspierane przez dyscypliny, wydawałoby się tak odległe jak ekonomia. Owe odległe wydawałoby się dziedziny często w sposób bezpośredni wpływają na związki pomiędzy powstawaniem i rozwojem współczesnych miast a ewolucją układów przestrzennych przemysłu.

Poniższy tekst ukazuje problem powstawania i rozwoju miasta współczesnego z punktu widzenia związków z rozwojem przestrzennym przemysłu, w okresie od czasu rewolucji przemysłowej końca XVIII wieku do powstania miasta poprzemysłowego. W zakresie tendencji współczesnych zakres został ograniczony do tych, które w bezpośredni sposób odnoszą się do miasta przemysłowego – albo jako jego krytyka, albo jako ewolucyjna kontynuacja.

Powszechnie uważa się, że wraz z Rewolucją Przemysłową końca XVIII wieku i rozwojem zjawisk technicznych i gospodarczych XIX wieku rozpoczęła się, trwająca do dziś, ekspansja rozwoju miast oraz urbanizacja terenów dotąd rolniczych. Wprawdzie w historii urbanistyki europejskiej były już okresy dominacji cywilizacji miejskiej, przypominając tu powstanie i rozwój włoskich miast czasu renesansu, które mimo że nie były wielkie<sup>14</sup> stały się ośrodkami rozwoju życia naukowego, artystycznego i kulturalnego promieniującymi na resztę świata. Jednak gwałtowna urbanizacja XIX-wiecznej Europy spowodowała zmiany bardziej powszechne i głębsze.

Skutki ówczesnych przemian odczuwamy także dzisiaj. Strukturalne zmiany w kształtującej się wówczas gospodarce przemysłowej stały się ważnym czynnikiem zmian społecznych i przestrzennych. Wynalazki techniki i związany z nimi rozwój technologii spowodowały rozdzielenie miejsca pracy od miejsca zamieszkania.

---

<sup>14</sup>Np. Florencja w owym okresie liczyła nie więcej niż 100 tys. mieszkańców, podobnie niewielkie były handlowe miasta Północnej Europy.



Ryc. 1. Miasto średniowieczne (1440) i przemysłowe (1840); (oprac. Nina Juzwa według Pugina).

Lata 80. XVIII wieku zapoczątkowały epokę wynalazków i odkryć naukowych, które zmieniły wygląd ówczesnej Europy. Wśród nich główną rolę odegrała mechanizacja wrzecion i krosien w angielskim przemyśle włókienniczym oraz ulepszone maszyny parowe i użycie pary wodnej jako źródła napędu. W tym samym mniej więcej czasie wprowadzono nowe technologie wytopu rudy żelaza i zapoczątkowano na skalę przemysłową otrzymywanie gazu świetlnego. Wraz z rewolucją przemysłową narodziła się wówczas idea nieustannego postępu gospodarczego. Założenie, że osiągnięcia każdego następnego okresu muszą być wyższe od osiągnięć okresu poprzedniego sprawiło, że proces przyspieszonego rozwoju objął wszystkie niemal dziedziny życia.

U źródeł tradycji miasta przemysłowego odnajdujemy idee i koncepcje gospodarcze sytuowania przemysłu w XIX wieku. Spowodowało to:

- gwałtowny przyrost liczby mieszkańców w miastach już istniejących, oraz
- powstanie i rozwój obszarów zurbanizowanych na terenach zasobnych w surowce kopalne.

## 2.2. SKUTKI PRZESTRZENNE PROCESÓW INDUSTRIALIZACJI

### 2.2.1. Rewolucja przemysłowa końca XVIII wieku

Lata 90. XVIII wieku aż do pierwszych lat XX wieku były okresem wewnętrznej integracji gospodarczej krajów uprzemysłowionych. Proces ten rozpoczął się w Anglii, by następnie objąć Niemcy, Francję, Hiszpanię, Włochy a w drugiej połowie XIX wieku także Stany Zjednoczone Ameryki Płn. Spośród wynalazków i odkryć w nauce i w technice, które zapoczątkowały rewolucyjne zmiany w dotychczasowym świecie, główną rolę odegrały mechanizacja wrzecion i krosien, użycie pary jako źródła napędu oraz nowe technologie wytopu rudy żelaza.

Zastosowanie maszyny parowej w początkach XIX wieku pozwoliło na uniezależnienie miejsca produkcji – fabryki – od miejsca lokalizacji złóż surowców naturalnych. Skutkiem ówczesnych przemian było:

- przeniesienie lokalizacji przemysłu z terenów wiejskich do miasta i związana z tym ewolucja w kształtowaniu struktury architektonicznej miasta,
- powstanie modelu nowego miejsca pracy – fabryki, której wzorem był budynek fabryki angielskiego przemysłu włókienniczego.

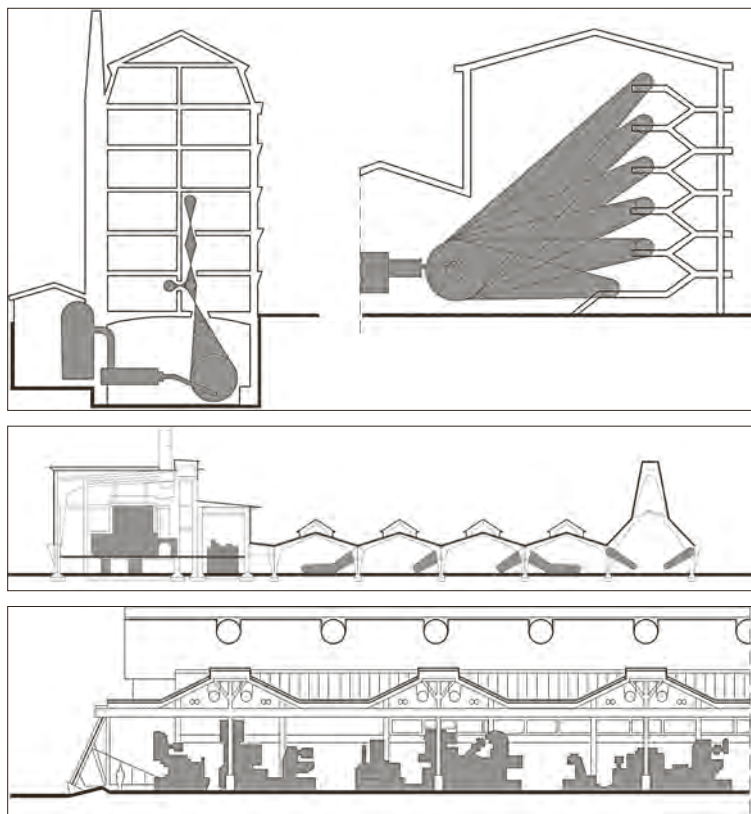
Daje się wówczas zauważyć dwie tendencje, jedną dążącą do zastąpienia starych narzędzi nowymi maszynami, która ułatwiała wypieranie przez przemysł tradycyjnych form pracy rzemieślniczej oraz drugą, która kryła zapowiedź współczesnej *scientific management* w organizacji i zarządzaniu w przemyśle. Rozdzielenie miejsca pracy od miejsca zamieszkania stało się ważnym następstwem społecznym, które z czasem stało się także ważnym elementem planowania przestrzennego.

W początkach XIX wieku, obok przemysłu włókienniczego i górnictwa, szczególna rola przypadła rozwojowi metalurgii i przemysłu mechanicznego. Przemysł połowy dziewiętnastego wieku rozpoczął trwającą do dziś ingerencję we wszystkie dziedziny życia gospodarczego i społecznego.

Spośród cech przemysłu, najbardziej dalekosiężna w skutkach była dewastacja i zanieczyszczenie środowiska spowodowane wzmożonym wykorzystaniem energii. Ówczesne metody produkcji nie uwzględniały problemu odpadów, zanieczyszczeń atmosfery, wód, gleby. Już Agricola (XVII wiek) w *de Re Metalica* pisze o hałdach odpadów. Narastające grupowanie na niewielkim obszarze kilku lub kilkunastu hut i zakładów przerobczych powodowało koncentrację zanieczyszczeń trudną do opanowania. Dodatkowym źródłem zanieczyszczeń były wodociągi oraz zbiorniki wód kanalizacyjnych.

Dla drugiej połowy XIX wieku charakterystyczne było wykształcenie się wszystkich podstawowych, znanych dzisiaj typów obiektów i zespołów przestrzennych przemysłu oraz urządzeń towarzyszących. Rozszerzaniu zjawisk rewolucji przemysłowej sprzyjała rosnąca współzależność gospodarcza krajów uprzemysłowionych, rozbudowa światowej sieci kolei<sup>15</sup>, jak i wzmożone znaczenie w społeczeństwie ludzi aktywnych, ogarniętych etosem pracy i kariery – *homo oeconomicus*.

<sup>15</sup> Powstała wówczas większość światowej sieci transportu kolejowego.



Ryc. 2. (a) Fabryka włókiennicza o napędzie parowym. Pasy transmisyjne przenoszące energię z centralnie usytuowanej maszyny parowej ograniczały przestrzeń pracy. (b) Zastosowanie energii elektrycznej umożliwiło potraktowanie poszczególnych urządzeń produkcyjnych jako odrębnych jednostek funkcjonalnych i pozwoliło na bardziej racjonalne wykorzystanie przestrzeni. Fabryka kapeluszy, Luckenwalde, E. Meldenson, 1922. (c) Ewolucja rozwiązań konstrukcyjnych i elementów funkcjonalnych zwiększa elastyczność rozwiązań systemów pracy. Fabryka motorów w Shotts, (Ahrends, Burton, Koralek, 1980) (oprac. Nina Juzwa, Anna Sulimowska).

### 2.2.2. Wpływ przemysłu na elementy środowiska

Przemysł, pośrednio lub bezpośrednio, coraz bardziej wpływał na rozwój elementów środowiska. Pośrednim skutkiem rozwoju przestrzennego zakładów i organizacji przemysłowych było powstawanie nowych form rozwiązań przestrzennych sprzyjających urbanizacji. Na skutek rozwoju sieci transportu kolejowego i drogowego zmieniały się i nabierały innego znaczenia dotychczasowe układy przestrzenne i koncepcje rozwojowe w skali regionu. Powstające wielkie organizacje przemysłowe i handlowe sprzyjały tworzeniu nowych form przestrzennych dla handlu i administracji, a rosnące znaczenie przemysłu wymagało nowych zasad kształtowania miejsc zamieszkania. Nowe miejsca pracy przyspieszały rozwój procesów urbanizacyjnych. Wielkie miasta przekształcały się w metropolie, a w rezultacie współdziałania układów przestrzennych przemysłu i układów transportowych powstawały nowe układy miejskie – konurbacje – aglomeracje przemysłowe.

Jeśli przyjąć okolice 1850 roku za moment, w którym wytworzyła się suma doświadczeń będąca rezultatem postępu, to jednak trudno byłoby zamknąć w ścisłych datach kolejne fazy rozwoju uprzemysłowienia. Oliver Evans wynalazkiem automatycznego młyna zbożowego<sup>16</sup> ustalił nowe zasady współpracy człowieka i maszyny. Dzięki obrabiarkom i zastosowaniu dźwigu nastąpiła racjonalizacja fabryk tekstylnych Boltonu i Manchesteru (ok.1830), a wprowadzenie taśmy w rzeźniach Cincinnati (1860) było pierwszym krokiem w kierunku automatyzacji linii produkcyjnej. Istotnym przełomem było wprowadzenie w zakładach Ford Motor Company taśmy produkcyjnej o napędzie elektrycznym. Sprawilo to, że odtąd każde urządzenie produkcyjne mogło stać się niezależną jednostką funkcjonalną. Produkcja mogła odtąd powstawać w lokalizacji niezależnej i najbardziej dogodnej dla producenta. Następnym krokiem była decentralizacja procesu produkcyjnego, szczególnie widoczna w przemyśle samochodowym. Postęp w technice wytwarzania spowodował rozwój badań nad ekonomią procesu organizacji i zarządzania, co doprowadziło do koncepcji jednoprzestrzennej hali przemysłowej. Większość obiektów przemysłowych przybrało formę płaskiego, jednokondygnacyjnego budynku o coraz większych wymiarach.

Przykłady wskazują, że w tym samym czasie, w różnych miejscach świata uprzemysłowionego i w różnych dziedzinach zaczęto sobie uświadamiać, że technika ustala własne zasady funkcjonowania, a one wymagają rozwiązań całościowych.



Ryc. 3. XIX-wieczne miasto przemysłowe (oprac. Szymon Opania).

Nowe formy zarządzania ustalały nowe zasady zagospodarowania terenu przemysłowego. Budynki, urządzenia terenowe, organizacja pracy ludzkiej i urządzeń zaczęły tworzyć wraz z otaczającą infrastrukturą system zaplanowany i współdziałający. A równocześnie tereny przemysłowe przejmowały w miastach coraz większe obszary, zakłócając wielowiekowy porządek funkcjonalno-przestrzenny. W XX wieku rozpoczęła się ekspansja przemysłu

<sup>16</sup>Pierwszy taki młyn został zbudowany w 1785 roku w hrabstwie Newcastle, stan Delaware, USA (przyp. red.).

na obrzeżne tereny miast. Inwestorzy przemysłu dość szybko docenili znaczenie wielkości i dostępności działek budowlanych dla rozwoju nieskrępowanego istniejącym podziałem katastralnym wewnątrz starej tkanki miejskiej.

### 2.2.3. Miasto przemysłowe od końca XIX do ostatnich lat XX wieku

Pierwsza część tego okresu, od końca XIX wieku do lat 50. XX wieku, była, z jednej strony, związana z intensyfikacją gospodarki światowej i włączeniem w strefę wpływu gospodarczego Japonii a następnie Związku Radzieckiego, a z drugiej strony, był to czas dwu wielkich wojen światowych. Świat stał się wieloideowy i wieloogniskowy. Ewolucję w kształtowaniu przestrzennym przemysłu na przełomie wieków XIX i XX wyrażał rozwój systemów organizacji pracy w kierunku polepszania standardów miejsc pracy, w tym także zwrócenia uwagi na architekturę obiektów, w których praca była wykonywana.

Nowe typy obiektów związanych z produkcją przemysłową: doki portowe, wieże wodne, wyciągowe, hale produkcyjne, fabryki lokatorskie, magazyny, silosy różnego rodzaju itp. powstawały równocześnie z narastaniem potrzeb przemysłu.

W latach 20. XX wieku architektura obiektu przemysłowego stała się przedmiotem zainteresowań znanych architektów. Obiekt przemysłowy wkraczał w nurt rozwojowy modernizmu na równi z obiektami innych funkcji, a dzięki swojej specyfice stwarzał odtąd swoistą stymulację dla określonych metod projektowania.

Zmiany w technice dotyczyły przede wszystkim szerokiego zastosowania energii elektrycznej, wykorzystania ropy i produktów jej rafinacji, rozwoju łączności, produkcji samochodów, samolotów, tworzyw sztucznych, a w końcowym okresie rozwoju elektroniki.

Ówczesny przełom w systemach produkcji można w równej mierze przypisać osiągnięciom techniki, jak i systematycznemu rozwojowi nauk podstawowych. Doprowadziło to do zmiany koncepcji materii i energii, tworząc także podstawę dla rozwoju ekologii, ergonomii, fizjologii, przyspieszyło wykształcenie metod całościowych w nauce i badaniach.

Na organizację i zarządzanie w przemyśle wpływ miało wykształcenie zasad biurokracji i podstaw psychologii pracy. Czynnikiem postępu technologicznego, a w następstwie rozwoju miast i obszarów zurbanizowanych, stały się przemysły elektrotechniczny, chemiczny, maszynowy, samochodowy.

Jeśli postęp określimy wzrostem liczby pracowników wysoko kwalifikowanych, to chemia, która już w końcu XIX wieku wykazywała tę ważną dzisiaj cechę nowoczesności, teraz zaczynała w technologii produkcji zmierzać w stronę powiązań interdyscyplinarnych, a jej rozwój w kierunku wykorzystania pochodnych węgla stopniowo uniezależniał lokalizacje od warunków naturalnych.

Przesył energii elektrycznej stał się łatwiejszy od przewozu węgla kamiennego lub przesyłu pary. Energia elektryczna była też łatwiejsza do przetworzenia na inne rodzaje energii, pracę mechaniczną, ciepło, sterowanie automatyczne. Sprawiała, że odtąd każda maszyna, każde urządzenie techniczne mogło stać się niezależną jednostką funkcjonalną. Nowy nośnik energii oraz szybki rozwój nowych systemów transportowych pozwalały na decentralizację procesu produkcyjnego.

U podstaw powstawania współczesnych miast i rozwoju obszarów zurbanizowanych leży koncentracja miejsc pracy pozarolniczej. Natomiast funkcjonowanie przemysłu było od zawsze uwarunkowane dostępnością surowca lub/i półproduktu, rynków zbytu, a przede wszystkim dostępnością siły roboczej i terenu odpowiedniej wielkości, a także dostępności do źródeł wody, energii i transportu.

Bolesław Malisz (1981) komentuje to następująco: „Praca bez względu na jej rodzaj i stopień postępu technicznego jest wykonywana przez ludzi. Podstawowym jej warunkiem jest rytmiczne, w zasadzie codzienne wykonywanie pracy. Wynika z tego, że ludzie (...) muszą osiedlać się w takiej relacji przestrzennej do miejsc pracy, by mogli do niego codziennie docierać bez nadmiernej straty czasu.”

Sposób funkcjonowania obszaru zurbanizowanego / miasta oraz jego zasięg przestrzenny są zależne od lokalizacji miejsc pracy w stosunku do pozostałych elementów układu osiedleńczego oraz od osiągniętego postępu w środkach transportu i w jakości systemu transportu publicznego. Zwrócenie uwagi na strukturę podziału funkcjonalnego przestrzeni zurbanizowanej, a w konsekwencji powstawanie koncepcji rozwiązań modelowych dla miasta stało się oczywistością w okresie narastających konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych.

Kiedy A. Weber (1909) zdefiniował pierwsze systematyczne zasady teorii lokalizacji przemysłu, wyróżniając czynniki pracy, transportu i aglomeracji, nadał on teoretyczne ujęcie działającemu już wówczas kompleksowi procesów gospodarczych i przestrzennych.

W miastach epoki przedindustrialnej sposób użytkowania terenu był w znacznej mierze uwarunkowany kształtem i wielkością działek budowlanych. Powstawanie obiektów i zakładów przemysłowych zaburzyło wielowiekową, prawną regulację systemu zagospodarowania miasta. Dla obiektów przemysłowych skala podziału regulacyjnego była zbyt drobna. Pierwsze fabryki sytuowano w obrębie kwartałów zabudowy miejskiej, w następnych latach na obrzeżu miasta, w pobliżu ciągów komunikacyjnych. W epoce *laissez faire, laissez aller*, lokalizacji przemysłu i związanych z nim dzielnic robotniczych w mieście towarzyszyła duża swoboda, regulowana jedynie przebiegiem głównych ciągów komunikacji miejskiej.

Jeszcze w latach 50. XX wieku, pomimo lepszych warunków dla rozwoju przestrzennego na obrzeżu miasta, wiele firm decydowało się na lokalizację śródmiejską z uwagi na większą dostępność siły roboczej, mieszkającej na terenie miasta. Dwie, działające wówczas równolegle, tendencje lokalizacji terenów mieszkaniowych podporządkowane były lokalnym interesom społecznym, a mianowicie:

- Usytuowanie dzielnic robotniczych w izochronie 30 minut dojazdu do miejsca pracy – przemysłu.
- Powstawanie zamożnych dzielnic mieszkaniowych na terenach oddalonych, chronionych od uciążliwości wpływów przemysłu.

Przemysł traktowany jako miejsce pracy zawsze ma związek z dostępnością dla pracowników. Przykładem najbardziej spektakularnym mogą być lokalizacje osiedli robotniczych w bezpośrednim sąsiedztwie fabryk, kopalni, hut itp. w starych aglomeracjach przemysłowych (Juzwa, 1988). Przestrzenne rozdzielanie lokalizacji miejsc pracy i miejsc zamieszkania możliwe stało się dopiero w miarę technicznego rozwoju systemów transportu miejskiego na terenach zurbanizowanych.

XX-wieczny rozwój przemysłu samochodowego stworzył nowe możliwości rozwoju przestrzennego. Koncentracja terenów przemysłu, dotąd tak ważna dla lokalizacji zakładów, w jakiejś mierze traciła dotychczasowe ekonomiczne znaczenie<sup>17</sup>. Samochód pośrednio przyspieszył proces „eksplozji miast”, umożliwiając lokalizację zakładów przemysłowych i terenów mieszkaniowych na odległych od centrum terenach podmiejskich.

Miasto owego okresu rozrastało się terytorialnie, a rosnące znaczenie inwestycji dla przemysłu, handlu, zarządzania i administracji sprawiało, że dotychczasowy sposób użytkowania terenów miejskich, który wynikał z wielkości i kształtu działek budowlanych stał się mało skuteczny. Skala podziału terytorialnego stała się zbyt drobna dla nowych potrzeb inwestycyjnych. Przeobrażenia przestrzenne miasta okresu industrializacji regulował proces kumulacji kapitału związany z rozwojem terenów zainwestowania przemysłowego oraz funkcji towarzyszących tym procesom.

Claude Chaline (1980), badając procesy rozwojowe miasta, wyróżnia trzy etapy:

- Miasto epoki przedindustrialnej, o strukturze przestrzennej i funkcjonalnej uwarunkowanej czynnikami społecznymi. Identyfikacja poszczególnych dzielnic była równoznaczna ze strukturą społeczną mieszkańców.

- Miasto okresu industrializacji, które charakteryzowała koncentracja działalności wytwórczej, napływ ludności wiejskiej oraz ukształtowanie strefy centralnej, grupującej usługi. Strefa ta rozwijała się w oparciu o nowe układy transportowe (linie kolejowe, dworzec, arterie kołowe) oraz o historyczną tkankę budowlaną.

- Miasto okresu międzywojennego, w którym nastąpiła gwałtowna aktywizacja wszystkich czynników rozwojowych (handlu, wytwórczości, zarządzania, administracji, kultury). Nastąpiła wówczas dalsza specjalizacja stref funkcjonalnych i usługowych oraz rozwój peryferyjnych dzielnic mieszkaniowych.

Idee społeczne końca XIX i początku XX wieku, podnosząc skutki niekontrolowanego wzrostu urbanizacji, zwróciły uwagę na miasto nie tylko jako problem socjologiczny, ale przede wszystkim na konieczność traktowania miasta jak jednorodny system, w którym poszczególne elementy funkcjonują dzięki określonej hierarchii, która porządkuje ich znaczenie i miejsce w układzie przestrzennym. Pierwsze krytyki wymierzone były pośrednio lub bezpośrednio w ówczesne strefy funkcji przemieszanej mieszkalno-przemysłowej.

### 2.2.4. Aglomeracja przemysłowa

Na przełomie XIX i XX wieku przemysł skupiał się w dużych miastach, które oferowały nadmiar siły roboczej oraz w nowo powstających okręgach – aglomeracjach przemysłowych, które oferowały bliskość źródeł energii i większą swobodę rozwoju przestrzennego.

Znaczenie XIX-wiecznego przemysłu dla rozwoju miast i terenów zurbanizowanych przebiegało równoległe z nieznaną dotąd fluktuacją siły roboczej. Następstwem były ma-

---

<sup>17</sup> Zbudowanie silnika spalinowego oraz tania masowa produkcja samochodów przez Forda stanowiły punkt zwrotny w rozwoju środków transportu. W pojedynku pomiędzy transportem samochodowym a kolejowym szansa samochodu polegała na jego większej elastyczności w użytkowaniu (Juzwa, 1988).





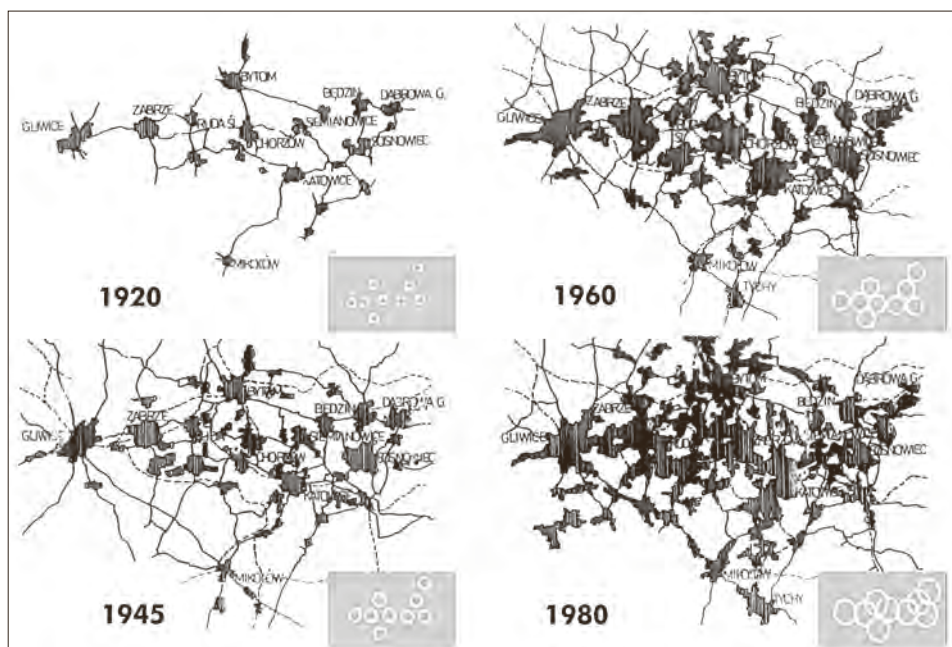
Ryc. 4. Lokalizacja głównych okręgów przemysłowych w Europie: 1 – granice państw, 2 – okręgi przemysłowe w Europie (oprac. Szymon Opania).

sowe przemieszczenia ludności w poszukiwaniu pracy pozarolniczej<sup>18</sup>. Okręgi przemysłowe Anglii stały się celem wędrowek Irlandczyków, okręgi przemysłowe północnej Francji były celem mieszkańców południa Europy, przede wszystkim północnych Włoch i Hiszpanii, a do Zagłębia Ruhry wędrowali Polacy, Czesi, Litwini. Jednym z ważniejszych elementów polityki gospodarczej było zapewnienie miejsc zamieszkania dla tych nowych pracowników. Związek pomiędzy ilością miejsc pracy a liczbą mieszkańców od zawsze działał silnie miastotwórczo. Przykładów dostarczają historyczne ośrodki rozwoju przemysłu, takie jak:

- Zagłębie Ruhry, gdzie gęstość zaludnienia wynosiła kolejno: w 1850 roku – 110 mk/km<sup>2</sup>, w 1900 roku – 620 mk/km<sup>2</sup>, a w 1950 roku – 1050 mk/km<sup>2</sup>,
- Śląsk, gdzie liczba mieszkańców, w okresie od 1852 do 1910 roku wzrosła z trzech do pięciu milionów. Przy czym znacznie szybciej wzrastała liczba mieszkańców w nowo powstałych osadach przemysłowych, które prawa miejskie otrzymały znacznie później (Zabrze, Siemianowice, Ruda Śląska), natomiast malała liczba mieszkańców lub rosła umiarkowanie w miastach, które odgrywały dawniej ważną rolę, np. Brzegu, Opolu.
- W Łodzi, w drugiej połowie XIX wieku, liczba mieszkańców wzrosła z 50 tys. do 253 tys.
- Chicago, które w okresie 1880–1890, wraz z rozwojem przemysłu amerykańskiego, przekształciło się w wielkie centrum przemysłowe, któremu towarzyszyło powstawanie dzielnic mieszkaniowych i równoczesny wzrost liczby mieszkańców z pół miliona do miliona.

<sup>18</sup>Na początku XIX wieku, w Niemczech, w rolnictwie zatrudnione było 90% ludności, a w połowie XIX wieku udział w rolnictwie zmniejszył się do 46% (Juzwa, 1988).

Rolnicze pochodzenie większości mieszkańców powstających skupisk ludności oraz wiejski charakter pierwszych osad przemysłowych prowadziły do określonego standardu i charakterystyki krajobrazu przestrzennego tych obszarów. Powstałe wówczas wzorce na wiele lat zdominowały charakterystykę europejskich zagłębi przemysłowych. Zurbanizowane obszary przemysłowe płn-zach. Anglii, pld. Hiszpanii, Zagłębia Ruhry i Saary, Nord Pas du Calais posiadały podobny wizerunek przestrzenny, który wyznaczany był przez zabudowę przemysłu ciężkiego: głównie kopalnie i huty. Jak powiedział L. Mumford (1989), „fabryka, kolej i slums – nadawały podobny charakter miastom i osadom przemysłowym na terenie całej Europy. Dopiero kolejny skok cywilizacyjny końca lat 70. XX wieku dał impuls do zmian w kształtowaniu terenów przemysłowych, a tym samym nowej koncepcji miasta.



Ryc. 5. Rozwój przestrzenny Aglomeracji Górnośląskiej w okresie 60 lat (oprac. Nina Juzwa).

Miasto Ruda Śląska, usytuowane w centralnej części Aglomeracji Górnośląskiej, jest przykładem, który wart jest przybliżenia.

Miasto na prawach powiatu, położone jest w Polsce południowej, w województwie śląskim, w centralnej części Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Od 2007 roku miasto należy do Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, skupiającego 14 (z 17) miast aglomeracji górnośląskiej. Ruda prawa miejskie uzyskała w 1959 roku, 144 tysiące mieszkańców mieszka obecnie na powierzchni 78 km<sup>2</sup>. Dzisiejszy układ przestrzenny zawdzięcza Ruda połączeniu w administracyjną całość 11 niezależnych miejscowości. Administracyjnym centrum jest Nowy Bytom. Dzielnice Rudy powstawały w różnych okresach, pomiędzy trzynastym a siedemnastym stuleciem. Ich wzajemną historię łączy rozwój śląskiego przemysłu, a w szczególności górnictwa i hutnictwa.

Już do połowy XVII wieku obszar dzisiejszego miasta ulegał urbanizacji i charakterystycznemu przemieszaniu terenów mieszkalnych i produkcyjnych. Ówcześni właściciele lub zarządcy podziemnych dóbr, śląscy przemysłowcy, dbali o budowę osad mieszkalnych dla pracowników. Posiadały one kompletne, zazwyczaj, wyposażenie w infrastrukturę społeczną i usługową, mniej natomiast myślano o obiektach usług ogólnomiejskich; w okresie powojennej gospodarki socjalistycznej ten stan się pogłębił. Krajobraz przestrzenny Rudy zbliżony jest do osad i miasteczek w aglomeracjach europejskich o podobnym rodowodzie. W obrębie miasta nadal funkcjonują cztery kopalnie: KWK Pokój, KWK Bielszowice, KWK Wujek-Ruch Śląsk, KWK Halemba, oraz Huta Pokój i Elektrownia Halemba. Nadal przemysł ciężki jest wyznacznikiem rozwoju tego obszaru.

W przestrzennym krajobrazie Rudy, jak „w kropli wody”, odwzorowują się cechy rozwojowe historycznej konurbacji przemysłowej. Amorficzny układ przestrzenny wykształcony na skutek zlepiania dzielnic-osad powstałych z relacji pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy: kopalnią, hutą, fabryką – tworzą obszar powstały bez geometrii planu, powiązany nadmiernie rozbudowanym systemem transportu kolejowego i drogowego. Hałdy odpadów poprodukcyjnych otaczają te „niby-miejskie” enklawy, w których jak drogowskazy tradycji naprzemiennie tkwią wieże starych kopalń i urokliwe wieże XIX-wiecznych kościołów. Jeśli przyjąć, że generalną zasadą kształtowania miasta jest hierarchiczność układu, a podstawowymi kategoriami struktury przestrzennej miasta są: centrum, śródmieście, dzielnice, w historycznej strukturze aglomeracji przemysłowej podstawowe znaczenie posiadały:

- miejsca pracy: kopalnie, huty wraz z zespołem urządzeń i usług towarzyszących, oraz
- miejsca zamieszkania – osady mieszkalne.

Ślad owej historycznie utrwalonej policentryczności wyraźnie jest zauważalny we współczesnej strukturze miasta.

XIX-wieczne europejskie aglomeracje przemysłowe powstałe na skutek działalności przemysłu ciężkiego: górnictwa, hutnictwa i innych przemysłów surowcowych dłużej noszą „znamień” swego historycznego dziedzictwa aniżeli tereny przemysłu przetwórczego i zazwyczaj wymagają więcej, i dużo bardziej kosztownych działań rewitalizacyjnych. Przez wiele lat cieszyły się mianem „biegunów wzrostu” gospodarczego<sup>19</sup>. Dopiero doświadczenia drugiej połowy XX wieku, czasy narodzin nowej filozofii planistycznej, wywołanej, z jednej strony, załamaniem dotychczasowej gospodarki opartej o rozwój przemysłu ciężkiego, a z drugiej, przyspieszone zdobyciami drugiej rewolucji przemysłowej lat 80. ubiegłego wieku, doprowadziły do przekonania że „bieguny wzrostu” stały się „biegunami hamowania”.

<sup>19</sup> W miastach Aglomeracji Górnośląskiej procent zainwestowania przemysłowego w latach 1970. dochodził do 40% terenu zagospodarowanego (Juzwa, 1988).

## 2.3. UTOPIE I IDEE SPOŁECZNE KOŃCA XIX I POCZĄTKU XX WIEKU

### 2.3.1. Idea miasta-ogrodu Howarda

Przełom XIX i XX wieku to okres intensywnych poszukiwań w zakresie planowania i kształtowania miast. Poszukiwania te były skutkiem obserwowanej sytuacji ekonomiczno-socjalnej mieszkańców miast, które uległy uprzemysłowieniu. Prowadzone były one niezależnie od siebie, często przez badaczy – samouków. Niektóre z nich zostały spopularyzowane i doprowadziły do zasadniczych zmian w sposobach kształtowania miast XX wieku.

W 1898 roku Ebenezer Howard opublikował w książce *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (wydanej w 1902 roku jako *Garden Cities of To-morrow*) pierwszą spójną próbę uporządkowania miejsc zamieszkania w relacji do miejsc pracy. Przyświecała mu idea stworzenia samowystarczalnych funkcjonalnie i ekonomicznie miast, które pozwalały uniknąć typowych dla współczesnych mu miast problemów socjalnych: przestępczości, ubóstwa, chorób. Postulował on budowę miast satelitarnych, tzw. miast-ogrodów, w oddaleniu od zgrupowań przemysłu i wielkich miast (do 30 km). Miasta te miały łączyć miejsce zamieszkania, wypoczynku i pracy z naturalnym otoczeniem.

Ideowa struktura miasta-ogrodu Howarda miała układ koncentryczny. Całość zajmować miała około 24 km<sup>2</sup>. Samo miasto miało zajmować 4 km<sup>2</sup> i być domem dla 30 tys. osób. Miało być podzielone na sześć pierścieni o różnych funkcjach. Centrum stanowić miał park z budynkami publicznymi (ratusz, biblioteka). Park ten miał być otoczony pierścieniem pasażu handlowego („Crystal Palace”) a w następnych pierścieniach – kwartałami zabudowy mieszkaniowej, przedzielonych koncentrycznymi i promienistymi ulicami oraz spiętych 400-metrowej szerokości pierścieniem parku – alei, na której zlokalizowane zostały szkoły i kościoły. Całość zabudowy mieszkaniowej i usługowej posługiwała się XIX-wieczną, historyzującą, ceglana estetyką. Na obrzeżu dzielnic mieszkaniowych usytuowane miały być zakłady przemysłowe i magazynowe z bezpośrednim połączeniem z koleją. Całość zaś otoczyć miał wieniec terenów rolniczych (pól, pastwisk i gospodarstw dla 2000 mieszkańców) zajmujący pozostałe 20 km<sup>2</sup>. Ponieważ miasta-ogrody miały być zakładane na terenach wiejskich, spodziewany koszt utrzymania i ceny mieszkań miał być niski. Całość opisana była ideowo, lecz – w odróżnieniu od utopijnych wizjonerów XIX wieku – Howard podkreślał, że jest to idea, która powinna być dostosowywana do lokalnych warunków lokalizacji.

W 1899 roku Howard założył Stowarzyszenie Miast-Ogrodów, które zajmowało się propagowaniem tych idei. Wzorce te spopularyzowały się w pierwszych latach XX wieku. Rezultatem była budowa pierwszego, eksperymentalnego miasta-ogrodu (Letchworth, początek budowy 1903), a następnie, po I wojnie światowej, drugiego: Welwyn. Oba te miasta były luźno oparte na wzorze Howarda, zarówno w zakresie geometrii, skali jak i sposobie funkcjonowania, niemniej utrzymywały postulowane przez Howarda zasady kształtowania tkanki urbanistycznej. Stanowiły także, zgodnie z intencją Howarda, samodzielne ośrodki miejskie. Tę cechę utraciły realizowane później założenia (np. Brentham „Garden Suburb”). Zmianę postrzegania miasta-ogrodu jako samodzielnego bytu i użycie go jako wzorca osiedla satelitarnego zawdzięczamy Raymondowi Unwinowi – doradcy Komitetu Rozbudowy Londynu (a później prezesowi RIBA), który opowiadał się za realizacją powiązanych z istniejącą

strukturą miejską założeń mniejszej skali (Hall, 2002). Na skutek szybkiego rozwoju cywilizacyjnego Zachodu – szczególnie wzrostu znaczenia motoryzacji – szybko zdewaluowały się parametry przestrzenno-funkcjonalne wskazane przez Howarda. Mimo to, po I wojnie światowej, idea miasta-ogrodu, rozumiana szeroko jako prospołeczny model projektowania osiedli<sup>20</sup> rozpowszechniła się szybko, stając się wzorcem dla wielu różnej skali osiedli, dzielnic i miast robotniczych w całej Europie<sup>21</sup>.

### 2.3.2. Une Cité Industrielle – miasto przemysłowe Garniera

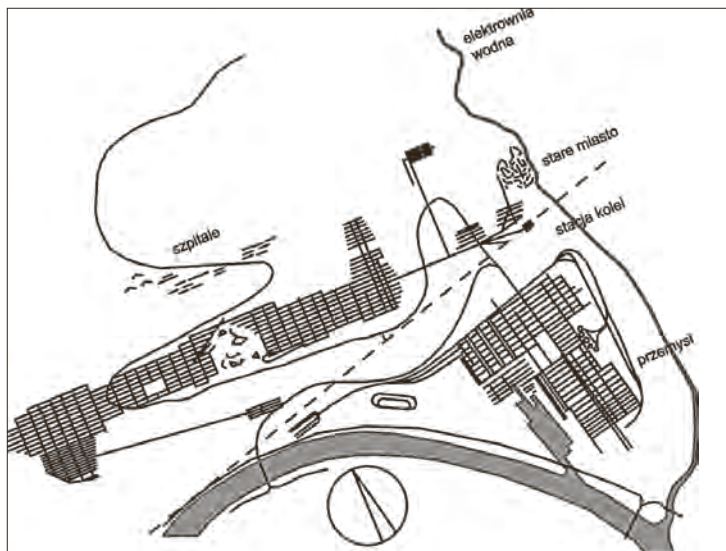
Odmienne, znacznie szersze spojrzenie na problemy miast przemysłowych zawdzięczać można Tony’emu Garnier. W odróżnieniu od autorów innych opracowań urbanistycznych tamtych czasów, którzy analizowali wybrane problemy miast przemysłowych, Garnier (1918) przedstawił pierwszą całościową koncepcję rozwoju miasta przemysłowego – Une Cité Industrielle. Koncepcja ta stała się odniesieniem dla kolejnych rozwiązań ideowych i wytyczną dla planistów na następne 70 lat. U podstaw pracy Garniera leżały te same – socjalizujące założenia, na których bazował Howard – podkreślał, że wszyscy ludzie są równi i przejawiają wewnętrzną chęć współpracy oraz że oderwanie od monotonii pracy ma pozytywny wpływ na człowieka, sprzyjając samorealizacji. Podobne były pierwotne założenia wielkościowe – opisał miasto dla 35 tys. mieszkańców. Zbliżone podejście prezentował również w zakresie „mikroskali” miasta – dzielnice mieszkaniowe składały się z układu domów z ogrodami a miasto wyposażone było w publiczną zieleń parkową. Zasadnicze różnice dotyczyły jednak skali makro – układu przestrzennego dzielnic oraz, co bardziej istotne, struktury funkcjonalnej i komunikacyjnej.

Pomimo faktu, że Cité Industrielle było koncepcją teoretyczną, topografia miasta miała rzeczywiste źródło – Lyon, z którym Garnier był związany od urodzenia. Inspiracją dla Garniera była XIX-wieczna przebudowa Lyonu, w szczególności zaś program budowy zapór w celu pozyskania energii elektrycznej. Woda była dla Garniera istotnym czynnikiem lokalizacyjnym – jak sam pisał – „źródłem mocy”. W rezultacie nakreślone zostało miasto położone na obszarze południowo-wschodniej Francji, na płaskowyżu, graniczącym z jeziorem na północy i rzeką na południu.

W swoim projekcie opisał także, nowatorski wówczas, podział miasta na strefy funkcjonalne (trzeba pamiętać, że podstawowym kryterium podziału przestrzennego w miastach historycznych była zamożność mieszkańców). To właśnie wyraźnie oddzielone od siebie monofunkcyjne „strefy” – pełniące funkcję dzielnic w strukturze miasta – stanowią cechę charakterystyczną projektu. Poza strefami mieszkaniowymi i usługowymi Garnier wyróżnił znacznej wielkości strefę przemysłową usytuowaną w oddaleniu od dzielnic mieszkaniowych,

<sup>20</sup> „Bardzo szybko, rozumienie pojęcia «miasto-ogród» ograniczono do modelu planowania miasta, którego celem była reforma układu przestrzennego oraz życia społecznego i gospodarczego w mieście” (Ward, 1992).

<sup>21</sup> Najwięcej naśladowców Angliki znaleźli w Niemczech, gdzie architekci skupieni wokół powołanego w 1902 roku Deutsche Gartenstadtgesellschaft próbowali znaleźć rozwiązanie dla palących problemów współczesnych miast. Kontakty z Hermannem Muthesiussem i Bruno Tautem umożliwiły przeniesienie typologii angielskich osiedli mieszkaniowych do Republiki Weimarskiej a stamtąd do pozostałej części Niemiec. Stąd obecność podobnych założeń na Śląsku (Giszowiec w Katowicach, Karłowice we Wrocławiu).



Ryc. 6. Plan miasta przemysłowego (oprac. Nina Juzwa według Tony Garniera).

będąca potężnym, wydzielonym zgrupowaniem zakładów przemysłu metalurgicznego, uporządkowanym geometrycznie i skomunikowanym poprzez układ drogowy, kolejowy (który wchodzi do wnętrza dzielnicy) i drogę wodną umożliwiające transport urobku z pobliskich kopalń. Dzięki separacji funkcji, ortogonalnej strukturze miasta oraz czytelnemu układowi komunikacyjnemu możliwy stawał się swobodny rozwój wszystkich stref miasta.

### 2.3.3. Ville Radieuse – Miasto Słońca Le Corbusiera

Choć Cité Industrielle pozostało tylko projektem teoretycznym, ale Garnier, jako architekt miejski Lyonu, zdołał zrealizować pewną część ze swojej koncepcji. Sama idea odbiła się znacznym echem w środowisku postępowych urbanistów początku XX wieku. Zasady przyświecające Garnierowi oraz rosące w siłę w tym okresie socjalizujące idee modernizmu wywarły silny wpływ na Le Corbusiera w jego projektach teoretycznych. Pomimo zainteresowania na początku swojej kariery miastem historycznym, Le Corbusier szybko porzucił te fascynacje prezentując w 1925 roku totalny projekt miasta dla 3 mln mieszkańców – Une Ville Contemporaine – inspirowany, z jednej strony, centralnymi miastami idealnymi renesansu, z drugiej zaś, liniowymi miastami Milutina i koncepcjami Karla Schefflera.

Ten dość naiwny, utopijny i z założenia kontrowersyjny projekt miasta wysokościowców rozmieszczonych regularnie wśród zieleni ewoluował, żeby w 1935 roku przerodzić się w podobnie prowokacyjne La Ville Radieuse<sup>22</sup> (Miasto Słońca) – projekt teoretyczny, w którym

<sup>22</sup>Bezpośrednim bodźcem dla powstania projektu stał się, z jednej strony, wybuch kryzysu światowego w 1929 roku, który przekonał Le Corbusiera, że kapitalizm jest zbyt niestabilny, aby stać się systemem politycznym świata przyszłości, z drugiej zaś strony, oferta działania złożona przez Związek Radziecki.

Le Corbusier porzucił ideę układu centralnego zastępując go antropomorficzną w rzucie sylwetką, w którą wpisał poszczególne dzielnice miasta. Siatka wieżowców stała się głową sylwetki, podczas gdy inne funkcje zostały zlokalizowane w miejscu istotnych organów (usługi kulturalne zajęły miejsce serca, jednorodne dzielnice mieszkaniowe płuc, przemysł został zlokalizowany w „nogach” sylwetki). W zamierzeniu Le Corbusiera takie ukształtowanie i lokalizacja w abstrakcyjnym, płaskim, niezamieszkanym terenie dawały koncepcję uniwersalną – dającą się zastosować w dowolnych warunkach i miejscu.

#### 2.3.4. Charte d’Athènes – Karta Ateńska

Ville Radieuse nigdy nie doczekało się realizacji – jakkolwiek pewne jego elementy odziedziczyły inne projekty Le Corbusiera – m.in. projekty dla Rio de Janeiro i Algieru. Jednak przede wszystkim idee, które leżały u początków Ville Radieuse – podobnie jak idee Cité Industrielle Garniera – posłużyły jako podbudowa dla sformułowań zawartych w Karcie Ateńskiej (fr. Charte d’Athènes) spisanej przez Le Corbusiera na czwartym, międzynarodowym kongresie urbanistów i architektów CIAM<sup>23</sup> w 1933 roku (Le Corbusier, 1968).

Po raz pierwszy międzynarodowe gremium uznanych architektów i urbanistów zdefiniowało swoje poglądy w jasnej formie. Odtąd „planowanie miast powinno uwzględniać przestrzeń mieszkania, pracy, wypoczynku i komunikacji, a te zasady powinny obowiązywać dla określonych jednostek strukturalnych”. Ze względów politycznych (karta była publikowana po raz pierwszy w okupowanej Francji) oraz aby uzyskać powszechną akceptację idei CIAM, większość postulatów Karty sformułowano tak ogólnie, że stały się do przyjęcia prawie dla wszystkich. Z drugiej strony jednak, Karta oferowała analityczny opis racjonalnej, usystematyzowanej według czterech aspektów (zamieszkanie, praca, wypoczynek, transport) struktury nowoczesnego miasta. Karta głosiła m.in. oddzielenie dzielnic przemysłowych od mieszkaniowych, ruchu pieszego od samochodowego, zakaz budowania budynków mieszkalnych wzdłuż dróg, postulowała wysoką zabudowę w celu oszczędności terenów zielonych. Podstawą dla jej zapisów była analiza doświadczeń i eksperymentów urbanistycznych z ponad 30 miast na świecie.

Sytuacja przedwojenna a następnie wybuch II wojny światowej nie sprzyjała rozpowszechnieniu się idei Karty Ateńskiej. Publikacja Karty nastąpiła, wobec spodziewanego zakończenia działań wojennych, dopiero w 1943 roku.

#### 2.3.5. Rozwój miast po II wojnie światowej

W wyniku działań wojennych, po obu stronach konfliktu, uległa zniszczeniu ogromna część miast europejskich (w szczególności posiadających rozwinięty przemysł). Nic więc dziwnego,

<sup>23</sup> CIAM (Les Congrès Internationaux de l’Architecture Moderne), międzynarodowa organizacja powołana w 1928 roku przez awangardowych urbanistów i architektów, której kongresy były poświęcone najważniejszym problemom architektury współczesnej.

że po wojnie Karta Ateńska zyskała ogromne znaczenie dla urbanistyki europejskiej, stając się katalogiem zasad dla odbudowujących zniszczone miasta architektów i urbanistów (Chmielewski, 2001). Zapisy Karty Ateńskiej miały znaczący wpływ na powojenną urbanistykę a w szczególności na:

- rozpowszechnienie idei separacji miejsc pracy od miejsc zamieszkania,
- tworzenie wielkich, monofunkcyjnych założeń urbanistycznych, w tym stref przemysłowych.

Chociaż zasada podziału funkcjonalnego przestrzeni i obiektu była realizowana już w latach dwudziestych, dopiero opublikowanie i rozpowszechnienie po wojnie też Karty Ateńskiej przyczyniło się do coraz silniejszego postrzegania zasady rozdziału funkcjonalnego przestrzeni a sama Karta stała się synonimem doktryny określającej warunki rozdziału przestrzeni miejsc pracy i miejsc zamieszkania. Tereny osiedlowe, zaopatrzone w zespoły usług podstawowych, zostały oddzielone od uciążliwości przemysłu i związanego z przemysłem transportu. Tereny przemysłowe lokalizowane na obrzeżu miast otrzymały możliwość ekspansji terytorialnej oraz nieskrępowanego rozwoju infrastruktury technicznej towarzyszącej zakładom przemysłowym. Dzięki rozwojowi środków transportu większa odległość miejsc pracy i miejsc zamieszkania została społecznie zaakceptowana. 30 minut czasu dojazdu do miejsca pracy zostało zmienione na 30 minut czasu dojazdu.



Ryc. 7. Dąbrowa Górnicza (po lewej) i Huta Katowice (po prawej). Kompleks przemysłowy o skali miasta (oprac. Adam Gil).

Funkcjonalistyczne zasady modernistycznej urbanistyki zapisane w Karcie Ateńskiej (w szczególności zasady lokalizacji zakładów przemysłowych) miały w rezultacie znaczący wpływ na kształtowanie na całym świecie współczesnych stref przemysłowych. Niestety, idea stref przemysłowych (poza podstawową zaletą wynikającą z podniesienia jakości środowiska mieszkaniowego poprzez odseparowanie go od zakładów przemysłowych) nie przyniosła spodziewanej poprawy jakości środowiska miejskiego. W aglomeracjach i konurbacjach



strefy przemysłowe miały tendencję do tworzenia obszarów, które rozrastały się w sposób niekontrolowany i dominowały nad innymi sposobami użytkowania przestrzeni. Segregacja funkcjonalna miasta sprzyjała powstawaniu coraz większych terenów i obiektów przemysłowych. Utrwaliła się też tendencja do degradowania środowiska w związku z utylnym i zorientowanym na zysk podejściem do wykorzystania środowiska.<sup>24</sup>

Wielkoskalarne, monotonne struktury urbanistyczne, które najdobitniej reprezentowały dzielnice przemysłowe wielkich miast i miejskie sypialnie, rozrosły się w efekcie kompleksowego, odgórnego planowania i kontroli. Założenia modernistycznej urbanistyki, które miały służyć do stworzenia zdrowszego środowiska miejskiego i wykształcenia bardziej egalitarnego społeczeństwa, doprowadziły w rezultacie do stworzenia przestrzeni sprzyjającej alienacji mieszkańców, przestrzeni anonimowej, pozbawionej lokalnej tożsamości. Ten ostatni czynnik był szczególnie widoczny w dzielnicach mieszkaniowych i był skutkiem zarówno stosowania wspomnianych, „uniwersalnych” rozwiązań (standaryzacja, powielanie tych samych projektów w różnych lokalizacjach, spłaszczanie różnic topograficznych, centralne planowanie) jak i braku zrozumienia mieszkańców dla języka estetycznego architektury modernistycznej.

### 2.3.6. Strefy przemysłowe

Bezpośredni wpływ na ukształtowanie relacji miasto – przemysł miał, wypracowany w trakcie zmagania II wojny, model produkcji opartej na przemysłach ciężkich (maszynowych) i masowej produkcji wielkiej skali. Utrwalił się on po obu stronach żelaznej kurtyny jako podstawowa forma przemysłu na następne 30 lat. Utrwaliła się także tendencja do szafowania zasobami środowiska, zarówno w trakcie pozyskiwania surowców, trwania procesu produkcji jak i w trakcie eksploatacji produktów<sup>25</sup>. W Europie gospodarka oparta na węglu i ropie, a w USA na ropie naftowej i gazie ziemnym rozwijała się w sposób żywiolowy. Motorem dla rozwoju badań i przemysłu stał się także wyścig zbrojeń (przemysły maszynowe i chemiczny) a następnie wyścig kosmiczny pomiędzy ZSRR a Stanami Zjednoczonymi (Davis, 1998).

W rezultacie takich tendencji, zarówno na wschodzie jak i na zachodzie powstawały potężne zakłady pracy, o ogromnym zapotrzebowaniu na energię, przestrzeń i zasoby ludzkie<sup>26</sup>, dewastujące środowisko w sposób do tej pory niespotykany. Na skutek koncentracji w jednym obszarze kooperujących zakładów przemysłowych (tzw. korzyści aglomeracji) powstawały lub rozrastały się przedwojenne okręgi przemysłowe, anektując coraz to nowe obszary (m.in. w Niemczech: zagłębia Saary i Ruhry, w Wielkiej Brytanii: okręg Manchester, Liverpool, Sheffield, w Polsce: Górnośląski Okręg Przemysłowy, a w ZSRR: Donieck, Swierdłowski, Charków etc.).

<sup>24</sup> Obecnie państwa rozwinięte gospodarczo prowadzą politykę rehabilitacji takich obszarów w związku ze zmianą skali technologii i profilu produkcji oraz upadkiem (po kryzysie lat 70.) przemysłów ciężkich wielkiej skali (Niemcy, Wielka Brytania, Francja, USA). Co za tym idzie okręgi wydobywcze w krajach wysoko rozwiniętych zmieniają profil na regiony usług i nowoczesnych technologii.

<sup>25</sup> Również produkty tworzone przez przemysł zużywały ogromne ilości taniej i łatwo dostępnej energii, czego symbolem stały się amerykańskie „krążowniki szos”.

<sup>26</sup> Np. Huta Katowice zajmowała w 1972 roku 2500 ha, podczas gdy położone nieopodal miasto Dąbrowa Górnicza 6700 ha (1975).

Próby odseparowania tych zgrupowań przemysłowych od obszarów mieszkaniowych były z reguły skazane na niepowodzenie. Nie uwzględniały one ekspansywności przemysłu, realnej skali i zasięgu oddziaływania stref przemysłu i ich zdolności do degradacji środowiska. Dodatkowo, w rezultacie dążenia pracowników do redukcji czasu dojazdu i powrotu z pracy, oraz dążenia pracodawców do zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych pracowników (z przyczyn jak najbardziej merkantylnych) sprawiły, że osiedla pracownicze pojawiały się z czasem w bezpośrednim sąsiedztwie zakładów przemysłowych. Miasto – tak jak w XIX wieku – ponownie „podążyło” za przemysłem.

Polityka państw w zakresie industrializacji nie uległa realnej zmianie, także pomimo poruszenia, jakie wywołał Raport Sekretarza Generalnego ONZ U Thanta „Problemy środowiska człowieka” (1969), który po raz pierwszy prezentował opinii światowej dane wskazujące na zniszczenie środowiska naturalnego przez działalność człowieka i stał się zaczątkiem i symbolem proekologicznego nurtu w polityce i gospodarce. W Raporcie zwracano uwagę na „brak powiązania wysoko rozwiniętej techniki i technologii z wymogami środowiska” oraz „zatrucie i zanieczyszczenie środowiska” (U Thant, 1969).

W państwach kultury zachodniej, pod koniec lat 60., ze stref przemysłowych wykształciły się tzw. parki przemysłowe. Funkcjonalnie nie różniły się one od stref przemysłowych, nadal będąc obszarami zgrupowań obiektów przemysłowych, jednak nie były wyłącznie wydzielonym obszarem administracyjnym. Były zarządzane przez wyspecjalizowane firmy, były też najczęściej właścicielem gruntu. Firmy takie zajmowały się bieżącym zarządzaniem terenem parku (np. pośrednictwem pomiędzy przedsiębiorstwami a dostawcami mediów). Parki przemysłowe cechowały się wyższą jakością przestrzeni niż strefy przemysłowe. Dbałość o jakość przestrzeni wynikała zarówno z wymagań prawnych jak i z prowadzonej strategii marketingowej parku, w której dobry wizerunek parku był magnesem przyciągającym nowych inwestorów. Niemniej nadal bazowały na przemysłach ciężkich (maszynowych) i produkcji wielkiej skali.

Wielkoskalarny model produkcji był trudny do zastąpienia, stał on bowiem u podstaw sukcesu ekonomicznego obszarów uprzemysłowionych a w rezultacie – państw i społeczeństw – prowadząc do wytworzenia się klasy „państw dobrobytu” (*welfare states*). Jego końcem stał się dopiero światowy kryzys energetyczny i ekonomiczny, jaki nastąpił z początkiem lat 70. (Judt, 2008).

## 2.4. W KIERUNKU NOWEGO PARADYGMATU

### 2.4.1. Ku epoce postindustrialnej

Zasadnicze zmiany w sposobach traktowania przestrzeni miast przyniosły wydarzenia lat 1970–1980, kiedy nastąpiło zahamowanie rozwoju przemysłu wielkiej skali w rezultacie działań politycznych zapoczątkowanych poza Europą.

W wyniku poparcia przez USA działań militarnych Izraela, arabskie państwa OPEC ogłosiły embargo na dostawy ropy naftowej do USA (ropa stanowiła główne paliwo wykorzystywane w gospodarce amerykańskiej). Kolejne zaostżenia polityki OPEC spowodowały gwałtowny

wzrost cen ropy na rynkach światowych (o 600%), co spowodowało kryzys gospodarki USA a następnie światowej. Niedostatek paliwa, podniesienie jego cen i związany z tym gwałtowny spadek rentowności produkcji oraz ograniczenie możliwości transportu w państwach, w których gospodarka była uzależniona od ropy (USA, Japonia, kraje Europy Zachodniej) były początkiem powszechnego kryzysu gospodarczego i kryzysu światowego systemu walutowego. Kryzys ten ogarnął wszystkie kraje wysoko uprzemysłowione i miał wpływ na wszystkie dziedziny gospodarki. W rezultacie tego i kolejnych kryzysów (lat 70.) pojawił się i umocnił szereg tendencji, które zadecydowały o przebudowaniu struktury współczesnej gospodarki. Kryzys ten stał się także okazją do weryfikacji poglądów na funkcję i strukturę miast w ogóle – ich charakter, energochłonność, sposób funkcjonowania. Rok 1972 został przez Jenksa<sup>27</sup> uznany za oficjalny pogrzeb modernizmu – wraz z wyburzeniem osiedla Pruitt-Igoe w St. Louis – zrealizowanego według modernistycznych zasad „osiedla-wzoru”. Miejsca, które wbrew oczekiwaniom twórców, stało się obszarem antyspołecznym i otoczonym złą sławą. Wraz z nastaniem czasu po modernizmie w słowniku urbanistycznym pojawiły się nowe pojęcia – trzecia fala, świadomość ekologiczna, nowa urbanistyka, miasto zwarte, suburbanizacja, rozwój zrównoważony i wiele innych.

Lata 70. i początek lat 80. XX wieku stały się przełomowe dla dotychczasowych warunkowań rozwoju technologii i techniki w procesach produkcji. Na zmiany jakościowe tzw. drugiej rewolucji przemysłowej (rewolucji naukowo-technologicznej), zarówno w sferze organizacji produkcji jak i w kształtowaniu przestrzennym przemysłu, wpłynął czynnik postępu technicznego, który dotyczył głównie elementów techniki. U podstaw nowego kierunku rozwoju znalazły się poszukiwania rozwiązań surowcowych i energooszczędnych, opartych na miniaturyzacji, komputeryzacji, procesach biotechnologicznych i na dążeniu do zmniejszenia nakładów pracy. Ograniczenie niszczącego oddziaływania „nowego” przemysłu na otoczenie spowodowało że krytyce poddano dotychczasowe stereotypy, takie jak wielkość zakładu przemysłowego i bezwzględne powiązanie z transportem kolejowym, które dotąd zazwyczaj warunkowały wybór lokalizacji. Coraz więcej lokalizacji zakładów przemysłowych nie było równoznaczne z niszczącym oddziaływaniem na środowisko otaczające miejsce produkcji. Oznaczało to, że odtąd coraz bardziej poczęła obowiązywać zasada poszukiwania lokalizacji miejsc pracy z uwagi na związki przestrzenne z miejscem zamieszkania.

#### 2.4.2. Miasta nauki i nowoczesnego przemysłu

Postmodernistyczną i poprzemysłową ewolucję miast możemy podzielić na dwa nurty:

- ewolucję przestrzeni bezpośrednio związanej z przemysłem – kształtowanie nowych typów przestrzeni paraprzemysłowych, ponowne wykorzystanie terenów poprzemysłowych,
- ewolucję struktury miasta – odejście od modernistycznych zasad kształtowania przestrzeni miejskich (rezygnacja ze strefowania, poszukiwanie rozwiązań na drodze prototypów – nowe miasta idealne).

<sup>27</sup> Charles A. Jenks (ur. 1939), amerykański teoretyk architektury, uważany za jednego z twórców postmodernizmu.



Ryc. 8. Dolina krzemowa jest jednym z najbardziej znanych i najstarszym z obszarów, na których nastąpiła integracja przemysłu i wysokiej technologii (oprac. Adam Gil).

Geograficznie jest to część doliny Santa Clara w Kalifornii – pas o szerokości ok 50 km ciągnący się wzdłuż południowego brzegu zatoki San Francisco pomiędzy miastami San Jose na południu i San Francisco na północy. Pierwotnie był to teren rolniczy słynący z uprawy winorośli. Po zakończeniu II wojny nastąpił w USA gwałtowny wzrost liczby studentów spowodowany demobilizacją. Zmusiło to uniwersytet do poszukiwania sposobów zwiększenia swojego potencjału edukacyjnego oraz stworzenia dla absolwentów nowych miejsc pracy. Uniwersytet nie dysponował funduszami, które umożliwiłyby finansowanie rozwoju, ale w jego posiadaniu znajdowało się ok 3200 hektarów ziemi na terenie doliny Santa Clara. W rezultacie w 1951 roku powołano Stanford Industrial Park, którego kapitałem stały się działki budowlane. W ramach umów najmu uniwersytet dzierżawił je na 99 lat firmom związanym z przemysłem wysokiej technologii. W rezultacie, tych działań na obszarze SIP zaczęły się rozwijać firmy prowadzone przez ludzi związanych z uniwersytetem i zasilane przez jego absolwentów. W firmach tych prowadzono innowacyjne badania i eksperymenty z zakresu elektroniki i półprzewodnictwa. Na obszarze doliny ograniczonym, z jednej strony przez San Francisco a z drugiej przez San Jose, nie tylko w ramach Stanford Industrial Park tworzyć i osiedlać się zaczęła ogromna ilość mniejszych i większych firm szukających szansy na nowopowstającym rynku. Wskutek wzrostu zatrudnienia nastąpił rozwój terenów i ośrodków mieszkaniowych. Obecnie zainwestowany obszar Doliny Krzemowej zajmuje powierzchnię blisko 4 tysięcy kilometrów kwadratowych na których znajdują się tereny mieszkaniowe, ośrodki badawczo-wdrożeniowe i przemysł wysokiej technologii. Stała się ona również wzorcem dla celowych działań służących powołaniu podobnych zgrupowań przemysłu i nauki w innych obszarach świata.

Rozwój przemysłu opartego na innowacjach technologicznych, jaki nastąpił po kryzysie światowym lat 1970–1980. wykształcił nowe zasady przestrzennej organizacji przemysłu ujawniające się w dwu skalach (Benko, 1993):

- w skali porównywalnej z okręgami przemysłowymi wykształciły się obszary zwane technopoliami lub technopolami,



Ryc. 9. Plan technopola Sophia Antipolis (oprac. Nina Juzwa, Adam Gil).

Sophia Antipolis jest zgrupowaniem laboratoriów i zakładów wytwórczych wysokiej technologii. Grupuje szerokie spektrum dziedzin współczesnej aktywności gospodarczej jak informatyka, elektronika, robotyzacja, telekomunikacja, branże związane z ochroną zdrowia, biotechnologia, chemia, farmaceutyka, badania różnych źródeł energii i związane z tym problemem różne technologie budownictwa. Zakres ten uzupełnia kształcenie na różnych poziomach nauczania. Jako zaplecze dla działalności komercyjnej na obszarze technopola powstała siatka osiedli mieszkaniowych i obiektów handlowych oraz pełna gama usług, które mają przyciągać kadrę naukowo-inżynierską. Budowa mieszkań jest częściowo finansowana przez państwo, mieszkania grupowane są w niewielkie zespoły przestrzenne, otoczone zielenią, można je wynająć lub wykupić.

– w skali porównywalnej z dotychczasowymi strefami przemysłowymi wykształciły się różnego rodzaju zgrupowania kooperujących obiektów produkcyjnych i badawczych.

Przestrzenie te stały się charakterystyczną tkanką miast postindustrialnych zastępującą klasyczne strefy przemysłowe.

### ***Technopole / Technopolie***

Przez technopole/technopolis rozumie się niewielkie miasta, gminy lub dzielnice peryferyjne dużych miast, w których wewnątrz tkanki urbanistycznej lokalizują się zakłady związane z procesem badań, etapem rozwiązań prototypowych (laboratoryjnych) aż do skomercjalizowanej produkcji w zakresie nowoczesnych technologii. Elementem technopola mogą stać się (omawiane dalej) parki naukowo badawcze. W ich pobliżu spontanicznie zaczynają osadzać się inne firmy z branż technologicznych. Powyższe tereny zurbanizowane sąsiadują ze sobą, często są także ulokowane wzdłuż dróg o znaczeniu regionalnym lub krajowym (Boston's Route 128 – USA, Inovalée – Francja, M4 Corridor – Wielka Brytania).

„Zetknięcie w jednym miejscu produkcji o wysokiej technologii, centrów badawczych, przedsiębiorstw, uniwersytetów oraz organizmów finansowania ułatwia kontakty osobowe pomiędzy tymi środowiskami. Efektem jest współdziałanie różnych grup interesów, które



Ryc. 10. Plan zgrupowania Cambridge Science Park (oprac. Nina Juzwa, Adam Gil).

Cambridge Science Park powstał w 1970 roku jako inicjatywa Trinity College (Benko, 1993). Bezpośrednią przyczyną podjęcia przez kolegium decyzji o lokacji parku były działania rządu angielskiego, który zachęcał brytyjskie uczelnie do poszerzania kontaktów z przemysłem. Celem miał być szybki zwrot kosztów, jakie poniósł rząd inwestując w rozwój szkolnictwa wyższego i badań podstawowych. Inspiracją dla takich działań była obserwacja doświadczeń amerykańskich – głównie doliny krzemowej. W posiadaniu Trinity College znajdował się odpowiedni teren zlokalizowany na granicy miasta, nadany mu przez Henryka VIII w poł. XVI wieku.

W latach 80. XX wieku rozwój parku nabral przyśpieszenia (jedną z jego istotnych przyczyn była rezygnacja państwa z monopolu na technologie tworzone na uniwersytetach). Zaczęły uwidaczniać się charakterystyczne cechy takich zgrupowań – teren zabudowywany był kolejnymi niewielkimi zespołami obiektów, na terenie parku pojawiły się także obiekty usług (gastronomia) a następnie obiekty sportowe. W rezultacie lat szybkiego rozwoju w 1999 roku na terenie parku funkcjonowało już ponad 60 firm zatrudniających 4 tys. pracowników. Na początku XXI wieku, w wyniku współpracy z Trinity Hall, teren parku został poszerzony o sąsiednie działki (9 ha). Obecnie park obejmuje 61 ha terenu i jest siedzibą ponad 100 przedsiębiorstw zlokalizowanych w ponad 60 budynkach (łączna powierzchnia wynajmu to ok 145 tys. m<sup>2</sup>).

może pobudzić nowe idee, innowacje techniczne, a w końcu powstanie nowych przedsiębiorstw<sup>28</sup>

Funkcjonalnie, trzonem technopoli są zespoły laboratoriów badawczych, obiektów produkcyjnych, biur itp. o dużym udziale badań stosowanych, czasami powiązane z ośrodkiem uniwersyteckim. Podstawową ich funkcją jest produkcja oparta na wysokiej technologii oraz wyspecjalizowane usługi dla przedsiębiorstw produkcyjnych. Przestrzennie są to zazwyczaj niewielkie zespoły budynków o różnej funkcji, lokalizowane pomiędzy zgrupowaniami zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Powstają zwykle na obrzeżu aglomeracji, na obszarach o niewielkiej intensywności zabudowy, dużych walorach środowiska

<sup>28</sup> Pierre Laffitte (ur. 1925), polityk francuski, b. senator i dyrektor agencji rządowej Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR); inicjator pierwszego we Francji parku technologicznego Sophia-Antipolis (1970); cyt. z 1988 roku.



Ryc. 11. Plan zgrupowania Novartis Campus Bazylea (oprac. Nina Juzwa, Adam Gil).

Firma Novartis jest koncernem, który ogromny nacisk kładzie na innowacyjność (zajmuje pozycję lidera zarówno na rynku farmaceutyków patentowych, jak i odtwórczych). W latach 90. poszukiwała przestrzeni na nową siedzibę, która powinna zapewniać komfortowe warunki pracy najlepszym naukowcom branży, umożliwiać im wymianę informacji i jednocześnie zachęcać do współpracy międzybranżowej w ramach firmy. Założenia te zostały zrealizowane w nowoprojektowanym kampusie. Kampus zrealizowany został w śródmieściu (w przeciwieństwie do wcześniejszej podmiejskiej siedziby firmy), lecz ma charakter zamknięty (teren zespołu jest dostępny z tkanki miejskiej wyłącznie przez strzeżone bramy). Zajmuje powierzchnię ok. 20 ha. Na terenie kampusu znajdują się zarówno obiekty biurowe jak i laboratoryjno-badawcze. Kampus zawiera również pełen zakres funkcji towarzyszących (parkingi, restauracje, bibliotekę, pocztę, bank, centrum fitness i inne) oraz wysokiej jakości tereny zieleni urządzonej (skwery, place etc.). Docelowo na terenie kampusu ma pracować ponad 10 tys. pracowników firmy Novartis. W odróżnieniu od typowych technoparków kampus ten jest rozwiązaniem samodzielnym – nie ma związków ze szkołami wyższymi, nie stanowi też platformy dla współpracy i kooperacji różnych firm wysokiej technologii, przeciwnie, stanowi on rodzaj „miasta w mieście”, w którym informacja jest ściśle strzeżona i nie wychodzi poza jego mury.

naturalnego. Inicjatorem działań, które stwarzają warunki dogodne do prowadzenia działalności gospodarczej jest najczęściej władza lokalna (gmina) dysponująca także terenami na sprzedaż/dzierżawę. Gmina staje się współdziałalcem spółki o kapitale mieszanym, w której skład wchodzi także przedsiębiorstwa prywatne, władze terytorialne, mieszkańcy, banki, placówki naukowe, np. we Francji: Inovallee w Grenoble, technopol Sophia-Antipolis, w okolicy Antibes (Juzwa, 1995).

Niemniej istotnym powodem wyboru takiej właśnie lokalizacji są aspiracje i wymagania wysoko płatnej kadry pracowniczej, która chce mieszkać blisko miejsca pracy, a równocześnie mieszkać nie tracąc kontaktu z naturą oraz posiadać możliwość uprawiania sportów, takich jak golf, jeździectwo, pływanie. W ten sposób przedsiębiorstwa *high tech*, które posiadają duże zapotrzebowanie na kadrę wysoko kwalifikowaną, wpływają przyśpieszają na

tworzenie zabudowy mieszkaniowej o wysokim standardzie mieszkania i usług wokół miasteczek i dużych miast; często stając się czynnikiem przyspieszającym modernizację bądź rewaloryzację terenów zaniedbanych, oraz tworzenie miast nowych. W sąsiedztwie nowych zespołów badawczych, produkcyjnych i biurowych powstają także duże centra handlowe, tworzące infrastrukturę, która aktywizuje obszary leżące na granicy terenów rolniczych i terenów zurbanizowanych.

Spośród 45 technopoli istniejących w 1991 roku we Francji, wiele powstało w obrębie istniejących obszarów zurbanizowanych. Najczęściej jest to związane z potrzebą zmiany obrazu miasta i starych dzielnic przemysłowych. W odczuciu władz lokalnych i mieszkańców technopole stają się „znakiem firmowym” lepszej jakości warunków życia i pracy dla miasta. Najczęściej jednak te nowe zespoły przestrzenne powstają na terenach dokładnie „wyczyszczonych” z dotychczasowej zabudowy, np. technopola w St. Etienne lub w Lyonie.

### **Zwarte zgrupowania obiektów przemysłowych i pokrewnych**

W okresie po II wojnie światowej wykształciło się wiele typów zgrupowań przemysłowych. Cześć z nich zbliżona jest skalą założenia, intensywnością zabudowy i typem obiektów do zgrupowań badawczo-przemysłowych. W szczególności obszary podmiejskie cechuje występowanie charakterystycznych, zwartych zgrupowań wielkopowierzchniowych obiektów o różnych funkcjach. Łączy je zapotrzebowanie na wielkie, jak na warunki miejskie, działki i powierzchnie użytkowe budynków i sposób zarządzania, różni je funkcja i sposób działania. Wymienić można co najmniej trzy typy obszarów o podobnej charakterystyce przestrzennej, nie będące fuzją przemysłu i nauki:

- zgrupowania przedsiębiorstw przemysłu i handlu<sup>29</sup>,
- parki przemysłowe, parki biznesu,
- parki przemysłu „wysokiej technologii”<sup>30</sup>.

### **2.4.3. Zgrupowania obiektów przemysłu i nauki**

Zacieśnienie współpracy pomiędzy przemysłem a ośrodkami badawczymi zaowocowało kilkoma typami zgrupowań, które bazują na tej współpracy. Są to:

- centra innowacji,
- parki badawcze (naukowe),
- parki naukowo-technologiczne (technoparki).

---

<sup>29</sup> Najpowszechniej znanymi, lecz najodleglejszymi od zgrupowań innowacyjnego przemysłu, są skupiska obiektów handlowych (centra handlowe) i pokrewne im zgrupowania handlu, usług specjalistycznych (np. tereny targowe) i produkcji. Powstają one z reguły na obrzeżach aglomeracji ze względu na niższe ceny gruntu. Powstają tam przedsiębiorstwa handlowe o dużym prestiżu i często inne, wysokospecjalizowane firmy usługowo-produkcyjne.

<sup>30</sup> Część z powyższych parków przemysłowych rozwijała się pod wpływem obrazu przestrzennego zgrupowań badawczych a także współczesnych możliwości technicznych. Często w takim zgrupowaniu większość obiektów nie posiada związków z produkcją *high-tech*, lecz ich wspólna lokalizacja i wysokiej jakości architektura stwarza skojarzenia przyczyniające się do wzrostu prestiżu działających tam firm i tworzonych produktów.



Centra innowacji. Centra innowacji to zespoły niewielkich jednostek badawczych i laboratoriów, pracujące dla przedsiębiorstw w obrębie struktury uczelni wyższych; są zlokalizowane na terenie kampusu uniwersyteckiego (np. Uniwersytet w Compiègne w północnej Francji).

Parki badawcze (naukowe). Forma rozwinięta w krajach anglosaskich polega na lokalizacji zespołów obiektów badawczych i/lub produkcyjnych w pobliżu kampusu uniwersyteckiego z inicjatywy władz uczelnianych. Parki badawcze są tworzone i zarządzane przez uniwersytet i/lub samorządy terytorialne. Rozwój tych zespołów jest wynikiem związków pomiędzy firmami przemysłowymi posiadającymi wydziały badań i rozwoju a laboratoriami uniwersyteckimi. Klasycznym przykładem jest Cambridge Research Park w Wielkiej Brytanii, który stał się modelem powielanym w innych rozwiązaniach europejskich. Park dąży do kreowania innowacyjnych technologii i produktów poprzez sprzyjanie zatrudnianiu wysoko wykwalifikowanej kadry naukowej i menedżerskiej. Służyć temu ma wysoka jakość środowiska zbudowanego i przyrodniczego, szeroki wachlarz usług ponadlokalnych (dostępność kultury wysokiej), odpowiednie warunki mieszkaniowe w pobliżu parku.

Władze terytorialne wykorzystują swoje możliwości prawne lokalizując parki badawcze na terenach korzystnie usytuowanych w stosunku do głównych osi komunikacji regionalnej lub narodowej. Współczesne parki badawcze i technologiczne w odczuciu władz lokalnych zastępują dawne strefy przemysłowe. Najczęściej nowo powstające zgrupowania są wynajmowane przedsiębiorcom w postaci budynków lub terenów. Reasumując, czynnikami lokalizacji parku jest:

- jakość środowiska,
- bliskość/dostępność usług zewnętrznych dla przedsiębiorstw,
- minimalizacja czasu transportu i przemieszczania pracowników na trasie dom – praca.

Parki naukowo-technologiczne (technoparki). Formą zbliżoną do parków badawczych są parki naukowo-technologiczne. Zasadnicza różnica polega na lokalizacji w zespole oprócz obiektów badawczych także obiektów produkcyjnych. Technoparki nie muszą być powiązane lokalizacyjnie z uczelnią wyższą i nie są z nią koniecznie powiązane formalnie. Są one często inicjatywą wyłącznie sektora prywatnego (np. Stockley Park na przedmieściach Londynu). Często posiadają strukturę wewnętrzną wielokrotnie rozbudowywaną i dostosowywaną do bieżących potrzeb. Ikoną przyciągającą mniejszych inwestorów są zlokalizowane na ich terenie siedziby główne (*headquarters*) znanych korporacji przemysłowych (nie koniecznie zakłady produkcyjne) (Węclawowicz-Bilska, 2005).

#### **2.4.4. Nowe kryteria lokowania przemysłu i nauki w tkance miejskiej**

Obecnie mamy do czynienia z trzecią generacją parków naukowych. Pierwsze dwie generacje technoparków (lata ok. 1970–1990), które różniły się podejściem do zarządzania parkiem i sposobem aktywnego poszukiwania „nisz” rynkowych, zlokalizowane były głównie na terenach podmiejskich. Podmiejska lokalizacja takich zgrupowań podyktowana była, z jednej strony, potrzebami przedsiębiorców, z drugiej, łatwością zagospodarowania terenów podmiejskich. Elastyczność ta pozwalała na:

- tworzenie zabudowy swobodnej, o różnej geometrii układu, mieszczącej dowolną wielkość powierzchni biurowej i produkcyjnej, dobrze powiązanej z miejscowym układem dróg,
- większą niż w terenie zabudowanym łatwość tworzenia zabudowy niskiej, jedno – lub dwukondygnacyjnej,
- rozwój przestrzenny terenu technoparku.

Pod koniec XX wieku pojawiła się trzecia generacja parków technologicznych, której kierunki działania wyznaczone są przez potrzeby rynku i sektor badawczy, i które definiuje innowacyjność wielokierunkowa. Ich najważniejszą cechą była zmiana sposobu lokowania: obiekty parku nadal rozmieszczano w terenie dogodnym komunikacyjnie (autostrada, lotnisko, szybka kolej), ale wewnątrz tkanki miejskiej. Hasłem przewodnim takich projektów stało się *go urban!*. Dzięki wewnątrzmięskiej lokalizacji (często na terenach restrukturyzowanych) pojawiło się silne zintegrowanie funkcjonalne z miastem. Miasto odnosi korzyści z parku (zyski: usługi, podatki, poziom wykształcenia, jakość przestrzeni miejskiej, rozwój mieszkalnictwa, rekreacji, sportu). Inną wersją podobnego układu przestrzennego i funkcjonalnego stały się nowoczesne „monopolville” – zgrupowania laboratoriów badawczych i przemysłu (czasem także zabudowy mieszkaniowej) finansowane i organizowane przez korporacje prywatne, instytucje regionalne lub państwowe.

### 2.4.5. Manifesty urbanistyczne po 1970 roku

W szerszej perspektywie, miasta jako środowiska życia jego mieszkańców, upadek filozofii urbanistycznej modernizmu, datowany przez Jenksa na 1975 rok, był obserwowany przez krytyków modernizmu już wcześniej. Lata 70. obfitowały w nowe manifesty architektoniczne i urbanistyczne, kontestujące idee CIAM i założenia modernizmu. Już w 1966 roku, w książce *L'architettura della Città*, Aldo Rossi postuluje formalistyczne, historyzujące kształtowania planu miast. Z przeciwnej strony barykady (ale także krytycznie wobec modernistycznych monobloków) zabiera głos Rem Koolhaas (1978) – publikując *Delirious New York* – gdzie pojawia się charakterystyka budynków o mieszanej funkcji i topologii a jak to potem napisze w *SMLXL: You want it simple – I want it complex!* (Mau, Koolhaas, 1995)<sup>31</sup>.

W 1977 roku powstaje „Karta Machu Picchu” – antyteza Karty Ateńskiej, lecz pomyślana jako jej „aktualizacja” – stworzona przez grupę planistów na konferencji w Peru. Manifest ten definiuje zasady miasta „zrównoważonego” – zaleca efektywne używanie zasobów, równe traktowanie ludzi, miasta i otoczenia. W zakresie planistycznym postuluje powrót do historycznych układów urbanistycznych, zachowywania tradycji miejsca. Postuluje użycie transportu publicznego. Manifest ten – podobnie jak wiele innych wyrażających w tym czasie podobne idee – nie odnosi spektakularnego sukcesu, jest jednak charakterystycznym głosem swoich czasów.

---

<sup>31</sup> W dowolnym tłumaczeniu: „wy chcecie upraszczać, a ja komplikować” (przyp. red.).

Podobnie brzmią cztery lata późniejsze deklaracje Nowej Urbanistyki (*New Urbanism*) – stworzonego w USA<sup>32</sup> ruchu na rzecz neotradycjonalizmu w architekturze, propagującego rozwiązania urbanistyczne zaczerpnięte z czasów, gdy samochody nie zdominowały ruchu w miastach. Członkowie ruchu *New Urbanism* postulują, aby wiele czynności życia codziennego realizowane było w odległości pieszego dojścia, zapewniając równouprawnienie osobom nie mogącym kierować pojazdami, takim jak dzieci i osoby w podeszłym wieku. Sprzyjać temu powinna sieć ulic, która zachęca do spacerów.

Wszystkie te ruchy definiowane były w opozycji do przemysłowego miasta – molocha o „pozaludzkiej” skali, zunifikowanej topologii i uniwersalnym, globalnym charakterze. Podobnie jednak jak ruch miast-ogrodów Howarda nie rozwiązał problemów XIX-wiecznych miast przemysłowych, propozycje te nie miały znaczącego wpływu na rozwiązanie problemów współczesnych miast (szczególnie aglomeracji i konurbacji, które rozwinęły się w rezultacie niekontrolowanego rozwoju cywilizacji przemysłowej)<sup>33</sup>.

#### 2.4.6. Nowe życie historycznego obiektu przemysłowego

Nowe spojrzenie dotyczy również transformacji obiektów / obszarów poprzemysłowych, wprowadzenie nowych funkcji, które nie tylko zmieniły wizerunek obszaru ale także wpłynęły pobudzająco na jego rozwój gospodarczy.

Wraz z upadkiem wielkoskalarnego przemysłu i jego fizycznym wycofaniem się z zajmowanych do tej pory terenów i obiektów, które obrosły już tkanką miejską, pojawił się problem odzyskania dla miasta tych obszarów oraz ich biologicznej odnowy. Zdegenerowane obszary poprzemysłowe to nie tylko rozumiane dosłownie tereny po obiektach przemysłowych i same obiekty zakładów przemysłowych, to także, a może przede wszystkim, tereny pomocnicze w stosunku do przemysłu: składy, hałdy, układy technologiczne (sieci przesyłowe, rurociągi, instalacje wielkoskalarne) i komunikacyjne (np. porty, węzły i bocznice kolejowe, układy drogowe).

Taki krajobraz przemysłowy, wraz ze starym obiektem przemysłowym, wszedł w krąg problematyki dziedzictwa kulturowego z początkiem lat 80. XX wieku. Przez dziesiątki lat traktowany był jak przysłowiowe „zło konieczne” rozwoju cywilizacyjnego. Dopiero fala filozofii postmodernistycznej – między innymi wielka dyskusja tocząca się wokół zburzenia hal paryskich – spowodowały przełom w poglądach na problem architektury przemysłowej. Długo niedoceniana uroda XIX-wiecznej kamienicy mieszczącej, starego osiedla przyfabrycznego a także obiektu przemysłowego, stały się w owym czasie przedmiotem ochrony konserwatorskiej i zabiegów rewaloryzacji na równi z pięknym pałacem czy średniowiecznym kościołem. Stara fabryka, stare urządzenie przemysłowe, zaadaptowane dla nowej funkcji, zaczyna być odtąd ważnym elementem stanowiącym o nowej jakości przestrzeni miejskiej.

<sup>32</sup>W Europie zbliżoną postawę reprezentują bracia Rob i Leon Krier. Czego przykładem może być miejscowość Poundbury w Dorset planowana przez Kriera dla księcia Walii pod koniec 1980 roku. W projekcie zaobserwować można dążenie do modelu przyjaznego dla pieszych.

<sup>33</sup>Od 1960 do 2011 roku liczba mieszkańców globu wzrosła z około 3 do prawie 7 mld.

Historyczny obiekt poprzemysłowy dostając szansę na nowe życie, staje się ważnym świadectwem tożsamości miejsca.

Europejskie przykłady i toczący się wokół nich dyskurs architektoniczny wydają się wskazywać, że sformułowanie problemu narodziło się w umysłach architektów i intelektualistów ery postmodernizmu. Wywodziło się z potrzeby harmonii pomiędzy kulturą, przyrodą a miejscowością, które przez wiele lat rozkwitu cywilizacji przemysłowej funkcjonowały wobec siebie opozycyjnie. W wielu przypadkach głównym motywem dla podejmowania działań na rzecz włączenia starego obiektu czy obszaru poprzemysłowego w nowe struktury miejskie była silnie emocjonalnie zabarwiona chęć zmiany wizerunku „nijakiej” przestrzeni obrzeży strefy śródmiejskiej. W okresie ostatnich czterdziestu lat, jakie minęły od pierwszych programów restrukturyzacji dla terenów i miast przemysłowych, kraje europejskie, samodzielnie bądź we współpracy z Unią Europejską, wypracowały wiele procedur do ponownego włączenia terenów i obiektów poprzemysłowych we współczesne struktury zurbanizowane.

W krajach cywilizacji zachodniej strategii rewitalizacji są programowane pod kątem specyficznej dla konkretnych regionów filozofii planowania i wynikają z potrzeb i charakteru problemowego obszaru. O przyjęciu i realizacji odpowiedniego modelu przekształceń



Ryc. 12. Le Fresnoy Art Center w Tourcoing, Francja. Nowe życie historycznych obiektów. Jest to centrum dla artystów multimedialnych, które wykorzystuje historyczne obiekty jako elementy współczesnej przestrzeni służącej realizacji różnorodnych działań artystycznych oraz pełniącej funkcję wystawową (fot. Anna Sulimowska-Ociepka).

decyduje rozmiar dezindustrializacji. Kierunek działań wyznaczają potrzeby i możliwości organizacyjne inwestorów, a także oczekiwane skutki podjętych działań.

Niezależnie od skali problemu i zaangażowanych środków, można wyróżnić trzy zasadnicze rodzaje działań:

- wyburzenie obiektów przemysłowych i rekultywacja oraz przystosowanie terenu pod nową inwestycję lub jego tymczasowe zagospodarowanie w oczekiwaniu na docelowego inwestora,
- zaadaptowanie historycznej formy i wprowadzenie do niej nowych funkcji bez zasadniczej zmiany struktury budynku,
- włączenie historycznego budynku lub jego fragmentów w strukturę nowego obiektu.

O rodzaju podejmowanych działań decyduje zazwyczaj skala problemu. Inne kroki podejmowane są w przypadku przekształceń pojedynczego obiektu przemysłowego w skali miasta lub dzielnicy, inne działania towarzyszą rozwiązywaniu problemu restrukturyzacji w skali całego regionu przemysłowego, gdzie potrzebne są zakrojone na szeroką skalę kompleksowe działania obejmujące różne obszary planowania.

Charakterystycznym przykładem odzyskiwania obszaru przemysłowego jest zbudowanie przez koncern Volkswagen „miasteczka samochodowego” – Autostadt, w Wolfsburgu, miejscu lokalizacji starej fabryki<sup>34</sup>. Na obszarze 25 ha, w sąsiedztwie gigantycznej, starej fabryki Volkswagena, powstało założenie urbanistyczne, które pełni funkcję centrum promocji koncernu, a równocześnie jest wielkim, dobrze wyposażonym parkiem rekreacyjnym. Na terenie Autostadt Wolfsburg znajduje się centrum dla klienta, w którym można dokonać zakupu wybranego modelu samochodu. Samochody przeznaczone na sprzedaż są wyeksponowane w szklanych wieżach, takich samych jak w dreźnieńskiej Manufakturze, gdzie za pomocą specjalnego systemu całkowicie zautomatyzowanych podnośników samochody ustawiane są jeden nad drugim. Całość założenia funkcjonuje jak potężne centrum rekreacyjne, z hotelami w pobliżu, z możliwością wykupienia karnetu wstępu na tydzień. Autostadt Wolfsburg stało się terenem rekreacyjnym nie tylko dla miasta, ale również dla regionu, ściągającym codziennie tłumy odwiedzających, a niejako przy okazji, promującym markę VW.

Przekształcanie terenów i/lub obiektów przemysłowych wymaga zawsze działań kompleksowych, ze względu na ich wieloaspektowość i konfliktowość w dziedzinie społecznej i przestrzennej, w sferze infrastruktury jak i rewitalizacji środowiska naturalnego. Są to działania bardzo kosztowne, których sukces jest możliwy wtedy, gdy są realizowane w ramach funduszy pochodzących z różnych źródeł: sektora publicznego (lokalnego, krajowego, międzynarodowego – unijnego) oraz sektora prywatnego.

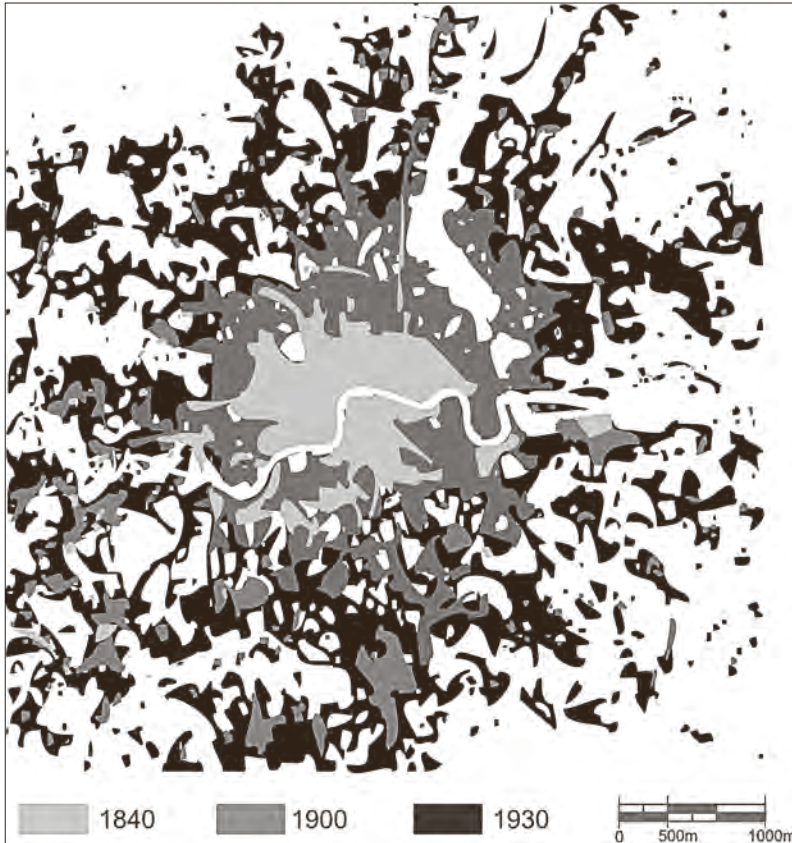
#### 2.4.7. Eksurbanizacja i wyludnianie śródmieść – *urban sprawl*

O ile proces degradacji a następnie odzyskiwania terenów przemysłowych dotyczył głównie „wnętrza” miasta, o tyle jego obrzeża doświadczały innego, powiązanego z przemysłem

<sup>34</sup> Autorem założenia jest biuro Henn & Henn Architekten.

problemu, jakim było niekontrolowane rozszerzanie się obszarów zurbanizowanych poza obszar „czytelny” obszaru miejskiego.

Takie „rozlewanie się” miast – określane anglosaskim terminem *urban sprawl* – nie jest procesem nowym. Zjawiska takie obserwowano już w starożytności (np. w Rzymie). W związku z rewolucją przemysłową pierwszy doświadczył eksurbanizacji Londyn, którego liczba mieszkańców wzrosła w ciągu XIX wieku sześciokrotnie.



Ryc. 13. Ekspansja przestrzenna miast w wyniku rozwoju przemysłu i napływu siły roboczej. Rozwój Londynu na przestrzeni 100 lat (oprac. Nina Juzwa, Adam Gil).

Wtedy też, klasa bogaczy, która miała możliwość poruszania się na długich dystansach, wyprowadziła się z przepełnionego Londynu do majątków na przedmieściach. W miarę jak poprawiała się dostępność środków transportowych (głównie jakość dróg), również mniej zamożni ludzie mogli sobie pozwolić na kupno domów poza miastem. Ten proces utrwał się z czasem, co doprowadziło do tzw. gentryfikacji: wyprowadzenia się wielu mieszkańców o wysokim statusie materialnym do wybranych dzielnic (na przedmieścia) i jednocześnie do sytuacji, w której centrum Londynu przerodziło się z dzielnicy zaludnionej przez szerokie spektrum mieszkańców w dzielnicę ludzi o niskich dochodach. Warunkiem koniecznym wystąpienia eksurbanizacji jest dostęp do środków komunikacji. Pierwsza faza związana

była z dostępem do komunikacji konnej (bryczki, powozy) a następnie kolejowej, druga fala związana była z upowszechnieniem samochodu – i trwa ona do dzisiaj.

Podobny proces obserwowany był praktycznie we wszystkich rozwijających się miastach przemysłowych Europy Zachodniej i USA w ciągu ostatnich 200 lat. Największą skalę osiągnął jednak w Stanach Zjednoczonych, gdzie rozpoczął się w latach 20. XX wieku a swoje apogeum osiągnął w latach 60. i 70. Wtedy właśnie masową skalę osiągnęła realizacja *american dream* – domu z basenem na niewielkiej, nieogrodzonej, podmiejskiej działce. Taki uniwersalny stempel lokalizowany działka obok działki powiększał przestrzeń przedmieść miast amerykańskich – w praktyce do momentu natrafienia na istotną przegrodę terenową (jezioro, pasmo górskie, morze), prawną (granica) lub przekroczenia racjonalnej odległości od miejsca pracy (ta stale się zwiększa). Należy wymienić cztery zasadnicze cechy terenów objętych rozlewaniem się przedmieść (Kaplan i in., 2004).

- Niska gęstość zabudowy i swobodna forma. Niski poziom koncentracji różnego typu obiektów (handlu, usług, szkół). Budynki są jedno-, maksymalnie dwukondygnacyjne.

- Monofunkcyjny i homogeniczny układ urbanistyczny – brak centrów lokalnych. Zabudowa tworzy rzędy jednakowych domów zlokalizowanych wzdłuż ulic dojazdowych. Inne rodzaje funkcji (np. handel) lokalizowane są w wydzielonych, podobnie monofunkcyjnych strefach. Raster urbanistyczny systematyzowany jest przez układ wielopasmowych arterii przelotowych akumulujących ruch samochodowy i rozdzielających typy funkcjonalne.

- Brak ciągłości zabudowy. Osiedla mieszkaniowe powstają w kolejności wykupu terenów przez deweloperów – tworzą więc, w którym przeplatają się z terenami rolnymi i leśnymi.

- Jako dodatkowy element należy wymienić odcięcie ruchu pieszego i uzależnienie od samochodu. W obszarach tych poruszanie się pieszo jest możliwe tylko w zakresie sąsiedzkim. Poza tym nie jest to technicznie możliwe (brak ścieżek pieszych, drogi samochodowe o parametrach autostrady) ani racjonalne (zbyt duże odległości do pokonania).

Zjawisko *urban sprawl* nasila się także w rezultacie podejmowania działań operacyjnych z zakresu przystosowywania obszarów wiejskich do sprawniejszego użytkowania przez człowieka (np. osuszanie gruntu, realizacji magistralnego uzbrojenia terenu)<sup>35</sup>, budowy nowych układów drogowych, lokalizacji obiektów usługowych i handlowych w promieniu dojazdu.

Amerykański wzorec *urban sprawl* nie jest jedyny. Z rozlewaniem się przedmieść mamy także do czynienia w sytuacji, w której to bogate centrum otaczane jest przez ubogie dzielnice (blokowiska, slumsy).<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Osobną kwestią jest ekologiczne oddziaływanie rozlewających się przedmieść skutkujące zwiększeniem wydatków energetycznych na rzadką strukturę (energia na ogrzewanie, chłodzenie, paliwo pojazdów) oraz skróceniem dla ekosystemu i człowieka (!).

<sup>36</sup> Przykładem może tu być Rio de Janeiro, gdzie bogate miasto (apartamentowce, chronione osiedla) obrasta dzielnicami biedoty (fawelami) czy Paryż, który był świadkiem niejednego „kryzysu przedmieść” – zamieszek wywołanych przez mniejszości etniczne mieszkające w podmiejskich blokowiskach.

### 2.4.8. Megamiasta / Megalopolis

Szczególnym przypadkiem „rozlewania się” miast są megamiasta – gigantyczne aglomeracje miejskie powstające z połączenia wielu organizmów miejskich, które zajmują przestrzenie mierzone w setkach kilometrów kwadratowych i posiadają liczbę mieszkańców porównywalną z liczebnością całych krajów. Odmianą tego rodzaju wielkoprzestrzennych układów osadniczych jest megalopolis powstające w wyniku łączenia się rozległych, peryferyjnych stref zabudowy jednorodzinnej i związanych z nią usług rozwijających się wokół aglomeracji i dużych miast. Potocznie tak nazywa się silnie zurbanizowany, powiązany funkcjonalnie i komunikacyjnie obszar dwóch lub więcej aglomeracji.



Ryc. 14. Tokio. Obszar jednolitej struktury megamiasta wykracza poza horyzont. Jest to przestrzeń o jednorodnej, wysokiej gęstości zabudowy, w której pojawia się wiele lokalnych centrów (fot. Adam Gil).

Takie miasta osiągają znaczenie globalne a problemy, których doświadczają, nie dają się rozwiązywać za pomocą narzędzi typowych dla projektowania urbanistycznego – zastosowanie znajdują tutaj rozwiązania charakterystyczne dla planowania w skali regionów i krajów. Takie struktury charakterystyczne są głównie dla państw Azji – zwłaszcza Chin i Japonii.

## 2.5. IDEE I KIERUNKI PRZEMIAN MIAST PRZEŁOMU XX I XXI WIEKU

### 2.5.1. W nurcie cywilizacji postindustrialnej

Wraz z kryzysem paliwowym lat 70. XX wieku, upadkiem wielkiego przemysłu i raportem sekretarza generalnego ONZ U Thanta rozpoczęła się zasadnicza zmiana w postrzeganiu roli człowieka w stosunku do otaczającego go świata. Z jednej strony, ludzie zaczęli pojmować, że nie jest możliwa egzystencja człowieka i funkcjonowanie gospodarki w świecie, w którym środowisko jest zdegradowane, z drugiej, że człowiek i jego cywilizacja jest elementem



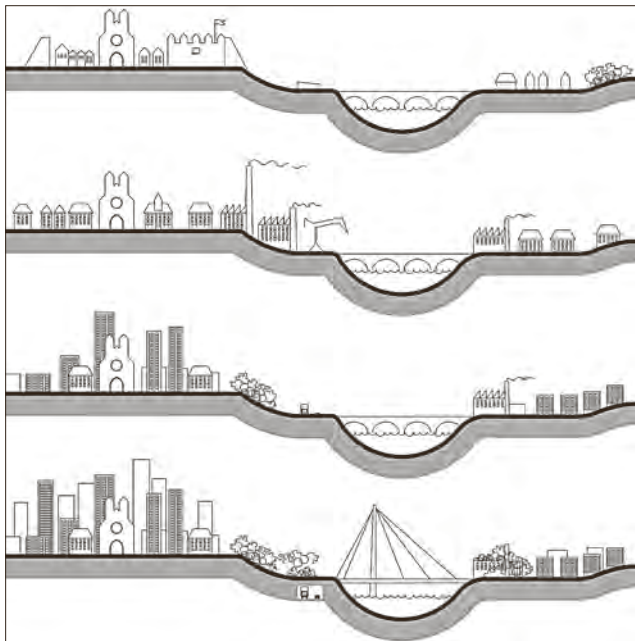
większego i ważniejszego układu – biosfery – któremu obecnie zagraża. Człowiek przestał być „panem wszechrzeczy”.

Ta rekapitulacja przyniosła ze sobą nowe trendy w myśleniu o rozwoju cywilizacyjnym, z których najważniejszym stała się idea zrównoważonego rozwoju. W raporcie powołanej w 1987 roku Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju, przewodnicząca komisji Gro Harlem Brundtland (1987) pisała:

„Na obecnym poziomie cywilizacyjnym możliwy jest rozwój zrównoważony, to jest taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”.

Z drugiej strony, lata 70. XX wieku to także dynamiczny rozwój technologii informacyjnych, który doprowadził w ciągu ostatnich trzydziestu lat do zasadniczej zmiany funkcjonowania społeczeństw tzw. „rewolucji informacyjnej”. Nastąpiło przejście od cywilizacji przemysłowej do cywilizacji postindustrialnej, opartej na wiedzy – „cywilizacji informacyjnej”.

Nałożenie na siebie idei zrównoważonego rozwoju, cywilizacji informacyjnej i idei wyrosłych z krytyki modernizmu zapisanych w manifestach urbanistycznych lat 70., spowodowało wygenerowanie mrowia współczesnych koncepcji urbanistycznych:



Ryc. 15. Miasta epoki preindustrialnej miały czytelną strukturę, a ich zasięg ograniczał się do obrysu murów obronnych. Pierwsze zabudowania fabryczne powstawały na przedmieściach, głównie nad rzekami, które stanowiły źródło napędu (oprac. Nina Juzwa, Anna Sulimowska-Ociepka na podstawie C. Chalini, 1980).

Maszyna parowa (1763) uniezależniła produkcję od warunków naturalnych i spowodowała przeniesienie przemysłu do miast, gdzie znajdował się dostatek siły roboczej. Ekspansja gospodarcza spowodowała zaburzenia w dotychczasowej tkance urbanistycznej miast. Powszechne zastosowanie energii elektrycznej (około 1900) w produkcji przemysłowej dało możliwość swobodnego kształtowania obiektu przemysłowego. Dalszy rozwój przemysłu doprowadził do powstania podziemskich stref przemysłowych. Z krajobrazu miast, za sprawą rozwoju nowoczesnych i energooszczędnych technologii, zniknęły uciążliwe zakłady przemysłowe, a teren pozostawiony przez przemysł dał nowe możliwości rozwoju miast.

„Obecnie nie ma spójnych i jednoznacznych recept na kształtowanie struktury przestrzennej miast, ani też żadnej, po modernizmie, nowej doktryny urbanistycznej. Generalnie jednak rozważa się dwa zasadnicze i przeciwstawne kierunki rozwoju miasta — bądź to w stronę „Miasta Zwartego”, bądź koncepcji «Miasta Zielonego». (...) Równolegle rozwijają się uzupełniające je nurty, dotyczące zarówno zabudowy, relacji: człowiek — środowisko, jak i stylu życia, np. «Powolne Miasta», «Smart Growth», «Ditch Urbanism», «Urbanizm Codzienny», «Zielona Architektura», czy wizja «Trzeciej Drogi» w rozwoju urbanistyki” (Solarek, 2012).

Dostrzeganie mnogości nurtów i kierunków, które mogą, lecz nie muszą utrwalić się w przyszłości, jest typową cechą każdej obserwacji współczesności. Jednak to nie społeczne idee postmodernizmu, ale ekologia i ucyfrowienie – dwa charakterystyczne nurty cywilizacji postindustrialnej – wywarły najistotniejszy wpływ na idee urbanistyczne lat obecnych. Najnowsze tendencje w kształtowaniu miast łączą oba te kierunki. Można wskazać (pośród innych) dwa nowe typy miast: miasta ekologiczne i miasta inteligentne, których mianownikiem jest zrównoważenie (ang. *sustainability*) oraz spójność działań na wielu płaszczyznach.

### 2.5.2. Miasta ekologiczne

Pojęcie „ekomiasto” długo – bo właściwie do połowy lat 90. XX wieku – pozostawało w obszarze idei, abstrakcji i nieuporządkowanego zbioru konceptów dotyczących wybranych elementów funkcjonowania miasta: kształtowania układu przestrzennego, mieszkalnictwa, komunikacji, oszczędzania i odzysku energii. Koniec XX wieku zaowocował jednak wieloma próbami fragmentarycznego wdrożenia tych idei w istniejących organizmach miejskich, a lata najnowsze nawet pojedynczymi realizacjami całych „ekologicznych organizmów miejskich” budowanych od zera.

Za miasta ekologiczne uważa się takie, które sprzyjają szeroko pojętemu ograniczeniu zapotrzebowania na zasoby, zapewniają zdrowsze środowisko życia człowieka oraz minimalizują wpływ na ekosystem. W szczególności:

- są zwarte i jednocześnie różnorodne – zróżnicowane funkcjonalnie,
  - bazują na odnawialnych źródłach energii (wodnej, wiatrowej, słonecznej),
  - ograniczają zużycie surowców nieodnawialnych,
  - zmniejszają zużycie energii aż do zerowego bilansu energetycznego,
  - ograniczają transport indywidualny na korzyść transportu publicznego,
  - redukują ilość i stosują recykling odpadów,
  - zmniejszają zapotrzebowanie na wodę (np. poprzez wykorzystanie wód deszczowych
- woda szara lub uzyskiwanie wody pitnej z odsolonej wody morskiej),
- uzyskują żywność z upraw ekologicznych.

Miasta ekologiczne – aby mogły być tak określane – muszą spełniać przynajmniej część z powyższych kryteriów poprzez zastosowanie odpowiednich technologii, rozwiązań przestrzennych i podejmowanie działań organizacyjnych. Pierwszymi, pilotażowymi realizacjami ekomiast stały się inwestycje na małą skalę, jak miasteczko Schwabach w Niemczech, czy fragmentaryczne, jak na przykład w Kurytybie w Brazylii (Joss i in., 2011), gdzie wprowadzono „socjalny” program sprzątnięcia śmieci w zamian za dostęp do darmowego transportu

publicznego. W Europie podejmowane są działania głównie w skali osiedli lub dzielnic (budowa nowych założeń), choć zdarzają się również działania większej skali, nie związane ze zmianą tkanki urbanistycznej.

Takim przykładem może być miasto Erlangen w Bawarii (100 tys. mieszkańców), które wprowadziło na dużą skalę politykę produkcji energii ze źródeł odnawialnych oraz wybudowało nową sieć ścieżek rowerowych, powodując zwiększenie ruchu rowerowego o 75%. Z kolei Trondheim w Norwegii wprowadziło program modernizacji budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej, które zostały wyposażone w nowe instalacje i liczniki (wodomierze, mierniki energii), które pozwalają na bieżąco obserwować zużycie zasobów. Dodatkowo, wprowadzono system pozyskiwania energii (o wydajności ponad 75%) z biomasy i energii słonecznej. Poprzez podniesienie opłat za parkowanie samochodów i znacznej redukcji opłat za transport publiczny zachęcono mieszkańców do korzystania z tego ostatniego (zanotowano wzrost o 27%) (Joss i in., 2011).

Raport University of Westminster dotyczący miast ekologicznych 2011 roku obejmuje ponad 170 inicjatyw na całym świecie o różnej skali i stopniu zaawansowania z czego 70 w Europie. Jednak regionami o najbardziej zaawansowanych i najrozleglejszych działaniach są bogate państwa usiłujące na nowo zdefiniować swoją tożsamość – Chiny i Emiraty Arabskie. Nic dziwnego – wybudowanie miasta wymaga posiadania gigantycznych zasobów finansowych, które jeszcze wielokrotnie rosną, jeśli aspiracją twórców jest spełnienie wyśrubowanych standardów ekologicznych oraz wdrożenie, stworzonych często na potrzeby konkretnego projektu, nowych technologii i rozwiązań. Obecnie najbardziej zaawansowanym technologicznie ekomiastem na świecie jest realizowane od 2006 roku i zaprojektowane przez pracownię Normana Fostera miasto Masdar<sup>37</sup>. Jest to kompletnie nowe założenie zlokalizowane w pobliżu stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich – Abu Dhabi, realizowane w oparciu o badania prowadzone na Massachusetts Institute of Technology. Zgodnie z tymi badaniami całkowite zastąpienie paliw kopalnych i energii atomowej energią wiatrową, słoneczną i wodną umożliwi realizację samowystarczalnych założeń urbanistycznych nie emitujących CO<sub>2</sub>.

Miasto zaprojektowano dla ok. 50 tys. mieszkańców. Drugie tyle osób znajdzie tam pracę dojeżdżając z obszaru metropolii. Sam obszar miasta jest stosunkowo niewielki. Zwarty układ urbanistyczny zlokalizowano na trapezowej działce o boku ok. 3 km, w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego od wschodu i południa, klasycznej miejskiej dzielnicy aglomeracji Abu Dhabi od zachodu, i wybrzeża morskiego od północy. Na tym terenie zlokalizowano dwa wpisane w kwadraty założenia urbanistyczne o różnych wielkościach, przecięte przebiegającymi po przekątnej nieregularnymi pasami zieleni i otoczone terenami zieleni, sportu ale także elektrowniami słonecznymi (które są głównym źródłem energii miasta) i wiatrowymi. Rozwiązania techniczno-funkcjonalne są inspirowane lokalną architekturą i urbanistyką w połączeniu z współczesnymi rozwiązaniami high-tech. Charakterystyczny

---

<sup>37</sup> Obecnie zrealizowany jest podstawowy podział urbanistyczny, część infrastruktury, ponad 100 mieszkań oraz kilkanaście najważniejszych obiektów – w tym lokalna siedziba MIT oraz Masdar Headquarters – budynek zarządu miasta. Dotychczasowy koszt to ok. 900 mln funtów. Nie jest ono jednak jedynym. Firma Ove Arup zaprojektowała w Chinach miasto Dongtan na pół miliona mieszkańców, MVRDV zaprojektowało w Korei Gwanggyo Ekonhill – miasto dla 77 tysięcy mieszkańców.

jest niewielki obszar i gęsta struktura tkanki (miasto zwarte) – co sprawia, że możliwe jest pokonywanie odległości, pozwala na zawężenie ulic i rezygnację ze znaczącej części ruchu samochodowego. Gęsto usytuowane budynki o wysokości kilku kondygnacji dają cień, a zastosowanie gęstej siatki niewielkich cieków wodnych dodatkowo poprawia mikroklimat uliczek – co zachęca do wybrania drogi pieszej. Dachy znacznie części budynków są pokryte ogniwami fotowoltaicznymi i/lub wyprofilowane podobnie jak samochodowy spoiler, aby umożliwić „zasysanie” powietrza z przestrzeni pomiędzy budynkami. Północno-wschodnia orientacja budynków ma za zadanie redukować nagrzewanie i umożliwiać pośrednie doświetlenie wnętrza. W mieście zaprojektowano także „osobisty” transport publiczny – bazujący na zasilanych elektrycznie czteroosobowych, automatycznych pojazdach. Pojazdy te – podobnie jak kolej szynowa (*Light Rail System*) łącząca miasto z pozostałą częścią aglomeracji oraz metro – będą poruszać się głównie pod ziemią. Założeniem projektu jest zapewnienie takiej gęstości sieci komunikacyjnej, aby odległość z dowolnego miejsca do najbliższego przystanku nie wynosiła więcej niż 250 m.

Jednak zasadnicza część rozwiązań ekologicznych nie jest dostrzegalna w strukturze miasta. Przyjęto założenie, że wszystkie rozwiązania techniczne powinny redukować zapotrzebowanie na zasoby (zapotrzebowanie na wodę i prąd) w możliwie maksymalny sposób. Zużycie zasobów będzie na bieżąco monitorowane i kontrolowane. Według deklaracji twórców, miasto powinno zużywać o 80% mniej wody niż typowe miasto regionu. Całość wody pitnej ma pochodzić z Zatoki Perskiej (po odsoleniu). Ścieki, po oczyszczeniu, mają być ponownie używane (np. do nawożenia i nawadniania zieleni). Cała energia miasta będzie produkowana z odnawialnych źródeł (słońce, energia geotermiczna, wiatr oraz odpady)<sup>38</sup>. W zamierzeniu miasto powinno produkować więcej energii niż samo zużywa – nadmiar energii będzie odprowadzany do sieci energetycznej kraju.

Te idealistyczne założenia zostały już obecnie zweryfikowane przez rzeczywistość. Światowy kryzys gospodarczy spowodował przesunięcie terminu zakończenia prac z 2016 na 2021 rok. Część rozwiązań proekologicznych została ograniczona lub zamieniona na inne – np. plany budowy elektrowni wodorowej i części elektrowni słonecznych zostały zawieszono (obecnie Masdar generuje 10MW energii elektrycznej pochodzącej z ogniw fotowoltaicznych). Zrezygnowano także z dostarczania 100% energii ze źródeł odnawialnych. Zrezygnowano w związku z tym z określania miasta jako nie emitującego CO<sub>2</sub> – *zero carbon* i zastąpienie go terminem *carbon neutral*. Problemy te dowodzą, że całościowe wdrażanie tak złożonych i kosztownych systemów – których realizacja jest z konieczności rozłożona na dziesięciolecia – jest wciąż obciążone ryzykiem, niemniej jest już obecnie technicznie wykonalne. Ze względu na sprzyjający klimat polityczny i rosnącą świadomość ekologiczną całego świata można się spodziewać, że w niedalekiej przyszłości miasta krajów rozwiniętych będą planowane i realizowane jako miasta ekologiczne.

---

<sup>38</sup>Elementem tego systemu ma być także tzw. elektrownia wodorowa (*hydrogen-fuelled power plant*), która wykorzystuje wydobywany na miejscu gaz ziemny, który przetwarzany jest na tzw. gaz syntezowy a następnie rozdzielany na wodór i dwutlenek węgla. Ten ostatni wtłaczany jest z powrotem do złoża gazu. Wodór jest natomiast spalany generując energię. W rezultacie do atmosfery wydzielana jest jedynie para wodna.

### 2.5.3. Miasta inteligentne – *smart cities*

Wykorzystanie technologii cyfrowych nie jest wyłączną domeną miast ekologicznych. O ile w ekomiastach nacisk położony jest na wykorzystanie technologii IT do monitorowania, sterowania i przetwarzania informacji związanych z szeroko rozumianą kontrolą zasobów, o tyle idea *smart cities* kładzie nacisk na komunikację, dostępność i wymianę informacji pomiędzy użytkownikami (mieszkańcami, instytucjami, firmami) miast oraz ich infrastrukturą (monitoring i sterowanie środowiskiem)<sup>39</sup>. Idee *smart cities* i *ecocities* nie wykluczają się jednak wzajemnie – w jednym i drugim wypadku podkreślane jest osiągnięcie rozwoju zrównoważonego, wykorzystywane są na dużą skalę technologie informacyjne, obydwie idee starają się oszczędzać zasoby, brać odpowiedzialność za środowisko i przyszłość. Celem *smart cities* jest jednak przede wszystkim osiągnięcie zrównoważonego sukcesu gospodarczego i wysokiej jakości życia mieszkańców. Z tego też powodu miasta takie – podobnie jak technopolie – kładą nacisk na miejsca pracy związane z nowoczesnymi technologiami, sektor badawczo-rozwojowy i przemysł wysokich technologii oraz podnoszenie poziomu wykształcenia mieszkańców poprzez wysokiej jakości edukację.

Sposoby projektowania *smart cities* różnią się w zależności od regionu geograficznego. Podobnie, nie istnieje jedna technologia definiująca *smart city*. Wśród cech *smart city* wymienić należy: szerokopasmową łączność, inteligentne liczniki zużycia energii elektrycznej i wody, inteligentne systemy transportu i powszechne monitorowanie (oczujnikowanie) środowiska i infrastruktury. Jednak użycie technologii IT nie są jedynym ani często najważniejszym wyznacznikiem miast inteligentnych.

Zgodnie z typologią opracowaną w raporcie Centrum Nauk Regionalnych w Wiedniu miasta te można zidentyfikować na podstawie sześciu wyznaczników<sup>40</sup> określanych z angielska *smart economy; smart mobility; smart environment; smart people; smart living; smart governance*. Oto one:

*Smart Mobility* – to inteligentne rozwiązanie komunikacyjne i telekomunikacyjne, w którego zakres wchodzi monitoring i dynamika sterowania układem drogowym i transportem publicznym.

*Smart Environment* – to środowisko miejskie o wysokiej atrakcyjności ze względu na warunki naturalne (nasłonecznienie, klimat) jak i funkcjonujące na podstawie rozwiązań technicznych zapewniających zrównoważone sterowanie i zarządzanie środowiskiem dzięki jego ciągłemu monitorowaniu i analizie.

*Smart Governance* – inteligentne zarządzanie jest tu rozumiane jako łatwy dostęp mieszkańców do administracji, ułatwianie partycypacji w życiu politycznym. Dobre zarządzanie

<sup>39</sup> Należy zauważyć, że pojęcie *smart city* integruje kilka zbliżonych terminów: *Digital City* – to przestrzeń, w której istnieje infrastruktura szerokopasmowego, powszechnego dostępu do internetu. Jest to określenie zespołu rozwiązań technicznych i technologicznych: *Intelligent City* – to koncepcja socjologiczna podkreślająca możliwość zespołowego działania, aktywności, pracy rozrywki ale także cyfrowej demokracji i dostępu do informacji w środowisku wyposażonym w media cyfrowe.

<sup>40</sup> Rudolf Giffinger, Christian Fertner, Hans Kramar, Robert Kalasek, Nataša Pichler-Milanovic, Evert Meijers (2007). *Smart cities – Ranking of European medium-sized cities*. [www.smart-cities.eu/](http://www.smart-cities.eu/). Vienna: Centre of Regional Science. Pozyskano 2009-11-11.

rozumiane jest także jako redukcja biurokracji i zastosowanie nowych kanałów komunikacji dla obywateli, np. „e-administracji” lub „e-demokracji”

*Smart Living* – to działania podejmowane w celu zapewnienia wysokiej jakości warunków życia; jakości środowiska zbudowanego, dostępu do usług kultury, dobrych warunków zdrowotnych, poczucia bezpieczeństwa i aktywności społecznej.

*Smart Economy* – to określenie gospodarki „inteligentnej”, opartej o nowoczesny przemysł (*smart industry*), badania i usługi. Oznacza w szczególności przemysł w zakresie technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT), a także innych branż pokrewnych i wykorzystujących ICT w procesach produkcyjnych. Nacisk kładziony jest na ducha innowacji, przedsiębiorczość, obecność siedzib głównych firm jako świadectwo ważności miasta, obecność rozpoznawalnych marek, siedzib spółek giełdowych.

*Smart People* – termin *smart city* jest również stosowany w odniesieniu do wykształcenia mieszkańców. Miasto inteligentne to miejsce, gdzie kładzie się nacisk na wykształcone społeczeństwo poprzez zapewnianie wysoko wykwalifikowanym fachowcom i klasie kreatywnej komfortu życia oraz kształcenie własnych mieszkańców w jak najlepszych, nowoczesnych szkołach wyższych. Mierzalnymi parametrami są: poziom wykształcenia (obecność ośrodków badawczych i szkół wyższych o znaczeniu krajowym), kształcenie ciągłe, szanse na znalezienie nowej pracy, liczba osób pracujących w przemysłach kreatywnych, udział mieszkańców w życiu publicznym.

Miasta inteligentne, w pewnym sensie, stają się spadkobiercami technopoli i idei *go urban* – osadzania parków technologicznych wewnątrz struktury miejskiej. O ile jednak tamte działania objawiały się przez budowę charakterystycznych struktur urbanistycznych i ponowne wykorzystanie opuszczonych przestrzeni miejskich (restrukturyzację), o tyle elementy wyznaczające przynależność do *smart cities* są zasadniczo słabo widoczne. Poza skrajnymi wypadkami miast, w których panują bardzo złe warunki sanitarne, wszystkie czynniki pozwalające zakwalifikować miasto jako *smart city* dają się wdrożyć w istniejącej tkance miejskiej. Następuje „podskórna aplikacja”, w szczególności tych elementów, które dotyczą rozwiązań prawnych, politycznych i socjologicznych oraz integracji technologii IT (monitoring, telekomunikacja). Zmiany urbanistyczne nie są natomiast charakterystyczne wyłącznie dla miast inteligentnych, ale dla wszystkich ruchów zakładających zrównoważony rozwój. Rozpoznanie komplikuje jeszcze fakt, że idea *smart city* jest obecnie w trakcie wdrażania, tak że trudno wskazać kompletny, ukończony w całości system. Niemniej, np. badania prowadzone na Politechnice Wiedeńskiej wskazały w Europie około 20 miast średniej wielkości (z analizowanych 70.), które mogą aspirować do miana *smart city*, w tym Luxemburg, Aarhus, Aalborg, Oulu, Eindhoven, Linz, Graz, Montpellier, Lubljana, Dijon.<sup>41</sup>

## 2.6. PODSUMOWANIE

Przez wiele dziesiątków lat postęp utożsamiany był ze zdobyczami cywilizacji przemysłowej, która podniosła wprawdzie stopę życiową ogromnej liczby ludzi, lecz zarazem obniżała

---

<sup>41</sup> Tamże.

jakość życia mieszkańców wielu uprzemysłowionych obszarów. Prawie siedemdziesiąt lat temu R. Dubois pisał (1986, s. 264):

„Naprawienie krzywd wyrządzonych naturze przez industrializację, prawdopodobnie nie przekracza naszych możliwości, trudniej będzie natomiast sformułować nowe, pozytywne wartości współczesnego życia”.

W ciągu ostatnich 200 lat przemysł odcisnął niezatarte piętno na całej ludzkiej cywilizacji – wyraźne ślady jego oddziaływania odnajdujemy w kształcie i sposobie działania miast, w zmianie funkcji, jakie pełnią, wreszcie w ich ekspansywności i magnetyzmie, który sprawia, że większość ludzi na świecie mieszka obecnie w miastach.

Chociaż wydaje się, że droga, jaką przeszła idea kształtowania miasta od początku rewolucji przemysłowej do współczesnych miast ekologicznych i miast inteligentnych, wydaje się wiązać odległe od siebie punkty, to pewne założenia i koncepcje pojawiają się z zastanawiającą regularnością. Można zaryzykować twierdzenie, że współczesne wyobrażenia o mieście, „w którym chcielibyśmy żyć” mieszczą się pomiędzy idyllicznymi, „ekologicznymi” miastami-ogrodami Howarda, z jednej strony, a technologiczną, technokratyczną megastrukturą bliską idei prezentowanej przez futurystów i idealistów pierwszych lat XX wieku. Pomiędzy tymi skrajnościami sytuuje się idea miasta zrównoważonego, która nadal leży w sferze politycznych i planistycznych idei i dążeń.

## Literatura

- Benko G., 1993, *Geografia technopoli*. Warszawa.
- Brundtland G. H., 1987, *Our Common Future*. WCED.
- Chaline C., 1980, *La dynamique urbaine*. Presse Universitaire de France, Paris.
- Chmielewski J., 2001, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Davies N., 1998, *Europa*. Wyd. Znak, Kraków.
- Dubois R., 1986, *Pochwała różnorodności*. PIW, Warszawa.
- Garnier T., 1918, *Une cité industrielle*. Lyon.
- Hall P., 2002, *Cities of Tomorrow*. Oxford: Blackwell.
- Hutchison R. (red.), 2010, *Encyclopedia of Urban Studies*. tom 2, SAGE.
- Joss S., Tomozeiu D., Cowley R., 2011, *Eco-Cities – A Global Survey 2011*. University of Westminster.
- Judt T., 2008, *Powojnie. Historia Europy od roku 1945*. Rebis, Poznań.
- Juzwa N., 1988, *Kształtowanie przestrzeni przemysłu na obszarach intensywnie zurbanizowanych*, Wyd. Politechniki Śląskiej.
- Juzwa N., 1995, *Współczesne zgrupowania nauki i produkcji – przykłady francuskie*. „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej”, Gliwice.
- Juzwa N., Gil A., Sulimowska-Ociepka A., Witczek A., 2010, *Architektura i urbanistyka współczesnego przemysłu*. Politechnika Śląska, Gliwice.
- Kaplan D. H., Wheeler J. O., Holloway S. R., Hodler T. W., 2004, *Urban Geography*. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken.
- Koolhaas R., 1978, *Delirious New York: A Retroactive Manifesto of Manhattan*. Monacelli Press.
- Le Corbusier, 1968, *Charte d'Athènes*. Points (Seuil).

## 2. Rozwój miasta współczesnego...

---

Malisz B. 1981 *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Arkady, Warszawa.

Mau B., Koolhaas R., 1995, *SMLXL*. Monacelli Press, Nowy Jork.

Mumford L., 1989, *The City in History*. A Harvest Book Harcourt INC.

Rossi A., 1966, *L'architettura della Città*. Quodlibet, Mediolan.

Solarek K., 2011, *Współczesne koncepcje w rozwoju miasta*. „KUiA”, PAN.

U Thant, 1969, *The problems of human environment*. Rezolucja ONZ nr 2390, New York.

Ward S. V. 1992, *The Garden City: Past, Present and Future*. Taylor & Francis Group, London, New York

Węclawowicz-Bilska E., 2005, *Obszary innowacyjne – możliwości i ograniczenia rozwoju przestrzennego*. „Czasopismo Techniczne”, Seria Architektura, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.



# 3. MIASTO EUROPEJSKIE I JEGO DROGA DO MIASTA POSTINDUSTRIALNEGO

## 3.1. WPROWADZENIE

Tematem artykułu jest „miasto postindustrialne” ukazane na tle historycznej sekwencji rozwoju miast – szczególnie miast europejskich. Pod pojęciem „miasta industrialnego” rozumiem miasto europejskie kształtujące się od momentu upadku industrialnego kapitalizmu i powstania kapitalistycznej gospodarki globalnej.

Opisywane procesy w znacznym stopniu odwołują się do zjawisk zachodzących w Europie Środkowej i Środkowo-wschodniej<sup>42</sup> ze szczególnym uwzględnieniem historycznego obszaru osadnictwa społeczności mówiącej różnymi formami dialektów języka niemieckiego, którego – jak wiemy – współczesna forma literacka ukształtowała się dopiero w XVI wieku<sup>43</sup>. Powstawanie miast na wspomnianym obszarze wiązało się z tą ludnością a potem – od XI wieku – z jej ekspansją na tereny położone na wschód od Łaby. Wraz z nią rozpoczął się – od II połowy XII wieku – dynamiczny rozwój miast, kroczący ku wschodowi i wspierany przez lokalnych władców (w tym książąt i królów polskich) oraz „uzupełniany” kolejnymi falami emigrantów w następnych stuleciach. Z kolei, w okresie od XVIII do początku XX wieku, obszar państw niemieckich (szczególnie Prus i Austrii) odegrał istotną rolę dla rozwoju urbanizacji na terenach obecnej Polski. Po I i II wojnie światowej Niemcy znów odegrały istotną rolę dla rozwoju miast. Działania państwa w zakresie rozwoju świadczeń społecznych, koncepcje i idee Bauhausu, a następnie odbudowa miast niemieckich przyniosła istotne impulsy dla modernistycznej formuły miasta. Od przełomu lat 60. i 70. ubiegłego wieku Niemcy stały się znów jednym z wiodących państw europejskich w zakresie rozwoju nowych – reurbanizacyjnych – modeli rozwoju miasta, a od lat 80. znaczącym impulsem dla tych modeli były, organizowane w Niemczech, Międzynarodowe Wystawy Budowlane (IBA)<sup>44</sup>. Pod sporym wpływem doświadczeń niemieckich powstawały w latach 80. i 90. unijne programy wspierania rozwoju i rewitalizacji miast, co znalazło swój finał w „Karcie Lipskiej dla zrównoważonego rozwoju miast europejskich” z 2007 roku, której idea i treść zainicjowana została w trakcie

<sup>42</sup> Nazwą Europa Środkowa określono część Europy rozpościerającą się od obszarów nadreńskich do terenów graniczących z obecną Rosją i od Morza Północnego/Bałtyckiego do państw Bałkańskich. Mniej więcej tak określa się Europę Środkową np. w Niemczech, chociaż w ramach tego pojęcia wyróżnia się często Europę Środkowo-wschodnią i Wschodnią. Wszystkie te pojęcia są dość dowolnie stosowane i często się na siebie nakładają.

<sup>43</sup> Niemcy – jako nowoczesne państwo – powstały faktycznie dopiero w 1871 roku.

<sup>44</sup> IBA – Internationale Bauausstellung – wystawy organizowane już od lat 50.–60. ubiegłego wieku i kontynuowane do chwili obecnej. Od czasu IBA 1977–1987 poświęcone są różnym problemom transformacji miasta epoki postindustrialnej.

niemieckiej prezydencji w Unii Europejskiej. Również wpływowy dyskurs na temat „modelu miasta europejskiego” został zainicjowany i jest wciąż jeszcze prowadzony w środowiskach niemieckich socjologów, urbanistów i ekonomistów. Niemcy dokonali też tzw. „europeizacji” swego prawa o planowaniu i rozwoju miast, wprowadzając doń unijne cele rozwoju miejskiego i rozszerzając zakres instrumentarium wspierających realizację ich założeń, a także skuteczne wdrażanie programów unijnych. Warto też podkreślić, że Niemcy są jedynym krajem europejskim posiadającym doświadczenia w zakresie efektywnej i kompleksowej transformacji i restrukturyzacji miast po upadku komunizmu na terenie byłej NRD.

W artykule podjęto próbę zaprezentowania rozwoju miast z różnych perspektyw. Z punktu widzenia historyczno-kulturowego, morfologiczno-urbanistycznego, społeczno-ekonomicznego oraz z perspektywy realizacji określonych polityk miejskich.

W zakresie problemu „miasta postindustrialnego” postawiono tezę, że „miasto postindustrialne” jest przestrzenią permanentnie zagrożoną dezintegracją, a polityka miejska wobec tej przestrzeni skierowana być musi na nieustanne działania w kierunku jej reintegracji.

### 3.2. MIASTO ŚREDNIOWIECZNE

Badacze próbowali często wyjaśnić fenomen miasta średniowiecznego w oparciu o analizę jego układu przestrzennego, doszukując się tam określonych systemów geometrycznych i mierniczych norm, co było szczególnie pociągające w odniesieniu do regularnych planów miast lokacyjnych, zakładanych w ramach tzw. kolonizacji na prawie niemieckim. Jednak akurat pierwsza lokacja tego typu – Lubeka – nie stanowi tutaj stosownego przykładu (Hammel-Kiesow, 2005). Układ urbanistyczny tego miasta, założonego w drugiej połowie XII wieku, na wyspie między rzekami Trave i Wakenitz, powstał z nałożenia się wielu czynników. Przejęto starszy układ dróg sprzed lokacji miasta, przez wiele dziesiątków lat osuszano nowe tereny pod zabudowę. Spore tereny osadnictwa miejskiego długo należały do biskupa, względnie do klasztoru augustianów leżącego poza obszarem pierwszej lokacji. Dwukrotna lokacja miasta nie pozwala też precyzyjnie określić wzajemnych relacji obu systemów osadniczych. Dla ostatecznej lokacji podstawowe znaczenie uzyskał port przy rzece Trave (przy zachodnim brzegu wyspy) oraz targowisko ulokowane przy starej, jeszcze przedlokacyjnej drodze. Ostatecznie rdzeń układu miejskiego oparł się o kilka równoległych ulic prowadzących od rynku do portu, gdzie skoncentrowały się grunty kupców. Po wschodniej stronie wyspy ukształtowały się ulice prowadzące do rzeki Wakenitz, przy których przeważały domy rzemieślników. Wykazano też, że dla rozwoju struktury przestrzennej miasta Lubeki istotną rolę odgrywały procesy kształtowania się własności gruntów. Struktura działek wynikała bardziej z mechanizmów ekonomicznych – w tym ze spekulacji gruntami – niż ze stosowania ujednoczonych systemów metrycznych. Następowo w tym kontekście postępujące rozdrobnienie parceli, a w efekcie zanik dużych arealów z wolno stojącą zabudową na rzecz wąskich działek zwarcie zabudowanych domami, usytuowanymi szczytem do ulicy. Uznać więc należy, że podziwiana tak często „estetyka przestrzeni” miasta średniowiecznego była wynikiem skomplikowanych procesów ekonomicznych, społecznych i budowlanych, ale z pewnością nie produktem idealnego „masterplanu”. Zainteresowanie wizualnymi

jakościami obrazu miasta zdaje się pojawiać dopiero w późnym średniowieczu, owocując licznymi widokami miast. Pojawiły się one, być może, jako dokumenty „promocji miasta” i służyć miały transmisji krajobrazu miasta zasobnego, zdolnego do obrony oraz do realizacji kosztownych inwestycji publicznych (kościół, klasztor, ratusze) w celu wspierania interesów miejskich elit gospodarczych w zakresie ich dostępu do kredytów bankowych.

Gospodarka mieszczańska oparta była w miastach o własność gruntów i nieruchomości zdolnych do pełnienia funkcji zastawu dla podejmowania kredytów hipotecznych i tym samym – w odróżnieniu od gospodarki feudalnej tego czasu – do bieżącego generowania kapitału. Max Weber uznał ten fakt (gospodarkę wolnorynkową) za jedną z typowych cech miasta europejskiego obok jego obywatelskiej samorządności (prawo miejskie, mury miejskie i miejskie sądownictwo) (Weber, 2000)<sup>45</sup>.

Niemniej istotną cechą miasta średniowiecznego był – jak wiemy – ustrój cechowy. Warto przypomnieć, że to właśnie jego rozkład w okresie nowożytnym w Europie, wywołany celowymi działaniami oświeconego absolutyzmu, zwiastującymi zaranie kapitalistycznej produkcji masowej i nowoczesnego handlu, był jedną z przyczyn upadku modelu średniowiecznego miasta. Słabość ekonomiczna miast umożliwiała następnie państwu absolutyzmu oświeconego likwidować miejskie prawa samorządowe<sup>46</sup>.

Pomijając więc „estetyczną ekspresję” miasta średniowiecznego, jego istotą był – jak stwierdził to wspomniany już Max Weber – przede wszystkim wymiar polityczny i społeczno-ekonomiczny, co pozwalało miastu funkcjonować przez wiele stuleci jako enklawa „proto-demokracji” obywatelskiej i gospodarki rynkowej w feudalnym systemie Europy.

### 3.3. MIASTO ABSOLUTYZMU OŚWIECONEGO I REAKCJI POWIĘDŃSKIEJ

Znamiennym wyrazem tendencji „upaństwowiania” miast w epoce absolutyzmu oświeconego był projekt „Rządów Komunalnych dla Berlina” z 1736 roku, w którym zapisano m.in.: „*Principia republicana* przynoszą *Publico* więcej szkody niż pożytku i stąd je dawno już i roztropnie zlikwidowano (...), gdyż Jego Majestat wie lepiej od magistratu, jak obsadzić władzę w ratuszu i jak miasto winno być rządzone”<sup>47</sup>. Z kolei § 157 Ogólnego Pruskiego Prawa Krajowego z 1794 roku orzekał, że: „poza tym, prawa gmin miejskich w sprawach finansowych odpowiadają statusowi prawnemu nieletnich”<sup>48</sup>.

Cechą miast epoki absolutyzmu oświeconego jest więc ograniczenie na rzecz państwa samorządności miast. Decyzje prawno-planistyczne oraz polityki finansowej dotyczące miast zapadają od tej chwili na poziomie silnej biurokracji absolutystycznego państwa.

<sup>45</sup> Tłumacz. na pol.: D. Lachowska, *Gospodarka i społeczeństwo. Zarys socjologii rozumiejącej*, PWN, Warszawa 2002.

<sup>46</sup> W Lubece średniowieczne prawa miejskie funkcjonowały (z przerwą w okresie napoleońskim) praktycznie aż do momentu zjednoczenia Niemiec w 1871 roku.

<sup>47</sup> Tłum. autora, cyt. wg: Hotzan, 1997, s. 45.

<sup>48</sup> Tamże. Autor stwierdza w tym kontekście: „W tym momencie odebrano miastom ich polityczną osobowość i niezależność; nie zdołały one już nigdy uwolnić się od zależności od państwa, podobnie jak od ubezwłasnowolnienia przez masę biurokratów.” s. 45.

Towarzyszył temu dynamiczny rozwój przestrzenny miast, oparty o centralnie zorganizowane planowanie urbanistyczne i państwowe regulacje prawne. Dopiero od tej pory mówić można o planowaniu miast, często połączonym z zarządzanymi przez państwo programami ich rewitalizacji (Bodenschatz, Seifert, 1992)<sup>49</sup>. W końcu XVIII i na pocz. XIX wieku pojawiły się w kręgach państwowych urbanistów koncepcje „miasta otwartego na krajobraz”, z reprezentacyjnymi placami i „symbolicznymi” bramami, z reguły połączonymi z rogatkami miejskimi (np. Berlin i zachowany do dziś Plac Paryski z Bramą Brandenburską). Towarzyszyły temu „romantyczno-biedermeierowskie” widoki miast, na których pokazywano ich związek z otaczającym krajobrazem, w którym nierzadko widać już dymiące kominy pierwszych lokalizacji przemysłowych. Koncepcję „miasta otwartego” przerwały, po wojnach napoleońskich, realizacje nowych fortyfikacji otaczających miasta. Rezultatem tego stały się „miasta-twierdze” i miasta garnizonowe. Wymagało to wprowadzania nowych regulacji urbanistycznych. Równocześnie, zaznaczyła się dbałość o estetykę miasta, która przyniosła rozwój zawodu urbanisty, czego przykładem są działania administracji budowlanych w miastach państwa pruskiego i bawarskiego, w ramach których działała m.in. tacy wybitni architekci-urbanisci jak Karl-Friedrich Schinkel i Friedrich von Gärtner. Kształtowali oni na zlecenie państwa przestrzeń miejską i określali jej formy architektoniczne. Miasto przełomu XVIII i pierwszej połowy XIX wieku poddane zostało „estetyzacji przestrzeni”, którą władcy powiedeńskiej reakcji głosili harmonię władzy i poddanych. Stanowiło to – szczególnie w Prusach i Bawarii – manifestację paternalistycznego sposobu sprawowania rządów miejskich powiedeńskiej reakcji w sytuacji wzrastających aspiracji politycznych niemieckiego mieszczaństwa. Nowa, klasycystyczna architektura otaczała budowle publiczne, w tym teatry, opery i muzea, które – jak w np. Berlinie – władca określał jako dary dla społeczeństwa. Rozwój przemysłu, siła nowego mieszczańskiego kapitału, imigracja ze wsi do miast, rozwój administracji i nowych funkcji publicznych, takich jak opieka zdrowotna i socjalna, kompleksy garnizonowe oraz rozwój infrastruktury miejskiej, wyznaczały od drugiej połowy XIX wieku nowy etap rozwoju miast, który poprzedziła faza rosnącego chaosu w przestrzeni miejskiej, zmuszająca do rozwoju nowych regulacji prawno-planistycznych realizujących nowy model miasta: „miasta industrialnego epoki historyzmu”.

#### 3.4. MIASTO INDUSTRIALNE EPOKI HISTORYZMU

Dynamiczny rozwój kapitalistycznego miasta industrialnego uzyskał swój efektowny wyraz w przekształceniach Paryża, które realizował Georges-Eugène Haussmann w czasie II Cesarstwa. Silne mieszczaństwo uzyskuje w Napoleonie III mocnego protektora dla realizacji swych celów ekonomicznych i wsparcie dla radykalnego przekształcenia przestrzeni miejskiej stolicy Francji. W działaniach Haussmanna ujawnia się dobitnie współpraca państwa, dysponującego instrumentami prawno-planistycznymi, z kapitałem zmierzającym do maksymalizacji zysków

---

<sup>49</sup> Szczególnie s. 77–192. Dobrym, chociaż nie jedynym przykładem rewitalizacyjnej restrukturyzacji miasta, opartej w znacznym stopniu również o transferowane z pruskich rządowych instytucji budowlanych wzory architektoniczne, może być, dla początku XIX wieku, miasto Międzyrzecz.

w zakresie generowania renty gruntowej oraz realizacji wielkich prywatnych inwestycji budowlanych, którym towarzyszą monumentalne i reprezentacyjne budowle publiczne oraz nowa infrastruktura. W przebudowie Paryża ujawniła się też określona doktryna przestrzenno-urbanistyczna. Miała ona charakter retrospektywny, sięgając do wzorów feudalnej urbanistyki barokowej, barokowych i romantycznych założeń parkowych. System podziału miasta na kwartały zwartej zabudowy z ich regularną parcelacją kontynuował tradycję miasta średniowiecznego i był przełamany jedynie reprezentacyjnymi założeniami pałacowymi. Architekturę ubierano w historyzujące „kostiumy”, czerpiące najpierw ze wzorów renesansowych i barokowych fasad pałaców miejskich, w które stroi również zwartą zabudowę mieszkaniowo-handlową, a następnie do rozwiązań barokowych i kolejno do wszystkich możliwych stylów historycznych<sup>50</sup>. Ze wzorów tych korzystały stopniowo wszystkie miasta europejskie. W historyzującej urbanistyce i architekturze przeglądało się, jak w zwierciadle zawłaszczonej przez nie historii, ekspansywnie działające, bogate mieszczaństwo. Krajobraz miast europejskich współokreślały budynki publiczne (opery, teatry, szpitale, koszary, administracji państwowej i lokalnej) oraz pomniki akcentujące przestrzenie publiczne i czczące postaci życia politycznego, bohaterów historii narodowej oraz przedstawicieli kultury i sztuki. Powstają wielkie założenia parkowe, ogrody botaniczne i zoologiczne. Te ostatnie stanowiły z kolei zwierciadło ekspansji gospodarczej i politycznej Europejczyków, zdobywających i kolonizujących egzotyczne dotąd kontynenty. Równocześnie, założenia te i towarzyszące im instytucje naukowe wskazywały na rozwijającą się naukę, której symbolem stają się dominanty budynków uniwersyteckich i politechnik.

Rozwój lokalizacji przemysłowych, wzrost zatrudnienia, masowa imigracja społeczności wiejskich do miast i powstawanie nowych grup społecznych i zawodowych związanych z obszarem obsługą kapitału, organizacją pracy w przemyśle czy szeroko rozumianą obsługą społeczną (inżynierowie, pracownicy banków, dziennikarze, lekarze, nauczyciele, prawnicy i inne wolne zawody), wywołały w „miastach industrialnych epoki historyzmu” niespotykany dotąd rozwój zabudowy mieszkaniowej. Od tej chwili planowanie miejskie wymagało nie tylko znacznie większej liczby regulacji, ale przede wszystkim licznych i wyspecjalizowanych fachowców. W „neohistorycznej” przestrzeni miasta powstawała bowiem również nowoczesna infrastruktura: systemy transportu, wodociągi, kanalizacja i systemy przekazu informacji, takie jak poczta, telegraf i telefon. Zwłaszcza transport i systemy komunikacji nabierały sukcesywnie wymiaru ponadlokalnego, a nawet ponadnarodowego. Możemy już mówić w tym kontekście o nowej roli miast w systemie „drugiej globalizacji”<sup>51</sup>.

Burzliwy rozwój miasta industrialnego epoki historyzmu generował równocześnie konflikty. Dzielnice bogatego mieszczaństwa, z jednej, a slumsy i dzielnice robotnicze, z drugiej strony, ujawniały podstawowy konflikt społeczno-ekonomiczny „miasta industrialnego

<sup>50</sup> W latach 1850–1920 pojawiają się w Europie Środkowej „kostiumy” historyzujące: klasycyzujące i neorenesansowe, barokowe, neogotyckie i neoromańskie oraz eklektyczne, a następnie secesyjne, regionalne (*Heimatschutzarchitektur*), w stylu *art deco* (fran.: *arts décoratifs*), a w pocz. XX wieku pierwsze formy zwiastujące modernizm (np. tzw. „nowa rzeczowość” – niem.: *Neue Sachlichkeit*).

<sup>51</sup> Za pierwszą uznać należy epokę wielkich odkryć geograficznych i powstawanie ponadnarodowych systemów i instytucji gospodarczych (np. Kompania Wschodnioindyjska i in.), czego prekursorem były „usieciowane” systemy gospodarcze miast średniowiecznych – np. Hansa.

epoki historyzmu”, jakim była wzrastająca sprzeczność interesów między kapitałem a pracą. Wyrażał się on w powstaniu i dramatycznym narastaniu tzw. „kwestii robotniczej” i „kwestii mieszkaniowej”. Mówić możemy o charakterystycznym społeczno-ekonomicznym pęknięciu omawianego modelu miasta. Było ono spektakularną manifestacją potęgi państw narodowych i ich sojuszu z kapitałem przemysłowym. Demonstrowały jedność postępu technicznego z tradycją historyczną. Były jednak równocześnie polem buntów społecznych i robotniczych demonstracji, ucisku społecznego i społecznej niesprawiedliwości. Pojawienie się tych ostatnich problemów ujawniało wejście do „gry o miasto” nowych aktorów – robotników i miejskiego proletariatu, a również dolnych warstw nowej klasy średniej, które sytuacja społeczno-gospodarcza sytuowała w sferze ówczesnego „prekariatu”, do gry prowadzonej dotąd przez kapitał i wspierającą go władzę polityczną. Pojawił się tym samym nowy, miejski „zbiorowy podmiot społeczny”, o wzrastającej sile politycznego przebiccia, coraz skuteczniej wpływający na potęgowanie się podstawowego konfliktu „miasta industrialnego epoki historyzmu” – konfliktu społeczno-gospodarczego. Sprzeciw tego nowego podmiotu wobec dyskomfortu życia, mieszkania i pracy okazał się decydującym czynnikiem dla powstania nowego modelu miasta: „modernistycznego miasta industrialnego”.

#### 3.5. MODERNISTYCZNE MIASTO INDUSTRIALNE XX WIEKU

Już od II połowy XIX wieku elity robotnicze rozpoczynały budowanie zrębów reprezentacji swych interesów w walce z interesami kapitału. Prowadziło to do rozwoju ruchów związkowych oraz powstania partii socjaldemokratycznych i socjalistycznych<sup>52</sup>. Instytucje te odegrały decydującą rolę w procesie poprawy sytuacji klasy robotniczej. Wymuszały systemy opieki zdrowotnej i ubezpieczeń społecznych. Wpłynęły również na poprawę sytuacji mieszkaniowej robotników i dolnych warstw klasy średniej. Od końca XIX wieku powstawały już spółdzielnie mieszkaniowe i państwowe systemy ich wspierania (Mümken, 2006; Faust, 1977). W ich wyniku przestrzeń miasta industrialnego wzbogacała się o nowe kompleksy zabudowy, skierowane na zaspokojenie szerokich potrzeb mieszkaniowych. Równocześnie, zmiany ulegały wyobrażenia w zakresie nowych rozwiązań urbanistycznych i w ostateczności powstawał nowy model miasta – „modernistycznego miasta industrialnego”, któremu towarzyszyła szeroka krytyka dotychczasowej formuły miasta.<sup>53</sup> Idee tej nowej formuły miasta powstają po I wojnie światowej w kręgu Bauhausu w niemieckim Dessau. Chodzi teraz o miasto zdrowe (higieniczne), miasto powietrza, zieleni i słońca, miasto nowoczesne. Również miasto, którego urbanistyka i architektura wyrażają idee demokratycznego miasta sprawiedliwości

---

<sup>52</sup> *Manifest Komunistyczny* (1848) Karola Marksa rozpoczyna historię walki robotników o poprawę ich sytuacji materialnej i społecznej.

<sup>53</sup> Na przełomie XIX i XX wieku powstają – niezależnie od działalności mieszkalnictwa komunalnego i spółdzielczego – ruchy reform budownictwa miejskiego, zmierzające m.in. do odejścia od modelu klasycznej kamienicy miejskiej z jej „podwórkami-studniami” i wzbogacenia wewnątrz kwartałów zielenią. Są one realizowane jeszcze architekturą tradycyjną – najpierw w konwencji secesyjnej, względnie neobarokowej i eklektycznej. Mieszkania są budowane przede wszystkim dla zasobnych warstw klasy średniej (przykładowo: kompleks kwartałów zabudowy w dzielnicy Jeżyce w Poznaniu, projektowany przez arch. Johowa).

społecznej. Istotnym elementem nowej doktryny było przekonanie o podstawowym znaczeniu racjonalnych rozwiązań technicznych w zakresie urbanistyki, architektury oraz systemów transportu. Koncepcje Bauhausu przynosiły wizję miasta-maszyny oraz domu-maszyny, wprowadzając do jego wnętrza nie tylko racjonalne rozwiązania budowlane, ale również wzory mebli, przedmiotów codziennego użytku, modę dla odzieży i obuwia<sup>54</sup>. Podstawą ekonomiczną tych przemian stała się nowa, zrjonalizowana forma produkcji, którą określa się ogólnie jako „system fordystyczny”. Polegał on na wprowadzeniu produkcji taśmowej, co umożliwiała realizację produkcji masowej i wzrost zarobków robotniczych oraz obsługi technicznej. Wzrastały równocześnie dochody państwa z podatków. W ten sposób zaistniały podstawy dla rozwoju społeczeństwa powszechnego dobrobytu i szerokiej konsumpcji oraz modelu państwa opiekuńczego (Gräser, 2009; Becker i in., 2010). Nowa formuła „modernistycznego miasta industrialnego” była w Europie, po II wojnie światowej, nierozzerwalnie związana ze wspomnianymi modelami państwa i społeczeństwa<sup>55</sup>. Nie przyniosła ona likwidacji odziedziczonych struktur miejskich, chociaż taka wizja przyświecała wówczas zarówno urbanistom jak i politykom. Odziedziczone formy miejskie i ich nawarstwienia posiadają olbrzymią „siłę bezwładu” i niełatwo dokonywać ich totalnej i radykalnej zmiany bez uruchomienia olbrzymich zasobów kapitałowych i mocy produkcyjnych, ingerencji w struktury własności gruntów oraz wprowadzenia procedur prawno-administracyjnych, zabezpieczonych poparciem partii politycznych i instytucji społecznych. Stąd model „modernistycznego miasta industrialnego” był realizowany na szeroką skalę tam, gdzie istniały dlań szczególnie sprzyjające uwarunkowania finansowe, polityczne i społeczne<sup>56</sup>.

Przypominając charakterystyczne cechy modelu „modernistycznego miasta industrialnego” wymienić należy przede wszystkim zasadę konsekwentnego rozdziału funkcji w przestrzeni miasta, stanowiącą odpowiedź na mieszaną strukturę funkcjonalną „miasta industrialnego epoki historyzmu”. Istotne było oparcie planowania o systemy transportu odpowiadające na wzrost motoryzacji, radykalna modernizacja centrów miejskich i lokowanie w nich przede wszystkim funkcji niemieszkalnych oraz realizacja wielkich obszarów mieszkalnictwa wielo- i jednorodzinnego. Preferowaną strukturą zabudowy była zabudowa luźna, w ramach której ujawniały się w centrach miast dominanty funkcji handlowych, usługowych, biurowych i publicznych. Podstawowym kierunkiem rozwoju miejskiego była ekspansja terytorialna, realizowana poprzez wspomniane osiedla mieszkaniowe, nowe lokalizacje przemysłu, tworzenie wydzielonych z obszaru centralnego „campusów” uniwersyteckich oraz osiedli satelitarnych. W zespołach budownictwa mieszkaniowego wykazywano dużą dbałość o realizację infrastruktury społecznej. Rewolucyjność modelu modernistycznego

<sup>54</sup> Interesującą prezentację daje w tym względzie ekspozycja Muzeum Bauhausu w Berlinie.

<sup>55</sup> Nie bez znaczenia było powstanie „zbrojnego obozu komunistycznego” po II wojnie światowej, którego model powszechnego zatrudnienia i opieki społecznej zmuszał kapitał w państwach zachodniej Europy do przyspieszonego rozwoju „fordystycznego” systemu produkcji, podnoszenia tą drogą poziomu dochodów społecznych, a państwo do rozbudowy modelu społecznej gospodarki rynkowej i państwa opiekuńczego.

<sup>56</sup> Szerokie możliwości realizacji modernistycznej utopii urbanistycznej pojawiają się w Europie po 1945 roku tam, gdzie nastąpiły największe zniszczenia wojenne – w Niemczech. Jednak i tam odbudowa zniszczonych miast następuje według zróżnicowanych założeń. Obok radykalnych rozwiązań modernistycznych (np. Hamburg, Stuttgart, Berlin, Kolonia, Kilonia i in.), pojawia się też formuła tradycyjnej (nawet historyzującej i rekonstrukcyjnej) odbudowy zniszczonych wojną miast (Norymberga, Münster, Monachium).

miasta industrialnego tkwi w jego szczególnej formie kształtowania struktury własności gruntów. Uchyła ona tradycyjny system zwartych kwartałów miejskiej zabudowy i drobne podziały parcelacyjne. Swobodny przepływ „światła i powietrza” i duża rozrzutność w zagospodarowywaniu terenów demonstrowały symbolicznie (choć nie faktycznie) wizję miasta powszechnej, społecznej dostępności. W tym wymiarze „modernistyczne miasto industrialne” jest w swej strukturze i ekspresji przestrzennej odbiciem państwa demokratycznego i prospołecznego oraz wizji społeczeństwa funkcjonującego w przestrzeni racjonalnej, w sensie, w jakim racjonalność rozumiała epoka systemu produkcji taśmowej, samochodu i innych rozwiązań technicznych określających cywilizację pierwszej połowy XX wieku. Racjonalnym rozwiązaniom techniczno-planistycznym i prawno-politycznym przypisywano równocześnie podstawową funkcję w rozwiązywaniu problemów społecznych i gospodarczych miasta. Problemy te były wówczas stosunkowo proste i możliwe do rozwiązania przez powszechnie akceptowaną politykę rozwoju i metody planowania ustawowego (klasycznymi planami ogólnymi i szczegółowymi). Chodziło o zaspokojenie potrzeb gospodarki na lokalizację przemysłowe w sytuacji stałego wzrostu ekonomicznego oraz zestandaryzowanych potrzeb mieszkaniowych, konsumpcyjnych, transportowych i rekreacyjnych mieszkańców miast, zdominowanych przez dużą i politycznie wpływową, ale kulturowo mało zróżnicowaną warstwę średnią. Państwo i jego instytucje demokratyczne, realizujące swoistą „socjaldemokratyzację” przestrzeni miejskiej i życia społeczno-gospodarczego stanowiły wystarczającą legitymację dla działań publicznych w zakresie planowania i zarządzania rozwojem miasta. Zarządzanie to polegało na towarzyszeniu inwestycjom rynku przez systemy wspierania publicznego. Sens „modernistycznego miasta industrialnego” nie wyczerpuje się bowiem w jego nowym ładzie urbanistycznym. Integralną częścią tego modelu miasta są wysoko dotowane programy społeczno-gospodarcze, w tym szczególnie programy wspierania budownictwa mieszkaniowego, oświaty i kultury.

Ten model miasta – tak w sensie urbanistycznym jak i społeczno-ekonomicznym – dawał jego mieszkańcom wysoki stopień poczucia bezpieczeństwa i komfortu stabilności sytuacji społeczno-gospodarczej, gwarantowanej przez silne państwa narodowe i ich ustrój społecznej gospodarki rynkowej<sup>57</sup>. Model „modernistycznego miasta industrialnego” i związany z nim model gospodarki przemysłowej wymagały przy tym przyjęcia założenia nieograniczoności zasobów surowcowych i energetycznych i wiary w zasadę nieograniczonego rozwoju gospodarczego. Model ten działał równocześnie w sytuacji stałego wzrostu demograficznego, a nawet deficytów rąk do pracy, co wywoływało konieczność pozyskiwania wielkich rzeszy imigrantów. Przemiany świadomości w zakresie relacji człowieka do zasobów naturalnych, kryzys mechanistyczno-racjonalistycznej wizji świata (i miasta), spadek przyrostu naturalnego oraz radykalne przemiany technologiczne, które zarysowały się już w końcu lat 60. ubiegłego wieku, wpłynęły w istotny sposób na załamanie się tego modelu, wywołując równocześnie kryzys jego koncepcji miasta.

---

<sup>57</sup> Odpowiednikiem tego systemu na wschodzie było socjalne państwo komunistyczne, które dokonało – dla celów realizacji programu XIX- i XX-wiecznego socjalizmu – likwidacji względnie radykalnego ograniczenia własności prywatnej i mechanizmu gospodarki wolnorynkowej na rzecz centralnego zarządzania przez totalitarny aparat partyjno-państwowy. W odniesieniu do wspomnianego programu, system zachodni był jego modelem kompromisowym – socjaldemokratycznym.



Perspektywa stabilności, jaką dawało państwo społecznej gospodarki rynkowej i sytuacja społeczeństwa dobrobytu, pozwalała na realizację szerokich zapotrzebowań mieszkaniowych dzięki rozwojowi taniego (ale nowoczesnego) budownictwa socjalnego, bądź też szerokich możliwości kredytowych dla rozwoju budownictwa jednorodzinne. W mieście tym długo jeszcze panował podział ról społecznych między pracującym mężczyzną – głową rodziny, a kobietą – gospodynią domową, czekającą na męża z obiadem oraz pielęgnującą przydomowy ogródek<sup>58</sup>. Społeczeństwo modernistycznego miasta industrialnego – niezależnie od rozpowszechnionego w nim kultu postępu technicznego – opierało się w sumie o tradycyjny model rodziny usytuowanej w przestrzeni stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Można też zapytać, jak dalece koncepcja „modernistycznego miasta industrialnego” stanowiła nie tylko odpowiedź na „mroczne” i społecznie niesprawiedliwe oraz „niehigieniczne” miasto industrialne epoki historyzmu, ale transmitowała równocześnie wizję „miasta wiejskiego”, odpowiadającą na wyobrażenia i tradycje masy wiejskich imigrantów, z których kształtowała się klasa robotnicza i znaczna część późniejszej, miejskiej warstwy średniej „modernistycznego miasta industrialnego”. Miasto podziału funkcji transmituje – być może – system obszarów wiejskich, „ogódkowy” kontekst wiejskiej chaty, z której rolnik wędrował do pracy na oddalone pole, aby w niedzielę pojechać na jarmark do miasta. Nie sposób też nie dostrzec dylematu, który towarzyszy powstawaniu miast epoki uprzemysłowienia. Dylematu, który rysował się między fascynacją cywilizacją techniczną, z jednej, a tęsknotą za utraconą naturą i potrzebą jej odzyskania, z drugiej strony, co daje o sobie znać m.in. w koncepcji „miasta-ogrodu”, realizowanego w zespołach mieszkaniowych osiedli końca XIX i początku XX wieku<sup>59</sup>.

W efekcie „modernistyczne miasto industrialne” przyniosło ze sobą znaczące przemiany morfologiczne struktur miejskich, nowy model miasta i nowy typ społeczeństwa miejskiego.

W ten sposób epoka uprzemysłowienia wygenerowała dwa różne modele miasta, które różnił odmienny stosunek do tradycji miasta europejskiego i różne systemy działania sektora publicznego. W obu tych formach miejskich żyły, pracowały i mieszkaly dwie formacje społeczeństwa industrialnego, gdyż miasta te prezentowały dwie odmienne formy gospodarki kapitalistycznej. Oba modele są równocześnie nie do pomyślenia bez przełomowego wejścia państwa do „gry o miasto” w epoce absolutyzmu oświeconego. W „mieście industrialnym epoki historyzmu” jego decydującymi aktorami były silne państwo narodowe oraz silna gospodarka „klasycznego kapitalizmu”. Aktor–państwo zabezpieczał interesy kapitału oraz uprzywilejowanych grup społecznych regulacją ładu przestrzennego i tworzeniem podstawowych, nowoczesnych standardów cywilizacyjnych. W europejskim mieście modernistycznym głównym aktorem jest narodowe państwo socjalne, zabezpieczające kompromis między

<sup>58</sup> System zachodnioeuropejskiego państwa dobrobytu i postępu nie może pozwalać zapominać o tym, że np. w Niemczech Zachodnich do początku lat 70. ubiegłego wieku kobietom zamężnym nie wolno było, bez zgody mężów, otwierać własnych kont bankowych ani podejmować pracy zarobkowej, a w Szwajcarii kobiety uzyskały prawa wyborcze w części kantonów w 1971, a we wszystkich dopiero w 1990 roku. W tym kontekście realizacja równouprawnienia kobiet i mężczyzn w systemie komunistycznego industrializmu wskazuje na jego znacznie większą „postępowość społeczną”.

<sup>59</sup> Wskazuje to na wysoki stopień złożoności uwarunkowań, które określały kształtowanie się miasta industrialnego. W kontekście „miasta-ogrodu” wraca wczesnoromantyczny mit „powrotu do natury”, co daje o sobie znać również w estetyce architektury secesyjnej, przechodzącej od kostiumu historycznego do ornamentyki roślinnej.

interesem kapitału oraz szerokimi potrzebami społeczno-gospodarczymi jego mieszkańców. Jest to państwo powszechnego dobrobytu i państwo opiekuńcze, państwo realizacji programów społeczno-gospodarczych<sup>60</sup> i silnej administracji zarządzającej miastem w oparciu o zasadę „government”, opartej o legitymację społeczną z racji realizacji polityki socjalnej i polityczną, opartą o wysoki prestiż i skuteczność działań instytucji demokracji przedstawicielskiej.

### 3.6. KRZYŚ MODERNISTYCZNEGO MIASTA INDUSTRIALNEGO I MIASTO POSTINDUSTRIALNE EPOKI TRANSFORMACJI

Krytyczne sygnały pod adresem „modernistycznego miasta industrialnego” nadchodziły już w połowie XX wieku, a więc jeszcze w momencie jego sprawnego funkcjonowania. Nie pochodziły one z kręgów urbanistów, ale z kręgów aktywistów społecznych, socjologów, psychologów, historyków sztuki i architektury oraz przedstawicieli innych nauk humanistycznych. Krytyka zwracała się przeciwko samej idei miasta modernistycznego, dostrzegając w niej źródło brutalnej destrukcji tradycji miasta i przyczynę dezintegracji społecznej. Miasto modernistyczne zdefiniowano ostatecznie jako „przestrzeń niegościnną”<sup>61</sup>. Krytyce towarzyszyło formułowanie nowych założeń dla polityki rozwoju (programy i ruchy ekologiczne – Meadows, 1972), które przyniosły nowe idee – paradygmat zrównoważonego (trwałego) rozwoju<sup>62</sup>. Równocześnie, z racji kryzysu energetycznego i przemian demograficznych, ograniczeniu uległy finansowe możliwości realizacji ekstensywnego rozwoju miast. Już w latach 70. ubiegłego stulecia rozpoczęto realizację programów rewitalizacji miejskich dzielnic zdegradowanych. Procesy ich degradacji były skutkiem ekstensywnego rozwoju miast wywołującego zjawisko tzw. *filteringu* – wypierania starych zasobów budowlanych z rynku przez masowe budownictwo mieszkaniowe<sup>63</sup>. Programy rewitalizacji realizowano zarówno w dzielnicach XIX-wiecznych jak i na obszarze średniowiecznych dzielnic staromiejskich miast. Przyniosły one nowe, istotne doświadczenia w zakresie planowania przestrzennego, zarządzania, finansowania i w zakresie współpracy między sektorem publicznym (gminami), inwestorami, względnie właścicielami nieruchomości oraz mieszkańcami (lokatorami i użytkownikami powierzchni). Szczególnego znaczenia nabrały różne formy partycypacji społecznej. Programy rewitalizacji stały się polem

---

<sup>60</sup> Opartych o redystrybucję wysokich dochodów państwa pochodzących z permanentnego wzrostu gospodarczego.

<sup>61</sup> M.in. w publikacjach: Jacobs (1961), Mitscherlich (1965), Sedlmayr (1965), Siedler, Niggermeyer, Angres (1964).

<sup>62</sup> Dokument pt. „Nasza wspólna przyszłość”, który wypromował tę ideę, został opublikowany w 1987 roku przez Komisję ONZ d/s Środowiska i Rozwoju i jest od nazwiska jej przewodniczącej nazywany często Raportem Brundtland. Czytamy w nim m.in.: *Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. It contains within it two key concepts: – The concept of ‘needs’, in particular the essential needs of the world’s poor, to which overriding priority should be given; and – The idea of limitations imposed by the state of technology and social organization on the environment’s ability to meet present and future needs*; na podstawie: [http://en.wikisource.org/wiki/Brundtland\\_Report](http://en.wikisource.org/wiki/Brundtland_Report).

<sup>63</sup> Dla źródeł degradacji miast por.: Lowry (1960), Fisher, Winnick (1951), Westphal (1974), Lichtenberger, (1990), Kujath (1988, s. 24), Billert (2007).

kształtowania zrębów nowej polityki rozwoju miejskiego – polityki reurbanizacji miast.<sup>64</sup> Dostrzeżono zarówno sens jak i konieczność poprawy sytuacji przestrzennej obszarów zurbanizowanych oraz roli, jaką w ramach planowania przestrzennego i polityki rozwoju miejskiego odgrywa ścisła współpraca między administracją, podmiotami społecznymi i gospodarczymi. Gminy przejmowały wiodącą funkcję w zakresie przygotowania i koordynacji procesów rewitalizacji, które od 1971 roku były w Niemczech regulowane specjalną ustawą<sup>65</sup>. Udział finansowy sektora publicznego oparty był na zasadach wypracowanych w tradycji wspierania budownictwa socjalnego<sup>66</sup>. Można od tej chwili mówić o rozpoczęciu procesów przekształcania się modelu „modernistycznego miasta industrialnego” w model „miasta postindustrialnego” – miasta reurbanizacji.

Kształtowaniu się tego modelu towarzyszyły przemiany form produkcji, zmiany funkcji państwa w procesach rozwoju miejskiego oraz powstawanie nowych struktur społecznych, czyli podobne zjawiska, jakie towarzyszyły zejściu ze sceny „miasta industrialnego epoki historyzmu”. Decydującą rolę odegrały przemiany społeczno-ekonomiczne wywołane przez proces globalizacji, dezindustrializacji, przemian demograficznych (spadek populacji ludności miejskiej, wzrost liczby imigrantów oraz starzenie się społeczeństwa) (Sassen, 1991; Stratmann, 1999; Davis, 2005). Znaczenie miał też wzrost znaczenia instytucji międzynarodowych i rozwój integracji europejskiej dla kształtowania się pola politycznego manewru polityk państwa oraz do procesów (Aleman, Münsch, 2006). Z jednej strony, pola te uległy ograniczeniu, z drugiej, uzyskano dostęp do międzynarodowych i unijnych środków wspierania. W miastach powstały zdegradowane obszary poprzemysłowe, a turbulencje na rynkach pracy wywołały pojawienie się – dawno już w Europie nieznanych – zjawisk ubóstwa, bezrobocia, a w ich konsekwencji pojawienia się procesów segregacji i marginalizacji społecznej w miastach. Struktury społeczne ulegały znaczącym zmianom w wyniku częściowego rozpadu dotychczasowej klasy średniej i tworzenia się nowych grupy społecznych, uczestniczących w coraz bardziej różnicującym się rynku pracy. Manifestowały one zróżnicowane preferencje w zakresie swego stylu życia i mieszkania oraz potrzeb konsumpcyjnych. Na miejscu dotychczasowych „fordystycznych” rynków pracy powstawały nowe, w związku z pojawieniem się nowych technologii i form produkcji („postfordyzm”). Innymi słowy, społeczeństwa miejskie ulegały równocześnie negatywnej polaryzacji jak i barwnemu zróżnicowaniu. Przemiany demograficzne wywołały pojawienie się zjawiska „kurczenia się miast” (Häußermann, Siebel, 1988; Hager, Schenkel, 2000), podczas gdy gdzie indziej następowała wzmożona emigracja obcokrajowców o wysokiej dietności, jednak słabym poziomie wykształcenia. Skurczyły się jednocześnie możliwości finansowe sektora publicznego, a jego możliwości polityczne zostały poważnie ograniczone.

<sup>64</sup> Dla programów rewitalizacji lat 80. ubiegłego wieku por.: Bodenschatz i in. (1983), Bodenschatz (1987), *Idee...* (1987). Decydujące znaczenie dla rozwiązań przy rewitalizacji starych dzielnic miejskich miała Międzynarodowa Wystawa Budowlana w Berlinie w latach 1977–1987, gdzie sformułowano założenia dla tzw. „ostrożnej rewitalizacji” i „krytycznej rekonstrukcji miasta” – por.: *Internationale...* (1987).

<sup>65</sup> W Niemczech: Städtebauförderungsgesetz, w latach 80. ubiegłego wieku włączony do niemieckiej ustawy budowlanej – Baugesetzbuch/BauGB.

<sup>66</sup> Rozumieć pod nim należy realizację mieszkań o nowoczesnym standardzie, realizowanych przez komunalne lub prywatne spółki budowlane z o.o., których koszty budowy były subwencjonowane z publicznych programów wspierania rewitalizacji, co wywoływało obniżenie poziomów czynszów.

Tym zjawiskom towarzyszył szeroki dyskurs na temat nowego modelu gospodarki, sceptyczny wobec założenia konieczności jej stałego wzrostu i poszukujący dlań nowych filozofii i modeli alternatywnych. Zaostrzyły się kontrowersje między globalnym obszarem kapitału, a rosnącymi w siłę grupami i inicjatywami społecznymi, tworzącymi się zarówno na poziomie lokalnym, narodowym jak i ponadnarodowym. Wiązało się to generalnie ze wzrostem znaczenia i dynamicznym rozwojem społeczeństwa obywatelskiego, wzrostem stopnia jego organizacji i rosnącym wpływem politycznym. Tworzył się nowy, wpływowy obszar społeczno-polityczny demonstrujący konieczność rozszerzenia obszaru istniejących struktur instytucjonalnej demokracji o instytucje pozaparlamentarne.

#### 3.7. REAKCJE PAŃSTW UNIJNYCH NA WYZWANIA PRZEMIAN POSTINDUSTRIALNYCH W MIASTACH EUROPEJSKICH

W ten sposób miasta europejskie znalazły się w trzeciej ćwierci XX wieku pod wzrastającym wpływem wielu nowych, zróżnicowanych wyzwań ekonomicznych, społecznych i politycznych. Oznaczało to konieczność formułowania na nie odpowiedzi ze strony polityki i administracji wszystkich szczebli. Konieczne stały się przemiany w zakresie dotychczasowej polityki miejskiej, regulacji prawno-planistycznych oraz systemów działania administracji.

Zmiany szły w kierunku budowania nowej polityki miejskiej w oparciu o systemy porozumień między administracją, interesami społecznymi i gospodarczymi. Dotychczasową jasność celów i zadań rozwoju miejskiego epoki „modernistycznego miasta industrialnego” zastąpiła sytuacja niepewności i zaskoczenia, ograniczająca m.in. skuteczność dotychczasowego systemu planowania drogą wywoływania planów miejscowych. Konieczne stało się uruchomienie procesów planistycznych, w ramach których akty ustawowe prawno-planistyczne stały się ostatnim ogniwem procesu planistycznego realizowanego, przejmując funkcję zabezpieczania realizacji projektów wcześniej wynegocjowanych między administracją, wieloaktorowymi<sup>67</sup> grupami zróżnicowanych interesów i potrzeb społecznych oraz interesami różnych podmiotów gospodarczych. Planowanie przestrzenne przechodziło od inwentaryzacji zasobów do delimitacji przestrzeni miasta identyfikującej jej zapotrzebowania na rozwój, a planowanie skierowane na zagospodarowanie gruntów zastąpiła integracja działań przestrzennych i polityki rozwoju społeczno-gospodarczego. Wynegocjowane projekty, w celu ich realizacji, wymagały z kolei budowania złożonych strategii finansowania, wiążących środki prywatne i publiczne oraz poszukiwania aktorów zdolnych do ich realizacji połączone z określeniem strategii ich skutecznej współpracy. Dla realizacji tych zadań w krajach Unii Europejskiej wypracowany został system „Zintegrowanego planowania rozwoju miast”<sup>68</sup>. Negocjacyjne

---

<sup>67</sup> Wieloaktorowy – pojęcie zaczerpnięte z terminologii unijnej, opisujące taką grupę różnych podmiotów, które na drodze negocjacji i ucierania stanowisk dążą do uzyskania wspólnie akceptowanego efektu.

<sup>68</sup> W Niemczech znany pod skrótem INSEK (*Integriertes Stadtentwicklungskonzept*), por.: Adam (2010). Przydatny jest w tym kontekście podręcznik wydany w zasadzie dla realizacji Lokalnych Programów Rewitalizacji, ale ukazujący zasady ich przygotowania jako elementu zintegrowanej koncepcji rozwoju miasta, por.: C. A. Heller, *Rewitalizacja obszarów miejskich. Praktyczny przewodnik: Jak opracować plan rozwoju? – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w Polsce. Projekt Bliźniaczy – Przygotowanie do wdrażania ERDF w Polsce*, pozyskane ze stron:

procesy planistyczne oparły się o zasadę tzw. *good urban governance* sformułowaną na konferencjach ONZ w Rio de Janeiro i Nairobi (*The Global...*, 2002), w której opisano *desired standards of practices of urban governance*, wskazując, że władza znajduje się zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz instytucji miejskich<sup>69</sup>. Pod pojęciem *governance* rozumieć należy budowanie sieciowych (a nie hierarchicznych) struktur zarządzania (Benz, 2004; John, 2001) bądź kolektywne regulowanie zadań społecznych<sup>70</sup>. Jego antytezą jest pojęcie *government*, obejmujące (jako *urban government*), formalne procedury i instytucje realizujące polityczne działania „odgórne”. Innymi słowy, *governance* oznacza kooperację podmiotów należących do różnych tak wewnętrznych jak i zewnętrznych obszarów społecznych i gospodarczych, tak publicznych jak i prywatnych.

Nowa polityka miejska, wykształcona w oparciu o doświadczenia programów rewitalizacji, założenia zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, postulaty reurbanizacji, recyklingu zasobów i zapobiegania suburbanizacji, budowania wieloaktorowych systemów współpracy i partycypacji społecznej, oraz na cele skierowane na przestrzenną i społeczno-gospodarczą reintegrację miast przestrzeni miejskiej, stała się w ostatniej ćwierci XX wieku fundamentem europejskiej (unijnej) koncepcji polityki miejskiej. Na jej wspieranie tworzy Unia Europejska specjalne programy, dla których modelowy charakter uzyskały programy URBAN (1994–2006). Programowym wyrazem unijnej polityki miejskiej stał się dokument „Karta Lipska dla zrównoważonego rozwoju miast europejskich”<sup>71</sup>, podpisany w 2007 roku przez wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Zastosowane w tytule tego dokumentu pojęcie „miasta europejskiego” stanowi odbicie szerokiego dyskursu prowadzonego na przełomie XX i XXI wieku na temat „modelu miasta europejskiego”<sup>72</sup>. W ramach tego kontrowersyjnie prowadzonego dyskursu podjęto w oparciu o myśli Maxa Webera (2000) próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie o charakterystyczne cechy „miasta europejskiego”, jego znaczenie dla kierunków transformacji współczesnego miasta oraz dla polityki miejskiej. Podkreśla się przy tym, że model „miasta europejskiego” oznacza dla współczesnych miast przejście tradycji miasta zwartego i zarządzanego w oparciu o integrację aktywności społeczeństwa obywatelskiego, podmioty gospodarcze oraz instytucje publiczne. W ramach tego dyskursu wykształciło się m.in. rozumienie miasta jako „społecznego podmiotu zbiorowego” (Les Gales, 2002; Koch, 2010).

[www.erdf.edu.pl/](http://www.erdf.edu.pl/) oraz Billert (2007a) i Billert (2008). Na temat procesu przemian systemów planowania por.: Albers (1993), Selle (2006), Healey (1997).

<sup>69</sup> *The Global...* (2002, s. 13); cyt. za: Koch (2010, s. 81-82).

<sup>70</sup> Wg R. Mayntz, *Governance Theory als fortentwickelte Steuerungstheorie?* MPIfG Working Paper o4/I, Marzec 2004, pozyskane ze stron: <http://www.mpifg.de>

<sup>71</sup> *Karta Lipska dla zrównoważonego rozwoju miast europejskich 2007*, pozyskane ze stron: [www.mrr.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/](http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/); wcześniej: „W stronę Strategii Tematycznej dla środowiska miejskiego”. Komunikat Komisji dla Rady Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Gospodarczo-Społecznego oraz Komitetu do spraw Regionów, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 11.02.2004, pozyskane ze stron: [www.igkm.pl](http://www.igkm.pl)

<sup>72</sup> Dla tego dyskursu por. w szczególności: Häußermann, Siebel (1987), Häußermann (2001), Kaelbe (2001), Hassenpflug (2002), Les Gales (2002), Siebel (2004), Kazepov (2005), Frey, Koch (2011).

Od początku lat 80. ubiegłego stulecia rozpoczęto działania skierowane na realizację projektów pilotażowych podejmujących różne tematy związane z problemami reurbanizacji miast. Stały się nimi IBA – Międzynarodowe Wystawy Budowlane<sup>73</sup>.

W efekcie uznano, że podstawowym – paradygmatycznym – założeniem europejskiej polityki miejskiej winna być zasada zrównoważonego rozwoju skierowana na realizację „modelu miasta Europejskiego”, co znalazło swój wyraz we wspomnianej już „Karcie Lipskiej”. Oznaczało to oparcie polityki miejskiej o ochronę europejskiej tradycji historyczno-urbanistycznej i architektonicznej, reurbanizację i zapobieganie suburbanizacji, ochronę terenów krajobrazowych i przyrodniczych przed zabudową, reintegrację społeczno-gospodarczą i szeroką partycypację społeczną. Wiodącym instrumentem planowania stać się winny dla państw unijnych systemy „Zintegrowanych koncepcji/planów rozwoju miasta”.

Założenia te stanowią odpowiedź polityki unijnej i jej narodowych państw członkowskich na złożone problemy miast europejskich epoki postindustrialnej i podstawę dla kształtowania transformacji miast epoki postindustrialnej.

### 3.8. MIASTO POSTINDUSTRIALNE JAKO MIASTO ZARZĄDZANIA TRANSFORMACJĄ

Przełom postindustrialny wywołał w miastach europejskich sytuację zbliżoną do opisywanego wyżej kryzysu „miasta industrialnego epoki historyzmu”, wywołanego dezintegracją przestrzenną, przepaścią między „Niebieskim Jeruzalem” miasta kapitału i „Babilonem” robotniczych slumsów, ujawniającą jego dezintegrację społeczno-gospodarczą. Krytyka tego miasta z pozycji „modernistycznego miasta industrialnego” była zarówno krytyką jego kształtu urbanistycznego jak i krytyką społeczno-polityczną. Zarzut destrukcyjnych skutków jego formuły urbanistycznej w odniesieniu do tradycji europejskiego miasta łączono z jego „niegościnnością”, pod którą rozumiano niezdolność przestrzeni miasta modernistycznego do generowania wielopoziomowych, zróżnicowanych i zakorzenionych w tradycji organizmów miejskich, których przestrzenie byłyby w stanie zarówno przekazywać ich zakorzenienie w bogatej czasoprzestrzeni i ikonosferze jak i pobudzać i inicjować systemy komunikacji społecznej. „Modernistyczne miasto industrialne” było z tego punktu widzenia tworem abstrakcyjnym, „maszyną” a nie „siecią” zdolną tworzyć bogate, dynamiczne, zmienne oraz otwarte na nowe interpretacje przestrzenie miejskie. Z punktu widzenia tych wartości, wartości społeczno-gospodarcze („socjaldemokratyczna wizja miasta”) stojące za „modernistycznym miastem industrialnym” okazały się niewystarczające dla kompensacji społecznego poczucia anonimowości i osamotnienia jego mieszkańców i użytkowników. Stąd restrospektywny wymiar koncepcji „miasta postindustrialnego”, którego symbolicznym wyrazem stał się powrót nowego społeczeństwa z osiedli mieszkaniowych do rewitalizowanych starych

---

<sup>73</sup> Kolejno podejmowały one następującą tematykę: „Modelowe rozwiązania w zakresie rewitalizacji miast i tzw. krytycznej rekonstrukcji” – Berlin 1977–1987; „Restrukturyzacja obszarów przemysłowych” – Emscher Park, 1989–1999; „Rekultywacja obszarów kopalni odkrywkowych” – Fürst-Pückler-Land 2000–2010; „Rozwój miast w kontekście przemian demograficznych” – Sachsen-Anhalt, 2003–2009; „Restrukturyzacja i reintegracja miast metropolitalnych” – Hamburg, 2006–2013; kolejne planowane są w Bazylei, Heidelbergu i Berlinie.

kamienic, w przeszłości stanowiących symbol „złego miasta”<sup>74</sup>. Z tej też racji tam, gdzie podejmuje się obecnie rewitalizację modernistycznych osiedli mieszkaniowych, działania te polegają nierzadko na zagęszczaniu zabudowy, ożywianiu fasad bloków mieszkalnych, czy też wprowadzaniu nowych, alternatywnych form architektury, a więc na destrukcję ich modernistycznych wizji i posłannictwa. Pomimo to, przedmiotem krytyki „modernistycznego miasta industrialnego” nie stał się system społeczno-gospodarczy, które miasto to wygenerował. Analitycy problemów współczesnego miasta podkreślają zdecydowanie, że założenia społecznej gospodarki rynkowej oraz państwa socjalnego stanowią niepodważalną i podstawową „otulinę” dla postindustrialnego modelu miasta europejskiego. Co więcej, wskazują na to, że tylko w takim kontekście społeczno-politycznym można realizować „obywatelski” model jego zarządzania – *good urban governance* (Koch, 2010, s. 37).

W efekcie wizja „miasta postindustrialnego” jest koncepcją miasta zakorzenionego w tradycji i realizującego działania reintegracyjne (przestrzenne i społeczno-gospodarcze) w oparciu o system społecznej gospodarki rynkowej oraz drogą realizacji systemu porozumień społecznych w ramach istnienia silnego społeczeństwa obywatelskiego. Istotną cechą tego miasta jest wizja miasta jako „sieci i systemu komunikacji”, wymagająca stałej pracy nad ich drożnością i funkcjonalnością. Polityka miejska jest w tej sytuacji niczym innym jak permanentną kontrolą tych jakości i działaniem skierowanym na zapobieganie zagrożeniom dezintegracji miasta, którego społeczeństwo „mości się” się w przestrzeniach odziedziczonych z przeszłości i poddawanych stałej, krytycznej reurbanizacji i reintegracji.

Mamy więc tu do czynienia zarówno z nowym paradygmatem miasta jak i z nowym paradygmatem polityki miejskiej, zdecydowanie oddalanej od tradycji dotychczasowej kreatywności urbanistycznej i wizji rozwoju ilościowego. Paradygmatami, którym towarzyszy nieustanny lęk przed rozpadem miasta i jego struktur społeczno-gospodarczych, jak na to wskazuje jeden wybitnych współczesnych analityków problemów miejskich:

„Zadaniem polityki miejskiej jest realizacja spójności miejskiej społeczności. (...) Jeżeli mówimy dzisiaj o architekturze i urbanistyce, mówimy o obrazie miasta – to jest to dostatecznie ważne w czasach silnych tendencji do jego przestrzennego rozpadu. Jeżeli jednak chcemy mówić o kulturze i cywilizacyjnym znaczeniu europejskiego miasta, musimy mówić o jego społecznej integracji. Jedno nie jest możliwe bez drugiego, gdyż jeżeli jedne grupy społeczności miejskiej zostaną oderwane od innych i zmarginalizowane, jeżeli w wyniku tego przestrzenie publiczne staną się zagrożeniem i z tej racji pozbawione możliwości ich użytkowania, to miasto europejskie przestanie istnieć. Z tej racji w dyskusji na temat przyszłości miasta europejskiego nie chodzi tak bardzo o kwestię jego budowlanej zwartości, jak o kwestię jego zwartości społecznej – społecznej spójności.(...). Problemy polityki rozwoju miast możemy w coraz mniejszym stopniu rozwiązywać pieniędzmi i betonem. W zakresie polityki ochrony środowiska, rozwoju demograficznego i integracji społecznej polityka miejska jest skazana na gotowość aktywnego uczestniczenia w niej obywateli” (Häußermann, 2011, s. 28–29, 34).

<sup>74</sup> Dla przemiany ocen klasycznej kamienicy w procesie rewitalizacji XIX-wiecznych dzielnic w Berlinie, por.: Bodenschatz (1987, t. I, s. 226).

Zagrożenie dezintegracją przestrzeni społeczno-gospodarczej miasta ma swe źródła przede wszystkim w przemianach sposobów funkcjonowania rynku. Zglobalizowany rynek i jego rozpad na rynek produkcji towarów i spekulacji finansowych to jedno zagrożenie. Innym, nie mniej istotnym, są jego niezwykle silne możliwości monopolizacji przestrzeni miasta, prowadzące do powstania przekonania, że rynek gospodarki globalnej jest rynkiem *sensu stricto* oraz że zasada konkurencji na rynku może być realizowana, podobnie jak miało to miejsce w przestrzeni gospodarczej, w warunkach „industrialnego miasta epoki historyzmu”. To chytre „zaciemnienie” tej różnicy przez ideologów gospodarki neoliberalnej wymaga reakcji polityki. Stąd reintegracyjne działania polityki skierowane być muszą w „mieście postindustrialnym” na gwarantowanie maksymalnej dostępności możliwie wielu podmiotów miejskich do rynku produkcji i konsumpcji, co wymaga określonych regulacji, dla wspierania rozwoju lokalnego „społeczeństwa kreatywnego”<sup>75</sup>. Rynki małej i średniej przedsiębiorczości, indywidualnej własności starych zasobów budowlanych, jak rynek producentów i konsumentów kultury, oświaty i alternatywnych stylów życia, wymaga politycznej ochrony przed „monopolistycznym zamachem” gospodarki globalnej i dyrdymałami jej ideologów. Od rozwoju rynku lokalnego zależy, czy współczesne miasto europejskie stanie się „miastem postindustrialnym”, czyli czy obroni i będzie mogło realizować wartości „miasta europejskiego”, czy też ulegnie dezintegracji i spustoszeniu. Od polityki miejskiej zależy też to, w jakim stopniu rynek globalny będzie mógł sensownie i konstruktywnie współuczestniczyć w rozwoju „postindustrialnego miasta”.

W ten sposób uznać należy, że problem „miasta industrialnego” to przede wszystkim problem jego zarządzania i polityki miejskiej realizowanej w sytuacji oddziaływania tak konstruktywnych jak i destruktywnych czynników rozwoju miast, które pojawiają się w sferze oddziaływania globalnego a także uwarunkowań lokalnych, zarówno w sferze ekonomicznej jak i społecznej. Innymi słowy chodzi o miasto epoki „glokalizacji”<sup>76</sup>. „Miasto postindustrialne” znajduje się *in statu nascendi* – jest miastem poddawany złożonym procesom transformacji, przynoszącym z sobą zarówno istotne impulsy dla rozwoju jak i wielorakie zagrożenia. Ani jedno, ani drugie nie dają się sterować jednym ogólnym systemem bądź społeczno-gospodarczą utopią urbanistyczną. Możliwa jest tylko polityka oparta na solidarnie przyjmowanych, generalnych założeniach i warunkach brzegowych, realizowana metodą „szybkiego reagowania”, przy równoczesnej konieczności permanentnego negocjowania treści, zakresu oraz technik takich „działań bojowych”. Podstawą dla takich działań jest unijna polityka rozwoju miast i jej sukcesy wyraźnie widoczne w miastach europejskich. Dla tego programu nie istnieją żadne rozsądne alternatywy, podobnie jak nie ma dla niego żadnych doświadczeń. Cała dotychczasowa tradycja polityki miejskiej opierała się o holistyczne wizje

---

<sup>75</sup> Pojęcie „społeczeństwa kreatywnego” w mieście rozumiem nieco inaczej od tego, które formułuje R. Florida (2010). W moim przekonaniu należą do niego w miastach nie tylko przedstawiciele wykształconych grup społecznych, ale również cały obszar podmiotów tzw. średniej i małej przedsiębiorczości, właściciele starych zasobów budownictwa i producenci alternatywnych obszarów handlu, usług, kultury i oświaty. Obszar ten należy rozumieć jako przestrzeń faktycznych i potencjalnych możliwości, gdyż każdy z wyżej wymienionych podmiotów jest w stanie przyczynić się do rozwoju kreatywnych produktów w przestrzeni miasta.

<sup>76</sup> Pojęcia tego użył po raz pierwszy prof. Manfred Lange, dyrektor Sekretariatu Niemieckiego Programu Global Change w roku 1989/1990 (Robertson, 1998).



rozwoju miast – obecnie istotne staje się ich „zwijanie” i reintegracja. Filozofia dotychczasowych działań opierała się przede wszystkim na rozróżnieniu między ich podmiotem a przedmiotem – ale również i ona już klarownie nie funkcjonuje. Wszyscy mieszkańcy i użytkownicy miasta – a również i ono samo – stali się równocześnie podmiotami i przedmiotami działań rynku i polityki. Powszechna emancypacja wszystkich i wszystkiego stworzyła zwierciadło, w którym nie oglądamy niczego innego, żadnej nowej utopii, a tylko siebie samych.

Zadanie dokonania postindustrialnej transformacji przypomina grę polegającą na przesuwaniu klocków z numerami w ograniczonej przestrzeni pudełka tak długo, aż osiągnie się ich uporządkowaną sekwencję. W pudełku jest tylko jedno wolne pole. Tworzenie sensownej sekwencji to reguła tej gry, na którą jej uczestnicy muszą się zgodzić. To inna gra niż swobodne budowanie z klocków nowego miasta. Tę inną grę podjęły miasta europejskie budując dla niej nowe instrumenty planowania i działania.

### 3.9. PERSPEKTYWA ROZWOJU MIAST POLSKICH W EPOCE „MIASTA POSTINDUSTRIALNEGO”

Polskie miasta weszły w epokę „modernistycznego miasta industrialnego” z pełnym impetem dopiero pod koniec lat 60. i w latach 70. ubiegłego wieku, a więc z ok. 10-letnim opóźnieniem w stosunku do miast zachodnioeuropejskich. W latach stagnacji lat 80. zostały wyłączone z procesów przemian postindustrialnych Europy Zachodniej i związanych z nimi nowych systemów planowania i zarządzania. Pozbawiło to zarówno politykę i administrację jak i obszar fachowy całego obszaru doświadczeń koniecznych obecnie dla realizacji europejskiej polityki miejskiej. Po przełomie 1989 roku i w trakcie rozpoczętej wówczas transformacji, rozumienie potrzeb rozwoju miast i samego miasta określiła makroekonomiczna perspektywa, w której zabrakło miejsca nie tylko na konieczną transformację polityki miejskiej, ale miasto nie uzyskało w Polsce ani swej podmiotowości politycznej, ani prawnej, ani instytucjonalnej. Powstało przekonanie, że rozwój miast tego nie wymaga, gdyż będzie następował drogą „bodźców” płynących z makroekonomicznej dynamizacji rynku wywołanej importem kapitałów i redystrybucją środków unijnych, kierowanych na rozwój regionalny i infrastrukturę<sup>77</sup>.

Transformacja państwa objęła przy tym praktycznie wyłącznie tylko otwarcie Polski na „przemoc strukturalną” (J. Staniszkis) globalnego rynku i dostosowanie do jego potrzeb prawa i instytucji. Transformacja nie objęła przy tym ani głębokich i spójnych reform prawa, ani administracji. W ten sposób administracja odziedziczona bez większych zmian z epoki industrialnego komunizmu nie jest również zdolna do zarządzania i sterowania rynkiem i aktywnościami prywatnego kapitału inwestycyjnego w przestrzeni miasta. Nie podjęto równocześnie implementacji unijnej polityki rozwoju miast, ani systemu zintegrowanego planowania ich rozwoju. Doprowadziło to do rozpadu przestrzeni miast na obszary działania niesterowalnego rynku i redystrybucji środków unijnych. Obszarów nie realizujących najmniejszej nawet formy współpracy i współdziałania. Rynek dezintegruje tym samym obszar

<sup>77</sup> A. Billert, *Likwidacja podmiotowości polskich miast i ich degradacja jako wynik błędnej polityki rozwoju państwa*, „Zielone Wiadomości”, pełny tekst pozyskano ze stron internetowych: <http://zielonewiadomosci.pl/wp>

miasta, zarówno w sensie przestrzennym jak i społeczno-gospodarczym, a sektor publiczny zajęty jest w tym czasie redystrybucją środków unijnych na niewielkich obszarach realizacji zadań publicznych<sup>78</sup>. Skutkiem tego miasta polskie poddane są chaotycznemu oddziaływaniu procesów znanych ze schyłkowej fazy „modernistycznego miasta industrialnego” (ekstensywny rozwój obszarów miast przy jednoczesnym opróżnianiu się z mieszkańców i degradacji obszarów zurbanizowanych) oraz presji nowych inwestycji globalnego rynku (centra multifunkcjonalne). Realizowane inwestycje mieszkaniowe dużych podmiotów gospodarczych zmarginalizowały obszary gospodarczej aktywności rynku lokalnego i rozwój nowego kreatywnego społeczeństwa miejskiego, doprowadzając równocześnie do niespotykanego w miastach zachodnioeuropejskich pogłębiania chaosu w przestrzeni miejskiej.

Olbrzymie sumy zainwestowane przez globalny rynek w polskich miastach i ograniczona oraz niespójna z jego działaniem redystrybucja środków unijnych nie zmniejszyły opóźnienia rozwojowego polskich miast. Obecnie opóźnienie inwestycyjne miast polskich – wyrażone wskaźnikiem tzw. „benchmark” – wynosi już nieomal ćwierć wieku<sup>79</sup>.

Trudno więc mówić o polskich miastach jako „miastach postindustrialnych”. Wynika to z braku najważniejszego czynnika polityki rozwoju miejskiego, jakim jest zdolność polityki i administracji do zarządzania rozwojem miast w sytuacji wywierania na nie presji rynku globalnej gospodarki kapitalistycznej.

#### Literatura

- Adam B., 2010, *Integrierte Stadtentwicklung – politische Forderung und Praxis*. „Informationen zur Raumentwicklung”, Heft 4/2010.
- Albers G., 1993, *Über den Wandel im Planungsverständnis*. „Raumplanung 61”, czerwiec 1993, s. 97–103.
- Alemann U. von, Münsch C. (red.), 2006, *Europafähigkeit der Kommunen. Die lokale Ebene der Europäischen Union*. VFS, Wiesbaden.
- Becker U., Hockerts H.G., Tenfelde K. (red.), 2010, *Sozialstaat Deutschland: Geschichte und Gegenwart*. Dietz, b.m.
- Benz A. (red.), 2004, *Governance – Regieren in komplexen Regelsystemen. Eine Einführung*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Billert A., 2007a, Planowanie zintegrowane – system planowania dla postindustrialnego, zrównoważonego rozwoju miast [w:] *Wybrane problemy planistyczne*. Zachodnia Okręgowa Izba Urbanistów z siedzibą we Wrocławiu, Wrocław.
- Billert A., 2007b, *Skąd biorą się zdegradowane obszary miejskie?* „Wokół Śródki-Kwartalnik Osiedla Ostrów Tumski-Sródka-Zawady”, Nr. 2 (29).

---

<sup>78</sup> T. Godecki, G. Gorzelak, J. Górniak, J. Hausner, S. Mazur, S. Mazur, J. Szlachta, J. Zalewski, *Kurs na innowacje. Jak wprowadzić Polskę z rozwojowego dryfu?*, Fundacja GAP, Luty 2012, pobrano z: [www.fundacja.e-gap.pl](http://www.fundacja.e-gap.pl)

<sup>79</sup> W. Orłowski, M. Walewski, M. Rytel, *Wyzwania inwestycyjne głównych miast polskich – perspektywa 2035*, PrinceWater Coopers 2012, pobrano z [www.pwc.pl/pl\\_](http://www.pwc.pl/pl_)

- Billert A., 2008, Zintegrowane planowanie rozwoju (ZIPROM) i bariery dla jego zastosowania w Polsce [w:] *Problemy Planistyczne – WIOSNA 2008*. Zachodnia Okręgowa Izba Urbanistów z siedzibą we Wrocławiu, Wrocław.
- Bodenschatz H., 1987, *Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung seit 1871*. TRANSIT.
- Bodenschatz H., Heise V., Korfmacher J., 1983, *Schluß mit der Zerstörung?*. anabas, Gießen.
- Bodenschatz H., Seifert C., 1992, *Stadtbaukunst – Brandenburg an der Havel vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Transit, Berlin.
- Davis D.E., 2005, *Cities in Global context: A brief intellectual history*. "International Journal of Urban and research" Vol.29/1/2005, s. 92–109.
- Faust H., 1977, *Geschichte der Genossenschaftsbewegung: Ursprung und Aufbruch der Genossenschaftsbewegung in England, Frankreich und Deutschland sowie ihre weitere Entwicklung im deutschen Sprachraum*. Frankfurt a.M.
- Fisher L., Winnick E.M., 1951, *A Reformulation of the Filtering Concept*. „Journal of Social Crisis“.
- Florida R., 2010, *Narodziny klasy kreatywnej*. Tomasz Krzyżanowski, Michał Penkala (przeł.). Wyd. Narodowe Centrum Kultury, Warszawa.
- Frey O., Koch F. (red.), 2011, *Die Zukunft der Europäischen Stadt. Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtgesellschaft im Wandel*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Gräser M., 2009, *Wohlfahrtsgesellschaft. Bürgerliche Sozialreform und Welfairstatbuilding in den USA und Deutschland 1880–1940*. Vanderhoek-Ruprecht, Göttingen.
- Hager F., Schenkel W. (red.), 2000, *Schrumpfung. Chancen für ein anderes Wachstum. Ein Diskurs der Natur- und Sozialwissenschaften*. Berlin.
- Hammel-Kiesow, R., 2005, Die Entstehung des sozialräumlichen Gefüges der mittelalterlichen Großstadt Lübeck: Grund und Boden, Baubestand und gesellschaftliche Struktur [w:] M. Meinhardt, A. Ranft (red.), *Die Sozialstruktur und Sozialtopographie vorindustrieller Städte*. Beiträge eines Workshops am Institut für Geschichte der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg am 27. und 28. Januar 2000, Berlin, s. 139–203.
- Hassenpflug D. (wyd.), 2002, *Die Europäische Stadt. Mythos und Wirklichkeit*. LIT Verlag, Münster-Hamburg-London.
- Häußermann H., 2001, *Die europäische Stadt*. „Leviatan“, 29/2001, s. 237–255.
- Häußermann H., 2011, Was bleibt von der europäischen Stadt? [w:] O. Frey, F. Koch (red.), *Die Zukunft der Europäischen Stadt. Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtgesellschaft im Wandel*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden. s. 28–29, 34.
- Häußermann H., Siebel W., 1987, *Neue Urbanität*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Häußermann H., Siebel W., 1988, Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie [w:] *Soziologische Stadtforschung*. „Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie“, Sonderheft 29, s. 78–94.
- Healey P., 1997, *Collaborative Planning. Chaping Places in Fragmented societies*. Macmillan Press, Houndmills-London.
- Hotzan J., 1997, *dtv-Atlas. Stadt*. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung, München.
- Idee, Prozess, Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt*, 1987. IBA, Berlin.
- Internationale Bauausstellung Berlin 1987*. Projektübersicht, 1987. IBA, Berlin.
- Jacobs J., 1961, *The death and life of great american Cities*. Random House, New York.
- John P., 2001, *Lokal Governance in Western Europe*. Sage, London/Thousand Oaks/New Delhi.

### 3. Miasto europejskie...

---

- Kaelbe H., 2001, *Die Besonderheiten der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert*. „Leviathan“, 29 (2001), s. 256 – 274.
- Kazepov Y., (red.), 2005, *Cities of Europe. Changing Context, local arrangements and the challenge to Urban cohesion*. Blackwell Publishing, Oxford.
- Koch F., 2010, *Die europäische Stadt in Transformation. Stadtplanung und Stadtentwicklung in postsozialistischen Warschau*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, s. 81–82.
- Kujath K. J., 1988, *Reurbanisierung? Zur Organisation von Wohnen und Leben am Ende des städtischen Wachstums*. „Leviathan“ rocz. 16, zes. 1/1988, s. 24.
- Läpple D., 2006, *Städtische Arbeitswelten im Umbruch – zwischen Wissensökonomie und Bildungsarmut [w:] Das neue Gesicht der Stadt. Strategien für die urbane Zukunft im 21. Jahrhundert*. H.Böll-Stift., Berlin.
- Les Gales P., 2002, *European Cities. Social conflicts and Governance*. University Press, Oxford.
- Lever W. F., 2001, *The Post-fordist City*, [w:] R. Paddison (red.), *Handbook of Urban Studies*. Sage, London.
- Lichtenberger E., 1990, *Stadtverfall und Stadterneuerung*. „Beiträge zur Stadt – und Regionalforschung“, Band 10.
- Lowry I. S., 1960, *Filtering and Housing Standards – a Conceptual Analysis*. „Land Economics“ Vol. 36 Nr. 4.
- Meadows D. L. et al., 1972, *The Limits To Growth*. Universe Books, New York.
- Mitscherlich A., 1965, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*. Suhrkamp, Frankfurt a. Main.
- Mümken J., 2006, *Kapitalismus und Wohnen. Ein Beitrag zur Geschichte der Wohnungspolitik im Spiegel kapitalistischer Entwicklungsdynamik und sozialer Kämpfe*. Lich.
- Robertson R., 1998, *Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit [w:] U. Beck, (red.); Perspektiven der Weltgesellschaft*. Frankfurt am Main.
- Sassen S., 1991, *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, Princetown.
- Sedlmayr H., 1965, *Die demolierte Schönheit. Ein Aufruf zur Rettung der Altstadt Salzburgs*.
- Selle K. (red.), 2006, *Planung neu denken*. T. 1. Zur räumlichen Entwicklung beitragen, Rohn-Verlag, Dortmund.
- Siebel W. (red.), 2004, *Die europäische Stadt*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Siedler W. J., Niggermeyer E., Angres G., 1964, *Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße*. Platz und Baum, Herbig, Berlin.
- Stratmann B., 1999, *Stadtentwicklung in globalen Zeiten*. Birkhäuser Verlag, Basel-Boston-Berlin.
- The Global campaign on urban governance*, 2002. United Nations Human Settlement Programme UN-Habitat. Concept paper 2<sup>nd</sup> Edition: March 2002, Nairobi.
- Weber M., 2000, *Wirtschaft und Gesellschaft. Die Stadt*. Studienausgabe der Max-Weber-Gesamtausgabe t. 1/22–5, J.C.B. Mohr, Tübingen.
- Westphal H., 1974, *Wachstum und Verfall der Städte Ansätze einer Theorie der Stadtsanierung*. „Campus Forschung“, T. 56, Frankfurt-New York.

## 4. MIASTO, JEGO STRUKTURA I KOMPOZYCJA – DEFINICJE, SCHEMATY, RELACJE PRZESTRZENNE

### 4.1. UWAGI WSTĘPNE

Miasto jest obecne w naszej cywilizacji, we wszystkich kulturach, które przekroczyły określony próg rozwoju społeczno-gospodarczego. Oczywiście miasto zmienia się – zmienia swój kształt, wielkość i strukturę wewnętrzną oraz reaguje na przebieg procesów ekonomicznych, demograficznych, kulturowych, zarówno w wymiarze lokalnym jak i globalnym. To sprawia, że zmieniają się także poglądy na istotę miasta. Jeszcze w połowie XX wieku akcentowano materialno-techniczne cechy miasta, dzisiaj podkreśla się raczej efekty gospodarczych, społecznych i środowiskowych interakcji. W takim ujęciu natura miasta odzwierciedla bardziej powiązania z bardzo rozległym obszarem niż stabilne cechy materialne. Te zewnętrzne powiązania są ponadto niezbędne nie tylko dla funkcjonowania i rozwoju miasta, ale wręcz dla jego egzystencji. Historia zna przypadki, kiedy utrata owego zewnętrznego kontekstu prowadziła do upadku miasta.

Miasto, od swoich mezopotamskich początków mniej więcej 5 tysięcy lat temu, odzwierciedlało rozwarstwienie społeczne, a w związku z tym potrzebę prestiżu, wyróżnienia się i czytelnych w przestrzeni znaków hierarchii. Miasto od samych swoich początków dawało poczucie otwarcia na szerszy świat a zarazem bliskiego sąsiedztwa władzy. Miasto bywało i nadal bywa synonimem wolności, postępu i dostatku w równej mierze jak zniewolenia, upadku, degeneracji i nędzy. W sztuce bywa zarówno symbolem dobra i piękna jak i zła i skrajnej brzydoty... Miasto od najdawniejszych czasów jest przedmiotem zarówno radykalnej krytyki jak i przykładem do naśladowania.

Mogłoby się zatem wydawać, że po tak długim czasie i w świetle tak szerokich odniesień kulturowych pewne podstawowe pojęcia – jak na przykład „struktura miasta” – są powszechnie rozumiane, szczególnie w środowisku profesjonalistów: urbanistów, menedżerów jednostek terytorialnych, techników związanych z rozwojem infrastruktury miejskiej i wielu innych specjalistów zajmujących się problematyką miejską lub funkcjonowaniem rozmaitych aktywności w przestrzeni miejskiej. Jednakże okazuje się, że rozumienie istoty struktury miejskiej może być znacząco się różnić nawet wśród profesjonalistów o tym samym profilu działalności. Dlatego też warto na początku pokusić się o zdefiniowanie pewnych fundamentalnych pojęć, znaczeń i zjawisk, tak aby dalej prezentowany opis rzeczywistości miejskiej był spójny.

Najpierw zostaną omówione wybrane, klasyczne oraz współczesne definicje miasta, a z nich wyodrębnione pewne słowa-klucze opisujące najlepiej jego fundamentalne cechy. W dalszej części pojawią się rozważania dotyczące ewoluowania samej struktury miasta, sposobów jej opisu oraz cech kompozycji przestrzennej.

## 4.2. MIASTO: DEFINICJE

Dla wielu definicja miasta należy do słynnej kategorii oczywistości z encyklopedii Benedykta Chmielowskiego: „koń jaki jest każdy widzi”<sup>80</sup>. Umiejętność rozpoznania miasta i wyróżnienia go spośród innych jednostek osadniczych jest niemal intuicyjna, nawet dzieci radzą sobie z tym zadaniem bez większych trudności. Jednakże próba wyodrębnienia cech miasta, które są charakterystyczne tylko dla niego i wyróżniają je spośród wszystkich innych bytów przestrzennych, nie jest wcale zadaniem prostym. Trudność definiowania miasta wynika zasadniczo z dwóch powodów. Pierwszym jest złożoność samego definiowanego obiektu, jego istotne skomplikowanie. Drugi natomiast wynika z celu, jakiemu ma służyć definicja. Innymi słowy wiąże się z decyzją, co w mieście uznaje się za najbardziej zasadnicze. Inaczej zdefiniuje miasto ekonomista, inaczej geograf, jeszcze inaczej socjolog. Dlatego też chwilę uwagi należy teraz poświęcić rozmaitym definicjom miasta, aby wyróżnić te cechy tego obiektu, które badacze uznają za kluczowe.

Przedstawiona tutaj analiza definicji miasta stanowi przegląd tych, które wnoszą pewne nowe charakterystyki do poprzednio znanych opisów. Celem jest w tym wypadku poszukiwanie kardynalnych cech miasta.

Wśród definicji mających charakter opisowy, poznawczy zacznijmy od bardzo rozbudowanego opisu, jaki Arystoteles<sup>81</sup> zawarł w *Polityce* (Arystoteles, 2004). Jest to opis o tyle interesujący, że w pewnym sensie operacyjny, modelowy, pokazujący jak powstawało miasto i jakie w związku z tym ma znaczenie w życiu społecznym. Dodajmy też, że używane przez starożytnego autora sformułowanie „państwo” odnosi się oczywiście do miast, bo Arystoteles mówił o jednostce jemu współczesnej, zwanej miastem-państwem. Oto jego spostrzeżenia: „Skoro widzimy, że każde państwo jest pewną wspólnotą, a każda wspólnota powstaje dla osiągnięcia jakiegoś dobra, to jasną jest rzeczą, że wprawdzie wszystkie dążą do pewnego dobra, lecz przede wszystkim czyni to najprzedniejsza z wszystkich, która ma najważniejsze z wszystkich zadania i wszystkie inne obejmuje. Jest nią tzw. państwo i wspólnota państwowa. (...) Pierwsza wspólnota większej ilości rodzin dla zaspokojenia potrzeb wychodzących poza dzień bieżący stanowi gminę wiejską (...). Pierwsza w końcu wspólnota stworzona z większej ilości gmin wiejskich, która niejako osiągnęła już kres wszechstronnej samowystarczalności, jest państwem; **powstaje ono dla umożliwienia życia, a istnieje, aby życie było dobre. Każde państwo powstaje zatem na drodze naturalnego rozwoju (...)**. Okazuje się z tego, że państwo należy do twórców natury, że człowiek jest z natury stworzony do życia w państwie”.

To, co w opisie Arystotelesa może wydać się współcześnie najbardziej istotne, związane jest z dwoma zagadnieniami. Po pierwsze, ów wielki filozof pomija całkowicie materialny wygląd miasta, a skupia się na jego roli społecznej, zauważa jego doniosłe znaczenie dla całej wspólnoty. Po drugie zaś, uważa miasto za naturalny wytwór rozwoju społeczeństwa, które osiągnęło pewien pułap cywilizacyjny. Warto szczególnie podkreślić ten pogląd w czasach,

---

<sup>80</sup> Książdz Benedykt Chmielowski (1700–1763) autor *Nowych Aten*, pierwszej polskiej encyklopedii (przyp. red.).

<sup>81</sup> Arystoteles (384–322 p.n.e.), filozof grecki.

kiedy nader chętnie, choć zazwyczaj dość bezrefleksyjnie, przeciwstawia się miasto naturze, nie dostrzegając zupełnie innego typu związku pomiędzy nimi, tak jak widział to Arystoteles.

W końcu XIX wieku F. Ratzel<sup>82</sup> w swoim fundamentalnym dziele *Antropogeografia* (1882–1891) zaproponował definicję zupełnie odmienną, skupiającą się raczej na materialnym aspekcie miasta. Jego zdaniem „miasto to trwałe zagęszczenie ludzi i siedzib ludzkich, obejmujące znaczny obszar i położone w centralnym punkcie większych dróg komunikacyjnych”. Dodatkowe wyjaśnienia zawarte w pracy wskazują, że Ratzel zauważał także opozycję między miastem a wsią manifestującą się przede wszystkim tym, że ludność wiejska pracuje w rolnictwie, natomiast ludność miejska czerpie środki do życia z innych rodzajów działalności, przede wszystkim z przemysłu i handlu. Wskazał także, że musi istnieć jakieś minimum ludności, by osadę uznać za miasto; jego zdaniem wynosiło ono dwa tysiące.

Już w tej – dość leciwej przecież – definicji możemy dostrzec pewne słowa-kłucze, pojęcia, które w definicjach miasta będą się co jakiś czas pojawiać. Pierwszym z nich jest **koncentracja**. Nie ma miasta tam, gdzie nie ma materialnego zagęszczenia zagospodarowania i pewnej liczby ludności skupionej na pewnym obszarze. Drugim jest pewna **graniczna (minimalna) wielkość** osady. Może się ona zapewne zmieniać w zależności od czasu i miejsca, jednak musi istnieć jakaś „masa krytyczna”, bez której osada nie może być miastem. Trzecim jest **trwałość**. Taki wymóg eliminuje chwilowe koncentracje ludności, choćby i bardzo znaczące, związane na przykład z wielkimi koncertami, przedstawieniami czy widowiskami sportowymi. Dodatkowo Ratzel podkreśla, że miasto położone jest w pewnym szczególnym miejscu: „...w centralnym punkcie większych dróg...”, a zatem nie jest to miejsce przypadkowe, lecz wynika z pewnej szczególnej koincydencji cech: **centralności** i skrzyżowania dróg, stwarzającej sytuację **zwiększonej dostępności**. Zatem – jeśli rozumować konsekwentnie – miasto nie może powstać gdziekolwiek, muszą być spełnione pewne określone warunki przestrzenne, by się mogło zmaterializować. I w końcu – już nie bezpośrednio w definicji, ale w komentarzu do niej – Ratzel dostrzega pewien specjalny rodzaj działalności zawodowej mieszkańców miasta, działalności nie związanej z rolnictwem.

W pewien sposób wątek specjalnego rodzaju działalności zawodowej mieszkańców miasta jest kontynuowany przez innych autorów. H. Wagner<sup>83</sup> (1880): „miasta to punkty, w których koncentruje się działalność handlowa ludzi”. F. von Richthofen<sup>84</sup>: „miasto to skupisko ludzi, dla których źródłem normalnych środków utrzymania jest koncentracja rodzajów pracy nie związanych z rolnictwem – przede wszystkim handlu i przemysłu”. Podobne definicje konstruuje wielu badaczy, próbując znaleźć optymalną konfigurację aktywności czy – jak byśmy to niekiedy nazwali – funkcji miejskich. M. Aourousseau<sup>85</sup> podejmuje nawet wysiłek wymienienia ich wszystkich wyliczając transport, wytwórczość, handel, szkolnictwo,

<sup>82</sup>Friedrich Ratzel (1844–1904), geograf i etnograf niemiecki, zwolennik determinizmu geograficznego, autor praw ekspansjonizmu, wykorzystywanych w ideologii totalitarnej (przyp. red.).

<sup>83</sup>Hermann Wagner (1840–1929), geograf i kartograf niemiecki, profesor geografii na uniwersytecie w Getyndze (przyp. red.).

<sup>84</sup>Ferdinand von Richthofen (1833–1905), geolog i geograf niemiecki, prezes Berlińskiego Towarzystwa Geograficznego (przyp. red.).

<sup>85</sup>Marcel Aourousseau (1891–1983), geolog i geograf australijski, historyk odkryć Oceanii i publicysta (przyp. red.).

administrację państwową i wreszcie mieszkalnictwo. W podobnym duchu sformułowana jest definicja W. Christallera<sup>86</sup> (1933), który jednakże wyróżnia bardziej handel, administrację i drobną wytwórczość (rzemiosło), mniejsze znaczenie przywiązując do roli przemysłu.

Wydaje się, że w zasadniczym obszarze naszego zainteresowania definicje te nie wnoszą specjalnie wiele. Mają raczej charakter porządkująco-uściślający, co zresztą w większości przypadków przyczynia się do ich stosunkowo szybkiej dezaktualizacji.

Syntetycznym spojrzeniem na miasto pod kątem specyfiki zachowań ludności miejskiej jest definicja J. Brunhesa<sup>87</sup> i P. Defontaine'a (1910): „miastem jest taka osada, w której większość ludności spędza przeważającą ilość czasu wewnątrz tej osady”. Zaletą przytoczonej definicji jest to, że nie próbuje ona enumeratywnie wymieniać, co mogą robić mieszkańcy miasta, ale wskazuje na przestrzenny skutek ich działalności. Uwzględnia zatem raczej sposób funkcjonowania miasta niż jego cechy materialne czy społeczne. Zastrzeżenie zawarte w definicji, że dotyczy „większości ludności” jest o tyle słuszne, że miasto „wysyła” we własnych interesach szereg osób – kupców, finansistów, polityków, a jego funkcjonowanie zależy od związków z rozległym nieraz obszarem. W definicji Brunhesa i Defontaine'a implicite skontrastowano także funkcjonowanie miasta z funkcjonowaniem wsi, w której rodzaj pracy zmusza do spędzania dużej ilości czasu na zewnątrz osady. J. Beaujeu-Garnier<sup>88</sup> i G. Chabot (1971)<sup>89</sup> podkreślają, że omawiana definicja ma pewne istotne wady; dla przykładu: według niej miastami nie mogą być różnego rodzaju ośrodki satelitarne lub „miasta-sypialnie”, w których także większość ludzi przeważającą ilość czasu spędza w metropolii poza ich obszarem, a które z kolei z pewnością nie mają cech wsi. Przeciwnie, definicję tę można – zdaniem tych badaczy – z powodzeniem zastosować do kompleksu fabryki i przyfabrycznego osiedla, które z kolei nie są z pewnością miastem.

Jeszcze inny, ciekawy aspekt funkcjonowania, a w pewnym sensie także i wyglądu miasta, podaje w swojej definicji W. William-Olsson (1940)<sup>90</sup>: „miasto jest to skupisko wewnętrznie zróżnicowane”. Owo zróżnicowanie wynika, zdaniem autora, z różnorodności zajęć mieszkańców. Już na pierwszy rzut oka widać tu pewne podobieństwo do definicji Brunhesa i Defontaine'a, jednak podkreślono inny – kto wie czy nie trafniejszy – skutek przestrzenny funkcjonowania miasta. Z definicji Williama-Olssona wynika takie proste stwierdzenie: – nie ma miasta tam, gdzie wszyscy robią to samo, nie jest zatem miastem taka osada, która nie jest wewnętrznie zróżnicowana. Podobną, choć odznaczającą się nieco bardziej socjologicznym odcieniem, definicję podaje S. Giedion (1968)<sup>91</sup>: „miasto jest wyrazem różnorodności stosunków społecznych, zespolonych w jeden organizm”. Ważny jest tu nie tylko aspekt różnorodności, rozumianej nawet szerzej niż tylko jako forma aktywności zawodowej, bo również

---

<sup>86</sup> Walter Christaller (1893–1969), geograf niemiecki, autor prac z zakresu geografii osadnictwa, geografii ekonomicznej i geografii turystyki; twórca teorii ośrodków centralnych; po II wojnie aktywny działacz komunistyczny (przyp. red.).

<sup>87</sup> Jean Brunhes (1869–1930) geograf francuski, profesor Collège de France (przyp. red.).

<sup>88</sup> Jacqueline Beaujeu-Garnier (1917–1995), geografka francuska, wieloletnia prezes Francuskiego Towarzystwa Geograficznego (przyp. red.).

<sup>89</sup> Georges Chabot (1890–1975) geograf francuski, dyrektor Instytutu Geografii Univeristé de Paris.

<sup>90</sup> Tage William-Olsson (1880–1960), urbanista szwedzki, naczelny architekt Goteborga (przyp. red.).

<sup>91</sup> Sigfried Giedion (1888–1968), urodzony w Pradze szwajcarski historyk i teoretyk architektury, m.in. sekretarz generalny CIAM (przyp. red.).



jako różnorodność relacji społecznych, ale także pewien rys systemowy – taki mianowicie, że **miasto funkcjonuje i postrzegane jest z zewnątrz jako jeden organizm**.

Z kolei, w według S. Gorzuchowskiego<sup>92</sup>, „miasto to zespół zabudowań zajmujących w swym rozplanowaniu pewien obszar terenu, pozbawiony cech użytkowania rolniczego, który charakteryzuje przy tym znaczne skupienie ludności, czerpiącej swe środki egzystencji z różnorodnych gałęzi zatrudnienia”. W tej definicji przytaczane są takie – już wspomniane we wcześniejszych opisach – cechy miasta jak koncentracja i różnorodność. Ta ostatnia dotyczy zajęć ludności miejskiej i w konsekwencji materialnego wyglądu miasta, któremu stawia się jedynie wymóg „braku cech użytkowania rolniczego”. Ten element jest jakby szczególnie podkreślony i dość klarownie wyeksponowany – nie chodzi o zajęcie ludności, ale o sposób użytkowania terenu w ramach miasta. Nie jest może do końca precyzyjne sformułowanie o zajmowaniu przez miasto „pewnego obszaru terenu”, gdyż można to powiedzieć w zasadzie o każdym rodzaju zagospodarowania, jednakże ciężar definicji spoczywa – jak się wydaje – na pojęciu różnorodności. Warto zapamiętać ów przestrzenny aspekt zróżnicowania.

Przejdźmy wreszcie do grupy definicji bardziej rozbudowanych i starających się objąć znacznie większą ilość cech miasta a nawet uchwycić pewne elementy procesu urbanizacji. M. Sorre (1952)<sup>93</sup>: „miasto jest to skupisko zwarte, stałe, znacznie i gęsto zaludnione, którego egzystencja jest przeważnie niezależna od terenu, na którym się rozciąga, a którego istota polega na powiązaniach z szerokimi obszarami i na wyższym stopniu organizacji życia zbiorowego”. Po pierwsze, zauważamy elementy definicji znane już z tych omówionych wcześniej, takie jak koncentracja czy stałość. Ta ostatnia zresztą jest tu znacznie bardziej podkreślona niż miało to miejsce w definicji Ratzela, sugerując istnienie długoterminowych przesłanek istnienia miasta. Nową i ważną cechą podniesioną przez Sorre’a jest zależność istnienia miasta od szerokich **kontaktów zewnętrznych** przy równoczesnej **niezależności od terenu**, jaki zajmuje. Ten ostatni element wydaje się szczególnie przydatny przy próbie odróżniania miasta od wsi, której egzystencja w bardzo znacznym stopniu zależy od terenu, jaki zajmuje. Autor bardzo trafnie wskazuje w definicji na powiązania miasta, nie stawiając jednocześnie ograniczającego wymogu zatrudnienia wewnątrz czy na zewnątrz osady, a rozważając jedynie pewne istotne wpływy. W pewien sposób na tę cechę miasta zwrócił uwagę już Ratzel, mówiąc o specjalnym miejscu, w którym położone jest miasto i które implikuje szersze powiązania, jednak Sorre dostrzegł znacznie precyzyjniej tę zależność. Jedynym niezbyt jasnym punktem analizowanej definicji jest owa „organizacja życia społecznego”, zwłaszcza zaś „stopień” tejże organizacji. Jak się wydaje, autorowi chodziło zapewne o znaczące skomplikowanie relacji pomiędzy członkami społeczności miejskiej, które wymaga zorganizowania pewnych form życia zbiorowego i publicznego. Wydaje się, że definicja Giediona jest tu znacznie bardziej trafna.

G. Schwarz mówi, że „miasto to osada o określonej wielkości, zwartej zabudowie, która ma zróżnicowaną strukturę przestrzenną dzielnic, poziom życia miejskiego i znaczny stopień

<sup>92</sup> Stanisław Gorzuchowski (1899–1948), polski geograf, profesor uniwersytetów Warszawskiego i Łódzkiego (przyp. red.).

<sup>93</sup> Maximilien Joseph Sorre (1880–1962), francuski geograf ludności i osadnictwa (przyp. red.).

centralności<sup>94</sup>. W definicji tej występują elementy znane nam już z wcześniejszych opisów, takie jak koncentracja („zwarta zabudowa”) czy zróżnicowanie, jednakże mają one swoją specyfikę. Schwarzwald podkreśla przede wszystkim fizjonomiczny aspekt zróżnicowania, przejawiający się różną strukturą przestrzenną poszczególnych części miasta, które to zróżnicowanie jest w dużej mierze konsekwencją zróżnicowania rodzajów działalności mieszkańców miast. Można powiedzieć, że w omawianej definicji zróżnicowanie opisywane jest poprzez fizjonomię miasta, a nie poprzez cechy społeczności miejskiej, w czym przypomina definicję Williama-Olssona. Pojawia się w definicji Schwarza nowe słowo-klucz – centralność, która była już wprawdzie sygnalizowana we wcześniejszych definicjach, jednak nie była wyrażona tak dobitnie. Ową **centralność** – w nawiązaniu do definicji Sorre’a – można rozumieć jako **punkt ściągający kontakty**. Ten element okaże się bardzo ważny dla hierarchii miast. Nie bardzo jest jasne, co Schwarzwald rozumie pod pojęciem „określonej wielkości” miasta. Czy chodzi mu o wielkość minimalną, czy też raczej o wielkość stałą (co wiązałoby się z trwałością)? Bardzo ważnym elementem (jednakże w ujęciu Schwarza niestety jakby tautologicznym) jest ów „poziom życia miejskiego”, który zapewne należy najbardziej kojarzyć ze **specyficznym stylem życia**, odrębnym od stylu życia wiejskiego. To ważny wątek dotyczący stylu życia wprowadzony do definicji.

Bardzo rozbudowaną definicję podaje K. Dziewoński (1967), według którego: „miasto to historycznie ukształtowany typ osiedla, wyznaczony istnieniem konkretnej społeczności cząstkowej, skoncentrowanej na pewnym obszarze, o odrębnej organizacji uznanej i określonej prawnie oraz wytwarzającej w ramach swej działalności zespół trwałych urządzeń materialnych o specyficznej fizjonomii, którą można uznać za odrębny typ krajobrazu<sup>95</sup>. Tego rodzaju definicja – bardzo rozbudowana i wielowątkowa – poprzez swój brak lapidarności, utrudnia skojarzenie zjawiska z jakąś jedną, określoną cechą. Jednocześnie jednak przywołuje pewne ważne, nowe elementy, dotąd nie pojawiające się w omawianych definicjach. Po pierwsze, pojawia się określenie, że w mieście znajduje się „zespół trwałych urządzeń” – a więc nie tylko budynków, ale także rozmaitych budowli i urządzeń jak mosty, ulice, systemy i obiekty infrastruktury technicznej, porty i wiele innych. Po drugie, specjalną uwagę poświęca się specyficznej społeczności miejskiej. W kilku wcześniejszych definicjach, jak na przykład tych sformułowanych przez Brunhesa i Defontaine’a, Sorre’a czy Schwarza, przytacza się rozmaite cechy stylu życia ludności miejskiej, tu jednak mamy do czynienia z postulatem wyodrębnienia tej społeczności, wytwarzającej wspólnie pewne materialne urządzenia w mieście, w konsekwencji zaś, „stwarzającej” owo miasto. Dla Dziewońskiego ważne jest także prawne uznanie organizacji życia społecznego. Ten warunek można rozumieć dwojako: że zasady życia miejskiego opierają się lub opierały od zarania na wyróżnionych **elementach prawnych**, gdzie indziej nie występujących, oraz że samo istnienie miasta musi zostać potwierdzone prawnie. W tym drugim przypadku definicja miałaby działanie silnie wykluczające, gdyż stale mamy do czynienia z procesem powstawania nowych miast, szczególnie w rozwijających się regionach świata. Z drugiej strony, tam gdzie do uznania osady za miasto potrzebne jest uznanie prawne, obserwuje

---

<sup>94</sup> Definicja przytoczona [za:] Kielczewska-Zaleska (1971, s. 108).

<sup>95</sup> Kazimierz Dziewoński (1910–1994), polski architekt, urbanista i geograf (przyp. red.).

się zjawisko zabiegania przez niektóre osady o taki status, gdy wszystkie inne elementy miasta „są już gotowe” (zatem miasto „realne” poprzedza miasto „formalne”). Jeszcze jeden nowy element podniesiony przez Dziewońskiego to warunek pewnej kulturowej ciągłości – „historycznie ukształtowany typ osiedla”. Jest to pojęcie znacznie szersze niż wymóg trwałości stawiany przez Ratzela czy Sorre’a, gdyż uwzględnia **różnorodność wzorców kulturowych**, jakie mogą ukształtować miasto, a w konsekwencji pewne odrębne cechy fizjonomiczne samego miasta. To ważny wątek poruszany także w znacznie bardziej rozbudowanym zakresie przez innych autorów.

P. George (1956)<sup>96</sup> i G. Chabot (1971) uważają, że nie ma sensu poszukiwać uniwersalnej definicji miasta, pasującej do wszystkich formacji społeczno-gospodarczych i okresów historycznych, zwłaszcza że owo definiowanie odbywa się zawsze z pozycji miasta. P. George w swojej pracy nazwanej, nomen omen, *Miasto* proponuje, by przy próbach konstruowania jakiegokolwiek definicji trzymać się najbardziej prostych pojęć wielkości i wyglądu, które nawzajem się korygują. Uważa, że ważniejsze jest zdefiniowanie miast w poszczególnych formacjach społeczno-gospodarczych niż miasta „abstrakcyjnego” – jako pojęcia i zjawiska o charakterze uniwersalnym. Jego zdaniem rodzaje miast odpowiadają formom skupiania się ludzi i koncentracji funkcji charakterystycznych dla tych formacji. Do podobnego wniosku dochodzą także Beaujeu-Garnier i Chabot, zauważając w *Zarysie geografii miast*, że być może samo pojęcie miasta jest przestarzałe, że trzeba raczej opisywać zjawisko znacznie szersze obejmujące samo miasto i szereg okolicznych miejscowości biorących udział w jego życiu (przypomnijmy, że dzieło to powstawało w latach 60. XX wieku). Twierdzą oni, że miasto „zmienia się, dostosowuje do określonej formy cywilizacyjnej, której jest wyrazem”, a zatem jego „definicja nie może być jednakowa dla wszystkich epok i dla wszystkich krajów”. W konsekwencji – zdaniem tych autorów – miasta należy rozpatrywać na tle ich środowiska i cywilizacji, do której należą. Ta grupa definicji dała zapewne początek próbom poszukiwania nowej formuły opisu miasta, które zaczęło krystalizować się w połowie XX wieku i obecnie znane jest pod różnymi nazwami; od obszaru metropolitalnego, przez miejski obszar funkcjonalny aż do miasta-regionu. Problem dynamicznego rozwoju miast i odpowiadający mu opis będzie przedstawiany w dalszej części pracy.

Jest wreszcie grupa definicji, które całkowicie abstrahują od przestrzennych cech miasta a skupiają się na jego **aspektach kulturowych**. I tak np. Robert E. Park (1925) twierdzi, że „miasto to stan duszy, zbiór obyczajów i tradycji, zachowań i odczuć wytworzonych wokół tych obyczajów i przekazywanych za pomocą tej tradycji”. W tej definicji miasto pokazuje się jako miejsce, gdzie zachowywana jest **ciągłość kulturowa określonej społeczności**. Jeszcze dalej posunął się ten autor w swoim słynnym stwierdzeniu, że tworząc miasto, człowiek stworzył na nowo siebie.

Warto zauważyć, że miasto odznacza się jeszcze jedną bardzo wyrazistą charakterystyką, której jak dotąd nie podniosła żadna z omawianych definicji. Ta charakterystyka ma wyraźny związek ze stylem życia, jednakże w wyraźny sposób dotyka także innych aspektów funkcjonowania miasta. Miasto można mianowicie nazwać **kulturą czasu** (w odróżnieniu

<sup>96</sup> Pierre George (1909–2006), geograf francuski, członek Akademii Nauk Politycznych i Francuskiej Partii Komunistycznej (przyp. red.).

od kultury przestrzeni, która jest zasadniczo domeną wsi). W miastach – co wielu może się wydać paradoksalne – precyzyjne wyczucie przestrzeni jest mniej ważne, za to czas urasta do rangi głównego miernika. Już w najstarszych miastach czas miał szczególną rangę – liczył się w technologii, kalkulacjach handlowych, organizacji, synchronizacji, planowaniu spotkań. Nie jest zatem przypadkiem, że w miastach nawet odległość liczy się jednostkami czasu.

Omówione tu definicje w różny sposób formułują warunki, które spełnić musi osada, aby mogła być uznana za miasto, a co za tym idzie mogą eliminować z tej grupy pewne formy osadnictwa. Wspominano już na przykład o miastach-sypialniach, które nie spełniają wymogu spędzania przeważającej ilości czasu wewnątrz osady. Podobny „zarzut” można podnieść w odniesieniu do miasteczek rybackich. Z kolei osady górnicze nie spełniają warunku zróżnicowania zawodowego ludności a bazy militarne – nawet te liczne i wyposażone w urządzenia o miejskim charakterze – nie spełniają warunku stałości. Działanie najsilniej eliminujące ma oczywiście zgłaszany w niektórych definicjach wymóg prawnego uznania osady za miasto.

Wiele z cech, które wymienione zostały w definicjach towarzyszy miastu od początków jego dziejów, chociaż niektóre z nich ulegają przewartościowaniu, jak na przykład kwestia zagęszczenia i zwartości, w szczególności, jeśli rozumieć tu gęstość zaludnienia czy wielkość wyrażoną zarówno ilością zajmowanego terenu jak i liczbą ludności.

Wydaje się istotne, aby dla zdefiniowania miasta poszukać opisu skoncentrowanego na procesach a nie tylko ich efektach, jak to czynił Arystoteles, wywodząc miasto z pewnych szerszych zjawisk. Dlatego też droga poszukiwania możliwie najtrafniejszej definicji nie dobiegła jeszcze do celu.

W genezie miasta (o czym będzie jeszcze mowa w dalszej części tego rozdziału) ogromną rolę odegrała specjalizacja i podział pracy. Oprócz specjalizacji pracy – która odpowiada rzecz jasna zawartej w definicjach miast różnorodności zawodowej – pojawia się w mieście równie ważna specjalizacja i zróżnicowanie w procesie wymiany dóbr. To ta specjalizacja „jest odpowiedzialna” za wysyłanie wypraw handlowych w dalekie strony, niejednokrotnie (a może nawet najczęściej?) po przedmioty zbytku. Ale zarazem każda specjalizacja to zarazem wybiórczość – selektywność w stosunku do pewnego zbioru ofert. Ta klasa zjawisk jest ważna w wyjaśnianiu istoty miasta, a zwłaszcza jego genezy. Zatem powinna znaleźć swoje miejsce w definicji nie tylko miasta, ale procesu urbanizacji, który prowadzi do powstania miast. Należy w takiej definicji urbanizacji skonfrontować ze sobą zbiory potrzeb i możliwości, uwzględniając kształtowanie się i rozwój, zarówno potrzeb jak i możliwości ich spełnienia. Zauważyć wypada, że konfrontacja tych dwu zbiorów wymaga kontaktów w przestrzeni, zależy więc od wzajemnego usytuowania źródeł, czyli tych, którzy zamierzają zaspokoić swoje potrzeby oraz celów, czyli tego co ma te potrzeby zaspokoić oraz urządzeń, które ów kontakt umożliwiają (w praktyce najczęściej jest to sieć transportowa).

W oparciu o powyższe rozumowanie T. Zipser (1983)<sup>97</sup> skonstruował definicję miasta wywiedzioną z definicji urbanizacji poprzez definicję procesów urbanizacyjnych, który to ciąg rozumowania przedstawiony jest poniżej. Zaczyna się on od określenia pojęcia urbanizacji:

---

<sup>97</sup>Tadeusz Zipser (ur. 1930), polski architekt i urbanista, laureat Honorowej Nagrody SARP, członek honorowy TUP, profesor Politechniki Wrocławskiej (przyp. red.).

„**Urbanizacja** jest to stan zagospodarowania przestrzeni charakteryzujący się uzyskaniem:

a) odpowiedniego stopnia prawdopodobieństwa kontaktów wynikających z przyjętego w danej cywilizacji wiodącego wzorca potrzeb,

b) równowagi rozumianej jako zgodność między liczbą kontaktów optymalną lub możliwą dla danego elementu, a liczbą kontaktów przez niego rzeczywiście realizowanych.”

W pierwszej chwili przedstawiona definicja urbanizacji wydają się nadmiernie skomplikowana. Jednak po dokładnym przestudiowaniu okazuje się jednak tylko precyzyjna. Opisuje urbanizację w kategoriach procesu, który w swoim aspekcie przestrzennym zapewnia optymalną równowagę pomiędzy potrzebami (kształtowanymi przez system cywilizacyjny) a możliwościami (wynikającymi także z tego systemu). Wymieniony w definicji wzorzec potrzeb jest określony przez charakter elementów, między którymi zachodzi kontakt, a w szczególności przez ich zróżnicowanie, częstotliwość kontaktu, zakres możliwej substytucji lub rezygnacji, zmienność w czasie. Wydaje się oczywiste, że sama ilość elementów jest znaczna, co w konsekwencji od razu opisuje problem złożoności i różnorodności. Podana definicja urbanizacji nie wiąże bezpośrednio tego pojęcia z wykluczeniem lub ograniczeniem funkcji rolniczych, co było przedmiotem dyskusji w niektórych z poprzednio omawianych definicji. Wydaje się, że tego rodzaju ujęcie jest bardziej uniwersalne bez szkody dla istoty zjawiska, które historycznie łączyło się z separacją większości funkcji nierolniczych oraz ludności z nimi związanej. Wówczas były to jedyne możliwe formy koncentracji takich funkcji.

Jednakże w przyszłości wzorce takie nie muszą obowiązywać, w związku z innymi możliwościami w zakresie infrastruktury kształtującej dostępność, niezależnie od nazwy zjawiska wywodzącej się od miasta. Wystarczy wspomnieć, bardzo w ostatnich latach modny, ruch *urban food*, żeby zdać sobie sprawę z tymczasowości wzorców.

W ślad za tym definicja procesów urbanizacyjnych może brzmieć następująco:

„**Procesy urbanizacji** to procesy przekształcające wyjściowy stan zagospodarowania w kierunku uzyskania stanu lepiej odpowiadającego warunkom określonego prawdopodobieństwa kontaktów oraz równowagi. Motorem zmian składających się na ów proces może być:

- a) modyfikacja wzorca potrzeb,
- b) zmiana możliwego zasięgu kontaktów,
- c) zmiana liczebności elementów układu.”

Ostatni wymieniony czynnik zmienia warunki równowagi lub generuje pewne dodatkowe kontakty, zwłaszcza negatywne, które możemy nazwać także konfliktami.

Wzorzec potrzeb – co jest dla każdego oczywiste – nie jest stały. W średniowieczu ludzie nie poszukiwali odtwarzaczy mp3 z tego prostego powodu, że nie wiedzieli, iż mogą one istnieć. My nie poszukujemy dzisiaj gladiatorów na północnoafrykańskich targach.

Warto także zauważyć, że wzorce potrzeb mogą podlegać zjawiskom dyfuzji, tworząc swoiste „zapotrzebowanie na urbanizację”, które można określić mianem „urbanizacji postaw”. Polega to na przykład na zmianie stylu życia zanim jeszcze nastąpią rzeczywiste modyfikacje struktury zagospodarowania przestrzennego.

Zmiana liczebności elementów oznaczać może rozwój demograficzny a także sprzężone pośrednio ze wzorcem potrzeb zmiany w strukturze gospodarki.

Można zatem spróbować sformułować definicję określającą na gruncie systemowym istotę miasta. Wyprowadza ona miasto jako produkt procesu urbanizacji:

„Miasto jest to system funkcji, instytucji i odpowiadających im trwałych urządzeń materialnych, powstały jako efekt dążeń do uzyskania stanu równowagi przy określonym poziomie selektywności potrzeb i ustalonym układzie wzajemnej dostępności przestrzennej. W zakres potrzeb wchodzi zbiory potrzeb ogółu społeczeństwa danego terytorium, potrzeb obiektywnych i subiektywnych (związanych z danym typem kulturowym historycznie ugruntowanym) oraz potrzeb wtórnych, związanych z egzystencją instytucji i urządzeń powołanych do zaspokojenia potrzeb człowieka.”

Sam autor tej konstrukcji zauważa, że wprowadzie takiemu brzmieniu definicji miasta można zarzucić zbyt dużą ogólnikowość (Zipser, 1983), jednakże wydaje się, że ujmując ją samo sedno zjawiska i mimo swej ogólności, oddaje dobrze to, co w historii i dziś nazywamy miastem. Technicznie owa definicja nawiązuje do sposobu, w jaki Arystoteles wywiódł swoją – poprzez poszukiwanie procesu, jaki doprowadził do ukształtowania się tej formy osadniczej.

Pytanie, czy tak szeroka i ogólna definicja nie obejmuje także wsi lub innych osad (np. osad turystycznych, które nie są wsiami, ale nie mają także charakteru miasta, czy podmiejskich osiedli mieszkaniowych)? Otóż, dopóty dopóki wieś lub inne osady będą potrzebować miasta do spełnienia pełnego repertuaru swoich potrzeb i jak długo przynajmniej niektóre miasta będą opierać część swej egzystencji na związkach z okolicznymi osadami definicja ta nie obejmuje żadnych osad poza miastami.

Ostatnia z przedstawionych definicji opiera się na założeniu, że miasto jest koniecznym wytworem ewolucji potrzeb społeczeństwa jako prawdopodobnie najlepsza – a może nawet jedyna – przestrzenna forma systemu instrumentów zaspokajających większość tych potrzeb. W takim przypadku, po pierwsze, przyjmuje się istnienie mechanizmu tworzącego miasto pod naciskiem warunków systemu potrzeb, natomiast, po drugie, miasto przestaje być czymś szczególnym. W pewnym sensie upraszcza to problem definiowania, bo wyjaśnia dlaczego miasta są tak zróżnicowane nie tylko w skali historycznej, ale również w tym, że obrazy miasta malowane przez różne definicje nie pokrywają się. Oba te fakty mogą być tłumaczone zróżnicowaniem systemu potrzeb (lub jego fragmentu), któremu służą poszczególne miasta. W takim świetle cała sieć osadnicza staje się jednością, której część stanowią – w sposób naturalny ale i konieczny – miasta.

### 4.3. STRUKTURA MIASTA

Struktura miasta, podobnie jak definicja, może obejmować dowolny w zasadzie aspekt funkcjonowania miasta, jednakże nie ulega wątpliwości, że wszystkie je łączy przestrzeń. Definicja struktury miasta, podobnie jak definicja samego miasta, może odnosić się do wielu różnych aspektów jej ukształtowania i funkcjonowania. Zawsze trzeba mieć na uwadze wydawałoby się oczywisty fakt, że ludzie, aktywności, urządzenia, interakcje znajdują się lub zachodzą w konkretnej przestrzeni tworzącej ramy miejskiego życia. Dlatego wymiar przestrzenny struktury miasta ma charakter fundamentalny i z pewnością wpływa na wszystkie pozostałe.

Wydaje się, że na **strukturę miasta** w takim rozumieniu (Mironowicz, Ossowicz, 1998) składają się dwa zasadnicze elementy:

- struktura funkcjonalno-przestrzenna;
- układ przestrzenny, który możemy także nazwać fizjonomią czy kompozycją przestrzenną miasta, czyli fizyczny wygląd miasta kształtujący pewien charakterystyczny, odrębny krajobraz.

Gdyby pokusić się o proste porównanie: struktura funkcjonalno-przestrzenna opisuje „jak miasto działa”, kompozycja przestrzenna natomiast „jak miasto wygląda”.

#### 4.3.1.      **Struktura funkcjonalno-przestrzenna**

Struktura funkcjonalno-przestrzenna to, z jednej strony, abstrakcyjny porządek, z drugiej zaś, konkretna, fizyczna infrastruktura. Składają się bowiem na nią:

- ułożenie poszczególnych części miasta względem siebie oraz
- sieci, które umożliwiają kontakty pomiędzy poszczególnymi owymi częściami.

Warto zauważyć, że w żaden sposób nie mówimy tu jak należy owe części ułożyć ani nawet czym w istocie te części są i jak je wyróżniać, mówimy tylko, że na strukturę składa się porządek poszczególnych części miasta. Innymi słowy, trudno fizycznie zlokalizować ten porządek, chociaż niewątpliwie ma on charakter przestrzenny. Ułożenie poszczególnych części miasta względem siebie ma fundamentalne znaczenie dla jego funkcjonowania, może sprzyjać rozwojowi rozmaitych aktywności lub generować konflikty między nimi. Jednakże, aby w ogóle umożliwić jakiegokolwiek funkcjonowanie, należy zapewnić powiązania pomiędzy tymi częściami. Ten system, stanowiący „krwioobieg” miasta, spinający w całość poszczególne jego części ma bardzo czytelną i wyrazistą formę przestrzenną – jest to przede wszystkim układ transportowy zapewniający dostępność oraz pozostałe liniowe elementy infrastruktury technicznej odpowiedzialne za przepływy różnego rodzaju.

Porządek i sieci są wzajemnie zdeterminowane, jednak nie panuje między nimi relacja nadrzędności/podrzędności. Innymi słowy: oba elementy są równie ważne. Gdyby poszczególne części miasta nie wymagały do kontaktu między sobą sieci – to planowanie w ogóle nie byłoby potrzebne (bo w takiej sytuacji każda z części byłaby poniekąd „samowystarczalna” i niezależna od innych, co oczywiście nie ma miejsca w żadnej strukturze miejskiej), a porządek nie miałby większego znaczenia (lub inaczej – każdy porządek byłby równie „dobry”). W tym sensie zarówno ułożenie poszczególnych części miasta determinuje rozplanowanie sieci, jak i układ sieci (w tym w szczególności dostępności) determinuje rozmieszczenie poszczególnych części miasta. Ten układ jest dynamiczny i odzwierciedla zmiany, jakie stale zachodzą w miastach.

Powstaje pytanie, czym w istocie mogą być owe „części” miasta? Odpowiedź na to pytanie wcale nie jest prosta. Wyróżnienie owych części zdeterminuje sposób, w jaki postrzegamy, opisujemy i rozumiemy miasto a w konsekwencji zdeterminuje nasze diagnozy i oceny oraz prognozy i decyzje dotyczące przyszłego rozwoju. Bardzo istotne jest, aby zdawać sobie sprawę, że nie ma jednego, „idealnego” sposobu wyróżniania tych części. Innymi słowy jest

wiele „warstw” miasta, które będą determinować definiowanie i wyróżnianie tych części (Mironowicz, Ossowicz, 1998).

Dla przykładu, możemy postrzegać miasto jako:

- układ terenów zabudowanych i otwartych;
- układ dzielnic i/lub osiedli;
- układ terenów oferujących miejsca zamieszkania i miejsca pracy (tu możemy dodatkowo dokonywać dowolnych komplikacji układu);
- układ miejsc centralnych (warto zauważyć, że tak wyróżniona struktura będzie składać się raczej z punktów niż z powierzchni);
- układ terenów uwarunkowanych środowiskowo i zielonych;
- układ obszarów wartości kulturowych;
- układ obszarów, dla których prowadzi się odrębne polityki przestrzenne (np. układ terenów usług publicznych różnego rodzaju);
- układ obszarów wdrażania projektów urbanistycznych o różnym charakterze;
- układ odrębnych struktur (zespołów urbanistycznych) zdefiniowanych ze względu na rozmaite kryteria;
- oraz wiele innych.

Należy zatem przede wszystkim sobie zdawać sprawę, że nie istnieje żadna skończona lista „warstw”, które składają się na cały obraz miasta. Co więcej, miasta mogą mieć pewien własny profil tychże „warstw”. Dla przykładu, w mieście wyspecjalizowanym w działalności akademickiej (jak na przykład Heidelberg czy Oxford) układ terenów uniwersyteckich może mieć fundamentalne znaczenie, podczas gdy nie będzie on specjalnie widoczny (lub będzie wręcz nieobecny) w miastach o silnym profilu turystycznym (jak na przykład Chamonix czy Trogir).

W wielu wypadkach sama definicja może prowadzić do dalszego rozwarstwienia i tak już wielu możliwych warstw. Na przykład sposób definiowania wartości kulturowych będzie determinował ilość warstw, jakie uzyskamy w wyniku wyróżniania obszarów realizujących ten opis. Mogą to być chronione prawnie zabytki, rozmaite rodzaje obiektów budowlanych odznaczającymi się wartościami kulturowymi definiowanymi według rozmaitych kryteriów (co daje dodatkowo sporą ilość możliwych wariacji), obszary wdrożeń polityk w odniesieniu do tego zagadnienia, obszary rewitalizacji urbanistycznej itd.

Teoretycznie, warstwy mogą mieć charakter opisowy (co implikuje, że mają lub starają się mieć charakter obiektywny) lub planistyczny (co implikuje, że opisują pewną wizję przyszłości a zatem mają charakter polityczny). Jednakże opis nie jest wcale obiektywny. Wynika on z doktryny urbanistycznej, jaką akceptuje badacz.

Doktryny planistyczne określające odpowiedniość zagospodarowania do położenia w strukturze funkcjonalno-przestrzennej są w swojej większej części (o ile nie w całości) subiektywne i dodatkowo zmieniają się w czasie (Lorens, Mironowicz, Ossowicz, 2005; Mironowicz, Ossowicz, 2005). Jeszcze nie tak dawno uważano (nie tylko w Polsce, ale w wielu krajach w Europie i na świecie) w środowiskach planistów, urbanistów i architektów dość powszechnie, że dzielnice XIX-wiecznej, kamienicowej zabudowy mieszkaniowej w układzie obrzeżnym to obszary zdegradowane, skazane na wymarcie i wymagające przekształcenia. Uważano, że stanowią zagrożenie dla zdrowia mieszkańców ze względu na brak światła, świeżego powie-



trza, współczesnych udogodnień technicznych zapewniających odpowiedni poziom higieny, brak zieleni. Uważano, że należy je zastąpić nowoczesnymi blokami mieszkalnymi o układzie swobodnym, które – zdaniem reformatorów – wszystkie te niedobory likwidowały oferując zdrowy i odpowiadający wyzwaniom współczesności styl życia. W niektórych miastach ten proces nawet częściowo nastąpił. Zmieniła się jednak doktryna planistyczna, dzielnice zabudowy XIX-wiecznej okazały się ważne jako nośniki pewnych wartości moralnych, kompozycyjnych, historycznych. I nagle okazało się, że to nie dzielnice XIX-wiecznej zabudowy mieszkaniowej są obszarami degradacji, ale przeciwnie – blokowiska, które miały je zastąpić. Dzisiaj w wielu miastach obserwujemy powstawanie ruchów profesjonalnych i społecznych promujących wartości zabudowy modernistycznej, także tej powstałej w czasach realnego socjalizmu. Historia doktryn po raz kolejny zatacza koło. Nie ulega zatem wątpliwości, że warstwa wartości kulturowych wyglądałaby różnie, gdyby sporządzono ją w połowie XIX wieku, na początku wieku XX, w połowie XX wieku...

Przytoczony brak obiektywizmu można nawet rozciągnąć na dane statystyczne, gdyż sam podział terenu (konieczny dla agregacji danych) będzie wpływał na wynik. Wywód ten nie ma na celu krytyki owego stanu, lecz podkreślenie, że opis miasta poprzez wyróżnienie części, z jakich się składa ma zawsze charakter subiektywny, chociaż rzecz jasna staramy się go obiektywizować chociażby poprzez przyjętą metodologię czy miary.

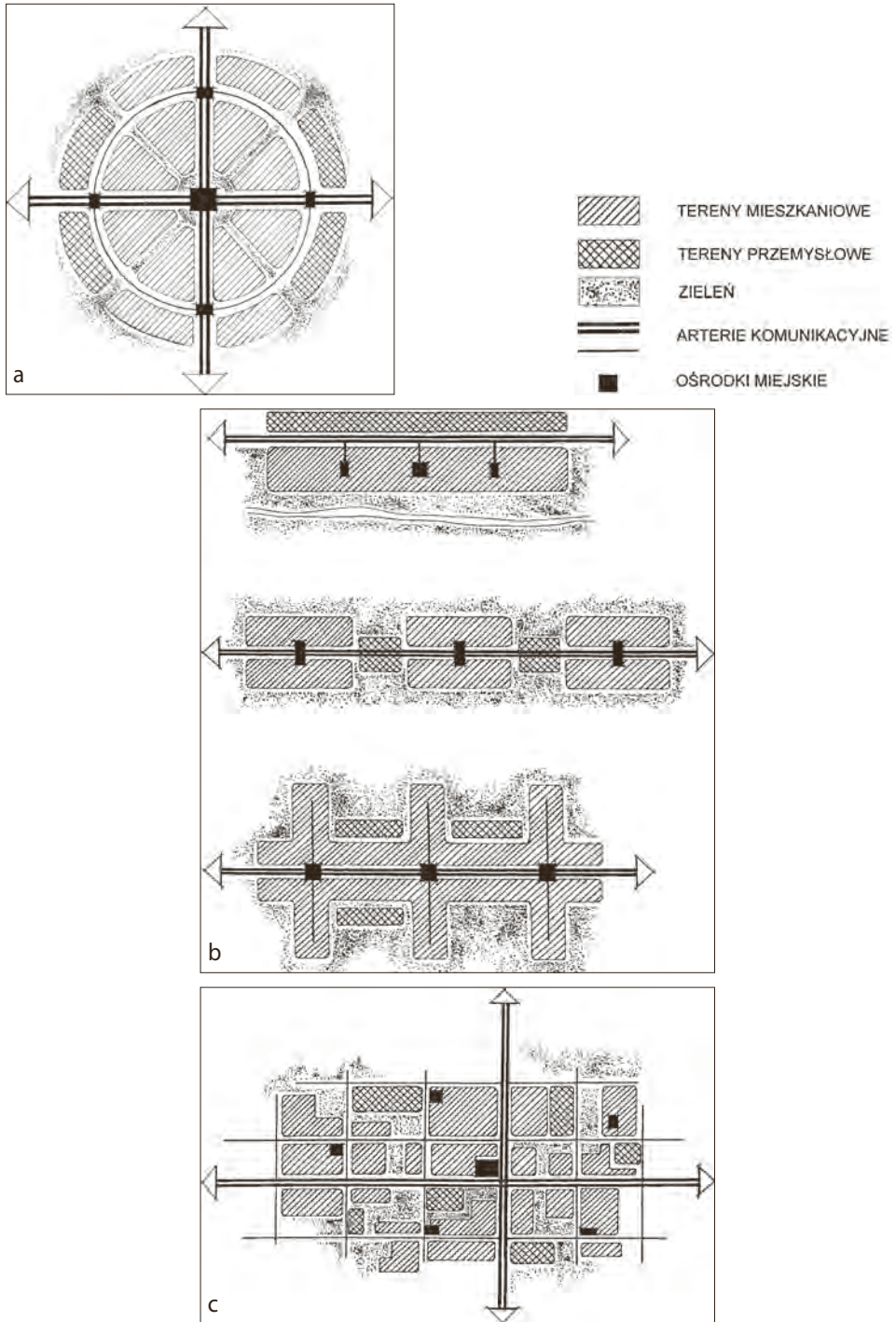
Ta sama charakterystyka odnosi się do sieci. Ich występowanie jest oczywiście obiektywną rzeczywistością dodatkowo umiejscowioną w konkretnej, realnej, fizycznej przestrzeni, jednak już diagnoza ich funkcjonowania, efektywności i użyteczności oczywiście traci swój bezdyskusyjnie obiektywny wymiar. Jeszcze bardziej subiektywny charakter, zależny zarówno od przyjętej doktryny jak i narzędzi, będzie miała warstwa planistyczna (np. które części miasta należy silniej ze sobą powiązać i jakich użyć do tego środków).

#### 4.3.2. Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej

Klasyczna literatura przedmiotu (Czarnecki, 1965; Korcelli, 1974; Ostrowski 1975, 1996) opisuje trzy schematy struktur funkcjonalno-przestrzennych:

- koncentryczno-promienisty,
- pasmowy,
- szachownicowy, zwany także sieciowym.

Bardzo silnie podkreślić należy, że **schemat struktury funkcjonalno-przestrzennej nie jest planem miasta, lecz pokazuje sposób, w jaki miasto „działa”**. W szczególności schemat struktury nie odzwierciedla układu transportowego miasta. Oczywiście, istnieją pewne statystyczne zależności dotyczące układu sieci transportowej w ramach poszczególnych struktur, jednakże sieci te nie są zdeterminowane co do kształtu. Dodatkowo ważne jest, aby rozumieć, że nie odnosi się on do struktur lokalnych występujących w mieście, ale do miasta jako całości. Innymi słowy, występowanie regularnej, prostokątnej sieci ulic w jakiegokolwiek części miasta nie determinuje w żaden sposób schematu szachownicowego. Jeszcze jedno ważne stwierdzenie dotyczy ewolucji struktury miejskiej. Miasta powstałe na bazie jednego schematu mogą wraz z rozwojem przestrzennym adaptować inny schemat.



Ryc. 16. Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej: (a) koncentryczno-promienisty, (b) pasmowy, (c) szachownicowy zwany także sieciowym (oprac. Izabela Burda).

Istotne jest także, że schemat struktury miasta można zidentyfikować niezależnie od tego, czy miasto zostało „zaplanowane” czy też nie. Dyskusja o granicach możliwej interwencji w kształtowanie struktur miejskich jest przedmiotem szerszych rozważań w innej części tej publikacji (zobacz rozdział 11).

**Schemat koncentryczno-promienisty** jest najbardziej „naturalny” czy „organiczny”. O ile nie występują żadne istotne przeszkody topograficzne, prawne czy ekonomiczne, miasta zazwyczaj rozwijają się zgodnie z logiką tego schematu, który zakłada addytywny przyrost tkanki. Schemat ten jest charakterystyczny zarówno dla spontanicznego jak i planowego rozwoju. Ów przyrost „masy urbanistycznej” może mieć rozmaite wariacje (Ostrowski, 1975):

- układ gwiazdzisty, tworzony przez rozwój wzdłuż ważniejszych osi transportowych;
- układ satelitarny, wykorzystujący lokalne koncentracje dla budowy większej struktury;
- układ promienisto-obwodowy, reprezentowany przez addytywny rozwój istniejących struktur we wszystkich dostępnych kierunkach.

Charakterystyczną cechą tego układu jest **punktowość** „generatorów” rozwoju. Tkanka miejska koncentruje się wokół pewnych specyficznych punktów, które organizują całą strukturę.

Literatura przedmiotu często przywołuje model stref koncentrycznych (*concentric zone model*) Burgessa (Park, Burgess, McKenzie, 1925) i tzw. model sektorowy lub klinowy (*sectoral model*) Hoyta (1939); oba sporządzone w związku z rozrostem Chicago, jako specjalne rodzaje układów struktury funkcjonalno-przestrzennej. Są one jednak bardzo typowymi przykładami występującego powszechnie znacznie wcześniej schematu koncentryczno-promienistego i w istocie nie wnoszą specjalnie nic nowego do wiedzy o funkcjonowaniu miast rozwijających się zgodnie z logiką tego wzorca. Oczywiście oba modele pogłębiają opis działania Chicago.

Jest zresztą charakterystyczne, że postrzeganie tego samego miasta tak bardzo różni się w obu prezentowanych modelach. Socjolog (Burgess) skupia się na mieszkańcach i różnicach społecznych, natomiast ekonomista (Hoyt) widzi głównie problematykę stref rozwojowych. Ten klasyczny przykład doskonale egzemplifikuje dwa wcześniej zaanonsowane problemy. Po pierwsze, nie istnieje jedyny, obiektywny opis rzeczywistości miejskiej – każdy z badaczy widzi inną „warstwę”. Nie można o żadnym modelu powiedzieć, że jest „poprawny” lub „błędny”. Oba są komplementarne, opisują po prostu inną rzeczywistość w tej samej przestrzeni. Po drugie, pokazuje, że sieć transportowa może być niezależna od schematu struktury funkcjonalno-przestrzennej. W Chicago mamy do czynienia z perfekcyjnie regularną prostokątną siecią ulic, jednakże sposób działania miasta wskazuje, że schemat jego struktury funkcjonalno-przestrzennej ma charakter koncentryczno-promienisty.

Istnieć jeszcze trzeci, „klasyczny” model wyrosły z amerykańskich doświadczeń – tzw. model wielordzeniowy (*multiple nuclei model*) Harrisa i Ullmana (1965) opublikowany w artykule *The Nature of Cities*, jednakże i on nie wnosi nic specjalnie nowego do wiedzy o schematach struktury funkcjonalno-przestrzennej miast. Stwierdzenie, że miasta mają naturę policentryczną było już w momencie publikacji raczej oczywiste, a fakt, że poszczególne centra różnią się masą, charakterem i zasięgiem oddziaływania także wiele nie wnosi do wiedzy o funkcjonowaniu struktur miejskich. Oczywiście model daje szereg szczegółowych spostrzeżeń dotyczących powiązań pomiędzy poszczególnymi częściami miasta, wśród których można znaleźć struktury o bardzo wyraźnie amerykańskiej specyfice (np. dzielnice

mieszkalne rozmaitych klas społecznych). Jeżeli chodzi o powiązania tego modelu ze schematami struktury funkcjonalno-przestrzennej, to nie ma tu specjalnej relacji – każdy z trzech schematów zawiera koncepcję policentryczności.

**Schemat pasmowy** powstaje zazwyczaj w wyniku szczególnych uwarunkowań, najczęściej o charakterze topograficznym. Wąska górską dolina, estuarium rzeki, linia brzegowa morza są możliwymi czynnikami sprzyjającymi wykształcaniu się takiej struktury. Jego charakterystyczną cechą jest to, że w miejscu punktów koncentrujących tkankę występują **osie**. Ukształtowanie wymuszone przez czynniki zewnętrzne, które generuje mniej kompaktową, a zatem teoretycznie mniej wydajną w sensie powiązań strukturę, jednocześnie zawiera w sobie rozwiązanie tego problemu – bardzo wyraźną linearność punktów koncentracji, który to układ zwiększa zasadniczo ich dostępność. Oczywiście powinno być, że najważniejsza oś skupiająca „generatory” miejskiej tkanki wcale nie musi być linią prostą, przeciwnie, zazwyczaj wcale nie przyjmuje takiego regularnego kształtu. Jednakże sam schemat wyraźnie preferuje „kręgosłup” – oś organizującą funkcjonowanie miasta. Także i układ pasmowy, podobnie jak koncentryczno-promienisty, ma swoje charakterystyczne warianty, do których zalicza się przede wszystkim:

- układ równoległy, w którym oś – kręgosłup spina różne części położone po obu jej stronach;
- układ szeregowy, w którym poszczególne części „nanizane” są na główną oś, narastając wokół punktów koncentracji usytuowanych na tej osi;
- układ grzebieniowy, w którym następuje rozwój pasm poprzecznych do głównej osi.

Wymienione warianty mają przede wszystkim charakter porządkujący, powstały na podstawie obserwacji istniejących struktur. W wielu tekstach urbanistycznych wskazuje się, że schemat pasmowy jest „nienaturalny” i powstał, a nawet został niejako „wymuszony”, jako koncept oparty na rozwoju środków transportu. Trudno się z takim twierdzeniem zgodzić. Genua wciśnięta w wąski pas pomiędzy morzem a górami czy Grenoble rozciągające się w stonkowo wąskich dolinach są tego najlepszymi przykładami. Być może warto zauważyć, że miasta odznaczające się pasmowym schematem struktury funkcjonalno-przestrzennej mają zazwyczaj bardziej „płaską” strukturę centrów. Innymi słowy, że hierarchia poszczególnych punktów nie jest tak silnie zaznaczona jak w miastach o schemacie koncentryczno-promienistym. Jednakże łatwo wskazać kilka znaczących wyjątków od tej reguły.

W tym miejscu warto wyjaśnić związki pomiędzy schematem pasmowym struktury funkcjonalno-przestrzennej a tak zwanym „miastem linearnym” czy „liniowym”. W wielu tekstach można znaleźć kompletnie błędne twierdzenie, że *ciudad lineal* zostało zaprojektowane przez Arturo Sorię y Matę, madryckiego dziennikarza, w 1882 roku jako zupełnie nowy koncept kształtowania struktury miasta w oparciu o silne osie transportowe<sup>98</sup>. Nic błędniejszego. Soria y Mata zaproponował projekt niewielkiej skali, którego celem było powiązanie odseparowanych od siebie części rozrastających się gwałtownie miast lub też odrębnych miast, o ile położone są w bliskim sąsiedztwie. Takie rozumienie konceptu potwierdził sam autor w 1892 roku, wspominając, że kompania tramwajowa mogłaby się przyczynić do powstania ringu osiedli linearnych otaczających Madryt. Innymi słowy, Soria y Mata nigdy nie myślał

---

<sup>98</sup> Arturo Soria y Mata (1844–1920), hiszpański dziennikarz i urbanista (przyp. red.).

o schemacie struktury funkcjonalno-przestrzennej całego miasta, a jedynie o przedsięwzięciu poprawiającym lokalne rozwiązania (Doxiadis, 2004).

Ostatni wreszcie schemat – **szachownicowy** lub **sieciowy** – ma strukturę przypominającą tabliczkę czekolady. Jego addytywny przyrost we wszystkich kierunkach jest jednak nieco odmiennego rodzaju niż ma to miejsce w przypadku schematu koncentryczno-promienistego. Nie ma tu bowiem jednego, najważniejszego „jądra”, generatora produkującego przyrost tkanki miejskiej a raczej sieć takich generatorów. W pierwszej chwili może wydawać się, że miasto o sieciowym schemacie struktury funkcjonalno-przestrzennej musi zostać zaplanowane, jednak można znaleźć co najmniej kilka dobrych przykładów bardziej spontanicznego rozwoju takich struktur, szczególnie powstałych w wyniku połączenia odrębnych miejscowości w jeden organizm. Oczywiście najbardziej spektakularne przykłady struktur sieciowych mają skalę wręcz regionalną – jak na przykład na południowym zachodzie Stanów Zjednoczonych. Najbardziej oczywistym przykładem miast o sieciowym schemacie struktury funkcjonalno-przestrzennej są prawdopodobnie starożytne miasta greckie, jednak nie ze względu na swój rygorystyczny hippodamejski porządek geometryczny<sup>99</sup>, ale poprzez rozproszenie ważnych dla kształtowania struktury centrów (odrębne centrum handlowe, kultowe, polityczne, życia obywatelskiego etc.). To właśnie ten układ generatorów nadawał sieciowy charakter miastu, nie zaś plan ulic.

### 4.3.3. Kompozycja miasta

Nie sposób nie zauważyć, że kompozycja miasta ma silny związek z jego strukturą funkcjonalno-przestrzenną, jednakże ma jeszcze dodatkowy wymiar, który nadaje tejże strukturze indywidualny rys i charakter. Bez kompozycji przestrzennej, bez fizjonomii struktura miejska nie może być uznana za pełną. Problem jednak stanowi metodologia opisu, badania, projektowania i planowania tego podsystemu.

Przestrzeń ukształtowana przez człowieka niesie w sobie rozmaite treści i przesłania przekazywane za pomocą specyficznego dla niej języka. Jest ona odbierana na różnych poziomach – od intelektualnego zrozumienia do emocjonalnego wrażenia. Percepcja układów przestrzennych zależy, jak się wydaje, nie tylko od osobistej wrażliwości, wiedzy i uwagi odbiorcy ale także od rodzaju i siły środków, z pomocą których przekazywane jest przesłanie. Niektóre układy przestrzenne oddziałują z taką precyzją, że niezależnie od rodzaju odbiorcy wywołują podobne wrażenia, skojarzenia i odczucia. Dla przykładu, siedziby władz zawsze charakteryzują się reprezentacyjnością, a nawet pompatycznością, symbolizując siłę, powagę i godność niezależnie od tego czy są to cechy władcy absolutnego czy wyraz dążeń całego społeczeństwa reprezentowanego przez swoich, demokratycznie wybranych przedstawicieli. Z drugiej strony, te same układy przestrzenne mogą być odczytywane i oceniane bardzo rozmaicie w zależności od cech odbiorcy i kręgu kulturowego, do którego należy. Potrzebują wtedy „klucza” objaśniającego znaczenia.

<sup>99</sup>System pyrzypisywany Hippodamosowi z Miletu (510–443 p.n.e.), myślicielowi greckiemu, autorowi traktatu o ukształtowaniu polis – miasta (przyp. red.).

Kompozycja przestrzenna jest najczęściej oceniana bardzo subiektywnie, emocjonalnie. Opisy podróżników, turystów i urbanistów pełne są zachwyty nad słynnymi, by nie powiedzieć ikonicznymi, elementami miejskiego krajobrazu – czy będą to paryskie bulwary, malownicze zaułki Florencji, kanały Amsterdamu czy skwery Londynu. Ocenie podlegają zatem rozmaicie ukształtowane układy przestrzenne, operujące różnymi środkami i zawierającymi odmienne przesłania. Także wśród profesjonalistów brak jest wspólnego języka pozwalającego na analizę sposobów oddziaływania układów przestrzennych.

Najczęściej przywoływane są cechy stylistyczne układu, lecz te często bywają nieporównywalne; każdy styl ma przecież swoją odmienną logikę, środki ekspresji i cele. Pewną wspólną płaszczyznę tworzyć może jedynie nasycenie cechami stylistycznymi poszczególnych struktur, lecz nadal występują trudności przy próbie porównywania układów operujących odmiennymi stylistykami. Z tych samych przyczyn nie sprawdza się również analiza kompozycji urbanistycznej w aspekcie historycznym. Brak jest takiej konstrukcji teoretycznej, która pozwalałaby nie tylko na opis stanu struktury, ale także na sposoby, jakimi oddziałuje ona na odbiorców.

Powszechnie znana jest metoda, jaką opisał Kevin Lynch (1960) w swoim niewielkim, choć bardzo znaczącym *Image of the City*. Jego analiza, na którą składa się pięć elementów: sieci, granice, powierzchnie/obszary, punkty i punkty orientacyjne (*paths, edges, districts, nodes, landmarks*) ma jednak dwie poważne wady. Po pierwsze, opiera się na analizie czysto wizualnej, pomija zatem związki pomiędzy odbiorcą a układem odnoszące się do całego systemu znaczeń, jakie analizowany układ transmituje. Po drugie zaś, nie wydaje się nadzwyczajnie konsekwentna metodologicznie. Cztery spośród pięciu elementów rzeczywiście mogą stanowić rodzaj bazowych składowych komponentów, jednak w tej sytuacji obszary (*districts*) nie bardzo pasują do reszty, gdyż zgodnie nawet z samym opisem Lyncha są budowane przez pozostałe elementy. Ponadto, za metodologią Lyncha nie stoi głębsza teoria, która pozwoliłaby udoskonalać zastosowane narzędzia oraz uzasadniać i interpretować wyniki analiz.

Poszukiwana podstawa analizy kompozycji układu przestrzennego powinna się opierać o jej własne cechy, bez uwzględniania jakichkolwiek innych elementów. Dobrą analogią będzie tu sposób i siła oddziaływania dzieła literackiego. Czytelnik może oceniać dzieło literackie samo w sobie, bez uwzględniania takich czynników, jak np. w jakiej epoce żył i kim był autor, jaki styl narracji był w tym czasie charakterystyczny itd. Czytelnik może w ogóle nie wiedzieć kim był autor i pomimo to odebrać przesłanie zawarte na kartach książki i mieć ukształtowany stosunek do treści i formy tego przesłania. *Boska Komedia* oddziałuje niezależnie od tego czy wiadomo czytelnikowi kim był Dante, jaka była sytuacja polityczna we Włoszech w jego czasach, jakie były koleje jego życia i jaki jest jego wkład w rozwój literatury europejskiej.

Wydaje się oczywiste, że także i układy przestrzenne oddziałują na odbiorcę w podobny sposób. Budzą zachwyty, kontrowersje czy wywołują przygnębienie u odbiorców niezależnie od tego, czy odbiorcy rozpoznają epokę, w jakiej powstały, kto jest ich twórcą czy jakich technicznych metod użyto przy ich wznoszeniu. Wydaje się zatem oczywiste, że istnieją takie sposoby oddziaływania układów przestrzennych, które zależą tylko lub przede wszystkim od ich ukształtowania, czyli kompozycji. Teoria i metoda analizy kompozycyjnej pozwalającej sobie poradzić z tym zadaniem (Mironowicz, Ossowicz, 1997; Mironowicz, Ossowicz, 2005)

oparta na teorii komunikacji nie jest przedmiotem tej pracy, choć jest istotna dla samego zrozumienia fizjonomii miasta.

W tym miejscu ważniejsze jest jedynie przypomnienie, że fundamentalnym przedmiotem analizy jest, w rozumieniu opisywanej metodologii, zespół kompozycyjny, czyli jednostka przestrzenna wyróżniająca się z otoczenia poprzez „granice, układ geometryczny, tworzywo” i układ wewnętrznej „hierarchii”. To, co dla miasta jest może nawet istotniejsze, to fakt, w jaki sposób poszczególne zespoły ze sobą współdziałają, gdyż sposób powiązania odrębnych elementów kształtuje metapoziom postrzegania miasta.

Jak się wydaje, można wyróżnić osiem podstawowych typów relacji (Mironowicz, Osso-wicz, 1997), w jakie wchodzi z sobą zespoły kompozycyjne.

Pierwszą z nich jest **relacja tła**. Polega ona na tym, że zespół kompozycyjny znajduje się całkowicie wewnątrz innego zespołu, jest w nim jakby „zanurzony”. Oba zespoły kompozycyjne cechuje zupełnie niezależne ukształtowanie. Najbardziej charakterystyczny jest taki układ dla parków czy zespołów pałacowych lub fabrycznych zanurzonych w strukturze miejskiej. Jednak można także znaleźć przykłady takich relacji w spontanicznie rozrastającej się tkance miejskiej otaczającej wcześniejsze struktury lub w przekształcanych terenach wcześniej wyizolowanych ze struktury przestrzennej miasta, jak na przykład duże zespoły przemysłowe czy porty.

Innym typem jest **relacja izolacji**. Dotyczy ona takiej sytuacji, kiedy zespoły kompozycyjne pozostają niezależne. Istotą powiązania pomiędzy nimi jest wykorzystanie elementu, który je harmonijnie lub neutralnie dzieli.

Zarówno relacja tła jak i relacja izolacji mogą powstać jako wynik świadomej decyzji planistycznej jak i wskutek spontanicznego rozwoju struktur miejskich.

Trzeci typ powiązań polega na **sklejeniu po dopasowaniu** elementów sąsiadujących zespołów kompozycyjnych. Jest to relacja, która powstaje wskutek świadomej decyzji o kontynuacji i harmonizacji struktur przestrzennych. Wydaje się, że najbardziej czytelnym rodzajem sklejenia jest linia łącząca taką samą ilość elementów sąsiadujących zespołów. Linia sklejenia staje się w ten sposób integralnym elementem wszystkich łączonych zespołów. Taka praktyka kontynuacji jest bardzo powszechna w miastach, szczególnie w strukturach, których układ geometryczny opiera się na liniach. W przypadku, kiedy niemożliwe jest dopasowanie przy użyciu linii, możliwe są mniej ewidentne, jednak nadal logiczne i harmonijne łączenia zespołów poprzez punkty styczności. To oczywiście implikuje zmianę niektórych konstytuujących elementów w obu zespołach – na przykład układu linii, liczby elementów zbiegających się w jednym punkcie etc. Innymi słowy, w sposób oczywisty wpływa to na zmianę układu geometrycznego. Jest także jasne, podobnie jak w przypadku sklejenia za pomocą linii, że zmieniają się granice zespołów kompozycyjnych. Relacja sklejenia po dopasowaniu powstaje niemal naturalnie wówczas, gdy zagospodarowanie jest kontynuowane. Zazwyczaj wymagania ze strony istniejącej struktury narzucają niejako tę kontynuację nie tylko z przyczyn kompozycyjnych, ale przede wszystkim funkcjonalnych (przedłużanie ulic, ciągów infrastruktury czy zwiększanie terenów zieleni etc).

Zastosowanie **metaelementu** polega na wprowadzeniu takiej składowej, która jednocześnie pasuje do wszystkich łączonych zespołów kompozycyjnych. Wprowadza się taki element wtedy, kiedy zamiarem jest harmonijne połączenie sąsiadujących zespołów kompozycyj-

nych, jednak przy zachowaniu odrębności ich kompozycji. W pewnym sensie operacja taka przypomina układanie różnych typów płytek chodnikowych, które mają pewne elementy wspólne, chociaż niekiedy dość zasadniczo różnią się kształtem. Tego rodzaju relacja raczej nie może powstać spontanicznie, wymaga starannej analizy sąsiadujących struktur oraz przemyślanego konceptu elementu wspólnego.

Piąty typ powiązań pomiędzy zespołami, to relacja typu **superelement**. Polega on na wprowadzeniu nowej, dominującej struktury przestrzennej, która stanie się wspólnym dla wszystkich łączonych zespołów elementem hierarchicznie ważnym. Jest to sytuacja szczególnie często występująca w układach urbanistycznych. Bywa, że rolę takiego superelementu pełnią ważne ciągi ulic, przebiegające przez różne zespoły kompozycyjne i stanowiące ich element wspólny. Niekiedy łączący poszczególne zespoły kompozycyjne superelement ma tak rozbudowaną własną strukturę, że tworzy odrębny superzespół kompozycyjny stanowiący strukturę nadrzędną w stosunku do zespołów, które łączy.

Możliwe są także powiązania pomiędzy zespołami kompozycyjnymi zrealizowane na zasadzie kontrastu. Jednym z takich typów jest **wycięcie** lub **naklejenie** na siebie zespołów o zdecydowanie różniących się układach. Połączenie takie nie jest płynne a jego harmonijność polega właśnie na manifestacyjnym akcentowaniu różnic w miejscach styku zespołów.

Kontrastowym typem powiązania jest także **rozbiecie** sąsiadujących zespołów kompozycyjnych przez układ o innej strukturze. Powiązanie tego typu cechuje duży dynamizm i dramaturgia. Nie dąży się przy zastosowaniu takiego rozwiązania do „złagodzenia” miejsc rozbicia struktury, lecz świadomie się je akcentuje pozostawiając je „poszarpane”, ostre.

Ostatni wreszcie typ powiązania sąsiednich zespołów kompozycyjnych to **nakładanie, zachodzenie**. Jest to relacja najbardziej chyba naturalna, obrazująca proces narastania, narastania się nowych struktur na stare i używania części istniejących już elementów do komponowania nowych zespołów. Niekiedy jest jednak świadomym zabiegiem formalnym wiążącym odrębne zespoły kompozycyjne.

Wszystkie wspomniane relacje o charakterze kontrastowym mogą być zarówno wynikiem świadomych decyzji projektowych jak i spontanicznego rozrostu tkanki miejskiej.

Każda z opisanych ośmiu relacji, a precyzyjniej mówiąc jej jakość, decyduje o spójności obrazu miasta jako całości. Jest wiele miast, które mają logicznie wyodrębniające się zespoły kompozycyjne, jednak nie są one powiązane, co daje w wyniku poczucie braku kontynuacji tkanki miejskiej. Innymi słowy decyduje o odbiorze miasta jako całościowego, przestrzennego bytu.

#### 4.4. PODSUMOWANIE

Istotą struktury miasta jest dwuaspektowość.

Po pierwsze, składa się na nią struktura funkcjonalno-przestrzenna, która jest odpowiedzialna za „fizjologię miasta”, za jego funkcjonowanie. Sama struktura funkcjonalno-przestrzenna też zawiera w sobie dwoistość: abstrakcyjny porządek (ułożenie poszczególnych części miasta względem siebie) i kontakty pomiędzy częściami tworzącymi ten porządek, które reprezentowane są poprzez fizyczne, identyfikowalne w przestrzeni struktury, umożliwiające przepływ (np. drogi, ciągi infrastruktury).



Po drugie, strukturę miasta buduje jego kompozycja przestrzenna, można powiedzieć miejska fizjonomia, która w uzupełnieniu do „fizjologii”, jest odpowiedzialna za „anatomię miasta”. W pierwszej chwili ta składowa wydaje się mniej ważna w stosunku do „fizjologii”, jednak jej znaczenie jest absolutnie równorzędne. Dzieje się tak dlatego, że kompozycja miasta wpływa na percepcję i zachowania ludzi, tworzy ich relacje z otoczeniem, jest niejako odpowiedzialna za tworzenie relacji z ludźmi, bez których – co jest przypomnieniem rzeczy oczywistej – każda struktura urbanistyczna pozostaje tylko zbiorem technicznych urządzeń o miejskim wyglądzie, nie zaś miastem. Dlatego też składowa, która w efekcie wytwarza związki ludzi z fizycznymi strukturami ma tak wielkie znaczenie. Dopiero wytworzenie tych relacji przekształca strukturę miasta w prawdziwe miasto.

Równorzędność obu składowych struktury miasta można zobrazować następującym, może nieco zabawnym, porównaniem. Jeżeli miasto ma doskonałą strukturę kompozycyjną, ale nie ma struktury funkcjonalno-przestrzennej lub innymi słowy ma jedynie „anatomię” a „fizjologia” nie funkcjonuje, to jest to urbanistyczny „nieboszczyk”, który wygląda tak samo jak za życia (anatomia = kompozycja), ale nie zachodzą w nim żadne procesy życiowe (fizjologia nie działa). Znamy zresztą takie przykłady – opuszczone dawne miasta Ameryki Środkowej, które do dzisiaj mają strukturę (nawet całkiem interesującą) są przedmiotem zainteresowania historyków i archeologów, nie zaś urbanistów.

Jeżeli natomiast miasto ma doskonale funkcjonującą „fizjologię” (czyli organizm miejski działa), natomiast jego „anatomia” (czyli wygląd) pozostawia wiele do życzenia, to mamy do czynienia z urbanistycznym „monstrum”. Taki organizm działa, może nawet być dosyć sprawny, jednakże nie jest w stanie być atrakcyjny dla nikogo – użytkowników, klientów, współpracowników... Jak tylko znajdą oni substytut, to porzucą „monstrum” bez większego żalu. W istocie, urbanistyczne „monstra” nie mają przed sobą przyszłości.

Każda ze składowych tworzących strukturę miasta jest skomplikowana sama w sobie. Ich wzajemne relacje dodatkowo wzmagają złożoność miasta i powodują, że zarówno opis jak i zrozumienie funkcjonowania miasta nadal są przedmiotem badań. W zależności od przyjętej metody, preferowanej teorii i akceptowanej urbanistycznej doktryny, zarówno opis jak i (w szczególności!) diagnozy mogą się znacząco różnić. Trzeba także pamiętać, że dostępność narzędzi testujących jest ograniczona, nie istnieje zatem żadna urbanistyczna „prawda ostateczna”, jedynie pilne studiowanie zagadnienia może zbliżyć badaczy do możliwie najbardziej precyzyjnego opisu rzeczywistości i płynących stąd diagnoz.

Zrozumienie funkcjonowania mechanizmów kształtujących strukturę miasta jest ważne nie tylko z przyczyn poznawczych, ale także dla celów planistycznych. Bez tej wiedzy trudno jest podjąć działania zmierzające do poprawy istniejącego stanu. Wyższa jakość pozostaje zaś cały czas głównym celem działań planistycznych, nawet jeżeli zdajemy sobie sprawę z ograniczonych możliwości kontroli i kształtowania przestrzeni.

##### Literatura

- Arnstein S.R., 1969, *A Ladder of Citizen Participation*. „Journal of the American Institute of Planners”, vol. 35 (4).
- Arystoteles, 2004, *Polityka*. PWN, Warszawa.
- Atlas Historyczny PWN*, 2003. PWN, Warszawa (edycja na CD ROM).
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971, *Zarys geografii miast*. PWE, Warszawa.
- Benevolo L., 1995, *Miasto w dziejach Europy*. Wydawnictwo Krag & Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa.
- Berry B.J.L., 1967, *Geography of Market Centres and Retail Distribution*. Prentice Hall, Englewood Cliffs.
- Bieliński P., 1985, *Starożytny Bliski Wschód. Od początków gospodarki rolniczej do wprowadzenia pisma*. PWN, Warszawa.
- Braudel F., 1976, *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*. Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Brunhes J-M., 1956, *La géographie humaine*. P.U.F., Paris.
- Brunhes J J-M., Defontaines P., (red.), 1910, *Géographie humaine*. Abridged Edition, Paris.
- Brezillon M., 1981, *Encyklopedia kultur pradziejowych*. Wyd. Artystyczne i Filmowe, Warszawa.
- Burdett R., Sudjic D., (red.), 2007, *The Endless City*. Phaidon.
- Chase-Dunn Ch., Hall Th. D., 1997, *Rise and Demise: Comparing World-Systems*. Westview Press, Boulder.
- Chadwick G.F., 1966, *A System View of Planning*. „Journal of Town Planning Institute” t. 52, Nr 5.
- Childe G.V., 1950, *The Urban Revolution*. Town Planning Review, XXI.
- Childe G.V., 1958, *The Dawn of European Civilisation*. New York.
- Chmielewski J.M., 2001, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Christaller W., 1933, *Die Zentralen Orte in Suddeutschland*. G. Fisher, Jena.
- Clark C., 1958, *Urban Population Densities*. „Bulletin de Institute Internationale de Statistique” vol. 36.
- Czarnecki W., 1965, *Planowanie miast i osiedli*. T. 1–5. PWN, Warszawa.
- Dembowska Z., 1989, *Planowanie przestrzenne w ujęciu systemowym*. „Biuletyn KPZK PAN”.
- Doxiadis C.A., 1967, *On Linear Cities*. „Town Planning Review” vol 38, no 1. Liverpool University Press.
- Domański R., 1993, *Gospodarka przestrzenna*. PWN, Warszawa.
- Domański R., 1997, *Przestrzenna transformacja gospodarki*. PWN, Warszawa.
- Dziwoński K., 1967, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast*. PWN, Warszawa.
- Dziwoński K., 1972, *Przegląd teorii sieci osadniczej. Elementy teorii planowania przestrzennego*. „Studia KPZK PAN” t. XXX, Warszawa.
- Eco U., 1996, *Nieobecna struktura*. Warszawa.
- Eco U., 1996, *Semiologia dnia codziennego*. Warszawa.
- Feynman R., Leighton R., Sands M., 1974, *Feynmana wykłady z fizyki*. t. 1, cz. 2, PWN, Warszawa.
- George P., 1956, *Miasto*. PWN, Warszawa.
- Giedion S., 1968, *Czas, przestrzeń, architektura. Narodziny nowej tradycji*. PWN, Warszawa.
- Gould P., White R., 1974, *Mental Maps*. Penguin Books, Baltimore.
- Guiraud P., 1974, *Semiologia*. Warszawa.
- Gutkind E.A., 1964, *International History of Ccity Development*. The Free Press of Glencoe & Collier – Macmillan Ltd. London.
- Haggett P., 1966, *Locational Analysis in Human Geography*. St. Martin Press, New York.

- Haggett P., Chorley, R.J., 1967, *Models in Geography*. Methuen, London.
- Hägerstrand T., 1952, *The Propagation of Innovation Waves*. Lund Studies in Geography B. t.4.
- Hall E.T., 1976, *Ukryty wymiar*. PIW, Warszawa.
- Hall P., Pain K., 2006, *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe*. Earthscan.
- Harris C.D., Ullman E.L., 1965, *The Nature of Cities*. „Annals of the American Academy of Political and Social Sciences”. Nov. 1945, 7–11.
- Herrmann J., 1975, *Spuren des Prometheus. Der Aufstieg der Menschheit zwischen Naturgeschichte und Weltgeschichte*. Urania-Verlag. Leipzig – Jena – Berlin.
- Hoyt H., 1939, *The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities*. The US Federal Housing Administration, Washington.
- Jacobs J., 1970, *The Economy of Cities*. Vintage/Ebury.
- Jacobs J., 2002, *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
- Jałowiecki B., 1999, Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej [w:] Kołodziejski J., Parteka T. (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*. „Biuletyn KPZK PAN” z. 186. KPZK PAN, Warszawa.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1971, *Geografia osadnictwa. Zarys problematyki*. PWN, Warszawa.
- Klassen L.H., Paelinck J.H.P., Wagenaar S., 1982, *Systemy przestrzenne*. PWN, Warszawa.
- Koch W., 1996, *Style w architekturze. Arcydzieła budownictwa europejskiego od antyku po czasy współczesne*. Świat Książki, Warszawa.
- Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*. „Studia KPZK PAN” t. XLV, PWN, Warszawa.
- Kulski J., 1970, *Przemiany w układach urbanistycznych miast amerykańskich*. PWN, Warszawa.
- Lang R., 2003, *Edgless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*. Brookings Institution Press.
- Le Goff J., 1964, *La Civilisation de l'Occident Medieval*. Flammarion.
- Leszczycki S., 1972, Pojęcie czynnika przestrzeni i jego rola we współczesnej gospodarce [w:] *Elementy teorii planowania przestrzennego*. PWN, Warszawa.
- Lorens P., Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, Koncepcja paradygmatu transformacji zdegradowanych obszarów o potencjale metropolitalnym [w:] Parteka T. (red.), *Transformation of Degraded Spatial Structures of Polish Metropolises*. „Biuletyn KPZK PAN” vol. 223.
- Lynch K., 1960, *The Image of the City*. MIT Press.
- Malisz B., 1963, *Ekonomika kształtowania miast*. „Studia KPZK PAN” t. IV, PWN, Warszawa.
- Malisz B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Arkady, Warszawa.
- Milewski J., 1969, *Językoznawstwo*. PWN, Warszawa.
- Mironowicz I., 2006, Czy w Polsce są metropolie? Wybrane czynniki metropolizacji miast polskich [w:] Ossowicz T., Zipser T. (red.), *Urbanistyka w działaniu*. II Kongres Urbanistyki Polskiej. Urbanista. Warszawa.
- Mironowicz I., 2009, *Zarządzanie miastem. Zarządzanie zmianami. Zarządzanie wizjami*. III Kongres Urbanistyki Polskiej, Urbanista. Poznań.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 1997, Koncepcja teoretyczna analizy kompozycyjnej układów przestrzennych [w:] Bagiński E. (red.), *Techniki i metody badawcze w planowaniu przestrzennym*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 1998, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Wybrane podejścia metodyczne [w:] *Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta*. Zeszyt 1(19), Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław.

- Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych [w:] Parteka, T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur polskich metropolii*. „Biuletyn KPZK PAN” vol. 223.
- Morril R.L., 1970, *The Spatial Organization of Society*. Duxbury Press, Belmont.
- Mumford L., 1961, *The City in History*. Penguin Books, Harmondsworth – Ringwood – Auckland.
- Newling B.E., 1967, *Urban Population the Mathematics of Structure and Processes*. Paper at Meeting of A.A.G., St. Louis.
- Olson S., 2003, *Mapowanie historii ludzkości. Przeszość ukryta w naszych genach*. Dom Wydawniczy Rebis, Poznań.
- Ostrowski W., 1975, *Urbanistyka współczesna*. Arkady, Warszawa.
- Ostrowski W., 1996, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Oswalt Ph., Fontenot A., Stegers R., 2000, *Berlin – Stadt ohne Form. Strategien einer anderen Architektur*. Prestel, München.
- Palomäki M., 1964, *The Functional Centers and Areas in South Bothnia*. „Fennia” Nr 88.
- Park R. E, Burgess E. W., McKenzie R. D., (red.), 1925, *The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment*. University of Chicago Press.
- Parkins H.M. (red.), 1997, *Roman Urbanism. Beyond the Consumer City*. Routledge, London, New York.
- Ratzel F., 1882–1891, *Antropogeographis*. Engelhorn, Stuttgart.
- Renfrew C., 1996, Powstanie cywilizacji [w:] Cotterell A. (red.), *Cywilizacje starożytne. Przewodnik encyklopedyczny*. PRO–media CD, Łódź.
- Roberts J.M., 1986, *Pierwsi ludzie, pierwsze cywilizacje*. Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Sławski J., Zipser T., 1988, *Modele procesów urbanizacji*, „Studia KPZK PAN” t. XCVII, Warszawa.
- Sievert T., 2003, *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. Taylor & Francis.
- Sorre M., 1952, *Les fondements de la géographie humaine*. Armand Colin, Paris.
- Sorre M., 1961, *L'Homme sur la Terre*. Hachette, Paris.
- Tobolczyk M., 2000, *Narodziny architektury. Wstęp do ontogenezy architektury*. PWN, Warszawa.
- Tołwiński T., 1939, *Urbanistyka*. Wyd. Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Wagner H., 1880, *Bericht über die Entwicklung der Methodik der Geographie als Wissenschaft*. „Geographisches Jahrbuch”, 8, 523–598.
- Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Arkady, Warszawa.
- William-Olsson C.M.T., 1940, *Stockholm: its structure and development*. „Geographical Review” 30, 40–433.
- Zipf G.K., 1941, *National Unity and Disunity*. Bloomingdale Principia Press, Indiana.
- Zipser T., 1983, *Zasady planowania przestrzennego*. Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Zipser T., Mlek M., 2005, *Modelowe próby interpretacji prawa Zipfa w systemie osadniczym*. „Studia KPZK PAN” vol. CXIV.
- Złota Encyklopedia PWN*, 2003, PWN, Warszawa (edycja na DVD ROM).

# CZĘŚĆ II

## EWOLUCJA KONCEPCJI KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY MIASTA

# 5. OD GARDEN CITY DO ECOCITY

## 5.1. WSTĘP

Miasta, przez wieki przystosowane do niezmiennego kroku człowieka, rozwijały się nie naruszając drastycznie zasobów przestrzeni. Przełom nastąpił wraz z rozwojem epoki industrialnej. Wiek maszyny i samochodu zmienił skalę miasta i wywołał problemy o nieznanym wcześniej rozmiarach, natężeniu i znaczeniu, nie przypominające pod żadnym względem wcześniejszych epok. Był to okres wielkich przemian i konfliktów, które wywołały konieczność poprawy pogarszającej się sytuacji mieszkańców. Najsłynniejszą do niedawna ideą naprawy miasta, mającą zapewnić człowiekowi dobre warunki życia, było miasto-ogród Ebeneзера Howarda. Współcześnie pojawiają się koncepcje znacznie szersze, jak zrównoważony rozwój, nakierowane na uznanie środowiska naturalnego jako dobra koniecznego do podtrzymania życia na ziemi, a nie tylko zasobu do zaspokajania potrzeb mieszkańców globu. Człowiek jest tu raczej częścią złożonego systemu społeczno-gospodarczo-środowiskowego niż jego nadrzędnym podmiotem. Czy wspólnym mianownikiem tych dwóch splatających się idei, wpisujących się w trendy współczesnej urbanistyki, jest koncepcja *ecocity*?

Prezentując wybrane wątki ewolucji dotyczącej aspektów środowiskowych w okresie od *garden city* do czasów obecnych, zapraszamy do dyskusji na temat narodzin, rozwoju i idei współczesnego miasta.

## 5.2. MIASTO-OGRÓD

### 5.2.1. Dlaczego?

Miasto-ogród było odpowiedzią na niespotykane wcześniej problemy związane z fatalnymi warunkami życia w XIX-wiecznym mieście przemysłowym. Zapoczątkowana w XVIII wieku w Anglii epoka industrialna, nazwana przez Tofflera (1986) „Drugą Falą”, całkowicie zmieniła wizerunek i funkcjonowanie miast. Gwałtowny przyrost ludności, spowodowany migracją ze wsi do miast w poszukiwaniu pracy, wywołał niekontrolowany, żywiołowy i pozbawiony planu rozrost przestrzenny struktur urbanistycznych oraz bardzo wysoką gęstość zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza w pobliżu fabryk. Rozwój przestrzenny miast dyktowany był spekulacjami gruntem i zyskiem, co skutkowało chaosem i przypadkowością form, często tymczasowych, niezwykle uciążliwym przemieszaniem kolizyjnych funkcji (głównie przemysłu i mieszkalnictwa) i brakiem wolnych przestrzeni. W bezplanowych strukturach niesprawne

były systemy transportu i infrastruktury technicznej. Przemysł wywoływał nie obserwowane dotąd zanieczyszczenie środowiska miejskiego (emisje pyłowe i gazowe, trujące wyziewy i odory, ścieki z fabryk, zaśmiecanie miast odpadami przemysłowymi i komunalnymi, hałas). W tak rozwijających się strukturach panowały bardzo złe warunki mieszkaniowe (brud, ciasnota, podwórka-studnie, uniemożliwiające dostęp światła do mieszkań), brakowało do zieleni i miejsc rekreacji. Jeśli dodamy do tego pracę ponad siły, nędzę i choroby – nie dziwią narastające konflikty i negatywne zjawiska społeczne. Trudna sytuacja życia w mieście, a w szczególności katastrofalne warunki higieniczne, wywoływały konieczność poszukiwań nowych rozwiązań urbanistycznych. Jednocześnie wyludniała się wieś, co wywoływało inne niekorzystne skutki (Howard, 2009).

Odpowiedzią na te zjawiska były liczne koncepcje uzdrowiania i przebudowy miast, jak „miasto linearne” pomysłu Artura Sorio y Mata z 1882 roku, „miasto-ogród” Ebenezera Howarda z 1898 roku, „miasto przemysłowe” Tony Garniera z 1904 roku, „miasto budowane według zasad artystycznych” (jednym z przedstawicieli nurtu przywracania roli kompozycji w planowaniu urbanistycznym był Camillo Sitte, 1843–1903). Równoległe do idei miasta-ogrodu powstał w Stanach Zjednoczonych ruch społeczny „City Beautiful Movement”, wywodzący się z Wystawy Światowej zorganizowanej w Chicago w 1893 roku. Zaprezentowane tam najnowsze osiągnięcia w dziedzinie architektury, sztuki oraz budowy i upiększania miasta wzbudziły zainteresowanie opinii publicznej estetyką miast oraz ukazały konieczność interdyscyplinarnego podejścia do projektowania miasta, w tym jednoczesnego angażowania architektów, architektów krajobrazu i inżynierów transportu. W konsekwencji stworzono plany upiększania wielu miast amerykańskich (m.in. plan Burnhama dla Waszyngtonu z 1901 roku, plany dla San Francisco, Chicago) oraz poza USA, jak Canberra w Australii oraz New Delhi (Newton, 1971, s. 413–427), których autorzy za cel stawiali podnoszenie jakości życia poprzez tworzenie nowych terenów zielonych, co współcześnie byśmy interpretowaliśmy jako działanie proekologiczne.

Nieco później pojawiła się koncepcja miasta modernistycznego, w tym „miasto współczesne” z 1922 roku dla trzech milionów mieszkańców i trzy lata późniejszy „Plan Voisin” dla Paryża autorstwa Le Corbusiera i P. Jeannereta oraz „sorealistyczne miasta” władzy autorytarnej, planowane i powstające w krajach socjalistycznych, City Beautiful Movement, i „jednostka sąsiedzka”, a później „postmodernizm” i „nowy urbanizm” (zob. więcej m.in. [w:] Böhm, 2006). Wśród tych koncepcji uzdrowiania miast wielkie uznanie na świecie zyskała idea „miasta-ogrodu” uzewnętrzniona w licznych realizacjach, której echa pojawiają się również we współczesnych projektach, np. w postaci *urban villages* („miejskich wiosek”).

### 5.2.2. Jak?

Ebenezer Howard, londyński dziennikarz i działacz społeczny, a zarazem pasjonat urbanistyki i twórca jednej z najważniejszych koncepcji współczesnego miasta, w swej książce *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (później opublikowanej jako *Garden Cities of To-morrow*) z 1898 roku, zaproponował ideę mającą rozwiązać problemy miasta przemysłowego. Przedstawił klucz „do odpowiedzi na pytanie, jak przywrócić ludzi ziemi – naszej pięknej ziemi,

ze sklepieniem nieba, powietrzem i ogrzewającym ją słońcem, deszczem i zwilżającą ją rosą ...” (Newton, 1971, s. 147). Klucz ten miał rozwiązać problemy przytłaczającej biedy ludzi w mieście i ich braku na wsi.

Howard stworzył alternatywę dla miasta przemysłowego i wyludnionej wsi w postaci modelowego miasta-ogrodu, zapewniającego dobre warunki życia, łączącego najlepsze cechy mieszkania w mieście (czyli „zalety aktywnego miasta”) z „pięknem i urokiem wsi” (nazwane wspólnie „atrakcjami”). Te atrakcje przyrównał do magnesów, przyciągających ludzi do miasta lub do wsi. Jednak zarówno miasto jak i wieś miały mnóstwo niedogodności. Zaproponował więc trzeci magnes, łączący zalety obu struktur, jednak bez ich wad. W ten sposób ideę miasta ogrodu zilustrował przy pomocy słynnych trzech magnesów, z których dwa pokazywały wady i zalety zarówno miasta jak i wsi, podczas gdy trzeci z nich prezentował miasto-ogród jedynie w kontekście zalet (ryc. 17).

Miasta-ogrody miały zapewniać miejsca zamieszkania, pracy, usług i wypoczynku w zdrowym środowisku. Opierały się na dobrowolnej, pełnej współpracy obywateli. W założeniu miały tworzyć system kilku mniejszych, samowystarczalnych funkcjonalnie miast, o populacji do 32 tys. mieszkańców i powierzchni 9000 akrów, (powierzchni zurbanizowanych wraz z otaczającymi je terenami zielonymi), połączonych poprzez system dróg i kolei z miastem centralnym o wielkości 58 tys. mieszkańców i powierzchni 12 000 akrów<sup>100</sup>. Według założeń miasto miało być samowystarczalne ekonomicznie, dzięki bardzo szczegółowo opisanym przez Howarda ściśle sprecyzowanym zasadom pozyskiwania dochodów z dzierżawy gruntów, które umożliwiałyby m.in. spłaty kredytów oraz finansowanie obiektów publicznych i urzędzeń komunalnych. Było też samowystarczalne funkcjonalnie – zawierało tereny mieszkaniowe, usługowe, przemysłowe i otwarte. Miasto było zaprojektowane na centralnym układzie z otwartymi przestrzeniami, parkiem oraz promieniście rozchodzącymi się z centrum bulwarami, cechowało się gęstą strukturą miejską o wysokiej intensywności terenów mieszkaniowych (intensywność terenów mieszkaniowych wynosi 30 mieszkańców/akr dla terenów zurbanizowanych oraz 2 mieszkańców/5 akrów dla terenów rolniczych (Vale, Vale, 2009, s. 24), otoczoną pierścieniem terenów rolniczych oraz innych niezabudowanych przestrzeni zielonych (ryc. 18, 19).

Po wypełnieniu się maksymalną ilością mieszkańców, kolejne miasto-ogród miało powstać w sąsiedztwie (ryc. 20).

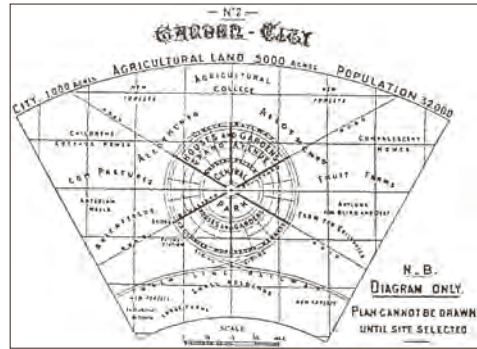
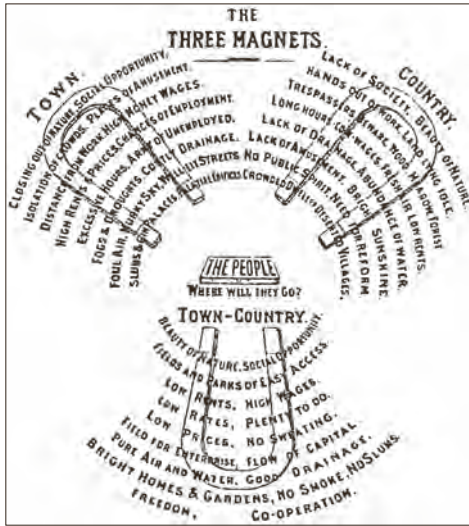
### 5.2.3. Gdzie?

Schematy miasta ogrodu prezentowane w publikacji *Garden Cities of To-morrow* zainicjowały budowę nowych miast w Europie oraz w USA. Pierwsze miasto-ogród powstało w 1903 roku w Anglii w Letchworth, zaledwie kilkadziesiąt kilometrów od Londynu, według projektu Raymonda Unwina oraz Barryego Parkera. Architekci dostosowali teoretyczny model miasta-ogrodu do miejscowych uwarunkowań, dlatego też jego plan odbiegał od koncentrycznego schematu z promieniście odchodzącymi od placu głównego ulicami. W centrum założenia znajdował się zielony plac, a wokół niego wybudowano najważniejsze budynki o funkcjach

---

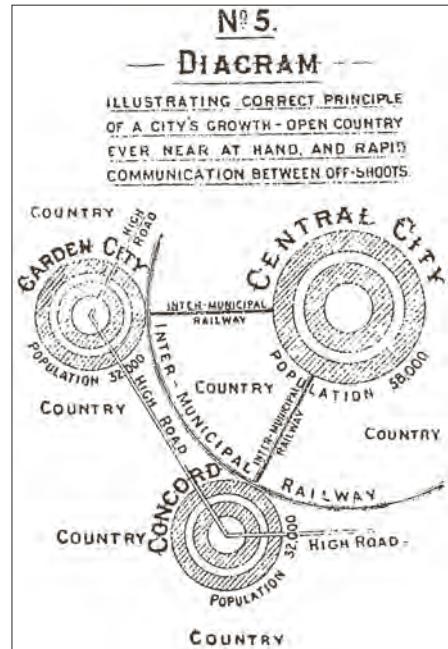
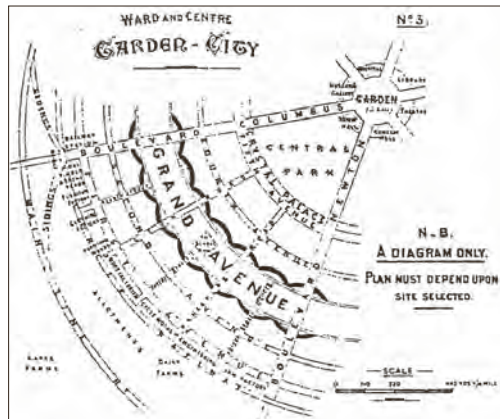
<sup>100</sup> 1 akr (ang. acre) = ok. 0,4 hektara; powierzchnia 9000 akrów odpowiada 3600 ha, a 12000 – 4800 ha.





Ryc. 17. Trzy magnesy Ebenezer Howard (za: Czyżewski, 2009, s. 149).

Ryc. 18. Miasto-ogród i pas ziem rolnych wg Ebenezer Howard (za: Czyżewski, 2009, s. 149).



Ryc. 19. Dzielnica i centrum miasta ogrodu wg Ebenezer Howard (za: Czyżewski, 2009, s. 152).

Ryc. 20. Diagram ilustrujący sformułowaną przez Howarda „prawidłową zasadę rozwoju miasta – otwarta przestrzeń zawsze w zasięgu ręki i szybka komunikacja między miastami satelitami” (za: Czyżewski, 2009, s. 152).

użyteczności publicznej. Jednym z ważniejszych elementów kompozycji Letchworth była aleja przecinająca zielony plac i przebiegająca od wjazdu do miasta do dworca kolejowego. Jedynie w centrum miasta został zachowany rygor koncentrycznej geometrii. Na bardziej skrajnych terenach układ charakteryzuje bardziej organiczna geometria. Jedynie centrum jest zabudowane trzykondygnacyjnymi budynkami, dalej widać zabudowę mniej intensywną, jednorodziną w formie domów szeregowych, bliźniaczych lub jednorodzinnych. Wśród zabudowy mieszkaniowej znajdują się mniejsze budynki użyteczności publicznej, jak szkoły i kluby sportowe. Całe miasto-ogród jest otoczone pasem zieleni, w skład którego wchodzi dwie historyczne wsie Horton i Willa, gospodarstwa rolne, cmentarze, ośrodki sportowe i wypoczynkowe oraz park, ze starannie zagospodarowaną doliną małej rzeczki Pix Brook. Tereny zielone pełnią rolę bariery, która zapobiega niekontrolowanemu rozrostowi miasta. Letchworth charakteryzuje dobra komunikacja publiczna. Jest podłączone do krajowej linii kolejowej. Miasto posiada także fragment przemysłowy. W latach 1912–1922 wybudowano gmach fabryki damskich gorsetów. Zostało tu spełnione jedno z założeń Howarda, aby maksymalnie skrócić dystans dzielący miejsce zamieszkania od miejsca pracy (ryc. 21).



Ryc. 21. Plan miasta Letchworth (za: Howard, *L'idea della città giardino*, Calderini, Bologna, 1962, s. 77).

Drugim miastem-ogrodem w Anglii było Welwyn z 1920 roku według projektu Louis de Soissons. Miasta te były pierwowzorem dla rozwoju osadnictwa na terenach podmiejskich. Kolejne miasta-ogrody powstawały w Niemczech w Hellerau pod Dreznem (według projektu m.in. Richarda Riemerschmida, Heinricha Tessenowa), w Staaken koło Berlina, we Włoszech

w Sabaudii oddalonej około 100 km na południowy wschód od Rzymu (wg projektu Gino Cancellotti, Eugenio Montuori, Luigi Piccinato, oraz Alfredo Scalpelli – patrz: Cancellotti i in., 1935), w Grecji, Belgii i w Polsce, oraz w Stanach Zjednoczonych: Greenbelt, Greenhills i Greendale. Ich celem zawsze było zapewnienie mieszkańcom wysokiej jakości życia.

#### 5.2.4. Miasto-ogród a ekologia

Idea miasta-ogrodu odnosiła się do kwestii ekologicznych w kilku wymiarach. Przede wszystkim łączyła aspekty gospodarcze, społeczne i środowiskowe – jak współczesna idea zrównoważonego rozwoju. Zalecała przystosowanie zaprezentowanej w postaci modelu koncepcji miasta do warunków środowiskowych (w tym wodnych), co dziś uznawane jest za oczywistość („wszak każde dobrze zaprojektowane miasto, a tym bardziej skupisko miast, musi zostać dokładnie zaplanowane w relacji z miejscem, na którym ma stanąć” (Howard, 2009, s. 205). Gwarantowała przemieszanie funkcji, miejsca pracy (mieszkańcy mieli wykonywać różne zawody) i względną zwartość zabudowy, skracając odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy, a więc zmniejszając potrzeby transportowe, zapewniała dużą ilość ogólnie dostępnych terenów zielonych i zdrowe warunki życia. Nawoływała do zaprzestania marnowania zasobów wody (w tym deszczowej do celów nie-pitnych, wody mogącej być źródłem energii elektrycznej oraz wody jako zasobu dla transportu, sportu i rekreacji oraz jako waloru estetycznego) i lepszego, oszczędnego, sprawiedliwego ich wykorzystania, również wielokrotnego (zalecenia te ujęto jedynie w aneksie, jako „dodatek” do głównej idei, nie umniejsza to jednak ich wagi), jak również do wykorzystywania energii wiatru (!) do pompowania wody. Zapewniała nawet, tak modne obecnie w niektórych ruchach ekologicznych, miejsca upraw żywności w mieście (w spółdzielczych ogrodach warzywnych) ułatwiając handel żywnością poprzez „bliski związek producenta z konsumentem”, co ograniczałoby potrzebę transportu płodów rolnych do odbiorcy! Fakt, że głównie przy takich rozwiązaniach podkreślano ich opłacalność ekonomiczną i walory zdrowotne, nie umniejsza ich znaczenia ekologicznego (choć nie było ono wówczas w pełni uświadamiane). Miasto-ogród było strukturą trwałą i estetyczną, dobrze i harmonijnie zaplanowaną, z „pięknymi i jasnymi domami”, bez zatłoczenia („Miasto, jak kwiat, drzewo lub zwierzę, powinno na każdym etapie rozwoju cechować harmonia, symetria, doskonałość, a zmiany nie powinny zniszczyć tej harmonii...” – pisał Howard, nawiązując do doskonałości i piękna przyrody) (Howard, 2009, s. 167). Zalecano odsuwać źródła zanieczyszczenia przemysłowego poza granice zabudowy. Promowano wykorzystanie energii elektrycznej (czystej dla miasta, bo produkowanej z dala od jego granic) do zasilania urządzeń mechanicznych oraz utylizację odpadów miejskich i ścieków i ich wykorzystywanie w częściach rolniczych miasta do użyźniania gleb (obecnie: recykling). Zalecano nawet wykorzystanie „najlepszego systemu gospodarczego, lub [...] dostosowania najlepszych systemów do odpowiednich potrzeb”, co można uznać za zapowiedź znanej dziś w gospodarce przestrzennej i inwestowaniu zasady „Best Available Practice” (BAT). Umożliwiano też prawo wyboru i wolność działania (gospodarczego). Nawoływano do oszczędności energii (!!!), wprawdzie pośrednio („materiały do budowy można będzie nabyć w pobliżu”), oraz do, uznawanego dziś za ekologiczny, transportu kolejowego.

Zakładano zapewnienie wszystkim obywatelom dostępu do podstawowych urządzeń infrastruktury technicznej, jak wodociągi, sieć elektryczna i telekomunikacyjna oraz społecznej, poprzez odpowiednią lokalizację i program obiektów użyteczności publicznej. Wspierano instytucje filantropijne, czyli organy wspierające tak zalecaną dziś w ekorozwoju ideę sprawiedliwości społecznej. Miasto stwarzało „perspektywy dla służby publicznej”, co dziś, jako jeden z najważniejszych aspektów rozwoju zrównoważonego, jest nazywane partycypacją społeczną. Miało zapewnić dbałość o dobro publiczne, w skład którego zaliczono zdrowe, przejrzyste i czyste powietrze oraz piękno, „którego wartości nie da się oszacować” (Howard, 2009, s. 221).

Co więcej, można Howarda uznać za prekursora Agendy 21 i hasła „think globally, act locally”. Otóż, opierając swą ideę na kilku wcześniejszych, co nazwał „oryginalnym połączeniem projektów”, napisał: „w tej pracy proponuje się natomiast, by zakupić potrzebną ziemię, na której można by zapoczątkować wprowadzanie systemu na małą skalę i pozwolić, by dzięki swym zaletom przyjął się stopniowo” (Howard, 2009, s. 196), zachęcając do stopniowego wprowadzania idei miasta-ogrodu w życie. Czy gdyby zdanie to odnieść nie do zakupu ziemi i budowy miasta-ogrodu, a do oddolnych działań proekologicznych, nie moglibyśmy go uznać za nawoływanie do działań lokalnych, które rozprzestrzenia się na szerszą skalę, w imię dobra ogólnego?

Miasto-ogród realizowało sporo aspektów rozwoju zrównoważonego w dzisiejszym rozumieniu tego słowa, jednak podstawą tych wszystkich pomysłów była chęć zapewnienia odpowiednich warunków higienicznych (miało ono „zapewnić warunki sanitarne godne pozazdroszczenia”) i korzyści ekonomicznych, a nie ekologicznych w dzisiejszym rozumieniu. Ekonomia i higiena oraz korzyści socjalne wynikające ze wspólnego posiadania ziemi były podstawą miasta ogrodu (Howard, 2009, s. 185). Aspekt kosztów podkreślany był na każdym kroku, w stwierdzeniach typu: „dzięki temu, że kolej pozwoli zmniejszyć natężenie ruchu na drogach, w czasie budowy nie trzeba będzie stosować drogich rozwiązań” (Howard, 2009, s. 172). To zatem z potrzeby pomocy człowiekowi, a nie środowisku, wynikała struktura i zasady funkcjonowania miasta Howarda. Widzimy to najwyraźniej w zdaniach bynajmniej nie nawołujących do recyklingu miejskiego: „Tworzenie nowej struktury ze świeżego materiału, zamiast naprawiania i przerabiania starej, jest zawsze łatwiejsze, oszczędniejsze i gwarantuje satysfakcję”, lub: „na pustym obszarze łatwo będzie wykorzystała najlepsze urządzenia do ich [podziemnych instalacji] zbudowania i w pełni cieszyć się korzyściami płynącymi z możliwości zaspokojenia wzrostu zapotrzebowania na te usługi” (a więc kreowanie nowych potrzeb, co zawsze wywołuje kolejne negatywne oddziaływania na środowisko). Nie zapominając o licznych aspektach środowiskowych, należy je ocenić jako efekt wtórny myślenia o wygodzie mieszkańca. Wątki ekologiczne w mieście-ogrodzie były ograniczone do tych bezpośrednio związanych z realizacjami podstawowych potrzeb człowieka. Promowana przez Howarda „dobrze zorganizowana migracja na wieś” dla „ludzkiej fali”, czyli odwrócenie kierunku masowych wędrówek za chlebem i mieszkaniem zamiast do miasta na słabo zaludnione tereny wiejskie, stała się w przyszłości, jak podkreślają niektórzy, przyczyną dalszego rozprzestrzeniania się miasta na tereny otwarte, co jest tak mocno krytykowane w czasach dzisiejszych, z uwagi na niezgodność z założeniami rozwoju zrównoważonego. Nadzieja, że „zorganizowany ruch migracyjny z nadmiernie rozwiniętych i drogich terenów

w miejsca niezagospodarowane i niezamieszkane umożliwi ludziom, którzy tego pragną, życie na warunkach wolności i równych perspektyw” (Howard, 2009, s. 197) okazała się złudna i szkodliwa. Marzenie, aby w miarę rozwoju miasta-ogrodu „dary natury, takie jak świeże powietrze, światło słoneczne, przestrzeń do wypoczynku i zabawy, były stale zapewnione w pełnej obfitości” (Howard, 2009, s. 198) okazało się nierealne, bo jednostronnie nakierowane na eksploatację przez człowieka zasobów przyrody, nawet pomimo zalecanego w tym samym zdaniu „angażowania zasobów współczesnej nauki, by sztuka mogła uzupełniać naturę”.

Howard planetę Ziemię nazwał wprawdzie jedyną trwałą formą bogactwa ludzi, jednak to użyteczność dla człowieka miał głównie na myśli. Jej „nieskończone” skarby zalecał wykorzystywać, bowiem „wszelkie praktyczne plany mogą traktować Ziemię jako wieczną” (Howard, 2009, s. 202). Za tę wartość nieskończoną uważał najwyraźniej również przestrzeń (nawoływał do pozyskiwania odpowiednio dużych terenów przy planowaniu miasta), uznawaną obecnie za dobro ograniczone, deficytowe. Na zadane samemu sobie i społeczeństwu „proste” pytanie: „czy lepsze efekty osiągniemy, rozpoczynając od odważnego planu realizowanego na dziewiczej ziemi, czy próbując zaadaptować stare miasta do nowych, większych potrzeb” Howard odpowiada: „jest tylko jedna odpowiedź” – ta pierwsza (Howard, 2009, s. 208). Jakże odmienna od odpowiedzi, której udzieliłibyśmy dzisiaj!

Rozminięcie się – już po kilkudziesięciu latach – wizji tak przewidującego człowieka, jakim był Howard, z rzeczywistością, dowodzi, jak ostrożni w swych przewidywaniach powinniśmy być dzisiaj. Idea Howarda okazała się kolejnym marzeniem człowieka o lepszym mieście, aktualnym przez krótki czas i w niewielu miejscach, niemożliwym do pełnego spełnienia we współczesnym świecie.

### 5.3. Pomiędzy Howardelem a *ECOCITY*

Niezależnie do idei Howarda, czasem jako jej kontynuacja, powstawały kolejne idee poprawy miast, odnoszące się do aspektów związanych ze środowiskiem. Wśród nich należy wymienić, jako najważniejsze, jednostkę sąsiedzką, modernizm, postmodernizm, nowy urbanizm.

#### 5.3.1. Jednostka sąsiedzka

Opracowanie planu regionalnego dla Nowego Jorku w 1920 roku nastąpiło w okresie przenikania się środowisk projektantów europejskich i amerykańskich. Wtedy też idee Howarda były szeroko propagowane przez grupę decentryistów, w skład której wchodził Lewis Mumford, Clarence Stein, Henry Wright oraz Catherine Bauer. Dążyli oni do decentralizacji wielkich miast i zastąpienia ich grupą mniejszych, oddzielnych miasteczek, wprowadzając *neighbourhood unit* – czyli jednostkę sąsiedzką. Jednostkę tworzyło 1000 rodzin korzystających z jednej szkoły podstawowej i usług w zasięgu 1200 metrów, bez przekraczania zewnętrznych dróg kołowych, obsługujących handel na obrzeżach. Dzięki powyższym zależnościom miały rozwijać się więzi mieszkańców z dzielnicą oraz wytwarzać się poczucie przynależności do danej dzielnicy. Ponadto, jednostka sąsiedzka, zapewniając podstawowe usługi swoim

mieszkańcom, minimalizowała konieczność przemieszczania się – zlikwidowano w ten sposób problem zanieczyszczeń środowiska spowodowany komunikacją. Poza tym, poprzez tworzenie terenów zielonych w miastach, zapewniała wentylowanie miasta oraz obniżenie temperatury w centrum. Aspekty te miały wpływać nie tylko na wyższą jakość życia mieszkańców, ale też ograniczać negatywne skutki dla środowiska.

Jedną ze sztandarowych realizacji według zasad jednostki sąsiedzkiej jest osiedle Radburn w New Jersey pod Nowym Jorkiem autorstwa Clarence Stein. Radburn zostało założone w 1929 roku jako miasteczko ery samochodowej. Projekt miasta charakteryzował się oddzieleniem ruchu kołowego od pieszego poprzez przestrzenie zielone. System komunikacji pieszej nie przecinał żadnej z dużych ulic. W systemie komunikacji kołowej widoczne są ślepe ulice, kończące się w parkach, które służą zwolnieniu ruchu. Ponadto, zaprojektowano oddzielne dojścia do budynków dostępne dla pieszych i oddzielne dostępne dla poruszających się samochodem. Miasteczko posiada wewnętrzne parki, tereny sportowe oraz centrum dzielnicy. Niestety, z powodu kryzysu ekonomicznego w USA, z pierwotnego planu powstała tylko część miasta. Model Radburn był naśladowany w Kanadzie; osiedla Wildwood Park i Norwood Flats na przedmieściach Winnipeg (prowincja Manitoba), oraz miasteczko Kitimat (w prowincji British Columbia). W Wielkiej Brytanii według tego modelu powstało osiedle Grave Hill w hrabstwie Hertfordshire oraz The Meadows na obrzeżach miasta Nottingham.

### 5.3.2. Modernizm

W projektowaniu miasta modernistycznego, podobnie jak miasta-ogrodu, starano się rozwiązać problem fatalnej jakości życia w przemysłowym mieście europejskim, spowodowanej zagęszczeniem, chaosem, zanieczyszczeniem środowiska, nędzą, brakiem urządzeń sanitarnych i higieny, słońca, przewietrzania, wolnej przestrzeni i kontaktu z przyrodą. Za ideą miasta modernistycznego nie stał pojedynczy człowiek, jak to miało miejsce w przypadku idei „miasta-ogrodu”, ale grono architektów i urbanistów odpowiedzialnych wspólnie za jeden z najważniejszych, pionierskich, kompleksowo opracowanych i jak się okazało brzemiennych w skutki dokumentów dotyczących planowania miast. Była to Karta Ateńska przyjęta w 1933 roku przez Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej (CIAM), ideowy „manifest” skierowany do opinii publicznej, opisujący krytyczny stan ówczesnych miast oraz sposoby rozwiązywania ich problemów (Karta Ateńska, 1998).

„Pierwszym zadaniem urbanistyki jest zaspokajanie podstawowych potrzeb ludzkich” – głosi jeden z jej akapitów (Karta Ateńska, 1998, s. 12). W czasie, kiedy Karta powstawała, potrzeby te można było interpretować prosto i dosłownie, jako zamieszkanie w zdrowym środowisku, dostęp do czystego powietrza, światła słonecznego i zieleni, zapewnienie miejsc pracy, godności i bezpieczeństwa. Karta próbowała potrzeby te spełnić poprzez wytyczne dotyczące zarówno kształtowania samego miasta jak i jego związków z regionem. Co do tego drugiego, podkreślano wagę uwarunkowań regionalnych (geograficznych, topograficznych, hydrograficznych, glebowych, klimatycznych) i konieczność brania ich pod uwagę przy planowaniu miast, podkreślając, że „żadne przedsięwzięcie nie może być brane pod uwagę, jeżeli jest w sprzeczności z ... przeznaczeniem regionu” (Karta Ateńska, 1998, s. 1). Tym samym

wpisano się we współczesne trendy nawołujące do dostosowywania zagospodarowania do warunków środowiskowych, a nie odwrotnie. Podkreślono też rolę rozległych, naturalnych terenów otwartych położonych poza miastem, połączonych z nim wygodnym transportem, służących dla wypoczynku.

Przy planowaniu i projektowaniu samego miasta czynniki środowiskowe brano pod uwagę na równi z innymi uwarunkowaniami. Zalecano wykorzystywanie istniejących cech i walorów środowiska przyrodniczego przy wyborze lokalizacji zabudowy mieszkaniowej (np. nasłonecznionych stoków, dobrych warunków topograficznych i klimatycznych). Wysokie budynki w każdej dzielnicy miały uwalniać przestrzeń pomiędzy nimi dla zieleni, sportu i wypoczynku, a stara, niezdrowa zabudowa miała być wyburzana na rzecz terenów sportowo-wypoczynkowych. Na funkcje mieszkaniowe powinny być przeznaczane najlepsze, najzdrowsze tereny. Jeśliby były one zniszczone należało „wrócić im wartość”; w odniesieniu do zasobów przyrody czytamy: „chodzi tutaj nie tylko o zachowanie nienaruszonego piękna przyrody, ale o naprawę szkód, które mogły gdzieś powstać” (*Karta Ateńska*, 1998, s. 40) (w tym sensie *Karta Ateńska* nawołuje do współczesnej idei rewitalizacji i działań rekultywacyjnych). Tereny zielone miano tworzyć, jeśli ich nie było, lub odtworzyć, jeśli zostały zniszczone. Miały one pełnić funkcje nie tylko ozdobne, ale przede wszystkim dla człowieka użyteczne. Te zasady odzwierciedlały głębokie przekonania jednego z czołowych twórców modernizmu, Le Corbusiera, o inspirującej i zasadniczej roli natury w projektowaniu i o konieczności uwzględniania zarówno przyczyn zjawisk przyrodniczych jak i syntetycznego obrazu natury, tworzonej z form i przemian jej poszczególnych elementów.

Twórcy, głęboko wierząc w możliwości techniki i nauki, próbowali stworzyć racjonalne, zaplanowane w każdym szczególe miasto, budowane – jak miasto-ogród – w szczerym polu. Odrzucono kontynuację na rzecz całkowitych zmian, które miały stworzyć szczęśliwe społeczeństwo. Powstała idea miasta funkcjonalnego. Oddzielono w nim od siebie tereny przeznaczone do mieszkania, pracy i wypoczynku oraz komunikacji. Za priorytetowe uznano dobre warunki życia i zamieszkania, w szczególności poprawę zdrowotności i zapewnienie higieny poprzez odpowiedni dobór terenu pod zabudowę, niską gęstość zaludnienia i nasłonecznienie wszystkich mieszkań (co wymagało odejścia od zwartych pierzei ulicznych). Zwracano też uwagę na aspekty niematerialne, jak zapewnienie pięknych widoków.

Zalecano kompleksowość i ścisłe reguły planowania (wzorowanie na układach technicznych); ujęcie modelowe (zaplanowanie całej struktury od ogółu do szczegółu), podział hierarchiczny na małe i większe części, standaryzację elementów, normalizację i, co najważniejsze w mieście funkcjonalnym, ścisłą segregację funkcji (w celu zmniejszenia konfliktów między różnymi rodzajami użytkowania). Dążono do redukcji odległości pomiędzy miejscami pracy a zamieszkania i stworzenia bezpiecznych, bezkolizyjnych powiązań transportowych pomiędzy nimi, co osiągnęto przez segregację ruchu i klasyfikację szlaków komunikacyjnych.

W projektach modernistycznych, pomimo krytyki miasta-ogrodu (*Karta Ateńska* nazwała miasto-ogród na przedmieściach złudnym rajem, błędem urbanistycznym i największym złem XX wieku (*Karta Ateńska*, 1998, ss. 20, 21, 35)), zauważalne były nawiązania do idei Howarda pod względem nasycenia terenu zielenią i jej wykorzystywania przez mieszkańców. Plan Voisin Le Corbusiera z 1925 roku zakładał oderwanie zabudowy od terenu poprzez budowanie wysokich budynków mieszkalnych, co uwalniało wielkie połacie terenu pod zielenią i rekreację.

W Jednostce Marsylskiej (Unité d'Habitation) Le Corbusiera w Marsylii wykorzystano dach jako plac zabaw. W latach 40. XX wieku zostało wybudowane według projektu Le Corbusiera nowe miasto Chandigarh w Indiach. Projekt urbanistyczny zakładał niską zabudowę, dominowała zasada funkcjonalizmu oraz swobodnego przenikania się zieleni z zabudową. Poprzez uwalnianie terenów od zabudowy działacze CIAM chcieli otworzyć miasto na otoczenie, stworzyć tereny rekreacyjne oraz zapewnić lepsze warunki higieniczne.

Miasto modernistyczne, podobnie jak miasto-ogród, nastawione było na zaspokajanie potrzeb ludzkich, środowisko traktując jako konieczny do tego zasób dóbr i walorów, co najdobitniej wyrażono w ocenie, że ówczesne miasta „nie odpowiadają w żadnym razie ich przeznaczeniu, którym jest zaspokojenie najważniejszych potrzeb biologicznych i psychologicznych ludności” (*Karta Ateńska*, 1933, s. 71). Obecnie zdanie to byłoby uzupełnione warunkiem, aby nie naruszyć przy tym zdolności środowiska do regeneracji. Niemniej program miasta modernistycznego miał w swym przesłaniu doprowadzić „do porozumienia” „przyrodzone warunki siedliska, topografii” (istniejące uwarunkowania środowiskowe), „całości zespołu” (funkcjonalno-przestrzenne), oraz warunki ekonomiczne, społeczne i duchowe – co pokrywa się z aspektami rozwoju zrównoważonego. Jak wiemy jednak dziś, miasto modernistyczne okazało się utopią i strukturą całkowicie nieekologiczną.

### 5.3.3. Krytyka modernizmu

Kolejnym przełomem w dziejach urbanistyki było ukazanie się w 1961 roku książki Jane Jacobs *The death and life of great american cities*. Autorka skrytykowała osiedla modernistyczne za brak związku emocjonalnego ich mieszkańców z miejscem zamieszkania, brak tożsamości miejsca, monotonię przestrzeni oraz przeskalowanie zabudowy i wolnych przestrzeni. Jacobs sprzeciwiła się rozdziałowi funkcji. Jej zdaniem przypadkowość i wigor życia miejskiego, nagromadzenie w jednym miejscu różnych funkcji wzbogaca miasto i jest ważniejsze niż porządek i rygorystyczna funkcjonalność. Uważała, że w projektowaniu miast należy posługiwać się zasadami zapewnienia koegzystencji funkcji, zachowania budynków o zróżnicowanym wieku i stanie oraz dość wysokiej gęstości zabudowy. Krytykę tę potwierdziła konieczność wysadzenia w powietrze w 1972 roku funkcjonalistycznego osiedla Pruitt-Igoe w St. Luis z 1956 roku (w ciągu niespełna szesnastu lat okazało się, że nie można inaczej rozwiązać narosłych tam problemów!). Kompleks o powierzchni 23 hektarów składał się z 33 jedenastopiętrowych budynków i liczył 2870 apartamentów. Przestrzenie wspólne (korytarze, pralnie, zsypy) szybko zostały zdewastowane. Już kilka lat po budowie osiedle zaczęło zmagać się z problemami anonimowości, braku związków sąsiedzkich, segregacji społecznej, wandalizmu i przestępczości. W 1971 roku kompleks zamieszkiwało już tylko 600 ludzi w siedemnastu budynkach, pozostałe – jako pustostany – zostały odgródzone.

Wady miasta modernistycznego obserwowane są do dnia dzisiejszego. Krytykuje się nadmierny rozdział funkcjonalny i monokulturowe struktury przestrzenne, w tym wielkie dzielnice przemysłowe i nowe zjawisko – potężne osiedla-sypialnie; a także unifikację rozwiązań przestrzennych, odrzucenie siatki ulicznej, odwrót od śródmieść i liczne problemy społeczne.



Efektym rygorystycznego stosowania zaleceń Karty Ateńskiej są też negatywne zmiany środowiskowe. Nieoszczędne gospodarowanie terenem (spowodowane m.in. tworzeniem rozległych stref izolacyjnych mających na celu zmniejszanie uciążliwości przemysłu) spowodowało utratę zwartości przestrzennej struktur miejskich i rozlewanie się miast na peryferie (często bez wyposażenia usługowego). Zajmowane są cenne przyrodniczo tereny otwarte, niszczone zasoby środowiska. Narastają potrzeby transportowe w wyniku wydłużenia odległości koniecznych do pokonywania, powodując wzmożone ruchy ludności z domu do pracy i usług. Miasto nadmiernie rozproszone jest tworem energochłonnym, zarówno z powodu wzmożonego transportu (ludzi i materiałów), jak i budowy i funkcjonowania infrastruktury technicznej i społecznej, a przecież to właśnie produkcja energii jest głównym sprawcą zniszczeń środowiska w skali globalnej. Jednak twórcy Karty Ateńskiej nie mogli o tym wiedzieć w pierwszej połowie XX wieku, tak jak nie mogli przewidzieć kryzysu paliwowego lat 70.

#### 5.3.4. Po modernizmie

Wysadzenie w powietrze osiedla Pruitt-Igoe w St. Luis uważa się za symboliczny koniec urbanistyki modernistycznej. Wobec narastającej fali krytyki miasta funkcjonalnego, zaczęto zwracać uwagę na wartości niemierzalne, takie jak tożsamość miejsca oraz przynależność mieszkańców do miejsca ich zamieszkania. Postmodernizm w urbanistyce to odkrycie na nowo roli przestrzeni publicznej, wewnątrz ulic, placów miejskich, zwartości kompozycji jako przeciwieństwa do swobodnie stojących bloków zabudowy modernistycznej. Nadrzędne w projektowaniu przestrzeni ulicy stały się potrzeby pieszych, co wymagało wymuszenia na kierowcach ograniczenia ruchu i prędkości. Jednocześnie starano się nie oddzielać ruchu samochodowego od pieszego. W architekturze podkreślano indywidualność i różnorodność rozwiązań, skali, relacji z otoczeniem, które to cechy uznano za ważne dla przestrzeni miasta. Dużą rolę odgrywało nagromadzenie i zróżnicowanie w jednym miejscu funkcji mieszkaniowych, usługowych, i rekreacyjnych, w miejsce strefowania typowego dla modernizmu. Dzięki temu minimalizowano odległości miejsc zamieszkania od pracy, zmniejszając potrzeby transportowe. Powrót do klasycznej definicji przestrzeni publicznej, tkanki miejskiej oraz wewnątrz ulicy widoczny jest do dziś w realizacjach dużych zespołów zabudowy. Postmodernizm dążył do wydobycia istniejących uwarunkowań, które współtworzyły tak cenioną tożsamość miejsca. Zachowywano tym samym zasoby, w tym kulturowe, dla kolejnych pokoleń, wpisując się w ideę rozwoju zrównoważonego jeszcze dodatkowymi aspektami: ograniczano powstawanie odpadów porozbiórkowych i produkcję oraz transport nowych materiałów budowlanych. Jednak rozwiązania proekologiczne w postmodernizmie nie stanowiły najważniejszego wyzwania. Jak inne prądy, nie rozwiązały problemów środowiskowych, w tym nie zapobiegły narastającemu, chaotycznemu rozwojowi miast.

### 5.3.5. Nowy Urbanizm

W reakcji na opisane zjawiska towarzyszące suburbanizacji, jak niedoinwestowanie terenów śródmiejskich, chaos rozprzestrzeniającej się zabudowy, segregacja społeczna, degradacja środowiska naturalnego i kulturowego, zajmowanie coraz to nowych terenów otwartych, zaczęła narastać od lat 70. XX wieku, poczynając od Stanów Zjednoczonych Ameryki, fala krytyki dotyczącej *urban sprawl*. Jedną z idei mających powstrzymać to zjawisko był zapoczątkowany w latach 80. XX wieku w USA ruch nazwany Nowym Urbanizmem. Nawiązując do kanonów urbanistyki przełomu XIX i XX wieku, w tym do miasta-ogrodu, stawia on za cel kształtowanie zwartych, uporządkowanych struktur, opartych na określonych zasadach i przyjaznych człowiekowi dzięki odpowiedniej organizacji życia społecznego. Jednocześnie kładzie nacisk na oryginalność rozwiązań i indywidualny „klimat miejsca”, w postaci swoistej „tematyzacji” architektury (jednorodności stylistycznej założenia, odwołującej się do historii i tradycji miejsca, lokalności, regionalizmu). Promuje różnorodność funkcjonalno-przestrzenną, różne typy i wielkości mieszkań (miały one zapewnić różnorodność społeczną, co jednak nie sprawdziło się w praktyce), skalę człowieka, atrakcyjne przestrzenie publiczne. Struktury są oparte na idei jednostki sąsiedzkiej w skalach lokalnej, miejskiej i regionalnej.

Pomimo wielu rozwiązań tworzących wysoką jakość zamieszkania i promujących proekologiczny styl życia (zwartość struktur, wysoka intensywność zabudowy, przemieszanie różnorodnych funkcji ograniczające potrzeby przemieszczania się, lokalny transport publiczny, ułatwienia dla ruchu pieszego, stworzenie hierarchicznego, atrakcyjnego systemu przestrzeni publicznych zapewniających dobre kontakty społeczne, wtapianie się w istniejące struktury, a także nowe projekty rewitalizacji terenów śródmiejskich, poprzemysłowych, powojkowych, podmiejskich), ruch ten podlega krytyce. Przez Scully’ego jest określany mianem „Nowego Sub-urbanizmu”, najlepiej bowiem sprawdza się w realizacjach całkowicie nowych, a nie w restrukturyzacji centralnych obszarów miast. Lorens w bezwzględnym wymogu utrzymania jednorodności architektonicznej dostrzega fałsz przestrzeni sztucznie wykreowanej, bez efektu narastania struktur, oraz iluzję „szczęśliwości” w sztucznie dobranych strukturach społecznych (Lorens, 2005). Zazwyczaj zamieszkują je dosyć jednorodne grupy zamożnych mieszkańców (Hanzl, 2009). Według krytyków Nowy Urbanizm przypomina falsyfikat historii (Bodenschatz, 2003, za: Hanzl, 2009). Jednak mimo tej krytyki szereg cech Nowego Urbanizmu można uznać za przydatne dla kształtowania miast proekologicznych.

## 5.4. PROBLEMY WSPÓŁCZESNEGO MIASTA

Druga połowa XX wieku przyniosła olbrzymie, szybko narastające zmiany w wizerunku i funkcjonowaniu miast na całym świecie. Przyczyną były rozmaite zjawiska i tendencje.

Wiek XX to okres wielkiego światowego przyrostu ludności. Wzrastało więc zapotrzebowanie na produkcję żywności i na wykorzystywanie zasobów naturalnych, co z kolei wywołało problem wyczerpywania się zasobów nieodnawialnych. Postępowała industrializacja i rozwój, rosły potrzeby wymuszane rozwojem. Koło zamachowe gospodarki i konsumpcji kręciło się coraz szybciej.

Do tego dochodziły tendencje ogólnoświatowe, jak system wolnego rynku i konkurencji oraz globalizacja, które prowadziły do nasilania się różnic ekonomicznych pomiędzy miastem a wsią, oraz między różnymi państwami i rejonami świata (celnie charakteryzuje to słynne już powiedzenie „między bogatą północą a biednym południem”), a w konsekwencji do zrywania więzi ekonomicznych i społecznych na różnych poziomach. Nastąpiła utrata spójności miast – przestrzennej, społecznej, kulturowej. Narastają problemy społeczne, ekonomiczne, środowiskowe. Te ostatnie, to zarówno zajmowanie, a więc bezpowrotne niszczenie terenów otwartych, naturalnych, cennych siedlisk poprzez ekspansję różnego rodzaju zagospodarowania (struktury urbanistyczne, przemysłowe i wydobywcze, transportowe, infrastrukturalne, usługowe, rolnictwo i jego obsługa), jak i ich niszczenie pośrednie (zanieczyszczenie środowiska: powietrza, wody, hałas, odpady). Postępuje kryzys systemu wartości i wzrost przestępczości.

Powstała w latach 60. cywilizacja informatyczna (określona przez Tofflera mianem „Trzeciej Fali”) również przyczyniła się do zmian funkcjonowania miast i życia społecznego – nastąpiła era ruchomego czasu pracy i pracy w domu oraz koniec typowego rytmu miasta modernistycznego. Po latach okazało się jednak, że cywilizacja informatyczna, wbrew oczekiwaniom, nie spełniła pokładanych w niej nadziei na rozwiązywanie problemów środowiskowych (np. przez zmniejszenie potrzeb podróżowania – po zakupy, na konferencje, czy ilości zużywanych surowców, np. papieru – zapotrzebowania te zwiększają się, zamiast zmniejszać). „Technologia ... zamiast zastąpić stare rozwiązania, po prostu je rozbudowała... Internet spowodował intensyfikację procesów transportowych w międzynarodowej gospodarce” (Thackara, 2010, s. 66). „Założyliśmy, że miejsce społeczeństwa przemysłowego zajmie społeczeństwo informacyjne, podczas gdy to drugie stało się właściwie uzupełnieniem pierwszego, wielokrotnie zwiększając jego oddziaływanie” (Thackara, 2010, s. 30).

W latach 70. nastąpił kryzys paliwowy – gwałtowna wyżka cen ropy i benzyny spowodowała, że dowóz ludzi na duże odległości stał się bardzo drogi, co spowodowało przewartościowanie poglądów dotyczących planowania miast. Okazało się, że ścisły podział funkcjonalny, typowy dla miasta modernistycznego (lokalizacja funkcji uciążliwych na zewnątrz miast) i długie dojazdy są absurdem ekonomiczno-ekologicznym.

Gwałtowne i ważne zmiany nastąpiły na przełomie lat 70. i 80. – wynaleziono nowe technologie (rozwój przemysłu nieuciążliwego, usług), nastąpił upadek tradycyjnych przemysłów (stocznioowego, hutniczego, włókienniczego) – co spowodowało uwolnienie wielkich terenów poprzemysłowych wewnątrz miast. Jednocześnie pojawiło się nowe zjawisko – przenoszenie staroświeckich gałęzi przemysłu do krajów trzeciego świata („rozwijających się”), które zapewniały nie tylko tanią siłę roboczą i surowce, ale też miejsca składowania odpadów, w tym niebezpiecznych. Przyczyniło się to do pogłębiania różnic społecznych i środowiskowych pomiędzy krajami.

Od lat następuje rozwój motoryzacji indywidualnej, co z kolei ułatwia rozpraszanie zabudowy. Rozpowszechnienie się samochodu oraz ciągły wzrost ludności w miastach przyczyniły się do powstania zjawiska *sprawl* – „rozpełzania się miast”, czyli szybkiego i niekontrolowanego rozrostu, rozlewania się zabudowy w strefie podmiejskiej. Pojawiają się coraz dalsze od centrum lokalizacje mieszkaniowe, zajmujące tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo, wydłuża się czas przejazdu do nich, rosą zanieczyszczenia związane z transportem (zanie-

czyszczenie powietrza, hałas, drgania, zanieczyszczenie światłem, spadek bezpieczeństwa) i zatłoczenie dróg.

Obszary podmiejskie zaczęła charakteryzować chaotyczna zabudowa o niskiej intensywności, składająca się z wielokształtnych kubatur, zlokalizowana wzdłuż pasma szerokiej ulicy tranzytowej, i przypadkowość zagospodarowania (kryterium lokalizacji i form jest cena). Miasta, a zwłaszcza ich obrzeża, cechują się chaosem przestrzennym, estetycznym, przypadkową parcelacją terenów otwartych, dowolnym doborem nieprzystających form, bez uwzględniania kontekstu miejsca i sąsiedztwa.

Nowe osiedla stają się monokulturowymi organizmami, bez przemieszania funkcji, przyjmują często postać tzw. *gated communities* – osiedli zamkniętych. Zjawiska te powodowane są patrzaniem krótkowzrocznym i brakiem podejścia ekologicznego do projektowania, gdzie kryterium nadrzędnym jest zysk dewelopera i miasta. Do tego należy dodać brak zintegrowanych systemów transportu publicznego i wynikające stąd uzależnienie od indywidualnego transportu samochodowego.

W wyniku łączenia się rozległych peryferii z zabudową mieszkaniową oraz usługową, zaczęły powstawać wieloprzestrzenne układy osadnicze, zwane megalopolis – ogromne, rozpraszające się organizmy miejskie. Zjawisko to jest zauważalne na całym świecie, w Stanach Zjednoczonych (Boston – Waszyngton), w Europie (Paryż – Lille – Bruksela – Antwerpia oraz Rotterdam – Utrecht – Amsterdam i zagłębie Rury) oraz w Chinach. Megalopolis przekracza granice miasta, co oznacza konieczność działań w skali regionu, który wymaga przemian rozwiązujących problem transportu oraz kontroli rozrostu obszarów podmiejskich.

Wszystko to sprawia, że współczesne miasta, głównie w wyniku suburbanizacji, cechują się dużą energochłonnością. Jest ona spowodowana nie tylko ilością energii potrzebnej do budowy i funkcjonowania budynków (budynki pochłaniają około połowy energii wytwarzanej przez człowieka na ziemi (Thackara, 2010, s. 152), ale też wzrostem ilości energii koniecznej do obsługi komunikacyjnej – zwłaszcza transportu indywidualnego i przewozu materiałów (często nie ekologicznych) na dalekie odległości, oraz utrzymania rozproszonej infrastrukturalnej – technicznej i społecznej. Koszty produkcji, transportu, użytkowania i utylizacji materiałów wzrastają. Zajmowane są duże powierzchnie terenu. Postępuje zanieczyszczenie powietrza, gleby, wody, wzrasta ilość odpadków stałych (w tym rozmaitych szybko wychodzących z mody i „starzejących się” gadżetów elektronicznych).

### 5.5. PRÓBY NAPRAWY MIAST

Odpowiedzią na liczne problemy XX i XXI wieku były i są rozmaite ruchy, apele, inicjatywy i deklaracje, jak Raport U Thanta z 1969 roku, nazywany „punktem zwrotnym w światowej świadomości”, Deklaracja Sztokholmska z 1972 roku, która sprecyzowała potrzebę rozpatrywania problemów środowiskowych, gospodarczych i społecznych razem (nazwana „konstytucją międzynarodowej ochrony środowiska”), kolejne Raporty Klubu Rzymskiego intelektualistów (lata 70.), krytykujące erę przemysłową, oraz ruchy na rzecz ekologii i idea rozwoju zrównoważonego z lat 70.

### 5.5.1. Dokumenty ONZ

W 1987 roku powstał Raport Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju ONZ pod przewodnictwem Gro Harlem Brundtland o nazwie „Nasza wspólna przyszłość”, w którym podkreślono związek pomiędzy środowiskiem i rozwojem oraz określono kierunki rozwiązań i narzędzia ich wdrażania. W raporcie zdefiniowano pojęcie „zrównoważonego rozwoju” jako „proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia, w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom” (*Our Common...*, 1987). Raport zwracał uwagę na poprawę jakości życia ludzi na świecie przy zachowaniu ciągłości ekosystemów, uwzględniając świat roślin i zwierząt oraz kontrolowaną eksploatację zasobów naturalnych. Określał zintegrowane działania w trzech podstawowych obszarach. Pierwszym obszarem był równomierny podział korzyści i wzrost gospodarczy. Zakładano, że długotrwały wzrost gospodarczy, będący udziałem wszystkich społeczności, może być osiągnięty tylko przez zintegrowane podejście we współczesnych systemach, czyli m. in. zapewnienie łatwiejszego dostępu do rynków państw rozwijających się, działania na rzecz zmiany nieracjonalnych wzorców konsumpcji i produkcji. Drugim obszarem była ochrona środowiska i zasobów naturalnych. Uznano, że w celu zachowania dla następnych pokoleń środowiskowego dziedzictwa oraz naturalnych zasobów, konieczne są racjonalne ekonomicznie działania, które winny uwzględniać ograniczenie zużycia zasobów, ochronę naturalnych ekosystemów, ograniczenie zanieczyszczeń środowiska. Trzecim obszarem był rozwój społeczny. Konieczne jest zachowanie różnorodności społecznej oraz nienaruszanie bogactwa kulturalnego, aby poszczególne społeczności mogły kształtować własną przyszłość. Stwierdzono, że konieczna jest walka z ubóstwem i ochrona zdrowia.

Działalność Komisji przyczyniła się do zwołania w 1992 roku Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro, gdzie sporządzono jeden z najważniejszych dokumentów będących podstawą do wdrażania na świecie rozwoju zrównoważonego: „Agendę 21”. Dokument ten zawierał wielopłaszczyznowy plan działania na XXI wiek dla Narodów Zjednoczonych, rządów i grup społecznych w obszarach, w których człowiek wpływałby na środowisko. Do Rio zjechali się przedstawiciele 172 rządów. „Agenda 21” opisuje miasta i aglomeracje jako miejsca wymagające działań w pierwszej kolejności. Rozwój miast musi uwzględniać konsekwencje dla środowiska, o znaczeniu nie tylko lokalnym. Zmiany w podejściu do urbanizacji muszą nastąpić szybko, ponieważ rozwój miast i metropolii następuje gwałtownie. Poruszony został także aspekt niezdrowych warunków mieszkaniowych oraz biedy w mieście. Duże miasta wymagają ogromnego zużycia wody, energii i innych źródeł. Z powodu braku wystarczającej technologii i infrastruktury miasta będą narażone na zanieczyszczenie powietrza i wody oraz zanieczyszczenie żywności. Warunki zdrowotne w miastach rozwijających się są poniżej standardów. Wiele chorób wynika z zanieczyszczeń środowiska miejskiego. Konieczne jest postępowanie według ściśle określonych zasad, zapewnienie współczesnej technologii dla ochrony zdrowia i środowiska, korzystanie ze źródeł energii oraz korzystanie z recyklingu. Planowanie rozwoju miast musi uwzględniać odległości między miejscem zamieszkania a miejscem pracy i rozrywki oraz sposób ich pokonywania.

### 5.5.2. Nowa Karta Ateńska 1998

Jako kontynuacja Karty Ateńskiej 1933, w 1998 roku powstała, opracowana przez Europejską Radę Urbanistów, Nowa Karta Ateńska 1998, w której przedstawiono zasady planowania miast przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów. Był to „Zestaw stwierdzeń i zaleceń” (rekomendacji i zasad), stanowiących układ odniesienia nie tylko dla urbanistów i architektów (jak to miało miejsce w przypadku pierwszej Karty Ateńskiej), ale też dla polityków (władz samorządowych i rządowych) decydujących o codziennym życiu. Był to efekt odrzucenia w latach 80., w wyniku zmiany warunków, pewnych idei modernizmu. Nastąpiło przesunięcie akcentu z nakazowego podejścia do planowania na rzecz planowania zorientowanego na potrzeby mieszkańców (wyrażane przez użytkowników miasta, a nie jego projektantów) – wyrażającego humanistyczne wymogi życia w mieście. Celem Nowej Karty Ateńskiej stała się poprawa, naprawianie, odnowa miejsc „chorych” (przy pomocy programów odnowy) – w przeciwieństwie do założeń Karty Ateńskiej 1933, zaczęto naprawiać istniejące miasta, a nie budować nowe miasta. Przekreślono podejście jedynie technokratyczne (typowe dla modernizmu) na rzecz holistycznego (w tym uwzględnianie potrzeb społecznych i środowiskowych). Odkryto na nowo znaczenie aspektów kulturowych, odrzucono próbę zbudowania modelu miasta idealnego, uniwersalnego, dostrzeżono możliwość przemieszania funkcji, na nowo doceniono wartość placu, ulicy, bloku zabudowy i wnętrza urbanistycznego oraz podziału przestrzeni na prywatną i publiczną. Dostrzeżono zalety śródmieścia (zamiast modernistycznego systemu ośrodków usługowych) oraz konieczność partycypacji społecznej. Poszerzono rolę urbanisty, przypisując mu rozpoznawanie potrzeb i problemów w zakresie gospodarowania przestrzenią, ułatwianie porozumienia pomiędzy uczestnikami „gry o miasto”, rozwiązywanie konfliktów, wpływanie na decydentów, kontrolowanie, wdrażanie i monitorowanie skutków planów zagospodarowania przestrzennego, prowadzenie prac badawczych i szkoleń, m.in. dla przedstawicieli samorządów.

Zestaw uniwersalnych 10 zaleceń, uznających zasadę rozwoju zrównoważonego, stawiających w centrum zainteresowania obywateli i skierowanych do szerokich kręgów społeczeństwa (polityków rządowych i samorządowych, urbanistów), stał się kanonem urbanistyki.

Postulat „**miasto dla wszystkich**” miał na celu włączanie wszystkich grup mieszkańców (w tym nowoprzybyłych) w społeczne, gospodarcze i kulturalne życie miasta, rozwijanie społecznego zainteresowania kształtowaniem środowiska i poprawą warunków społeczno-gospodarczych, współpracę i zaangażowanie na szczeblu lokalnym, zachęcanie do uczestniczenia w określaniu swoich potrzeb i aspiracji oraz zasad przestrzennej integracji lokalnych społeczności. **Prawdziwe współuczestnictwo** oznacza zbliżenie systemu planowania do mieszkańców, przeniesienie go na jak najniższy poziom oraz wprowadzanie innowacyjnych form partycypacji, popieranie funkcjonowania urzędzeń socjalnych i kulturalnych na szczeblu lokalnym, a wszystko w celu ułatwienia **kontaktów międzyludzkich** i wzajemnego zrozumienia. Ważnym postulatem było zapewnienie ram dla kontaktów międzyludzkich i umożliwienie partycypacji społecznej w działaniach urbanistycznych, w skali od lokalnej do miejskiej, oraz rozwijanie poczucia wspólnoty dzięki odtwarzaniu przestrzeni publicznych oraz utrzymywaniu i rozbudowywaniu systemów terenów otwartych i rekreacyjnych. Odnowa zdegradowanych i zaniedbanych budynków powinna zapewnić możliwości ożywienia społecznego terenów poprzemysłowych i powojkowych.

Kolejnym zaleceniem jest **utrzymanie specyfiki lokalnej**, polegające na ochronie tożsamości i tradycyjnych elementów środowiska miejskiego (budynków, dzielnic zabytkowych, terenów otwartych i zielonych mających tworzyć układy ciągłe), rozwoju lokalnych tradycji budowlanych, nadających miastom i regionom indywidualny charakter i podtrzymujących ich tożsamość, utrzymaniu charakteru architektury i rozmieszczenia budynków oraz uwzględnianiu przy projektowaniu specyficznych cech obszaru. Realizacja postulatu **korzystania z nowych technologii**, jako mającego podstawowe znaczenie dla przemian społecznych i przyszłej struktury miasta, ma na celu ograniczenie potrzeb transportowych, zwiększenie pola różnorodnych doświadczeń i możliwości porozumiewania się, zapewnienie lepszego dostępu do informacji, a w konsekwencji również przyspieszenie procesów demokratyzacji, ułatwienie współuczestnictwa w zarządzaniu miastem, poprawę jakości planowania urbanistycznego, decentralizację działalności oraz rozproszenie działań i funkcji w czasie i w przestrzeni. **Zagadnienia środowiska miejskiego** podkreślają konieczność zrównoważonego rozwoju miasta, traktowanego jako system ekologiczny. Karta nawołuje m.in. do podtrzymania różnorodności biologicznej, tworzenia korytarzy ekologicznych, ochrony zasobów (głównie nieodnawialnych, w tym terenu), właściwej gospodarki odpadami, rozwoju transportu zbiorowego, oszczędności energii, stosowania czystych technologii, ograniczania zanieczyszczeń i odnowy obszarów zdegradowanych.

Postulat dotyczący **zagadnień gospodarczych** opiera się na zintegrowanym podejściu do odnowy miast i łączeniu zagadnień przestrzennych, społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Konieczne jest zapewnienie zatrudnienia oraz sprawiedliwego dostępu do urzędzeń i usług w mieście, tworzenie warunków dla rozwoju i korzystnych ram dla działalności gospodarczej, inwestowania, inicjatyw, powstawania nowych miejsc pracy i małych firm. Istotne znaczenie ma też jakość miasta, wpływająca pozytywnie na jego rozwój gospodarczy. Hasło „**przemieszczanie się i dostępność**” dotyczy polityki przemieszczeń, której celem jest usprawnienie transportu publicznego, który musi być ściśle zintegrowany ze strategią użytkowania terenu. Podkreślana jest konieczność zmniejszenia potrzeb podróżowania, dzięki właściwej lokalizacji różnych funkcji, popieraniu obszarów wielofunkcyjnych, sprawności stacji przesiadkowych, zniechęcaniu do używania samochodu indywidualnego (poprzez m.in. politykę cenową i system parkowania), rozwoju systemów pieszych i rowerowych oraz zwiększeniu możliwości wyborów środków transportu.

**Zróżnicowanie i różnorodność wyborów** ma opierać się na zasadzie przemieszania funkcji, ożywiania i zróżnicowania tkanki miasta, co ma ograniczyć potrzebę podróżowania oraz zapewnić oszczędność energii i zmniejszenie ilości zanieczyszczeń komunikacyjnych. Zapewniona ma być możliwość wyboru typu mieszkania (w kontekście m.in. ceny czy wyposażenia w nowe techniki i materiały, zapewniające oszczędności energii), rodzaju zatrudnienia, zamieszkania, przemieszczania się i wypoczynku. **Aspekt zdrowia i bezpieczeństwa**, jako pierwszoplanowy, dotyczy zapobiegania wojnom, katastrofom naturalnym, konfliktom społecznym, zamieszkom i przestępczości, poprzez odbudowę społecznego poczucia wspólnoty interesów. Ma wpłynąć na budowę „zdrowego miasta”, spełniającego standardy WHO, poprzez podniesienie standardów mieszkaniowych i środowiskowych, ograniczanie zanieczyszczeń oraz ochronę zasobów, w tym nieodnawialnych.

### 5.5.3. Nowa Karta Ateńska 2003

W 2003 roku, zgodnie z przyjętymi założeniami, powstała aktualizacja Nowej Karty Ateńskiej, nosząca tytuł *Wizja miast XXI wieku*. W części pierwszej dokumentu przedstawiono wizję przyszłości miast integrującej się (zintegrowanej) Europy, współpracujących i powiązanych w różnorodne sieci funkcjonalno-znaczeniowe, jednakże zachowujących swą odrębność, tożsamość i unikatowość; miast spójnych i zrównoważonych – czyli rozwiniętych ekonomicznie, a jednocześnie respektujących uwarunkowania środowiskowe i spełniających cele społeczne. W części drugiej pt. „Problemy i wyzwania”, określono tendencje zmian i problemy współczesnego miasta, które mogą wpływać na rozwój miasta, oraz wyzwania dla miast przyszłości, jak też zadania i rolę urbanistów w realizacji założonej wizji.

**Spójność miasta** rozumiana jest w wymiarach czasowym, społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i przestrzennym.

**Spójność w kontekście czasowym** odnosi się do ciągłości historycznej i kulturowej, rzutującej na aspekty społeczno-kulturowe miasta.

**Spójność w kontekście społecznym**, której warto poświęcić więcej słów, odnosi się do takich aspektów, jak równowaga społeczna (zapewnienie realizacji interesów społeczności miejskiej jako całości, przy uwzględnieniu potrzeb, praw i obowiązków różnych grup i poszczególnych obywateli, w tym imigrantów, oraz spokoju społecznego, dobrobytu i wygody życia); zaangażowanie społeczne (tworzenie nowych form partycypacji społecznej mieszkańców stałych i czasowych, przy wykorzystaniu łatwiejszego dostępu do informacji); wielokulturowe bogactwo (zachowanie kulturowej tożsamości i dziedzictwa zarówno mieszkańców miasta, jak i nowych przybyszów); związki międzypokoleniowe (zapewnienie więzi pomiędzy generacjami w sferze socjalnej i ekonomicznej oraz rozwój koniecznej infrastruktury społecznej); tożsamość społeczna (zwiększanie bogactwa i różnorodności społeczno-kulturowego życia miejskiego, a w konsekwencji atrakcyjności miasta, jako miejsca zamieszkania, pracy, inwestowania, wypoczynku); ruchliwość i środki transportu (różnorodność środków transportu, zwłaszcza publicznego; łatwość przepływu informacji, zmniejszająca potrzeby podróżowania; poprawa infrastruktury transportowej, integracja polityk transportowej i przestrzennej, rozwój europejskiej sieci transportu) oraz usługi (lepszy i dostosowany do zmieniających się potrzeb dostęp do różnorodnych typów mieszkań, edukacji, zdrowia, kultury, wypoczynku).

**Spójność w kontekście ekonomicznym** oznacza wysoki poziom zatrudnienia i konkurencyjności miasta w ramach różnego typu zintegrowanych i sprawnych sieci miast czy regionów, przy wykorzystaniu takich atutów, jak np. wieloaspektowa spójność miasta, walory naturalne i kulturowe, unikatowość miasta, różnorodność tworzonych możliwości rozwoju gospodarczego, dobre warunki życia, pracy; spuścizna kulturowa i materialna, wykształcona kadra, strategiczna lokalizacja.

**Spójność środowiskowa** oznacza ochronę i powiększanie ilości terenów zielonych w mieście, oszczędność zasobów naturalnych, zwłaszcza nieodnawialnych (w tym terenu!), przeciwdziałanie zanieczyszczeniu i degradacji środowiska miejskiego, stosowanie nowych technologii w celu ograniczenia zużycia zasobów, ich powtórnego wykorzystywania oraz oszczędzania energii, minimalizowanie skutków klęsk żywiołowych. Zaleca się ochronę i kształtowanie dziedzictwa kulturowego i naturalnego, krajobrazu i tożsamości miejsca.



Dzięki takim działaniom miasta staną się zdrowym środowiskiem życia człowieka o wysokiej jakości.

**Spójność przestrzenna** polega na wzmocnieniu powiązań funkcjonalnych i sprawnej obsługi miasta i jego otoczenia, przy umacnianiu specyficznego charakteru jego zabudowy, i przeciwstawianiu się uniformizacji. Głównym narzędziem koniecznej odnowy miast będzie projektowanie urbanistyczne, chroniące i wzbogacające przestrzeń publiczną scalającą tkankę miasta, zapewniające rehabilitację obszarów zdegradowanych, ułatwiające kontakty międzyludzkie, tworzące możliwości wypoczynku i rekreacji, zapewniające bezpieczeństwo obywateli, dbające o unikatowy krajobraz, *genius loci* miasta, jego piękno i wysoki poziom estetyczny oraz dziedzictwo kulturowe i naturalne.

Część II Karty podkreśla związek przyszłości miasta z jego przeszłością. Prezentuje **obsługiwane obecnie tendencje przemian** społeczno-politycznych (globalizacja, unifikacja, ucieczka z miast), ekonomiczno-technologicznych (narastające tempo przemian, gospodarka oparta na wiedzy, informatyzacja, konkurencja międzynarodowa, specjalizacja, kooperacja), środowiskowych (pochłanianie nowych terenów otwartych w miastach i ich otoczeniu, zanieczyszczenie, nadmierna eksploatacja zasobów nieodnawialnych, zmiany klimatu i ich konsekwencje) i środowiska miejskiego (zmiany warunków rozwoju w wyniku informatyzacji, poprawa połączeń infrastrukturalnych, w tym fizycznej dostępności, co wpływa na nowe rozwiązania i formy urbanistyczne). Omawia aktualnie występujące problemy w każdej z wymienionych grup tematycznych (jak zamknięte osiedla, poczucie zagrożenia imigrantami, starzenie się społeczeństwa, narastanie postaw konsumenckich; dyktat międzynarodowych przesłanek ekonomicznych nad lokalnymi uwarunkowaniami; wpływ globalizacji i czynników zewnętrznych na rozwój miasta; osłabienie lokalnej gospodarki; wykluczenie jednostek słabszych; złe warunki zdrowotne; niedostatek terenów otwartych; zmniejszenie bioróżnorodności; klęski żywiołowe o narastających skutkach; nowe bariery infrastrukturalne, zwłaszcza dla pieszych; rozbijanie zwartości układów urbanistycznych i krajobrazowych; suburbanizacja; wydłużenie drogi dojazdu; wzrost użytkowania samochodu indywidualnego; wzrost nierówności rozwoju regionów metropolitalnych w odniesieniu do innych miast; nasilenie kontrastów pomiędzy obszarami aktywizacji i ubóstwa).

Następnie zaprezentowane są **wyzwania dla miast przyszłości**, jak np. rozwój zrównoważony, budowanie nowej tożsamości społeczno-kulturowej w oparciu o różnorodność i współpracę; odnowa solidarności społecznej i partycypacji społecznej; rozwój usług związanych z wypoczynkiem i czasem wolnym; podnoszenie konkurencyjności miasta w oparciu o walory środowiskowe, kulturowe i krajobrazowe; jakość miasta oraz nowe formy współpracy w sieci miast; stosowanie zasady szczególnej ostrożności i analiz środowiskowych w procesach decyzyjnych; traktowanie miast jako ekosystemów; zachowanie równowagi pomiędzy rozwojem a zdrowotnymi warunkami życia; skuteczna ochrona zasobów przyrodniczych oraz promowanie proekologicznego rolnictwa na obrzeżach miast na potrzeby lokalne; kreowanie nowej tożsamości miast; wykorzystanie nowych technologii do zrównoważonego rozwoju; wiązanie przeszłości z przyszłością; integrowanie różnych struktur socjalnych i miejskich; podnoszenie jakości usług i środowiska; planowanie strategiczne.

Karta kończy się **zaleceniami dotyczącymi zadań dla urbanisty**, jako projektanta-kreatora, naukowca, nauczyciela, doradcy, negocjatora, prezentera problemów i fachowca

w administracji, kierującego się określonym systemem wartości, koncentracją na interesach społecznych i myśleniem długofalowym.

Urbanista, jako humanista i pracownik naukowy, ma analizować występujące zjawiska i tendencje rozwojowe (zwłaszcza długookresowe potrzeby) i dostarczać informacje decydującym i opinii publicznej; korzystać z dostępnych danych (dostosowanych do przyjętych w Europie mierników rozwoju) i prezentować je, ułatwiając debaty publiczne i zrozumienie proponowanych rozwiązań i procesu decyzyjnego; dokształcać się; prowadzić szkolenia zawodowe, wspomagając rozwój praktyki planistycznej, wiążąc teorię z praktyką; uczestniczyć w dyskusjach nt. teorii i praktyki planowania przestrzennego oraz, prezentując wyniki swoich badań, przyczyniać się „do rozwoju wiedzy i kompetencji w dziedzinie planowania”. Urbanista jako projektant planów i twórca wizji wiąże lokalne/regionalne strategie z tendencjami globalnymi, poszerza wszystkim mieszkańcom szanse i możliwości wyboru, chroni środowisko przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe, dba o jakość projektów, opracowuje różne warianty i wizje rozwoju przestrzennego, wskazuje optymalne lokalizacje działań inwestycyjnych, przekonuje wszystkich zainteresowanych do wizji rozwoju realizującej cele wspólne. Urbanista – doradca polityczny i mediator – przestrzega zasady solidarności i równości w planowaniu, podejmowaniu decyzji i realizacji projektów, doradza władzom publicznym, proponuje efektywne instrumenty prawne, ułatwia i podnosi poziom partycypacji społecznej i współpracy wszystkich zainteresowanych. Urbanista jako zarządca i administrator stosuje nowoczesne metody planowania strategicznego, zapewnia skuteczność rozwiązań, dostosowuje projekty do europejskich strategii i polityk, zapewnia współpracę administracji rządowej i samorządowej, rozwija partnerstwo publiczno-prywatne, czuwa nad zdobywaniem środków UE, monitoruje skutki planów i wdraża działania korygujące skutki.

Podsumowując, **Karta prezentuje ideę** „spójnego, innowacyjnego, produktywnego i kreatywnego w dziedzinie nauki, kultury i idei” miasta europejskiego, zapewniającego mieszkańcom dobre warunki życia i pracy oraz wnoszącego istotny wkład „w poszukiwanie wspólnej przyszłości przez społeczność świata” w okresie współczesnych konfliktów.

\* \* \*

Miasto zrównoważone jest stałym przedmiotem badań naukowych i globalnego zainteresowania. Tematyką ostatnich naukowych inicjatyw międzynarodowych w latach 2010 i 2011<sup>101</sup> są problemy rozwoju zrównoważonego w planowaniu przestrzennym, urbanistyce i architekturze. Od pewnego czasu pojawia się określenie „ecocity” jako remedium na problemy współczesnego miasta, spełniające równocześnie wymogi rozwoju zrównoważonego.

---

<sup>101</sup> Przykładowo, V Sesja World Urban Forum w Rio de Janeiro w Brazylii, 22–26 marca 2010 r., pt. „The Right to the City: Bridging the Urban Divide”; 46 Międzynarodowy Kongres ISoCaRP w Nairobi w Kenii, 19–23 września 2010 r., pt. „Sustainable City / Developing World”; wystawa światowa Expo 2010 w Shanghaju, pt. „Better City, Better Life”; Ecocity World Summit 2011, IX International Ecocity Conference, w Montrealu w Kanadzie, 22–26 sierpnia 2011 r., o temacie głównym: „People. Ecology. Urbanity. Moving Towards Ecocities”; 24. World Congress of Architecture, UIA 2011 w Tokio w Japonii, pod egidą The International Union of Architects, o głównym temacie: DESIGN 2050, i subtematach: „Environment, Culture and Life”; VI sesja World Urban Forum w Neapolu we Włoszech, 1–7 września 2012 r. pt. „The Urban Future and the prosperity of cities”. Dialog, Network, Exhibit at the World's Premiere Conference on Cities.

## 5.6. ECOCITY

Można zadać sobie pytanie, czy *ecocity* jest modą dla uświadomionych czy już koniecznością dla wszystkich? Wymienione wcześniej problemy miasta współczesnego skłaniają do tej drugiej odpowiedzi.

Idea *ecocity* została opisana w różnych źródłach na dziesiątki sposobów. Poniżej przytoczonych zostanie tylko kilka z wybranych podejść, prezentujących koncepcje, cel i zamysł tworzenia miast ekologicznych. Dotyczą one działań w odniesieniu do różnych poziomów planowania / projektowania / funkcjonowania i zarządzania strukturami miejskimi w różnych skalach – od mieszkania, domu, dzielnicy, aż po całe miasto, aglomerację, kraj, nie zapominając o wskazaniach uniwersalnych dla każdego człowieka, niezależnie od miejsca zamieszkania.

John Thackara, dziennikarz o wykształceniu filozoficznym, zajmujący się wdrażaniem zrównoważonego rozwoju i designem, w książce *Na grzbiecie fali* (Thackara, 2010) opisał w sposób popularny rozmaite generalne sposoby działania i projektowania spełniające kryteria koncepcji *sustainable development*. Przede wszystkim wykazuje konieczność optymalnego wykorzystywania i podziału zasobów: surowców, energii, materii, przestrzeni, żywności, czasu, oprogramowania, umiejętności, zasobów kulturowych oraz ludzi, których uważa za zasób najważniejszy – a to wszystko dlatego, że jako ludzkość znajdujemy się „w ramach systemu o ograniczonej pojemności” (Thackara, 2010, s. 11). Namawia do wspólnego wykorzystywania zasobów trwałych (budynków, dróg, aut, narzędzi...) – poprzez dostęp do informacji, gdzie i jak te zasoby w danej chwili są możliwe do wykorzystania. Przykładowo, rzadko wykorzystywane kina, stacje benzynowe, magazyny, dworce kolejowe, powinny być wykorzystywane w celach edukacyjnych.auta, które większość czasu spędzają na parkingach, mogłyby służyć wielu użytkownikom. Nawet rzadko używane przez pojedyncze osoby narzędzia elektromechaniczne powinny służyć grupie ludzi. Udowadnia, że już przy projektowaniu produktów (w tym budynków i elementów infrastruktury) należy minimalizować potencjalne negatywne skutki, wynikające m.in. ze złego doboru materiałów, z nadmiernego zużycia energii, wody, zasobów biosfery czy innych oddziaływań powstających na etapie ich produkcji, transportu, użytkowania (eksploatacji) i utylizacji. Omawia konieczność ograniczania transportu i dystrybucji materiałów. Wskazuje, że intensywność użytkowania i współczynnik obciążenia (np. pojazdów transportu publicznego) ma wpływ na wydajność energetyczną budynków i systemów transportu. Nawołuje do zasadniczych zmian organizacyjnych w strukturze rynków, w planowaniu i użytkowaniu systemów transportowych, produkcji i dystrybucji żywności, oraz do działań najtrudniejszych – zmian zachowań i stylu życia i pracy. Zachowania te dotyczą m.in. zmniejszania potrzeb przemieszczania się poprzez modyfikację „ambicji kulturalno-ekonomicznych i wybieranie trwałości zamiast odległości oraz bliskości zamiast szybkości” (Thackara, 2010, s. 60). Korzyści redukcji korzystania z auta na rzecz komunikacji pieszej będą nie tylko środowiskowe, ale też zdrowotne i ekonomiczne – zmniejszą się koszty związane z leczeniem otyłości. Uzasadnia potrzebę „przywrócenia lokalnego charakteru działalności ekonomicznej” poprzez wytwarzanie produktów (w tym budowlanych, żywnościowych) i usług w danym miejscu, co nie tylko zmniejszy koszty i skutki transportu, ale też zapewni wykorzystywanie miejscowych materiałów, zasobów (w tym ludzkich), wartości (kulturowych) oraz coraz bardziej pożądaną autentyczność i lokalny

kontekst. Nawołuje urbanistów do uwzględniania uwarunkowań lokalnych, np. związanych z systemami wodnymi, zachowaniem bioróżnorodności, zagospodarowywaniem istniejących struktur zamiast budowy nowych na otwartej przestrzeni. Zaleca projektować tak, aby w jak najbardziej ekologiczny sposób można było wykonywać codzienne czynności: przemieszczanie się, naukę, pracę, zabawę, wzajemną opiekę. Twierdzi, że podstawą sukcesu jest długoterminowość działań i zapewnienie lokalnym mieszkańcom jak największej kontroli nad zamieszkiwaną przez nich przestrzenią i lokalnymi zasobami. Uzasadnia konieczność myślenia systemami, nie negując potrzeby nawet drobnych działań lokalnych.

Proekologiczne wymogi kształtowania miast są opisane również w światowych i europejskich **systemach certyfikacji**, zawierających oceny rozmaitych kryteriów projektowania próśrodowskiego, stosowanych w różnych skalach – od budynku, przez zróżnicowane, wielofunkcyjne zespoły urbanistyczne, aż do nowych rozległych obszarów rozwojowych miast (Stangel, 2011). Mają one pomagać władzom, deweloperom i projektantom we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju w praktyce.

Będący w fazie pilotażowej amerykański system certyfikacji ekologicznej LEED 2009 ND (LEED for Neighborhood Development), opracowany przez Green Building Council, miał na celu ustanowienie wiodących standardów krajowych dla oceny i nagradzania wdrażania próśrodowskiego rozwoju. Tworzy on zestaw wytycznych, zarówno dla podejmowania decyzji jak i sposobów zagospodarowania, aby zachęcić do wyboru lepszych lokalizacji, lepszego projektowania i budowy nowych struktur o różnym użytkowaniu. W przeciwieństwie do poprzednich systemów LEED, dotyczących głównie „zielonego” budownictwa, LEED for Neighborhood Development kładzie duży nacisk na lokalizację, projekt i budowę, tak aby budynki wraz z towarzyszącą im infrastrukturą były wpasowane w swoje lokalne otoczenie, czyli „sąsiedztwo” (*neighborhood*)<sup>102</sup>, ono z kolei wpisane powinno być w otaczający krajobraz, jak też w kontekst lokalny i regionalny. System LEED 2009 ND, stanowiący zestaw standardów dla certyfikacji planowania i zagospodarowania lokalnych zespołów, ma promować zdrowe, trwałe, niedrogie i proekologiczne praktyki w projektowaniu i budowie obiektów budowlanych. W związku z przyjętymi celami LEED Green Building Rating System (system punktowy „zielonego” budownictwa) wyróżnia trzy główne kategorie środowiskowe: odpowiednią lokalizację i połączenia, układ urbanistyczny i projektowanie w kontekście lokalnym (w ramach „sąsiedztwa”) oraz „zieloną” infrastrukturę i budynki. Dodatkowa, czwarta kategoria – innowacje i procesy projektowe – odnosi się do problemów oraz środków dotyczących projektowania próśrodowskiego i konstrukcyjnego, nie uwzględnionych w trzech poprzednich kategoriach. Punktacja regionalna jest odrębną cechą LEED-ND. Generalnie, system nadawania punktów podkreśla znaczenie lokalnych uwarunkowań w określaniu najlepszych próśrodowskich rozwiązań projektowych i praktyk budowlanych, jak również rozwiązań społecznych i zdrowotnych.

---

<sup>102</sup> „Sąsiedztwo” (*neighborhood*) zostało w LEED 2009 for ND określone jako obszar zamieszkania, pracy, handlu, miejsc publicznych i ich bezpośredniego otoczenia, z którym mieszkańcy i pracownicy się identyfikują w kontekście czynników społecznych, ekonomicznych, instytucjonalnych oraz stylu życia.

Kolejnym systemem certyfikacji jest brytyjski BREEAM (Building Research Establishment's Environmental Assessment Method)<sup>103</sup> – szeroko wykorzystywana na świecie metoda oceny środowiskowej budynków. Określa standardy najlepszych praktyk w projektowaniu prośrodowiskowym. Celem głównym jest minimalizowanie negatywnych skutków środowiskowych poprzez projektowanie „ekologiczne” budynków i podnoszenie świadomości właścicieli, użytkowników i projektantów budynków o korzyściach płynących ze zmniejszania oddziaływań środowiskowych.

Nowy, kompleksowy system certyfikacji ekologicznej nowych osiedli i dzielnic BREEAM Communities, prezentujący „zasady oceny zrównoważonej” (stworzony przez Building Research Establishment, uruchomiony w 2009 roku), jest oparty o stwierdzenie, że dążenie do zabudowy spełniającej w sposób kompleksowy kryteria proekologiczne jest obecnie nieuniknione. Prezentuje kompleksowo skonstruowany proces wspierający system planowania, mający pomagać deweloperom i lokalnym władzom w zapewnieniu zrównoważonego rozwoju w kontekście lokalnym. Stawia wyzwania władzom lokalnym, deweloperom i projektantom do projektowania i budowania zgodnego z duchem rozwoju zrównoważonego, wskazując jednocześnie korzyści, w tym ekonomiczne, dla deweloperów i władz. BREEAM Communities wyróżnia 8 podstawowych grup kryteriów oceny środowiskowej budynków obejmujących klimat i energię, społeczność lokalną, kontekst lokalny, transport, zasoby, ekologię, miejsca pracy, budynki.

Zaletami tej metody jest m.in. oszczędność surowców już na wczesnym etapie planowania, uwzględnienie niezbędnych uwarunkowań prawnych, wymagań i standardów, nakreślenie precyzyjnych ram postępowania dla deweloperów i planistów, możliwość weryfikacji zobowiązań deweloperów i otrzymania przez nabywców zaświadczenia „proekologiczności” budynku oraz w końcu podnoszenie świadomości proekologicznej społeczności i deweloperów.

Oprócz systemów certyfikacji opracowywane są na różnych forach eksperckich i naukowych rozmaite **zestawy zasad generalnych i wytycznych**, dotyczących kształtowania i funkcjonowania miasta ekologicznego (zob. m.in. *Wyzwania...*, 2010).

Podczas Światowego Kongresu IFHP (International Federation for Housing and Planning) w Kopenhadze w 2007 roku został zaprezentowany dokument *Ten Principles for Sustainable City Governance* (dziesięć zasad zarządzania miastem zrównoważonym), omawiający potrzebę radykalnej zmiany podejścia, nowe strategie planowania i modele zarządzania miastem, wspierające rozwój. Uznano, że ponieważ miasta produkują 80% CO<sub>2</sub>, co stanowi największy wkład do globalnego ocieplenia, należy odwrócić ten trend. Określono dziesięć zasad generalnych, obejmujących m.in.: odkrycie na nowo miasta, przedefiniowanie wartości miasta, zaangażowanie ekspertów służących miastu w codziennych problemach, rozproszenie procesu podejmowania decyzji przestrzennych, wdrożenie nowego systemu planowania urbanistycznego, nie opartego jedynie na formie, promocję odpowiedzialności zbiorowej, odchodzenie od działań i trendów globalnych, ogarnięcie chaosu, kryzysu i zmian, zachęcanie do zaangażowania przywódców miejskich.

<sup>103</sup> Na podst. BREEAM Communities Fact Sheet, [www.breeam.org](http://www.breeam.org) (wrzesień 2009).

Opisane wyżej podejścia nie wyczerpują całej listy pomysłów na ekomiasto, jednak dają wyobrażenie o kierunku działań – który z pewnością będzie ewoluował wraz ze zmieniającymi się uwarunkowaniami środowiskowymi, przestrzennymi i ekonomicznymi oraz potrzebami społecznymi. Tę rolę wypełnia także wiele publikacji traktujących przekrojowo problem miasta zrównoważonego.

Herbert Girardet (2004) w książce *CitiesPeoplePlanet. Liveable Cities for a Sustainable World* podkreśla zależność człowieka od środowiska naturalnego oraz konieczność zmian stylu życia w kontekście zagrożenia zasobów przyrody. Opisuje zjawisko megacity (o ponad 10 milionach mieszkańców), jako największych, najbardziej skomplikowanych struktur stworzonych przez człowieka, ich problemy oraz powodowane nimi skutki w środowisku. Na przykładzie 90 przypadków, poprzedzonych krótkim przeglądem historii urbanistyki, w tym narodzin miasta ekologicznego, i płynącymi z tego wnioskami, autor przedstawia możliwości tworzenia miast zrównoważonych, jako wyzwania dla urbanizującego się świata, opisując nie tylko sposoby projektowania i ulepszania miast, ale też płynące z tego korzyści ekonomiczne i społeczne korzyści.

Douglas Farr (2008) w publikacji *Sustainable Urbanism. Urban Design with Nature*, na tle dotychczasowych standardów i przepisów dotyczących kształtowania obecnego nieekologicznego miasta, ukazuje architektom, urbanistom i planistom możliwości projektowania prośrodowiskowego w różnych skalach i aspektach, w odniesieniu do wspomnianego wyżej systemu certyfikacji ekologicznej LEED for Neighborhood Development. Podkreśla konieczność kształtowania zbalansowanego środowiska „zbudowanego”, spełniającego potrzeby zarówno człowieka (społeczne i ekonomiczne), jak i natury, oraz wzmacniania współzależności pomiędzy wszystkimi żywymi gatunkami na ziemi. Opisuje m.in. rozmaite wyznaczniki projektowania zrównoważonego, jak: odpowiednia gęstość zabudowy; integracja systemów transportowych z użytkowaniem terenu i zachowania/tworzenia korytarzy ekologicznych; „zrównoważone sąsiedztwo” m.in. ułatwiające dostęp do pracy i promujące transport pieszy; różnorodne związki z naturą (jak dostęp pieszy do terenów zielonych, lokalne wykorzystywanie wody deszczowej, utylizacja odpadów oraz produkcja żywności); wydajność energetyczna budynków i infrastruktury. Ten praktyczny przewodnik ekoprojektowania odnosi się w szczególności do lokalnej skali działań (do miejsc, gdzie przeciętny Amerykanin „mieszka, pracuje i wypoczywa”), zwłaszcza w zakresie użytkowania terenu i infrastruktury, jako do elementów najbardziej trwałych i determinujących styl życia. Zawiera wiele przykładów ze świata wdrażania opisanych idei w praktyce.

Książka *Sustainable urban design. Perspectives and examples* (2005) opisuje współczesne sposoby i trendy projektowania miasta proekologicznego, ilustrując teorię zrealizowanymi (realizowanymi), bogato ilustrowanymi przypadkami z Holandii. Udowadnia tym samym, że idea *ecocity* nie jest utopią. Podkreśla potrzebę ciągłego rozwoju projektowania urbanistycznego (jako instrumentu wdrażania zrównoważonego rozwoju w praktyce) w świetle nowych wyzwań. Zwraca uwagę na potrzebę podnoszenia jakości struktur urbanistycznych, ruralistycznych i terenów otwartych oraz na wieloaspektowość działań współczesnego projektowania urbanistycznego (nie tylko dotyczących energii, wody i przyrody, ale też aspektów ekologicznych, społecznych i ekonomicznych). Podkreśla potrzebę uwzględniania funkcjonowania struktur w czasie, tożsamości lokalnej oraz współuczestniczenia wielu podmiotów.

Książka *Solar City. Linz Pichling. Sustainable Urban Development* (2008) opisuje przypadek rozwoju miasta Linz w Austrii, gdzie zdecydowano się na realizację proekologicznego projektu rozbudowy miasta, zapewniając mieszkania dla 10 tysięcy nowych mieszkańców (obecnie zrealizowano część dla 3 tysięcy) – po raz pierwszy w gęsto zabudowanej tkance nowej dzielnicy mieszkaniowej Pichling. W projekcie urbanistycznym Solar City oraz poszczególnych projektach architektonicznych uczestniczyli lokalni i światowej sławy urbaniści i architekci oraz eksperci do spraw energii. Kompleksowo zaplanowane, zaprojektowane i odpowiednio zrealizowane oraz użytkowane Solar City jest przykładem modelowego rozwiązania proekologicznego dla miasta przyszłości. Projekty łączą wszystkie znane współcześnie cechy prośrodowiskowe (m.in. technologie energooszczędne, oszczędność zużywania zasobów naturalnych, jak woda i energia, odpowiednie planowanie infrastruktury technicznej, w tym transportu publicznego, infrastruktury społecznej oraz przestrzeni publicznych i zielonych terenów rekreacyjno-sportowych, różnorodność wyborów dla różnych grup mieszkańców). Miasto jest wyjątkowym i uznanym na świecie przykładem wdrożenia w praktyce ekologicznego projektowania, obejmującego aspekty wzrostu ekonomicznego, balansu ekologicznego oraz postępu społecznego. Tworzy nowy standard europejski w odniesieniu do proekologicznego planowania urbanistycznego, architektonicznego i infrastrukturalnego.

Na forum światowym organizowane są różne konkursy na temat projektowania pro-środowiskowego. W książce *Self Sufficient City. Envisioning the habitat of the future*, wydanej w 2010 roku przez Institute for Advanced Architecture of Catalonia opisano wyniki konkursu na temat wizji ekologicznego miasta przyszłości. Publikacja wpisuje się w światową debatę na temat przyszłości miast (w skali od lokalnej do globalnej) i życia w mieście w kontekście zmian socjologicznych, kulturowych i technologicznych. Ponad 700 uczestników konkursu ze 116 krajów przedstawiło projekty przedstawiające miasta przyszłości, realizujące ideę rozwoju zrównoważonego (miasto jako najbliższy człowiekowi ekosystem), ze szczególnym uwzględnieniem rewitalizacji oraz zmniejszania energochłonności. Nacisk został położony na rozwiązywanie problemu kontaktów międzyludzkich, w tym na tworzenie publicznych „przestrzeni wolności i kontaktów” o skali człowieka, z zapewnieniem energooszczędnych systemów transportowych.

## 5.7. PRZYKŁADY WDRAŻANIA IDEI ECOCITY

Znane są dziesiątki miast na świecie, wdrażających działania proekologiczne o różnych zakresach merytorycznych, przestrzennych i czasowych. Generalnie można je podzielić na dwie grupy: miasta rewitalizowane, gdzie rozmaite zestawy działań wprowadza się w pewnych wybranych, zazwyczaj krytycznych obszarach miast i/lub tworzone są całe systemy, np. transportu publicznego, ścieżek rowerowych czy układów zieleni, oraz miasta ekologiczne budowane na tzw. surowym korzeniu, całkowicie od podstaw.

Przykładem miasta sukcesywnie i konsekwentnie odnawianego przy pomocy różnorodnych działań, w tym edukacyjnych, jest **Kopenhaga**, która zastąpiła niezwykłym rozpowszechnieniem roweru jako głównego środka transportu (ponad 35% mieszkańców miasta udaje się do pracy rowerem, a do 2015 roku liczba ta wzrosła do ok. 50%; „zielona

fala” powoduje, że jadąc z prędkością 20 km/h nie trzeba zatrzymywać się na światłach), efektywnym systemem transportu publicznego (metro, autobusy), intensywną rewitalizacją centrum i waterfrontu (przedtem były to tereny portowe) jako alternatywą dla suburbanizacji oraz nowymi atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi. Powszechnie stosowane są proekologiczne technologie służące m.in. oszczędności energii.

**Bilbao** to kolejny przykład miasta działającego kompleksowo na wielu poziomach. „Strategiczny plan rewitalizacji obszaru metropolitalnego” doprowadził do transformacji podupadającego miasta poprzemysłowego w miasto dynamiczne, stawiające na naukę i kulturę. Rewitalizacja urbanistyczna, rozwój usług i telekomunikacji, inwestycje w kapitał ludzki, poprawa dostępności poprzez rozwój infrastruktury lotniczej, kolejowej i drogowej, naprawa stanu środowiska, inwestycje w kulturę oraz akcje społeczne, wzmocniły pozycję Bilbao w regionie, jako atrakcyjnego miejsca spotkań międzynarodowych w dziedzinach nauki i biznesu. Nowe mosty oraz liczne obiekty nauki i kultury (jak słynne Muzeum Guggenheima) aktywizujące tereny nadbrzeżne sprawiły, że rzeka stała się osią spinającą miasto, a nie jak wcześniej dzielącą je. Wysokiej jakości przestrzenie publiczne i rekreacyjne przyciągają pracowników biur, mieszkańców, amatorów sportu oraz ponad milion turystów rocznie.

Miastem, które w procesie rewitalizacji zaniedbanych terenów portowych i poprzemysłowych z powodzeniem wykorzystało fakt stania się gospodarzem dużych imprez światowych: Olimpiady w 1992 roku oraz Forum Kultur w 2004 roku, jest **Barcelona**. Wraz z budową nowych obiektów użyteczności publicznej, jak mariny jachtowe, centrum rozrywkowe, oceanarium, hotele oraz Maremágnum (kompleks sklepów, barów, restauracji i kin), które w szybkim czasie stały się jednymi z częściej odwiedzanych miejsc w mieście, oraz budynków biurowych i mieszkaniowych, utworzono nowe parki i bulwary, podwyższając jakość życia w mieście. Uwzględniono przy tym istniejący układ sąsiednich dzielnic oraz przestrzeni publicznych. Jednak niektóre z obiektów, jak wielkopowierzchniowe centrum handlowe powstałe na Forum Kultur 2004, są oceniane jako negatywny element wizualny i funkcjonalny w strukturze miasta.

Zupełnie innym działaniem jest budowanie ekomiasta od podstaw. Przykładem, prawdopodobnie najbardziej zadziwiającym na świecie ze względu na lokalizację i powiązaną z nią skalą problemów do pokonania, jest **Masdar City**, w sąsiedztwie Abu-Dhabi, na Półwyspie Arabskim.<sup>104</sup> Jest nazywany najbardziej ambitnym projektem ekologicznym świata, z uwagi na planowaną samowystarczalność energetyczną, jako miasto całkowicie bezemisyjne, bezodpadowe, w całości oparte na energii odnawialnej (słońca, wiatru, geotermalnej). Funkcjonowanie miasta dla 45–50 tys. mieszkańców, o powierzchni 6 km<sup>2</sup>, będzie oparte o najnowocześniejsze technologie. Realizacja, rozpoczęta w 2008 roku, ma zostać ukończona w latach 2020–2025. Pierwsi mieszkańcy wprowadzili się do ukończonych sześciu budynków w 2010 roku. Projekt ten wart jest monitorowania, bowiem kryzys światowy oraz ekstremaalnie trudne uwarunkowania lokalizacyjne mogą zniweczyć zamierzenia jego twórców<sup>105</sup>.

Przykładem zrealizowanym, który opisano nieco szerzej, jako interesujący z uwagi na kompleksowość podejścia oraz efektywne pokonywanie trudności we wdrażaniu pomysłów,

---

<sup>104</sup> Projekt pracowni Fosters & Partners (przyp. red.).

<sup>105</sup> Patrz także s. 67 w tym tomie.



jest **Kurytyba**, położona na południu Brazylii – jeden z najlepszych światowych przykładów miasta proekologicznego. Swój rozwój zawdzięcza położeniu między głównym ośrodkiem produkcji na południu kraju oraz rynkami zbytu na północy. W drugiej połowie XX wieku miasto z ośrodka przetwórstwa płodów rolnych przekształciło się w miasto przemysłowe i handlowe, osiągając w 1960 roku liczbę 430 tys. mieszkańców. Zaczęły wówczas narastać problemy związane ze wzmożonym ruchem samochodowym, zatłoczeniem ulic, brakiem miejsc parkingowych, większą emisją spalin i zanieczyszczeniem środowiska. Duży napływ imigrantów powodował szybki, niekontrolowany rozrost miasta, i dzikie osadnictwo. Nowe domy powstawały nawet na terenach zalewowych.

Narastające problemy wymogły konieczność sporządzenia planów rozwoju miasta. W tym celu zatrudniono francuskiego architekta Alfreda Agache. Jego plan został zrealizowany jedynie częściowo z uwagi na wysokie koszty. W latach 60. XX wieku, na bazie tego planu sporządzono pod kierunkiem Jaime Lenera kolejny plan Kurytyby. Projekt ten, kontynuowany do dziś, zakładał ścisłą kontrolę „rozpełzania się” miasta, zredukowanie ruchu ulicznego w obrębie centrum, ochronę i zabezpieczenie historycznego centrum miasta oraz zapewnienie wygodnego i taniego systemu komunikacji publicznej.

Master Plan Kurytyby zintegrował rozwój komunikacji publicznej, opartej na autobusach, z planowaniem zagospodarowania terenu, wywołując korzystne przemiany w mieście. Kurytyba wybrała obsługę autobusową miasta, ponieważ jest ona znacznie tańsza od budowy metra czy kolei podmiejskiej. Ponadto, utrzymaniem i zarządzaniem autobusów mogą zająć się prywatne przedsiębiorstwa, opłacane według długości tras, a nie liczby przewiezionych pasażerów, co zapewnia równomierne rozłożenie komunikacji publicznej w mieście. Połączenia autobusowe są sukcesywnie wydłużane wraz z rozwojem zabudowy miejskiej.



Ryc. 22. Kurytyba. Główny deptak miasta, dawniej ruchliwa ulica (fot. Aleksandra Sas-Bojarska).

Stworzono warunki rozwoju zabudowy wzdłuż rozchodzących się promieniście z centrum pięciu głównych arterii komunikacyjnych, co zredukowało tradycyjne znaczenie centrum jako pierwszorzędneho celu codziennego transportu, zmniejszając zatłoczenie typowe dla

korków porannych i popołudniowych. W zamian, arterie transportu publicznego mają w godzinach szczytu zapewnioną pełną przepustowość w obu kierunkach. Teren przy głównych trasach ruchu jest strefą o wysokiej gęstości zabudowy, o funkcji głównie usługowej i komercyjnej. Dalej znajduje się strefa mieszkaniowa o gęstości malejącej proporcjonalnie do zwiększającej się odległości od dróg tranzytowych. Centrum miasta, gdzie jest dostępnych mało miejsc parkingowych, zostało częściowo zamknięte dla ruchu samochodowego. Utworzono deptaki uliczne, przy których są zlokalizowane otwarte całą dobę sklepy, restauracje, kawiarnie (ryc. 22).

Każda z pięciu głównych osi składa się z trzech równoległych tras komunikacyjnych. Główne drogi mają po dwa pasy szybkiego ruchu autobusowego, a po bokach pasy ruchu lokalnego. Równoległe do tych osi, w odległości bloku urbanistycznego, znajdują się jednokierunkowe drogi, które biegną do dzielnic centralnych. Autobusy zaopatrzeniowe, międzydzielnicowe, oraz ekspresowe przebiegają wzdłuż osi strukturalnych.

Przystanki autobusowe zostały zaprojektowane tak, aby upłynnić przesiadki. Pasażerowie uiszczają konduktorowi opłatę za przejazd wchodząc do „tuby” przystanku, co skraca czas wsiadania do autobusu, gdy ten nadjedzie. Zatrudnienie osób obsługujących przystanki, w miejsce automatów biletowych, zmniejsza bezrobocie w mieście. Tuby są wyposażone w podnośniki dla niepełnosprawnych (ryc. 23).

System komunikacji miejskiej wyposażony jest także w autobusy podwójne i potrójne, co zwiększa wydajność systemu. Minibusy przewożą około 40 pasażerów, a wielkie trójczłonne autobusy nawet 270 osób. Każdy rodzaj autobusu, dla ułatwienia orientacji pasażerów, ma inną barwę. Przystanki zbiorcze są wyposażone w rozmaite zestawy tub przesiadkowych i udogodnienia. Pasażerowie mają zapewnione bezpieczeństwo i wygodę podczas wsiadania do pojazdów, gdyż platformy opuszczane z autobusu i z tuby tworzą jeden poziom (ryc. 24).

Dzięki sprawnemu systemowi komunikacji publicznej mieszkańcy wolą dojeżdżać do pracy autobusem niż samochodem, zwłaszcza że mogą dojechać do celu korzystając z różnych typów autobusów, za okazaniem jednego biletu. Większość mieszkańców otrzymuje ponadto dodatki na korzystanie z transportu publicznego. Mimo iż autobusy są zasilane ropą, to emitują mniej spalin niż emitowałyby samochody osobowe wszystkich pasażerów komunikacji publicznej, co ogranicza zanieczyszczenie atmosfery. Interesy kierowców samochodów indywidualnych zostały podporządkowane transportowi publicznemu. Zaprzestano budowy nowych dróg szybkiego ruchu i nowych miejsc parkingowych. To zniechęciło mieszkańców do używania samochodów, a zachęciło do korzystania z komunikacji publicznej. Prowadzone akcje społeczne uświadomiły dodatkowo społeczeństwu konieczność zmian i korzyści, jakie z nich płyną. Od 1974 roku liczba mieszkańców Kurytyby podwoiła się, ruch samochodowy zmniejszył się o 30%, a zanieczyszczenie atmosfery jest najniższe w Brazylii.

Kolejnym działaniem proekologicznym było zminimalizowanie zagrożenia powodziowego, z którym zmagala się Kurytyba, oraz ograniczenie negatywnych skutków powodzi, w szczególności na dziko zabudowanych brzegach rzeki. Dodatkowym utrudnieniem był fakt, iż naturalne cieki wodne zostały uprzednio skanalizowane, a część z nich schowana pod powierzchnię terenu, co utrudniało odwadnianie terenu i powodowało konieczność budowy nowych kanałów odwadniających. W 1966 roku zaprzestano wydawać zezwolenia na budowę na terenach nisko położonych, a w 1975 roku wprowadzono kary za naruszanie



Ryc. 23. Kurtyba. Słynne „tuby” jako przystanki autobusowe (fot. Aleksandra Sas-Bojarska).



Ryc. 24. Kurtyba. Linie autobusowe różnią się kolorami; przystanki mają udogodnienia przesiadkowe (fot. Aleksandra Sas-Bojarska).

naturalnego systemu odwadniającego. Obecnie woda z powodzi jest prowadzona do nowych sztucznych jezior w parkach, które przejmują falę powodziową. Takie rozwiązanie ograniczyło problem powodzi, ochroniło doliny rzek przed nielegalną zabudową oraz zapewniło tereny rekreacyjne dla tysięcy ludzi (ryc. 25). Parki zostały zintegrowane z resztą miasta poprzez połączenia autobusowe oraz liczne ścieżki rowerowe.

Ważnym aspektem rozwoju Kurytyby są akcje społeczne mające na celu aktywizację jej mieszkańców i współuczestnictwo w przeobrażeniach miasta, w szczególności ludności ubogiej. Mieszkańcy slumsów (zazwyczaj niedostępnych dla ciężkiego sprzętu oczyszczania miasta) przywożą swoje śmieci do punktów zbiorczych, gdzie wymieniają je na bilety autobusowe lub jedzenie. Takie działanie prowadzi do zmniejszenia ilości śmieci w mieście oraz ograniczenia zachorowań wynikających ze złych warunków sanitarnych. Ponadto,



Ryc. 25. Kurytyba. Jeziora pełniące funkcje przeciwpowodziowe i rekreacyjne (fot. Aleksandra Sas-Bojarska).



Ryc. 26. Kurytyba. Pojemniki do recyklingu, w różnych kolorach, przy ulicach, dworcach, na lotnisku (fot. Aleksandra Sas-Bojarska).



Ryc. 27. Kurytyba. Tereny Wolnego Uniwersytetu Środowiska Naturalnego (fot. Aleksandra Sas-Bojarska).

wprowadzono program dla dzieci, w ramach którego mogą one wymienić nadające się do recyklingu śmieci na przybory szkolne, czekoladę, zabawki oraz bilety na przedstawienia kulturalne. W ramach programu recyklingu 70% odpadków miejskich jest odzyskiwane przez mieszkańców (ryc. 26). Raz w tygodniu śmieciarka zbiera papier, tekturę, metal, plastik oraz szkło, posegregowane w mieście. Odzyskany papier pozwala zachować 1200 drzew dzien-

nie. Pieniądze zebrane ze sprzedaży materiału są przeznaczane na programy społeczne. Zmniejszono bezrobocie poprzez zwiększenie zatrudnienia w systemie oczyszczania miasta. Bezdomni i byli alkoholicy są zatrudniani przez miasto w fabryce segregacji śmieci.

Wolny Uniwersytet Środowiska Naturalnego w Kurytybie, założony w 1991 roku przez Jacques'a Cousteau, jest dobrym przykładem rewitalizacji, nie tylko dlatego, że zlokalizowano go w nieczynnym wyrobisku żwiru. Stał się ważną instytucją edukacyjną w mieście. Prowadzi krótkie bezpłatne kursy w zakresie ekologii, m.in. dotyczące wpływu codziennych czynności na środowisko naturalne, przeznaczone dla gospodyń domowych, sklepikarzy, dozorców oraz jako obowiązujące dla osób starających się o licencje na wykonywanie niektórych działalności, na przykład prowadzenia taksówek (ryc. 27).

W Kurytybie uniknięto zjawisk typowych dla gwałtownego rozwoju miast: bezrobocia, dzikiego osadnictwa, przeludnienia, degradacji środowiska. Osiągnięto to dzięki przemysłalnemu i zgodnemu z uwarunkowaniami lokalnymi systemowi działań. Przede wszystkim zapewniono przewagę sprawnie funkcjonującego transportu publicznego nad indywidualnym. Z powodzeniem podjęto działania na rzecz dostosowania zagospodarowania i użytkowania terenu do warunków naturalnych, w miejsce powszechnego w innych miastach dostosowywania środowiska do potrzeb człowieka. Nie zdecydowano się na bezrefleksyjne stosowanie najnowszych technologii, a postawiono na wykorzystywanie istniejących możliwości, jak np. zasoby ludzkie. Wciągnięto z powodzeniem społeczeństwo do decydowania o mieście, zamiast odgórnego narzucania planów. Kurytyba jest określana mianem ekologicznej stolicy Brazylii, z siecią 28 parków oraz wielu terenów zalesionych. W 1970 roku posiadała mniej niż 1 m<sup>2</sup> terenów zielonych na osobę, obecnie to 52 m<sup>2</sup>. Mieszkańcy zasadzili 1,5 mln drzew wzdłuż ulic miasta. Sukces we wdrażaniu tych rozmaitych pomysłów był tak wielki, że Kurytyba za zasługi została określona przez UNESCO miastem modelowym, w 1996 roku okrzyknięta najbardziej innowacyjnym miastem w Brazylii, a według konferencji Habitat II w Istambule w 2007 roku zajęła trzecie miejsce na świecie wśród 15 Green Cities i jest nazywana „światowym przykładem planowania urbanistycznego” oraz „najlepszym miejscem do mieszkania w Brazylii”.

## 5.8. PODSUMOWANIE

Najstynniejszą koncepcją nowożytną urbanistyki nawiązującą do aspektów środowiskowych (głównie sanitarnych i higienicznych) była do niedawna idea miasta-ogrodu Ebenezerza Howarda. Jej ewolucja oraz współczesne uwarunkowania cywilizacyjne i nowe wyzwania doprowadziły do wytworzenia kolejnej głośniejszej koncepcji miasta związanego z naturą – *ecocity*.

Garden City powstało w odpowiedzi na kryzys miasta przemysłowego, by w sposób bezpośredni poprawić warunki życia ludzi, a nie z powodów „ekologicznych”. Wtedy nie było jeszcze takiej potrzeby. *Ecocity* ma rozwiązać dużo szerszy problem – kryzys globalny, związany z zagrożeniem środowiska. Realizuje więc potrzebę stworzenia ludziom wysokiej jakości życia w mieście, z jednoczesnym ograniczeniem do minimum negatywnych skutków środowiskowych, wpisując się w ideę zrównoważonego rozwoju. Kładzie nacisk na ochronę środowiska, a przez to poprawia warunki zamieszkania ludzi.

Wydaje się, że dwie przedstawione idee się nie wykluczają. Pomimo upływu lat, problematyka miasta-ogrodu jest wciąż popularna. W czasach zwiększania się liczby ludności na świecie oraz masowego napływu imigrantów do miast, a w konsekwencji ich rozrostu, jakość środowiska życia zapewniona w mieście-ogrodzie może być doskonałym uzupełnieniem rozwiązań proponowanych w *ecocity*. Jednak nie będzie już to tak proste rozwiązanie, jak kiedyś. Potrzebny jest spójny system działań na wszystkich poziomach planowania, projektowania i funkcjonowania *ecocity*.

Należy też podkreślić, że wdrażanie zasad rozwoju zrównoważonego poprzez realizację *ecocity* będzie skuteczne jedynie wówczas, gdy idea ta uzyska szeroką akceptację społeczną, gdy większość mieszkańców podporządkuje się trudnym wymogom życia w zgodzie z naturą. Trzeba je łączyć z aspektami finansowymi, bowiem motywy jedynie „ideologiczne” często nie przynoszą efektów. Warto też pamiętać o tym, że działania wycinkowe, np. jeden ekologiczny dom w mieście są nieskuteczne.

Przesłanie zaspokajania potrzeb człowieka, zmieniających się wraz z rozwojem cywilizacji, towarzyszy urbanistyce od początku. Obecnie wydaje się, że człowiekowi należy zapewnić jak najlepsze warunki życia przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych skutków dla środowiska. Dlatego szerzej niż dotychczas należy spojrzeć na wyzwania rozwoju miasta. Na razie lekarstwem najlepszym wydaje się koncepcja *ecocity*, choć nie powinna wiązać się z jedynym, uniwersalnym sposobem osiągania zrównoważonego rozwoju, gdyż taki nie istnieje. Różne sposoby należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań oraz aktualnych potrzeb, wnikliwie i krytycznie oceniać problemy i poszukiwać wciąż nowych sposobów na ich rozwiązanie.

### Bibliografia

- Böhm A., 2006, *Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu. O czynniku kompozycji*. Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- G. Cancellotti, E. Montuori, L. Piccinato, A. Scalpelli, 1935, *La città di Sabaudia*, Casabella, 8 (no 95).
- Czyżewski A., 2009, *Trzewia Lewiatana. Miasta ogrody i narodziny przedmieścia kulturalnego*. Państwowe Muzeum Etnograficzne w Warszawie, Warszawa.
- Farr D., 2008, *Sustainable Urbanism. Urban Design with nature*. New Jersey.
- Girardet H., 2004, *CitiesPeoplePlanet. Liveable Cities for a Sustainable World*. Wiley Academy, Great Britain.
- Hanzl M., 2009, Założenia ruchu Nowy Urbanizm w USA a problemy związane z rozlewaniem się miast w Polsce [w:] E. Cichy-Pazder, T. Markowski (red.), *Nowa Urbanistyka – nowa jakość życia*. „Biblioteka Urbanisty”, 14, Urbanista, Warszawa.
- Howard E., 1962, *L'idea della città giardino*. Calderini, Bologna.
- Howard E., 2009, Miasta ogrody przyszłości [w:] A. Czyżewski, *Trzewia Lewiatana. Miasta ogrody i narodziny przedmieścia kulturalnego*. Państwowe Muzeum Etnograficzne w Warszawie, Warszawa.
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*. New York.
- Karta Ateńska, 1998, przyjęta przez IV Kongres C.I.A.M. w 1933 r. Biuletyn Informacyjny TUP, Warszawa.
- Kronenberg J., Bergier T. (red.), 2010, *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce*. Fundacja Sendzimir, Kraków.

- LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System*. Created by the Congress for the New Urbanism, Natural Resources Defense Council, and the U.S. Green Building Council.
- Lorens P., 2005, Nowy Urbanizm jako strategia strukturalizacji amorficznych przestrzeni podmiejskich [w:] P. Lorens (red.), *Problem suburbanizacji*. „Biblioteka Urbanisty”, 7, Urbanista, Warszawa.
- Newton N. T., 1971, *Design on the Land: The Development of Landscape Architecture*. Belknap Press, Harvard.
- Nowa Karta Ateńska 2003. Wizja miast XXI wieku*. Lizbona, 20 listopada 2003 r. Europejska Rada Urbanistów, 2003, Towarzystwo Urbanistów Polskich, tłum. St. Wyganowski.
- Our Common Future*, 1987. Oxford University Press, Oxford.
- Self Sufficient City. Envisioning the habitat of the future*, 2010. 3<sup>rd</sup> Advanced Architecture Contest. Institute for Advanced Architecture of Catalonia.
- Stangel M., 2011, *Zrównoważona struktura urbanistyczna a jakość życia i marka dzielnicy*. „Energia i Budynek”, 02(45)2011-06-28.
- Sustainable urban design. Perspectives and examples*, 2005. Veenman Drukkers, Rotterdam.
- Thackara J., 2010, *Na grzbiecie fali. O projektowaniu w złożonym świecie*. Wyd. Academica, Warszawa.
- Toffler A., 1986, *Trzecia fala*. PIW Warszawa.
- Treberspurg M. (red.), 2008, *Solar City. Linz Pichling. Sustainable Urban Development*. SpringerWien, Wiedeń.
- Vale B., Vale R., 2009, Is the High-Density City the Only Option? [w:] Ng E.(red.), *Designing High-Density Cities: For Social and Environmental Sustainability*. Routledge, London.

Wykorzystane źródła internetowe:

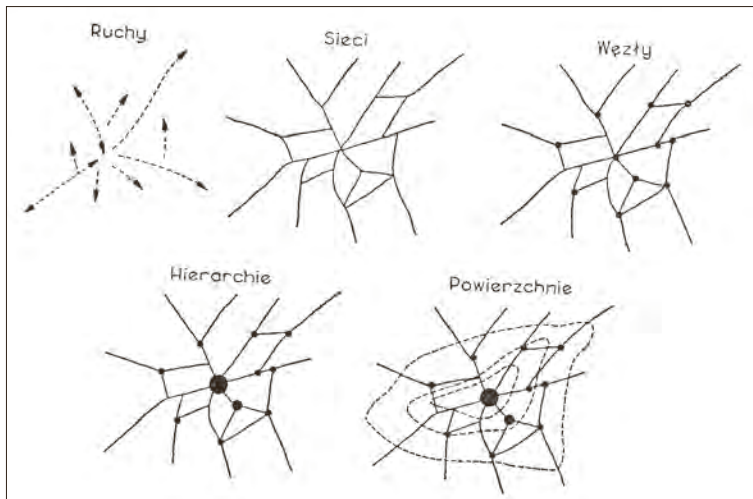
- Copenhagen Agenda for Sustainable Cities, [www.imagineyourenergy-future.eu/blog/index.php/2009/04/15/38-10-principles-for-sustainable-city-governance](http://www.imagineyourenergy-future.eu/blog/index.php/2009/04/15/38-10-principles-for-sustainable-city-governance).
- [www.bilbaoria2000.org](http://www.bilbaoria2000.org) (czerwiec 2011).
- BREEAM Communities Fact Sheet, [www.breeam.org](http://www.breeam.org) (wrzesień 2009).
- [www.usgbc.org](http://www.usgbc.org) (Updated May 2011).

# 6. OD CIUDAD LINEAL DO TRANSPORT ORIENTED DEVELOPMENT

## 6.1. WPROWADZENIE

Ewolucja koncepcji kształtowania otoczenia człowieka sięga odległej przeszłości, wszelkie zmiany, bardziej lub mniej dramatyczne wyzwania stawiane przed teorią urbanistyki były od zawsze głęboko zakorzenione w potrzebach wykazywanych przez mieszkańców jednostek osadniczych wraz ze zmieniającymi się stadiami rozwoju cywilizacji, głównymi przełomami w postępujących procesach gospodarczo-społecznych.

Ewolucja koncepcji urbanistycznych można bezpośrednio powiązać z teorią zaprezentowaną przez Haggetta w jego schemacie stadiów rozwoju osiedli (Leszczycki, 1972), w której autor wskazuje stymulującą rolę ruchów w rozwoju osiedli systemu regionalnego (ryc. 28). Ruchów, rozumianych tu jako wszelkie przemieszczenia i kontakty ludzkie, generujące szeroką gamę interakcji społecznych, gospodarczych, kulturowych. Wychodząc od tego założenia możemy przyjąć, że za rozwój procesów osadniczych, jak również wszelkie rewolucje cywilizacyjne, główną odpowiedzialność ponosi system komunikacji międzyludzkiej. W różnych okresach historycznych, w niejednorodny sposób, jednak zasadniczo kształtujący wszelkie struktury osadnicze jako pochodne systemu sieciowego, formując węzły, hierarchie i powierzchnie rozrastających się osiedli, dodatkowo odgrywając rolę narzędzia przemian



Ryc. 28. Schemat Haggetta kolejnych stadiów penetracji i zagospodarowania przestrzeni w systemie regionalnym (Hagget, według Leszczycki, 1972, s. 45).



struktur urbanistycznych lub jako element wynikowy szerszego i spontanicznego procesu konstruującego.

Idąc dalej rozpoczętym tropem można równie łatwo określić rolę i stopień oddziaływania systemu komunikacyjnego-transportowego na rewolucyjne przemiany cywilizacyjne określane przez Tofflera falami cywilizacyjnymi (Toffler, 1997). Rewolucja agrarna, przejście około 10–8 tys. lat p.n.e. od koczowniczego trybu życia do osiadłego, można przypisać oswojeniu się ludzi ze środowiskiem dzięki poznawaniu jego cech, cykli życiowych i wynikające stąd „udomowienie” roślin; z kolei doskonalenie metod transportu od około 6400 lat p.n.e. doprowadziło do zwiększenia wymiany i procesu hierarchizacji osad oraz kształtowania rynków zbytu.

Przypadek rewolucji przemysłowej i całkowitego przemeblowania struktur osadniczych jest nieco bardziej skomplikowany, gdyż za jednego z głównych aktywatorów przemian, w dużej części zasłużenie, uznano moment powstania maszyny parowej. Jednak gdy zmienimy naszą perspektywę z ekonomicznej na urbanistyczną i jej historyczne metamorfozy, ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportowych – zaczynając od morskiego, przez śródlądowy, kończąc na miejskim – można przyjąć, że bez kształtującego się zapotrzebowania i zmian w stylu życia nie istniałby popyt na nowe, mechaniczne jednostki napędowe w procesach produkcji, jak też w transporcie. Tutaj również do globalnej sytuacji dokładają się procesy koncentrujące ludność w dużych ośrodkach miejskich, faktycznie jako efekt upowszechniania przemieszczania długodystansowego, co w rezultacie zaczęło w XIX wieku owocować, między innymi, formułowaniem koncepcji i teorii mających systematyzować żywiołowe procesy urbanizacyjne.

Według Tofflera ostatnia fala przebiega właśnie obecnie – fala technologicznej innowacji, związana z szerzeniem nowych form komunikacji i wyższych form rozwoju sektora usług. Jednak, jak na razie, fala ta nie przybrała fizycznego kształtu i nie jest reprezentowana żadnym nowym trendem w urbanistyce. Trudno też bezspornie i autorytatywnie przypisać tej fali przestrzenne wizje futurologiczne. Jedyne pewnik to od lat trwający proces migracji na tereny zurbanizowane wraz z wszelkimi problemami generowanymi przez powstające megamiasta (przeludnienie, problemy społeczno-sanitarne, zagrożenia przyrodnicze w rodzaju tsunami, podniesienie poziomu oceanów) (*World Development Report*, 2010).

## 6.2. TEORIE PRZEŁOMU XIX I XX WIEKU

Nagła i całkowita transformacja miast pod wpływem industrializacji zainicjowała liczne, choć niekiedy naiwne idee ulepszenia chaotycznych, przegęszczonych i o wątpliwym standardzie technicznym struktur osadniczych. W większości modeli teoretycznych przeważały idealistyczne przesłanki rozgęszczenia zabudowy wbrew naturalnym, ekonomicznym i społecznym procesom koncentrującym. Chodzi tu przede wszystkim o wartość gruntów i optymalizację kontaktów – przemieszczeń w sieci powiązań. Począwszy od szeroko rozpropagowanych idei Howarda, podstawowym środkiem zaradczym miało być strefowanie funkcjonalne przestrzeni, zastępując żywiołowe przemiany planowanymi „mozaikami” działalności, redukującymi rolę układu komunikacyjnego najczęściej do tworzywa kompozycyjnego (układy radialne

spiętrzające potoki ruchu w śródmieściu, np. Fritsch, Howard) (Malisz, 1981). Wizja o 16 lat wcześniejsza od miasta-ogrodu powstała w umyśle Don Arturo Soria y Maty (1844–1920), postaci o szerokich zainteresowaniach i barwnej biografii (gubernator, dziennikarz, matematyk, wynalazca, urbanista), człowieka ogromnie zaangażowanego w kwestie propagowania technicznych zdobyczy cywilizacyjnych wpływających na poziom życia w nowożytnych miastach. Jego zaangażowanie na polu teorii planowania miast można wyjaśnić wzorcami czerpanymi z dokonań jego hiszpańskich poprzedników, takich jak król Filip II (ustawa z 3 maja 1576 roku)<sup>106</sup>, czy Katalończyk Ildefons Cerdà Suñer (plan dzielnicy Eixample w Barcelonie), prekursorów funkcjonalnego planowania przestrzeni. Sam początkowo działał jedynie w sferze komunikacji: wynalazł własny aparat telegraficzny i zabiegał o wprowadzenie telefonów w Madrycie. Później zajął się transportem, założył i prowadził jedną z pierwszych linii tramwajowych oraz był prekursorem rozważań na temat uruchomienia metra (w formie nad- i podziemnej) w stolicy Hiszpanii (Bessièrre, 2001). Właśnie bliski mu system komunikacji, zwłaszcza zbiorowej, stał się „stelażem” teorii miasta idealnego, wolnego od niezdrowych warunków życia w zatłoczonym mieście, miasta liniowego – *Ciudad Lineal* (Collins, 1959).

Arturo Soria ideę miasta liniowego przedstawił w serii artykułów w madryckich gazetach poczynając od 1880 roku. To, co można uznać za manifest, opublikowano w czasopiśmie „El Progreso” 6 marca 1882 roku, w artykule *Madryt naprawiony i Madryt nowy*, gdzie scharakteryzował miasto liniowe jako: „[...]pojedynczą ulicę, 500 metrów szerokie (pasma), a długie na ile będzie potrzeba, które mogłoby się ciągnąć od Kadyksu do Petersburga lub od Pekinu do Brukseli. Środkiem tego ogromnego pasa będzie się ciągnąć linia kolejowa oraz tramwaje, wodociąg, gaz i elektryczność, zbiorniki wodne i ogrody oraz, co jakiś czas, obiekty różnych użyteczności publicznych [...] – i to będzie natychmiastowe rozwiązanie wszystkich kompleksowych problemów naszego miejskiego życia, produkowanych przez ogromną populację” (Collins, 1959, s. 38). Trzeba podkreślić, że podstawowym celem autora była dbałość o utrzymanie ludzkiej i organicznej skali miasta, którego wzrost porównywał do zmian zachodzących w żywym organizmie, stąd główną oś założenia nazywał kręgosłupem miasta (ryc. 29). W jednym z późniejszych artykułów sformułował slogan, który charakteryzował jego dążenia: „ruralizujemy życie miejskie, urbanizujemy wieś”, slogan nota bene wykorzystywany również później przez Howarda. Kolejnym etapem działalności była realizacja opisywanych planów, zaczął od sporządzenia planu regionalnego dla Madrytu z bardzo detalicznym opisem danych technicznych i finansów budowy 55-kilometrowej, obwodowej linii kolejowej, flankowanej miastem liniowym, opasującej stolicę i spinającej osiem miast leżących wokół (ryc. 30), (Soria y Mata, 1892).

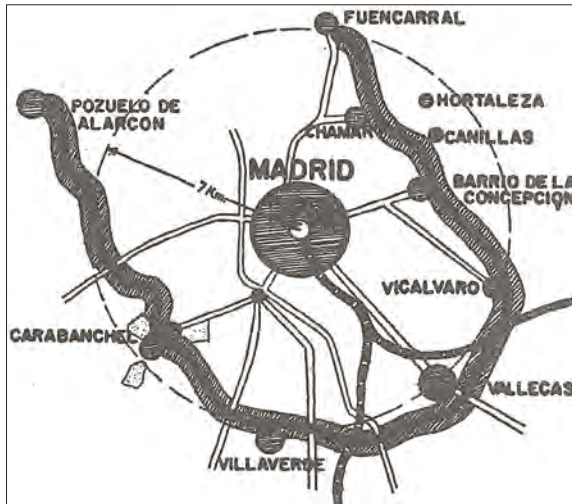
Mimo wielu kłopotów spółka, którą Soria założył (Compañía Madrileña de Urbanización), przystąpiła do budowy 5-kilometrowego, pilotażowego odcinka miasta na zachód od Madrytu, między Concepcion a Fuencarral. W 1896 roku jednym z pierwszych przedsięwzięć było nasadzenie drzew, w 1901 roku zakończono budowę wewnętrznej linii tramwajowej, co zaowocowało w 1904 roku podpięciem linii do miejskiego systemu komunikacji i w efekcie elektryfikację linii w roku 1909. W 1911 roku, w 680 domach mieszkało już około 4000 osób.

---

<sup>106</sup> *Real Ordenanza Expedida Por Felipe II en San Lorenzo del Escorial el 3 de Mayo de 1576* (Garcia Ramos, 1965).



Ryc. 29. Zrealizowana część miasta liniowego pod Madrytem – *Ciudad lineal* (Soria y Mata, według Kainrath, 1997, s. 56).

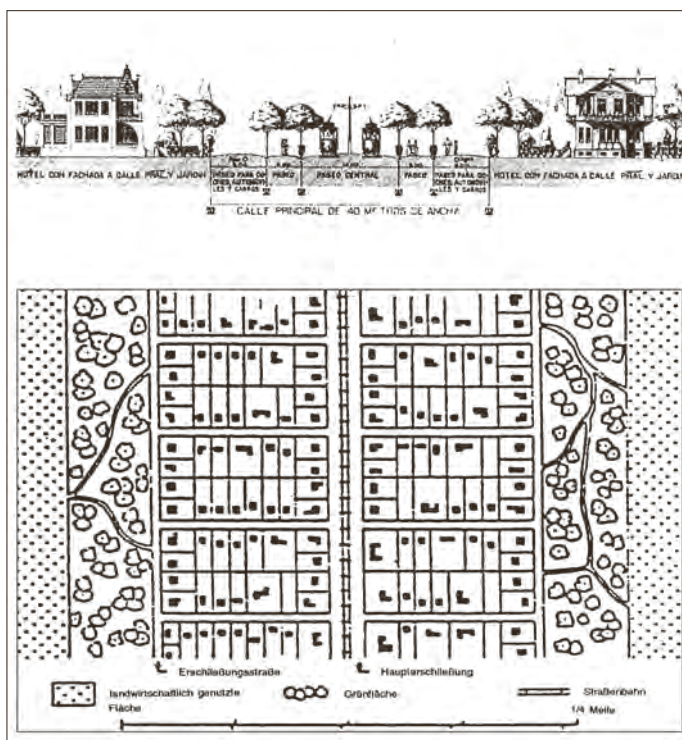


Ryc. 30. Planowany pełny zakres miasta liniowego pod Madrytem (Soria y Mata, według Kainrath, 1997, s. 56).

W wyniku kłopotów finansowych, mimo uzyskania w 1908 roku praw do dalszych terenów, budowa miasta nie została nigdy rozszerzona na dalsze obszary.

W swoich przemyśleniach Soria negował wzrost wertykalny starych miast, wskazywał na problemy z brakiem prywatności w zagęszczającej się tkance i brak przyzwoitego budownictwa dla robotników, w związku z tym upatrywał najwięcej korzyści w rozgęszczeniu struktury

osadniczej wykorzystując tereny wokół Madrytu, głosząc hasło: „Dla każdej rodziny własny dom, przy każdym domu sad i ogród”. W związku z tym plan parcel został oparty na module wyznaczonym przez 40 metrową ulicę główną, środkiem której biegł tramwaj izolowany szpalerami drzew, oraz odchodzącymi prostopadłe co 300 metrów ulicami podrzędnymi (szer. 20 m). Dawało to kwartały o powierzchni 40 do 60 tys. m<sup>2</sup>, które dzielono na działki odpowiadające cenowo zróżnicowanemu zapotrzebowaniu. Wzdłuż głównego ciągu miały znajdować się największe i najbardziej reprezentacyjne rezydencje, przy ulicach bocznych domy dla średnio zamożnych, a na zapleczu kwartału najmniejsze domy. Jednak, mimo strefowania, w efekcie i biedni i bogaci żyli w pobliżu siebie. W niektórych kwartałach centralne działki były rezerwowane na obiekty użyteczności publicznej. Rozplanowanie domów zostało oparte o następujące zasady: domy miały nie przekraczać 2 kondygnacji, zatopione w zieleni i osłonięte od ulic przez 5-metrowe wycofanie w stosunku do granicy działki (ryc. 31).



Ryc. 31. Rysunek przekroju głównej osi *Ciudad lineal* oraz układ i formy zabudowy pasma osadniczego (Soria y Mata, według Kainrath, 1997, s. 57).

Obiektywnie patrząc, można wskazać korzyści natury socjalnej wynikające z idei miasta liniowego:

- poprawa higieny życia (wydzielenie dużej ilości terenów zielonych),
- ograniczenie wzrostu ceny gruntów, zachowując stałą odległość inwestycji od centrum na całej długości założenia, a z tego wynikające:
  - uniknięcie segregacji socjalnej mieszkańców,

– zerowe lub bardzo niskie koszty transportu zbiorowego dzięki opłatom za korzystanie z linii kolejowej przez transport towarowy.

Oczywiście, z drugiej strony, są też kwestie dyskusyjne, które mimo dobrych stron teorii współcześnie ograniczają akceptację takiej formy miasta idealnego:

– przede wszystkim dotyczy to bardzo formalnych założeń projektu, co w kontekście zmiany mobilności społeczeństwa, a co za tym idzie również indywidualizowania potrzeb i trendów, którym to społeczeństwo hołduje, staje się założeniem anachronicznym,

– wydaje się, że możliwości techniczne tego systemu także są skrojone jedynie na miarę przełomu XIX i XX wieku i nie byłoby możliwości usprawnienia tego systemu bez ingerowania w jego macierzystą strukturę,

– utopią trzeba nazwać pomijanie naturalnego trendu społecznego do koncentrowania i równocześnie wyraźnego hierarchizowania swojego środowiska, czemu nie sprzyja zbyt rozciągnięta struktura bez wykształconych większych, prestiżowych przestrzeni publicznych.

Mimo różnicy w formie trzeba podkreślić, że miasto liniowe antycypowało większość teorii objętych ideą miasta-ogrodu Howarda, a podobieństwa narzucają kilka konstatacji:

– są to plany regionalne wynikające z tych samych potrzeb społecznych,

– dotyczą form regionalnych o charakterze satelitarnym w stosunku do miasta centralnego,

– transport zbiorowy jest kardynalnym warunkiem funkcjonalności tych form,

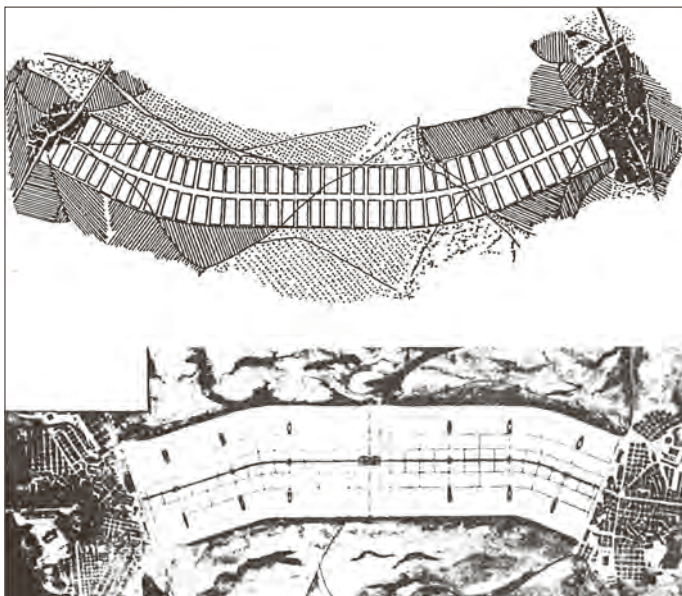
– zakładają strefowanie przestrzeni, z silnym naciskiem na wydzielenie terenów zielonych.

Wydaje się jednak, że na korzyść miasta liniowego przemawia jego elastyczność – zdolność dostosowania formy do różnych warunków topograficznych i możliwość spajania w jeden system historycznych form osadniczych, co ogranicza forma radialna.

### 6.3. XX-WIECZNE ROZWINIĘCIA IDEI SORII Y MATY

Wśród urbanistów, „naśladowców” Arturo Sorii, zafascynowanych jego koncepcjami można wymienić trzech głównych protagonistów: Hilarión González del Castillo, Georges Benoit-Lévy i Mikołaj Milutin. Dwóch pierwszych było bezpośrednimi współpracownikami i spadkobiercami Sorii. González del Castillo, mimo że był prawnikiem, na podstawie obserwacji i doświadczeń z perspektywy mieszkańca i dyrektora Ciudad Lineal zaproponował kilka usprawnień w teorii i strukturze. W 1919 roku, w czasie wystawy w Brukseli, przedstawił plan regionalny zawierający serię szerszych miast pasmowych o długości nie większej niż potrzebna do pomieszczenia 60 tys. mieszkańców i o wydzielonych strefach dla różnych aktywności. Wprowadził także w miejscach węzłowych place pełniące rolę centrum dla poszczególnych stref użytkowych, jednocześnie wyprowadzając poza obręb miasta główne linie kolejowe. Jego pomysłem, zaczerpniętym prawdopodobnie od Howarda, było wprowadzenie zielonych buforów oddzielających miasto liniowe od okolicy (ryc. 32).

Drugi z propagatorów – Georges Benoit-Lévy – był początkowo bardzo krytyczny wobec miasta liniowego, jako że wywodził się z grupy zafascynowanej miastami-ogrodami, jednak z czasem doszedł do wniosku, że „rywalizujące teorie są jedynie odmianą jednej idei” (Collins, 1965, s. 206). W 1927 roku zastosował model Sorii w planie rozwoju Paryża, zakładając w skali

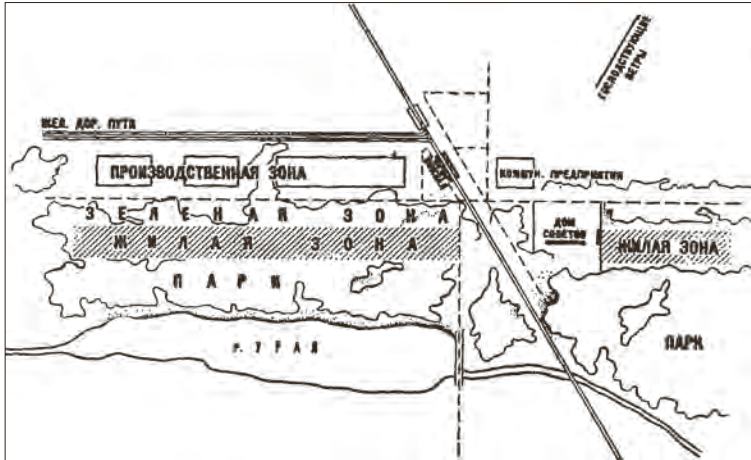


Ryc. 32. Porównanie koncepcji Sorii y Maty i Gonzalesa de Castillo sposobu połączenia istniejących miast przez miasto liniowe (Kainrath, 1997, s. 58).

regionalnej utrzymanie pierścienia terenów niezabudowanych między granicą ówczesnego miasta, a pasmem założenia liniowego o określonej gęstości zaludnienia, podpięte szybkim połączeniem z centrum Paryża. W przeciwieństwie do rozwiązań zastosowanych w Madrycie, Benoit-Lévy zastosował do kształtowania pasma dwie główne osie: pierwszą dla zabudowy mieszkaniowej i drugą, odsuniętą od pierwszej, zawierającą obszary przemysłowe obsługiwane przez linię kolejową.

Wzorzec zbudowany na bazie miasta liniowego był zgłaszany jako narzędzie kolonizowania nowych terenów, także poza Europą, w „szczytnych celach utrzymywania pokoju” na obszarach kondominium hiszpańskiego i francuskiego, m.in. plany rolniczych miast liniowych w Maroku, na obszarze Konga francuskiego i wzdłuż kolei transsaharyjskiej ciągnącej się od Algieru do Timbaktu. Poza wymienionymi planami można też wymienić realizacje niemal bez zmian powielające madryckie Ciudad Lineal na terenach zniszczonych przez trzęsienie ziemi na południu Chile (inicjatywa Carlosa Carvajal Mirandy). Tutaj jednak, podobnie jak w Madrycie, głównym celem działań była przede wszystkim poprawa warunków socjalnych pracowników rolnych i robotników oraz poprawa wydajności chilijskich gospodarstw.

Zgoła odmienna jest rola teorii miasta liniowego w wydaniu radzieckim. Przedstawiciele ruchu konstruktywistycznego, związanego z porewolucyjnym zapałem reformatorskim, stali na stanowisku potrzeby decentralizacji miast, zresztą jak wielu innych im współczesnych. Jednak poza niepodważalnymi atutami, podstawowym wymiarem głoszonych teorii była ideologia i reorganizacja pocarskiego społeczeństwa wraz z systemowym przewartościowaniem stylu życia narodu. Sztuka i urbanistyka, jak wszystkie inne dziedziny życia, zostały zaprzęgnięte do zadań sowieckiej propagandy. Sami konstruktywiści określali cztery sfery działania:



Ryc. 33. Projekt konkursowy Miljutina dla miasta przemysłowego – Magnitogorsk (Miljutin, według Kainrath, 1997, s. 68).



Ryc. 34. Projekt konkursowy Leonidowa dla miasta przemysłowego – Magnitogorsk (Leonidow, według Kainrath, 1997, s. 68).

- reforma życia rodzinnego: emancypacja kobiet – redukcja obowiązków domowych, rozluźnienie więzi rodzinnych (małżeńskich), cesja obowiązku wychowania dzieci na władze komunalne,
- organizacja mieszkańcom wolnego czasu w „instytucjach kulturalnych” będących centralną częścią osiedli,

- wykorzystanie architektury do jeszcze większej „socjalizacji” społeczeństwa (przybierało to formę wspólnotowych kuchni, łazienek i świetlic), oraz
- chęć wkomponowania miast w obszary wiejskie, co miało ułatwić rozprzestrzenienie ideologii komunistycznej.

Rosyjskim stronnikiem idei Sorii y Maty był Mikołaj Miliutin, który w 1930 roku, u schyłku ruchu konstruktywistów, wydał książkę *Sotsgorod: problemy budowy miast socjalistycznych*, okraszoną dogmatycznymi cytatami z Marksa i Lenina (Miliutin, 1930), która stała się manifestem programowym dezurbanizacji, zainicjowanej przez masową industrializację w okresie pierwszej stalinowskiej pięcioletki, jednocześnie szczegółowo i krytycznie porównując cztery różne pomysły budowy ośrodka przemysłowego w Magnitogorsku (ryc. 33, 34). Mimo że Miliutin nie wychodził *á priori* od teorii liniowej, lecz od zależności wynikających z technologii linii montażowych i linii zaopatrzeniowych (przede wszystkim w ciepło, z uwagi na klimat w Magnitogorsku), to mimo wszystko trzeba zaakcentować podobieństwa z planem Benoit-Lévy stworzonym dla Paryża, gdzie zastosowano odseparowanie pasa mieszkaniowego od przemysłowego, co będzie częstą praktyką w późniejszym okresie. Pomimo podobieństw, plany Miliutina dla Magnitogorska, dzielnicy Stalingradu (Wogogradu) Traktostroj czy Niżnego Nowogrodu zawierają istotne modyfikacje, które wzbogacają funkcjonalnie te 30-tysięczne miasta, np. spajając poprzecznie pasma funkcji przez ciągi komunikacyjne wraz z publiczną jadłodajnią i klubem pracowniczym, dodatkowo dbając o zaspokojenie wszystkich codziennych aktywności mieszkańców w umiarkowanej strefie dojścia. Mankamentem planu była sztywna relacja miejsca zamieszkania do wykonywanej pracy w kompleksie przemysłowym oraz brak szerszego zaplecza usługowo-zaopatrzeniowego. Jednak spośród wszystkich rozwiązań proponowanych przez sowieckich uczonych w tamtym okresie liniowe miasto przemysłowe Miliutina jest najbardziej racjonalną i realną ideą.

### 6.4. TEORIE EKLEKTYCZNE, BLISKIE STRUKTURZE LINIOWEJ

Analizę teorii zdeterminowanych przez założenia transportowe zaczniemy chronologicznie od koncepcji dość utopijnego wizjonera, jakim był Edgar Chambless, który w 1910 roku „wynalazł” specyficzną strukturę, którą nazwał „miasto drogowe” – Roadtown (Collins, 1965)). Miał to być betonowy, dwupiętrowy, niekończący się budynek mieszkalny, pod którym w trzech poziomach miały bieć linie kolei jednoszynowej – monorail, zaś dach miał być bulwarem spacerowym. Plan zakładał także wprowadzenie interwałowo funkcji usługowej otaczającej rdzeń założenia. Pomimo industrialnej formy, koncepcja miała przewrotny charakter planu agrarnego, zadaniem skomplikowanej konstrukcji było ściągnięcie ludzi na wieś, by mogli uprawiać kawałki ziemi wzdłuż liniowego budynku. Wszystkie czynności wykonywane przez ludzi miały być wspomagane w najwyższym stopniu przez urządzenia techniczne, umożliwiając kobietom emancypację. Chambless uparcie promował swój pomysł dzięki czemu w 1930 roku był nawet bliski jego realizacji na trasie Waszyngton – Baltimore, w ramach projektu federalnego.

Kolejną ważną datą jest 1919 rok, kiedy to Amerykanin Milo Hastings zaproponował połączenie idei miasta liniowego z miastem-ogrodem, proponując podłączanie do dróg



tranzytowych półkolistych ulic kształtujących strukturę osiedli mieszkaniowych lub kompleksów produkcyjnych.

Wraz z wymienionymi, dość szybko pojawiają się kolejne, mniej lub bardziej utopijne idee, które zakładają początkowo dekoncentrację zabudowy i poprawę warunków bytowych zamieniły w modernistyczną socjalizację społeczeństwa w formie wertykalnej koncentracji. Wśród przykładów tego podejścia można wymienić koncepcję Richarda Neutry (Rush City Reformed z 1923 roku), czy sztandarowy projekt Le Corbusiera „Une Ville Contemporaine”, jednak pamiętając o koncepcjach rozwoju Rio de Janeiro, Algieru, a także liniowym mieście przemysłowym przygotowanym przez Le Corbusiera wraz z ASCORAL<sup>107</sup> (Kainrath, 1997). Ten ostatni z wymienionych jest o tyle wyjątkowy, że podkreśla rolę komunikacji przez zwielokrotnienie ważnych dla systemu regionalnego równoległych arterii (np. autostrada, kolej, rzeka itp.) oraz przez próbę adaptacji różnych form strukturalnych wraz z konsekwentnym segregowaniem i integrowaniem niektórych aktywności. Stąd miasta tradycyjne o strukturze koncentrycznej są w tym układzie centrami spajającymi układ, zawierając funkcje komercyjne, polityczne, socjalne i naukowe, zaś nowe obszary mieszkaniowe i przemysłowe są nanizane na wiązki komunikacyjne tworząc meandrujące pasmo odseparowanych funkcji.

Podobną genezę, jak Chamblessa, ma o pół wieku młodsza idea struktury miejskiej Geoffrey'a Jellicoe – *Motopia* – przyjmująca już na pierwszy rzut oka formę, jak i nazwę, mocno zdeterminowane przez uwarunkowania transportowo-komunikacyjne. Mimo że późniejsza, jednak głęboko zakorzeniona mentalnie w XIX-wiecznym idealizmie Sorrii i Howarda, i czerpiąca z ich założeń i doktryn. Sama osobowość autora, jego zainteresowania kierują uwagę na dominujący czynnik planu, którym jest wyeksponowanie roli i szczególnie potraktowanie architektury krajobrazu. Układ transportowy, jako element konstytuujący ruszt struktury miejskiej, schodzi tu na drugi plan, jednak i tak nie bezpośrednio, bo wykorzystuje dachy modernistycznych bloków mieszkalnych, rzeczywiście tworzywa założenia. Jellicoe starał się osiągnąć ekonomicznie spójny efekt, integrując transport z zabudową, a w efekcie separując ruch kołowy, co w jego mniemaniu miało umożliwić sprawną komunikację i przede wszystkim uwalniać dziedzińce/ogrody od wszelkich negatywnych skutków skażenia środowiska. Tak więc, drogi miejskie miały pokrywać się z prostokątną siatką budynków, w miejscach węzłowych wykorzystując do segregacji ruchu ronda (ryc. 35). Należy podkreślić, że mimo szczególnego nacisku na krajobraz Jellicoe starał się przeanalizować ekonomiczne aspekty segregacji form ruchu, analizując możliwości i sensowność prowadzenia arterii tunelami lub „na szczydach” estakad, które nie spełniały podstawowego założonego warunku utrzymania ulic poza polem widzenia i świadomością mieszkańców przebywających w przestrzeni swojego kwartału (Jellicoe, 1961). Należy ocenić tę ideę jako interesującą próbę odnalezienia konsensu między higieną życia a potrzebą ruchliwości społeczeństwa. Niestety, abstrahując od innych, czysto estetycznych kwestii (monotonność), wydaje się, że taki układ nie spełniłby pokładanych w nim nadziei. Największy problem rysuje się tu w ograniczonej elastyczności takiego systemu, przez dość ściśle dostosowanie do formy zabudowy, co autor uznawał akurat za zaletę („ulice znakomicie dopasowane do szerokości [dachów]”). Jednak biorąc pod uwagę stały rozwój i przekształcenia „organizmu” miejskiego taki system mógłby w efekcie

<sup>107</sup> Assemblée de constructeurs pour une rénovation architecturale.



Ryc. 35. Model struktury osadniczej *Motopii* (Jellicoe, 1961, s. 83).

być bardziej ograniczeniem niż szansą utrzymania założonego poziomu funkcjonalnego przez sztywne ograniczenia dla modernizacji i utrzymania dróg.

Wydaje się, że w kontekście idei *Motopii* można przytoczyć przykład Highway Beautification Act, ustawy przygotowanej przez Lyndona Johnsona (pod wpływem zainteresowań pierwszej damy) po objęciu przez niego prezydentury w 1963 roku, która miała łączyć działania inżynieryjne z priorytetami architektury krajobrazu. Zapisy tam umieszczone miały wpłynąć na projektantów, żeby w miarę możliwości wykorzystywali środowisko, przez które wytyczają autostrady, tak aby tworzyć interesujące widokowo drogi, sprzyjając turystyce, intensyfikując przyjemność wynikającą z podróży, jednocześnie spełniając główną przypisaną im rolę: dróg ewakuacyjnych z miast w okresie napiętej atmosfery „zimnej wojny”.

### 6.5. TEORIE URBANISTYCZNE Z „PODBUDOWĄ” W MODELACH EMPIRYCZNYCH

Wraz z upływem czasu, stale ewoluująca pod wpływem technologii industrializacja i zmieniający się cywilizacyjny wzorzec życia miejskiego (indywidualizacja zachowań), zaczął unaoaczać coraz ostrzej rysujące się problemy strukturalne, potęgowane rosnącą koncentracją ludności w miastach. Poszukiwania metod rozwiązania tych problemów w większości opcji skupiały się jedynie na wycinku problemu ogarniającego system miejski, np. na teoriach społecznych (Teoria Jednostki Sąsiedzkiej), planach modernizacji systemu komunikacyjnego itp. Dopiero pogłębiona obserwacja złożoności miejskiej struktury przestrzennej pozwala na sformułowanie i testowanie uogólnionych zasad funkcjonowania organizmów miejskich. Modele empiryczne kompleksowo podchodząc do problematyki metropolii schematycznie opisują skomplikowane relacje funkcjonalno-przestrzenno-społeczne, dążąc do uzyskania stanu zrównowżenia w proponowanych rozwiązaniach. Główne modele nie mają charakteru jednorodnego, są najczęściej mieszaniną trzech podstawowych układów: koncentrycznego, sektorowego i wielośrodkowego. Jednym z bardziej interesujących opracowań jest teoretyczny model miasta w strukturze trójkątowo-łańcuchowej T. Zipsersa z 1964 roku. Koncepcja

robi wrażenie pod względem kompleksowości warstwy analitycznej i zastosowanych rozwiązań, tak w skali regionalnej jak i rozwiązań szczegółowych. Idea ta, faktycznie streszczając postulaty Karty Ateńskiej, bierze pod uwagę wymagania, jakie stawia się urbanistyce i miastom nowoczesnym od momentu zaistnienia tych pojęć, m.in. mieszkanie w optymalnych warunkach bytowych, łatwy dostęp do miejsc pracy, szeroki wachlarz usług, różne formy wypoczynku, segregację ruchu zewnętrznego od lokalnego itp. Dodatkowo, duży nacisk kładzie na kształtowanie zdrowego podłoża życia społecznego i szczegółowe rozwiązania inżynierskie systemu komunikacji; jednak najistotniejsze założenie dotyczy elastyczności konstrukcyjnej miasta, tak aby mogło się stale i łatwo rozwijać terytorialnie i dopasowywać do różnych warunków środowiska oraz istniejących struktur urbanistycznych. Ta ostanía kwestia silnie zbliża tę koncepcję do idei *Ciudad Lineal*, której autor podkreślał możliwość powszechnego stosowania wzorca, uwzględniając różne okoliczności.

Biorąc pod uwagę, że struktura to nie tylko kształt i wielkości poszczególnych elementów, ale przede wszystkim wzajemne relacje, czyli potrzeba komunikacji pomiędzy pojedynczymi elementami (w szczególności dotyczy to przemieszczania osób), skłania to do podporządkowania wszelkich analiz określeniu w pierw optymalnego i najbardziej wydajnego szkieletu transportowego. Analizy objęły następujące kwestie:

- nawiązanie do zewnętrznych układów komunikacyjnych,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności wewnątrz systemu,
- dynamicznej zdolności przystosowawczej do zmian rozkładu funkcji w mieście,
- uciążliwości układu w stosunku do innych składników struktury,
- realności realizacji, w sensie nie angażowania ogromnych środków, a więc możliwości etapowania procesów,
- czystości diagnostycznej układu, tak by można było szybko ocenić jego funkcjonalność.

W badaniach stochastycznych zostały wykorzystane regularne systemy ulic, w układach: szachownicowym, szachownicowo-przekątniowym, trójkątowym, trójkątowo-dwusiecznym i promienisto-obwodowym. Poszukiwanie wśród regularnych siatek daje kilka korzyści: można dzielić system miejski na podobne części, wygodne pod kątem ekonomicznym jak i społecznym, przez wspomaganie integracji mieszkańców. Poza tym siatka dzieli układ na naturalne strefy mieszkaniowe, jednocześnie odpowiadając za zadania komunikacyjne, wspomagając naturalny proces ekspansji miasta wzdłuż głównych arterii. Ostatnim ważnym efektem jest zapewnienie z wyprzedzeniem lokalizacji dla poszczególnych aktywności, chroniąc strukturę przed chaotycznym rozwojem. Ważne jest także to, że wszystkie struktury, poza promienistą, dają możliwość tworzenia foremnych parkietażu, ułatwiając ich przestrzenną ekspansję. W efekcie prób symulujących różne warianty i warunki funkcjonowania T. Zipser zdecydował, że najlepszy efekt uzyska się stosując sieć trójkątowo-dwusieczną, która generuje najbardziej policentryczny charakter układu, zabezpieczając przed powstaniem dominującej, centralnej aglomeracji.

- Zastosowanie sieci trójkątowo-dwusiecznej, jako szkieletu układu, zapewnia serię korzyści:
- łatwość stosowania i dopasowania do istniejącego układu transportowego oraz łatwość modyfikowania i uzupełniania struktury,
  - uwolnienie dużych powierzchni pomiędzy arteriami, które można przeznaczyć na różnorodne pasma funkcjonalne (mieszkaniowe, usługowe lub produkcyjne),

- komunikacja wykorzystuje jedynie najkrótsze połączenia, chroniąc przed tranzytem „łańcuchy” osadnicze zbudowane na dodatkowych osiach między głównymi drogami,
- główne centra miejskie są rozmieszczone na wierzchołkach trójkątów, które zbierają największą liczbę ulic (elastyczność formy pozwala wszystkie centra usługowe lokować w najbardziej dostępnych miejscach).

W przykładowym rozwiązaniu trójkątnego segmentu autor zaproponował przejście od figury trójkątno-dwusiecznej do struktury trójkątowo-łańcuchowej przez dodanie pasm „miejskich” o elastycznej szerokości, dzięki czemu kompozycja osiedli zależy jedynie od potrzeb mieszkańców (ryc. 36). Zastosowanie modułu o długości ramienia trójkąta równej 10 km przekłada się na długość poszczególnych pasm osadniczych wynoszącą 3 km, czyli tyle co Pola Elizejskie w Paryżu, co z punktu widzenia poczucia skali miejsca wydaje się optymalne. Przy takiej kompozycji zagospodarowania i układu komunikacyjnego pomiędzy osiedlami, uzyskujemy we wnętrzu figury duży, nawet 100-hektarowy obszar parkowo-rekreacyjny dobrze powiązany z lokalnymi centrami usługowymi, tworzący niezależny układ komunikacji pieszej. Lokalne centra stają się śródmiejskimi strefami handlowo-biurowymi, pełniącymi funkcje reprezentacyjne – przestrzenie publiczne (ryc. 37, 38). Ciekawe są opisane przez autora fragmenty dotyczące dość szczegółowych sfer funkcjonowania miasta, m.in. bezkonfliktowa lokalizacja lotniska w takim „idealnym układzie urbanistycznym”, wraz ze strefami rozchodzenia się hałasu, czy bardzo interesujące porównanie ekonomiczności rozwiązań przestrzennych (ryc. 39) i infrastrukturalnych w mieście trójkątowo-łańcuchowym z tradycyjnym miastem koncentryczno-promienistym (tab. 1).

Tabela 1. Porównanie długości systemów infrastrukturalnych Wrocławia i milionowego miasta trójkątowo-łańcuchowego (dla Wrocławia dane zaktualizowane na rok 2008).

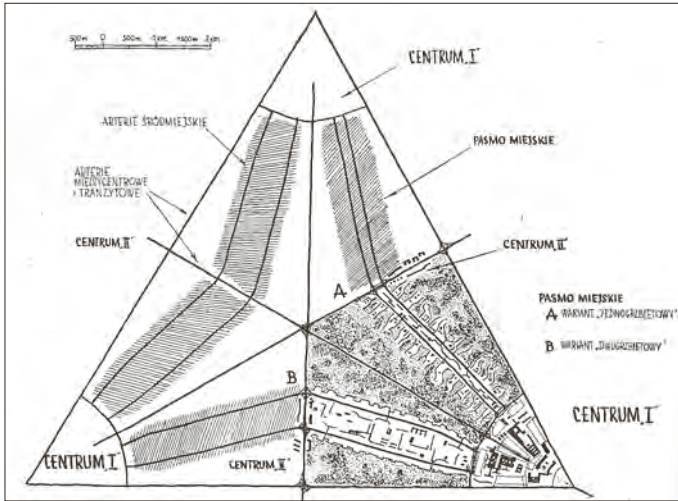
	Wrocław (dane na 2008 r.)	Miasto trójkątowo-łańcuchowe (milion mieszkańców)
Sieć wodociągowa (km)	1236,4	372 (4 pasma) 504 (6 pasm)
Sieć transportu publicznego (km)	770	181,5

Źródło: Zipser T., *Struktura łańcuchowo-trójkątna miasta nowoczesnego*, Wrocław 1964.

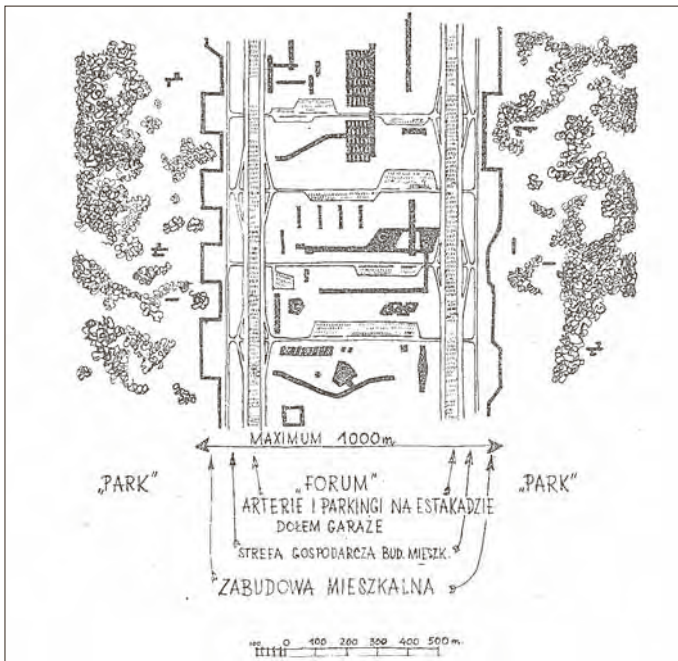
### 6.6. UTOPIE FUTURYSTYCZNE

Radykalne koncepcje powstające na fundamencie rozmaitych założeń transportowych, przekształcających formy bazujące na przestrzennie „zakotwiczonych” strukturach, w silnej relacji z rusztem transportowym, w czystą mobilność bez infrastruktury, stanowią interesujący zbiór wizji wolnych w dużej mierze od uwarunkowań funkcjonalnych i praktycznych. Intrygujące w kontekście wynalazców najbardziej utopijnych idei jest to, że reprezentowali oni w większości bardzo radykalny stosunek do współczesnego im systemu przestrzennego i społecznego, a „formy” urbanistyczne miały stać się narzędziem rewolucji.

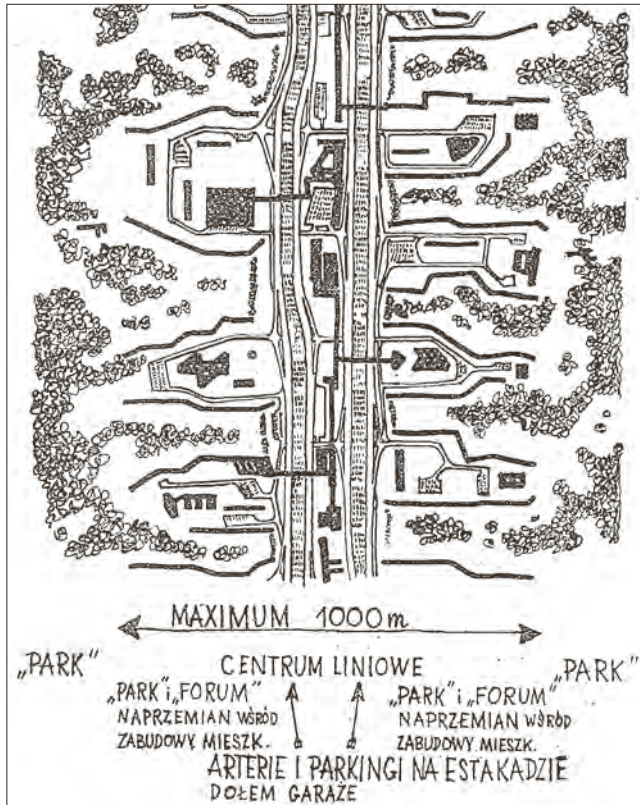
Takie radykalne pomysły ogłosili rosyjscy konstruktywiści rozwijając ideę dezurbanizmu w Mieście Mobilnym, zakładając destrukcję tradycyjnych miast, m.in. Asiejew w powieści *Jutro* roztaczał obraz Moskwy, która lewituje w powietrzu dzięki poduszkom magnetycznym; w ten



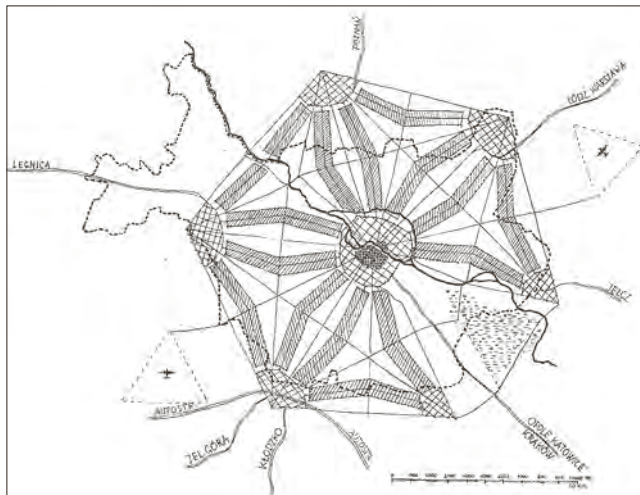
Ryc. 36. Porównanie powierzchni miasta w strukturze trójkąto-łańcuchowej dla 1,666 mln mieszkańców z granicami administracyjnymi Wrocławia z lat 60. XX w. (Zipser, 1964, s. 29).



Ryc. 37. Studium trójkąta w schemacie struktury trójkąto-łańcuchowej miasta (Zipser, 1964, s. 22).



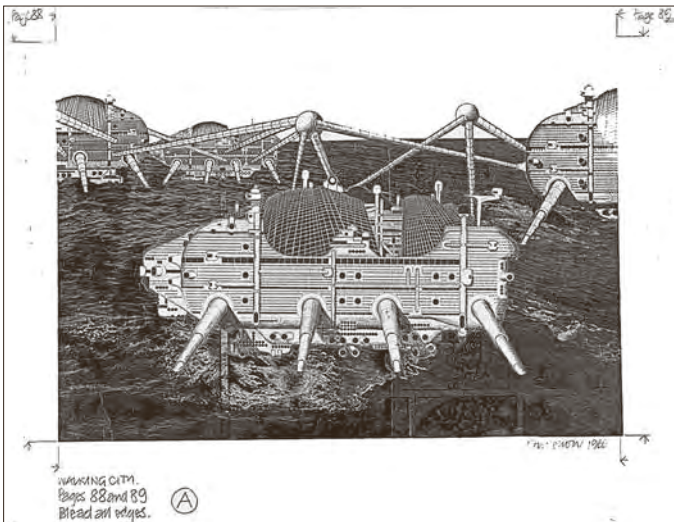
Ryc. 38. Schemat wariantu „dwugrzbietowego” pasma miejskiego struktury trójkątowno-łańcuchowej (Zipser, 1964, s. 23).



Ryc. 39. Schemat wariantu „jednogrzbietowego” pasma miejskiego struktury trójkątowno-łańcuchowej (Zipser, 1964, s. 24).

sposób „zrehabilitowany” teren staje się gigantycznym parkiem. Jednak głównym powodem budowy tej idei wydają się być problemy lokalowe, z jakimi borykał się Związek Radziecki po rewolucji i nieudane plany próby standardowego zaspokojenia tych potrzeb. Jako alternatywę dezurbaniści proponowali indywidualizm i niezależność jednostek przemieszczających się po kraju domami na kołach lub pływającymi miastami. Ciekawą wizję zaproponował Ginzburg w Planie Zielonego Miasta z 1930 roku, gdzie wytycza pasmo osadnicze w obrębie, którego każdy mógł zakomponować sobie własny dom z lekkich prefabrykatów zapewnianych przez władze. Prefabrykaty miały mieć formę modularną, tak by każdy mógł komponować dom indywidualnie lub z żoną, czy z gronem przyjaciół, sąsiadów. Inni twórcy szli nawet dalej (Welimir Chlebnikov) proponując szklane prefabrykaty, które można ustawiać, gdzie się zapragnie, które dodatkowo wyposażone są w uchwyty kotwiczące moduł do różnych środków transportu (pociąg, zeppelin itp.) zapewniając wolność przemieszczania (Scott, 2009).

Kwintesencją mobilności inspirowanej technokratycznym futuryzmem była idea z 1964 roku brytyjskiego architekta Rona Herrona nazwana *Walking City*. Pod tym technologicznym formalizmem krył się bunt grupy „Archigram”, której Herron był członkiem, w stosunku do kryzysu egzystencjalnego i społeczno-politycznego. Przyczyn tego kryzysu upatrywano w formie współczesnych im miast: „miejscach – kondensatorach tożsamości, kreatorach zbiorowej tożsamości i producentach pracy” (Raggi, 2011). Koncepcja „kroczącego miasta” była dla pomysłodawców formą zabawy problemem, bowiem została zaprezentowana rysunkowo w rodzaju komiksu (ryc. 40), którego elementy wykorzystywała także grupa Monthy Pythona.

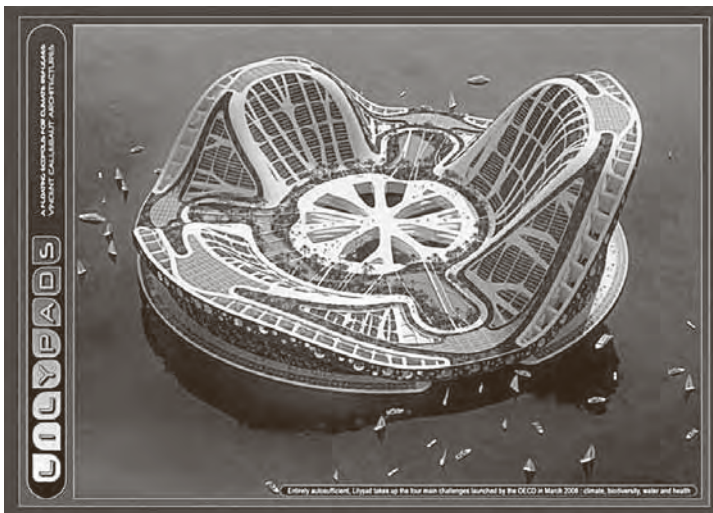


Ryc. 40. *Walking City* – miasto kroczące po oceanie, rysunek Rona Herrona z 1966 r. (Archigram/Ron Herron, 1966, za URL: [http://24.media.tumblr.com/tumblr\\_mckl-niFGJg1rqh0iso1\\_1280.jpg](http://24.media.tumblr.com/tumblr_mckl-niFGJg1rqh0iso1_1280.jpg)).

Miasto było swego rodzaju gigantycznym gadem przemierzającym powoli glob, zapewniając w ten sposób poczucie oderwania i wolności mieszkańcom, którzy mogli wybrać dowolne miejsce na krótszy lub dłuższy postój, wykorzystując wielkie dźwigi, które „wypakowywały” platformy z zagospodarowaniem, co jest kolejnym ciekawym pomysłem nazwanym przez

Petera Cooka *Plug-in City*. Ten „nomadyczny” sposób funkcjonowania wpisuje się poniekąd w ekologiczne nurty rozwoju, bowiem celem jest korzystanie z zasobów w ograniczonym stopniu, a z drugiej strony, można spuentować, że jest także zatoczeniem swego rodzaju koła cywilizacyjnego w odniesieniu do stadiów rozwoju osadnictwa zawartych w schemacie Haggeta (patrz ryc. 27).

Inny typ wyzwań rodzi się w wizjach, często futurystycznych, związanych z rozwojem innowacyjnych metod transportu osobowego ale też towarowego. Chodzi tu o wzmocnienie wagi i oddziaływania miejsc węzłowych koncentrujących nowatorskie środki transportu. Przyspieszenie tempa przemieszczania się skraca dystans, ale jednocześnie silniej akcentuje wagę węzła, a co za tym idzie siłę skupiania atrakcji. Dotyczy to wszelkich form szybkiego transportu, ale przede wszystkim tych futurystycznych, które mimo swego wieku wciąż otoczone są nimbem fantastyki. Najjaskrawszy przykład, poza programem podróży na Marsa, jest *Evacuated Tube Transport* – system wywodzący się z początku XX wieku, czerpiący inspiracje z poczty pneumatycznej, a wykorzystujący lewitację magnetyczną oraz system rur próżniowych. Pierwsze prototypy powstawały już w drugiej dekadzie XX wieku, a prędkości, które miały osiągać kapsuły transportowe pozwalałyby na pokonanie dystansu między Bostonem a Nowym Jorkiem w 12 minut (1600 km/h). Współcześnie spółka et3.com dąży do tego, żeby zbudować prototyp kapsuły, w której mogłoby podróżować 6 osób (średnica 1,3 m) z niewyobrażalną prędkością do około 8000 km/h. Tu pojawia się kwestia urbanistyczna, jak tego typu węzeł transportowy wpłynie na zagospodarowanie przestrzeni?



Ryc. 41. *Lilypad Floating City* – projekt Vincenta Hallebaut (Hallebaut, 2008, za: [http://Vincent.callebaut.org/planche-lilypad\\_pl28.html](http://Vincent.callebaut.org/planche-lilypad_pl28.html)).

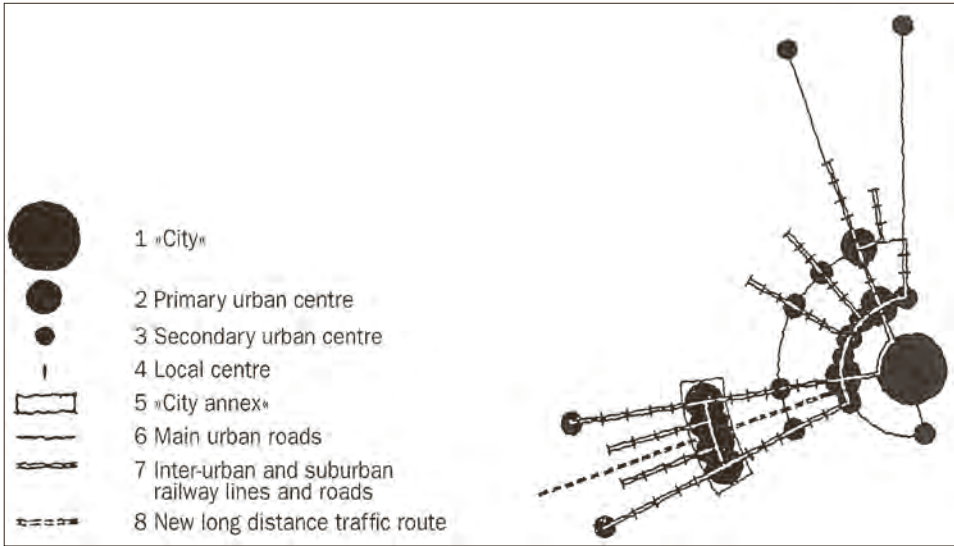
Kontynuacją trendu sięgania po pomysły utopistów, dezurbanistów, w związku z głośnymi katastrofami przyrodniczymi (tsunami z 2004 roku), są pojawiające się koncepcje pływających miast, zapewniające mieszkańcom obszarów zagrożonych rosnącym poziomem oceanów samowystarczalność egzystencjalną i energetyczną. Futuryzm tych wizji wiąże się przede wszystkim ze skalą tych obiektów przewidzianych, jak w przypadku „Okreću wolno-



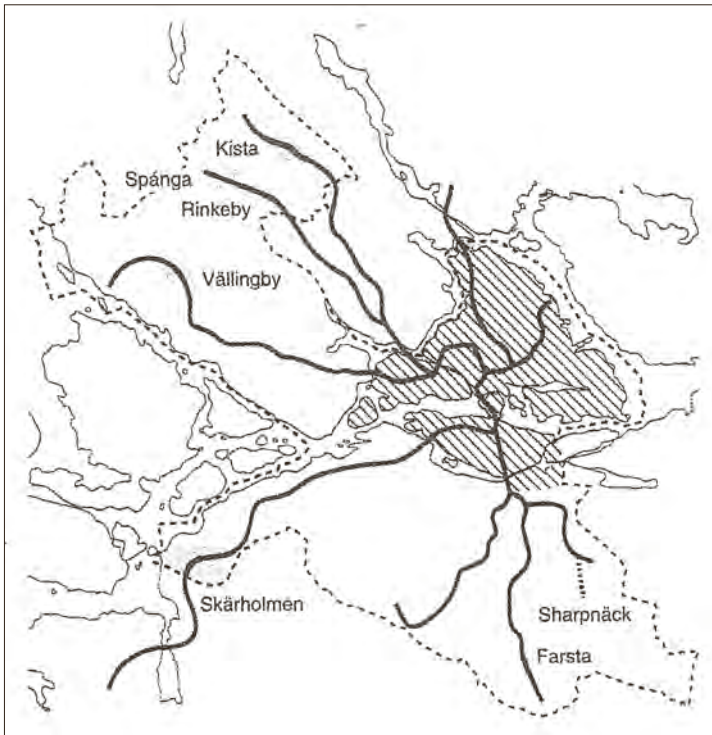
ści" (*Freedom Ship*), dla 100 tys. mieszkańców, co oznacza, że jego wymiary przekraczałyby jakikolwiek istniejący statek na ziemi – m.in. długość 1400 m, wysokość 110 m, dzięki czemu na górnym pokładzie Norman Nixon zaplanował pełnowymiarowy pas startowy dla samolotów (*Freedom Ship International*, 2012). Podobna koncepcja, choć mocniej ukierunkowana ekologicznie, łącznie ze strukturą nośną zapożyczoną od liścia wiktorii królewskiej (*Victoria amazonica*), największej lilii na świecie, powstała w pracowni belgijskiego architekta Vincenta Callebauta w 2008 roku. Przedstawiony przez niego plan pływającego ekomiasta (*Lilypad Floating City*) jest interesujący od strony konstrukcyjnej, jak i ideologicznej. Ten pływający „dom” 50-tysięcznej społeczności ma być wyposażony w trzy porty i tyleż wzgórz skonstruowanych z obiektów dedykowanych zamieszkiwaniu, pracy i rozrywce oraz decydującej o bezpieczeństwie konstrukcyjnym centralnie położonej laguny, której umieszczenie w całości pod lustrem wody pozwala na balastowanie i stabilizację konstrukcji (ryc. 41). Wszędzie powprowadzane ogrody, parki i wodne farmy podkreślają naturalne pochodzenie formy, a wykorzystanie naturalnych pływów dodatkowo to akcentuje (Callebaut, 2008).

## 6.7. OSIOWE PASMA ODDZIAŁYWANIA AGLOMERACJI

Mniej nowatorska idea urbanistyczna, głęboko także zakorzeniona w nurcie opartym o szkielet transportowy, kielkowała w sposób naturalny już od lat 20. XX wieku, kiedy to w pierw powstały idee dążące, z jednej strony, do odseparowania ruchu tranzytowego od jednostek osadniczych, z drugiej, silnego ich uzależnienia od układu komunikacyjnego wiążącego je z większą aglomeracją i otaczającym regionem. Należy tu pamiętać o modelu miasta z ośrodkami satelitarnymi Raymonda Unwina z 1922 roku, planie miasta Radburn w New Jersey autorstwa Clarenca Steina i Henrego Wrighta z 1928 roku, czy wreszcie o wizji rozgęszczenia dojrzałego technicznie społeczeństwa – „Broadacre City” Franka Lloyda Wrighta z 1935 roku (Domański, 2002). W podobnym nurcie mieści się dekoncentracyjna koncepcja Jana Olafa Chmielewskiego i Szymona Syrkusa: „Warszawa funkcjonalna” z 1934, gdzie wzdłuż krzyżujących się ważnych osi komunikacyjnych o różnym charakterze zaproponowano intensywne zagospodarowanie wielofunkcyjne (Malisz, 1985). W konsekwencji, w Europie zniszczonej w czasie II wojny światowej zaczęły powstawać miasta, które czerpały z wcześniejszych wizji, co przy koniunkturze na odbudowę pozwoliło m.in. na modernistyczne eksperymenty w urbanistyce (odbudowa Coventry). Nie budzi zdziwienia, że w Anglii, gdzie koncepcja miasta-ogrodu była ciągle żywa, pojawiła się, wcielana do lat 70. koncepcja „New Towns”, która wiele czerpała z Howarda, jednak była mocno skorelowana z sieciowymi powiązaniem regionalnymi. Koncepcja została później przeniesiona także na grunt innych państw europejskich (np. „villes nouvelles” we Francji). Powstawały także inne, jeszcze mocniej uzależnione od systemów komunikacyjnych plany, wśród nich przede wszystkim „Finger Plan”, czyli plan rozwoju Kopenhagi z 1947 roku autorstwa Steena Rasmussena i Petera Bredsdorffa (ryc. 42) oraz plan rozwoju aglomeracji Sztokholmu z 1952 roku (Słodczyk, 2012), gdzie Sven Markelius i Göran Sidenbladh powiązali miasta satelitarne systemem szybkich kolei podziemnych (ryc. 43), urbanistycznie kształtując ośrodki zgodnie z dzisiejszymi dogmatami pojęcia „Transit Oriented Development” (TOD). Pojęcie to można przetłumaczyć jako „inwestowanie ukie-



Ryc. 42. Plan rozwoju aglomeracji Kopenhagi z 1942 r., tzw. *Finger Plan* (Kainrath, 1997, s. 77).



Ryc. 43. Rozwój aglomeracji Sztokholmu wzdłuż linii kolei podziemnej; plan z 1952 r. (Kaplan i in., według Słodczyk, 2012, s. 411).

runkowane na transport (przepływ)", co w dość odpowiedni sposób oddaje sens tej idei. Jej głównym założeniem jest odciążenie infrastruktury drogowej przez udostępnienie łatwo dostępnych, w zasięgu pieszo dojazdu, powiązań transportem zbiorowym (autobusy, kolej aglomeracyjna itp.). Jest w tym także jeszcze jeden ważny aspekt, który ma się przeciwstawić procesom *urban sprawl* w formie, jaka dezintegruje strukturalnie tkankę miejską i jej najbliższe zaplecze wchodzące w skład strefy oddziaływania aglomeracyjnego. Ten typ zagospodarowania podkreśla węzłowe oddziaływanie środków transportu publicznego budując zwartą strukturę urbanistyczną w najbliższej strefie, wokół stacji pasażerskiej będącej najbardziej dostępnym punktem w całym założeniu. Zwartą i najbardziej intensywnie zabudowana strefa jest w promieniu około 200 m od węzła przesiadkowego, w niej też znajduje się największa koncentracja przestrzeni publicznych i usług. Wraz z oddalaniem się od centrum intensywność zabudowy się zmniejsza aż do osiągnięcia charakteru zabudowy jednorodzinnej na obrzeżu założenia, czyli w promieniu ok. 800 m od centralnej osi wiążącej „osiedle” z resztą regionu.

Nie ma pełnej zgodności co do definicji TOD, jeśli jednak chodzi o główne pryncypia, został zapewne osiągnięty pewien konsens i mimo bardzo elastycznego podejścia niektórych badaczy (Lefaver, 1997), bardziej odnoszących się do pojęcia Transportation-Oriented Development, a więc również do osadnictwa wzdłuż autostrad i dróg szybkiego ruchu, wydaje się, że przede wszystkim chodzi o powiązanie urbanizacji z systemami zbiorowej komunikacji. Choć w samym nazewnictwie, w ciągu lat, pojawiło się wiele pojęć, które niosą w sobie tę ideę, m.in. „miejscowości (wsie) przelotowe” („transit villages”), „projektowanie przyjazne tranzytowi” itp., to „Transit Oriented Development” jest najczęściej stosowanym terminem w nomenklaturze użytkowej i decyzyjnej (przede wszystkim w USA). Poza przytoczonymi istnieje również wiele innych pojęć odnoszących się do podobnej problematyki, akcentujących jednak inne detale geograficznego kontekstu: m.in. „korytarze jednolitego lub mieszane zagospodarowania”, „zagospodarowanie Neo-Tradycyjne”, czy „Village Concept” (White, McDaniel, 1999).

Tworząc rodzaj wyciągu z wielu definicji przytoczonych w literaturze (Chisholm, 2002) można przyjąć że TOD jest to niewielka jednostka osadnicza charakteryzująca się dość gęstym zainwestowaniem, skupiona wokół węzła transportu zbiorowego, tworzącego główne połączenie z resztą regionu, o bogatej strukturze użytkowej i własnościowej uatrakcyjniającej mieszkaniowy charakter przestrzeni i preferująca przede wszystkim komunikację pieszą i rowerową.

Za Chisholmem można przytoczyć kilka wyróżników TOD (Chisholm, 2002, s. 6), które przewijają się w większości znanych definicji; są to m.in.:

- mieszany typ użytkowania,
- zagospodarowanie łatwo dostępne i dobrze obsługiwane przez transport (najczęściej zbiorowy),
- zagospodarowanie sprzyjające przejazdowi komunikacją zbiorową,
- i inne mniej uniwersalne,
- kompaktowość założenia,
- środowisko przyjazne pieszym i rowerzystom,
- przestrzenie publiczne w pobliżu stacji,
- stacja, jako soczewka integracji społecznej.

Tu należy odnieść się kilkoma słowami do powyższych cech struktury. Pojawia się bowiem pytanie, jak przy zakładanej skali założenia uzyskać warunek łatwo dostępnego zagospodarowania, dodatkowo przyjaznego pieszym i rowerzystom, kiedy przez środek zainwestowanego „promienia” przebiega fundamentalna bariera – pojedyncza, w przypadku osiowości regionalnej struktury. Jeszcze gorzej może być w przypadku węzła komunikacyjnego i dwóch lub więcej krzyżujących się nitek komunikacji zbiorowej. Zainwestowanie w takim wypadku w metro lub system nie zawsze wygodnych kładek, mostków, przepustów może przerosnąć skalę takiego „satelity”. Druga narzucająca się kwestia, zdiagnozowana we wdrożonych w tej formie osiedlach, to relacja skali całej jednostki osadniczej do potencjału funkcji instalowanych w centrum, których wpływ na wzrost cen gruntów w otoczeniu ma destrukcyjny wpływ na ideę dostępności finansowej dla różnych grup społecznych i prowadzi do gentryfikacji takiego miejsca. Kolejne pytanie odnosi się do potrzeb inwestorów i czy taka skala, z tak ograniczoną możliwością koncentracji funkcji i kapitału, jest satysfakcjonująca. Wreszcie ostatnia sprawa, ale niemniej ważna, dotyczy opłacalności i funkcjonalności systemu transportu zbiorowego. O ile przy dużej koncentracji miejsc pracy system transportu zbiorowego jest opłacalny, o tyle rozproszenie i silne związanie miejsc pracy z miejscem zamieszkania powoduje, że transport przestaje być efektywny i co gorsza opłacalny, a w efekcie, poniekąd domyślnie, narzuca potrzebę znalezienia mieszkania w pobliżu miejsca pracy, co działa dekonstruktywnie wobec całego regionalnego systemu. Wsparcie ze strony reszty aksjomatów zawartych w zasadach inteligentnej urbanistyki (*Principles of Intelligent Urbanism*) niczego nie będzie w stanie zmienić. Oczywiście, są to jedynie krytyczne wątpliwości i pytania, na które odpowiedź otrzymamy dzięki praktycznym doświadczeniom z miejsc objętych tym procesem (m.in. z obu Ameryk, Australii itp.).

## 6.8.        **PODSUMOWANIE**

Podsumowując przytoczone idee urbanistyczne należy podkreślić ich oryginalne podejście do zagadnień oraz zawarte w nich swoiste, nowatorskie rozwiązania. Jednak globalnie podchodząc do problemu trzeba zauważyć, że każde z przedstawionych wyobrażeń opiera się na centralnym, odgórnym narzuceniu rozwiązań wpływających na sposób życia, ingerując w indywidualizm i cywilizacyjne uwarunkowania zakorzenione w społeczeństwie. Wydaje się, w kontekście współczesnych doświadczeń, że realizacja takich planów napotkać musi głęboki opór w sferze indywidualnej jak i ekonomicznej (zarządzanie własnością, procesy koncentracji kapitału itp.). Poniekąd upraszczając, ale trafiając jednak w sedno McShane stwierdza, że wszyscy przyklaskują logicznym rozwiązaniom, np. idei zamiany samochodu osobowego na transport publiczny, ale w rzeczywistości widzą to tak: jeśli inni przesiądą się do pociągów, autobusów, wtedy ja będę miał więcej miejsca na drodze dla siebie (McShane, 2006). Stąd można wnosić, że jedyne udane realizacje tak szerokich przemian strukturalnych w urbanistyce mogą dojść lub doszły do skutku tylko przy centralnej interwencji organów decyzyjnych, najczęściej o charakterze dyktatorskim. Można tu wspomnieć na przykład decyzje Hitlera z jego ustawą o narodowym transporcie pasażerskim z 1934 roku (*Personenbeförderungsgesetz*) chroniącą kolej niemiecką przed konkurencją dalekobieźnego pasażer-

skiego transportu drogowego, której ustalenia, mimo aktualizacji w 1961 roku, są aktualne przynajmniej do końca 2012 roku (Thomas, 2012). Starszym przykładem jest edykt królowej Elżbiety I, wprowadzający dodatkowy dzień postny w tygodniu ówczesnych Anglików, co dalekowzrocznie poskutkowało rozwojem rybołówstwa, a w efekcie powstaniem morskiej potęgi i dominacją imperialną przez przeszło trzy wieki (Dziewanowski, 1996).

Okazjami innego rodzaju, choć brzmi to w tym kontekście nieprzyzwoicie, są lub mogą być coraz częściej przytrafiające się wielkie katastrofy przyrodnicze, skutkujące drastycznymi konsekwencjami dla części społeczeństwa, *vide* wspomniane trzęsienie ziemi w Chile, czy tsunami z 2004 roku, wraz z wyzwaniem rosnącymi przed systemami osadniczymi w kontekście globalnych zmian klimatycznych i metod przeciwdziałania im. Wymaga to porównania kosztów budowy infrastruktury ochronnej z kosztem stworzenia całkowicie nowej struktury urbanistycznej w bezpiecznym miejscu.

Inną szansą wdrożenia radykalnych przekształceń struktur mogą się okazać zagrożenia typu rozwojowego, które są wskazywane m. in. przez doktryny „środowiskowe”, mówiące o wyczerpaniu najbardziej podstawowych z dostępnych zasobów naturalnych czy tych systemowo wynikających z eksploatacji złóż naturalnych. Tu, żeby nie popadać w pesymizm, można dygresyjnie posłużyć się opinią poniekąd negującą katastroficzne wizje przyszłości, może dość demagogiczną, jednak opartą na optymistycznej i niebezpiecznej wierze w zdolności innowacyjno-odkrywcze gatunku ludzkiego; konstatacja, że okresy w dziejach ludzkości kojarzone z kamieniem, brązem czy węglem nie skończyły się w wyniku wyczerpania tych zasobów (McShane, 2007).

Wydaje się, że dla większości przytoczonych koncepcji wyzwaniem jest to, czemu przede wszystkim miały zaradzić, czyli poprawienie dostępności większej części osiągalnej przestrzeni. Można sądzić, że gdyby struktura założeń pasmowych (wstęgowych) nie była zdeterminowana formą, mogłyby te koncepcje stać się bardziej uniwersalne, a przez to bardziej podatne na dostosowanie do zmieniających się okoliczności przestrzennych, hierarchicznych i technologicznych. Zwłaszcza dyfuzja innowacji i studia na tym zjawiskiem (J.C. Hudson, L.A. Brown, K.R. Cox) dowodzą, że proces ten nie przebiega liniowo, ale w nieciągłym przestrzennie układzie hierarchicznym (Korcelli, 1974). Stwarza to też wyzwania w stosunku do kształtu lokalnej struktury w układzie liniowym, lepsze i relatywnie szybsze powiązania miejsc węzłowych w dużych przestrzennie miastach z innymi dużymi ośrodkami (np. Bolonia i Florencja) niż z obszarami peryferyjnymi należącymi do tych miast. Opłacalność wykorzystania szybkich środków transportu, takich jak szybka kolej czy szybka kolej w powiązaniu z transportem lotniczym (np. metro w Hong-Kongu z wyspy Central do lotniska) prowadzi do paradoksu odwrócenia struktury dostępności przestrzeni. Dodatkową słabość mogą tu stanowić miejsca – punkty węzłowe – akcesji do systemów przenoszących ruch, które nawet mimo proponowanych w wielu wariantach pasm separujących (np. zielenią), mogą w bardzo łatwy i niekontrolowany sposób przekształcić się w monocentryczne ośrodki dyfundujące w otoczenie i wchłaniające niżej hierarchicznie postawione jednostki osadnicze.

Nie mniej ważna jest potrzeba brania pod uwagę w planowaniu socjalnego wymiaru procesów urbanistycznych wraz z potrzebami i dążeniami, które powodują jednostką, niekoniecznie z aktywnym jej udziałem w procesie. Chodzi między innymi o dążenie człowieka do zyskania stabilności i bezpieczeństwa przez posiadanie dóbr budujących to poczucie oraz

głęboko zakorzenioną konieczność wolności w działaniach i zachowaniach, przynajmniej w niektórych sferach życia. Stąd wydaje się, że największą szansę powodzenia mogą mieć takie idee, których wpływ na życie jednostek jest najmniejszy przy jednocześnie, proporcjonalnie wysokiej świadomości pozytywnych efektów przemian (skrócenie dojazdu, poprawa dostępności, obniżenie kosztów, ale też ochrona środowiska itp.).

## Literatura

- Bessière B., 2001, *Madrid*. Nakladatelství Lidové Noviny, Praga.
- Collins G., 1959, *The ciudad lineal of Madrid*. „The Journal of the Society of Architectural Historians”, 18(2), s. 38–53.
- Collins G.R., 1965, *The Linear City* [w:] Lewis D. (red), *Architects' Year Book XI*. Elek Books.
- Development and Climate Change. World Development Report 2010*. The International Bank for Reconstruction and Development, Waszyngton 2010.
- Domański R., 2002, *Gospodarka przestrzenna*. PWN, Warszawa.
- Dziewanowski K., 1996, *Brzemię białego człowieka. Jak zbudowano Imperium Brytyjskie*. Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa.
- García Ramos D., 1965, *Iniciación al Urbanismo*. Meksyk.
- Jellicoe G., 1961, *Motopia. A Study In Evolution of Urban Landscape*. Praeger, Nowy Jork.
- Kainrath W., 1997, *Die Bandstadt – Städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung?* Picus, Wiedeń.
- Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*. „Biuletyn KPZK PAN”, T. XLV, Warszawa.
- Lefaver S., 1997, *Private Land with Public Partnerships for Transit Based Development*. San Jose State University, Report 97-1, San Jose.
- Leszczycycki S., 1972, *Pojęcie czynnika przestrzeni i jego rola we współczesnej gospodarce* [w:] Secomski K. (red), *Elementy teorii planowania przestrzennego*. PWN, Warszawa.
- Malisz B., 1985, *Przekształcenia przestrzennej struktury zagospodarowania Polski. Koncepcje – praktyka – rezultaty* [w:] Regulski J. (red), *Planowanie przestrzenne*. PWE, Warszawa.
- Malisz B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Arkady, Warszawa.
- Scott W., 2009, *The Ideal Soviet Suburb. Social Change Through Urban Design*. „Panorama” (14), s. 58-69.
- Słodczyk J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*. Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Soria y Mata A., 1892, *Ferrocarril-tranvía de circunvalación de Madrid á Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo: Datos y noticias referentes á su construcción y explotación*. Est. Tipográfico ‚Sucesores de Rivadeneyra’, Madryt.
- Soria y Mata A., *Madrid demendado y Madrid nuevo*. „El Progreso” 6.03.1882, za
- Toffler A., 1997, *Trzecia Fala*. PIW, Warszawa.
- Zipser T., 1964, *Struktura łańcuchowo-trójkątna miasta nowoczesnego. Studium teoretyczne*. „Zeszyty Naukowe Politechniki Wrocławskiej”, nr 81, Wrocław.
- Zipser T., 1967, *Struktura trójkątowo-łańcuchowa sieci osiedleńczej*. „Zeszyty Naukowe Politechniki Wrocławskiej”, nr 171, Wrocław.

Źródła internetowe (pozyskane przez URL – *uniform resource locator*):

Callebaut V., *Lilypad Floating City*, 2008. URL: <http://vincent.callebaut.org> (data dostępu: 2012-06-09).

- Collins, G.R., *The Ciudad Lineal of Madrid*, [w:] *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 18, No. 2, 1959, s. 38–53. URL: <http://www.jstor.org/stable/987976> (data dostępu: 2011-11-19).
- McShane O., *Back to the Future: Land Transport and Emerging Technologies*, LexisNexis Professional Development, 2006. URL: <http://www.fcpp.org/images/publications/IntelligenceAdapt.pdf> (data dostępu: 2012-09-08)
- Miliutin M., Socgorod. *Problemy stroitelstva socialističeskich gorodov*, Gosudarstviennoe izdatielstvo. Moskva-Leningrad 1930. URL: <http://modernistarchitecture.wordpress.com/2010/11/01/nikolai-miliutin%E2%80%99s-sotsgorod-the-problem-of-building-socialist-cities-1930/> (data dostępu: 2011-11-19).
- Nixon N., *Freedom Ship International*, 2012. URL: <http://www.freedomship.com/freedomship/> (data dostępu: 2012-06-09).
- Raggi F., *Radical Visions. The propulsive character of utopian thinking illustrated by projects, theories, prophetic visions, and strategic overlap of art and design*. Mediolan, 2011. URL: <http://www.domusweb.it/en/architecture/radical-visions-/> (data dostępu: 2012-04-22).
- Thomas N., *National Express plans German drive if Hitler-era law repealed*, *The Telegraph* (wersja internetowa 2012-05-28). URL: <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/9293281/National-Express-plans-German-drive-if-Hitler-era-law-repealed.html#> (data dostępu 2012-09-08).

# 7. OD CITY BEAUTIFUL MOVEMENT DO NOWEGO URBANIZMU

## 7.1. WSTĘP

Przedstawione w artykule teorie opisują próby działań związane z kształtowaniem przestrzeni miejskiej w tzw. nurcie klasycyzującym, którego celem jest nie tylko poprawa wizualna przestrzeni (w tym jej tzw. „estetyzacja”), ale przede wszystkim polepszenie warunków życia mieszkańców miast. Nie chodzi przy tym jedynie o wygląd zewnętrzny poszczególnych układów czy założeń, ale o hierarchiczne usytuowanie układu struktury, w tym przestrzeni publicznych i budowli. W konsekwencji, celem nadrzędnym jest tu tworzenie uporządkowanego systemu przestrzennego oraz układu kompozycyjnego, prowadzące do nadania właściwej rangi poszczególnym elementom programu miejskiego. W ramach takiego systemu, poszczególnym przestrzeniom miejskim przypisywane jest określone znaczenie, co z kolei przyczynia się do ułatwienia orientacji w przestrzeni, zdolności jej odczytania i – w konsekwencji – do sprawnego w niej poruszania się.

Estetyzację przestrzeni uznać można za jedno z podstawowych działań człowieka wobec jego otoczenia. Od najdawniejszych czasów twórcy przestrzeni miejskiej dążyli do nadania jej cech matematycznej regularności podświadomie odczytywanej jako porządek świata – atrybut architektury. Już analizując sumeryjski Uruk, jedno z pierwszych miast naszej cywilizacji, zauważyć można dążenia do geometryzacji przestrzeni i wytworzenia punktu centralnego ze zlokalizowanymi w nim świątyniami. Inspiracje geometrycznymi formami są dalej rozwijane w urbanizacji epoki babilońskiej czy egipskiej. Grecy twórcy miast zaproponowali, jak sami twierdzili, racjonalne planowanie. Idee te rozwijane były następnie w starożytnym Rzymie. System hippodamejski i castrum posiadają te same wspólne cechy jak budowanie siatki kwartałów bazującej na planie prostokąta, osiowość i centralność ważniejszych przestrzeni publicznych i funkcji. W średniowieczu nie przestrzegano wprawdzie tak rygorystycznie układów ortogonalnych, ale w planach europejskich miast tego czasu można poszukiwać zasad, które dominowały i przyczyniały się do dużej regularności planów ówczesnych miast.

Dążenie do tworzenia doskonałych form geometrycznych w planowaniu miasta przejawia się również w kolejnych epokach. Nowo zakładane miasta renesansu czy baroku, czerpiąc inspiracje z wcześniejszych epok, bazowały na podstawowych zasadach geometrycznego układu, hierarchii, rytmie, osiowości, symetrii i równowadze. Neoklasycyzm, w tym wielkie przebudowy miast europejskich, za podstawę założeń kształtowania przestrzeni przyjmował jej estetyzację poprzez wprowadzenie czytelnych form geometrycznych, nawiązujących do nurtu klasycystycznego, renesansu i baroku. To właśnie te ostatnie posłużyły jako inspiracje przy rozwoju teorii tworzenia/ulepszenia





Ryc. 44. Court of Honour w nocy podczas World's Columbian Exposition, Chicago, 1893 (źródło: „Public Art Review”, v. 15, n. 2/30, s. 13).

miast w ruchu od *City Beautiful Movement*, poprzez postmodernizm aż do Nowego Urbanizmu, które to teorie rozwijały się w okresie XIX–XX wieku.

## 7.2. UPIĘKSZANIE MIASTA: CITY BEAUTIFUL MOVEMENT

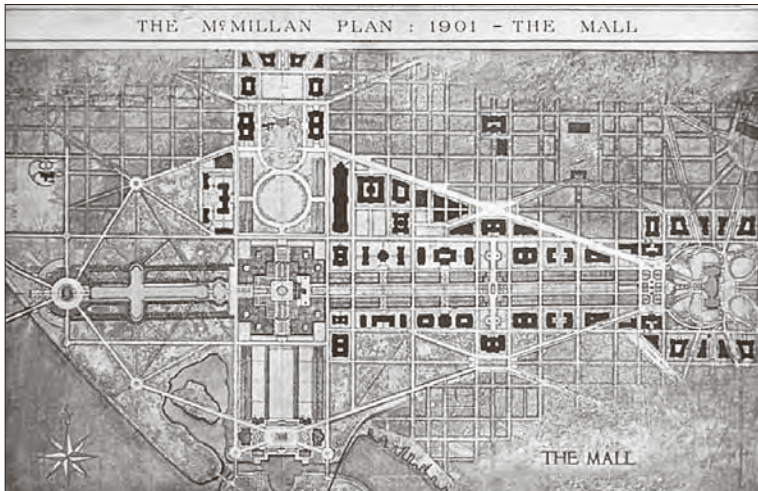
W wyniku zatłoczenia miast industrialnych i w konsekwencji nagromadzenia i przemieszania różnych funkcji, zatarciu uległa czytelna forma urbanistyczna widoczna w strukturze dawnych miast europejskich. Przyczyną zmiany kształtu i wielkości struktury miejskiej i ich deformacji był gwałtowny rozwój tych miast. Pojawiła się nowa, zupełnie odmienna skala. Dawne miasta historyczne stały się śródmieściami nowych, rozwijających się ośrodków, wokół których tworzone były nowe dzielnice. Niejednokrotnie ich rozbudowa związana była z dynamicznym rozwojem przemysłu, któremu przede wszystkim podporządkowywano nową strukturę.

Na przełomie XIX i XX wieku problemy takie przechodziły miasta Ameryki Północnej, bazujące na rozwoju przemysłu. Masowa emigracja do USA i migracja ze wsi ku miastom oraz stosunkowo wysoki poziom przyrostu demograficznego spowodował znaczne problemy społeczno-bytowe w głównych ośrodkach miejskich. W odpowiedzi na zatłoczenie w dzielnicach mieszkaniowych i niekontrolowane przestrzenne rozlewanie się struktury miejskiej zaproponowano reformę, która miała za zadanie, na bazie poprawy jakości estetyczno-funkcjonalnej miasta, zmienić też postawy społeczne ich mieszkańców. W jej wyniku powstał ruch projektowania miast o nazwie *City Beautiful Movement*, zakładający dążenie do „upiększenia” przestrzeni przy wykorzystaniu historycznych wzorców. Inspiracji przebudowy miast amerykańskich poszukiwano więc m.in. w europejskich koncepcjach urbanistycznych i architekturze w stylu *Beaux-Arts*<sup>108</sup>. U podstaw założeń kształtowania przestrzeni leżały wielkie klasyczne założenia, bazujące na osiach krajobrazowych i kompozycyjnych, tworzących

<sup>108</sup> *Beaux-Arts*, niezwykle bogaty styl klasycystyczny faworyzowany przez paryską *Ecole des Beaux-Arts* w końcu XIX wieku. We Francji wybitnym jego przykładem jest opera paryska *Ch. Garniera*, wzniesiona w latach 1861–1874.



Ryc. 45. Plan Waszyngtonu z 1792 roku autorstwa Pierre L'Enfanta po korektach Andrew Ellicotta (<http://pl.wikipedia.org>).



Ryc. 46. Założenie parkowe National Mall według Planu McMillana dla Waszyngtonu (<http://en.wikipedia.org>).

wyraźne punkty centralne, akcentujące ważne funkcje miejskie. Propagatorzy ruchu wierzyli, że dzięki starannie zaprojektowanemu krajobrazowi miejskiemu z szerokimi, eleganckimi alejami obudowanymi architekturą budynków użyteczności publicznej, nawiązującą do stylu klasycznego, miasta uzyskają nowy wygląd, który przyczyni się do utrzymania hierarchii ich centrów, a co za tym idzie rangi władzy samorządowej w rozwijającym się demokratycznym społeczeństwie. Był to istotny aspekt tej idei, gdyż rozwój handlu, wolnego rynku i przedsię-

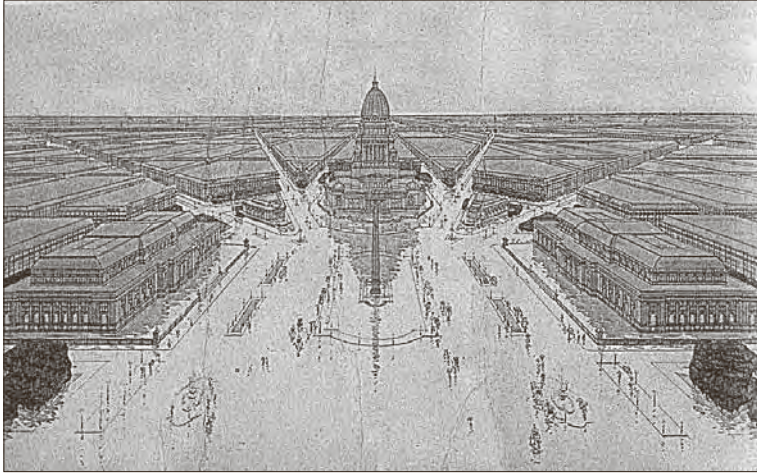
biorczości sprzyjał powstawaniu nowych form zabudowy, zwłaszcza drapaczy chmur, które budowane w centrum dominowały budynki publiczne i obiekty kultu religijnego. Potrzebna więc była zdecydowana ingerencja w strukturę miasta.

Pierwszą realizacją na dużą skalę wpisującą się w idee *City Beautiful Movement* była budowa w 1893 roku zespołu służącego realizacji jednej z pierwszych wielkich wystaw światowych – World’s Columbian Exposition. Zespół budynków inspirowany był europejską klasycystyczną architekturą i urbanistyką. Architektem prowadzącym był Daniel Burnham, lecz zespół projektantów, ze względu na bogaty program artystyczny założenia, składał się również z rzeźbiarzy, w tym znakomitego Augustusa Saint-Gaudensa. Walorem było dostosowanie klasycystycznej formy do ówczesnych warunków i potrzeb zarówno komunikacyjnych jak i technologicznych, a więc adaptacja klasycznej formy do bieżących potrzeb funkcjonalnych. Przykładem może być przemysłowe wykorzystanie nowoczesnej technologii i iluminacja całej wystawy. W centralnej części – Court of Honor – dwie gigantyczne oświetlone fontanny przelewały 150 tys. litów wody na minutę, a wszystkie budynki otaczające plac miały podkreślone zarysy ciągiem żarówek. Drogi natomiast obudowane były pasmami jasno świecących latarni. Ten krajobraz wywierał tak ogromne wrażenie, iż wystawa otrzymała nazwę White City – Białego Miasta. Bogactwo i monumentalizm zespołu World’s Columbian Exposition, ale przede wszystkim elegancka forma założenia urbanistycznego, wywarła tak duże wrażenie, że przez następnie 15 lat w urbanistyce amerykańskiej służyła jako przykład do naśladowania. Kolejne wystawy światowe, a w szczególności Louisiana Purchase Exposition w St Louis, zorganizowana w 1901 roku, również wznoszone były w stylu odwołującym się do *City Beautiful Movement*. W kraju projektowane były kolejne budynki użyteczności publicznej nawiązujące do stylu Beaux-Arts, jednak najbardziej rozpoznawalną ikoną ruchu stała się rozbudowa Waszyngtonu.

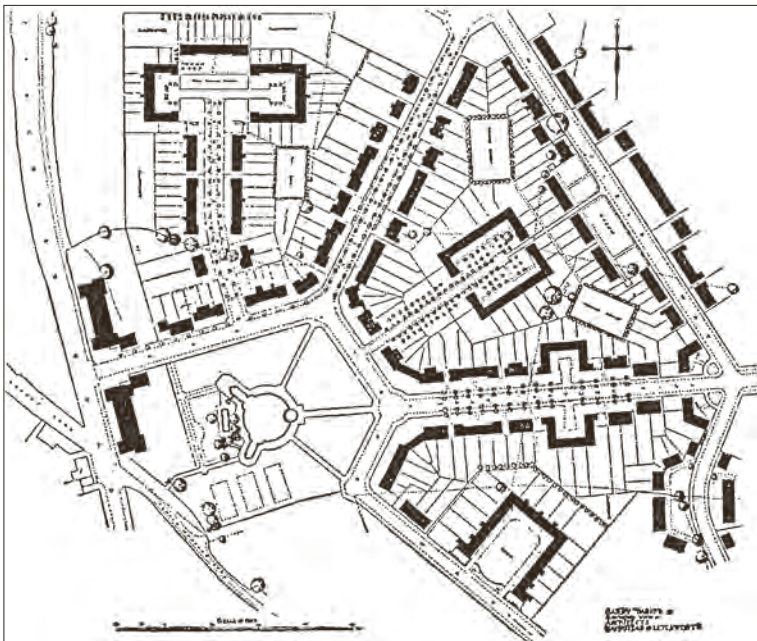
W 1901 roku odbyła się w Waszyngtonie konferencja AIA<sup>109</sup> na temat estetyzacji miasta, w efekcie której powstał plan przebudowy i poprawy centrum stolicy kraju. W 1902 roku została powołana przez senat tzw. komisja McMillana, która odpowiedzialna była za przygotowanie tzw. McMillan Plan. Dokument ten stać się miał podstawą do dalszej rozbudowy Waszyngtonu, w tym w szczególności jego centralnej części zdominowanej przez obiekty publiczne. W skład komisji wchodziłi najznakomitsi amerykańscy architekci ówczesnych czasów tj. Daniel Burnham, Frederick Law Olmsted Jr., Charles F. McKim i Augustus Saint-Gaudens. Celem planu było dokończenie rozbudowy układu urbanistycznego zaprojektowanego już wcześniej, w 1791 roku, przez architekta Pierre Charles L’Enfanta i wpisanie nowych budynków i przestrzeni publicznych w osiowo-krajobrazowy układ urbanistyczny. Wizja L’Enfanta zakładała, że miasto będzie miejscem obfitującym w liczne tereny zielone oraz wielkie pomniki narodowe. Jednakże, w wyniku pojawiającej się równocześnie chaotycznej zabudowy, powstawały dzielnice nędzy i przypadkowo zlokalizowanych obiektów, które zakłóciły pierwotne założenia twórcy.

Plan McMillana założył powstanie parku o nazwie National Mall ze zgromadzonymi wokół najważniejszymi budynkami rządowymi. Punktem stabilizującym formę, a zarówno niejako początkowym, jest gmach Kapitolu Stanów Zjednoczonych, a kończącym

<sup>109</sup> American Institute of Architects (AIA)



Ryc. 47. Plan przebudowy Chicago autorstwa Daniela Burnhama (źródło: D. Burnham, E.H. Bennett, Plan of Chicago, 1909, [http://en.wikipedia.org/wiki/Daniel\\_Burnham](http://en.wikipedia.org/wiki/Daniel_Burnham)).



Ryc. 48. Projekt ukształtowania Hampstead Garden Suburb (Dutton, 2001).

pomnik Lincolna. Oś centralna obudowana jest budynkami rządowymi jak i budynkami użyteczności publicznej, w tym muzeami, galeriami i bibliotekami. Prostopadła oś zaznaczona poprzez wzniesiony pomnik – obelisk Waszyngtona – z jednej strony oparta jest o budynek Białego Domu, siedziby prezydenta. Ranga budynku jak i jego położenie

w strukturze ma za zadanie eksponować demokratyczny ustrój oparty na władzy kongresu i roli urzędu prezydenta w strukturze politycznej USA.

Realizacja planu została przerwana przez wybuch I wojny światowej. Jednakże po jej zakończeniu ukończono w 1922 roku budowę pomnika Lincolna, co stanowiło wyraźny punkt kończący oś i stabilizujący formę urbanistyczną.

Sukces Waszyngtonu, a więc urbanistyki powstałej pod wpływem *City Beautiful Movement*, przyczynił się do późniejszej rozbudowy wielu miast amerykańskich. Każda stolica stanowa oraz prawie każde większe miasto, bez względu na jego położenie na mapie USA, dążyło do realizacji przebudowy według zasad klasycznych układów urbanistycznych. Dzięki temu zostały zmienione centra takich miast jak Chicago, Cleveland, Denver, San Antonio, Seattle i wielu innych. Plany Filadelfii oparte zostały na założeniu hierarchicznego układu wobec reprezentacyjnego bulwaru Benjamin Franklin Parkway, rozciągającego się pomiędzy ratuszem – Philadelphia City Hall i muzeum sztuki – Philadelphia Museum of Art. Powstawały miasta idealne jak Coral Gables zbudowane na przedmieściach Miami na początku 1920 roku. Plan urbanistyczny został opracowany w oparciu o zasady *City Beautiful Movement* bazującej na osiach, podziale geometrycznym, hierarchizacji, układzie ulic zakończonych rondami, lokalizowaniu terenów otwartych, w tym parków publicznych oraz zaznaczaniu ważnych miejsc poprzez sytuowanie fontann, pomników i obelisków. Do dzisiaj urbanistyka Coral Gables jest znana z rygorystycznych zasad planowania przestrzennego opartego na dawnych zasadach je kształtujących. Być może to też sprawiło, iż ta część Miami należy do przestrzeni najchętniej zamieszkiwanej przez elity. Pamiętać przy tym należy, iż kompozycja bazująca na tych zasadach stanowiła także często podstawę urbanistyki miast-ogrodów, w tym najślawniejszych realizacji brytyjskich jak Letchworth, Welwyn czy Hampstead.

Podsumowując, archetyp miasta proponowanego przez *City Beautiful Movement* charakteryzował się tworzeniem wielkiej struktury przestrzennej w centrum miasta, która miała znaczenie publiczne i estetyczne. Majestatyczny układ i architektura budynków użyteczności publicznej miał akcentować porządek i ład przestrzenny wyrażający demokratyczne społeczeństwo. Jednakże w porównaniu do Europy, samorządy amerykańskie miały bardziej ograniczone możliwości narzucania konkretnego układu urbanistycznego i z czasem argumenty ekonomiczne przysłoniły aspekty czysto estetyczne.

Naturalnym kresem myślenia o mieście w duchu *City Beautiful* stał się przełom ideowy związany z przyjęciem w 1933 roku przez awangardowe środowisko architektów Karty Ateńskiej, i mimo iż rozwiązania klasycyzujące pojawiały się jeszcze przez wiele lat, w szczególności jako wyraz idei totalitarnych w urbanistyce, to jednak zaczęto je uważać za nurt schyłkowy. Dominować zaczął natomiast – w szczególności w okresie po II wojnie światowej – modernizm związany z funkcjonalnym podejściem do kształtowania struktury miasta. Tendencje te dominowały w okresie poprzedzającym przełom postmodernistyczny, którego początki w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych pojawiły się już pod koniec lat 1960., a który w Polsce zaczął się dopiero dwie dekady później.

### 7.3. POSTMODERNIZM I NOWY URBANIZM

Wraz z przełomem postmodernistycznym odbudowie ulega obecnie ścisły związek pomiędzy ruchami estetycznymi i zmieniającą się naturą „doświadczenia miasta”. W obecnych warunkach można spojrzeć na zmiany w procesie urbanizacji i projektowania miasta jako na efekt synergii działania procesów polityczno-ekonomicznych i kulturowo-estetycznych. Odstąpienie od fordyzmu i przejście w kierunku swobodnej akumulacji<sup>110</sup> oraz odwrót od modernizmu do postmodernizmu spowodowały zwiększoną konkurencyjność pomiędzy miastami i w efekcie rozwój „miasta przedsiębiorczego”. Jednocześnie, owa konkurencja pomiędzy miastami spowodowała skokowy rozwój innowacji w miejskim stylu życia, formach kultury, produktach. Materialnym tego wyrazem stała się radykalna reorganizacja przestrzeni miast (Harvey, 1985).

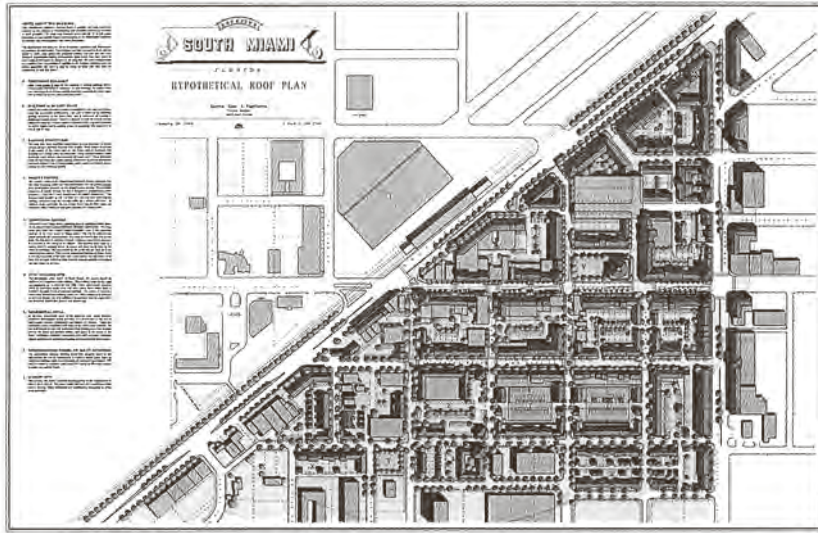
Jednym z przejawów tego nowego sposobu myślenia o mieście jest zjawisko znane pod nazwą *New Urbanism* – czyli Nowy Urbanizm – stanowiące reakcję na obserwowane problemy funkcjonowania przedmieść amerykańskich miast. Powstanie tych struktur przedmiejskich miało się wiązać z prywatnością mieszkańców, wysokim poziomem bezpieczeństwa i możliwością posiadania domu na własność. Tymczasem, po paru dziesięcioleciach funkcjonowania, zaczynają narastać problemy związane z izolacją społeczną i przestrzenną, zatłoczeniem szlaków komunikacyjnych i rosnącą przestępczością. Nie jest to więc środowisko, które przyczynia się do polepszenia warunków życia mieszkańców – raczej sprzyja narastaniu frustracji.

Jednocześnie, komentarze na temat współczesnego miasta bardzo często redukuje problem do stwierdzenia, że lokalne interakcje „twarzą w twarz” zachodzące w małych społecznościach zostały zastąpione przez kontakty „na dystans” w dużych społecznościach. Ta zmiana z jednej relacji społeczno-przestrzennej do innej prowadzi do alienacji, dysfunkcji i anomii<sup>111</sup>. Jednakże jednym tchem – obok problematyki skali miasta i wynikających z niej możliwości kontaktów międzyludzkich – wymienia się problem jego architektury i układu urbanistycznego, traktując je jako nierozdzielnie ze sobą związane. W ten sposób odrzuca się postulaty tworzenia układów urbanistycznych opartych o nowoczesne rozwiązania na rzecz powrotu do sprawdzonych, klasycznych wzorów. Dzieje się tak mimo przekonania wielu współczesnych architektów i urbanistów o niemożności wykreowania ręką jednego architekta środowiska miejskiego o różnicowaniu charakterystycznym dla wielowiekowej historii jego narastania. W efekcie „nowi urbaniści” uważają za nieprawdziwy pogląd głoszący, iż klasyczne miasta w ich różnorodności są niemożliwe do kopiowania z uwagi na organiczny charakter ich rozwoju. Uważają oni natomiast, że określony, pożądany obraz heterogenicznej przestrzeni miejskiej można osiągnąć przez szczegółowy projekt, schodzący do różnorodnego detalu.

---

<sup>110</sup> Pojęciem swobodnej akumulacji (ang. *flexible accumulation*) określamy nowy model relacji społeczno-gospodarczych zachodzących we współczesnym świecie, będących efektem odejścia od wzorców zachowań społecznych i ekonomicznych charakterystycznych dla epoki fordyzmu. Wzorce te dotyczą takich sfer jak procesy zatrudnienia, rynków pracy, rodzajów produktów czy konsumpcji. Swobodna akumulacja charakteryzuje się pojawieniem się nowych (w stosunku do okresu fordowskiego) sektorów produkcji, nowych rodzajów usług finansowych, nowych rynków, a przede wszystkim znacznie zwiększonym poziomem innowacji w odniesieniu do sfery komercyjnej, technologicznej i organizacyjnej. Więcej na ten temat w: Harvey (1995).

<sup>111</sup> Alienacja, dysfunkcja, anomia – terminy zaczerpnięte z socjologii. Alienacja – wyobcowanie; dysfunkcja – niedostosowanie; anomia – niepewność spowodowana transformacją otoczenia. Stany te mogą dotyczyć jednostek jak i grup społecznych (przyjp. red.).



Ryc. 49. Studium transformacji fragmentu dzielnicy South Miami. (Dutton, 2001).

*New Urbanism* oznacza także odkrycie na nowo tradycji planistycznej i architektonicznej z przełomu XIX i XX wieku, typowej dla uważanych obecnie za bardzo atrakcyjne miasteczek i dzielnic z tego okresu (np. Back Bay w Bostonie)<sup>112</sup>. Ale zjawisko to nie oznacza tylko romantycznej nostalgii za dawnym krajobrazem miasta, wiąże się z określonymi, promowanymi przez jego zwolenników zasadami budowy miast i – jednocześnie – organizacji społeczności lokalnych. Stawiany jest więc znak równości pomiędzy takimi pojęciami jak charakter planu urbanistycznego, rodzaj architektury, rodzaj społeczności lokalnej ją zamieszkującej.

Ruch *New Urbanism* stawia sobie za cel rewitalizację<sup>113</sup> przedmieść (w szczególności będących wynikiem rozwoju niekontrolowanej suburbanizacji) i miast poprzez odpowiednie, nowatorskie (a właściwie nowo-stare), podejście do projektowania urbanistycznego, związane z „kształtowaniem dobrej struktury miejskiej”. Czyni to przy założeniu, że stworzenie i wprowadzenie w życie zestawu określonych zasad projektowych przyczyni się do likwidacji większości problemów trapiących obecnie struktury miejskie.

Zdaniem niektórych badaczy Nowy Urbanizm<sup>114</sup> to efekt tzw. trzeciej rewolucji urbanistycznej doby nowoczesności. Wychodząc z założenia, iż pierwsza doba nowoczesności wygenerowała nowe koncepty i pierwsze utopie w dziedzinie myślenia o mieście, druga zaś (druga nowoczesność) stworzyła model i nadała nazwę temu, co nazywamy „urbanizmem”. Natomiast trzecia rewolucja urbanistyczna wiąże się z nowymi środkami komunikacji i roz-

<sup>112</sup>Wyraźnym tego znakiem jest przytaczanie poglądów ówczesnych architektów i urbanistów oraz promowanie reedycji ich dzieł opatrywanych stosownym komentarzem, jak m.in. reedycja w 1994 roku klasycznego dzieła Raymonda Unwina *Town Planning in Practice* z 1909 roku (Unwin, 1994)

<sup>113</sup>Rozumianą jednak zazwyczaj nie jako przekształcenie istniejącej struktury, tylko jako kreację nowych, „lepszyc” w założeniu struktur.

<sup>114</sup>Choć bywa także używana nazwa Nowa Urbanistyka. Wydaje się jednak, że właściwszym jest tu określenie Nowy Urbanizm, jako że oddaje ono lepiej pożądaną przez „nowych urbanistów” charakter przestrzeni.



Ryc. 50. Plan ukształtowania dzielnicy Karow Nord w Berlinie (Dutton, 2001).



Ryc. 51. Studium ukształtowania placu centralnego nowego zespołu osiedleńczego realizowanego w duchu New Urbanism (Katz, 1994).



rywki. Ta trzecia „rewolucja urbanistyczna” nie generuje miasta wirtualnego, niemobilnego i introwertycznego, ale raczej miasto mobilne i telekomunikatywne. Wiąże się to z rekompozycją społeczną miasta. Akcentowana jest przy tym indywidualność, która wywiera ogromny wpływ na organizację przestrzeni i sposób wykorzystania czasu. Potwierdzeniem powyższej tezy są tendencje na rynku nieruchomości. W latach 80. XX wieku deweloperzy amerykańscy doszli do wniosku, że uniformistyczne podmiejskie struktury mieszkaniowe wyczerpały swoją formułę. Pojawiło się zainteresowanie klientów czymś, co można nazwać „sensem miejsca”. Większość deweloperów zareagowała na to przez dodawanie malowniczych, regionalnych, stylowych ozdób architektonicznych.

Nowy Urbanizm wiąże się nie tylko ze sposobem kształtowania struktury miejskiej, ale także określonym „stylem” przestrzeni – który nazwać także możemy „tematem”. Bywa nazywany „planowaniem neotradycyjnym”, co ma uzasadnienie podwójne: zarówno w nawiązaniu do warsztatu planistycznego sprzed prawie stu lat, jak i w promowanych formach architektonicznych. Kluczowymi postaciami tego ruchu są Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk i Peter Calthorpe. Odwołują się oni do obrazu bardzo przez Amerykanów pożądanego: „kompaktowej, ściśle ze sobą powiązanej społeczności”, argumentując jednocześnie, iż idea ta stanowić może rozwiązanie problemu suburbanizacji i będącej jej efektem degrengolady przestrzeni. Popularność tej idei – zarówno wśród mieszkańców, elit intelektualnych jak i środowiska deweloperów – wynika z przekonania, iż dotychczasowy model rozwoju miast nie sprawdził się. *New Urbanism* proponuje powrót do wielu typów zabudowy, których stosowanie zaniechane było przez ostatnie dwa pokolenia – a więc do bogatej typologii zabudowy miejskiej z lat 1900–1920. Jednocześnie czynione jest założenie, że nowe techniki telekomunikacyjne – w tym rozwój internetu – przyczynią się do wzmocnienia tradycyjnie pojmowanych społeczności lokalnych.

A. Duany i E. Plater-Zyberk krytykowali więc od lat tradycyjne przedmieścia, projektując zamiast nich podmiejskie zespoły, atrakcyjne dla inwestorów i nabywców domów. Rezultatem ich działań są zespoły użytkowane zarówno przez pieszych jak i zmotoryzowanych, gdzie różne rodzaje aktywności są ze sobą związane, a nie odseparowane, a usługi i parki są usytuowane w sposób minimalizujący korzystanie z samochodu (Ghirardo, 1999). Z uwagi jednak na szczególne zainteresowanie problematyką kształtowania struktur przedmiejskich, „nowi urbaniści” powinni więc być raczej nazywani „nowymi suburbanistami”, a cały ruch – *New Sub-Urbanism*. Okazało się bowiem, iż zasady przez nich głoszone są wykorzystywane z dobrymi efektami (głównie estetycznymi i finansowymi) przy kształtowaniu struktur mieszkaniowych budowanych od zera. Natomiast próby przeniesienia ich do procesów restrukturyzacji centrów miast nie przynoszą większych efektów.

Założenia Nowego Urbanizmu pokazują, w jaki sposób relacje pomiędzy przestrzenią publiczną miast a architekturą mogą mieć tradycyjny, miejski charakter, i to niezależnie od skali zabudowy. Wiąże się to z określeniem hierarchii i spójności poszczególnych przestrzeni miejskich, uniezależnieniem tych powiązań od intensywności zabudowy i użytkowania, a także z promocją i niemalże fetyszyzowaniem życia publicznego toczonego na ulicy – niezależnie od tego czy jest to ulica domków jednorodzinnych, czy wielopiętrowych kamienic. Postuluje się przy tym powrót do projektowania miasta jako całości przy uwzględnianiu kwestii ekonomicznych, społecznych i ekologicznych; dobrą ilustracją tego zjawiska są tworzone przez

„nowych urbanistów” zestawu szczegółowych reguł postępowania przy projektowaniu miast (Duany, Plater-Zyberk, Alminana, 2003). Ale Nowy Urbanizm stawia sobie za cel także odnowę związków pomiędzy sztuką budowy miast i tworzeniem społeczności, w tym poprzez udział społeczny w planowaniu i projektowaniu (czyli partycypację mieszkańców).

*New Urbanism* oznacza więc próbę przywrócenia architekturze „należnego” jej znaczenia przy planowaniu struktur miejskich<sup>115</sup>. Stanowi on reakcją na obowiązujący „styl międzynarodowy”, na modernistyczne wciąż jeszcze przekonanie, że „nie wolno jest budować tak jak kiedyś – trzeba wykreować własnego ducha czasu”. Jednocześnie nawiązuje do amerykańskiej tradycji neoklasycznego planowania miejskiego, którego największe osiągnięcia wiążą się z kształtowaniem przestrzeni Waszyngtonu, planami opracowywanymi m.in. przez Johna Nolena w latach 20. XX wieku, a także pionierskimi wówczas realizacjami (jak osiedle Coral Gables w Miami). W sposób szczególnie podkreślony jest postulat „trójwymiarowego projektowania ulicy”, nie ograniczający się jedynie do wielkości budynków i linii regulacyjnych – akcentuje się tu konieczność określenia „stylu zabudowy”.

Dla „nowych urbanistów” szczególne znaczenie ma więc idea miasta-ogrodu, stworzona na początku XX wieku przez Ebenezera Howarda (Howard, 1997; Ward, 2002; Colquhoun, 1999). Dla współczesnych utopistów istnieje więc między pierwszymi realizacjami Hampstead Garden Suburb, Letchworth Garden City etc. a sztandarowymi realizacjami Nowego Urbanizmu, jakimi są Seaside i Poundbury. Ale idee utopijne w miastach-ogrodach stanowią postęp społeczny i były zainspirowane formami życia w okresie przedindustrialnym, możliwymi do zreformowania społeczeństwa industrialnego bez groźby gwałtownej rewolucji. Tymczasem „nowi urbaniści” kładą nacisk na drugi element decydujący o żywotności idei idealnego miasteczka jako miejsca do życia – jest nim strach przed nowoczesnym miastem, głęboko zakodowany w amerykańskim społeczeństwie. W szczególności chodzi tu o panujące w nim przemoc i bezprawie, utratę poczucia wspólnoty w wielkich zespołach przedmiejskich oraz nadmierną ruchliwość.

Nowy Urbanizm do tych wskazówek dodaje cały wachlarz form architektonicznych, zapominając często o ich pierwotnym znaczeniu. Przykładowo, architektura niemiecka przełomu XIX i XX wieku, czerpiąca z zasobu form klasycyzującego baroku, miała przecież konotacje narodowe. Hans Ibelings przytacza możliwe uzasadnienie tego zjawiska: „Dzisiejszy tradycjonalizm nie jest w większym stopniu ograniczony kontynuacją żywej tradycji niż tradycjonalizm międzywojenny. Świadomość tradycji zazwyczaj rozwija się tylko w przypadku, gdy tradycja przestaje być oczywista” (Ibelings, 2003, s. 240).

„Nowi urbaniści” zajmują się zarówno całością struktury miejskiej, jak i jej poszczególnymi częściami. Posługują się przy tym określoną definicją urbanizmu – uważają, iż powinien być charakteryzowany przez różnorodność przestrzenną, skalę pieszego, wysoką klasę przestrzeni publicznej, a wreszcie przez oparcie struktury miejskiej na koncepcji jednostki sąsiedzkiej (patrz dalej). Równocześnie postulują zaaplikowanie tego typu myślenia do skali zarówno lokalnej jak i ogólnomiejskiej czy regionalnej. Struktura osadnicza regionu powinna więc być budowana w oparciu o hierarchiczny system przestrzeni publicznych, „jednostek sąsiedzkich” i dzielnic miejskich, system transportowy w dużym stopniu uwzględniać potrzeby pieszego,

---

<sup>115</sup> Wiąże się to z amerykańską specyfiką zawodu planisty, bazującą na kwestiach ekonomicznych, inżynierii miejskiej i tworzeniu regulacji dotyczących użytkowania terenu.

a całość powinna wyróżniać określona jednorodność stylistyczna zabudowy. Do podstawowych pojęć związanych z kształtowaniem struktury miejskiej w duchu Nowego Urbanizmu należą więc: „jednostka sąsiedzka”, dzielnica, i korytarze (przestrzenie stykowe). Pojęcie „jednostki sąsiedzkiej”<sup>116</sup> oznacza tu kompleks kwartałów urbanistycznych, obszar o promieniu ok. 400 m (zasięg dojazdu do centrum ok. 5 min), z własnym centrum i „peryferiami”, o dużym zróżnicowaniu funkcjonalnym. W jej granicach mieścić się powinny takie elementy programu miejskiego jak mieszkalnictwo, miejsca pracy, handel, szkoły, przestrzenie rekreacyjne i kultu religijnego. Natomiast za korytarze (przestrzenie stykowe) uważa się zarówno obszary łączące i zarazem oddzielające od siebie poszczególne dzielnice składające się z „jednostek sąsiedzkich”, mieszczące m.in. układy transportowe i większe kompleksy terenów zielonych. Myślenie w tych kategoriach stanowić ma alternatywę dla sposobu budowania podmiejskich dzielnic mieszkaniowych opartego o ścisłą segregację funkcji.

Zasady Nowego Urbanizmu (skatalogowane w 27 punktach „Karty Nowego Urbanizmu”)<sup>117</sup> mają być – w opinii ich twórców – realizowane przez odpowiednie podejście do projektowania układu ulicznego, bloków zabudowy i poszczególnych budynków – w tym poprzez przywrócenie sektorowi publicznemu roli prawdziwego „gospodarza” miasta. Do jego zadań – oprócz narzucenia układu urbanistycznego – miałyby także należeć realizacja systemu przestrzeni publicznych. Natomiast zadaniem sektora prywatnego – czyli indywidualnych inwestorów – jest wypełnianie tej przestrzeni poszczególnymi realizacjami, co w końcu doprowadzić ma do uzyskania zamierzonego efektu. Efektem tego działania miałyby się stać wykreowanie atrakcyjnej, dobrze funkcjonującej przestrzeni publicznej jako fundamentalnego elementu każdej struktury miejskiej.

Idee Kongresu Nowego Urbanizmu<sup>118</sup> to postulat powstawania projektów miejskich i podmiejskich o znacznie skromniejszej skali, większym zróżnicowaniu wizualnym i większej tolerancji niż w planowaniu modernistycznym. Ale – jak zauważa Diane Ghirardo (1999 s. 24–25): „Z tymi planami urbanistycznymi pozostawał jednak w ścisłym związku zestaw nostalgicznych, separatystycznych wizerunków społecznych, które spotykały się z pogardą wielu krytyków i architektów, a z entuzjazmem klientów, należących do klasy średniej”.

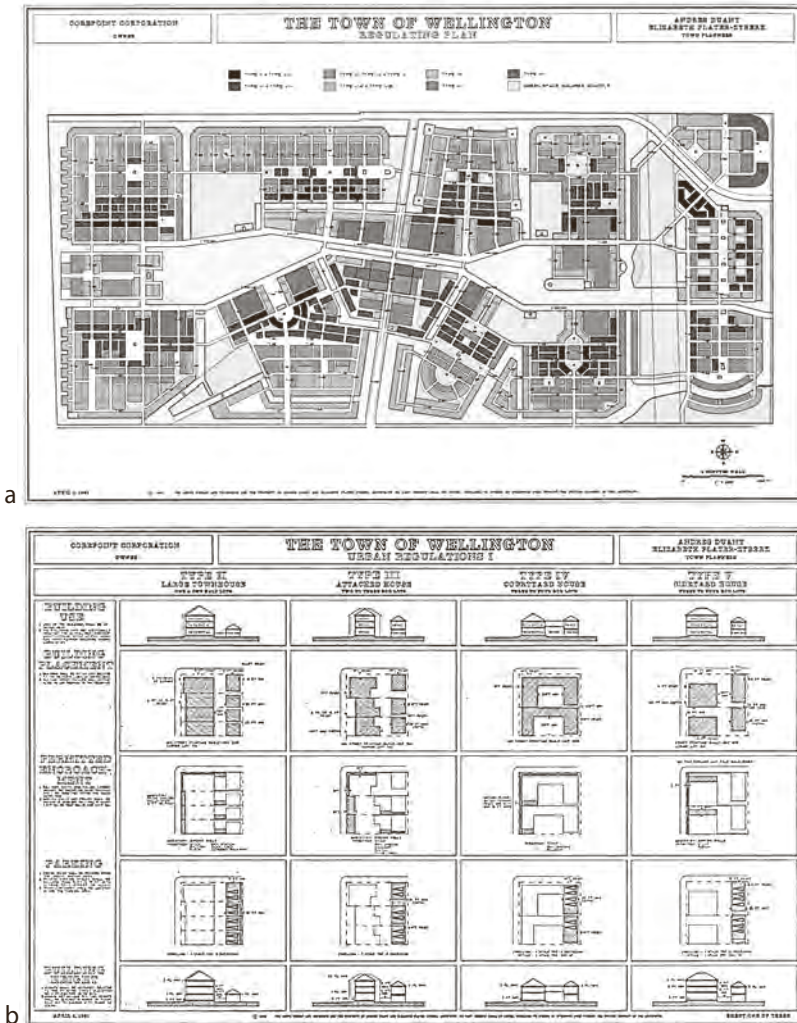
Nowy Urbanizm zakłada bowiem nie tylko budowę nowego (w amerykańskich warunkach) typu przestrzeni miejskiej – zakłada także „zmianę stylu życia”. Rzecz jasna, aby zrealizować ten zamysł, konieczne jest odpowiednie zorganizowanie procesu inwestycyjnego. Oznacza to m.in. konieczność przetworzenia istniejących lub opracowania nowych kodów i regulacji urbanistycznych. W szczególności dotyczy to tzw. „kodów architektonicznych” (opracowywanych przeważnie przez „deweloperów gruntowych”<sup>119</sup>), regulujących rodzaj architektury, jej styl, sposób wykończenia materiałowego poszczególnych obiektów, kolorystykę itp. Zapisy ujęte w tych kodach są następnie wprowadzane do umów sprzedaży lub

<sup>116</sup> ang. *neighborhood*.

<sup>117</sup> Patrz wydanie angielskie (Charter..., 1999) a także tłumaczenie polskie w miesięczniku „Urbanista” (Karta..., 2005).

<sup>118</sup> Organizacji zrzeszającej projektantów wyznających zasady projektowe przyjęte w Karcie Nowego Urbanizmu i projektujących w zgodzie z nimi.

<sup>119</sup> Deweloperem gruntowym (ang. *land developer*) jest podmiot gospodarczy zajmujący się przygotowaniem terenu pod inwestycje i ich odsprzedażą z zyskiem innym inwestorom (lub deweloperom obiektowym).



Ryc. 52. (a) Osiedle Wellington, plan regulacyjny, proj. A. Duany, E. Plater-Zyberk; (b) elementy „kodu projektowego” (Katz, 1994).

wieloletniej dzierżawy terenu, zawieranej pomiędzy „deweloperem gruntowym” a klientem. Gwarantuje to osiągnięcie zakładanego efektu finalnego całości, a w szczególności „spójności wizualnej architektury”. Chodzi tu o zerwanie z tendencją do budowania dzieł architektury wyrwanych z kontekstu, a także o wykreowanie swobodnego „image’u miejsca”. „Nowi urbaniści” zalecają, aby przy konstruowaniu tego rodzaju kodów architektonicznych badać lokalną historię i tożsamość architektury, a także zidentyfikować typowe, wartościowe elementy dawniejszych realizacji<sup>120</sup>. Zakłada się bowiem, że budynki w osiedlach „nowour-

<sup>120</sup> Posługują się przy tym także różnymi metodami warsztatowymi, np. techniką *charrette*. Więcej na ten temat w: Mycielski (2005).

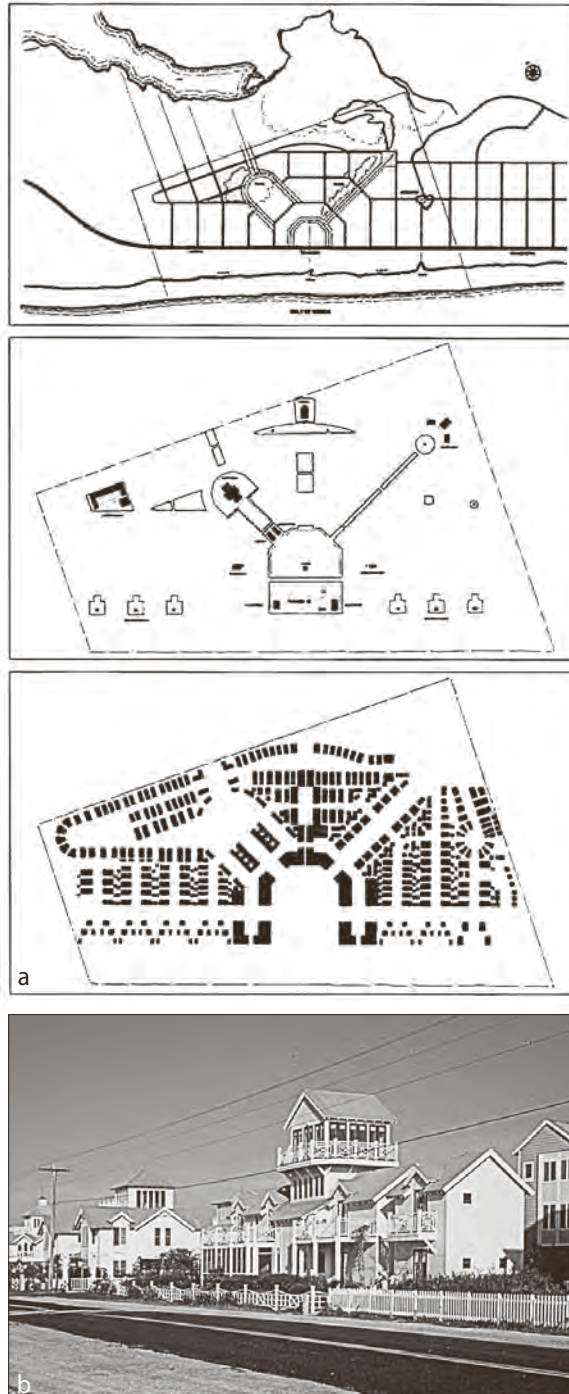
banistycznych” muszą mieć ten sam styl (najlepiej o genezie historycznej), uzasadniając to „koniecznością [zapewnienia] spójności funkcjonalnej i wizualnej”, która stanowi gwarancję „ochrony jakości przestrzeni publicznej”. Zaraz jednak czyni się zastrzeżenie, że regulacje te „nie mogą stopować architektonicznej kreatywności” (*Charter...*, 1999).

Nowy Urbanizm, na pierwszy rzut oka, wydaje się być głównie podręcznikiem historycznych form urbanistycznych. Opisane powyżej założenia po prostu sprawiają wrażenie dobrze przemyślanego przepisu na współczesne, świetnie zaprojektowane osiedle, o dużej wrażliwości na potrzeby społeczne. Nowy Urbanizm jest więc czymś więcej niż tylko stowarzyszeniem projektantów osiedli „w stylu retro” – ruch ten dąży do uzyskania pożądanej struktury społecznej, także poprzez tworzenie sprawnego układu funkcjonalnego, wprowadzenie większej intensywności zabudowy i architektonicznej różnorodności w ramach ustalonych ram i zasad kształtowania przestrzeni. Dyskusyjnym jest jednak, na ile tego typu działania mogą doprowadzić do wykształcenia nowego typu społeczności. Pamiętać także należy, iż Nowy Urbanizm, przynajmniej w założeniu, opiera się na regionalnych tradycjach architektonicznych, choć trudno o nie w odniesieniu do większości przedmiejskich realizacji stanowiących przedmiot działania projektantów. W taki sposób stara się być alternatywą dla współczesnych przedmieść. Należy jednak zwrócić uwagę na dwa elementy, które burzą ten idealny obraz idealnych społeczności: totalitarny wręcz wymóg trzymania się jednego stylu i praktyka pierwszych realizacji.

Pierwsze z tych zagadnień – zakładane wymuszenie jednorodności stylistycznej – wydaje się być tym elementem, który według założeń Nowego Urbanizmu czyni z zespołów budowanych przestrzenie tematyczne, a więc sztucznie wykreowane przestrzenie publiczne, bez efektu narastania struktury, z fałszywą historią i tradycją miejsca. Efekt ten jest pogłębiany niechęcią „nowych urbanistów” do architektury nowoczesnej oraz założenie klimatu „powszechnej szczęśliwości”, jaki zapanuje w tych społecznościach. Albowiem w rzeczywistości nie projektują oni jedynie struktury urbanistycznej – produkują określoną społeczność, o z góry założonych właściwościach.

Druga kwestia – to pionierskie realizacje. Wydawałoby się, iż tak nośna filozofia powinna znaleźć wielu naśladowców. Tymczasem wśród osiedli budowanych według założeń Nowego Urbanizmu dominują realizacje deweloperskie, wymagające okazałych nakładów, także marketingowych, i dużych zwartych terenów niedostępnych w centrach miast, co powoduje, że owa „publiczność” przestrzeni staje się iluzoryczna, podobnie jak to ma miejsce w dużych centrach handlowych. Można by je wręcz porównać do kompleksów typu *festival marketplace*, o otwartej strukturze, ale starannie monitorowanej i kontrolowanej przestrzeni. Dobrymi przykładami tych pionierskich realizacji są dwa założenia: nowe miasto Seaside na Florydzie i osiedle Kentlands w stanie Maryland, a także – powstające w ostatnich latach wysiłkiem Korporacji Disneya – miasteczko Celebration także na Florydzie.

Szczególnie interesujący jest przypadek Seaside. Jest to miasteczko na Florydzie zaprojektowane w 1981 roku „na surowym korzeniu” przez Andresa Duany’ego i Elizabeth Plater-Zyberk (rozpoczęcie realizacji w 1986 roku), które bazuje na systemie starannie zaprojektowanych przestrzeni publicznych, w tym bulwarów, ulic i placów. Tak wyznaczony układ urbanistyczny jest obecnie stopniowo wypełniany przez indywidualne realizacje, utrzymane w jednorodnym stylu. Całość zespołu jest obliczona na 2000 mieszkańców i pierwotnie – według



Ryc. 53. Seaside: (a) studium planu urbanistycznego zespołu (Mohney, Easterling, 1991); (b) charakterystyczna zabudowa (fot. Piotr Lorens).

planów dewelopera Roberta Davisa – stać się miał tanim miejscem wypoczynku. Obecnie uważany jest jednak za miejsce bardzo ekskluzywne, a jednocześnie licznie odwiedzane przez architektów i urbanistów z całego świata. Miasto posiada swój kod urbanistyczny, zawierający uregulowania co do możliwej typologii zabudowy i przestrzeni publicznych. Doświadczenia te posłużyły autorom projektu w sformułowaniu „Traditional Neighborhood Development (TND) Guidelines”, czyli wytycznych dla projektowania tradycyjnych osiedli mieszkaniowych. Wytyczne te posłużyły następnie do projektowania podobnych założeń, w tym osiedla Kentlands.

Seaside zostało zaprojektowane, by wyglądać i funkcjonować jak tradycyjne, małe miasteczko w starym, dobrym stylu. Daje się tu wychwycić nawiązania do urbanistyki z początku XX wieku, w tym m.in. dokonań Unwina. Wszystko ma tu swoją skalę, a zabudowa jest zaaranżowana w sposób gwarantujący ulicy wygląd atrakcyjnej przestrzeni publicznej. Ale jest to miejsce jednocześnie całkowicie sztuczne, odwiedzane i zamieszkałe przez *yuppies*. Struktura urbanistyczna tego miasteczka ma charakter drobnoziarnisty, dostosowany do skali pieszego i odległy zarówno od współczesnych rezydencjonalnych enklaw jak i od typowych uzdrowskich suburbi (Ghirardo, 1999). Jednocześnie została ona oparta na ściśle określonym kodzie przestrzennym i jasno określonym planie<sup>121</sup>.

Przykład Seaside ukazuje – zdaniem Sharon Zukin – iż współczesne społeczeństwo w pewnym sensie docenia „łagodny autorytaryzm tak długo, jak posługuje się on namacalnym kryterium wizualnym”. Natomiast w odniesieniu do kryteriów społeczno-klasowych Seaside jest ekwiwalentem Main Street USA z Disneyworldu. Co interesujące, miasteczko to zostało wykorzystane jako naturalna scenografia dla znanej hollywoodzkiej produkcji „Truman Show” (1998). Obraz Seaside, przedstawiony w tym filmie, dowodzi, iż szczęśliwe, bezproblemowe miasteczko nie istnieje w realnym świecie.

Podobnie postrzegana jest druga z ważniejszych realizacji – kompleks Kentlands w stanie Maryland. Przy opracowywaniu koncepcji jego realizacji po raz pierwszy posłużono się zasadami wynikającymi z wyżej wymienionych TND. Plan tego kompleksu powstał w wyniku warsztatu projektowego, prowadzonego przez A. Duany’ego i E. Plater-Zyberk. Zakłada on realizację bardzo różnorodnych typów domów, co ma zapewnić zróżnicowanie społeczne mieszkańców. Składa się z sześciu „jednostek sąsiedzkich”, z których każda ma swoje mini-centrum. Całość ma narzucone klasycyzujące formy architektoniczne, nasuwające skojarzenia z osadnictwem na tych terenach w XVIII wieku.

Kolejną tego typu realizacją jest miasteczko Celebration na Florydzie, zaprojektowane i zrealizowane przez Korporację Disneya jako naturalne uzupełnienie kompleksu Disneyworld. Jego struktura do złudzenia przypomina świat idealny znany nam ze wspomnianego już filmu „Truman Show”. Celebration jest uważane przy tym za najważniejszy zrealizowany eksperyment projektowy „nowych urbanistów”. Miasto zostało zaprojektowane przez amerykańskiego architekta Roberta Sterna, dziekana Szkoły Architektury Uniwersytetu Yale i jednocześnie propagatora zasad antymodernistycznego planowania. Kreacja ta jest tak przekonująca, że w ostatniej chwili Korporacja Disneya zrezygnowała z wymyślenia jego historii. Ale nie zrezygnowała z „tradycyjnych” gadżetów, np. fałszywych zbiorników na wodę

<sup>121</sup> Więcej na temat kształtowania układu przestrzennego Seaside w publikacji Mohney, Easterling (1991).



Ryc. 54. „Neotradycyjne osiedle” Poundbury, południowa Anglia, proj. L. Kriera według zasad sformułowanych przez księcia Walii (Charles, 1989).

na wieżach. Do projektowania tego 20-tysięcznego miasteczka Korporacja Disneya zaprosiła szereg architektów, od każdego wymagając jednak powiązania architektury z wyobraźnią i fantastyką. Ciekawe, że na długo zanim ogłoszono szczegółowe plany budowy Celebration, Korporacja Disneya została zasypała żądaniem potencjalnych kupców domów, aby umieszczono ich na liście oczekujących.

Budowę nowych zespołów „w stylu retro” należy więc uznać za szczególne zjawisko we współczesnej urbanistyce. Mają one przestrzeń publiczną projektowaną według oczekiwań



Ryc. 55. Kirchsteigfeld, dzielnica Poczdamu: (a) studium projektowe; (b) stan w trakcie realizacji (R. Krier, C. Kohl, 1997).



potencjalnego klienta, realizowaną prywatnie oraz narzucone formy architektoniczne, bez prawa do indywidualności, bazujące na wyidealizowanym wizerunku przeszłości. I podobnie jak parki tematyczne, centra handlowe czy rewitalizowane dzielnice historyczne cieszą się spora popularnością. Nurt ten znalazł także licznych naśladowców w Europie. Niektórzy z nich – jak Karol, Książę Walii – ma znaczący wpływ na kształtowanie gustów opinii publicznej<sup>122</sup>.

Idee Księcia Karola znalazły swoje zastosowanie nie tyle w odniesieniu do rewitalizowanych struktur miejskich (choć projekty dotyczące Paternoster Square czy nowej części London Bridge City mogą tezie tej zaprzeczyć – Lang, 2005), ile przy tworzonych od zera „neotradycyjnych osiedlach”, w znacznej mierze przypominających nowe miasta “nowych urbanistów” w USA. Pierwszym – i jak dotychczas jedynym – znanym przykładem tego typu działania w Wielkiej Brytanii jest zespół Poundbury w południowej Anglii. Posiada on wzorowany na „tradycyjnym” plan urbanistyczny, a kod architektoniczny nakazuje budowę poszczególnych obiektów zgodnie z „lokalną tradycją”. W elewacjach domów umieszcza się nawet „ślepe okna”, których powstanie pierwotnie wiązało się z regulacjami podatkowymi<sup>123</sup> – uznano je za część tradycji architektonicznej i wprowadzono do współcześnie tworzonych rozwiązań. Nie dziwi więc, że w Wielkiej Brytanii – na wzór Kongresu Nowego Urbanizmu – funkcjonuje Urban Villages Group („grupa miasteczek miejskich”), promująca rozwój tego typu „małych, tradycyjnych miasteczek” jako alternatywy dla molochów miejskich. Prowadzi to jednak do powstania małomiasteczkowych enklaw w morzu często amorficznej przestrzeni wielkich metropolii, swoistych „miejskich archipelagów”.

Osiedla te – zwane „kompleksowo planowanymi” (ang. *master-planned communities*) – istnieją i są rozwijane praktycznie na wszystkich kontynentach – zarówno w Australii (seria miasteczek budowanych na przedmieściach stolic poszczególnych prowincji) jak i w wielu krajach europejskich. Przykładowo, w Cergy-Pontoise pod Paryżem odnaleźć można zespoły zabudowy zaprojektowane w „neoklasycznym” stylu. Elementem tego miasta jest Port Cergy, zespół, w którym stworzenie atmosfery portu ma na celu przyciągnięcie zainteresowania ludzi. Kolejnym przykładem budowy w stylu „retro” jest zespół Val d'Europe, nowa dzielnica miasta Marne-La-Vallée. Plan jego budowy powstał w 1987 roku – po podjęciu przez Korporację Disneya decyzji o realizacji Euro Disneylandu – zakłada budowę tradycyjnego, kompaktowego „miasteczka europejskiego”, gdzie centrum handlowe zastępuje „tradycyjne” śródmieście. To połączenie „bazowania na tradycji europejskiej” z zakładanym sukcesem biznesowym przedsięwzięcia, jest jednocześnie promowane jako zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju (*French...*, 2002). Podobnie dzieje się z różnymi realizacjami „miasteczek turystycznych”, wzorowanych na charakterystycznych dla lokalnego krajobrazu formach – częstokroć mających jednak znacznie bardziej od pierwowzorów zaakcentowane cechy szczególne, stanowiące zresztą konglomeraty form architektonicznych danego kraju. Przykładem takich

<sup>122</sup>Wyrazem jego przekonań stała się głośna na początku lat 1990. w Wielkiej Brytanii i całej Europie publikacja *A Vision of Britain* (Charles, 1989). Podkreśla w niej swoją fascynację Nowym Urbanizmem, wręcz wyraża ideowe z nim powiązania. Postuluje jednocześnie realizację „nowych osiedli wzorowanych na stylach regionalnych”. W książce tej zamieścił nawet dziesięć „zasad działania”, których stosowanie uzdrowić ma kaleki krajobraz miast i regionów współczesnej Wielkiej Brytanii.

<sup>123</sup>Podatek okienny wprowadzono w Anglii w 1696 roku i pobierano do 1851 roku. Jego wysokość zależała od liczby okien w budynku wychodzących na ulicę. Z tego powodu, zdarzało się, część okien bywała zamurowywana.

działań są m.in. „miasteczka turystyczne” Puerto de Mogan czy Puerto de las Nieves na Gran Canarii, a także hotel „Dionisos Village” ulokowany na Krecie.

Podobne przykłady można spotkać w Niemczech. Zacząć należy od wspomnienia kompleksu Nikolaiviertel w Berlinie, który w swoim planie naśladuje średniowieczne centrum miasta. Powstał on w połowie lat 80. XX wieku na fali ponownego odkrywania tradycji narodowych. Współcześnie zaś, w okolicach Berlina realizowane są dwa projekty siostrzane: Karow-Nord (Dutton, 2000) i Poczdam Kirchsteigfeld. Szczególnie ciekawy jest ten ostatni, uważany za jeden z największych projektów mieszkaniowych, realizowanych w dawnym NRD po zjednoczeniu Niemiec. Projektanci tego zespołu dążyli do wytworzenia całkowicie nowej dzielnicy o wysokiej jakości przestrzeni jako bazy dla kompleksowego rozwoju społecznego. Dominuje w niej jednak klasyczny układ znany z wielu miast: komercyjna zabudowa kamienicowa oddziela ulicę od cichego podwórka.

W dawnych Niemczech Wschodnich, niezależnie od wymienionych przykładów, obserwuje się obecnie ogromne zainteresowanie koncepcjami „nowych urbanistów” i powstawanie wielu podobnych projektów. Podobnie w Holandii – kraju uważanym za kolebkę nowoczesnej architektury – widoczny jest burzliwy rozwój „współczesnego tradycjonalizmu” (Ibelings, 2003). Przykładem może być powstające od 1996 roku na przedmieściach miasta Helmond (Brabancja), na 365 hektarach, nowe miasteczko dla 20 tys. mieszkańców. Zespół ten – nazwany Brandevoort – powstaje wysiłkiem władz samorządowych miasta Helmond, które w zamówieniu złożonym projektantom określiło, że oczekuje projektu w stylu tradycyjnego brabantckiego miasteczka. Nieco inny charakter ma projekt De Resident w Hadze. Stanowi on element większego planu restrukturyzacji centrum miasta. Mimo że poszczególne obiekty są zaprojektowane przez różnych architektów, to plan całego założenia – przygotowany przez Roba Kriera – narzuca charakter poszczególnych rozwiązań. Zresztą, wśród architektów poszczególnych obiektów odnaleźć można m.in. samego Kriera oraz wspomnianego wcześniej Michaela Gravesa.

Przykłady podobnego myślenia odnaleźć możemy także w Polsce. Znany jest choćby zespół mieszkaniowy Zielone Wzgórza w pobliżu Murowanej Gośliny pod Poznaniem, który – choć nie prezentuje aż tak rozwiniętego wachlarza form w stylu „retro” – stanowi jednak przykład kreacji nowego, kompleksowo rozplanowanego miasteczka<sup>124</sup>. Ale w Polsce owe „neotradycyjne” osiedla nie mają jeszcze swoich ideologów. Przeważnie są to budowane od jednego rzutu osiedla deweloperskie, które aby przyciągnąć klientów starają się wyróżniać właśnie „historycznym stylem” architektury. Szczególnie wiele tego typu kompleksów znaleźć można w okolicach Warszawy. Wśród realizacji polskich wymienić także należy pionierski kompleks Nowe Mikołajki, realizowany przez korporację deweloperską Inter Commerce for Shopping w Mikołajkach (Skowrońska, 2002). Cechą charakterystyczną polskich realizacji, wyróżniającą je z grona innych realizacji na świecie, jest podporządkowywanie nowej architektury i detalu urbanistycznego historycznemu kontekstowi, w tym tworzenie „no-wo-starej” architektury. Zjawisko to jest typowo polską specyfiką, występującą z uwagi na skalę zniszczeń wojennych. I tak, zamiast wiernych rekonstrukcji budowli historycznych lub tworzenia na ich miejscu nowej architektury utrzymującej historyczną skalę i respektującej układ parcelacyjny – głównie kamienic w najstarszych częściach zburzonych starych miast

---

<sup>124</sup> W Polsce teorię kształtowania małych miasteczek rozwijali m.in. Kazimierz Wejchert (1947) i Sławomir Gzell (1987).

– buduje się wariacje na temat dawnej struktury, starając się jednocześnie nadać im walor „odtworzenia historycznego krajobrazu miasta”. Często efektem tych zabiegów są karykatury dawnych rozwiązań, bezlitośnie adaptowanych do wymogów współczesności. Przykładem skrajnym są tu kompleksy Artus Park i Stągiewna w Gdańsku, choć podobne elementy znaleźć można w innych miastach podnoszących z ruiny swoje starówki. Zwraca przy tym uwagę, że na rzecz tych rozwiązań powstają całe lobby argumentujące, iż „w starych miastach nie można budować po nowemu, i że wszystko co najlepsze już było”. Jednocześnie owe tematyżowane zespoły w polskich warunkach często wiążą się z nowym typem współczesnego mieszkalnictwa – są bowiem ogrodzone i strzeżone, tworząc tzw. społeczności za bramą (ang. *gated communities*).

W osiedlach tych zamieszkują przeważnie osoby o podobnym statusie społecznym i materialnym. Wyróżnia się rodzaje tego typu osiedli: zaludnione przez osoby o podobnym stylu życia (emeryci, gracze w golfa, osoby o zbliżonym dochodzie czy wieku), dające wysoki prestiż społeczny, waloryzujący mieszkańców, oraz stwarzające poczucie fizycznego i społecznego bezpieczeństwa. W Polsce dominuje zdecydowanie trzecia z tych grup, choć spodziewać się można rozwoju także pozostałych. Lokowane są one przeważnie w strefach podmiejskich, a na obszarach centralnych metropolii mają postać apartamentowców.

#### **7.4. WSPÓŁCZESNE NAWIĄZANIA DO STRUKTUR HISTORYCZNYCH – ODBUDOWYWANE ZESPOŁY STAROMIEJSKIE**

Szczególnym przypadkiem przestrzeni porządkowanych w tradycyjnym duchu są podnoszone z ruin po zniszczeniach wojennych zespoły staromiejskie. W odróżnieniu od omówionych powyżej, ten typ przestrzeni występuje stosunkowo często w polskich miastach, co jest uzasadnione skalą zniszczeń oraz przyjętych jeszcze w latach 1940. założeń dotyczących konieczności odtwarzania historycznych centrów miast. Proces ten w dalszym ciągu postępuje mimo świadomości tworzenia swoistych mistyfikacji – a przez to – konfuzji u odbiorcy.

Pamiętać należy, iż problem słuszności podejmowania odbudowy historycznych struktur miejskich zrodził się dopiero w XX wieku. Wynika to z wielu przyczyn: niespotykanej wcześniej skali zniszczeń wojennych ale i faktu, iż dopiero w naszych czasach pojęcie zabytku – a więc przedmiotu o wartości „pamiątkowej”, posiadającego wielką wartość historyczną i artystyczną – objęło także całe zespoły miejskie. Samo pojęcie konserwacji zabytków opisane zostało już w XIX wieku, ale skodyfikowanie zasad postępowania dopiero znacznie później. Zdaniem Barbacciego (1966), „mamy prawo nazwać konserwacją te prace, które nie zmieniają kształtu dzieła (...) a także odtworzenie fragmentów zniszczonych i dodanie takich, które, mimo iż nigdy nie były wykonane, istniały jednak w projekcie autora. Szczególnym przypadkiem tak pojętej odbudowy będzie rekonstrukcja, czyli całkowite wybudowanie nie istniejącego już obiektu w jego kształcie pierwotnym”. Nieco inaczej pojmował to pojęcie w XIX wieku francuski konserwator Viollet-le-Duc, który pisał: „konserwować zabytek sztuki nie znaczy to zachować go, naprawić czy przerobić, znaczy to przywrócić go do stanu integralności, w jakim być może, nigdy się nie znajdował”. Wedle tej teorii, w skrajnych przypadkach, integracja a także reintegracja zabytków sprowadza się do prostego skompletowania elementów, jak

w mechanicznej zabawce. Współcześnie teoria konserwatorska jest znacznie bardziej radykalna. Zdaniem Jacka Friedricha, „jest rzeczą niegodną <produkcowanie> pseudozabytków, tak długo, jak na naszych oczach przestają istnieć zabytki prawdziwe”. Tym bardziej zdanie to wydaje się być zasadne, iż kopie i rekonstrukcje nigdy wartości oryginału mieć nie będą ani nawet wartości z nim porównywalnej. Dzieje się tak, ponieważ kopie i rekonstrukcje są pozbawione pierwotnej wartości artystycznej – fundamentalnej, decydującej o tym, że dzieło sztuki jest dziełem sztuki.

Działanie takie uznawane jest także za zaprzeczenie idei ochrony zabytków, o czym pisał m.in. Jan Pruszyński (1989): „Szkodliwe jest przeświadczenie, że każdy zniszczony zabytek można zrekonstruować. Rekonstrukcja, tworzenie sztucznego krajobrazu historycznego, (...) tzw. przywracanie dawnej świetności kosztem autentyzmu może doprowadzić do stanu, w którym wszelkiego rodzaju makiety, repliki, dekoracje, a nawet kopie nigdy nie istniejących oryginałów zastąpią zabytki. Działania takie (...) powodują wypaczenie idei ochrony zabytków i przeczy jej założeniom” (Friedrich, 1999 s. 29).

Przeciw rekonstrukcji wystąpili już sygnatariusze Karty Weneckiej z 1964 roku. Działania takie uznali oni za wątpliwe, m.in. z uwagi na liczne pytania rodzące się w związku z podejmowanymi pracami. Dotyczą one m.in. realnej możliwości pełnej rekonstrukcji obiektu (a więc nie tylko fasady ale i wnętrza), używanych materiałów (historyczne czy współczesne), wreszcie wyboru fazy istnienia budynku do rekonstrukcji (czy tej tuż sprzed zniszczenia czy jakiejś wcześniejszej) itp. Postulowali również takie kształtowanie nowej architektury w kontekście historycznym, które pozwoli na wpisanie się w krajobraz wartości zastanych poprzez nawiązanie z nimi dialogu przestrzennego oraz na pokazanie współczesnego twórcą poziomu dojrzałości kulturowej. Zapisy te wynikały z głębokiego przeświadczenia, iż obecnie podczas rekonstrukcji trudno się oprzeć pokusie „uładzenia” czy „wzbogacenia” formy architektonicznej budowli, która pierwotnie była o wiele skromniejsza. Dotyczy to także dostosowania ich do współczesnych wymogów, a więc powiększenia lub pomniejszenia (Friedrich, 1999).

W odniesieniu do Gdańska, miasta szczególnie dotkniętego zniszczeniami wojennym, przypomina się hasło towarzyszące powojennej odbudowie: „odbudujemy Gdańsk piękniejszy niż był kiedykolwiek”. To jednak, co było dopuszczalne, a przynajmniej psychologicznie uzasadnione, po bezprecedensowych zniszczeniach II wojny światowej, dziś już nie powinno znajdować uzasadnienia. Oznacza bowiem już nie budowę kopii, ale wręcz atrap, parodiujących dawną architekturę.

Dlatego też rekonstrukcja jest potępiana przez wszelkie konserwatorskie kodeksy etyczne, bywa jednak nagminnie stosowana, zwłaszcza gdy opiera się na wiarygodnych materiałach źródłowych. Nie zmienia to faktu, iż przez rekonstrukcję istnieje niebezpieczeństwo naruszenia wartości autentyku (Pawłowski, 1998). „Dobra kontynuacja” nie polega bowiem na wiernym odtworzeniu stanu sprzed zniszczeń; niezależnie bowiem od argumentów konserwatorskich pojawiają się kwestie społeczne. Wiążą się one z koniecznością świadomego kształtowania relacji pomiędzy kulturą „czasów minionych”, której wytworem były pierwotne budowle, a kulturą „dnia dzisiejszego”, z jej własną estetyką i potrzebami.

W okresie powojennym, w krajach Europy Zachodniej, zgodnie z doktryną sformułowaną w środowisku wiedeńskim na przełomie XIX i XX wieku (gdzie dominującym w oce-

nie wartości zabytku jest kryterium autentyzmu materii i struktury) nie rekonstruowano zniszczonych miast (Lubocka-Hoffmann, 1998). Przyjęto natomiast zasadę rekonstrukcji warunkowej, zwanej także rekonstrukcją krytyczną. Rekonstrukcję tę należy rozumieć jako kontynuację tradycyjnego miasta w planie jak i gabarytach przy jednoczesnym zastosowaniu współczesnych form architektonicznych nowych obiektów. Do ciekawszych realizacji zaliczyć należy Drezno czy Berlin (Pariser Platz, Friedrichstadt). Natomiast w Polsce mieliśmy do czynienia z całym wachlarzem możliwych modeli, stosowanych w różnych okresach powojennej odbudowy, także ze specyficzną odmianą rekonstrukcji krytycznej nazwanej „retrowersją”.

Zjawisko odbudowy zniszczonych w trakcie II wojny światowej zespołów staromiejskich miało dla Polskich miast znaczenie szczególne, wynikające z chęci przywrócenia wartości emocjonalnych utraconych wraz z historycznymi centrami. W latach powojennych panował także sprzyjający klimat dla odbudowy zespołów staromiejskich w formach historycznych, gdyż był zbieżny z genezą socrealizmu, zakorzenionego w historyzmie właśnie. Doktryna socrealizmu sprzyjała akceptowanym przez państwo działaniom o charakterze rekonstrukcyjnym (Lubocka-Hoffmann, 1998). Dążenia te wspomagane były głosami najwybitniejszych ówczesnych autorytetów – jak choćby Jana Zachwatowicza – argumentujących za koniecznością odtworzenia najbardziej wartościowych pomników kultury narodowej. Było to cofnięcie się o dziesiątki lat w teorii i praktyce konserwatorskiej, ale – jego zdaniem – nie było innego wyjścia. W pewnym sensie symbolizmowi dokonanej w trakcie wojny destrukcji odpowiedzieć musiał symbolizm odbudowy. Proces ten wiązał się także z dążeniem do polonizacji przestrzeni takich miast jak Gdańsk czy Wrocław. Było to ułatwione przez wojenne zniszczenia. Ale dokonana odbudowa zabytkowych części miast, chociaż nawiązywała do historycznych treści, była (odwołując się do muzycznej metafory) wariacją na temat. Przykładowo, w ten sposób gdańskie Głównie Miasto uzyskało nie tylko nową społeczną treść, ale także nową przestrzenną i architektoniczną formę.

W odniesieniu do działań w obrębie zniszczonych centrów miejskich w Polsce wyróżnić można trzy sposoby postępowania: rekonstrukcje zniszczonej zabudowy i zabytkowego rozplanowania placów i ulic (czyli przywrócenie stanu sprzed zniszczenia lub nawet struktur wcześniejszych o formach historycznych), budowa nowych (zwanymi nowoczesnymi) struktur, bez liczenia się z minionymi i utraconymi formami sprzed 1945 roku (neointegracja), oraz budowa nowych zespołów urbanistyczno-architektonicznych, jednak z zachowaniem niektórych elementów historycznych, jak np. skala, gabaryt, forma dachów itp. (restrukturyzacja warunkowa). Proces odbudowy zniszczonych miast w Polsce podzielić można na trzy zasadnicze etapy (Szymgin, 1998):

I etap – obejmujący działania bezpośrednio powojenne, utożsamiane z programem prof. Jana Zachwatowicza; odbudowy te były programowo podporządkowane odtworzeniu zespołów staromiejskich i zakończyły się ok. połowy lat 50. XX wieku.

II etap – datujący się od momentu opracowania planu Starego Miasta w Szczecinie; charakterystyczną jego cechą stała się rezygnacja z odtwarzania dawnych form i funkcji danego zespołu.

III etap – datujący się od początku lat 1980; w planach tych podważono estetykę i ideologię modernizmu, negatywnie oceniono zachowawczą konserwację zabytków

i powstawanie socjalistycznych form „mieszkalnictwa”; najbardziej znaną kreacją jest tu odbudowa Starego Miasta w Elblągu.

Proces ten nabrał większej dynamiki wraz z początkiem lat 90. XX wieku, kiedy to – na fali dążeń do odbudowy lokalnych tożsamości – zaczęto przywracać centróm miast ich historyczny lub stylizowany na historyczny wygląd, budując jednocześnie kulturę miejsca jako kopię dawnej (Rewers, 2005).

Przykładami kompleksowej odbudowy miast – w odniesieniu do ich najstarszych części – są Warszawa, Gdańsk, Poznań i Wrocław. We wszystkich przypadkach wprowadzono jednak odstępstwa od stanu sprzed zniszczeń, wynikające z konieczności zapewnienia odpowiednich warunków użytkowych, w tym nowoczesnej infrastruktury (Paszowski, 2003).

Podobne działania miały miejsce także w odniesieniu do Głównego Miasta w Gdańsku. Po wojnie podjęto decyzję o odtworzeniu „klimatu ulicy gdańskiej”, a cały proces odbudowy został w literaturze fachowej określony jako „polska szkoła odbudowy terenów o znaczącym dziedzictwie kulturowym”. Źródła tej tożsamości historycznej łatwiej było wskazać niż do nich nawiązywać, wobec spowodowanego wojennymi zniszczeniami przerwania ciągłości oraz wymiany ludności wynikającej z decyzji powojennych a także z przyczyn politycznych (Baranowski, Dymnicka, 2005). Wybrano model urbanistycznie optymalny, wiążący odbudowę historycznego krajobrazu miejsca z zaspokojeniem oczekiwań ludzi. Obecnie rodzą się także pytania o sensowność ówczesnego doboru rozwiązań architektonicznych. Projektanci wybrali bowiem swego rodzaju „krajobraz wzorcowy”, najbardziej charakterystyczny z całej gamy krajobrazów typowych dla poszczególnych epok czy okresów rozwoju. Nie jest chyba jednak możliwe dokonanie precyzyjnej oceny czy wartościowania, która z tych epok jest najcenniejsza. Decyzja o zmniejszeniu głębokości zabudowy pozwoliła bowiem na osiągnięcie nowych wartości funkcjonalnych (Chojnacki, 2002). Jednocześnie jednak zdecydowano o ulokowaniu w obszarze historycznego centrum miasta, za odbudowanymi (a często starannie rekonstruowanymi) fasadami mieszczańskich kamienic, typowego dla okresu powojennego osiedla mieszkaniowego, zarzucając tym samym idee przywrócenia tej przestrzeni jej prawdziwie śródmiejskiego charakteru. Problem ten jest odczuwany do dnia dzisiejszego, jako że współczesne próby rozwoju różnorodnych funkcji związanych z rozrywką czy obsługą turystów spotykają się częstokroć z oporem i niechęcią, a czasem także i żywymi protestami mieszkańców Głównego Miasta.

Nieco inaczej potoczyły się losy Starego Miasta w Szczecinie. Gdyby odbudowa miała miejsce przed połową lat 50. XX wieku, powstałaby architektura eklektyczna. Ponieważ jednak proces odbudowy podjęto później, gdy zarzucono obowiązujące tuż po wojnie zasady, powstała zabudowa o formach nowoczesnych (Rymaszewski, 1998).

Biorąc pod uwagę tematykę tej książki najciekawszym przypadkiem wydają się dzieje odbudowy Elbląga. Odbudowę elbląskiego Starego Miasta – w odróżnieniu do innych podobnych przykładów z Polski – rozpoczęto dość późno. Pierwotne plany zakładały, podobnie jak miało to miejsce w Szczecinie, realizację zespołu w duchu urbanistyki modernistycznej. Dopiero podjęcie pierwszych badań nad strukturą dawnej starówki pozwoliło na wypracowanie w latach 1980–1983 nowej koncepcji jej odbudowy. Przesłankami tej koncepcji stało się przyjęcie szeregu zasad, w tym zdecydowane przeciwstawienie się rekonstrukcjom a także „poprawieniu estetycznemu” pierwotnych obiektów, uznanie za



Ryc. 56. Elbląg – Stare Miasto (fot. Piotr Lorens).

główną wartość historyczną skalę Starego Miasta oraz stwierdzenie, że jedyny i niepowtarzalny klimat, charakter miasta tworzyły setki kamienic o podobnych rzutach i gabarytach. Odrzucono przy tym ideę pozbawionej autentyzmu rekonstrukcji fasad. Wytyczne konserwatorskie nakazywały projektowanie kamienic we współczesnych formach, bez wyraźnych odniesień do stylów historycznych. Wskazano jednak na możliwości posługiwania się historycznym detalem architektonicznym, ale w sposób, który by jednoznacznie wskazywał, że dana kamienica nie jest ani rekonstrukcją, ani oryginałem z epoki (Lubocka-Hoffmann, 1998). W realizowanym według tej koncepcji zagospodarowaniu elbląskiej Starówki przeciwstawiono się więc wprowadzaniu rekonstrukcji. Za wartości uznano skalę zabudowy, a także to, że jedyny i niepowtarzalny klimat miasta tworzą setki kamienic mieszczańskich o podobnych bryłach, bogatych fasadach i przedprożach. Co prawda, plan z 1983 roku zakładał przywrócenie Staremu Miastu funkcji centrum, jednak podstawowym przeznaczeniem nowej zabudowy stało się mieszkalnictwo.

Program odbudowy elbląskiej starówki uwzględniał wyniki kompleksowych badań naukowych, w tym archeologicznych, prowadzonych przez wiele lat. Starano się jednak znaleźć takie rozwiązanie, które umożliwi realizację nowoczesnego zespołu urbanistycznego o formach harmonizujących z historycznym krajobrazem centrum miasta. W efekcie przyjęto zasadę wiernego odtworzenia planu miasta, budowanie na starych fundamentach i jednocześnie powszechne wprowadzenie architektury o współczesnych formach. Świadomie zaproponowano więc pastisz dla „wywołania ducha” dawnej świetności Elbląga. Metodę tę nazwano retrowersją. Uważana jest ona za najbardziej konserwatywną odmianę rekonstrukcji krytycznej. Retrowersja oznacza odbudowę miasta zgodnie z historycznym podziałem parcelacyjnym, według silnie historyzujących, postmodernistycznych kanonów architektury, z zachowaniem drobnej skali zabudowy. W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się rekonstrukcję poszczególnych obiektów lub ich fragmentów. Retrowersja zakłada odejście od dosłownej formy materialnej i skoncentrowanie się na przekazaniu całego spektrum wartości krajobrazowych z dawnymi zespołami staromiejskimi (Szymgin,

1998). Jej istotą jest konserwatorska kreacja swoistej ikonosfery, przywołująca wizerunek i oddająca charakter dawnego miasta poprzez stworzenie całego zbioru wartości utożsamianych z cechami zespołów staromiejskich. Zasadę tę można skonfrontować z przyjętą w trakcie odbudowy Głównego Miasta w Gdańsku regułą kopiowania wzorów detalu z okresu przedwojennego. W Elblągu wiernie odtworzono jedynie parę obiektów, natomiast w stosunku do reszty zdecydowano o nowym detalu w nowej formie, ale nawiązującej do formy przeszłej i nią inspirowanej.

Z punktu widzenia metody retrowersji najbardziej istotne jest „celne odtworzenie struktury, skali i proporcji elementów urbanistycznych oraz określenie stylistyki nowej zabudowy i podporządkowanie jej zachowanym wartościom historycznym”. Szczególnymi jej cechami – zdaniem autorki tej metody, Marii Lubockiej-Hoffmann – są autentyzm (jako że wszystkie elementy są albo oryginałami z epoki albo współczesnymi kreacjami w nowych formach) oraz ściśle podporządkowanie dodawanych elementów zachowanym wartościom urbanistycznym i architektonicznym. Jest to więc intencjonalny powrót „ducha” a nie „litery” pierwowzoru. W przeciwieństwie do Wrocławia, Gdańska, Warszawy i Poznania, gdzie odbudowa była uzasadniona kategoriami misji patriotycznej, odbudowa Elbląga ma wymiar lokalny i wiąże się z nadzieją na odbudowę lokalnej tożsamości (Lubocka-Hoffmann, 1998). Przyjęta metoda retrowersji stanowić może dobry przykład kierunku zwanego regionalizmem krytycznym. Mając znaczące konotacje społeczne, pozwala na ocalenie zagrożonej tożsamości kultury lokalnej. Ale działanie takie – niezależnie od rozwiązania szczególnego problemu konserwatorskiego – stanowi jednocześnie przykład zachodzących zmian w kształcie, strukturze i obrazie miasta, odzwierciedlających postępujące w nich z biegiem czasu procesy kolejnych transformacji (Baum, 2002; Chojnacki, 2002; Paszkowski, 2003).

Pierwszymi polskimi przykładami zastosowania metody retrowersji są starówki Elbląga i Kołobrzegu, ale elementy zespołów historycznych odbudowywanych z wykorzystaniem zasad retrowersji mamy także w Głogowie, Polkowicach, Szczecinie i Gdańsku. Popularność tej metody tłumaczyć należy ponowną fascynacją starymi i sprawdzonymi kodami urbanistycznymi (rynek, plac, ulica) oraz zaufaniem do bezpiecznego, czyli przyswajalnego przez masowego odbiorcę języka manierystycznej architektury.

Obecnie wiele teorii dotyczących projektowania architektonicznego w obszarach historycznych posługuje się zaleceniem nawiązania architektonicznego. Wymaga ono jednak – w przekonaniu wielu teoretyków konserwacji zabytków – utrzymania podstawowych cech historycznej fasady, dopuszczając jednocześnie wprowadzenie aktualnego (modnego) detalu. Przekonanie to wynika z faktu, iż elementem, który ustala architektoniczną relację pomiędzy budowlą i miastem jest właśnie fasada. Przekonanie to doprowadziło tym samym do rehabilitacji fasadowości, tak charakterystycznej dla doby postmodernizmu. Ale na problem pastiszu i „fasadyzmu” fałszujących zespoły przestrzenne zwracał uwagę już Jan Zachwatowicz w latach 60. ubiegłego wieku. Mimo to postawy promujące ten kierunek w odbudowie historycznych miast wciąż są żywe. Warto zauważyć, że ostatnio pojawiają się nowe, zupełnie nieoczekiwane argumenty na rzecz budowy „w dawnych stylach”<sup>125</sup>.

---

<sup>125</sup> Dobrą ilustrację tej tendencji – w odniesieniu do Gdańska – podaje Bogna Jakubowska: „Historyzująca postawa tych, którzy pół wieku po zakończeniu wojny wciąż <rozważają> i w program zabudowy obszaru Gdańska



Jesteśmy więc świadkami narodzin nowej, niezwykle żywotnej tendencji w odbudowie miast historycznych. Tendencje te – różnie nazywane i opisywane – prowadzą nas ku idei tematyzacji. Podstawowym pytaniem jest jednak znalezienie granicy pomiędzy tematycznym kiczem a świadomym przywracaniem wartości przestrzeni. Granica ta jest niezwykle delikatna, a projektanci bardzo często ją przekraczają.

## 7.5. PODSUMOWANIE

Koncepcje „estetyzacji” przestrzeni oraz powrotu do klasycznych wzorców jej kształtowania mają obecnie wielu naśladowców. Przejawia się to w dążeniach do porządkowania struktury miejskiej oraz przywracania miastom ich „wielkomiejskiego” charakteru – znanego z klasycznych rozwiązań XIX-wiecznych (jak Wiedeń, Paryż, Kolonia czy Waszyngton). Forma neoklasyczna kojarzona jest więc często z powrotem do „tradycyjnego” miasta, do którego współczesny człowiek podświadomie tęskni. Stąd też ogromne znaczenie i popularność tych idei, zarówno w odniesieniu do kształtowania obszarów centralnych jak i terenów peryferyjnie położonych. Interesującym zjawiskiem jest także kreowanie nowych, podmiejskich założeń opartych na tych właśnie klasycyzujących wzorcach, mających stanowić alternatywę dla bezosobowych „maszyn do mieszkania” w nowoczesnym wydaniu.

### Bibliografia

- Baranowski A., Dymnicka M., 2005, Społeczne pamięci i tożsamości na przykładzie Gdańska, [w]: Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M.S. (red.) *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Wydawnictwo naukowe Scholar, Warszawa.
- Barbacci A., 1966, *Konserwacja zabytków we Włoszech*. Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa.
- Baum S., 2002, Współczesny detal architektoniczny w środowisku historycznym. [w]: Bogdanowski J. (red.) *Miasto historyczne w dialogu ze współczesnością*. Nadbałtyckie Centrum Kultury, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Charter of the New Urbanism*. 1999, McGraw-Hill Inc., New York.
- Charles, Prince of Wales, 1989, *A Vision of Britain*. Doubleday, London.
- Chojnacki M., 2002, Trwałość i zmienność struktur przestrzennych miasta historycznego na przykładzie Głównego Miasta w Gdańsku. [w]: Bogdanowski J. (red.) *Miasto historyczne w dialogu ze współczesnością*. Nadbałtyckie Centrum Kultury, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Colquhoun I., 1999, *RIBA Book of the 20th Century British Housing*. Butterworth-Heinemann, Oxford.

nadal wpisywać chcą «stosowanie historii», nie tylko wynika z zapatrzenia się w przeszłość Gdańska, ale bierze się też z całkowitej negacji współczesnej architektury «pudełek», z niewiary, w jej jakiegokolwiek możliwości twórcze. Jako alternatywę postulowanej idei rekonstrukcji postrzegają oni tylko Zaspę, Chełm i inne nieodległe osiedla współczesne (...) Owa estetyka «pudełek» nie jest jedyną propozycją w katalogu możliwości współczesnej architektury. W ostatnich dziesiętkach lat jej alternatywą stała się zasada postmodernistyczna. Koło artystycznych przełomów zamknęło się i, w odpowiedzi na nasze nieukontentowanie sterylną prostotą domów bez dachów, znów dokonuje się nawrót do form ekspresyjnych, bogatych w dekoracje, do secesyjnych i eklektycznych kamienic z epoki dulszczyzny z łamanymi dachami, z wieżyczką, portalem, wykuszem, z rytmem drewnianej dekoracji ścian konstrukcją szkieletową-szachulcową, ryglową, nazywaną też pruskim murem” (Jakubowska, 1999, s. 37–38).

- Duany A., Plater-Zyberk E., Alminana R., 2003, *The New Civic Art. Elements of Town Planning*. Rizzoli International Publications Inc., New York.
- Dutton J.A., 2000, *New American Urbanism. Re-forming the Suburban Metropolis*. Skira editore S.p.A., Milano.
- Friedrich J., 1999, *Czy Gdańsk ma swój styl?* „30 dni” Nr. 3/99. Millenium Media, Gdańsk.
- Ghirardo D., 1999, *Architektura po Modernizmie*. Wydawnictwo VIA, Toruń.
- Gzell S., 1987, *Fenomen małomiejowości*. Instytut Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Harvey D., 1995, *The Condition of Postmodernity*. Blackwell Publishers, Cambridge MA.
- Howard E., 1997, *Garden Cities of To-morrow*. Attic Books, Powys.
- Ibelings H., 2003, *Anti-Modernist Megastructures*. [w]: Krier R., *Town Spaces*. Birkhäuser, Basel.
- Jakubowska B., 1999, *Krytyka naśladownictwa*. „30 dni” nr 8/99. Millenium Media, Gdańsk.
- Jałowiecki B., 2003, *Tożsamość ludzi – tożsamość miejsc*. [w]: Dymnicka M., Opacki Z. (red.) *Tożsamość miejsca i ludzi*. Oficyna naukowa, Warszawa.
- Karta Nowej Urbanistyki*. „Urbanista” nr 6/2005, Urbanista sp. z o.o., Warszawa.
- Krier R., Kohl C., 1997, *The Making of a Town. Potsdam - Kirchsteigfeld*, Papadakis Publishers.
- Lang J., 2005, *Urban Design. A Typology of Procedures and Products*. Architectural Press, Oxford.
- Lubocka-Hoffmann M., 1998, *Retrowersja Starego Miasta w Elblągu*. [w]: Lubocka-Hoffmann M. (red.) *Odbudowa miast historycznych*. PKN ICOMOS, Elbląg.
- Masbounji A. i in., 2002, *Projets urbains en France: French urban strategies*. Le Moniteurs Editions.
- Mohney D., Easterling K. (red.), 1991, *Seaside*. Princeton Architectural Press, New York.
- Mycielski M., 2005, *Warsztat planistyczny „charrette” a Nowy Urbanizm*. „Urbanista” nr 3/2005. Urbanista, sp. z o.o., Warszawa.
- Paszowski Z., 2003, *Transformacja przestrzeni śródmiejskich na przykładach wybranych miast europejskich*. Walkowska Wydawnictwo, Szczecin.
- Pawłowski K., 1998, *Odbudowa miast a rodowód polskiej myśli konserwatorskiej i urbanistycznej*. [w]: Lubocka-Hoffmann M. (red.) *Odbudowa miast historycznych*. PKN ICOMOS, Elbląg.
- Pruszyński J., 1989, *Ochrona zabytków w Polsce*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Rewers E., 2005, *Miasto jako przestrzeń kulturowa*, [w]: Jałowiecki B., Majer A., Szczepański M.S. (red.) *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Wydawnictwo naukowe Scholar, Warszawa.
- Rymaszewski B., 1998, *Niektóre wymagania konserwatorskie w stosunku do miast i dzielnic historycznych i ich uwarunkowania w Polsce po 1945 r.* [w]: Lubocka-Hoffmann M. (red.) *Odbudowa miast historycznych*. PKN ICOMOS, Elbląg.
- Skowrońska E., 2002, *Kreowanie miasta turystycznego w warunkach polskich na przykładzie Mikołajek*. (rozprawa doktorska), masz. powielany. Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Szmygin B., 1998, *Odbudowa Kazimierza nad Wisłą – działania konserwatorskie w świetle uwarunkowań pozakonserwatorskich*. Przyczynek do dyskusji o współczesnej koncepcji odbudowy miast. [w]: Lubocka-Hoffmann M. (red.) *Odbudowa miast historycznych*. PKN ICOMOS, Elbląg.
- Unwin R., 1994, *Town Planning in Practice*. Princeton Architectural Press, New York.
- Ward S.V., 2002, *Planning the Twentieth Century City*. John Wiley & Sons, Chichester.
- Wejchert K., 1947, *Miasteczko polskie jako zagadnienie urbanistyczne*. Wydawnictwo Ministerstwa Odbudowy, Warszawa.

## 8. MODELE MIAST. OD KONCEPCJI MIAST IDEALNYCH DO RÓWNAŃ NIELINIOWYCH

Badanie każdego złożonego bytu lub zjawiska wymaga przyjęcia pewnych uproszczeń. Owa redukcja jest uwarunkowana chęcią prześledzenia i wykrycia związków przyczynowo-skutkowych w ramach badanego obiektu. Służy ona zatem głębszemu zrozumieniu struktury przedmiotu badań. Jest oczywiste, że im bardziej złożony obiekt lub zjawisko jest badane, tym trudniej wyselekcjonować pojedyncze relacje i procesy, gdyż niewątpliwie wpływają one na siebie. Taka sytuacja pozostawia szerokie pole dla hipotez i interpretacji, które wymagają dalszego testowania i sprawdzania.

Dodatkowy obszar badawczy zajmuje poszukiwanie syntez i generalizacja wyników, które pozwalają symulować skutki operowania na badanych obiektach. Innymi słowy potrzebne są uproszczenia, które pozwolą przewidzieć przyszłe stany, działania czy cechy badanych obiektów.

Miasta są idealnym obiektem egzemplifikującym wszystkie te trudności poznawcze i prognostyczne. Struktura miast jest bardzo skomplikowana nawet w odniesieniu do małych jednostek; stopień jej złożoności wzrasta wraz z wielkością miasta a rozwój urbanizacji i miejska eksplozja ostatnich dwóch stuleci w wielu wypadkach stawia badaczy przed zadaniem niemal nie do rozwiązania – jak zrozumieć działanie miasta, jak przewidzieć jego dalsze losy (rozwój lub upadek), jak wpłynąć na zjawiska w nim zachodzące? Te i wiele innych pytań wymagających odpowiedzi prowadzi do problemu modeli, czyli do konceptów, jakie tworzymy dla zrozumienia i interpretacji działania obiektów i zjawisk.

### 8.1. CO TO JEST MODEL?

Model, co może warto tu przypomnieć, to taki układ, którego zadaniem jest imitowanie wyróżnionych cech innego układu (oryginału). Modele nie są rzeczywistością, są pewną projekcją rzeczywistości pozwalającą na lepsze zrozumienie budowy, działania, cech i zależności układu oryginalnego. W tym znaczeniu nie można powiedzieć, że modele są „prawdziwe” lub „nieprawdziwe”, albo też „poprawne” czy „niepoprawne”. Zazwyczaj bowiem reprezentują one wybrany aspekt lub aspekty badanego układu i w tym sensie nie stanowią jego kompletnego opisu. Nie jest to zresztą ich zadaniem.

Wyróżnić można kilka rodzajów modeli (Sławski, Zipser, 1988). Pierwsza klasyfikacja dotyczy sposobu reprezentowania rzeczywistości. Możemy tu dla przykładu wyróżnić modele fizyczne, ikonograficzne, ideowe, abstrakcyjne.

**Modele fizyczne** odzwierciedlają cechy materialne obiektów. Ich typowymi przykładami są makiety konstrukcji, budynków czy części miasta. Modele tego rodzaju nie

pokazują relacji – na przykład przepływów czy ruchu. Oznacza to, że ich użyteczność jest ograniczona w sensie poznania i zrozumienia struktury oryginału, jednakże użyteczność ta bywa wysoka, jeżeli chodzi o proces komunikowania się. Dla przykładu, sporządza się makiety budowanych obiektów przedstawiające ich przyszły wgląd dla szerokiej publiczności, nieprzygotowanej do czytania rysunków technicznych. Pozwala to łatwo wyobrazić sobie przyszły kształt i proporcje powstających budynków. Ma to niekiedy ważne znaczenie społeczne (na przykład pozwala zdobyć poparcie społeczne dla jakiegoś przedsięwzięcia), niekiedy zaś dominująca jest funkcja komercyjna (na przykład pozwala na łatwiejsze sprzedanie jakiegoś produktu).

Innym typem modeli są **modele ikonograficzne**, w których oryginał reprezentowany jest przez system umownych znaków. Przykładami tego rodzaju modeli mogą być: mapa, projekt architektoniczny, schemat układu elektrycznego urządzenia czy plan zagospodarowania i urządzenia osiedla mieszkaniowego. Modele ikonograficzne odzwierciedlają nie tylko widoczne, materialne cechy obiektu, ale także elementy, z których dany obiekt jest zbudowany. Projekt architektoniczny pokazuje na przykład strukturę ścian (której nie widać w zwykłej makiecie, czyli modelu fizycznym) a plan zagospodarowania – podziemne (a zatem niewidoczne w modelu fizycznym) sieci infrastruktury technicznej. Model ikonograficzny jest bardziej skomplikowanym sposobem opisu i bywa środkiem porozumiewania się, zazwyczaj pomiędzy profesjonalistami, którzy wymagają bardziej szczegółowej wiedzy o oryginalnym układzie niż szeroka publiczność. Warto pamiętać, że aby zrozumieć opis zawarty w modelu ikonograficznym konieczna jest znajomość systemu znaków, jaki został użyty. Ten zaś bywa bardzo hermetyczny. W obrębie inżynierii, dla przykładu, konstruktor samolotów może nie dać sobie rady z opisem procesu chemicznego. Jednakże modele ikonograficzne mają ograniczoną możliwość reprezentowania cech dynamicznych i bardziej skomplikowanych relacji. Mogą co najwyżej reprezentować proces w sensie układu zdarzeń. Mówiąc inaczej nadal bardzo ważne cechy układu oryginalnego nie są w modelach tego rodzaju reprezentowane.

Jeszcze inną grupę tworzą **modele ideowe** czy **konceptualne**. Ich zadaniem jest opis działania, cech i zależności układu oryginalnego. Mogą nie mówić wiele o fizycznym wyglądzie obiektu, skupia się w nich uwagę na bardziej niematerialnym jego aspekcie, przede wszystkim jakościowym. Dobrym przykładem modeli ideowych są manifesty lub deklaracje. Przedstawiają one sposób działania lub oczekiwane rezultaty aktywności układu oryginalnego. Dla przykładu, powszechnie znane dokumenty urbanistyczne/planistyczne jak Karta Ateńska przyjęta w 1933 roku przez C.I.A.M, Nowa Karta Ateńska przyjęta w 2003 roku przez ECTP-CEU czy opublikowana kilka lat temu Karta Lipska (2007) są typowymi przykładami modeli ideowych. Łatwo zauważyć, że taki charakter ma także definicja miasta zaprezentowana przez Arystotelesa czy Zipsera (patrz: rozdział 4). Często charakter modelu ideowego mają instrukcje obsługi czy opisy urządzeń technicznych.

Warto zauważyć, że typowym narzędziem modelu konceptualnego jest opis. I choć każdy może się z nim zapoznać, to nie oznacza, że potrafi go zrozumieć. Dla przykładu opis podstaw fizyki kwantowej zawarty w książce *Wielki projekt* Stephena Hawkinga (2011)<sup>126</sup> używa

---

<sup>126</sup> Książka dotyczy m.in. koncepcji powstania Wszechświata, posługując się teorią kwantową (przyp. red.).

powszechnie zrozumiałych słów i posługuje się poprawnie skonstruowanymi zdaniami, jednak przyswojenie tekstu wymaga od czytelnika znacznej koncentracji i sprawności rozumowania.

Ostatnią wreszcie grupą modeli są **modele abstrakcyjne**. Przedmiotem ich szczególnego zainteresowania są procesy, zjawiska i relacje zachodzące w układach oryginalnych. Warto odnotować, że w modelach tego rodzaju dominować będzie raczej opis ilościowy niż jakościowy i że będzie on się skupiał na cechach dynamicznych zmieniających się w czasie. Typowym językiem opisu będzie tu matematyka. Do najbardziej typowych przykładów modeli abstrakcyjnych, związanych z opisem struktur przestrzennych, będą należeć dla przykładu model Garina-Lowry'ego, „Urban Dynamics” Forrestera czy modele przepływów. Modele abstrakcyjne wymagają dość precyzyjnego zdefiniowania elementów badanego układu i wyselekcjonowania zjawisk, procesów i relacji. Bez tego nie można przypisać im ani miar, ani reguł działania (zazwyczaj opisanych równaniami matematycznymi). Innymi słowy, wymagają raczej opisu w kategoriach systemowych. Oznacza to, że aby użyć takich modeli należy móc zdefiniować elementy systemu i relacje między nimi.

Trzeba pamiętać, że przedstawiony porządek nie jest chronologiczny. To znaczy nie jest tak, że model fizyczny poprzedza czy poprzedzał model abstrakcyjny; po prostu ich natura jest różna. Jak się wydaje budowa każdego modelu musi rozpocząć się od wygenerowania obrazu mentalnego, pewnego abstrakcyjnego konceptu na temat rzeczywistości i w dalszej kolejności zostać przetłumaczona na konkretny opis (fizyczny, werbalny, matematyczny). Wszystkie wymienione rodzaje modeli występują w jednym czasie.

Inna klasyfikacja pozwala nam wyróżnić **modele statyczne** i **dynamiczne**, czyli takie, które odzwierciedlają określony stabilny stan rzeczywistości oraz takie, które naśladują pewien proces czy zachowanie. Możemy także modele dzielić na **przestrzenne**, odnoszące się do określonego terytorium, i modele **aprzestrzenne**, które tej właściwości nie posiadają.

Wśród modeli szczególną grupę stanowią **modele symulacyjne**, czyli takie, które pozwalają eksperymentować na modelu, a nie na układzie oryginalnym. Ta grupa modeli ma szczególne zastosowanie w wielu dziedzinach badań (na przykład w medycynie, inżynierii czy chemii) a szeroko pojęte gospodarowanie przestrzenią, zwłaszcza zaś obszarami zurbanizowanymi, jest jednym z nich. Szczególnie użyteczne jako modele symulacyjne są modele abstrakcyjne, gdyż skupione są na działaniu, nie zaś na cechach materialnych. Dla przykładu, na makiecie (modelu fizycznym) miasta nie możemy symulować przepływów pomiędzy poszczególnymi dzielnicami oraz tras, jakimi ten przepływ będzie realizowany. Możemy to zrobić natomiast używając modeli kontaktów, które opisują związki pomiędzy poszczególnymi częściami miasta lub pomiędzy miastami w kategoriach przepływów, jakie generują.

Modele symulacyjne mogą też być używane do przewidywania przyszłych stanów, cech i działania obiektów. Na przykład symulatory lotu pozwalają na nauczanie się reakcji na określone stany obiektu w warunkach laboratoryjnych, nie zaś w drodze rzeczywistego doświadczenia. Modele symulacyjne są także bardzo użyteczne w projektowaniu obiektów o zadanych cechach, charakterystykach czy działaniu. Nie ma zresztą możliwości użycia w takiej sytuacji układu oryginalnego, gdyż on jeszcze nie istnieje.

Do tak rozumianej **klasy modeli symulacyjnych należą wszystkie plany rozwoju miast**. Stanowią one przecież przewidywany (pożądaný?) stan i sposób działania obiektu w przyszłości oraz zestaw narzędzi (polityk, działań) uprawdopodobniających osiągnięcie tego stanu.

Modele miast – czyli wyobrażenia tego jak miasta powinny wyglądać – były tworzone jak się wydaje od samego początku istnienia miast, gdyż nawet najwcześniejsze miasta noszą ewidentne ślady planowania.

Słowo „model”, w odniesieniu do miast, można także rozumieć jako opis stanu, cech i sposobu działania miasta. Ten problem zostanie szerzej omówiony w rozdziale 11.

### 8.2. MODELE MIAST

#### 8.2.1. Modele ikonograficzne i koncepcyjne

Najbardziej rozpowszechnionym modelem miasta, znanym ze starożytności, jest model hipodamejski. Model ten opisuje w *Polityce* Arystoteles (2004) powołując się „na syna Euryfonata z Miletu, Hippodamosa, (...), który wynalazł sztukę planowania miast i Pireus równymi ulicami poprzecinał...”. Na marginesie warto zauważyć, że jest raczej oczywiste, że Hippodamos żyjący w V w p.n.e., z pewnością nie wynalazł „sztuki planowania miast” choćby z tego powodu, że istniały one od IV tysiąclecia p.n.e. Chodzi raczej o to, że Hippodamos zaplanował rodzaj miasta idealnego dla 10 tys. obywateli (czyli wolnych mężczyzn) w oparciu o swoją koncepcję podziału tychże obywateli na trzy grupy: rzemieślników, rolników i wojowników, i przypisania tym grupom nie tylko odrębnych części miasta, ale nawet kraju. Dokładnego konceptu Hippodamosa nie znamy, możemy się tylko domyślać, że jego doświadczenia zdobyte przy przebudowie Pireusu musiały zaowocować pewnymi generalizacjami.

Jednak sam Arystoteles, znacznie bardziej kompleksowo niż Hippodamos, przedstawił model miasta. Przede wszystkim zawiera się on w Księdze VII *Polityki*, jednak nie można pominąć ważnego wprowadzenia zawartego na samym początku tego dzieła, w którym autor szczegółowo omawia strukturę społeczeństwa i dalej rozwija swoje koncepty jego idealnej organizacji. To skutkuje koncepcją idealnego miasta odznaczającego się określonymi cechami położenia, powiązań z innymi jednostkami oraz strukturą odpowiadającą potrzebom społecznym. Szczególnie ważne jest, że Arystoteles przedstawia model miasta jako przestrzennego wymiaru idealnie zorganizowanego społeczeństwa (na przykład podkreślając silnie takie elementy, jak dobre warunki zdrowotne czy dostęp do czystej wody). Jego podejście można by w kategoriach XXI wieku nazwać z łatwością zrównoważonym – postuluje bowiem zarówno oszczędne gospodarowanie terenem jak i zapewnienie mieszkańcom odpowiedniej powierzchni życiowej. W swoich koncepcjach ukształtowania struktury miasta pierwszeństwo daje racjonalności wynikającej z zapewnienia dobrych warunków życia i funkcjonowania nad czysto geometrycznymi zasadami urządzenia poszczególnych części. Traktuje estetykę jednak jako narzędzie raczej niż cel sam w sobie, co go zdecydowanie odróżnia od wielu późniejszych twórców modeli miast skupionych jedynie na formie, bez odnoszenia jej do potrzeb społecznych. Arystoteles także rozważa urządzenie miasta przygotowanego do funkcjonowania w różnych warunkach, przede wszystkim w warunkach pokoju, kiedy najważniejsze są kontakty z innymi jednostkami i swoboda rozwoju gospodarczego oraz w warunkach wojny, kiedy ważne jest pokonanie wroga i zapewnienie schronienia mieszkańcom, którzy nie są odpowiedzialni za bezpośrednie działania militarne. Arystoteles dostrzega także istotną rolę

miasta w – powiedzielibyśmy dzisiaj – systemie regionalnym i jego związku z otaczającym terenem oraz osiedlami wiejskimi.

Model Arystotelesa przez wiele lat a nawet stuleci pozostawał jedynym tak rozbudowanym i spójnym konceptem miasta. Kolejne zazwyczaj odwoływały się w znacznie większym stopniu do fizycznych cech ukształtowania struktury miasta.

W szczególności można to powiedzieć o modelach, które dążyły do uzyskania geometrycznej doskonałości układu ulic, placów i innych struktur (na przykład fortyfikacji) nie poświęcając zbytniej uwagi problemowi funkcjonowania miasta jako miejsca aktywności ludzi. W tej kategorii znajdujemy oczywiście słynne utopijne koncepcje i miasta idealne. Należałoby się tutaj zgodzić z Kostofem (1991), że różnica pomiędzy nimi polega na tym, że utopie oderwane są kompletnie od realiów zewnętrznych, są wyrazem politycznej, artystycznej lub religijnej woli, podczas gdy miasta idealne odwołują się do jakiegoś kontekstu, mają coś w rodzaju ram działania. Obie kategorie są oczywiście modelami miasta.

Modele miast utopijnych to takie, których ideowe zaangażowanie jest tak wielkie, że ich reprezentacja rzeczywistości jest w zasadzie zerowa a ich znajomość mechanizmów tworzących miasta – żadna. Można to powiedzieć zarówno o „mieście Boga” św. Augustyna, „mieście słońca” Tommaso Campanelli, „mieście prawdy” Bartolomeo Del Beny czy o „Arcosanti” Paolo Soleriego<sup>127</sup>. Co jest w tych modelach charakterystyczne, to fakt, że forma determinuje wszystkie inne aspekty. Forma przychodzi pierwsza, funkcja ma się w nią wpasować, natomiast funkcjonowania czy struktury społecznej w ogóle się nie rozważa. Miasta – utopie są manifestem ideowym niekoniecznie odnoszącym się do miasta *per se*. Takie miasta, nawet jeżeli zostały zbudowane, nie funkcjonują normalnie – umierają, a w każdym razie nie rozwijają się, uwięzione w doskonałości swojej formy. Czasem przekształcają się w coś w rodzaju muzeów lub skansenów albo w swojej zakonserwowanej formie zostają wchłonięte przez prawdziwe miasta, żywiolowo operujące w przestrzeni.

Pomimo pozornego podobieństwa opartego na ekstremalnej czystości formy a często także na zbliżonych losach, miasta idealne różnią się jednak nieco od utopii. Osadzone w konkretnym kontekście politycznym i społecznym mają na celu wyrażenie poprzez swoją formę określonego systemu wartości („święte miasta”) i władzy albo „ukształtowanie nowego człowieka”. W tym sensie ich niejako totalitarna forma odnosi się do społeczności miejskiej, która ma zostać „wykuta” za pomocą tejże formy. W takich wypadkach funkcja nie wynika z formy, jest w nią wbudowana od samego początku. Ceremonialne osie prowadzące do świątyni integrują formę z funkcją, tak samo jak rozległe place przed siedzibą władcy czy parki dla robotników spędzających zdrowo czas po pracy. W tym sensie takie modele miast odnoszą się w tym samym stopniu do świętych miast jak Niniwa, manifestacji władzy poli-

<sup>127</sup> Aureliusz Augustyn (354–430) w dziele *De Civitate Dei*; Tommaso Campanella (1568–1639) w traktacie *La Città del Sole*; Bartolomeo Del Bene (1514–ok.1588): sztych opublikowany w dziele *Civitas Veri* z 1609 roku; Paolo Soleri (ur. 1919–2013), włoski architekt, autor „arcologii” – idei miasta ekologicznego – według której od 1970 roku powstaje w stanie Arizona (USA) miasto Arcosanti (przyp. red.).

tycznej jak Zakazane Miasto, ukształtowania doskonałego społeczeństwa jak Sforzinda czy Ville Contemporaine Le Corbusiera<sup>128</sup>.

W każdej jednak sytuacji modele miast silnie zdeterminowane przez ikonograficzny koncept nie mają w zasadzie szans przetrwać bez zewnętrznej pomocy, bez siły państwa lub kościoła, któremu służyły jako narzędzie.

Wynika stąd, że modele ikonograficzne w swojej funkcji kształtowania miasta są silnie ograniczone, a w każdym razie historia potwierdza, że nawet miasta niewielkie, oparte na takich koncepcjach, nie mogą zaadaptować złożoności relacji i dynamiki życia miejskiego do swojego sztywnego, geometrycznego schematu. Można nawet zaryzykować tezę, że wychodzą po prostu ze złych przesłanek i identyfikują wadliwie siły kształtujące strukturę miejską.

Nieco inaczej, można nawet powiedzieć, że w nawiązaniu do sposobu rozumowania Arystotelesa, zbudowane są bardziej współczesne modele koncepcyjne. Do najbardziej znanych należą miasto-ogród (Howard), dynapolis (Doxiadis), Karta Ateńska (CIAM), Nowa Karta Ateńska (2003) czy Karta Lipska (2007)<sup>129</sup>.

Trzy pierwsze modele powstały niejako w odpowiedzi na „szok urbanistyczny” XIX i początku XX wieku, kiedy problemy urbanistyczne wyrosły z nie notowanego nigdy wcześniej wzrostu miast odsunęły na bardzo daleki plan rozwiązania geometryczne jako nieadekwatne do palących problemów społecznych. Modele miast zaczęli budować społecznicy, filantropi, dziennikarze, fabrykanci i politycy.

Dla przykładu, Ebenezer Howard zbudował swój model w oparciu o przesłanki społeczne i nie ma on nic wspólnego z geometrycznymi rozwiązaniami przeszłości. Rysunki Howarda są diagramami opisującymi podstawowe interakcje nie planami miasta. Nie znaczy to oczywiście, że są doskonałe. Jak każdy model, tak i model Howarda musiał przyjąć pewne założenia i uproszczenia odwzorowania rzeczywistości. W przypadku miast-ogrodów była to lokalizacja i wielkość. Innymi słowy model zakładał określone cechy położenia miasta-ogrodu i limitowaną wielkość. Te dwie cechy razem wyprodukowały w konsekwencji pewne funkcjonalne przeciwieństwo idei leżącej u podstaw sformułowania tego modelu. Miasta małe, a przypomnijmy, że Howardowski koncept opisywał wielkość 30 tysięcy mieszkańców, nie są i raczej nie mogą być samowystarczalne, przez co wymagają codziennej kooperacji, w tym dojazdów do pracy i szkół, z miastem większym. To powoduje, że zmieniają życie tysięcy mieszkańców z sielskiego życia na wsi na życie w pociągach, autobusach i samochodach. Oczywiście Howard nie zdawał sobie sprawy z tego efektu, wiedza planistyczna za jego czasów nie opierała się o teorię systemów złożonych i eksperyment musiał być zweryfikowany w warunkach rzeczywistych. Warto jednak zapamiętać lekcję: model – nawet zbudowany na szlachetnych przesłankach (podniesienie poziomu życia biedniejszych mieszkańców) – niekoniecznie

---

<sup>128</sup> Niniwa – starożytna stolica Asyrii (obecnie płn Irak); Zakazane Miasto, zbudowane w latach 1406–1420, obejmuje tereny rezydencji cesarskiej w centrum Pekinu; Sforzinda – koncepcja miasta oktogonalnego, przypisywana Antonio di Pietro Averlino (ok. 1400–1469); Ville Contemporaine – projekt 3-milionowego miasta z 1922 roku autorstwa Le Corbusiera (1887–1965) (przyp. red.).

<sup>129</sup> Miasto-ogród, projekt E. Howarda (1850–1928); dynapolis, idea miasta rozwinięta przez K. A. Doxiadisa (1914–1975); Karta Ateńska (1933) uchwalona przez Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej (CIAM); Nowa Karta Ateńska (2003), deklaracja Europejskiej Rady Urbanistów (ECTP); Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast (2007), przyjęta przez nieformalne zgromadzenie ministrów państw Unii Europejskiej (przyp. red.).



musi symulować prawidłowo działanie oryginału. Oznacza to, że rzeczywistość zachowała się zupełnie inaczej niż wyobrażał to sobie Howard (i zaprojektowany przez niego model).

W słowniku pojęć związanych z gospodarowaniem przestrzenią od dawna istnieje słowo „urbanistyka” i odnosi się do sztuki budowania miast. W tradycji europejskiej, szczególnie zaś kontynentalnej Europy, urbanistyka bywała często rozumiana jako „przedłużenie” architektury (obejmuje po prostu większe obszary i buduje bardziej złożone układy przestrzenne). Jednak takie postrzeganie pozycji urbanistyki jest oczywistym nieporozumieniem. Urbanistyka to nie sztuka budowania miast – to umiejętność kształtowania przestrzennych ram cywilizacji, co wyzwała zupełnie odmienną perspektywę, zarówno w przedmiocie zainteresowania, w metodach jak i w sposobach implementacji. Nowa rola urbanistyki, silnie uwzględniająca jej społeczny kontekst, wywodzi się zapewne w z XIX-wiecznej myśli postępowej, jednak w formie kompleksowej została sformułowana, jak się wydaje po raz pierwszy, w Karcie Ateńskiej – manifestie modernistycznym przyjętym przez kongres CIAM w 1933 roku. Ten dokument jest bardzo charakterystyczny, gdyż zawiera w sobie interesujący paradoks. Z jednej strony bierze pod uwagę aspekt społeczny kształtowania miast, z drugiej natomiast, proponuje rozwiązania totalne i bezdyskusyjne. Jest skrajnie paternalistyczny w odniesieniu do podmiotu działań urbanistyki – społeczeństwa – i jednocześnie zupełnie antyspołeczny w warstwie proceduralnej. Zawiera zestaw gotowych recept, jak uleczyć opisywane w nim problemy miast. Dziś, z perspektywy czasu, łatwo dostrzec, że lekarstwo okazało się niekiedy gorsze od choroby. Jednakże manifest modernistyczny jest ważnym dokumentem – bowiem po raz pierwszy w nieodległej przeszłości próbował kompleksowo zdiagnozować ówczesny stan miast. Widać zatem, że dokument ten nosi oczywiste cechy modelu – opisuje elementy i sposób działania miast oraz proponuje rozwiązania, które mają zmienić pewne charakterystyki w oparciu o rozpoznane mechanizmy. Nie szkodzi, że owe proponowane rozwiązania dzisiaj nie wydają się najlepsze, ważne, że po raz pierwszy dość obszernie i całościowo zajęto się opisem współczesnego miasta i zdefiniowaniem najważniejszych jego problemów oraz zaproponowaniem pewnych kompleksowych recept. Jednak manifest modernistyczny ma charakter doktrynerski czy też dogmatyczny w tym sensie, że opiera się na z góry zdefiniowanym paradygmacie. Zatem analiza sytuacji ma charakter prospektywny – formułowana jest w sposób, który ewentualnie uzasadni przyjęte już wcześniej rozwiązania. W manifestie tym znajdujemy ogromną ilość sformułowań takich jak „dlatego należy” czy „architekt powinien”. Dziś nikt nie używa już takiego języka. Warto zauważyć, że jest to być może ostatni model urbanistyczny wdrożony przez architektów. Od tego czasu zarówno metody jak i teoria spowodowały oczywiste rozejście się profesji planisty/urbanisty i architekta.

Gdyby obecnie chcieć zdefiniować zakres odpowiedzialności urbanistyki, to – zgodnie z Nową Kartą Ateńską przygotowaną przez European Council of Town Planners’ w 2003 roku – mieściłby się on w zupełnie innych sferach. Dotyczyłby kompetencji analitycznych mających na celu badanie i zrozumienie rzeczywistości, umiejętności kreowania wizji przyszłości i opracowania jej w wersji projektowej, zdolności mediacji i pełnienia funkcji doradcy, wreszcie talentu zarządczego w odniesieniu do jednostek terytorialnych. Co jest charakterystyczne, to fakt, że słowo „architekt” nie pada w tym dokumencie ani razu. Jest oczywiste, że urbanista siedemdziesiąt lat po manifestie modernistycznym to odrębny specjalista, którego zarówno przedmiot jak i podmiot działania są inaczej zdefiniowane. Dzisiaj urbanista musi rozumieć

silny, społeczny kontekst własnej działalności, fakt, że jego praca dotyka w sposób całkowicie bezpośredni a niekiedy bardzo dojmujący codziennego życia wielu ludzi. Musi zdawać sobie sprawę, że obszar jego interwencji wymaga „wy tłumaczenia”, nie należy do sfery „autorskich koncepcji”, gdyż oddziałuje bezpośrednio na egzystencję społeczności, której dotyczy. Nie może zatem sprowadzać się do aplikacji „sposobu leczenia” bez uwzględnienia „współpracy z pacjentem”. Innymi słowy współczesne społeczeństwo – dodajmy, że w naszym kręgu cywilizacyjnym najlepiej w historii wyedukowane i świadome swoich praw – jest nie tylko podmiotem działań urbanistyki, ale – i może przede wszystkim – partnerem. Tu spotyka się pojęcie urbanistyki z pojęciem rozwoju i jakości życia. Jeżeli bowiem zdefiniujemy za Platonem, że jakość oznacza „pewien stopień doskonałości”, to musimy mieć pewien model owej doskonałości, która wiąże się zarówno z obiektywnymi zjawiskami jak i ze społecznym poczuciem życia na poziomie odpowiadającym aspiracjom. Zmieniło się słownictwo i sposób definiowania modelu. Spójność społeczna, równowaga ekonomiczna, sieciowość, różnorodność, równowaga przyrodnicza, synteza przestrzenna – to są sformułowania znane w języku urbanistycznym na początku XX wieku. Dokument ten daje bardzo syntetyczny opis modelu (Miasto XXI wieku), jaki buduje: „Istotnym wkładem Europy XXI wieku w poszukiwania wspólnej przyszłości przez społeczność świata – poszukiwań prowadzonych pośród powtarzających się konfliktów i często błędnych eksperymentów politycznych i gospodarczych – będzie **nowy model rozwoju** jej historycznych i współczesnych **miast**. Wzór miast prawdziwie spójnych, innowacyjnych, produktywnych i kreatywnych w dziedzinie nauki, kultury i idei, a jednocześnie miast zapewniających swoim mieszkańcom godziwe warunki życia i pracy. Wzór miast, które łączą przeszłość z tętniącym życiem dniem dzisiejszym i przyszłością.”

### 8.2.2 Modele matematyczne

Modele matematyczne w planowaniu zaczęły być szerzej eksplorowane i rozwijane w latach 60. XX wieku, jednakże do dzisiaj wielu planistów uważa je za zbyt skomplikowane i „teoretyczne”, aby widzieć w nich jakiegokolwiek praktyczne zastosowanie.

Generalnie ten rodzaj modeli z początku służył przede wszystkim celom analitycznym i opisowym, z czasem ich użyteczność zaczęła się zdecydowanie przesunąć w kierunku zastosowań prognostycznych i symulacyjnych. Ta droga wydaje się logiczna i oczywista. Po pierwsze, model musi w jakiś sposób odzwierciedlać rzeczywistość, zatem realizuje pragnienie odkrycia praw rządzących dynamiką badanej rzeczywistości. Zdefiniowanie tych praw i sił rodzi z kolei pokusę zaaplikowania ich do przewidywania przyszłych stanów rzeczywistości. Oczywiście, taka droga wymaga przyjęcia założenia, że owe prawa mogą dawać się aplikować do przyszłości. Warto przy tym zauważyć, że przewidywanie przyszłych stanów może także oznaczać testowanie decyzji planistycznych i budowanie scenariuszy przyszłości.

Ponieważ modele matematyczne używają specyficznego języka, wymagają dużej precyzji opisu. Jeżeli mają dodatkowo pełnić funkcje symulacyjne, to złożoność zadania wzrasta, ponieważ ich użyteczność zależy od tego, czy dysponujemy danymi, które są możliwe do przetworzenia. Budowa modelu matematycznego wymaga zdefiniowania zmiennych, które będą opisywały proces oraz sformułowania równania, które opisze ten proces za pomocą matematycznej formuły.

Budowa modelu musi zatem – jak zwykle – zacząć się od idei, teorii, hipotezy, jaką stawiamy na temat funkcjonowania jakiegoś zjawiska (Lee, 1973). W planowaniu ważne jest dodatkowo, jak ten szczególnie proces wpłynie na inne procesy przebiegające symultanicznie i jak ich reakcja z kolei może przeorganizować proces analizowany.

Model matematyczny musi zatem znaleźć język matematyczny dla opisanego zjawiska. Co różni ten typ modelu od innych, to możliwość (a nawet konieczność) przetestowania jego działania. Dla przykładu, trudno jest testować adekwatność modelu opisowego, gdyż zawiera on po prostu opis zjawiska czy procesu i tylko rzeczywistość może zweryfikować jego adekwatność w tym sensie, że ów opis będzie mniej lub bardziej tej rzeczywistości odpowiadał. Z modelami fizycznymi czy ikonograficznymi sprawa ma się jeszcze inaczej, gdyż w obu przypadkach chodzi o odzwierciedlenie stanu statycznego, zatem mogą one odpowiadać rzeczywistości jedynie przez krótki czas (pokazują na przykład planowany stan zagospodarowania, który nawet jeżeli zostanie zrealizowany z dużą dokładnością, będzie z pewnością przejściowy). Weryfikacja modelu matematycznego polega zazwyczaj na tym, że testuje się, czy uzyskane w rezultacie wyniki opisują rzeczywistość zgodnie z jej mierzalnymi cechami. Testowanie modelu pozwala także na kalibrację parametrów. Innymi słowy model matematyczny tym się różni od pozostałych, że pozwala na zweryfikowanie wyników. Skonstruowana w ten sposób finalna wersja modelu matematycznego musi odzwierciedlać, w ustalony sposób, określony fragment rzeczywistości w sposób możliwie precyzyjny.

Proste modele mogą na przykład opisywać gęstości występowania elementów, zjawisk czy charakterystyk (dla przykładu gęstość zaludnienia, intensywność zabudowy) na określonym terytorium albo dynamikę procesów (wielkość migracji, zmiany w dochodach na głowę mieszkańca itd.). Bardziej skomplikowane mogą opisywać wzrost terytorialny jednostek przestrzennych czy przepływy o różnorodnym charakterze pomiędzy nimi.

Użycie modeli matematycznych stawia dodatkowe wyzwania dotyczące danych. Otóż ich opis będzie odpowiadał rzeczywistości o tyle, o ile dane będą dokładne i skrojone odpowiednio dla modelu. To zadanie bywa niekiedy bardzo trudne i wymaga nie tylko sporej pracy, ale często także generuje znaczne koszty.

Najtrudniejsze być może w modelach matematycznych odnoszących się do przestrzeni było skonstruowanie odniesienia do konkretnego terytorium, co oczywiście stanowi przedmiot szczególnego zainteresowania planistów. Na przykład, istnieje wiele modeli matematycznych, szczególnie wyrosłych z teorii ekonomicznych, opisujących zjawiska przestrzenne w sposób aprzestrzenny. Innymi słowy odniesienie do przestrzeni jest tak ogólne, że trudno odnieść je do konkretnego miejsca i przypisać mu konkretną charakterystykę.

Takim jest model wzrostu miejskiego, rozwinięty pod koniec lat 50. i na początku lat 60. XX wieku przez I. S. Lowry'ego, który opisuje to zjawisko w sposób ogólny, odnoszący się do ilościowych charakterystyk miasta jako całości. Jego konstrukcja w oparciu o mechanizm iteracyjny próbuje sformalizować czynniki generujące rozwój miasta. Model zawiera kilka kroków. Rozpoczyna się od zdefiniowania wielkości eksportowej produkcji miasta, jako źródła jego dochodów, poprzez wyodrębnienie pracujących na ową produkcję. W następnym kroku analizuje się, jak ów eksport wpłynie na przyciąganie mieszkańców, którzy z kolei będą generowali zapotrzebowanie na usługi. To działanie wywoła z kolei wzrost zapotrzebowania na zatrudnienie a następnie konieczność skorygowania liczby mieszkańców i usług, jakich

wymagają. Uzyskanie równowagi oznacza, że liczba mieszkańców, usług i zatrudnionych pozostają w pewnej proporcji, która była opisem stanu równowagi. Jak widać, ideowo model ten nie jest bardzo skomplikowany, jego aparat matematyczny zawiera się głównie w mechanizmie grawitacyjnym użytym dla oszacowania liczby nowo przybyłej do miasta ludności, jednakże jest dość trudny do zastosowania, zwłaszcza ze względu na trudność pozyskiwania danych. Niełatwo jest na przykład oszacować liczbę osób pracujących na eksportową produkcję miasta. Przecież nawet zatrudnienie wewnątrz przedsiębiorstw ma różnorodny charakter, nie wspominając po podejściu branżowym, które w opisywanej sytuacji jest w ogóle bezużyteczne, ponieważ na przykład jeden producent chleba operuje wyłącznie na rynku lokalnym, a inny produkuje dla regionu albo nawet w skali kraju.

Oczywiście, rozwijane były także modele, w których charakterystyki przestrzenne grają kluczową rolę. Dla przykładu, rozwinięty przez Michaela Batty'ego<sup>130</sup> model zwany „Cellular Automaton”, mający także na celu odzwierciedlenie procesu wzrostu miasta, odnosi się zupełnie bezpośrednio do przestrzeni. W tym celu konstruuje prostokątną siatkę badanego obszaru przypisując każdej komórce określony stan (np. zabudowany-niezabudowany). Stan każdej komórki może wpływać bezpośrednio na komórki sąsiednie i zmienić ich stan. Przyjęte reguły transformacji określają, czy dana komórka powinna zmienić swój stan, pozostać w swoim obecnym stanie czy też powrócić do stanu poprzedniego. Teoretycznie prosty mechanizm zaczyna pokazywać swoją strukturotwórczą siłę w zależności od reguł, jakie przypiszemy procesowi przekształcenia. Model daje możliwości obserwowania dynamicznego procesu rozwoju i pozwala nie tylko na precyzyjną kalibrację ale także na testowanie rozmaitych reguł rozwoju (zależnych na przykład od przyjętych polityk).

W centrum zainteresowania planisty leży struktura miasta – jak wyodrębnić, rozpoznać i opisać jej elementy, jak zdefiniować relacje pomiędzy nimi, jakie reguły generalnie rządzą jej rozwojem, jakiej teorii użyć dla wyjaśnienia jej funkcjonowania. Odpowiedzi na wszystkie te pytania dostarczają generalnego opisu, jak się kształtuje struktura miasta. Wprzęgnięcie do tego procesu modeli generuje dwie fundamentalne korzyści. Z jednej strony, pozwala zobiektywizować narzędzia opisu i diagnozy, z drugiej zaś, powala na symulacje. Innymi słowy, pozwala na dynamiczne planowanie i testowanie różnych wariantów (Sławski, Zipser, 1988; Zipser, Mlek, 2005; Mironowicz, Ryser, 2011).

### 8.2.3. Modele kontaktów

Szczególną siłę strukturotwórczą w systemach osadniczych ma układ kontaktów. Jeśli pomiędzy poszczególnymi elementami systemu osadniczego nie zachodziłaby konieczność kontaktów, ich układ mógłby być w zasadzie dowolny, gdyż wzajemne usytuowanie nie wpływałoby na ich funkcjonowanie. Oczywiście jest jednak, że poszczególne aktywności wymagają wielu różnorodnych kontaktów dla właściwego funkcjonowania. Wynika z tego, że to kontakty przede wszystkim kształtują strukturę przestrzenną w taki sposób, aby ją

---

<sup>130</sup> Michael Batty (ur. 1945), brytyjski geograf i urbanista.

maksymalnie zoptymalizować w ramach istniejących ograniczeń, wśród których znaczącą rolę pełni wymóg zapewnienia równowagi.

Do zbioru reguł opisujących konieczne kontakty należą (Sławski, Zipser, 1988):

- podmiot i przedmiot, czyli źródło i cel kontaktów,
- umiejscowienie źródeł i celów kontaktów,
- intensywność kontaktów,
- infrastruktura potrzebna do urzeczywistnienia kontaktu,
- przebieg trasy kontaktu,
- ograniczenie przestrzenne kontaktu,
- możliwe skutki uboczne zaistnienia kontaktu, w tym zwłaszcza skutki tranzytu przez obcy teren.

Warto zauważyć, że pewne zjawiska należące do zbioru reguł kontaktów są dość łatwo mierzalne i wytłumaczalne. Należy do nich na przykład intensywność kontaktu, którą można zarejestrować i wyjaśnić m.in. godzinami otwarcia sklepów, rozpoczynania pracy lub udziałem poszczególnych środków komunikacji w przenoszeniu kontaktów.

Najtrudniej jest zdefiniować mechanizm, jaki kieruje procesem wyboru celów przez poszczególne źródła kontaktu. Poznanie takiego mechanizmu, poprzez uzyskanie obrazu przestrzennej wymiany kontaktów, pozwalałoby lepiej zrozumieć przemiany struktury w obszarach zurbanizowanych. Dlatego też modele opisujące przestrzenną wymianę kontaktów są podstawą najbardziej rozwiniętych modeli tworzenia i rozwoju struktur przestrzennych. Modele te są używane dla symulowania procesu zawiązywania się i rozwoju struktury przestrzennej, która wynika logicznie ze struktury kontaktów.

Wszystkie używane obecnie modele wymiany ruchu opierają się w zasadzie na dwóch mechanizmach różniących się sposobem traktowania przestrzeni. Pierwszym jest mechanizm zwany grawitacyjnym, drugim natomiast model pośrednich możliwości.

#### 8.2.4. Model grawitacyjny

Mechanizm grawitacyjny opiera się generalnie na spostrzeżeniu, że jednostki przestrzenne mogą oddziaływać na siebie jako „masy”, odpowiadając zasadniczo powszechnemu prawu grawitacji, z czego wynika, że przepływ między tymi jednostkami jest wprost proporcjonalny do ich wielkości i odwrotnie proporcjonalny do kwadratu odległości między nimi. Ta prosta reguła nie odzwierciedla jednak rzeczywistości w sposób dostatecznie precyzyjny, była zatem przedmiotem bardzo intensywnych prac wprowadzających kolejne parametry i udoskonalenia, z których najbardziej znacząca została dokonana przez A. G. Wilsona<sup>131</sup> i wyprowadzona została w oparciu o zasadę maksymalizacji entropii. Modele oparte na mechanizmie grawitacyjnym używane są powszechnie w analizach transportowych, modelach alokacji przestrzennej aktywności (czyli w modelach opisujących kształtowanie się struktury miasta) czy w rozmaitych modelach przepływów.

<sup>131</sup> Sir Alan Geoffrey Wilson (ur. 1939), brytyjski matematyk i socjolog.

Jednakże jako przykład, jak hipoteza rozwija się w model a ten z kolei obrasta w aparat matematyczny, posłuży tutaj model pośrednich możliwości.

### 8.2.5. Model pośrednich możliwości

Model pośrednich możliwości tym różni się w zasadzie od wszelkich pozostałych, że opiera się na zachowaniach przestrzennych jednostki, co ułatwia zrozumienie procesu, jaki ma odzwierciedlać. Model pośrednich możliwości oparty jest na hipotezie S. Stouffera (1949)<sup>132</sup> zakładającej, że liczba podróży pomiędzy rejonem źródłowym a obranym rejonem celowym zależy zasadniczo od dwóch czynników. Pierwszym jest liczba okazji w rejonie celowym, czy inaczej mówiąc atrakcyjność rejonu celowego, drugim natomiast, liczba celów pośrednich leżących pomiędzy rejonem źródłowym a celowym. Cele pośrednie mogą stopniowo zatrzymywać pewną ilość podróży z rejonu źródłowego do celowego, poprzez zaoferowanie podróżującym możliwych do zaakceptowania przez nich okazji. W ten sposób do rejonu celowego dociera jedynie ta frakcja podróży z rejonu źródłowego, która nie zaakceptowała żadnego z oferowanych jej celów pośrednich. Opór odległości reprezentowany jest w modelu poprzez uszeregowanie potencjalnych okazji według wzrastającej odległości od rejonu źródłowego. Taki opis dobrze odpowiada intuicyjnemu używaniu przestrzeni.

W oparciu o koncepcję Samuela Stouffera, w latach 1959–1960, Morton Schneider (1959) zbudował model bazujący na rachunku prawdopodobieństwa (CATS, 1960). Konstrukcja tego modelu opiera się na założeniu, że człowiek (lub instytucja) stara się zaspokoić swoje potrzeby możliwie najmniejszym wysiłkiem, poszukując w pierwszej kolejności okazji leżącej najbliżej miejsca, w którym się znajduje. Jeśli najbliższa okazja nie odpowiada wymaganiom poszukującego, udaje się on do następnej okazji, bardziej od niego oddalonej niż poprzednia. Dokonując przeglądu okazji poszukujący stopniowo oddala się od punktu startowego. Proces ten trwa do czasu zaakceptowania okazji. Zróżnicowanie motywacji, oczekiwań i aspiracji poszukujących sprawia, że rzadko akceptowana jest pierwsza, najbliższa okazja, czyli prawdopodobieństwo zaakceptowania okazji jest małe. Oczywiście, „skłonność do akceptacji” jest silnie uwarunkowana charakterem dobra, jakiego poszukujemy. Jesteśmy zapewne w stanie zaakceptować jakąkolwiek bułkę w pierwszej piekarni i raczej nie podejmować dalszej podróży, nawet jeżeli nie jest to nasza ulubiona bułka, natomiast raczej nie wybierzemy się na wakacje kierując się jedynie krótkim czasem podróży.

W modelu skonstruowanym przez Schneidera wychodzi się założenia, że nie jest możliwe, aby w ogólnym modelu rozważać indywidualne potrzeby każdego poszukującego. Ogromna liczba ludzi z ich złożonym systemem wartości, sposobem podejmowania decyzji, stylami życia i dziesiątkami innych czynników wpływających na akceptację potrzeby jest ogromna. Trzeba ją zastąpić statystycznymi typami poruszających się w przestrzeni osób. Proces wyboru okazji można natomiast traktować jako kolejne próby realizacji zmiennej

---

<sup>132</sup> Samuel A. Stouffer (1900–1960), amerykański socjolog, prekursor badań ilościowych w naukach społecznych.

losowej dwuwartościowej, co jest odzwierciedleniem możliwych decyzji podejmowanych przez poszukującego – akceptacji okazji lub jej odrzucenia.

Proces zaspokojenia potrzeby model zastępuje serią losowań. Każde losowanie danej serii (reprezentującej jedną podróż) dotyczy jednej okazji. Losowanie może zakończyć się porażką, co oznacza, że okazja nie została zaakceptowana i podróż musi być kontynuowana, lub sukcesem, co odzwierciedla sytuację, kiedy okazja została zaakceptowana, a tym samym podróż została zakończona. Oczywiście jest, że sukces oznacza przerwanie serii losowań. Każdej podróży odpowiada odrębna seria losowań, która może przynieść odmienne rezultaty – niektóre podróże kończą się niedaleko od źródła (poszukujący szybko znalazł zaspokajającą jego aspiracje okazję), inne natomiast znacznie oddalają się od miejsca startu (poszukujący długo nie mógł znaleźć okazji, która zaspokajałaby jego potrzeby). Model przedstawia proces wyboru celu jako serię porażek poprzedzających pierwszy sukces. Długość podróży jest natomiast mierzona liczbą odrzuconych okazji, przy czym określone jest prawdopodobieństwo sukcesu, czyli akceptacji losowanej okazji. Niezależne losowania o stałym prawdopodobieństwie sukcesu mogą być traktowane jako ciąg prób Bernoulliego, gdzie kolejność losowań odpowiada uszeregowaniu okazji od najbliższej do najdalszej. Można przy tym określić prawdopodobieństwo uzyskania określonych serii złożonych z porażek i jednego sukcesu w ostatniej próbie:

$$P = \{N = n\} = pq^{n-1}, \quad (1)$$

gdzie:

$n$  – długość serii złożonej z  $n-1$  porażek poprzedzających pierwszy sukces, dla  $n = 1, 2, \dots$ ,

$p$  – prawdopodobieństwo sukcesu w próbie Bernoulliego,

$q$  – prawdopodobieństwo porażki ( $q = 1-p$ ).

Przedstawiony wzór określa wartości skoków dystrybuanty zmiennej losowej  $N$  o rozkładzie geometrycznym. Można obliczyć wartość oczekiwaną zmiennej losowej  $N$ , która jest funkcją prawdopodobieństwa sukcesu  $p$ :

$$E(N) = \frac{1}{p}. \quad (2)$$

Wielkość powyższa określa średnią liczbę porażek poprzedzających pierwszy sukces a tym samym średnią długość podróży od źródła do celu. Odwracając sytuację – kiedy znany jest rzeczywisty rozkład prawdopodobieństwa akceptacji celów, a zwłaszcza średnia liczba porażek (czyli długość podróży, jako że podróż mierzona jest liczbą porażek poprzedzających pierwszy sukces), można obliczyć prawdopodobieństwo sukcesu. Pozwala to uzyskać wartość zwaną **selektywnością**, to jest wybiórczością czy wybrednością podróży.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że wszelkie odległości i średnie długości są w modelu mierzone liczbą pominiętych okazji, czyli porażek, w oderwaniu od odległości geodezyjnych lub czasowych. Przestrzeń definiowana jest przez rozmieszczenie okazji a jednostką wyrażającą wszelkie wymiary tej przestrzeni jest okazja. Widać zatem, że w modelu następuje deformacja przestrzeni fizycznej w pewnego rodzaju przestrzeń ekonomiczno-społeczną.

W praktyce, kiedy liczba celów jest znacząca, nie jest możliwe szeregowanie pojedynczych celów w porządku wzrastającej odległości. Stąd okazje grupuje się w zbiory, zajmujące

w przestrzeni fizycznej pewne strefy. W ramach strefy przyjmuje się, że każda okazja znajdująca się w jej obrębie jest osiągalna z rejonu źródłowego w przybliżeniu kosztem takiego samego wysiłku, co może oznaczać na przykład odległość, czas czy koszt przejazdu. Strefy są porządkowane według wzrastającego kosztu podróży, natomiast wszystkie okazje wewnątrz strefy są traktowane jako równo odległe od punktu źródłowego, ze względu na który strefy zostały skonstruowane.

W tak określonych strefach można obliczyć prawdopodobieństwo zatrzymania podróży posługując się pojęciem dystrybuanty  $F$  rozkładu dyskretnego zmiennej losowej  $N$ . Zakładając, że dana strefa zawiera okazje od numeru  $n+1$  do  $m$ , to prawdopodobieństwo realizacji kontaktu w tej strefie wynosi:

$$P\{n+1 < N < m\} = F(m) - F(n), \quad (3)$$

Dystrybuanta zmiennej losowej  $N$  o rozkładzie geometrycznym dla  $i = 1, 2, \dots$ , wyraża się wzorem:

$$F(i) = p + q - q^i = 1 - q^i. \quad (4)$$

stąd:

$$P\{n+1 < N < m\} = 1 - q^m - (1 - q^n) = q^n - q^m. \quad (5)$$

Różnica dwu wartości opisujących prawdopodobieństwo wyłącznie porażek, a tym samym nie znalezienia celu, w dwu kolejnych strefach oznacza sytuację, kiedy trzeba się udać poza obszar bliższy źródłu (określony przez  $n$ ), ale nie wychodzi się poza strefę określoną przez  $m$ .

Przy dużej ilości potencjalnych celów (co – jak już wcześniej podkreślano – zazwyczaj ma miejsce w modelowanych układach) posługiwanie się dyskretną przestrzenią prób Bernoulliego jest bardzo uciążliwe, dlatego też lepiej jest przejść do rozkładu ciągłego.

Poszukiwanym rozkładem ciągłym okazuje się rozkład wykładniczy, którego dystrybuanta  $F(X)$  zmiennej losowej  $X: x \in \mathbb{R}^+$  wyraża się wzorem:

$$F(X) = 1 - e^{-sx}. \quad (6)$$

Wartość oczekiwana (średnia długość kontaktu) wynosi:

$$E(X) = \frac{1}{s}. \quad (7)$$

Prawdopodobieństwo zatrzymania się podróży w strefie o numerze  $j$  zawierającej  $a_{ij}$  okazji, odległej od źródła  $i$  o  $c_{ij}$  okazji, jest różnicą odpowiednich wartości dystrybuanty rozkładu wykładniczego:

$$P_{ij} = F(c_{ij} + a_{ij}) - F(a_{ij}). \quad (8)$$

Zatem zgodnie ze wzorem na dystrybuantę  $F(X)$  zmiennej losowej  $X: x \in \mathbb{R}^+$  rozkładu wykładniczego, przedstawionym wcześniej:

$$P_{ij} = e^{-s c_{ij}} - e^{-s(c_{ij} + a_{ij})}, \quad (9)$$



gdzie:

$P_{ij}$  – prawdopodobieństwo, że podróż rozpoczęta w rejonie  $i$  zostanie zakończona w strefie  $j$ .

Przyjmując, że liczba rozpoczynających podróży z rejonu  $i$  wynosi  $O_i$ , strumień ruchu do strefy  $j$  wynosi:

$$T_{ij} = O_i [e^{-sc_{ij}} - e^{-(c_{ij} + a_{jk})}] \quad (10)$$

Wzór ten jest podstawą budowy wszelkich modeli opartych na mechanizmie pośrednich możliwości. Jak widać,  $s$  jest parametrem tego mechanizmu i nosi nazwę **selektywności**.

W badaniach modelowych dotyczących przestrzennego rozkładu ruchów w układach osadniczych podział na strefy jest zabiegiem wtórnym. Podstawowym rodzajem dezagregacji układu jest podział na niewielkie (w porównaniu z całym modelowanym układem) jednostki terytorialne zwane rejonami. Jednemu punktowi będącemu środkiem ciężkości zainwestowania w rejonie przypisuje się wszystkie źródła i cele występujące w rejonie. Odległości między rejonami mierzone są pomiędzy środkami ciężkości rejonów. Przy znaczącej ilości źródeł i celów jest to wystarczająco dobre przybliżenie faktycznych, rozproszonych w ramach rejonu miejsc rozpoczęcia i zakończenia podróży.

Ustalając kolejność poszukiwania okazji, sumuje się w danej strefie odległości cele z tych rejonów, których środki ciężkości leżą w pierścieniu izochrony strefy. Wymianę ruchu pomiędzy każdą parą rejonów, przy założeniu, że modelowany obszar podzielono na  $N$  rejonów i dla każdego z nich określono masę źródłową  $O_i$  oraz masę celową  $D_j$ , określa wzór:

$$T_{ij} = O_i [e^{-sc_{ij}} - e^{-s(c_{jk} + a_{jk})}] \frac{D_j}{a_{jk}} \quad (11)$$

gdzie:

$i, j = 1, 2, \dots, N$

$a_{jk}$  – oznacza liczbę okazji w strefie  $k$  zawierającej rejon  $j$ ,

$c_{jk}$  – oznacza liczbę okazji w obszarze bliższym źródłu niż strefa  $k$ .

Selektywność kontaktów wysłanych przez rejon źródłowy jest taka, że:

$$s = \frac{\ln \frac{1}{R}}{\sum_{j=1}^N D_j} \quad (12)$$

gdzie:

$R$  – oznacza bardzo małą frakcję podróży, która nie znalazła zaspokojenia w zbiorze celów,  
 $N$  – oznacza liczbę rejonów.

Dla potrzeb interpretacji wyników modelowań opartych na mechanizmie pośrednich możliwości warto przez chwilę przyjrzeć się występującemu w modelu parametrowi selektywności, który ma istotny związek z istniejącymi potrzebami, stylem życia a nawet systemami wartości funkcjonującymi w społeczeństwie. Z licznych testów wynika (Głogowski, 1978; Zipser, Sławski, 1988, Zipser, Mlek, 2005), że największej selektywności należy spodziewać

się tam, gdzie w rachubę wchodzi dobro wysokiej rangi. Podkreślić także trzeba, że wartości parametru znalezione w rozmaitych krajach naszego kręgu cywilizacyjnego, niezależnie od lokalnych warunków dostępności, mają ten sam rząd wielkości i zachowują się według tych samych reguł (Głogowski, 1978; Zipser, 1976). Selektowność dokonywanego wyboru łączy w sobie działanie kilku niezależnych czynników. Pierwszym jest czysta specjalizacja potrzeb jednostki lub instytucji, drugim, stopień kompletności informacji o zbiorze celów, od którego zależy czy poszukujący penetruje cały zbiór okazji, czy też tylko tę jego część, która jest mu znana. Kolejny czynnik, który można nazwać prawdopodobieństwem odwrotnej akceptacji, związany jest z tym, czy okazja po wybraniu przez poszukującego jest rzeczywiście dostępna (np. czy nie została „zajęta” przez innego poszukującego). Inne czynniki wpływające na selektowność to stopień organizacji pola kontaktów i dystans krytyczny, który można zdefiniować jako odległość, poza którą, w odczuciu użytkowników systemu, nie opłaca się udawać w celu zaspokojenia danej kategorii potrzeby.

Modele oparte o mechanizm pośrednich możliwości mogą być szeroko wykorzystywane do symulowania rozmieszczenia rozmaitych aktywności w mieście czyli – innymi słowy – do przewidywania przyszłych stanów struktury miasta. Szczególnie przydatne są także w szacowaniu koncentracji i oceny atrakcyjności poszczególnych części przestrzeni dla określonych działalności.

### 8.3. METODY BADANIA RZECZYWISTOŚCI A MODELE

Istnieje pełna zgoda co do tego, że miasto, będące najbardziej skomplikowanym systemem terytorialnym wygenerowanym przez ludzi, należy rozważać jako system a zatem zbiór elementów i relacji, jakie między tymi elementami zachodzą. Do klasycznych metod badania systemu należą **analiza** i **synteza**. Analiza służy poznawaniu rzeczywistości i zrozumieniu działania poszczególnych jej elementów. Synteza pozwala wiązać te elementy w spójny model rzeczywistości lub kreować nowe rozwiązania. Takie podejście stanowi kluczowe zagadnienie w podejściu naukowym oraz oczywiście w praktyce, która powinna należeć do profesjonalistów wyposażonych w wiedzę pozwalającą na rozumienie zjawisk i procesów a także, w pewnym stopniu, na przewidywanie przyszłych stanów bazującym na owym rozumieniu. Musi także przygotować do konceptualizacji nowych rozwiązań. Nie można dziś sobie wyobrazić planisty i urbanisty rysującego plan zagospodarowania przestrzennego, jak to miało miejsce jeszcze 30 czy 40 lat temu. Dzisiaj planista musi umieć formułować wizję przyszłości, czyli modele w oparciu o znacznie bardziej skomplikowaną wiedzę i zaawansowane teorie.

Można wyróżnić sporą grupę dziedzin wiedzy, których teoria ma bardzo silne odniesienie do praktyki. W tej grupie zawsze istnieje problem, jak zbalansować wyposażenie profesjonalisty w wiedzę i umiejętności jednocześnie. W żadnej z tych dziedzin nie istnieje problem „czy?”, istnieje jedynie problem „jak?”, czy może lepiej – „w jakich proporcjach?”. Jest bezdyskusyjne, że planista należy do tej samej kategorii – musi rozumieć funkcjonowanie struktur przestrzennych (teoria), jednakże musi także umieć podjąć interwencję (praktyka). Ta interwencja może mieć rozmaity charakter – może używać narzędzi ekonomicznych,

społecznych czy z dziedziny zarządzania, jednak zawsze musi mieć ona relację do przestrzeni. Planiści, których rola skupia się na fizycznej transformacji tkanki miejskiej, czy ogólniej – osadniczej, muszą rozumieć i rozpoznać konsekwencje, jakie ta interwencja powoduje we wszystkich pozostałych dziedzinach.

Ten wymiar praktyczny działalności planisty (interwencja) ma chyba najsilniejszy związek z trzecim sposobem poznawania rzeczywistości systemowej – tak zwanej **czarnej skrzynki**. Polega ona w swojej najistotniejszej warstwie na eksperymentowaniu na systemie bez dokładnej znajomości wszystkich relacji i/lub elementów. Gospodarka przestrzenna, przy uwzględnieniu całej wiedzy i doświadczenia, musi prowadzić do rozwiązania problemów przestrzennych, a najlepiej – przeciwdziałaniu im. To oznacza, że rola planisty, podobnie jak rola lekarza, polega nie tylko na leczeniu ale także na zapobieganiu chorobom. Eksploatując tę metaforę można powiedzieć, że metody postępowania w gospodarce przestrzennej można przyrównać do metod postępowania profesji medycznych. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że internista diagnozuje pacjenta, żeby działać, przeciwnie, chirurg działa, żeby postawić diagnozę. W sensie metodologicznym chirurg dokonuje „eksperymentu” na systemie. Planista ma podobny sposób działania. Wszystkie analizy i koncepcje dotyczące przestrzeni trzeba bowiem ostatecznie przekuć na jakiś kształt przestrzenny – nową drogę, decyzję o lokalizacji centrum handlowego, ilość miejsc parkingowych w osiedlu mieszkaniowym. To oznacza, że planista – jak chirurg – działa w warunkach niepewności, bez dostępu do pełnych danych i musi podjąć działanie, żeby rozwiązać problem. Oznacza to, że umiejętność posługiwania się modelami oraz umiejętność ich konstruowania staje się absolutnie niezbędna, gdyż pozwala zminimalizować prawdopodobieństwo wdrożenia złej koncepcji. Trzeba pamiętać przy tym, że zarówno chirurg jak i planista ma do dyspozycji pewien zbiór możliwych rozwiązań, nie zaś jedno doskonałe i jedynie możliwe. Systemy żywe – a do takich zaliczają się miasta i systemy terytorialne w ogóle – odznaczają się bowiem cechą ekwifinalności, co oznacza, że stan równowagi systemu można osiągać różnymi drogami. Medyczna analogia pokazuje, że działanie zarówno w wypadku chirurga jak planisty ma w pewnym stopniu zawsze charakter eksperymentalny. Zatem rozwiązanie (co wyciąć lub co zbudować) wdrażane jest nie tylko na podstawie doświadczenia i wiedzy ale także na podstawie oceny możliwości lokalnego rozwiązania i pewnej „lokalnej” kreatywności noszącej cechy subiektywizmu. Wdrażanie zarówno leczenia jak i rozwiązania przestrzennego jest zawsze obarczone pewnym ryzykiem. To, co sprawdza się w jednym miejscu, niekoniecznie musi zadziałać w innym, podobnie jak leczenie zastosowane w przypadku jednego pacjenta może ponieść fiasko w przypadku innego. Zarówno w praktyce medycznej jak i planistycznej nigdy nie ma całkowitej pewności sukcesu osiąganego w wyniku rutynowego postępowania. Przeciwnie, niekiedy rozwiązanie skrajnie niestandardowe okazuje się drogą do sukcesu. Ten „eksperymentalny” charakter profesji ma najsilniejszy związek z aspektem technicznym, gdyż fizyczna interwencja w przestrzeni jest widoczna od razu i rodzi szybką i często nieoczekiwaną odpowiedź. Tym samym możliwość testowania scenariuszy i obserwowania działania modelu staje się coraz powszechniejsza.

## 8.4. PODSUMOWANIE

Planowanie, nie tylko przestrzenne, opiera się na wykorzystaniu modeli. Służą one do wyobrażenia przyszłości w oparciu o rozpoznane zasady funkcjonowania systemu miejskiego. W planowaniu miast wykorzystywane były, są i będą miały zastosowanie nadal wszystkie rodzaje modeli – od analogowych do matematycznych. Wszystkie, zależnie od celu, mają swoją określoną użyteczność. Wydaje się jednak dość oczywiste, że w odniesieniu do zadań planistycznych XXI wieku, wobec ogromnego skomplikowania miast, przyszłość należy do modeli matematycznych, które pozwalają na przedstawienie dających się zweryfikować scenariuszy przyszłości.

### Literatura

- Arystoteles, 2004, *Polityka*. PWN.
- Auerbach F., 1913, *Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration*. „Petermann's Geografische Mitteilungen” 59, s. 73–76.
- Benevolo L., 1995, *Miasto w dziejach Europy*. Wyd. Krąg & Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa.
- Berry B. J. L., 1967, *Geography of Market Centres and Retail Distribution*. Prentice Hall, Englewood Cliffs.
- Brunhes, J-M., 1956, *La géographie humaine*. P.U.F., Paris.
- Brunhes J-M., Defontaines P., 1910, *Géographie humaine*. Paris.
- Burdett R., Sudjic D. (red.), (2007), *The Endless City*. Phaidon.
- CATS, 1960, *Chicago Area Transportation Study*. Final Report II.
- Chadwick G.F., 1966, *A System View of Planning*. „Journal of Town Planning Institute” t. 52, nr 5.
- Christaller W., 1933, *Die Zentralen Orte in Suddeutschland*. G. Fisher, Jena.
- Clark C., 1958, *Urban Population Densities*. „Bulletin de Institute Internationale de Statistique”, vol. 36.
- Dembowska Z., 1989, *Planowanie przestrzenne w ujęciu systemowym*. „Biuletyn KPZK PAN”.
- Doxiadis C.A., 1967, *On Linear Cities*. „Town Planning Review” vol 38, no 1. Liverpool University Press.
- Dziwoński K., (1972), *Przegląd teorii sieci osadniczej. Elementy teorii planowania przestrzennego*. „Studia KPZK PAN” t. XXX, Warszawa.
- Feynman R., Leighton R., Sands M., 1974, *Feynmana wykłady z fizyki*. t. 1, cz. 2, PWN, Warszawa.
- Guerin-Pace F., 1990, *Dynamique lente et dynamique rapide dans le développement d'un système de ville*. Paper presented at Colloque de l'AIDELF, Rabat.
- Gutkind E.A., 1964, *International History of City Development*. The Free Press of Glencoe & Collier – Macmillan Ltd. London.
- Haag G., Max H., 1995, *Rank-size distribution of settlement systems: A state attractor in urban growth*. „Papers in Regional Science” vol. 74 no 3.
- Haggett P., 1966, *Locational Analysis in Human Geography*. St. Martin Press, New York.
- Haggett P., Chorley R.J., (1967), *Models in Geography*. Methuen, London.
- Hägerstrand T., 1952, *The propagation of innovation waves*. „Lund Studies in Geography” B. t. 4.
- Harris C.D., Ullman E.L., 1965, *The Nature of Cities*. „Annals of the American Academy of Political and Social Sciences” Nov. 1945, 7–11.
- Hoyt H., 1939, *The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities*. The US Federal Housing Administration, Washington.

- Hawking S., Mlodinow L., 2011, *Wielki projekt*. Albatros. Warszawa.
- Jacobs J., 1970, *The Economy of Cities*. Vintage/Ebury.
- Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*. „Studia KPZK PAN” t. XLV, PWN, Warszawa.
- Kostof S., 1991, *The City Shaped: The Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson.
- Lang R., 2003, *Edgless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*. Brookings Institution Press.
- Lee C., 1973, *Models in Planning: an Introduction to the Use of Quantitative Models in Planning*. Pergamon Press.
- Lorens P., Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, Koncepcja paradygmatu transformacji zdegradowanych obszarów o potencjale metropolitalnym [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur polskich metropolii*. „Biuletyn KPZK PAN” vol. 223.
- Mironowicz I., 2003, Symulacje rozmieszczenia przestrzennego wybranej aktywności przy użyciu modeli przesunięć bilansujących. Przykłady zastosowań symulacji we Wrocławiu [w:] H. Rogacki (red.), *Problemy interpretacji wyników metod badawczych stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Mironowicz I., 2006, Czy w Polsce są metropolie? Wybrane czynniki metropolizacji miast polskich [w:] T. Ossowicz, T. Zipser (red.), *Urbanistyka w działaniu*. II Kongres Urbanistyki Polskiej. „Biblioteka Urbanisty” t. 9, Urbanista, Warszawa.
- Mironowicz I., 2009, Zarządzanie miastem. Zarządzanie zmianami. Zarządzanie wizjami [w:] E. Cichy-Pazder, T. Markowski (red.), *Nowa urbanistyka – nowa jakość życia*. III Kongres Urbanistyki Polskiej, „Biblioteka Urbanisty” t. 14, Urbanista. Poznań-Warszawa.
- Mironowicz I., 2011, *Nowe idee w planowaniu. Problemy planistyczne – jesień 2011: seminarium szkoleniowe*. Wrocław, Oficyna Wydawnicza Zachodniej Okręgowej Izby Urbanistów, s. 25–43.
- Mironowicz I., Martin D., 2012, Planning Re-Mixed: Conceptual Framework of New Planning Ideas [w:] M. Schrenk et al. (red.), *REAL CORP 2012: Re-mixing the city : towards sustainability and resilience?* 17th International Conference on Urban Planning and Regional Development in the Information Society, 14–16 May 2012, Schwechat, Austria; Schwechat Eigenverlag des Vereins CORP, Schwechat, s. 593–604.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 1997, Koncepcja teoretyczna analizy kompozycyjnej układów przestrzennych [w:] E. Bagiński (red.), *Techniki i metody badawcze w planowaniu przestrzennym*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 1998, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Wybrane podejścia metodyczne [w:] *Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta*. Zeszyt 1(19), Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur polskich metropolii*. „Biuletyn KPZK PAN” vol. 223.
- Mironowicz I., Ryser J. (red.), 2011, *Urban Change. The prospect of Transformation*. AESOP – UN Habitat – Wrocław. University of Technology, Wrocław.
- Newling B.E., 1967, *Urban Population – the Mathematics of Structure and Processes*. Paper at Meeting of A.A.G., St. Louis.
- Ostrowski W., 1975, *Urbanistyka współczesna*. Arkady, Warszawa.
- Palomäki M., 1964, *The Functional Centers and Areas in South Bothnia*. „Fennia” nr 88.

## 8. Modele miast

---

- Schneider M., 1959, *Gravity Models and Trip Distribution Theory*. „Papers and Proceeding of the Regional Science Association” 5, pps. 51–56.
- Sievert T., 2003, *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. Taylor & Francis.
- Sławski J., Zipser T., 1988, *Modele procesów urbanizacji*. „Studia KPZK PAN” t. XCVII, Warszawa.
- Stouffer S., 1948, *Intervening Opportunities: a Theory Relating Mobility and Distance*. „American Sociological Review”.
- Tołwiński T., 1939, *Urbanistyka*. Wyd. Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1939.
- Zipf G.K., 1941, *National Unity and Disunity*. Bloomigdale Principia Press, Indiana.
- Zipser T., 1983, *Zasady planowania przestrzennego*, Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Zipser T., Mlek M., 2005, *Modelowe próby interpretacji prawa Zipfa w systemie osadniczym*. „Studia KPZK PAN” vol. CXIV.

# CZĘŚĆ III

KONCEPCJE KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY MIASTA  
A WSPÓŁCZESNA TEORIA I PRAKTYKA URBANISTYCZNA

# 9.

## PRAKTYKA PLANISTYCZNA A NAUKOWE METODY BADANIA MIASTA

### 9.1. WSTĘP – PRZEwartościowania w naukowym widzeniu miasta

Historia najnowszej urbanistyki to nie tylko chronologiczne sprawozdanie z dziejów planowania i projektowania. Po pierwsze, trzeba zdać sobie sprawę z tego, że powstawanie dwudziestowiecznych teorii urbanistycznych i miast nie byłoby możliwe bez badań aktualnego stanu tych miast. Po drugie, w czasie, jaki upłynął od budowy pierwszych „miast nowoczesnych” na przełomie XIX i XX wieku, badania te przekształcały się z dość prostych i podejmowanych z pragmatycznych przyczyn prac paranaukowych w wyrafinowane metodycznie, żyjące własnym życiem konstrukcje intelektualne. Nie oznacza to ich oderwania się od praktyki projektowej, ale dziś, gdy miasto radykalnie zmienia swój kształt i gdy równie radykalnie zmienia się w nim styl życia, konieczny staje się powrót do bliższego współdziałania pomiędzy praktyką planistyczną a badaniami miasta, podejmowanymi przez różne dziedziny i dyscypliny nauki.

Analizy zaczynając od tego, jak taka współpraca wyglądała, gdy w trzeciej ćwiartce XIX wieku powstawało „miasto nowoczesne” (Pawłowski, 1973), a kończyć będziemy w dniu dzisiejszym. Na początku tego okresu miasta ulegały znacznym zmianom wynikającym z upowszechnienia się sieci infrastrukturalnych oraz procesów cywilizowania przestrzeni i dominacji stosunków kapitalistycznych. Te wstępne zmiany nastąpiły w czasie półwiecza, po którym miasta stały się inne niż poprzednio. Okres ten jest więc znaczący i interesujący dla badaczy procesów urbanizacyjnych, zwłaszcza że w tym czasie powstała nazwa i pojęcie urbanistyki.

Z kolei zakresem tematycznym analiz obejmujemy miasto rozumiane jako przedmiot planowania miejscowego i projektowania urbanistycznego, nie pomijając jednak związków między nimi a praktyką planowania regionalnego i krajowego, i jego teoriami. Stąd pojawiają się takie nazwiska jak Walter Christaller (1893–1969), Alfred Loesch (1902–1982), Walter Isard (1919–2010), Manuel Castells. I jeśli nawet pozostawiamy na inną okazję studiowanie działalności komitetów i instytutów PAN, instytutów resortowych, wyższych uczelni, a wśród czołowych osiągnięć teoretycznych analiz progowej i Linearnego Systemu Ciągłego, to przynajmniej wymieniać trzeba takie nazwiska jak Stanisław Leszczycki (1907–1996), Kazimierz Dziewoński (1910–1994), Bolesław Malisz (1910–1995), Oskar Hansen (1922–2005), Jerzy Kołodziejski (1933–2001), Tadeusz Zipsler i inne. Przedstawimy też, w najogólniejszym zarysie, wielkie dyskursy pokoleniowe związane z powstawaniem modernizmu, jego ustąpieniem pod naporem myśli postmodernistycznej i powrotem w rewidowanej formie. Trzeba się także odnieść do różnych nurtów w planowaniu miast: raz siłą sprawczą ich rozwoju miała



być technika, kiedy indziej natura, ruchy społeczne, dziedzictwo historii albo kombinacje wymienionych czynników.

Wszystko to widać najlepiej na przykładzie trzech książek. Dwie pierwsze ukazały się w latach 1971 i 1982, trzecia w roku 2008, wszystkie pod redakcją Bohdana Jałowieckiego (Jałowiecki, 1971; 1982; 2008). Ich tytuł: *Miasto jako przedmiot badań naukowych* powtarzał się z lekkimi modyfikacjami. Na temat miasta jako przedmiotu badań urbanistyki wypowiedali się kolejno: Edmund Goldzamt i Bolesław Malisz w 1971 roku, w 1982 roku ponownie Malisz i w 2008 roku Sławomir Gzell. Na podstawie ich tekstów widać, jak z biegiem czasu zmienia się zainteresowanie zjawiskami związanymi z rozwojem (wzrostem) miast, więcej, jak znacznym przewartościowaniem ulegać może ocena nie tylko hipotez, ale nawet faktów. Tak m.in. objawia się polityczne oblicze „kwestii miejskiej”.

E. Goldzamt i B. Malisz prawie od razu przystępowali i do omawiania tematów, które były im najbliższe: Goldzamt do problemów społecznych występujących (według niego) w mieście, Malisz do wszelkiego rodzaju systematyk, bez których (według niego) problematyki miejskiej nie da się opanować. Był to w obu przypadkach, upraszczając, wynik takiego zdefiniowania relacji miasta i nauki, w którym nauka jest postawiona na pozycji usługowej w stosunku do planowania wszystkiego, w tym wykonywania planów miasta. W związku z tym miasto jest autonomiczne, a nauka tylko w zakresie dostarczania argumentów do porządkowania jego przestrzeni i likwidacji konfliktów, o ile w nim wystąpią. Był to wynik trwania obu autorów na pozycjach projektu modernistycznego w jego odmianie socjalistycznej, co potwierdzają słowa Malisza z 1971 roku, cytowane przez niego samego w roku 1982, z których wynika, że „w myśl marksistowskiego ujęcia teorii osadnictwa, formy osadnicze powstają jako wyraz społecznego podziału pracy”. Podobnie Goldzamt odnosi wszystkie przytoczone przykłady do walki klas. Sygnalizuje także, co jest częste w jego tekstach, sprawę symbolu i znaczenia w urbanistyce (oczywiście, a może na wszelki wypadek, bez odwołania się do semiotyki, jak to zrobił w książce z 1982 roku. B. Jałowiecki). Teksty Goldzamta same w sobie mają zresztą znaczenie symboliczne, traktując o megasymbolach, jakimi miały być miasto socjalistyczne i jego architektura. Znaczenie tych symboli potęgować miało zbudowanie dzięki nim socjalistycznej urbanistycznej kultury, stojącej w opozycji do kapitalistycznej.

Faktem jest, że w tym samym czasie (1982) opublikowano w Polsce pracę *Kwestia miejska* Manuela Castellsa, mającą wtedy 10 lat, bez której, jak pisał we wstępie B. Jałowiecki, „rzetelne uprawianie socjologii miasta jest już niemożliwe”, zastrzegając przy tym, że jest to niezależne od tego „w jakim stopniu zgadzamy się z tezami Castellsa”. Przypomnienie tego wydarzenia jest potrzebne, ponieważ tworzy tło dla tez E. Goldzamta: myślenie o mieście musi łączyć się z chęcią burzenia kapitalistycznego porządku społecznego. Tak więc, skracając wywód, badania i studia urbanistyczne były w latach siedemdziesiątych pod silnym wpływem myślicieli co najmniej lewicujących. Ten kierunek myślenia nie został nigdy porzucony, choć relatywistyczne prądy późniejszych czasów dosyć go osłabiły<sup>133</sup>.

<sup>133</sup> Dzisiejsze poglądy nazywane lewicowymi są często raczej antyglobalistyczne niż antykapitalistyczne – patrz np.: Z. Bauman, *Globalizacja*, PIW, Warszawa, 2000; J. Attali, *Marks był prorokiem globalizacji*, „Rzeczpospolita – Europa”, 83/2.XI.2005; B. Barber, *Skonsumowani*, Muza, Warszawa, 2008.

Podobnie jest z modernizmem, w którego nurcie utrzymywała się myśl B. Malisza. Początkiem był tu wykonany przez niego w 1933 roku, pod kierunkiem prof. Tadeusza Tołwińskiego, projekt dyplomowy na temat Kielc, będący *de facto* projektem pokrycia ich zabudową linijkową. Potem ten sam rys modernistycznej racjonalności miały wszystkie prace Malisza, w tym analiza progowa i napisane przez niego książki. Opinia ta nie jest oceną, jest jedynie stwierdzeniem faktu. Ale warto pamiętać, że o ile modernistyczna racjonalność już od roku 1959 (ostatni kongres CIAM) w świecie się kruszyła, aby wraz z wysadzeniem w powietrze części osiedla Pruitt-Igoe w St. Louis w 1972 roku symbolicznie się zakończyć, o tyle w Polsce przetrwała jako paradygmat urbanistyki jeszcze prawie przez dekadę a jako paradygmat urbanistyki jako nauki i dziś bywa widoczna.

Warto przypomnieć, że w tekstach dotyczących urbanistyki zawartych w książce z 1971 roku nie widać śladów opublikowanych w 1961 roku prac Jane Jacobs (1961) i Jeana Gottmana (1961), ani prac Aldo Rossiego (1966) i Roberta Venturiego (1966). Brakuje odniesienia do zakończenia działalności CIAM, do realizacji w Kalifornii uznanego za pierwsze miasteczko postmodernistyczne Sea Ranch Charlesa Moora (1965) czy też wyników konkursu na centrum gminy Espoo w Finlandii (wygranego w 1967 roku przez polski zespół w składzie Jan Maciej Chmielewski, Janusz Kazubiński, Krzysztof Kuraś), zapowiadającego w urbanistyce epokę łączenia wielkiej miejskiej kompozycji z rodzącą się świadomością ekologiczną. Trudno uwierzyć, że autorzy dość swobodnie poruszający się po Europie nie mieli dostępu do źródeł innych niż własne, poprzednio wykonane opracowania. Trudno także postawić tezę, że obaj rozumeli naukę jako działalność oderwaną od praktyki. Było przeciwnie, z tekstów wynika, że czasem bardzo trudno przychodziło im oddzielić jedno od drugiego, tak że zastanawiamy się czy opisują naukowe metody badawcze, czy dokonywane w biurze projektowym operacje związane np. z inwentaryzacją stanu istniejącego.

Jeśli chodzi o książkę z 1982 roku, jest chyba zastanawiające, że nie ma w niej śladu po dokonującej się i w Polsce rewolucji antykomunistycznej i postmodernistycznej – przynajmniej w takim zakresie, w jakim wtedy się wydawało, że się dokonuje. Było to po gdańskiej naradzie architektów w 1981 roku, na której odrzucono doktrynę modernistyczną i ograniczenia wynikające ze sterowania projektowaniem i planowaniem urbanistycznym (i oczywiście architektonicznym) przez władzę polityczną, oraz było po konkursie na dzielnicę Owińska w Poznaniu (1981), w którym realizowano postulaty narady. Było po Warszawskich Konfrontacjach 1981, na których zagospodarowanie turystyczne rejonu Góry Kalwarii przedstawiono jako projekt, chyba nowatorski, powstrzymania rozpraszania się Warszawy w kierunku południowym (Nagroda Naczelnego Architekta Warszawy: Grzegorz Chodkowski, Andrzej Gawlikowski, Sławomir Gzell). Było po pojawieniu się pierwszych książek Charlesa Jencksa (Jencks, 1980) i w czasie tworzenia w piśmie „Architektura” pierwszych cykli artykułów o postmodernizmie<sup>134</sup>. A najważniejsze, że trwały już wtedy dwie debaty: filozoficzna i estetyczna, tworzące punkty oparcia dla nowego myślenia o przestrzeni. W pierwszej, główna rola przypadła z czasem Jacquesowi Derridzie i dyskursowi toczonemu z nim lub przeciw niemu, najczęściej z odniesieniami do Jeana Francois Lyotarda (koniec wielkich narracji) i Jeana Baudillarda (kultura współczesna jako kopia pozbawiona oryginału). W drugiej, znaczenia nabierały

---

<sup>134</sup> Autorzy: Wojciech Kosiński, Jakub Wujek, Konrad Chmielewski.

nowe inspiracje, takie jak wspomniany postmodernizm, semiotyka, ekologia, technologie elektroniczne, media jako takie, New Age, *gender studies*. Zapowiedziano także megatrendy, które miały zmieniać nasze życie (Naisbitt, 1982). Wszystko to tworzyło atmosferę pewnego niepokoju, zresztą zwykłą dla zbliżającego się końca wieku. Niestety, nic z tego w tekście o urbanistyce w książce z 1982 roku się nie znajduje. Dlaczego? Można przypuszczać, że powodów było kilka. Po pierwsze, działała „siła bezwładności” tego, z czym Malisz miał do czynienia do tej pory. Zdając sobie sprawę z wielkości zakresu przedmiotowego tego czym się zajmował, w założeniu odrzucił dołączenie do „urbanistycznego szczegółu” polinauki, obejmującej te wszystkie, wyżej wymienione inspiracje. Być może odrzucił wszystko, co nie było „czystą urbanistyką”, nam pozostawiając studiowanie tła, na którym znajdowała się na początku lat osiemdziesiątych. Po drugie, doszedł być może do wniosku, że trudno jest ustalić, co w urbanistyce jest nauką, co praktyką a co sztuką. Koncentrował się więc na generalizującym podejściu systemowym, korzystając z podpowiedzi ogólnej teorii systemów i cybernetyki. A skoro tak, to po trzecie, dyscyplinował prezentację urbanistyki jako nauki tak, aby nie wyjść poza granice odpowiedzi na pytania: co jest?, co jest jakie?, co z czego wypływa? Tak więc w latach wielkiej międzyepoki, zostawiającej nowoczesność na rzecz ponowoczesności, otrzymaliśmy wykład prawdziwy, ale zimny, odbiegający od temperatury tamtych dni i nie uwzględniający Wielkiej Zmiany, jaka stawała się w tamtym czasie. W dyskursie naukowym zabrakło refleksji. Ta konstatacja, będąca równocześnie wskazówką dla badaczy miasta, następców B. Malisza, jest zresztą dobrym punktem wyjścia do rozważań dotyczących dnia dzisiejszego.

## 9.2. NURT TECHNOLOGICZNY PLANOWANIA MIAST – MOBILNOŚĆ I FUNKCJONALIZM

Za pierwsze miasto nowoczesne zwykło się uważać Barcelonę. W 1854 roku jej rada miejska, po dziesięciu latach starań, uzyskała zgodę na rozbiórkę murów obronnych (Busquets, 2005). Potrzebę tę, ze strony miasta, dokumentowano badaniami dotyczącymi stanu higieny, wymagań produkcji i form zamieszkiwania, dodając argumenty filozoficzne i natury religijnej. W przygotowaniach do rozbudowy miasta brał udział Ildefonso Cerda. W 1854 roku przystąpił on do wykonania „Topograficznego planu okolic Barcelony” a w 1859 roku wykonał plan miasta, który w 1860 roku został ostatecznie zatwierdzony i realizacja ruszyła. Kontynuację jej oglądamy do dziś i ten fakt skłania do stwierdzenia, że powodem utrzymywania planu Cerdy jako podstawy rozwoju miasta przez 150 lat może być tylko silne, niepodważalne, sięgające daleko w przyszłość, intelektualne uzasadnienie jakości zaproponowanego rozwiązania.

Plan wydaje się maszynistyczny, ale oglądane w nim fizyczne kształty są uzasadnione przez spójną teorię, której budowa miała na celu poprawę jakości życia w mieście. Cerda pisząc wiele o ruchu, komunikacji, transporcie, w rzeczywistości podążał za oświeceniowymi teoriami filozofów francuskich, w tym zwolenników poglądu, że bez nauki o społeczeństwie, wzorowanej na nauce o środowisku naturalnym, nie będzie wiadomo jak poprawiać stosunki międzyludzkie. Ten kierunek myślenia skłaniał dziewiętnastowiecznych protourbanistów do holistycznego patrzenia na miasto – wystarczy wymienić Charlesa Fouriera czy Roberta Owena. Sam Cerda, kontynuując swoje prace teoretyczne, publikował po 1850 roku raporty oraz

studia statystyczne i ekonomiczne, w 1859 roku *Teorię budowy miast aplikowaną w projekcie uzdrowienia Barcelony* (tytuł w wolnym tłumaczeniu), z której dowiadujemy się, m.in. jak to postanowił w pełni poświęcić się „idei urbanizacji”, wreszcie w 1867 roku monumentalną *Teoria General de la Urbanizacion*. Cerda uważał bowiem, iż każda praca teoretyczna wymaga zastosowania w konkretnym przypadku i że teoria, która nie jest poparta propozycją aplikacji jest bezużyteczna.

W 1882 roku ukazała się książka *Teoria miast liniowych*, w której Arturo Soria y Mata opisał swoją teorię miasta liniowego. Pierwsza realizacja takiego miasta wokół Madrytu rozpoczęła się blisko dziesięć lat później, jednakże sprawy nie szły tak, jak chciał Soria i zamiast przewidzianych 50 km powstało tylko 500 m miejsko-linearniej obwodnicy Madrytu. Pozostawiając niewielki zrealizowany fragment większego założenia, Soria przekazał za to argumenty przemawiające za zaletami miasta linearnego i jego przewagi nad innymi ówczesnymi koncepcjami. Uważał, że doświadczenia te można przenieść do każdego miasta, zwłaszcza do miast nowo budowanych. Ta argumentacja powtarzana jest przez wszystkich naśladowców Sorii, z modyfikacjami wypływającymi z zamiaru doskonalenia koncepcji wyjściowej.

Z czasem miasto linearne zyskiwało zwolenników tam, gdzie planista nie musiał liczyć się z prywatną własnością terenów. Dotyczy to zwłaszcza koncepcji powstających w ZSRR w latach 1925-1930. Tamtejsi teoretycy urbanistyki dowodzili wtedy, że zwalczenie głodu mieszkaniowego, nowoczesność rozwiązań, rozumiana jako technicyzacja wszystkich sfer życia, rewolucyjną przebudowę gospodarki, wprowadzenie nowego modelu życia oraz likwidację przeciwieństw między miastem a wsią, zapewni pasujący do wszystkich wymogów pasmowy system osadniczy. Opracowania teoretyczne dość enigmatycznie i demagogicznie odpowiadały na ewentualne wątpliwości. Krytyka tej nauki w zasadzie ówczesnie nie istniała – o takiej odmianie związków między nauką a praktyką też trzeba przypomnieć (Gurjanowa, 1967). Inaczej było na zachodzie Europy. Po niepowodzeniach „planu miasta współczesnego” z 1922 roku czy paryskiego „Plan Voisin” z 1925 roku działalność teoretyczna Międzynarodowych Kongresów Architektury Współczesnej (CIAM) kierowała myśl ku jeszcze bardziej funkcjonalnym miastom niż te, które projektowano do tej pory. Nadzieje spełniało miasto linearne, ale równocześnie, rysowane z rozmachem jako system wielkich pasm trans-europejskich, od początku niosło w sobie element ryzyka nierealizowalności.

Porażki miasta linearnego widać choćby na przykładach planów dla Warszawy. Ani projekt Warszawy Funkcjonalnej Jana Olafa Chmielewskiego i Szymona Syrkusa z 1934 roku (*Źródła*, 1981), ani projekt Warszawskiego Zespołu Miejskiego także Chmielewskiego z 1946 roku (Kotarbiński, 1979), ani koncepcja kształtowania sieci osadniczej w Polsce według zasad koncentracji liniowej z 1968 roku (Chwalibóg, 1974) a także najbardziej znana powojenna polska propozycja miasta linearnego czyli Linearny System Ciągły, obejmujący warszawski Ursynów Oskara Hansena (Hansen, 2004) nie doczekały się realizacji. Stało się tak mimo rutynowego w okresie modernizmu korzystania z wiedzy dostarczanej przez dziedziny inne niż wyłącznie zajmujące się trójwymiarowym kształtowaniem przestrzeni. Bez hydrografii, transportu, uzbrojenia infrastrukturalnego, nauk społecznych nie byłoby możliwe łączenie myślenia o paśmie w skali krajowej ze skalą miejscową. Dzięki temu, we wspomnianym wyżej 1934 roku, pierwszy raz na wielką skalę sformułowany został program organizacji przestrzennej „regionu zurbanizowanego”, w którym modernizowane szlaki transportu stają się osiami

rozwoju, w tym uprzemysłowienia i urbanizacji. Z drugiej strony, próba dekretowania w projektach pasm liniowych zasady bezklasowego, egalitarnego i bezhierarchicznego charakteru formy i społeczeństwa jako intelektualnej dominanty pasma, sytuuje miasto linearne wśród teorii demiurgicznych i jako takie jest w demokracjach kontestowane.

Większe szanse miały te doświadczenia, które rozwój liniowych układów osadniczych ujmowały w sposób dynamiczny. Chodzi tu o „miasto-rakietę” Mikołaja Ładowskiego, czyli konkursowy projekt rozbudowy Moskwy z 1932 roku, oraz „dynapolis” i „dynametropolis” Constantinos A. Doxiadis z 1964 roku. Szansę dla nich upatruje się w tym, że dzisiejsze osadnictwo nie odrzuca linii jako przestrzennego wyznacznika swego układu (Domański, 1999). Nie oznacza to jednak, że wszystko będzie zmierzać do powstawania ciągów zabudowy na długości setek kilometrów. W ogóle może ich nie być, bo „nerw komunikacyjny” oddziaływać będzie w kategoriach ekonomicznych, a w przestrzennych tylko w punktach komunikacyjnych węzłów.

### 9.3. NURT TERAPEUTYCZNY PLANOWANIA MIAST – PARTYCYPACJA SPOŁĘCZNA I URODA MIAST

W latach 1898 i 1902 kolejno wyszły dwie książki Ebenezera Howarda, w których autor obszernie opisał teorię miasta-ogrodu. Zwraca uwagę, że w drugiej z nich, będącej *de facto* zrewidowanym drugim wydaniem pierwszej, na trzynaście rozdziałów tylko trzy dotyczą przestrzeni (Howard, 1989). Pozostałe to rozważania dotyczące sposobów realizacji pomysłu, w tym ekonomii, zarządzania a zwłaszcza spraw socjalnych, na poziomie, jaki można nazwać naukowym. Można postawić tezę, że to w pracy Howarda narodziła się współczesna wersja społecznego udziału w budowie miasta. Autor cytuje wielu autorów i stawia tezy, które zostały udowodnione przez realizację pierwszych angielskich miast-ogrodów, Letchworth (od 1904) i Welwyn (od 1919). Z kolei realizacja tych i następnych miast-ogrodów spowodowała badania dotyczące kształtowania przestrzeni wewnętrznej miast, co zaowocowało w 1909 roku wydaniem książki *Town planing in practice* Raymonda Unwina, mającej w podtytule wyjaśnienie, że jest to wprowadzenie do sztuki projektowania (*designing*) miast i przedmieść, ogrodowych ma się rozumieć. Przedmowę do wydania z 1994 roku napisał Andres Duany, czołowa postać amerykańskiego Nowego Urbanizmu, co chyba świadczy o ponadczasowej wartości dzieła Unwina. Unwin, odwołując się do Christophera Wrena, Camillo Sittego, Josefa Stuebbena, do licznych przykładów, stworzył podstawy współczesnego europejskiego projektowania urbanistycznego. Można zaryzykować twierdzenie, że bez jego prac teoretycznych nie byłoby pracy Kevina Lyncha o obrazie miasta ani teorii elementów kompozycji urbanistycznej Kazimierza Wejcherta, nauczanej w warszawskiej szkole architektury od lat pięćdziesiątych XX wieku.

Przenikanie się prac teoretycznych i praktycznych w obrębie projektowania urbanistycznego i synergiczne tworzenie się nowych wartości jest zresztą jeszcze bardziej fascynujące, a to ze względu na wielość związków możliwych do wskazania. I tak *Planowanie miasta według zasad artystycznych* Sittego było jedną z najczęściej cytowanych teorii w epoce wczesnego postmodernizmu (Collins, 1986). W rezultacie owo artystyczne spojrzenie na miasto zajmuje

poważne miejsce w teoretycznych pracach Ch. Jencksa, A. Rossiego, braci Roberta i Leona Krierów, a także, wśród twórców określających się jako dekonstruktywiści, jak Peter Eisenman, Bernard Tschumi czy Daniel Libeskind. Wracając do 1960 roku można powiedzieć, że Lynch chyba nie mógłby napisać książki *The Image of the City* bez amerykańskich doświadczeń: krajobrazowych prac Francisa Law Olmsteda, City Beautiful Movement i planu Chicago Daniela Burnhama. Z kolei Burnham (jak mówią) trzymał na biurku plan Londynu Ch. Wrena i przed decyzją o przywróceniu Mallowi w Waszyngtonie formy z czasów Pierra Charlesa l'Enfanta odbył podróż studialną do Paryża przebudowanego przez barona Georgesa Haussmanna. W Polsce książka K. Wejcherta *Elementy kompozycji urbanistycznej* z 1974 roku nie byłaby możliwa bez wcześniejszych *Miasteczek polskich jako zagadnienia urbanistycznego* (1947) i realizacji Nowych Tych (od 1950).

Te wzajemne związki, tu tylko zasygnalizowane, wymagają dalszych opracowań, takich choćby jak badania Teresy Zarębskiej (Zarębska, 1981) na temat podbudowy metodycznej planów Warszawy z lat 1915–1925. Ta wybitna autorka prac z historii budowy miast (w tym pionierskich *Początków polskiego piśmiennictwa urbanistycznego* z 1975 roku i *Teorii urbanistyki włoskiej XV i XVI wieku* z 1971 roku) przypomina, że proces planowania zwykle poprzedzała dyskusja tocząca się w fachowych pismach. Dotyczyła ona adaptacji światowych trendów do lokalnych potrzeb, ochrony historycznych wartości miast, higienicznej ich rozbudowy, potrzeb estetycznych. Zarębska przypomina rolę dwóch ważnych podręczników urbanistycznych Ignacego Drexlera i Romana Felińskiego, wydanych we Lwowie w 1916 roku. Przypomina celowo opracowaną metodę wielopiętrowych, jak pisze, działań prowadzących do podejmowania decyzji, które miały zostać zapisane w planie Warszawy z 1916 roku. Były to następujące po sobie sekwencje interdyscyplinarnych prac teoretycznych i szkicowania planu. Zarębska podkreśla, jak ważnym elementem stał się zapis w *Uwagach do szkicu wstępnego planu regulacyjnego Wielkiej Warszawy* o roli „idei twórczej”, będącej metodycznym punktem wyjścia nowego planu. Warto zastanowić się, czy ten krótki zapis nie stał się początkiem wielotomowej *Urbanistyki* T. Tołwińskiego, w 1916 roku, kierownika zespołu autorów „szkicu wstępnego”, dzieła, które do dziś warto czytać.

#### 9.4. NURT HOLISTYCZNY PLANOWANIA MIAST – BUDOWA IDEALNEGO MODELU ROZWOJU

W 1915 roku ukazała się książka Patricka Geddesa *Cities in Evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*. Hellen Meller, najlepsza chyba znawczyni prac Geddesa, uważa książkę za najważniejszą pracę tego, jak powiada, twórcy planowania regionalnego, metod badań socjologicznych i środowiska naturalnego dla potrzeb planowania i metodyki nauczania planistów, opartej na uczestnictwie w praktycznym eksperymencie (Meller, 1990). H. Meller zauważa jednakże pewien eklektyzm w działaniu Geddesa, co skłania do przemyśleń, jeśli chodzi decyzje o poszerzaniu pola zajmowania się miastem. Z drugiej strony, przykład J. Gottmanna i jego książki *Megalopolis* dowodzi, że dziś nie może być inaczej. Również inni autorzy zajmujący się miastem rozproszonym dowodzą konieczności łączenia badań i planów w skali regionu z pracą w skali lokalnej (Calthorpe, 1993; Dutton, 2000; Soja, 2000; Sieverts, 2003).

Myślenie holistyczne staje się dziś bowiem podstawą do tworzenia modelu idealnego miasta XXI wieku albo modelu idealnego rozwoju miasta. Powodem jest to, że za podstawę rozważań przyjmuje się stosunek do z natury holistycznego terminu „rozwój zrównoważony”, przy czym nie ma znaczenia czy w stosunku do otaczającego świata zajmujemy pozycję antropocentryczną, czy ekocentryczną. W perspektywie ekocentrycznej natura jest widziana jako metafora jedności, wzajemnych związków pomiędzy wszystkim co istnieje i moralnego porządku. Wyznawcy tego sposobu myślenia sytuują problemy środowiskowe w świecie antropocentrycznej dominacji, a w związku z tym rozwój zrównoważony wymaga brania pod uwagę interesów każdego z żyjących organizmów. Rozwój zrównoważony jest więc częścią drogi, jaką przebywa natura zmieniając się tak, jak sama chce, przy okazji wyznaczając działaniom ekonomicznym, politycznym i społecznym pola, które nie mogą być przekroczone. Interpretacja taka lokuje ludzkość w naturze, nie poza lub ponad nią, a sam rozwój jest zewnętrznie sterowany. Perspektywa antropocentryczna uważa z kolei za normalne istnienie ludzkiej interwencji w naturze, a jej bogactwo jest nim o tyle, o ile służyć może człowiekowi. Co prawda dziś nie uważa się już, że natura musi mu być podporządkowana w tej służbie, ale nie porzuca się myśli o kreowaniu zmian w naturze (Baker, 1997). Mówiąc krótko, mierzymy dziś do Nowego Planowania, polegającego na tym, że podkreślane są różnice interesów aktorów miejskiej sceny, ale w taki sposób, że w wyniku sumy procesów powstaje całość heterogeniczna. Zadaniem naszym jest więc raczej tworzenie wielu przystających do siebie łańców niż jednego łańca „ponad wszystko”, w dodatku łańca, który pojawiałby się w administracyjnych granicach. Tak, sądzę, może wyglądać planowanie miast w przyszłości (Gzell, 2002). Patrząc z tej perspektywy warto przypomnieć prace, które w Polsce mogą nam w tym pomóc, i które dotycząc rozmaitych zagadnień, opisują to przyszłe miasto. Są to: *Problem suburbanizacji* pod redakcją Piotra Lorensa, *Urban Sprawl. Warsaw Agglomeration – case study* pod redakcją Małgorzaty Gutry-Koryckiej oraz *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta* Ewy Rewers, wszystkie z 2005 roku<sup>135</sup>.

**Nowe Planowanie** pojawia się, kiedy urbanista myśląc o przyszłości miasta pamięta, że podlega ono ciągłemu stawianiu się i przemienianiu wraz ze zmianami otoczenia. Stąd i planowanie miasta powinno być coraz to inne oraz uzupełniane nowymi procedurami, metodami i narzędziami. One również powinny ulegać zmianom, bo to co nazywamy „ciągłością planistyczną” odnosi się do wyników ich stosowania, nie do samego planowania. Tak więc **termin Nowe Planowanie określa te zmiany w urbanistyce, które zmierzają do dywersyfikacji przestrzeni w zgodzie z rosnącym zapotrzebowaniem na owo zróżnicowanie**. Termin ten powstał, aby nadać nazwę temu, co w planowaniu i projektowaniu miast wymaga odnowienia i jest odnawiane. Nowe Planowanie może być odpowiedzią urbanistów na coraz szybciej zachodzące zmiany w otaczającym nas świecie. Tempo zmian tak rośnie, że często tracimy kontrolę nad wydarzeniami. W takim świecie narzędzia utrzymywania łańca przestrzennego, a więc kontroli nad przestrzenią nie mogą być takie same, jak w miastach poprzedniej generacji. Bo zmiany, o jakich mówimy, powodują, że miasta nasze stają się

<sup>135</sup> P. Lorens (red.), *Problem suburbanizacji*, Urbanista, Warszawa, 2005; M. Gutry-Korycka (red.), *Urban Sprawl. Warsaw Agglomeration – case study*, Wyd. Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005; E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków, 2005.

inne. Inność ta dotyczy też różnicujących się fragmentów miasta i staje się kategorią na tyle atrakcyjną, że poszukiwaną. Inność coraz powszechniej jest uznawana za symbol samobudującego się społeczeństwa heterogenicznego i definitywnego końca dekretowanej społecznej homogeniczności.

Czy dla tego społeczeństwa heterogenicznego udało się przechować w dzisiejszym mieście przestrzenie „dobrej jakości”? Odpowiedź brzmi: tak. Mimo bowiem nagłaśniania różnych zmistyfikowanych wartości, wartości trwałe (trwale ważne) są przechowywane. Wiele zawdzięczamy tu uniwersyteckiemu nurtowi twórczości, który w odróżnieniu od nurtu komercyjnego, stawiał wiedzę przed umiejętnościami (nie negując ich potrzeby), refleksję przed wyścigiem o pierwszeństwo (nie negując potrzeby wyprzedzania swojego czasu), syntezę przed analizą (nie negując potrzeby poznawania rzeczywistości) a zdanie korporacji specjalistów przed zdaniem administratorów i finansistów (nie negując wagi organizacji i pieniądza). Należy też założyć, że inność może być głęboko przeżywana, jak np. patriotyzm, i może stać się, w morzu nijakości i bezideowości, pozytywnym wyróżnikiem zachowań a w konsekwencji wyróżnikiem architektonicznej kreacji i urbanistycznego procesu.

Osobnego rozważenia wymaga stopniowanie inności – od po prostu istniejącej do kreowania „inności za wszelką cenę”. Aby się od niej uchronić, potrzebne są narzędzia oceniające działalność architektów i urbanistów. Można powiedzieć, że więcej szans na pożądane przemiany mają miasta łączące ekonomiczne spojrzenie na przyszłość z ochroną przestrzennych wartości (*The Economics ...* 1985). Są to miasta:

- które silniej odróżniają się, w sensie przestrzennym, od innych,
- w których instytucje prywatne i publiczne przystosowują się do zmieniających się warunków działania w przestrzeni,
- w których inwestorzy rozumieją, że dbałość o ład przestrzenny jest w dłuższej perspektywie „polisą ubezpieczeniową” sukcesu,
- w których dbałość o wygląd jest częścią budowania lokalnego patriotyzmu,
- w których inwestycyjne partnerstwo prywatno-publiczne zwiększa nakłady na przebudowę miasta.

Inne systemy proponuje anglosaska szkoła planistyczna<sup>136</sup>. Dzięki tym badaniom można ustalić kryteria ocen „zbudowanego środowiska”.

– Kryterium pierwsze odnosi się do stopnia ostrości oceny. W ocenie architektury i urbanistyki zawsze istnieje margines spojrzenia subiektywnego, jak zawsze, gdy oceniamy dzieła powstałe po równo z inspiracji materialnej i duchowej. Jest to przyzwolenie na oceny mniej ostre lub bardzo ostre – w każdym znaczeniu tego słowa.

– Kryterium drugie odnosi się do stopnia trwałości oceny. Można powiedzieć, że skoro miasto zmienia się i rozmaite jego elementy zyskują lub tracą znaczenie, kształty, kondycję itd., to ich ocena powinna być zmienna w czasie. Jest to przyzwolenie na ocenę rzeczy w relacji do innej rzeczy, ocenę porównującą i mówiącą tym samym, jaką omawiana rzecz mogłaby być w przyszłości, a więc ocenę również antycypującą i stymulującą.

---

<sup>136</sup>Np. działalność londyńskiej Bartlett School of Architecture and Planning, która organizowała od 1979 roku letnie szkoły badające „produkowanie środowiska zbudowanego”.



– Kryterium trzecie odnosi się do stopnia przydatności oceny, co wynika z natury ocenianego przedmiotu – miasto, architektura i urbanistyka, to synergiczny związek teoretyczno-praktyczny, wymagający działań racjonalnych. Ocena miasta, będąc jedną z części procesu jego budowy, też musi być przydatna, a więc racjonalna.

Analizując sprawy zmian i inności powstającego nowego miasta, nie możemy zapomnieć o dokonaniach historii budowy miast (zwłaszcza wtedy, gdy badania łączone były z problemami ochrony krajobrazu), bez której ocena tego, co można zmienić, a co powinno zostać w kształcie istniejącym, nie byłaby możliwa. Ale historia to jedno, a tymczasem zmiany idą tak szybko, że dziś mówi się o nadchodzącej w najbliższej przyszłości przebudowie rozproszonych przedmieść. Wynika to głównie z niskiej jakości ich zabudowy oraz wzrostu cen obszarów położonych bliżej dawnych centrów miejskich. Z badań amerykańskich wynika, że będzie to około 50% zabudowy powstałej w okolicach roku 2000<sup>137</sup>. Musimy być przygotowani na opracowanie zasad polskiego (europejskiego) systemu *Transport Oriented Development* i na polski *Smart Growth*. Musimy być przygotowani na opanowanie polskiego *The Edge City*, choćby przez opracowanie odpowiedniej ustawy metropolitalnej, która od lat jest obiecywana (chodzi o system zarządzania przekształcanych w niby-miasto terenów poza miejskimi granicami), lub nowej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym. Chodzi tu także o wyrównanie poziomu intensywności badania rozproszonych przedmieść w stosunku do śródmieść. Bez tego nie uzyskamy danych, bez których prognozowanie jest tylko futurologiczną zabawą. Doświadczamy tego już dziś, nie mogąc ustalić liczby mieszkańców Warszawy dla potrzeb studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego<sup>138</sup>.

Przebudowa przedmieść wynikać też będzie z poszukiwania modelu bliższego ideałom rozwoju zrównoważonego, w tym nadawania wysokiej rangi przestrzeniom publicznym oraz tworzenia tzw. miast społeczności kreatywnych, czyli miast, dla których znakiem identyfikacyjnym jest 3T: Technologia, Talent, Tolerancja (Florida, 2004). To też jest cel przyszłej urbanistyki. Czy jesteśmy gotowi do podjęcia wymienionych zdań? Przegląd około stu prac doktorskich w specjalności urbanistyka, wykonanych na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej w latach 1982–2011 wskazuje, że tylko około 10% odnosi się bardziej bezpośrednio do problemu rozpraszania się miast. To nie jest dużo, zważywszy na fakt, że to właśnie wśród nowych doktorów poszukiwać trzeba naukowców, którzy będą musieli rozwijać projekt Nowego Planowania.

## 9.5. PRZESŁANKI POWSTAWANIA NURTÓW PLANISTYCZNYCH W XXI WIEKU

Jak pamiętamy, w latach 80. XX wieku (czyli w czasie polskiej rewolucji politycznej i społecznej), świat był już po rewolucji postmodernistycznej, ale dopiero miał wkroczyć w fazę dziejów nazwaną przez Francisa Fukuyamę „końcem historii”, co się zresztą w odniesieniu do miasta nie stało – w potocznym znaczeniu użytych słów (Fukuyama, 1996). To znaczy miasto

<sup>137</sup> [www.citymayors.com/development/built\\_environment\\_usa.html](http://www.citymayors.com/development/built_environment_usa.html)

<sup>138</sup> Takim zagadnieniom była poświęcona międzynarodowa konferencja naukowa „A Suburban World? Global Decentralization and the New Metropolis” w Reston, VA, USA, w dniach 6–8. IV.2008.

jako takie istnieje, lecz widzimy, że nie jest to takie samo miasto jak przed ćwierćwieczem. Rewolucja liberalna, główna i ogólnoswiatowa sprawczyni zmian ekonomicznych i społecznych, być może właśnie w strukturze i przestrzeni miasta dokonała najbardziej widocznych zmian. Można je scharakteryzować jednym zdaniem: zadowolenie płynące z posiadania, ozdabiane hasłami podnoszącymi konieczność przestrzegania „naturalnych” bądź „konstytucyjnych” wolności, przeważyło nad zadowoleniem płynącym z bycia, a zwłaszcza bycia razem w formie społeczeństwa obywatelskiego – jak na razie. Przykładem może być kuriozalna sytuacja w Polsce, gdzie ograniczanie kontroli nad rabunkowym wykorzystywaniem przestrzeni nazywa się „likwidacją barier inwestycyjnych”. Zapomina się o klasycznej pracy o demokracji Lorda Bryce’a, który zapewnia obywatelom wolność od kontroli nad ich poczynaniami, ale tylko w dziedzinach nie mających wpływu na pomyślność wspólnoty (Bryce, 1931). Jakość zagospodarowania przestrzeni miejskiej z pewnością wpływa na tę pomyślność a tym samym musi należeć do spraw wymagających uzgodnionych ograniczeń, choćby w sferze dysponowania własnością terenu. Takie opisanie tła jest konieczne, aby zbyt długo nie tłumaczyć genezy tego, czego doświadcza dziś miasto, to jest rozpraszania się.

Rozproszenie to stan miasta, z jakim mamy dziś do czynienia. Pochodnymi tego fenomenu są: nowa geografia miast, co można też nazywać nową centralnością, i metropolizacja przestrzeni w nowej formie. Warto tu od razu powiedzieć, że definicje wymienionych zjawisk nie są ostatecznie sformułowane. W Polsce najpełniejszą próbę podjęto w 2006 roku w Komitecie Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN (*Metropolie...*, 2006), ale co do zasad i jakości wyników definiowania nie osiągnięto pełnej zgody wśród uczestników prac (Gzell, 2006). Głównie brakowało próby definicji nowego miasta, powstającego na skutek rozpraszania się miasta tradycyjnego.

Można je nazwać po prostu miastem rozproszonym, amorficznym, ale lepiej by było, gdyby definicja uwzględniała także drugą cechę nowego miasta, jaką jest jego fizyczna i niematerialna sieciowość, stojąca w pewnym sensie w opozycji do opisującej amorfie nazwy „miasto rozproszone”. Unikniemy dzięki temu podejrzenia o kontestację nowego miasta, kontestację dziś o tyle mało sensowną, że miasto takie po prostu istnieje a my w nim żyjemy. Mówiąc o nowym „mieście-sieci” trzeba też zastanowić się, czy dotychczasowe elementy sieci osadniczej nie noszą jego cech, więcej, czy któryś z nich nim nie jest. Mamy bowiem do dyspozycji szereg znaczących nazw: miasto, aglomeracja, konurbacja, metropolia, obszar zurbanizowany itd. W zbiorze nazw procesów mamy z kolei takie określenia jak: urbanizacja, metropolizacja, dezurbanizacja, reurbanizacja itd. Kiedy im się przyjrzymy, dochodzimy do wniosku, że wykorzystując je można opisać nowe miasto jako obszar metropolitalny, na którym zachodzą procesy urbanizacyjne dokonujące się w formach powodujących fizyczne rozpraszanie się miasta. Można by powiedzieć, że nowe miasto to po prostu dawna aglomeracja lub konurbacja, ale nowe miasto to również obszary zurbanizowane rozrastające się między dawnymi miastami, zdefiniowane jako obszary, na których zachodzą procesy urbanizacyjne prowadzące do amorfii przestrzeni, co pozwala na używanie (wymaga używania) nowej nazwy. Ponadto, nowa nazwa obejmuje te przypadki, w których powiązania funkcjonalne na rozpatrywanym obszarze przekraczają określony poziom intensywności (jaki, to rzecz odrębna), co wynika ze stopnia zintensyfikowania tkanki miejskiej, alokacji miejsc pracy, dostępności i znaczenia usług, powiązań elektronicznych, zróżnicowania społecznego,

stosowania premii lokalizacyjnej itd. Metodycznie rzecz biorąc można powiedzieć, że każdy z podzbiorów zbioru „miasto” może być (stać się) lub nie być (nie stać się) miastem-siecią.

Powszechność występowania fenomenu rozpraszania się miast uzasadnia nadanie mu rangi najważniejszego problemu, z jakim spotyka się dziś urbanistyka, stąd ogromna ilość publikacji i rozwój dyskusji na ten temat. Biorą w niej udział wszystkie potencjalnie zainteresowane strony, nikt nie pozostaje na uboczu. Wymienić tu można zarówno uczestników międzynarodowych programów badawczych<sup>139</sup> i autorów dokumentów organizacji światowych<sup>140</sup> i europejskich<sup>141</sup>, jak i twórców architektury produkujących wydawnictwa – manifesty (*Meta City*, 2005) i twórców aktualnie najważniejszych wystaw architektonicznych, Architektonicznych Biennale w Wenecji w 2006 roku (Burdett, 2007) i w 2008 roku (Betsky, 2000). W Polsce powstało na ten temat przynajmniej kilka poważnych prac zbiorowych<sup>142</sup>.

**Forma nowego, rozpraszającego się miasta powinna być głównym celem wszelkich opracowań urbanistycznych**, bo rzeczywiście wymaga zastanowienia (problem jego społeczności pozostawiamy badaniom socjologicznym). Rozpraszanie się miast<sup>143</sup> określa się czasem, eufemistycznie, jako suburbanizację. Ta techniczna nazwa, sugerująca, że mamy do czynienia jedynie z budową pewnej ilości domów pod miastem (czyli poza miastem), nie oddaje istoty problemu: to nie jest budowa nowych osiedli pod lub poza miastem, to jest przenoszenie miasta w inne miejsce przez osoby, które chcą to robić dla własnej korzyści, bo zapewnia im tę wolność dominacja liberalnej doktryny w gospodarce (Sieverts, 2003). W wyniku tych działań zanika obraz miasta tradycyjnego, który uważamy ciągle za rodzaj znaku identyfikacyjnego, za przestrzenną ekspresję miejskiej tożsamości. Obraz miasta zależy w największym stopniu od jakości przestrzeni miejskich, w których lokowane są dzieła architektury i w których tworzy się przestrzenne związki pomiędzy nimi, czyli od tego, co od lat nazywamy kompozycją urbanistyczną, tworzącą ład przestrzenny. Wiemy nie od dziś, że ów ład przestrzenny rodzi się najpewniej jako wynik realizacji wielkich miejskich zespołów. Niestety, wprowadzenie w czyn dość prostych reguł tworzących ład przestrzenny w miastach napotyka przeszkody. Jedną z nich jest to, że zamiast zajmować się stymulacją rozwoju miast, staramy się jedynie rekompensować skutki ich samoistnego (organicznego) wzrostu. W re-

<sup>139</sup> Chris Couch, Lila Leontidou and Gerhard Petschel-Held (red.), *Urban Sprawl in Europe. Landscapes, Land-Use Change & Policy*, Blackwell Publishing, 2007 – podsumowanie projektu wykonanego w ramach V Ramowego Programu Badawczego UE, książka zawiera bogatą bibliografię tematu.

<sup>140</sup> *Sharing responsibility for our region: Redefining the public interest for territorial development*, UNECE, Council of Europe, 2006 (referaty wprowadzające: “The city as a living environment and driving force for development” i “How can polycentricity of territorial development improve functional integration?”). Do roku 2006 Komisja Europejska ONZ opracowała 10 pozycji dotyczących miast regionu, którym się zajmuje.

<sup>141</sup> *Agenda Terytorialna UE. W kierunku bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej Europy różnicowanych regionów* (tzw. Deklaracja Lipska 2007), „Urbanista” 8/2007, wcześniej: *European Spatial Development Perspective. Toward Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU*, Potsdam, 1999, także: propozycje legislacyjne Komisji Europejskiej dotyczące reformy polityki spójności na lata 2007–2013 oraz wydawnictwa European Spatial Planning Observation Network (ESPON).

<sup>142</sup> I. Jażdżewska (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2005; P. Lorens (red.), *Problem suburbanizacji*, Urbanista, Warszawa, 2005; M. Gutry-Korycka (red.), *Urban Sprawl. Warsaw Agglomeration – case study*, Wyd. Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005; S. Kozłowski (red.), *Żywiolowe rozprzestrzenianie się miast. Narastający problem aglomeracji miejskich w Polsce*, KUL, Komitet Człowiek i Środowisko PAN, Białystok – Lublin – Warszawa, 2006.

<sup>143</sup> W polskiej literaturze używana jest zamiennie angielska nazwa *urban sprawl*.

zultacie otwieranie nowych terenów pod inwestycje staje się coraz bardziej przypadkowe i jest zjawiskiem równoległym do coraz dalszego odchodzenia urbanistyki od kreacji form w przestrzeni na rzecz kreacji procedur planistycznych, w których zresztą jest coraz mniej miejsca dla urbanisty projektanta-twórcy. Rozpoczęło się to wtedy, gdy planowanie miasta zaczęło być m.in. dbałością o wspólny interes ogółu mieszkańców miasta, przewidywaniem wpływu osób prywatnych i ich grup na stan przestrzeni, tworzeniem dostępnej powszechnie bazy informacji dla decyzji podejmowanych przez wszystkie osoby działające w przestrzeni, ochroną potrzeb najsłabszych członków społeczności, aktem politycznym, i jeszcze wieloma innymi rzeczami. Dziś przekonujemy się, że ta demokratyzacja decydowania o przyszłości miasta powoduje trudności w tworzeniu spójnych, trójwymiarowych projektów harmonijnego zagospodarowania przestrzeni. W przestrzeni miasta dominuje chaos i przyzwolenie raczej na wzrost ilościowy niż jakościowy rozwój, co z reguły prowadzi do zmian ponad możliwości obszarów, których dotyczą. Z reguły nie uwzględnia się warunków, pod jakimi możemy zbudować przestrzeń zagospodarowaną zarówno logicznie jak i pięknie, mimo że są znane i dość proste:

- Ustanowienie/wzmocnienie samorządności w jednorodnych morfologicznie jednostkach, o granicach akceptowanych przez zamieszkujące je społeczności, co realizuje się przez powstanie policentrycznego układu miasta.

- Współpraca z naturą, czyli godzenie rozwoju miasta z zachowaniem i przywracaniem wartości środowiska i z oszczędnym użytkowaniem energii. Można powiedzieć, że rozwój miasta powinien podlegać zasadom zrównoważonego rozwoju m.in. w kategoriach przestrzennych, poprzez dążenie do czytelności struktury miasta (ciągłość terenów zurbanizowanych miasta zwarteo i ciągłość stref terenów otwartych) oraz ład przestrzenny w skali lokalnej.

- Takie wykorzystanie istniejących zasobów (majątku miasta), aby zapewnić mieszkańcom równe szanse we wszystkim, co dotyczy ich życia, przy ich udziale i za ich przyzwoleniem (zgodnie z zasadą kontrolowanego uwzględniania mechanizmów rynkowych).

Wymienione warunki realizować można przez szereg działań, nazwanych osiągnięciem celów różnych szczebli (strategicznych, operacyjnych, częściowych) i które równie łatwo dziś się definiuje, choć jak powiedziano, gorzej jest z ich implementacją. Trzeba jeszcze dodać, że wymienione wyżej problemy występują nie tylko w miastach największych ale i w miastach średnich i małych.

Brak uwzględniania wymienionych warunków powoduje, że **powszechnie zauważalnym faktem staje się komercjalizacja przestrzeni nowego miasta**. Ale warto na przykład sprawdzić, czy należy przeciwstawiać komercjalizacji przestrzeni choćby kompozycję urbanistyczną? Taka opinia o ich wykluczaniu się istnieje i ma wskazywać na „niedzisiejszą” tęsknotę urbanisty za urbanistyczną utopią, w której pieniądze i piękno nie byłyby od siebie uzależnione. Powiada się, że urbanistyka preferuje sytuację, w której strumień pieniędzy z niesprecyzowanego źródła pomagał będzie w tworzeniu pięknych krajobrazów dla samej miłości do urody otaczającego nas świata. Tak nie jest. Każdy urbanista wie (choćby z wykładanej na uczelniach) historii urbanistyki, że teoria „wartości rzeczy pięknej”, teoria *economics of amenity* obowiązuje od dawna – trzeba tylko to zrozumieć. Dziś też urbanistyka powiada, że nie ma kontrydktoryjności pomiędzy tym, co komercyjne a tym, co zakomponowane, albo inaczej: kontrydktoryjność ta może nie występować i nie powinna.

Komercja w skrajnej formie oznacza, że wszystko może być na sprzedaż, czyli może nastąpić całkowita prywatyzacja przestrzeni. Biorąc pod uwagę fakt, że przestrzeń jest dobrem jednostkowym i powszechnie używanym, musi ona mieć status dobra publicznego, to znaczy charakteryzować się brakiem konkurencji i brakiem wykluczalności z konsumpcji. Obowiązek dostarczania tak rozumianej przestrzeni, na poziomie społecznie akceptowalnym, prawo nakłada na władze publiczne, z czego wynika obowiązek planowania rozwoju, wykonywania planów, udzielania pozwoleń na budowę itp., żeby pozostać w kręgu spraw *stricte* przestrzennych. Władza musi też pamiętać, że czym innym niż interes publiczny jest interes grupowy, przy realizacji którego mamy do czynienia z odbieraniem innym uczestnikom niż członkowie grupy prawa do użytkowania przestrzeni. Są to podstawy przestrzegania porządku prawnego, który pilnuje reglamentacji dóbr społecznie ważnych. To także są sprawy w kręgu zainteresowań współczesnej urbanistyki, choć widzimy, że „trudności w definiowaniu treści interesu publicznego i uzgadnianiu poglądów na jego istotę są źródłem kryzysu w gospodarowaniu polską przestrzenią w stopniu równym lub niewiele mniejszym niż partykularyzm indywidualnych i grupowych podmiotów prywatnych”<sup>144</sup>.

W odpowiedzi na ów kryzys **powszechnie zauważalnym procesem powinno stać się tworzenie ładu przestrzennego**, a próby osiągania sukcesu (zwłaszcza w dziedzinie prawa, a szczególnie w zakresie regulacji zagadnień własności terenów) powinny być ponawiane bez względu na wspomniane wyżej trudności<sup>145</sup>. Chodzi tu o postawienie na poczesnym miejscu wartości porządnego projektowania, w domyśle – opartego o zasady kompozycji urbanistycznej i racjonalność wykorzystania przestrzeni<sup>146</sup>. Na uwagę zasługuje tworzenie *iunctim*: kształt przestrzeni – wartość ekonomiczna przestrzeni – równoważenie rozwoju, w aspekcie posiadania przez przestrzeń statusu dobra publicznego. Związek ten to jedna z głównych cech dzisiejszej urbanistyki – nie zawsze jednak realizowany (*The Politics ...* 1997).

Jednakże tworząc nowy system polityki przestrzennej oraz tworząc narzędzia do pracy w rozproszonym mieście, warto nie tylko posługiwać się przykładami rozwiązań z poszczególnych krajów Unii Europejskiej (Krier L., 2001, Krier R., 2002) i z USA (*Charter ...*, 1993; Calthorpe, 1993; Dutton, 2000), ale również analizować powody powstawania przepisów i rezultaty ich działania. Taka kompleksowa analiza dokonana choćby dla jednego kraju (Wielkiej Brytanii) pokazuje, że komercjalizacja przestrzeni to coś więcej niż tylko zawłaszczanie terenów zieleni miejskiej czy masowa budowa supermarketów. To działanie na poziomie kraju, uzależnione od decyzji autentycznie politycznych, wynikających z przyjętej filozofii sprawowania władzy, w tym stosunku do problemu dobra publicznego, wprost przenoszące się na jakość przestrze-

<sup>144</sup> „Jaka przestrzeń, jakie miasta, jakie wsie, czyje i dla kogo?”, Tezy Rady TUP dla przeprowadzenia środowiskowych debat, marzec 2007 roku, autorzy: Stanisław Furman, Mieczysław Kochanowski, Janusz Korzeń.

<sup>145</sup> W 2007 roku próba taka została podjęta przez zespół w składzie Jacek Bobiński, Sławomir Gzell, Tadeusz Markowski, Tomasz Ossowicz, pracujący na zlecenie Ministerstwa Budownictwa. W jej wyniku powstać miała koncepcja systemu polityki przestrzennej. Celem jej było, obok utrzymania i podwyższania poziomu ładu przestrzennego (we wszystkich skalach), zapewnienie warunków przestrzennych trwałego rozwoju gospodarczego i przestrzennego kraju przy zachowaniu walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz podnoszenia jakości życia obywateli.

<sup>146</sup> Wymienić tu trzeba „warszawską szkołę urbanistyki” prof. Kazimierza Wejcherta i prof. Hanny Adamczewskiej-Wejchert, kontynuowaną przez profesorów Jana M. Chmielewskiego, Andrzeja Gawlikowskiego, Sławomira Gzella, Zdzisława Hryniaka i Wandę Śliwińską-Ładzińską.

ni i umożliwiające lub uniemożliwiające jej komponowanie. Związki te są opisane w szeregu publikacji i warto je analizować (Hall, 1992; Taylor, 1998; Ward, 2002).

Niestety, kiedy nastąpiła komercjalizacja przestrzeni, urbanistyka jako nauka, która w przeszłości służyła raczej tworzeniu dekretów niż negocjowaniu warunków zagospodarowania przestrzeni miast, z jednej strony, nie znalazła dostatecznie dużo argumentów za koniecznością utrzymywania publicznej kontroli nad procesami wzrostu miast, a z drugiej strony, jako potencjalny zwolennik takiej kontroli, była systematycznie degradowana, razem ze wszystkim, co w innych sferach życia publicznego zapowiadałoby jakąkolwiek kontrolę nad inwestowaniem w rozpraszanie miast<sup>147</sup>. Być może powodem jest to, że brakuje polskich poważnych urbanistycznych opracowań prognostycznych, pokazujących choćby przestrzenne skutki zmian postaci miasta. Tu nauka nasza nie ma osiągnięć takich jak inne kraje (Geyter, 2002; Ingersoll, 2006). W zasadzie poza referatami konferencyjnymi wymienić można tylko dwie książki zajmujące się krajobrazami powstającymi poza tradycyjnym miastem (Nyka, 2006; Lorens, 2007). Z pierwszej wynika, że w przyszłości miejskie formy będą bardziej zmienne, modyfikowane siłami różnych wpływów, oparte na idei drogi i aktywne wobec użytkownika. Z drugiej, że tzw. tematyzacja przestrzeni miejskiej, fenomen traktowany do tej pory z pewnym lekceważeniem, może stać się podstawowym sposobem budowania przestrzeni publicznych. Ale, jak powiedziano, dyskusja na ten temat w naszej urbanistyce w zasadzie nie istnieje, a co gorsza brakuje języka takiej dyskusji. Brakuje słownika, który pomógłby na bieżąco zapisywać doświadczenia, dzięki czemu bralibyśmy udział w dyskusji światowej, tworzącej nowy paradygmat urbanistyki albo zmiany w paradygmacie urbanistycznych badań naukowych<sup>148</sup>. Nie można tu dopuścić, aby w kontaktach ze światem dominował język prowadzący do powtórnego zerwania związków pomiędzy twórcą a użytkownikiem architektury. Nie może tu być mowy o tym, że w ten sposób wprowadza się z powrotem architekturę do świata sztuki ze świata zgrzebnego budownictwa. Brak czytelności przekazu i skupianie się na problemach pozornych sposób ten kompromitują, ale wreszcie należy to zrozumieć. Potrzebny jest język, jaki z jednej strony prezentował Bruno Zevi w *Linguaggi dell'architettura contemporanea* albo Rem Koolhaas w *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan* lub język, o jakim mówił Christopher Norris we wstępie do *Dekonstrukcji przeciw postmodernizmowi*<sup>149</sup>.

---

<sup>147</sup> I tak nie ma śladu urbanistyki w polskiej Radzie Nauki, w komisjach Rady Nauki, w Komisjach Badań na Rzecz Rozwoju Gospodarki i Rozwoju Nauki, w ministerialnych zespołach specjalistycznych i interdyscyplinarnych (w tym zajmujących się kontaktami z UE). W Polskiej Akademii Nauk jest tylko dwóch architektów, Komitet Architektury i Urbanistyki ma wieczne kłopoty z wydawaniem swojego kwartalnika. W zestawie dyscyplin, w jakich można dostawać granty Narodowego Centrum Nauki nie pojawiła się urbanistyka i architektura. Programy ramowe (granty UE) – propozycje dotyczące urbanistyki trzeba „na siłę” dostosowywać do tzw. kierunków preferowanych. W Komisji Akredytacyjnej MNiSW nie ma ani architekta, ani urbanisty. W Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju nie ma żadnego departamentu mającego w nazwie „urbanistyka”. Urząd miasta stołecznego Warszawy także się jej pozbył.

<sup>148</sup> Patrz konferencja Europejskiego Stowarzyszenia Edukacji Architektonicznej EAAE, która odbyła się 25-28 czerwca 2008 w Kopenhadze.

<sup>149</sup> B. Zevi, *Linguaggi dell'architettura contemporanea*, Etaslibri, 1993; R. Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, The Monacelli Press, NY, 1994; Ch. Norris, *Dekonstrukcja przeciw postmodernizmowi*, Universitas, Kraków, 2001.

## 9.6. NARZĘDZIA BUDOWY NURTÓW PLANISTYCZNYCH W XXI WIEKU

Strategie tworzenia ładu przestrzennego w mieście są w zasadzie znane. Potwierdza tę opinię lista powszechnie akceptowanych wyznaczników ładu przestrzennego:

- spójność przestrzennej struktury osadniczej kraju z europejską strukturą osadniczą i terytorialne równoważenie rozwoju przy zachowaniu różnorodności regionalnej i lokalnej w przestrzeni;
- policentryczność struktury osadniczej, przy spójności struktur osadniczych sąsiadujących ze sobą jednostek administracyjnych oraz łatwej dostępności transportowej obszarów zabudowanych i obiektów infrastruktury społecznej, w tym w zakresie transportu publicznego;
- zwartość struktury przestrzennej miejskich i wiejskich jednostek osadniczych, przy zachowaniu w strukturach osadniczych równowagi między terenami zabudowanymi i terenami otwartymi, w tym terenami zieleni; zwartość struktur to po prostu kształtowanie zabudowy i zagospodarowania przestrzennego w formie spójnych, całościowych i kompletnych zespołów urbanistycznych, w tym odpowiedniość wyposażenia obszarów zabudowanych do ich przeznaczenia; wreszcie:
- wysoka jakość architektury, cokolwiek by to nie oznaczało.

Przytoczona lista potwierdza, że słusznie robimy pracując w dwóch kierunkach. Jednym z nich jest **dążenie do umocnienia lub stworzenia policentrycznej sieci osadniczej, drugim promowanie projektowania urbanistycznego**, przy czym strategie będące wynikiem wspomnianych prac w pewnym momencie łączą się.

Generalnie, strategie te można podzielić na mające swe korzenie wewnątrz miasta i przychodzące z zewnątrz. Pierwsze są pomyślane jako przewodnik przez proces tworzenia katalizatorów, reaktywujących pozytywne wydarzenia w tkance miejskiej. Stąd dla ich tworzenia niezbędne jest zrozumienie miejskiego kontekstu, ludzi, obrazów, tradycji, funkcji itd., aby podkreślając wszystkie cechy dodatnie miasta, podnosić jego siłę. Konieczność analizy przestrzeni miejskiej jest tu oczywista. Druga grupa strategii wiąże się z kształtowaniem struktury miejskiej oraz miejscem miasta w większych strukturach osadniczych. Stąd konieczne są analizy tzw. ziarna miejskiego, zwłaszcza wtedy, gdy mamy do czynienia z miastem, jak podejrzewamy, o wynaturzonych proporcjach pomiędzy elementami, które je tworzą. Dla wyjaśnienia – te wynaturzone proporcje pojawiają się wtedy, gdy giną w mieście pieszne połączenia, gdy pojawiają się osiedla pozbawione transportu publicznego, gdy zaczynają rosnąć obszary monofunkcyjne, gdy peryferie stają się centrum i odwrotnie, i gdy zanika możliwość (umiejętność) kierowania tymi procesami. Strategie nasze powinny wtedy pomagać w znalezieniu odpowiedzi na pytania, m.in., jak wykorzystać nowe, organicznie rodzące się punkty centralne i jak chronić dotychczasowe takie punkty, jak konsolidować istniejącą strukturę miasta i jak łączyć z nią nowe struktury, jaką rolę pełnić mają miejskie, podmiejskie i pozamiejskie przestrzenie otwarte i jak, i do jakiego stopnia chronić je przed zabudową, jak kształtować krawędzie obszarów zabudowanych i granice pomiędzy nimi, jak stymulować zjawiska pozytywne choćby przez układy sieci infrastruktury? Nie bez znaczenia jest także takie formowanie korytarzy komunikacyjnych, aby miały ludzki wymiar. Jest widoczne, że strategie te zmierzają do stworzenia miasta policentrycznego, którego każdy element może być kształtowany przy pomocy strategii z grupy pierwszej.

**Nie można tu zapomnieć o tzw. urbanistyce operacyjnej.** W przygotowaniu jej teoretycznych podstaw niemałe zasługi ma wrocławski Wydział Architektury<sup>150</sup>. Można powiedzieć, że urbanistyka operacyjna jest tworzeniem i wykorzystywaniem dwóch systemów zależności: a) między polityką przestrzenną miasta a polityką gospodarczą i społeczną, b) między elementami każdej z polityk. Urbanistyka operacyjna, opierając się na definicjach struktury miejskiej, tworzy m.in. modele ustalania lokalizacji dla różnych przedsięwzięć w mieście. Istotą jej jest scalona odpowiedź na trzy pytania, podstawowe dla wdrożenia celów lokalnej polityki przestrzennej: kiedy?, co?, gdzie? Służą one do określenia celów rozwoju i konstruowanie planu działania, w którym zamierzoną cechą procesów ma być ich elastyczność, a stałym parametrem jest ograniczona wielkość środków oraz opór przy rezygnacji z realizacji niektórych celów. Tak rozumiana urbanistyka jest narzędziem działania strategicznego, dobrze przystosowanym do obecnych trendów w realizacji urbanistycznej. Bierze się to stąd, że stosowane w niej modele symulacyjne, a zwłaszcza komórkowe (*cellular automata*), będące odmianą modeli mikrosymulacyjnych, możliwe do stosowania dzięki rozwojowi systemów informacji GIS i szybkim komputerom z dużą pamięcią, w znacznym stopniu przyczyniają się do neutralizacji coraz liczniejszych fal konfliktów interesów występujących w przestrzeni miasta. Podobnie jest, gdy używamy modeli optymalizacyjnych lub symulacyjno-decyzyjnych.

**Działanie strategiczne nie jest możliwe bez wypracowania zasad nowoczesnego zarządzania rozwojem miast.** Jest ono dziś poważną gałęzią urbanistyki. Wydaje się, że w Polsce największy wpływ na ten kierunek badań miało opublikowanie w latach 60. książek A. Loescha, A. Ginsberta i W. Isarda.<sup>151</sup> Oczywiście znaleźmy inne prace, literatura dotycząca pozaprzestrzennych aspektów rozwoju miasta jest wyjątkowo obfita. Z polskich autorów trzeba wymienić Jerzego Regulskiego<sup>152</sup>, Ryszarda Domańskiego<sup>153</sup>, także działalność wydawnictwa KPZK pod kierunkiem Tadeusza Markowskiego, Instytutu Spraw Publicznych UJ pod kierunkiem Grażyny Prawelskiej-Skrzypek, oraz innych osób<sup>154</sup>. Wymienione prace tworzą paradygmat zarządzania przestrzenią miasta oparty o sterowanie procesami, upodmiotowienie obywateli, konkurowanie o świadczenie usług, kierowanie się poczuciem misji a nie tylko przepisami, finansowanie wyników działań a nie samych działań, przedsiębiorczość, decentralizację decyzji i odpowiedzialności, mechanizmy rynkowe, marketing terytorialny. Interesującym kierunkiem badań jest też patrzeć na wymienione zagadnienia z punktu widzenia umiejętności rozwiązywanie konfliktów przestrzennych<sup>155</sup>.

W działaniu strategicznym nie bez znaczenia jest problem elektronicznych technologii informacyjnych i komunikacyjnych ICT, tak bardzo rzutujących na przemiany miasta. Niestety,

<sup>150</sup> Wymienić należy m.in. profesorów Tadeusza Zipsera i Tomasza Ossowicza.

<sup>151</sup> A. Loesch, *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*, PWE, Warszawa 1961, A. Ginsbert-Gebert, *Zarys polityki komunalnej*, Arkady, Warszawa 1965; W. Isard, *Metody analizy regionalnej. Wprowadzenie do nauki o regionach*, PWN, Warszawa 1965.

<sup>152</sup> J. Regulski, *System sterowania miastem. Problemy i koncepcje*, PWN, Warszawa, 1976; J. Regulski (red.), *Planowanie przestrzenne*, PWE, Warszawa, 1985, J. Regulski *Planowanie miast*, PWE, Warszawa, 1986.

<sup>153</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna*, PWN, 1990 (i następne wydania).

<sup>154</sup> A. Noworól, *Instrumenty zarządzania rozwojem miasta*, IGPIK o/Kraków, Kraków, 1998; A. Noworól, *Planowanie rozwoju terytorialnego w skali regionalnej i lokalnej*, Wyd. UJ, Kraków, 2007, W. Pęski, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa, 1999.

<sup>155</sup> Z. Kamiński, *Pojęcie konfliktu w planowaniu przestrzennym*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2002.



w Polsce nie jest z tym najlepiej. Kilka prac doktorskich i habilitacyjnych, książka Michała Ostrowickiego<sup>156</sup>, dwie jednostki akademickie zajmujące się głębiej ICT, ale w zakresie architektury<sup>157</sup>, to nie jest potencjał dorównujący ośrodkom zajmującym się sieciami metodycznie i z wytyczonym celem badań. Kiedy więc William Mitchell pisał za Marshalllem McLuhanem, że miasto już nie istnieje, jeśli nie liczyć kulturowego „ducha miasta” dla turystów, i udowadnia to swoją książką o e-mieście, to nie mamy argumentów mogących kontrować jego poglądy<sup>158</sup>.

Nie fetyszyzując roli ICT trzeba powiedzieć, że bez pracy nad nimi i z nimi, urbanistyka nie będzie współczesna. Więcej, z odwagą trzeba przyznać, że braki nasze są tu większe niż wydaje się na pierwszy rzut oka, również w tworzeniu form przestrzennych. Piotr Średniawa pisał, że w nocy w komputerach, „poza naszą kontrolą ... wznoszone są całe miasta, metropolie, pałace, imperia elektronicznej ułudy”.<sup>159</sup> Tak powstaje w pozostawionym na noc, pracującym komputerze, większość skomplikowanych renderingów, ale czy tylko one, czy też coś więcej, co komputer sam ocenia jako dzieło niedoskonałe i sam podejmuje decyzję o jego skasowaniu? Niestety, tych dzieł przejściowych, wynikających z przekształcania zadanych parametrów możemy nie zobaczyć, bo „elektroniczni myśliciele nie są wcale chętni do dzielenia się swoją wielkością z miernotą ludzkich umysłów”. Tymczasem niektóre z „dzieł przejściowych” mogą być genialne. Dzieł takich poszukują dziś liczni twórcy (Gordon Pask, Cedric Price, Nicholas Negroponte, Marcos Novak, Stephan Perelli, Lars Spuybroek, Greg Lynn i in.), wiążąc świat realny z wirtualnym.

## 9.7. PLANOWANIE MIASTA A POLINAUKA – DEFINICJA I DOKTRYNA

Poglądy wymienione w poprzednich rozdziałach są dziś podstawą dyskursu o mieście i jego przyszłości. Strony dyskursu w jednym się zgadzają. Bez względu na to, jak pojmujemy uwarunkowania rozwoju, to konstruowanie strategii, polityk i planów rozwoju nie może pozostawać wyłącznie w rękach tzw. wąskich specjalistów, a zwłaszcza nie mają oni wyłącznego prawa do przemawiania w imieniu społeczności z tym że, z drugiej strony, odrzucić trzeba ten rodzaj aktywności, który polega głównie na głoszeniu radykalnych haseł. Widać dziś, że w spojrzeniu ogólnym na miasto konieczna jest holistyczna integracja międzysektorowa: w ekonomii – dbanie o zaspokajanie faktycznych potrzeb, a nie zachcianek, w stosunku do natury – promowanie i ochrona bioróżnorodności i bioregionalizmu, w technologii – oparcie się na lepszym wykorzystaniu wiedzy człowieka, w kreowaniu porządku instytucjonalnego – decentralizacja i subsydiarność, w osiągnięciu porządku (w tym ładu przestrzennego i ładu prawnego) – kreowanie instrumentów uzgodnionych społecznie, w podziale dóbr – zasady równości itd. Ta (niepełna) lista oznacza konieczność wspólnej, jednoczesnej i większej niż kiedykolwiek obecności w pracy nad miastem i dla miasta specjalistów różnych dziedzin.

<sup>156</sup> M. Ostrowicki, *Wirtualne realis. Estetyka w epoce elektroniki*, Universitas, Kraków, 2006.

<sup>157</sup> prof. Stefan Wrona, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej i prof. Adam Szymiski, Instytut Architektury Politechniki Szczecińskiej.

<sup>158</sup> W. Mitchell j., *City of Bits*; tenże: *e-topia. Urban life, Jim – but not as we know it*, MIT Press, Massachusetts, 2000.

<sup>159</sup> „Architektura & Biznes” 5/2002.

Oznacza także powstawanie nowych dziedzin i dyscyplin naukowych, w zgodzie z pojawiającymi się zapotrzebowaniem na nie.

Powstawanie owych dziedzin i dyscyplin naukowych nie zmierza jednak do powstania nowej miejskiej metanauki. Jej ewentualnego powstania nie sugeruje zmiana postaci miasta, czyli odchodzenie do zwartości fizycznej i pozafizycznej na rzecz rozmaicie nazywanych architektur i krajobrazów miejskich oraz różnych *instant cities*, budowanych dla potrzeb nowej ekonomii globalnej. Nie ma znaczenia rozpraszanie się miasta, ani istnienie cyberprzestrzeni, ani doświadczenia przestrzeni miast ponowoczesnych z ich nowym mieszkańcem. Wszystkie wymienione zdarzenia nie sprawiają, że miasto znika, choćby dlatego, iż wydarzenia owe żywią się miastem i mogą żyć tylko wraz z nim. Miasto staje się natomiast coraz to inne (przy czym, zakładając, że miasto jest przedmiotem zainteresowania urbanistyki będącej również sztuką budowy miast, nie oceniamy czy jest gorsze, czy lepsze), zwłaszcza gdy rozpatrujemy kategorie morfologiczne. To oznacza, że to wszystko co fizycznego w morfologii miasta, co tę fizyczność utrzymuje i kształtuje, musi być badane, analizowane, planowane i projektowane. Zajmuje się tym **urbanistyka, będąca, jak dowiedziono, i sztuką budowy miast i nauką**. Urbanistyka istnieje zarówno w świecie wartości jak i norm, dlatego nie unieważni jej istnienia fakt mnożenia się kultur miejskich, których przedstawiciele myślą o sobie nawzajem jako o obcych. Urbanistyka wypracowała narzędzia do zarządzania przestrzenią w warunkach konfliktu, jak wiele innych narzędzi stale używanych choć i modyfikowanych, więc może podejmować próby radzenia sobie i z problemem „obcego”.

**Urbanistyka jest konglomeratem wielu nauk, raczej polinauką niż metanauką.** Racją jej bytu jest planowanie i projektowanie przyszłości miasta. Oznacza to, że te nauki, które aspirują do udziału w tym zbiorowym dziele, muszą zważyć, ile jest w nich opisów i ocen zaszczości, a ile prospektywnych propozycji. Bez tych ostatnich miasto znajdzie się w rękach graczy myślących jedynie o zysku płynącym z zawłaszczania miejskiej przestrzeni, co zresztą już dziś obserwujemy. Gdy gracze ci zdobędą przewagę w mieście, to wtedy wszelki dyskurs o nauce i sztuce budowy miast będzie spóźniony. Obowiązek starcia się z nimi jest problemem odpowiedzialności, którą urbanista, jeśli czuje się także naukowcem, ponosi również przed samym sobą.

I na koniec rekapitulacja zdarzeń, co nie obejdzie się bez namysłu nad **nową definicją urbanistyki**. Warto przypomnieć, że Ildefonso Cerda pisząc w połowie XIX wieku książkę o teorii urbanizacji na podstawie doświadczeń zdobytych przy rozbudowie Barcelony, zajmującej znaczne obszary sąsiednich gmin, twierdził, że urbanizacja to zamiana w miejskie tego co wiejskie, i że urbanizacji towarzyszyć zawsze powinna ruralizacja, oznaczająca odpowiednio zamianę w wiejskie tego co jest miejskie. Zajmować się tym wszystkim miała urbanistyka. I sam proces, i wyeksponowana w definicji istota urbanistyki bardzo przypominają dzisiejszą sytuację. Może więc, po zapowiedzianej wcześniej refleksji nad kondycją współczesnych nam badań urbanistycznych, powinniśmy wrócić do prostej, zrozumiałej i wiele obiecującej definicji Cerdy. Takie zdroworozsądkowe odzyskiwanie urbanistyki w świecie rozwijającym się nieliniowo może być dobrym lekiem na jeden z dramatów współczesnego świata, który po utracie poczucia czasu, traci teraz znaną sobie przestrzeń. Rewolucja w użytkowaniu ziemi wokół wielkich miast, wymuszona przez zmiany cywilizacyjne, teraz sama zaczęła zmieniać cywilizację. Dlatego też, gdy obserwujemy komplikowanie się świata, warto do jego opisu używać coraz to prostszych narzędzi – tylko wtedy nie wpadniemy w pułapkę determinizmu.

Będziemy też w stanie tworzyć urbanistyczne przepowiednie nie „na odwrót”, to znaczy nie takie, które umieją tylko mówić, że zła urbanistyka prowadzi miasto do katastrofy, ale takie, które pokażą nam przyszłe dobre miasto.

Wiek XX uczył nas, że rozwój miasta ma być „trwały” i zrównoważony”, albo też kazał mówić o „ekorozwoju”. Ale lepiej zastąpić te określenia przez „rozwój harmonijny”, bo to więcej mówi o zachowaniu równowagi w zrównoważonym podejściu do godzenia interesów środowiska naturalnego i zbudowanego. Harmonia oznacza planowanie wyprzedzające zdarzenia, czuwające, aby mieszkańcy nie byli narażeni na pogarszanie się warunków życia, ocenianych w długich okresach. Tak więc celem polityk przygotowywanych w miastach nie musi być udział w wyścigu o zbudowanie optymalnych struktur i form (o co tak walczył wiek XX), ale raczej stała kontrola głównych miejskich systemów.

Wiek XX uczył nas, że **miasto powinno być równocześnie:**

- „zielone i zdrowe”, ale wiemy, że przyjazne środowisko nie jest jedynym gwarantem trwałości życia w mieście i samo z siebie nie zapewnia racjonalnej wydajności struktur i systemów miejskich;

- „piękne”, z tym że najlepiej skomponowany obraz miasta nie mówi nic o procesach, które w mieście zachodzą;

- „pozbawione konfliktów”; niestety, konflikty będą istnieć zawsze – ważna jest umiejętność ich efektywnego rozwiązywania, zwłaszcza wtedy, gdy wyraźnie widać przeciwieństwa: bogactwo – nędza, tanio – drogo, daleko – blisko, umiejętnie – bez sensu itp.

Z nauk wieku XX wiemy, że **forma miasta (nie chodzi tu o wygląd) zależy od:**

- wymiarów fizycznych (w grę wchodzi długość miejskich podróży, a więc wydatkowanie energii);

- gęstości zaludnienia (znowu energia: większa gęstość – większa oszczędność);

- rodzaju transportu masowego i tras jego prowadzenia;

- kształtu przestrzeni miejskiej: zwartej (w opozycji do pozamiejskiej przestrzeni otwartej), a w dużym mieście policentrycznej (w opozycji do przeskalowanego jednego centrum).

Jeśli będziemy pamiętać o tych naukach, to miasta nasze charakteryzować się będą **powszechnie pożądanymi cechami:**

- dywersyfikacją funkcji wewnątrz poszczególnych zespołów, aby jak najwięcej podróży/ akcji miejskich zachodziło na krótkich dystansach;

- dobrym skomunikowaniem między zespołami i ze śródmieściem;

- organizacją przestrzeni centralnych, przyciągających inwestorów magnesem łatwej lokalizacji i kompozycją tej przestrzeni, niepowtarzalną w innych zespołach;

- zwartością, aby faktycznie można było wykształcić granice zespołu, odgradzając go od innych, np. zielonym terenem; czyli że dbałość o centrum i peryferie miasta staje się kluczem do jego przestrzennego zdefiniowania.

Z powyższych rozważań wynika, że urbanistyce potrzebna jest dziś **doktryna harmonijnego rozwoju miast**. Brzmi ona tak:

Działania niosące zmiany w przestrzeni miasta nie mogą swą intensywnością wyjść poza przyjęty dla niego poziom, ustalany w procesie ustawicznego planowania i projektowania urbanistycznego jako harmonijny związek między środowiskiem zbudowanym i naturalnym, oraz pomiędzy nimi obydwoma a potrzebami ekonomicznymi i socjalnymi mieszkańców.

## Bibliografia

- Baker S. i inni (red.), 1997, *The Politics of Sustainable Development. Theory, policy and practice within the European Union*. Routledge, London and New York.
- Berger A., 2006, *Drosscape. Wasting Land in Urban America*. Princeton Architectural Press, NY.
- Betsky A., E. Adigard, 2000, *Architecture Must Burn. A manifesto for an architecture beyond building*. Thames & Hudson, London.
- Bryce J., 1931, *Modern Democracies*. Macmillan, New York.
- Burdett R., D.Sudjic, 2007, *The Endless City*. Phaidon, London.
- Busquets J., 2005, *Barcelona. The urban evolution of a compact city*. Nicolodi, Roverto.
- Calthorpe P., *The Next American Metropolis. Ecology, Community and the American Dream*. Princeton Architectural Press, New York.
- Chwalibóg K., 1974, *Urbanistyczna przyszłość Płocka*. „Architektura”, nr 7-8.
- Collins G.R, 1986, (z Ch. Crasemann-Collins), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*. Rizzoli, New York.
- Domański R. (red.), 1999, *The Changing Map of Europe. The Trajectory Berlin – Poznań – Warszawa*. Oficyna Wydawnicza Rewasz, Warszawa.
- Dutton J.A., 2000, *New American Urbanism. Re-forming the Suburban Metropolis*. Skira, Milano.
- Florida R., 2004, *The Rise of the Creative Class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Basic Books, NY.
- Fukuyama F., 1966, *Koniec historii*. Wyd. Zysk i S-ka, Poznań.
- Geyer X. de, 2002, *After Sprawl. Research for the Contemporary City*. NAI Publishers, Rotterdam, de Singel International, Antwerp.
- Gottmann J., 1961, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England.
- Gurjanowa H., 1967, *Radzieckie koncepcje nowego osadnictwa z lat 1928–1931*. IPPPP PW, Materiały i Studia, PWN, Warszawa.
- Gzell S., 2002, *Nowe Planowanie – integracja kwestii projektowych, ekonomicznych, środowiskowych i społecznych w nowej filozofii planowania rozwoju miast* [w:] Lorens P. (red.), *System zarządzania przestrzenią miasta*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Gzell S., 2006, *Miasto – sieć i jego społeczność – ku konkretyzacji zapisów Nowej Karty Ateńskiej 2003* [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w miastach, ich organizacja i funkcje*. Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2006.
- Hall P., 1992, *Urban and Regional Planning*. Routledge, London / New York.
- Hansen O., 2004, *Ku formie otwartej*. Fundacja Galerii Foksal, Muzeum ASP w Warszawie, Warszawa.
- Howard E., 1989, *Garden Cities of To-morrow*. Attic Books, Powys, UK.
- Ingersoll R., 2006, *Sprawltown. Looking for the City on its Edges*. Princeton Architectural Press, NY.
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities. The Failure of Town Planning*. Random House.
- Jałowiecki B. (red.), 1971, *Miasto jako przedmiot badań naukowych*. Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Jałowiecki B. (red.), 1982, *Miasto jako przedmiot badań naukowych – refleksje po 10 latach*. Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Jałowiecki B. (red.), *Miasto jako przedmiot badań naukowych w początkach XXI wieku*, 2008. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.

- Jencks Ch., 1980, *Late-Modern Architecture and Other Essays*. Academy Editions, London.
- Kotarbiński A., 1979, Jan Chmielewski – sylwetka twórcy i zarys działalności [w:] *Początki planowania przestrzennego w Polsce*. „Studia i Materiały do Teorii i Historii Architektury i Urbanistyki” XV, PAN, PWN, Warszawa.
- Krier L., 2001, *Architektura. Wybór czy przeznaczenie*. Arkady, Warszawa.
- Krier R., 2003, *Town Spaces. Contemporary Interpretations in Traditional Urbanism*. Kreir Kohl Architects. Brickhauser, Basel.
- Leccesse M., McCormick K. (red.), 1993, *Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill, NY.
- Lorens P., 2007, *Tematyzacja przestrzeni publicznej*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Meller H., 1990, *Patick Geddes. Social Evolutionist and City Planner*. Routledge, London and New York.
- Meta City, Data Town*, 2005. MVRDV, 010 Publishers, Rotterdam.
- Markowski T., Marszał T. (red.), 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. KPZK PAN, Warszawa.
- Naisbitt J., 1982, *Megatrends. Ten New Directions Transforming Our Lives*. Warner Books, NY.
- Nyka L., 2006, *Od architektury cyrkulacji do urbanistycznych krajobrazów*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, 2006
- Pawłowski K. K., 1973, *Narodziny miasta nowoczesnego [w:] Sztuka 2 połowy XIX wieku*. PWN, Warszawa.
- Rossi Aldo, 1966, *L'Architettura della Città*. Quodlibet Abitare, Macerata (repr. 2011).
- Sieverts T., 2003, *Cities without cities. An interpretation of the Zwischenstadt*. Spon Press, London and New York.
- Soja E.W., 2000, *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishers, Oxford, UK.
- Taylor N., 1998, *Urban Planning Theory since 1945*. SAGE Publications, London.
- The Economics of Amenity: Community Futures and Quality of Life*, 1985. Partners for Livable Places, Waszyngton DC.
- Venturi R., 1966, *Complexity and Contradiction in Architecture*. MOMA, NY, NY.
- Ward S., 2002, *Planning Twentieth-Century City. The advanced capitalist world*. John Wiley & Sons, Chichester.
- Zarębska T., 1981, *Źródła do studiów nad rozwojem przestrzennym Warszawy*. IUIPP WA PW, Zeszyt 1, Warszawa.

## 10. BARDZO KRÓTKA HISTORIA WSPÓŁCZESNYCH DOKTRYN URBANISTYCZNYCH

Doktryny urbanistyczne, decydujące o rozwoju i przekształcaniach miast, nie powstają samostannie. Tym się różnią od stylów, np. w malarstwie, innych sztukach, ale także w architekturze traktowanej w kategoriach sztuki. Styl jest bardziej suwerenny, powstaje spontanicznie, nie podlega tylu uwarunkowaniom czy wręcz ograniczeniom. Więcej ma wspólnego z modą. Doktryna urbanistyczna – nie. Miasto będące naturalnym węzłem różnorodnych aktywności ludzkich, koncentracją wartości i problemów nie może rozwijać się pod dyktando jakiegokolwiek autorskiej koncepcji – jeśli taka legła u jego podstaw, to życie rychło ją zweryfikuje. Koncepcja może dotyczyć sposobu rozwiązania jakiegoś problemu; sam problem ma charakter obiektywny i powstaje raczej poza sferą struktury i formy miasta.

Doktryny rodzą się więc z potrzeby rozwiązania jakiegoś ważkiego problemu, ale także skutkiem okoliczności lub przyczyn dodatkowych, takich jak:

- realna potrzeba pilnego rozwiązania danego problemu lub zwyczajna niecierpliwość – brak zgody na poddanie się procesom ewolucyjnych zmian, z odległymi lub niepewnymi przez to efektami;

- przyjęcie założenia, że istnieje jakaś cudowna, prosta reguła, coś w rodzaju kamienia filozoficznego, która odkryta i powszechnie zastosowana doprowadzi w pewnej dziedzinie do powstania nowej, pożądanej jakości, omal Nowego Doskonałego Świata; przeciwne takiemu doktrynalnemu założeniu stanowisko mówi zaś, że nigdy nie osiągniemy takiego celu i niemożliwe są takie idealne rozwiązania a świat możemy tylko poprawiać;

- optymistyczna ocena naszych możliwości realnego wpływania na losy naszego świata. Wiara w to, że poprzez podejmowanie (lub zaniechanie) określonych działań możemy zdecydowanie zmienić otaczającą nas rzeczywistość; tymczasem u źródeł każdej zmiany – zwłaszcza złożonej i o rozleglejszym znaczeniu – leży multum przyczyn: mechanizmy dziejowe natury historycznej, rządzące życiem relacje egzystencjalne, konkretne świadome działania, gdzie wśród racjonalnych także nieracjonalne przyczyny, odległe, o pozornie niewidocznych związkach typu „skutki ruchów motyla” i wreszcie klasyczne przypadki losowe.

Przy założeniu, że różne doktryny charakteryzować się będą różnymi cechami specyficznymi, wynikłymi z materii danej doktryny, można sformułować tu zestaw cech typowych, względnie uniwersalnych, które dotyczyć będą też interesującej nas problematyki miejskiej. Te cechy to:

- z reguły zbyt rozległe, szczegółowe i kompletne cele;
- dążenie do „zrobienia czegoś, zupełnie inaczej niż dotąd”;
- za dużo zasad, reguł itp., w tym część zwykle fałszywa bądź zupełnie zbyteczna (nierepektowanie tzw. „brzytwy Ockhama”); część tych zasad/reguł bywa wręcz szkodliwa, gdyż

nie realizują one żadnego sensownego celu, potrzebne są tylko dla uzyskania „eleganckiego rozwiązania”, mogą natomiast generować groźne skutki uboczne;

- za dużo antycypacji i spekulacji, a za mało reakcji na konkretne i istotne problemy;
- szukanie wzorców rozwiązań w świecie techniki, bądź w schematach myślowych zaczerpniętych z tego świata (maszynizm), czego konsekwencją może być dehumanizacja miasta, dokonywana w imię zaspokajania potrzeb mieszkańców;
- za duże nadzieje związane z obiektywizmem i racjonalizmem, zarówno w naszym działaniu, jak i w działaniach tych, którzy w przyszłości realizować mają nasze zamierzenia; zbyt mało natomiast świadomości znaczenia subiektywizmu, roli mitów i uwarunkowań kulturowych oraz wszelkich innych czynników irracjonalnych.

Dla kilku pokoleń polskich urbanistów upostaciowaniem doktryny był modernizm. Był on doktryną w całym tego słowa znaczeniu. Pierwszą i jedyną tak pełną w historii urbanistyki, syntetyzował elementy ekonomii, socjologii, polityki społecznej, techniki, estetyki, nauk przyrodniczych, medycyny... Określał wyraźnie swe cele społeczne i przestrzenne oraz metody i środki ich realizacji. Podstawą sukcesu modernizmu, który zdominował przecież całą niemal urbanistykę XX wieku, było doskonałe osadzenie go w realiach czasu jego powstawania. W radykalnej, wszechstronnej i udokumentowanej krytyce XIX-wiecznego miasta przemysłowego z jego nędzą społeczną, techniczną i estetyczną, i w potrzebach oraz aspiracjach kształtującego się po pierwszej wojnie światowej nowoczesnego społeczeństwa, które nie mogło już akceptować swojego środowiska przestrzennego. Zniszczenia II wojny światowej i powojenna odbudowa, a także ówczesne procesy urbanizacyjne dały dodatkowy impuls ekspansji modernizmu.

Patrząc na doktrynę modernistyczną z dzisiejszego punktu widzenia, dostrzegamy w niej charakterystyczne sprzeczności. I tak podstawą tej doktryny, w jej części urbanistycznej, było nowatorskie spojrzenie na miasto, nie jako na zbiór budynków, założeń urbanistycznych i rozmaitych urzędów, lecz jako na zbiór funkcji pełnionych przez to miasto na rzecz jego mieszkańców i jego otoczenia. Takie widzenie miasta, dzięki któremu urbanistyczny modernizm nazywany jest zamiennie funkcjonalizmem, zaprezentowane przez Tony Garniera w jego teoretycznym planie „miasta przemysłowego”, zaciążyło pozytywnie i negatywnie na historii miasta w XX wieku niemal na całym świecie. Pozytywnie, gdyż podzielenie miasta na funkcje i służące im, niemal wyłącznie, przestrzenie pozwoliło na odseparowanie od siebie funkcji kolizyjnych: przede wszystkim mieszkalnictwa od wysoce uciążliwego wówczas przemysłu i tym samym przyczyniło się do uzdrowienia miast.

Negatywnie, ponieważ to pierwsze w historii takie podzielenie miasta oznaczało rozbięcie jego tradycyjnej jedności. W istocie było to podważenie samej idei miasta. Symptomatyczne jest, że moderniści niechętnie używają słowa „miasto” posługując się raczej takimi określeniami jak „struktura funkcjonalno-przestrzenna”, „jednostka”, „układ” itp. Bogata i niejednoznaczna treść miasta słabo koresponduje z ich racjonalistycznym widzeniem świata. I chociaż doktrynalna zasada jednofunkcyjności została współcześnie zakwestionowana, to proces dzielenia miasta, w różnych formach, trwa nadal, dezintegrując spójne dawniej miasta.

Inną niekonsekwencją modernizmu, opartego przecież na solidnie rozpoznanych i poważnie traktowanych założeniach społecznych, było jednostronne skoncentrowanie się na problematyce terenów mieszkaniowych, w szczególności zaś na panujących tam warunkach

zdrowotnych i tworzeniu się więzi sąsiedzkich – podstaw społeczeństwa obywatelskiego. Poza tym, głównym nurtem zainteresowań pozostała natomiast kwestia miasta jako całości a w szczególności jego śródmieścia ograniczonego w koncepcjach modernizmu do roli monofunkcyjnego ośrodka usługowego I stopnia. Oznaczało to pozbawienie go charakteru przestrzeni publicznej, w której dochodzi do spontanicznych kontaktów społecznych, wymiany myśli, poglądów i która stanowi podstawę tożsamości danego miasta.

Dziś o modernizmie mówimy w czasie przeszłym. Modernizm nie wytrzymał próby upływającego czasu, którego to czynnika nie uwzględniali twórcy tej doktryny, formułując ją jako doskonałą, a więc ponadczasową. A tymczasem świat się zmienił, dzisiejsze miasta nie są tym, czym były sto lat temu, a dzisiejsze społeczeństwo jeszcze bardziej się różni od tego sprzed, a nawet z czasu po I wojnie światowej. Modernizm stracił więc swe najsilniejsze oparcie w realiach społecznych i przestrzennych. O krytyce i odrzuceniu modernizmu zdecydowały przyczyny obiektywne: jego nieewolucyjność i swoisty dogmatyzm, a także i deformacje założeń modernistycznych dokonywane w praktyce realizacyjnej, które opinia publiczna zapisywała na rachunek doktryny, oraz liczne nie przewidywane przez modernizm skutki uboczne stosowania tej doktryny.

Nie należy jednak wyprowadzać stąd wniosków, iżby to dezaktualizacja była jedyną przyczyną zanegowania doktryny modernistycznej, a wobec tego potrzebna jest jedynie jej aktualizacja, współczesnienie poszczególnych elementów i realiów, przy zachowaniu samej formuły. Wydaje się dziś, że o porażce modernizmu zadecydował nie tylko bieg czasu, ale i sama formuła doktryny: jej kategoryczność, jednostronność, szczegółowość oraz swoisty mimowolny kamuflaż: idealizm przesłonięty deklaracjami racjonalizmu.

Po modernizmie nie powstała żadna nowa doktryna urbanistyczna bezpośrednio oddziałująca na procesy rozwoju i kształtowania miast, porównywalna z modernizmem. Prawdopodobnie było to niemożliwe. Postmodernizm do doktryn urbanistyki nie wniósł nic. Sama negacja wzorców modernistycznych i programowe odżegnywanie się od wszelkich reguł nie stanowią doktryny. Nie stanowią jej także rozmaite inicjatywy o charakterze lokalnym bądź autorskim, takie jak np. amerykański, eklektyczny New Urbanism.

Znany pod tą nazwą ruch na rzecz rehabilitacji tradycyjnych form zabudowy mieszkaniowej powstał współcześnie w Stanach Zjednoczonych jako reakcja na amorficzne, rozlewające się przedmieścia i strefy podmiejskie amerykańskich metropolii. New Urbanism promuje jako swój wzorzec dawne miasteczko – istniejące bardziej chyba w nostalgicznych wyobrażeniach niż w rzeczywistości. Charakteryzuje się ono tradycyjną, klasycyzującą siatką ulic i niewysoką zabudową mieszkaniową nasyconą różnymi formami architektonicznymi. Całość wyposażona jest jednak we wszelkie nowoczesne rozwiązania techniczne.

New Urbanism pozostaje w szczególnych relacjach z modernizmem. W deklaracjach programowych krytykuje go, ale jego cechy i zasady są albo przejęte po modernizmie, albo są przeciwieństwem swoich modernistycznych odpowiedników. New Urbanism przejmuje społeczną retorykę modernizmu, chociaż adresuje ją do zamożniejszej klienteli. Wzorem modernizmu koncentruje też swoje zainteresowanie na problematyce mieszkalnictwa. Proponuje nowe, względnie wyodrębnione, jednofunkcyjne „miasta-osiedla” porównywalne do modernistycznych „satelitów”. Twórcy New Urbanismu, podobnie jak moderniści, niezbyt też interesują się problemami wielkich złożonych układów osadniczych, istniejących miast



i ich śródmieść. Ich „miasta-osiedla” nawiązują w sferze programowej do modernistycznych osiedli społecznych, ale rozwiązania przestrzenne są tu zgoła odmienne, podobnie jak eklektyczna architektura, będąca swoistym zaprzeczeniem purystycznych ideałów modernizmu. Różna jest też skala zamierzeń: program modernizmu stawia sobie za cel rozwiązanie problemów mieszkalnictwa na świecie; New Urbanism to raczej oferta dla deweloperów i ich klientów, poszukujących czegoś innego niż mogą dziś znaleźć na ogromnych, bezkształtnych i zuniformizowanych suburbiach.

Niezależnie od różnorodnych prób prowadzonych na świecie, w Polsce nie widzimy wyraźnych śladów jakiegokolwiek nowej doktryny lub dominującego poglądu na temat zasad kształtowania miast. Przy braku doktryny *stricto* urbanistycznej, tzn. zawierającej zbiór zasad określających strukturę i formę zagospodarowywanych przestrzeni oraz służące temu środki, mamy dwie inne, pośrednio na nie oddziaływujące:

- filozofię zrównoważonego rozwoju i
- wywiedzioną z ekonomii (gospodarki wolnorynkowej) doktrynę liberalną.

W odróżnieniu od doktryny modernistycznej, która czerpiąc obficie z dorobku nauk społecznych wypowiadała się przecież bezpośrednio w problematyce budowy miast, dwie wyżej wymienione należą do innych sfer problemowych, a na sferę budowy miast oddziałują pośrednio, są więc – używając porównania medycznego – w stosunku do niej nieswoiste.

Filozofia ekorozwoju traktując o stosunku człowieka do całego, otaczającego go świata, którego częścią jest on sam, dotyczy także miast, ale jej wpływ wydaje się tu ograniczony, a w każdym razie daleki od życzeń i oczekiwań. Silniej rysuje się poza miastami i w odniesieniu do zjawisk globalnych. Dominuje też w rozważaniach teoretycznych, deklaracjach politycznych i ogólnych założeniach do planów.

Oddziaływanie filozofii ekorozwoju na rozwój miast zaznacza się wyraźniej w dwu sferach.

Pierwsza z nich traktuje przestrzeń w kategoriach nieodtwarzalnych zasobów środowiska, a zasady ekorozwoju zalecają rozwój miast „do wewnątrz”. Oznacza to kolejność: najpierw wykorzystać do celów inwestycyjnych nadające się do tego tereny wewnątrzmięskie a dopiero potem anektować tereny niezabudowane poza miastem. Wynika stąd także zasada swoistego „recyclingu” – wtórnego wykorzystania zużytych zasobów – tu zagospodarowanej już i zdegradowanej bądź zdekapitalizowanej przestrzeni miejskiej, np. przestarzałych obiektów przemysłowych.

Zastosowanie zasady rozwoju „do wewnątrz” nie tylko oszczędza środowisko przyrodnicze, ale i zapobiega szkodliwemu zjawiskom amorficznego rozlewania się zabudowy podmiejskiej (tzw. *sprawl*).

Druga sfera oddziaływania zasad ekorozwoju dotyczy w większym stopniu poszczególnych obiektów. Są one wyposażone w różnorakie urządzenia techniczne służące oszczędnemu gospodarowaniu zasobami, w szczególności zaś energią, poczynając od minimalizacji strat, poprzez racjonalizację jej wykorzystania, do wytwarzania jej metodami niekonwencjonalnymi. W skali miasta są to spalarnie śmieci, wytwórnie biogazu ale także działania modernizacyjne w stosunku do energochłonnych środków komunikacyjnych itp. Oznacza to także promowanie środków komunikacji publicznej nad transportem indywidualnym. Konsekwencją byłoby tu projektowanie struktur miejskich minimalizujących konieczność przejazdów, zwłaszcza przy pomocy samochodów osobowych.

W świecie realnym natomiast dominuje doktryna liberalna i jej fundament – gospodarka rynkowa. To rynek decyduje w większości o inwestycjach a więc o faktycznym zagospodarowaniu przestrzeni. Mechanizmy rynkowe niewątpliwie dynamizują rozwój miasta; jako instrument ekonomiczny operujący mierzalnymi kategoriami, wartościami terenów, sprzyjają też racjonalnemu gospodarowaniu tymi terenami (przynajmniej z ekonomicznego punktu widzenia). Na pewno jednak nie podnoszą ładu i jakości przestrzeni, nie usprawniają też funkcjonowania struktur miejskich. Nie to jest ich celem i zadaniem. W określonych przypadkach możliwe są mniej lub bardziej szczęśliwe kompromisy między ideami zrównoważonego rozwoju a realiami rynku. Synteza tych podejść wydaje się z natury niemożliwa.

Istotna różnica między modernizmem a liberalizmem, jako doktrynami decydującymi w XX wieku (i później) o kierunkach rozwoju miast, polega – między innymi – na tym, że modernizm czerpał wprawdzie obficie z dorobku wielu nauk, ale syntetyzując tę wiedzę, formułował wnioski i zalecenia w kategoriach architektonicznych i urbanistycznych. Liberalizm takich zaleceń nigdy nie sformułował. Jego oddziaływanie miało charakter pośredni.

**Po pierwsze:** oddziaływanie to przejawiało się w obowiązujących zasadach ustrojowych, takich jak prymat własności prywatnej nad publiczną, nadrzędność interesu indywidualnego nad zbiorowym, niezawodność mechanizmów gospodarki wolnorynkowej itp., które to zasady, poprzez akty normatywne i praktykę administracyjną, decydowały *de facto* o gospodarowaniu przestrzenią miejską. W praktyce może to prowadzić do sytuacji, w której rola planowania ograniczana byłaby do funkcji regulacyjnej, natomiast funkcja kreatywna przechodzi *de facto* w gestię deweloperów decydujących o podejmowaniu inwestycji.

**Po drugie:** uniwersalna doktryna liberalna oddziałuje nie tylko na zjawiska *stricto* gospodarcze. Badając przyczyny ostatniego kryzysu światowego liczni uczeni o najwyższym autorytecie, tacy jak m.in. George Soros, Benjamin Barber czy Paul Krügerman wskazują, iż przyczyn tego kryzysu nie można ograniczyć do sfery ekonomicznej, znajdują się one głębiej w warstwie społecznej i obyczajowej, w czymś co można by nazwać filozofią konsumpcjonizmu, charakterystycznego dla rozwiniętego liberalizmu ostatniej ćwiartki XX wieku. Konsumpcja w takim wydaniu ma do siebie to, że przedmiotem aspiracji ludzi czy grup społecznych są nie tyle wartości użytkowe, ile symbole i znaki będące wyznacznikami prestiżu. Promowane przez reklamę, modę i media wpływają one znacząco na nasz styl życia, wyznawane przez nas systemy wartości, na nasze otoczenie. Także na postać naszych miast.

Kluczowym wydaje się tu dylemat: indywidualizm czy wspólnotowość. Tradycyjne miasto, koncentrując na ograniczonej czy wręcz zamkniętej przestrzeni wielkie ilości ludzi, stworzyło, siłą rzeczy, odpowiedni do takiej sytuacji system zachowań oparty na wspólnych przedsięwzięciach dla wspólnej korzyści. System uznawany za efektywniejszy czy niekiedy wręcz za jedyny (infrastruktura techniczna) dla rozwiązywania nabrzmiewających problemów rozwijających się miast. Modernizm aprobował taki pogląd jako podstawę organizacji społecznej, podporządkowywał mu swoje propozycje kształtowania miast i osiedli. Liberalizm naznaczony silnie elementami konsumpcjonizmu, indywidualizmu i prestiżu promuje w większym stopniu indywidualne rozwiązywanie problemów życia w mieście (komunikacja indywidualna, mieszkalnictwo, edukacja, bezpieczeństwo). To oznacza dylemat: czy w mieście widzieć będziemy przestrzeń zamieszkałą przez lokalną – mniej lub bardziej zrównoważoną i zintegrowaną – społeczność czy też powiązany bliskością przestrzenną zbiór siedzib, wielu

neutralnych we wzajemnych stosunkach jednostek. We współczesnych społeczeństwach – bardzo wyraźnie w Polsce – silne są postawy indywidualistyczne, rzutujące na procesy zagospodarowywania przestrzeni. Miasto jednak, niezależnie od dokonujących się zmian cywilizacyjnych, koncentrując na ograniczonej przestrzeni coraz więcej mieszkańców, wymusza z konieczności postawy i zachowania wspólnotowe, będące wartością same w sobie. Odejście od nich to odchodzenie od tej formuły miasta, która wykształciła się w procesie jego wielowiekowego rozwoju. Nowej formuły w postaci jakiegokolwiek wyrazistej doktryny nie ma.

Historia modernizmu i Karty Ateńskiej, która artykułowała jego założenia, nie jest zbyt zachęcającym przykładem dla ewentualnych naśladowców czy kontynuatorów. Pomijając dezaktualizację uwarunkowań, merytoryczne błędy ustaleń i wypaczenia idei w trakcie jej realizacji, Karta nadmiernie drobiazgowa i apodyktyczna, wydaje się dziś formułą nie do przyjęcia. Dlatego – być może – jej kontynuatorka Nowa Karta Ateńska, wydana w 2003 roku przez Europejską Radę Urbanistów, nie postuluje nowych, rewolucyjnych (ani żadnych innych) wzorców urbanistycznych, lecz ideę „spójnego miasta”, spójnego pod względem społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i przestrzennym. Autorzy tej Karty piszą: „Jaki jest zatem podstawowy problem istniejących miast? W naszym przekonaniu jest nim brak spójności, nie tylko w sensie fizycznym, ale również w odniesieniu do ciągłości w czasie; brak, który rzutuje na struktury społeczne i różnice kulturowe. Chodzi tu nie tylko o utrzymanie charakteru środowiska miejskiego, ale również o ciągłość tożsamości miasta, będącej istotną wartością wymagającą umocnienia w dynamicznie rozwijającym się świecie. Natomiast myśląc o przyszłości miast, należy podkreślać ideę „miasto w sieci”, miasta włączonego w różne policentryczne sieci miast, z których wiele przekracza w nowej Europie granice państwowe”. W ujęciu społecznym spójne miasto „ma służyć interesom całego społeczeństwa a jednocześnie uwzględniać potrzeby, prawa i obowiązki różnych grup społecznych i poszczególnych obywateli”. Spójne miasto ma sprzyjać likwidacji obszarów nędzy i przeciwdziałać powstawaniu obszarów wykluczeń oraz izolowaniu różnych grup społecznych.

Sformułowany na takim poziomie ogólności dokument trudno nazwać doktryną, ale dzięki temu może on powiedzieć to, co najważniejsze. Reszta to kwestia rozumnej, twórczej interpretacji.

# 11. MIĘDZY SAMOORGANIZACJĄ A PLANOWANIEM

Pytanie, jakie sobie zadajemy często, brzmi: czy miasta zostały „zrobione” (stworzone?) czy też „ukształtowały się?”. Różnica tych dwóch podejść jest oczywista – pierwsze z nich zakłada bardzo świadomy akt interwencji lub nawet kreacji, drugi natomiast dopuszcza pewnego rodzaju spontaniczność procesów. Te dwie tradycje, obie wywodzące się zresztą ze starożytności, są stale obecne w dyskusji nad miastem i sposobem jego funkcjonowania. Rzut oka na najstarsze miasta – miasta pierwszej fali urbanizacji – pozwala nam zauważyć pewnego rodzaju poetycki początek tej dyskusji.

W pierwszej z tych tradycji miasta powstały w wyniku mistycznego aktu: bogowie stworzyli miasta i ustanowili w nich swoich pełnomocników – władców, aby wzięli te miasta w opiekę. Miasta stanowiły w tym kontekście mikrokosmos władzy i oczywiście nic nie mogło być w nich przypadkowe, musiały być aktem intencjonalnej kreacji i stałej kontroli. Egipski dokument z VII wieku p.n.e. jasno stwierdza, że Ptah „uformował bogów i stworzył miasta oraz prowincje (nomy). Umieścił bogów w świątyniach.” Miasta były synonimem porządku, organizacji, dywersyfikacji, hierarchii, bezpieczeństwa i prestiżu.

Jest też druga tradycja, zapewne porównywalnie wiekowa jak poprzednia, tradycja antymiejska, tradycja samoorganizacji ludzkiej społeczności, która to organizacja wcale się bogom nie podobała... Biblia jest jednym z oczywistych źródeł takiej tradycji. Bóg stworzył ogród, nie miasto. W tej tradycji miasto jest siedliskiem zła i występku. Kain, wypędzony z raju zbudował miasto na wschód od Edenu. W tej tradycji miasto zagraża bogom, ludzie budują w nim wieże, które sięgają Nieba... Kostoff (1991) dostrzega paradoksalnie w tej antymiejskiej tradycji także przyszłość miasta: populizm, omijanie centralnej władzy, oddolną organizację bez interwencji bogów i królów, wolność i niezależność.

Tradycja grecka, która obejmuje miasta zupełnie innej już fali urbanizacji, podobnie zresztą jak tradycja rzymska, widzi jakby te dwa nurty razem, tworząc zupełnie nowy kontekst. Koncept *polis* oznacza społeczność, nie zaś strukturę przestrzenną. „Nie kamienie, lecz człowiek” – opisuje krótko tę tradycję Izydor z Sewilli<sup>160</sup>. Miasta powstały, jak przypomina Arystoteles, „aby życie było dobre” (Arystoteles, 2004). Zatem miasta są wynikiem kreacji zbiorowej, samoorganizacji społecznej tworzącej ramy życia. Owe miasta wygenerowały koncept *civitas*. Parafrazując Izydora „nie bogowie, lecz ludzie”.

Lubimy wierzyć, że miasta są wynikiem aktu ludzkiej kreacji. Szczególnie lubimy tak myśleć jako planiści. A najbardziej lubimy myśleć, że to planiści są twórcami tych fantastycz-

<sup>160</sup> Izydor z Sewilli (560–636), święty kościoła katolickiego, autor m.in. dzieła *Codex Etimologiarum*, encyklopedycznej syntezy wiedzy, jaką wówczas posiadano (przyp. red.).

nych twórców. W tak zarysowanym kontekście cywilizacyjnym warto zadać sobie pytanie, czy naprawdę miasta można zaplanować?

## 11.1. ANATOMIA I FIZJOLOGIA

Kiedy oglądamy plany miast z ich starannie zarysowanymi ulicami, regularnymi placami, logicznym układem linii, nie mamy raczej wątpliwości, że miasta zostały „zaplanowane”. Rozumiemy przez to, że ktoś wytyczył ulice w taki sposób, że łączą się jedna z drugą, ktoś postanowił, jak sytuować budynki wzdłuż tych ulic, ktoś zdecydował, gdzie powstanie port a gdzie szkoła. Takie rzeczy „nie dzieją się same”. Myślenie takie przychodzi nam szczególnie łatwo, kiedy patrzymy na dostatnie miasta, sprawnie zarządzane, z pewną starą kulturą urbanistyczną i administracyjną oraz obyczajami społecznymi akceptującymi pewne ograniczenia na rzecz dobra wspólnego.

Ale nie musimy wcale podróżować do slumsów Afryki czy faveli Brazylii, żeby zobaczyć także elementy „nieplanowane”: ulicznych sprzedawców rozkładających swoje towary na chodniku, młodych ludzi trenujących jazdę na rolkach w kompletnie do tego nieprzygotowanych miejscach, ulicznych artystów dających przedstawienia w losowo wybranych miejscach, czy wreszcie demonstracje zajmujące ulice wcale nie przeznaczone dla takiej działalności. Innymi słowy, z jednej strony, możemy pewne elementy miasta zaplanować, szczególnie te, które w przestrzeni manifestują się fizycznymi strukturami, jak ulice czy mosty, z drugiej jednak, znacznie więcej warstw funkcjonowania miasta pozostaje poza kontrolą. Dla przykładu, niemożliwe jest zmusić i bardzo trudno skłonić ludzi do określonych zachowań. Z planistycznego punktu widzenia byłoby znakomicie, gdyby rodzice umieszczali dzieci w szkole najbliższej miejsca zamieszkania, a sami, zamiast używać samochodu, zażyli zdrowej przechadzki do pracy. Najlepiej zresztą, gdyby ta praca znajdowała się w zasięgu 10-15 minutowego spaceru... Byłoby – z punktu widzenia planisty – racjonalnie, gdyby nowe firmy otwierały swoje siedziby w miejscach dla nich „zaplanowanych”, nie zaś szturmowały takie, które planiści chcieliby przeznaczyć na coś innego. Innymi słowy, ogromna sfera użytkowania miasta, owa sfera „nie kamieni, lecz ludzi” pozostaje daleko poza kontrolą planistyczną (i w zasadzie poza jakąkolwiek formalną kontrolą). Oczywiście, zaplanowane elementy infrastruktury miasta wymuszają pewne zachowania, jednak ich różnorodność jest tak wielka, że prawdopodobnie nie sposób przewidzieć z góry wszystkich wzorców. Co więcej, jest tylko naszą imaginacją, że fizyczne elementy struktury miasta się nie zmieniają – bez żadnej wątpliwości użytkowanie zmienia materialne elementy, czego przykładem są choćby „miasta na miastach”; na przykład średniowieczne struktury na dawnych rzymskich obozach.

Na najprostszym, fizycznym poziomie odpowiedź na pytanie, czy można zaplanować miasto, jest w zasadzie pozytywna, na każdym bardziej złożonym, jest i musi być negatywna. Odwołując się do porównania z żywym organizmem – co ma duże uzasadnienie w przypadku miasta – możemy do pewnego stopnia kształtować anatomię, czyli sposób, w jaki miasto wygląda, w bardzo ograniczonym zakresie natomiast, możemy kształtować jego fizjologię, czyli sposób, w jaki miasto działa. Musi być dla każdego oczywiste, że to, jak miasto wygląda, do pewnego stopnia determinuje sposób, w jaki miasto działa, jednak nie jest to wpływ ani

dominujący, ani pozbawiony zaskakujących niespodzianek. Najprostszy przykład, jaki się tutaj nasuwa, to niespodziewane użycie struktur zaplanowanych w zupełnie innym celu; pałac Dioklecjana w Splicie byłby tu dowodem, że rzeczywistość niekoniecznie podąża za intencją projektanta. Użytkownik ostatecznie decyduje, jak chce zastane struktury wykorzystać. I jak je ostatecznie przekształcić. Ten użytkownik zaś bardzo często nie ma pojęcia, że działa wbrew zamysłom planisty. Więcej, nie ma pojęcia, że ktoś taki jak planista w ogóle istnieje.

### 11.2. MIASTO JAKO SYSTEM

Odwołanie się do przykładu organizmu żywego prowadzi nasze rozważania o mieście w kierunku nauk o systemach. Od czasu sformułowania teorii systemów, która w początkowej fazie odwoływała się do biologii (Bertalanfy, 1984), coraz silniej zaznacza się trend do wyjaśniania struktury miasta w kategoriach systemowych.

System definiowany jest jako wyodrębniony z otoczenia układ, na który składa się zbiór elementów i relacji pomiędzy tymi elementami, tworzący pewną całość. Niektórzy wyróżniają osobno charakterystyki elementów wchodzących w skład systemu, jednakże wydaje się oczywiste, że charakterystyki są immanentną częścią tychże elementów, nie ma zatem potrzeby komplikować definicji. Taka definicja (system = elementy + relacje) wydają się oczywiście bardzo prosta. Jednak, jeżeli sobie wyobrazimy nawet niezbyt wielką ilość elementów (na przykład 10) i możliwą ilość interakcji między nimi, materia przestaje być naprawdę łatwa. Dodatkowo, niekiedy nie jest wcale prosto zdefiniować i wyodrębnić wszystkie relacje, jakie zachodzą pomiędzy elementami oraz przypisać im miary. Ponadto, system wchodzi w relacje z otoczeniem, co powoduje konieczność zdefiniowania, opisanie i przypisania miar tymże związkom.

Istnieją wprawdzie systemy **zamknięte**, które nie wchodzi w żadne interakcje z otoczeniem, jednakże dotyczy to przede wszystkim warunków laboratoryjnych (np. kontrolowanych reakcji chemicznych) czy sztucznych systemów, jak na przykład maszyny (jeżeli przyjmiemy pewne uproszczenia). Miasta z pewnością należą do kategorii systemów **otwartych**, które wymieniają z otoczeniem materię, energię i informację. Dla każdego jest oczywiście, że problem stanowi zarówno wyodrębnienie systemu z otoczenia jak i zdefiniowanie samego otoczenia. W odniesieniu do miast ten problem jest szczególnie widoczny. Administracyjne granice nie oddają istoty działania miasta a współpraca globalna czyni całą Ziemię otoczeniem. W takiej sytuacji analiza systemowa staje się naprawdę wyzwaniem. Oczywiście dla celów analitycznych stosuje się ograniczenie otoczenia do pewnych szczególnie silnych relacji i związków, jednakże niekiedy może to prowadzić do oczywistych przekłamań. Dla przykładu, kryzys finansowy w Ameryce w latach 20. i 30. XX wieku wpłynął znacząco na funkcjonowanie Łodzi. W pierwszej chwili system bankowy państwa położonego na innym kontynencie nie byłby priorytetowym wyborem przy selekcji istotnych dla miasta Łodzi związków z otoczeniem.

Systemy możemy podzielić dodatkowo na **statyczne** i **dynamiczne**. Oczywiście miasto znajduje się w tej drugiej kategorii. Oznacza to, że w reakcji na związki z otoczeniem, system zmienia swoją strukturę. Taką cechą dynamicznego systemu otwartego nazywamy adaptacyjnością. Innymi słowy miasto jest złożonym systemem adaptacyjnym, czyli samoorganizującym

się. Miasto zmienia swoją strukturę, elementy i relacje pomiędzy nimi, starając się znaleźć najlepszy możliwy sposób działania.

Użyty termin **system złożony** oznacza zatem, że występuje indywidualne zróżnicowanie elementów oraz relacji pomiędzy nimi, w szczególności zaś może to oznaczać, że właściwości elementów lub/i relacje zmieniają się nieliniowo. Dodatkowym elementem wpływającym na złożoność systemu może być **chaos deterministyczny** (czyli mówiąc popularnie tak zwany efekt „skrzydeł motyla”), kiedy to bardzo niewielkie zaburzenia parametrów wpływają na bardzo znaczące zmiany rozwiązań oraz **emergencja**, czyli powstawanie nowych form i charakterystyk w wyniku oddziaływania pomiędzy prostymi elementami. Ta cecha systemów złożonych powoduje, że ich charakterystyki nie mogą być łatwo wyprowadzone z właściwości elementów składowych (w tym wypadku całość to więcej niż suma części), a jedynym często narzędziem opisu i badania takich systemów jest symulacja komputerowa wobec konieczności symultanicznego rozwiązywania dużej ilości równań, w tym równań nieliniowych opisujących relacje pomiędzy elementami systemu.

Trwa ożywiona debata na temat tego, czy złożone systemy otwarte (do których ogólnie zaliczyć można wszystkie systemy żywe, w tym oczywiście miasta) mają jakiś określony cel działania czy też nie. Innymi słowy czy dążą one do jakiegoś określonego stanu? Ujmując rzecz nieco poetycko – czy istnieje miejski raj? Stan ostatecznej urbanistycznej doskonałości? Można by na to odpowiedzieć, że miasta zapewne dążą do jakiegoś stanu równowagi, w którym działanie wszystkich elementów byłoby optymalne, jednakże wydaje się oczywiste, że taki punkt równowagi także nie jest stabilny. Zmienia się w zależności od wpływu otoczenia oraz struktury samego systemu. Innymi słowy, pomijając filozoficzną kwestię czy złożone systemy otwarte mają cel czy też nie, możemy przyjąć, że w czysto operacyjnym sensie starają się one zoptymalizować swoje działanie, co możemy opisać w ten sposób, że dążą do uzyskania **stanu równowagi**. Co jednak jest ważne w odniesieniu do tych systemów, to fakt, że mają one cechę **ekwifinalności**. Oznacza to, że stan równowagi (lub jakkolwiek inny stan) mogą one osiągnąć różnymi drogami. Nie ma wątpliwości, że ta cecha stawia przed badaczami złożonych, dynamicznych systemów otwartych dodatkowe wyzwanie: nie sposób mianowicie precyzyjnie przewidzieć przyszłego działania takiego systemu. Nawet gdyby teoretycznie założyć, że znany jest punkt równowagi (co w rzeczywistości zazwyczaj nie ma miejsca, a z pewnością nie jest znany punkt równowagi oddalony w czasie), to osiągnięcie tego punktu może przebiegać w różny sposób. Z tego powodu badania złożonych, dynamicznych systemów otwartych muszą używać modeli oraz metod symulacyjnych, które zwiększają prawdopodobieństwo poprawności diagnozy i przewidywania przyszłych stanów systemu.

Wszystkie trudności, jakie przed badaczami stawia złożony dynamiczny system otwarty odnosi się oczywiście także do miast.

Jeżeli myślimy o miastach w kategoriach planowania, to w kontekście teorii systemów możemy mówić, że planiści zajmują się projektowaniem przyszłego stanu systemu. Jednakże tu powstaje bardzo zasadnicze pytanie, co może być przedmiotem tego działania? Wpływanie na elementy systemu? Dodawanie nowych elementów? Wpływanie na relacje pomiędzy elementami systemu? Kształtowanie nowych relacji? Oddziaływanie na relacje z otoczeniem? Jeżeli widzimy miasto w kategoriach systemowych, to musimy być także świadomi bardzo ograniczonej roli planisty w skomplikowanym procesie organizowania się systemu miejskiego.

Problemem jest często także wskazanie, kto jest planistą. Nie jest wcale oczywiste, że jest to człowiek lub nawet grupa ludzi świadomie wskazująca sposoby organizacji przestrzennej. Może to być także społeczność realizująca swoje wcale nieprzestrzenne cele za pomocą narzędzi oddziaływujących w przestrzeni. W ten sposób przesuwamy się od planowania w stronę samoorganizacji społecznej.

Można wskazać kilka ewidentnych dowodów pokazujących, że miasto działa w pewien sposób niezależnie od woli i intencji planisty, nawet jeżeli proces planistyczny, polegający na świadomym akcie interwencji przestrzennej, daje się łatwo zidentyfikować.

### 11.3. HISTORYCZNE MODELE MIAST

Słowo „model” jest wieloznaczne. Używane było w tej książce jako „układ naśladowujący wybrane cechy lub działanie innego układu zwanego oryginałem” (patrz rozdział 8). Jednakże model oznacza także „wzorzec” typowy dla jakiejś grupy rzeczywistych obiektów. Taki model oznacza opis cech, charakterystyk i sposobu działania. Mówimy na przykład o „modelu działania przedsiębiorstwa” (czyli sposobie, w jaki jest ono zorganizowane i jak funkcjonuje) czy o „modelu sprawowania władzy”.

Przypomnijmy raz jeszcze, że miasta nie istnieją tam, gdzie nie ma ludzi. To ludzie nadają sens działaniu fizycznych struktur, które mamy tendencję nazywać miastem. Jeszcze raz przywołując Lzydora z Sewilli należy przypomnieć, że „ludzie, nie kamienie” tworzą miasto. Oni w istocie są miastem, bo oni są jego „fizjologią”, bez której fizyczne struktury są jedynie zgrupowaniem materiałów budowlanych. To ludzie decydują o najbardziej trwałej i stałej charakterystyce miasta – o zmianie. To ludzie generują permanentną transformację w miastach jako strukturach osiedleńczych. Zmiany te mają dwojaki charakter.

Pierwszy rodzaj transformacji miasta ma charakter, w pewnym sensie, nieustający, ponieważ składają się na niego przekształcenia wewnętrznych struktury miejskich. Codzienne, wewnętrzne struktury miasta – przez przebudowę, rozbudowę, adaptację, rozbiórkę obiektów i urządzeń – ulegają drobnym, czasem niemal niewidocznym zmianom. Odzwierciedlają one codzienne dostosowywanie struktury miasta do potrzeb społecznych i to zarówno tych indywidualnych jak i zbiorowych. Te przekształcenia są oczywiście wyrazem dostosowywania się struktury miasta do zmieniających się potrzeb i wzorców społecznych. Owe – wydawałoby się z pozoru niewielkie – zmiany prowadzą w konsekwencji do transformacji całej struktury funkcjonalno-przestrzennej miast. To oczywiste w świetle teorii systemów. Zmiana elementu prowadzi do zmiany relacji. Zatem zmienia się stan systemu. Wytwarzają się nowe relacje, przekształceniu ulegają dotychczasowe związki. Te zmiany są dowodem na „żywość” miasta (w sensie teorii systemów), które odpowiada na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, przedsiębiorstw, instytucji. Bywa, że niewielki obszar, który zmienił swoje znaczenie i rangę w strukturze miasta, wpływa na bardzo istotną transformację całego organizmu. Ten rodzaj zmian jest niesłychanie fascynujący. Istnieje spora literatura przedmiotu w tym zakresie, obejmująca zarówno pewne opisy teoretyczne i jakościowe jak i próby podejścia ilościowego, jednakże ten rodzaj transformacji nie jest przedmiotem naszego zainteresowania w tej części pracy.



Drugi rodzaj zmian ma charakter znacznie bardziej fundamentalny. Produkuje bowiem nowy model – „wzorzec” miasta, jako wynik działania sił społecznych (w tym kulturalnych, politycznych, ekonomicznych, technicznych), które go ukształtowały. Dotychczas w naszym kręgu cywilizacyjnym znamy trzy takie całościowe rozwiązania miasta jako przestrzennych ram systemu cywilizacyjnego. Owe „fale urbanizacji” rozumieć należy jako całokształt zmian generujących nowy wzorzec miasta. Ta struktura odzwierciedla szeroko rozumiany model cywilizacyjny.

Miasta pierwszej fali cywilizacji, powstałe w połowie IV tysiąclecia p.n.e., najpierw – jak się wydaje – w Mezopotamii a zaraz potem, niezależnie, w dolinie Nilu, to miasta odzwierciedlające „porządek boski na ziemi”, miasta-maszyny pierwszy raz w historii osadnictwa rozwarstwiające i hierarchizujące przestrzeń. Miasta te zostały wygenerowane jako efekt kontroli i dominacji. Ich struktura odzwierciedlała perfekcyjnie model władzy – totalnej i wszechogarniającej, władzy łączącej aspekt administracyjny, ideologiczny i ekonomiczny.

Druga fala przyniosła jako rozwiązanie miasto antyczne, oparte na zupełnie innych zasadach niż dominacja i kontrola – miasta budowane oddolnie i addytywnie, odzwierciedlające zupełnie inny porządek społeczny. Arystoteles opisuje proces powstawania miasta jako budowy systemu wyrastającego z więzi i kooperacji. Oczywiście struktura miasta, bazującego na „równych” porcjach przestrzeni *insulae*, przeplecionych z otwartymi obszarami kontaktów, odzwierciedla jasno koncepcję cywilizacyjną tego modelu, koncepcję opartą o wartości publiczne (obywatelskie?), rozwój techniczny, racjonalne potrzeby ekonomiczne. Ten model odszedł w przeszłość wraz z antycznym systemem społecznym. .

Budowa nowego wzorca miasta zajęła Europie wiele czasu, jednak model miasta średniowiecznego, który w dojrzałej formie ukształtował się w XII–XIII wieku, okazał się nad wyraz efektywny. Do dziś służy często jako rodzaj wzorca miasta w ogóle. Jego siła i struktura opierała się o terytorialność w sensie geograficznym. Często zapominamy, że miasta średniowieczne wyrosły jako naturalne punkty koncentracji regionalnej sieci osiedleńczej. Często zapominamy, że podstawowym problemem średniowiecza był głód (Le Goff, 1964), co kierowało uwagę ekonomiczną na działalność rolniczą. Ta zaś wcześniej czy później będzie wymagała punktów wymiany, które wyrosną jako efekt budowy centralności, najpierw zapewne w rozumieniu dostępności, następnie zaś w sensie organizacji i zarządzania. Dojrzałe średniowiecze zaprezentowało model perfekcyjnie odpowiadający tym właśnie potrzebom. Stąd – w odniesieniu do pozostałych elementów całej złożonej struktury przestrzennej – jego kompaktowa struktura przestrzenna, służąca głównie wymianie i obsłudze przyległych obszarów.

#### 11.4. MODEL 1: KONTROLA I DOMINACJA

Pierwsze miasta, które powstały w drugiej połowie IV tysiąclecia p.n.e., zwłaszcza te wywodzące się z obszaru Mezopotamii, powstały jako miasta-państwa. Oznacza to, że miasto było stolicą pewnego, choćby niewielkiego obszaru. Ten fakt pozostawił bardzo wyraźne ślady w strukturze przestrzennej miast, które w sposób bezdyskusyjny odróżniają je od „miastopodobnych” struktur osiedli rolniczych. Trzeba także wspomnieć, że materiał historyczny

dotyczący sposobu ukształtowania tych najstarszych miast nie jest zbyt obfity, dodatkowo zaś jest dość fragmentaryczny, przypadkowy. Jednakże pewne zjawiska i elementy zagospodarowania możemy w tych miastach zidentyfikować z całą pewnością.

Po pierwsze, nowo powstałe miasta odznaczały się **zróznicowaniem** dzielnic (czy raczej poszczególnych części, gdyż zapewne słowo dzielnice jest nieadekwatne do ich wielkości i struktury administracyjnej). W planach tych miast zarysowuje się pewna specjalizacja określonych części. Przede wszystkim zaś pojawia się jeden, ale za to niesłychanie ważny element różnicujący – tak zwana **cytadela**. Nie rozumiemy tego określenia jako obiekt wojskowy, będący częścią systemu fortyfikacji, w jakiej to roli wystąpi znacznie później w historii. Cytadela, zarysowana w miastach pierwszej fali urbanizacji, to przestrzenny zespół hierarchiczny, który zawiera w sobie 3 elementy: pałac, spichlerz i świątynię. Oczywiście, mogą w jej ramach występować różniczne zbiory tych elementów (np. kilka spichlerzy), niekiedy zaś pewne elementy dodatkowe, jednak nie zmienia to istoty rzeczy. Wymienione trzy obiekty przestrzenne reprezentują trzy atrybuty władzy:

- pałac reprezentuje czynnik administracji i organizacji,
- spichlerz reprezentuje czynnik ekonomiczny,
- świątynia reprezentuje czynnik ideologiczny.

Te trzy elementy nie istnieją same dla siebie, ale stanowią swoiste jądro większego organizmu. Takiej cechy z pewnością nie obserwowano we wcześniejszych osadach rolniczych, nawet tych bardzo rozbudowanych. W osadach rolniczych brak jest hierarchii, występuje tam swoisty egalitaryzm przestrzenny.

W pierwszych miastach – jak na przykład w Ur – widzimy, oprócz koncentracji, która niekiedy występowała w rozbudowanych osadach wiejskich, także i hierarchizację przestrzeni. Najważniejszy element miasta – cytadela – kontroluje pozostały obszar. W pałacu rezyduje władca wraz ze swoją świtą i wojskiem, w spichlerzu – czego dowodzą źródła historyczne – zbiera się zboże z całego kontrolowanego obszaru, magazynuje, a następnie redystrybuuje, co zresztą jest dodatkowym argumentem na rzecz teorii poszukującej zewnętrznej siły kształtującej miasta. Kult ma charakter scentralizowany. Wyraźnie widać, że cytadela jest wyodrębniona przestrzennie z obszaru miasta.

Co ciekawe, w miastach pierwszej fali urbanizacji cytadela bardzo często nie leży w centrum, ale jest od niego odsunięta, niekiedy leży zgoła na granicy miasta.

Ta ostatnia cecha dodatkowo dowodzi, że grupa sprawująca władzę w mieście wolała w pewnym sensie nie być otoczona przez żywiol, który kontrolowała. Ta grupa wolała mieć niezależne wyjście na zewnątrz. To argument na rzecz koczowniczych początków miasta, opisanych tak przekonująco przez Lewisa Mumforda (1961).

Taka cytadela, jaką oglądamy w Ur, Uruk, Aszur, Lagasz czy Nippur, jest pierwszym w historii przypadkiem świadomego rozszczepienia, zróznicowania przestrzeni. Zarówno bowiem rolnik jak i pasterz traktują przestrzeń równo – jedyną barierą są bariery topograficzne. Tymczasem cytadela kreuje zupełnie nowy aspekt niedostępności przestrzennej – nie w sensie układu barier, ale w sensie organizacyjnym, hierarchicznym. Tak więc po raz pierwszy w relacjach człowieka z przestrzenią zdarza się, że wybrany fragment przestrzeni jest dostępny tylko dla wybranych. To z kolei odzwierciedla układ władzy.

Żeby nie opierać się tylko na przykładach pochodzących z Mezopotamii, a tym samym nie narażać się na zarzut skoncentrowania na jednym, być może specyficznym typie miast, można dokonać szybkiego przeglądu także miast egipskich z okresu Starego Państwa. Ich charakterystyka przestrzenna jest dokładnie taka sama – odzwierciedla bardzo precyzyjnie zdefiniowany zespół przestrzenny, który dominuje i kontroluje całą strukturę miasta.

Właśnie te dwa słowa – kontrola i dominacja – najlepiej chyba opisują strukturę miasta pierwszej fali cywilizacji, a tym samym charakter cywilizacji, jaka je wygenerowała.

Mumford (1961) sugeruje, jak się wydaje trafnie, że pierwsze miasta powstały jako wyraz dominacji, gdy pewne grupy pasterskie (koczownicze) postanowiły oprzeć swoją egzystencję nie tylko na hodowli zwierząt ale także na innych źródłach pozyskiwania dóbr, głównie wyżywienia. Stało się to poprzez przejście kontroli nad osiadłymi rolnikami.

Koczownicy stale znajdowali się w sąsiedztwie osad rolniczych. Niektóre z nich, wskutek rozwoju techniki rolniczej, która pozwoliła zająć im obszary żyznych dolin, mogły dojść do pewnej zasobności a nawet bogactwa. Powodzenie to wynikało z zapewnienia sobie zapasów żywności, zgromadzenia dóbr materialnych, także uzyskanych w drodze wymiany prowadzonej przeważnie zresztą za pośrednictwem koczowników. Innymi słowy, dostatnie życie rolników, znane dobrze koczownikom, mogło prowokować tych ostatnich do dążenia, by przejąć kontrolę nad zamożnymi wsiami. Jak wiemy z przeprowadzonej w poprzedniej fazie badań dokładnej analizy stylów życia rolników i koczowników, nie było prawdopodobne, aby koczownicy na przykład napadli na wieś i przepędziwszy dotychczasowych mieszkańców, sami zajęli się mozolną pracą na polach. Pozostaje zatem inna możliwość – taka, że doszło do jakiegoś aktu agresji, dającego koczownikom władzę nad osiadłymi rolnikami, którzy odtąd musieli pracować nie tylko na siebie, ale także na swoich nowych panów.

Na marginesie warto zauważyć, że do podobnych w swej istocie aktów agresji dochodziło w czasach późniejszych po wielokroć – już w czasach starożytnych znamy najazd Hyksosów na Egipt, któremu od połowy XVII w. p.n.e. zdołali na około sto lat narzucić swoją władzę, czy najazd Kasytów na Babilonię w niewiele późniejszym okresie, najazd zakończony zresztą całkowitą asymilacją najeźdźców. Ostatni, powszechnie znany wielki najazd ludów koczowniczych, to oczywiście najazd Mongołów w XIII wieku na olbrzymie terytoria Azji i Europy. Warto uzmysłowić sobie, że Czyngiz-chan w czasie życia jednego zaledwie pokolenia przejął kontrolę nad znaczną częścią największego kontynentu. Wszystkie wymienione tu ludy wywodziły się wprost z pasterskich szczepów koczowniczych. Nasuwa się zatem proste pytanie: skoro takie akty agresji zdarzały się tylekroć w ciągu dziejów, to dlaczego nie mogły także mieć miejsca pod koniec IV tysiąclecia p.n.e., kiedy to – można śmiało twierdzić – po raz pierwszy zmaterializowały się w postaci nowej formy osadniczej.

*Nota bene* warto przypomnieć, że najazdy koczowników, jakie znamy z historii, nie prowadziły do niszczenia miast a nawet przeciwnie, niekiedy doprowadzały do ich rozwoju (na przykład Mongołowie w Chinach i Indiach). Koczowniczy najeźdźcy miasta zdobywali i się w nich osadzali, doskonale rozumieli naturę miasta, „umieli się nim posługiwać”. Zupełnie inaczej działało się, gdy przemieszczały się ludy rolnicze (jak w czasie wędrówki ludów w okresie późnego antyku i wczesnego średniowiecza), które zazwyczaj przyczyniały się do degradacji miast.

W świetle tych rozważań wydaje się prawdopodobne, że w czasie, kiedy osady wiejskie osiągnęły pewien – mogący wzbudzać pożądanie – poziom bogactwa, koczownicy najechali na ludy rolnicze żyznych dolin i przejęli nad nimi kontrolę.

Inna teoria także wiąże początki miast z wyodrębnieniem się nowej grupy społecznej rzemieślników i kupców oferujących swoje usługi znacznie szerszej niż tylko lokalnej społeczności. Ich specjalizacja mogła zapewne prowadzić do powstania rodzaju społecznej organizacji tej specyficznej grupy nie zainteresowanej rolniczym stylem życia. Łatwo sobie wyobrazić, że ta grupa, czerpiąca oczywiście korzyści z koncentracji, byłaby pierwsza, która poparłaby pewien akt organizacji zmierzający do uzyskania korzyści z przestrzennej lokalizacji (Childe, 1950; Jacobs, 1970; Soja, 2000).

Przypomnijmy tu dodatkowo, że na długo przed powstaniem prawdziwych miast, pojawiły się „miastopodobne” wsie, które jednak nie miały znamion rozwarstwienia i hierarchii odzwierciedlających zróżnicowanie ludzi, a które to cechy są oczywistym atrybutem miasta. Jak już to stwierdziliśmy, istniały więc pewne gotowe, materialne struktury, którymi można było posłużyć się, aby ideę miasta zmaterializować.

Jaką wiedzę o cywilizacji daje nam pobieżna nawet analiza struktury funkcjonalno-przestrzennej miast pierwszej fali urbanizacji?

Po pierwsze, że system społeczny opierał się na bardzo silnym zróżnicowaniu ludności, jej praw i przywilejów i że te różnice są doskonale widoczne w strukturze miasta.

Po drugie, jest oczywiste, że system wartości związany był z władzą, prestiżem i dominacją. Ta ekspresja władzy przejawia się w wielu aspektach. Najbardziej czytelny w strukturze miasta jest oczywiście aspekt przestrzenny, jasno pokazujący hierarchiczny punkt kontroli – cytadelę, która całym swoim ukształtowaniem symbolizuje władzę, kontrolę i rozwarstwienie. Nie każdy mógł wejść do odseparowanej, strzeżonej, uprzywilejowanej i dominującej maszyny kontroli. Bardzo charakterystyczne jest, że dominacja tej struktury kontroluje całe miasto. Miasto jest zaplanowane (czy może raczej – wynalezione) jak precyzyjny mechanizm kontroli. System władzy jest, jak wcześniej zauważyliśmy, trojakiej natury (polityczny, ekonomiczny i ideologiczny), przez co nie pozostawia żadnej przestrzeni wolności. Nie ma szans na konkurencyjny ośrodek, jest on poza logiką tego systemu. Bardzo charakterystyczne jest, że poza cytaadelami bardzo niewiele przetrwało do naszych czasów. Zespół cytaдели obejmował monumentalne, niemal wiecznotrwałe budowle, podczas gdy reszta miasta była zbudowana w sposób nietrwały, a być może nawet nieco prowizoryczny. Nie widać tam też żadnego planu. Ta część należała do sfery samoorganizacji pod nieustającą kontrolą cytaдели.

Miasta pierwszej fali urbanizacji nie miały z góry założonego planu, poza elementami różnicującymi znaczenie poszczególnych części. Nie widać w nich regularności całego założenia, ponieważ nie funkcjonalność struktury, ale sprawność kontroli były tu celem.

Warto także zauważyć, że w strukturach analizowanych miast zaimplementowane są pewne wynalazki – polityka i scentralizowany system religijny a także historia (pismo jest „rówieśnikiem” miasta), która podkreśla rolę tradycji, symboli i znaczeń. W pewien sposób w tych pierwszych strukturach jest widoczna także ich agresywna, ekspansywna natura – poprzez wyizolowanie z otoczenia (nawet podwójne w wypadku cytaдели) ale także przez specyfikę swoich relacji z otoczeniem, które było obszarem pod kontrolą.

Analizowany model funkcjonował tak długo, jak długo utrzymywał się system cywilizacyjny, jaki go wytworzył.

## 11.5. MODEL 2: WSPÓŁPRACA I WYMIANA

Procesy cywilizacyjne nie są ani nagłe, ani bardzo szybkie. Bardzo często poszukujemy jakiegoś punktu charakterystycznego dla opisu poszczególnych epok czy przedziałów historii, jednak musimy rozumieć, że te momenty mają charakter niesłuchanie umowy, wręcz symboliczny.

Gdybyśmy szukali takiej symbolicznej daty dla końca miast pierwszej fali urbanizacji, byłby to 13 października 539 roku p.n.e., dzień, kiedy do Babilonu, po zwycięskiej bitwie pod Opis, wkroczyli Persowie, przedstawiciele ludu indoeuropejskiego, ludu, który wygenerował kompletnie nowy model miasta, model tak dobrze znanej, regularnej, logicznej struktury miasta greckiego i rzymskiego. A wkraczali do Babilonu, miasta, które wzmiankowano już w czasach słynnej III dynastii z Ur.

Jednakże procesy, jakie stały za tym wydarzeniem, były znacznie dłuższe i znacznie bardziej skomplikowane. Siły, jakie doprowadziły do owego symbolicznego zwycięstwa jednej cywilizacji nad drugą, prowadzą do pytania o przyczynę i procesy, które doprowadziły do wygenerowania zupełnie nowej jakościowo cywilizacji. Oczywiście upadek Babilonu nie oznaczał, że znikły wszystkie miasta pierwszej fali cywilizacji, oznaczał jedynie symboliczny upadek cywilizacji, która je wytworzyła. Podobnie ta umowna data nie oznacza, że od tego momentu powstawały miasta według nowego modelu. W istocie proces krystalizowania się nowego modelu miasta był niesłuchanie długi i jego odtworzenie wcale nie jest łatwe. Rozpoczął się jednak znacznie wcześniej i w momencie upadku Babilonu był już rozwinięty na tyle, że wyraźnie zaznaczał swoją obecność. Gdybyśmy szukali znowu symbolicznego pytania, zapewne sięgnęlibyśmy do pytania zadanego trafnie przez Colina Renfrew (2001): „kim byli Grecy”?

Chadwick (1973) tak relacjonował swoje spostrzeżenia na temat tego, kiedy „Grecy przybyli do Grecji”: „Uważam – co czynię z należytą rozważą ale i z przekonaniem – że bezsensowne jest pytanie skąd przybyli Grecy? Możemy mówić o Grekach dopiero po wykształceniu się języka greckiego, jako wyraźnej gałęzi indoeuropejskiego (...), przed greckim używano przynajmniej jednego języka; grecki jest rezultatem wszczepienia dialektu indoeuropejskiego w niegrecki substrat; greckiego używano w Grecji już w okresie mykeńskim; wreszcie rozmieszczenie dialektów greckich w Grecji zmieniło się zasadniczo wskutek zdarzeń, które nastąpiły po upadku cywilizacji mykeńskiej”.

Konsekwencje tego rozumowania rozwija Renfrew (2001) w następujący logiczny ciąg: ponieważ proces tworzenia się języka greckiego przebiegał w pierwszej połowie II tysiąclecia p.n.e., to przybycie do Grecji ludów mówiących tym językiem musiało nastąpić mniej więcej przed 2000 p.n.e. Ponieważ – i to jest niesłuchanie ważne – **mówiąc o Indoeuropejczykach nie mówimy o ludzie w sensie etnicznym, ale o pewnej wspólnocie kulturowo-cywilizacyjnej, której podstawą był język**. Dlatego też odniesienia do przestrzennych zachowań Indoeuropejczyków tak silnie związane są z językiem.

W tym aspekcie ciekawe są dwa zagadnienia. Pierwsze dotyczy tego kim byli i skąd się pojawili Indoeuropejczycy, drugie natomiast – co dało tak znaczącą przewagę nad utrwaloną i rozwiniętą cywilizacją panującą wcześniej we wschodniej części Morza Śródziemnego.

W naszej wyobraźni czasem trwa jeszcze najazd – wielka akcja opanowania cywilizacyjnego ogromnych obszarów Eurazji przez fantastycznych wojowników. Jednakże ten poetycki obraz musi zostać skonfrontowany ze stającą się powoli rzeczywistością. Założenie, że wyłonienie się nowego kompleksu kulturowego musi być koniecznie związane z najazdem nowej grupy językowej nie wydaje się ani uzasadnione w sensie archeologicznym, ani logiczne w sensie rozumowania.

Renfrew (2001) wskazuje trzy zasadnicze kulturowo-ekonomiczne sposoby rozprzestrzeniania się języka indoeuropejskiego. Pierwszy, to model „przesuwającej się fali”, która poruszała się bardzo powoli z obszaru wschodniej Anatolii, skąd promieniowały umiejętności rolnicze. Technika rolnicza z tego rejonu musiała być wyższa niż w okolicy, gdyż, jak się wydaje, tereny położone na zachód od gór Zagros (Mezopotamia, większość obszaru Lewantu) zamieszkałe były przez ludy rolnicze nie posługujące się językiem indoeuropejskim. Ten proces rozpoczął się najwcześniej i trwał bardzo długo. Być może jego początków możemy poszukiwać nawet w czasach szczytowego rozwoju Çatalhöyük (7500-5700 p.n.e.). Drugi proces to rozwój nomadycznego pasterstwa, zapewne na zachodnich obrzeżach stepowych obszarów dzisiejszej Rosji i jego rozprzestrzenianie się. Ten proces jest niesłychanie ważny ze względu na proces udomowienia konia i w dalszej kolejności zdobycia umiejętności jazdy wierzchem. Być może takie procesy rozwoju nomadycznego pasterstwa miały zresztą miejsce w innych obszarach. Pojawienie się nomadycznego pasterstwa w Azji Środkowej w III tysiącleciu p.n.e. jest zapewne rezultatem tego długiego procesu. Warto tu zaznaczyć, że należy bardzo wyraźnie rozróżnić sprawę udomowienia konia i umiejętności jazdy wierzchem. Udomowienie, o którym tu wspomniano, nie odnosi się do umiejętności jazdy konnej, a w każdym razie nie ma na to przekonujących dowodów. Najwcześniejsze świadectwa (wizerunki konia i jeźdźca) pochodzą z początków II tysiąclecia p.n.e. Nie ma żadnej wątpliwości, że umiejętność jazdy konnej była wielkim osiągnięciem o znaczeniu militarnym. Nie wspominając oczywiście o mobilności. W dalszej kolejności tę przewagę umocniła umiejętność posługiwania się rydwanem. Wreszcie trzeci proces, zapewne także chronologicznie najpóźniejszy, bo dziejący się w I a najwcześniej w II tysiącleciu p.n.e., to wymiana elit w pewnych kluczowych obszarach, wymiana za pomocą siły militarnej dokonana przez dobrze zorganizowanych pasterskich koczowników o zhierarchizowanej strukturze społecznej, posługujących się końmi (do jazdy wierzchem). Tym, co dało militarną przewagę agresorom, oprócz opanowania konia do jazdy wierzchem, było żelazo.

Zatem znowu dwa słowa-klucze dla opisu Indoeuropejczyków, których przewaga cywilizacyjna, oparta na kulturze nowego rodzaju pasterstwa nomadycznego i związanej z nim organizacji życia społecznego, bazowała na dwóch istotnych innowacjach – **umiejętności jazdy konnej i metalurgii żelaza**.

Model miasta, który w dojrzałej formie obserwujemy w Grecji a następnie w Rzymie, pochodzi z bardzo rozległych źródeł, w tym niekiedy bardzo lokalnych.

Model ten wyrasta z nowej organizacji i koncepcji funkcjonowania społecznego (Bryce, 2002). Bazą tej struktury były nomadyczne korzenie i związana z nimi organizacja szczepowa.

Jego pierwsze przejawy widzimy już w państwie Hetytów<sup>161</sup>. Wprawdzie na czele państwa stał „namaszczony przez bogów” król, zwierzchnik suwerennych księstw państwa, jednak w ważnych sprawach zwracał się do rady starszych (*pankus*), która stanowiła pozostałość dawnych, pochodzących z czasów koczowniczych, wieców. Druga istotna charakterystyka, to zależność pozycji króla od aprobaty „szlacheckich” rodów, co z pewnością nie miało miejsca w hegemoniczno-hydraulicznych<sup>162</sup> satrapiach, jakie pamiętamy z opisu okresu pierwszej fali urbanizacji. Wreszcie, szczególna pozycja królowej, która po śmierci swojego męża stawała się władczynią (u boku następcy) aż do swojej śmierci. Nie była to bynajmniej władza pozorowana – posiadała ona władzę realną, z możliwością pieczętowania dokumentów i inspirowaniem kontaktów międzynarodowych. Patriarchalne monarchie znane z wcześniejszych czasów nie znały takiej instytucji. Odmienna także była filozofia prawa hetyckiego, które dużo częściej niż na przykład kodeks Hammurabiego<sup>163</sup>, będący emanacją cywilizacji wcześniejszej, odwoływało się do zasady odszkodowania jako formy zadośćuczynienia za popełnione przestępstwo niż do zasady odwetu.

Nie jest niespodzianką, że tak odmienna koncepcja społeczna musiała wygenerować inną formę organizacji przestrzennej. Nie stało się to jednak bynajmniej ani od razu, ani szczególnie prędko. Na początku Indoeuropejczycy używali wcześniejszych struktur miejskich, powoli dopasowując je do własnych potrzeb. Dojrzały i wykrystalizowany model przestrzenny pojawił się dopiero wraz z Hippodamosem. Arystoteles pisze „...syn Euryfonta z Miletu, Hippodamos, który wynalazł sztukę planowania miast...” (*Polityka*, Księga II, rozdz. 5).

Arystoteles, który *nota bene* nie cenił Hippodamosa<sup>164</sup> jako człowieka i krytykował jego model miasta, opisywał dość szczegółowo w *Polityce* proces kształtowania się państwa-miasta czyli formy miasta, jaką znał z doświadczenia (patrz rozdział 4 tego tomu). Arystoteles kilkakrotnie wspomina w *Polityce*, że istnieją „stare” miasta (sprzed porządku hippodamejskiego) oraz te zaplanowane „wedle nowego sposobu budowania”. Pomimo jego dość czytelnej nostalgii za tym wcześniejszym porządkiem, jego opis urządzenia idealnego miasta zaprezentowany w Księdze VII, rozdz. 11 jest raczej zgodny z modelem, którego przestrzennej interpretacji dokonał Hippodamos.

Arystoteles wskazuje następujące ważne elementy planowania miasta:

położenie, które ma zapewniać dobre warunki klimatyczne i dostęp do wody, oba czynniki odpowiedzialne za dobre warunki zdrowotne,

- zapewnienie możliwości funkcjonowania i innowacyjności w czasie pokoju,
- zapewnienie możliwości schronienia i obrony w czasie wojny.

Jednocześnie Arystoteles wskazuje na wewnętrzne urządzenie miasta jako obszaru pewnej dywersyfikacji. Sugeruje oddzielenie administracji i władz od handlu, rozrywki i obszarów kultuwowania życia obywatelskiego.

Jak zatem widać, model miasta drugiej fali urbanizacji miał kompletnie odmienne podstawy – budowany był oddolnie, jako odzwierciedlenie budowanej i doskonalonej przez lata

<sup>161</sup> Państwo upadło ok. 1200 lat p.n.e. (przyp. red.).

<sup>162</sup> Nazwa odwołuje się do uporządkowania stosunków wodnych na terenie Sumeru w okresie, kiedy powstały pierwsze miasta i wiąże ten proces z momentem ukształtowania się miast (przp. red).

<sup>163</sup> Kodeks Hammurabiego, babiloński zbiór praw z XVIII wieku p.n.e.

<sup>164</sup> Hippodamos żył ok. 510–443 p.n.e.; Arystoteles: 384–322 p.n.e. (przyp. red.).

struktury społecznej. Jego forma odzwierciedla zatem nie dominację i kontrolę, ale złożoność stosunków społecznych opartych o kooperację. Nie ma tu zatem tak charakterystycznego, hierarchicznego rozwarstwienia przestrzeni, jakie widzimy w „miastach-maszynach” pierwszej fali urbanizacji. Struktura jest „równa” w sensie kontroli a hierarchia opiera się na ekspresji i kumulacji różnych aktywności ludzkich. Zatem przestrzenie te – zupełnie przeciwnie niż w miastach pierwszej fali urbanizacji – są otwarte i dostępne. Najpełniej tę ideę wyraża usytuowanie placów targowych i – esencji życia obywatelskiego – agory. Miasta te zapewniają przepływ wewnętrzny pomiędzy różnymi ludzkimi aktywnościami a także otwarte są na zewnętrzną kooperację. W pierwszej kolejności dotyczy ona przyległych terenów rolniczych, które są wmontowane w logikę funkcjonowania samego miasta (żywność dla miasta w czasie pokoju, schronienie dla mieszkańców wsi w czasie wojny).

System równych *insulae*, przemieszany z układem placów i urządzeń publicznych w logicznym i przejrzystym układzie ulic, odzwierciedla koncept cywilizacyjny – bogactwo i znaczenie życia społecznego, dążenie do doskonałości technicznej, efektywne zaspokajanie potrzeb ekonomicznych. W pewnym sensie te wartości cywilizacyjne są bardziej trwałe niż system polityczny, ponieważ odnajdujemy je zarówno w okresach „republikkańskich” jak i „monarchistycznych”. Co warto zauważyć, miasto ma także charakter otwarty – łatwo jest do niego dodać nowe elementy bez burzenia jego struktury, jest ono wręcz ekspresją takiej możliwości. Przeciwnie, miasta pierwszej fali urbanizacji mają w sensie koncepcji charakter zamknięty; ich rdzeń – cytadela – musi od razu ustalić swój zasięg wpływu i kontroli. Warto podkreślić, że owa cecha otwartości struktury nie ma nic wspólnego z otaczaniem miasta murami, stanowi ona po prostu naturę modelu struktury miasta.

Znajdujemy w opisie następujące najważniejsze elementy nowego modelu:

- addytywność i otwartość struktury („tabliczka czekolady”),
  - zróżnicowanie przestrzeni oparte o klarowny i logiczny podział funkcji,
  - hierarchia budowana oddolnie jako ekspresja stylu życia, nie zaś narzędzie kontroli.
- Dla opisywanego modelu ważne są także dwa dodatkowe elementy.

Po pierwsze, struktura miasta drugiej fali urbanizacji została wykoncypowana jako efekt przemyśleń natury społecznej, politycznej, filozoficznej, ekonomicznej i technicznej. Nie jest „pierwszym wynalezionym” narzędziem terytorialnej kontroli – jak miało to miejsce w przypadku miast pierwszej fali urbanizacji – jest efektem przemyśleń i sumą doświadczeń. Jest także ekspresją odmiennych stosunków społecznych. Jego baza jest znacznie szersza niż miało to miejsce w przypadku miast wcześniejszych. Warto zauważyć, że dopiero klasyczny okres grecki, będący u szczytu swojej potęgi intelektualnej, wygenerował opisywany model. Pamiętajmy, że Hippodamos pracował dla Peryklesa.

Drugą implikacją jest szerszy kontekst terytorialny. Chodzi tutaj o dwa zjawiska: charakterystykę położenia geograficznego miast oraz przebieg procesu kolonizacji. Arystoteles wyróżnia, pod względem położenia geograficznego, trzy rodzaje miast. Podział ten – jak się wydaje – może mieć zastosowanie znacznie szersze niż tylko do miast greckich. Pierwsze, chronologicznie najstarsze, to położenie obronne, zapewniające miastu bezpieczeństwo. Drugie, to położenie na skrzyżowaniu szlaków, zapewniające miastu dostęp do wymiany. Wreszcie trzecie, chronologicznie najmłodsze położenie, związane jest z możliwością rozwoju terytorialnego miasta.



Wydaje się, że Arystoteles trafnie przewidział trend wzrostowy miast na wiele lat zanim materialnie zainstniał. Owa addytywność wyrażona w modelu miasta antycznego bardzo precyzyjnie odzwierciedla to zjawisko. Zauważmy, że wszystkie te położenia nie mają jako podstawy kontroli terytorialnej, chociaż w konsekwencji ją sprawują. Inna jest bowiem natura tej kontroli – nie wynika ona z dominacji i władzy, ale ze stosunków społecznych, ekonomicznych i kulturowych. Odnosząc kontekst terytorialnego położenia do bardziej współczesnych koncepcji geografii ekonomicznej, można porównać go do tak zwanego modelu Haggetta (1966) opisującego pięć faz penetracji i zagospodarowania przestrzeni przez człowieka. Pierwsza faza, to faza ruchów, wytwarzająca pierwsze powtarzalne ślady w przestrzeni. Faza druga, powstała w wyniku utrwalenia powstałych szlaków, konstryuuje pewne sieci. Te z kolei, w kolejnej fazie, generują węzły. Ich rozwój w fazie czwartej prowadzi do hierarchizacji. I wreszcie, ostatni etap obejmuje wykształcenie się powierzchni jako logicznego efektu rozrastania się najważniejszych węzłów.

Wydaje się, że koncepcja rozrastania się terytorialnego miast, która stała się jednym z naczelnych problemów obecnej fazy cywilizacji, została dostrzeżona w swojej inicjalnej fazie przez Arystotelesa ponad dwa tysiące lat temu. Ta konstatacja jest o tyle ważna, że druga fala cywilizacji odnotowała i zdefiniowała bardzo przejrzyste związki miasta z otoczeniem. Dotyczy to zarówno najbliższego sąsiedztwa jak i bardzo szerokiego terytorialnego kontekstu.

Właśnie ten drugi aspekt jest szczególnie interesujący i dotyczy sprawy kolonii.

Europejczykowi skoncentrowanemu na „śródziemnomorskiej” optyce postrzegania i interpretacji historii trudno jest uwierzyć, że w V wieku p.n.e., kiedy mieliśmy do czynienia ze złotym wiekiem kultury antycznej, tylko dwa miasta europejskie – Ateny i Syrakuzy – znajdowały się w pierwszej dziesiątce największych miast świata. Ateny liczyły wówczas około 155 tys. mieszkańców, zaś Syrakuzy około 125 tysięcy. Analiza danych dla największych 20 miast z tego okresu pokazuje nieprawdopodobną dominację Azji, gdzie w Chinach, Indiach czy Persji miasta były liczne i miały silną pozycję. Obszar Morza Śródziemnego – kolebki cywilizacji europejskiej – zaczyna być w analizowanym czasie widoczny jako rejon zaznaczony ważnymi punktami urbanizacji; poza wspomnianymi już Atenami i Syrakuzami, wśród największych miast świata znajdujemy także Rzym, Korynt i Kartaginę (tab. 1).

Jednakże warto zwrócić uwagę, że część, a nawet większość z owych największych miast basenu Morza Śródziemnego to kolonie założone przez Greków lub Fenicjan. Są wyrazem siły procesu **metropolizacji miast**.

Najprostsza współczesna definicja mówi, że metropolie (*metropolis*) to miasta, które są znaczącymi ekonomicznymi, politycznymi i kulturalnymi centrami i które, oprócz tego, że stanowią ważne ośrodki lokalne (krajowe czy regionalne) odznaczają się międzynarodowymi powiązaniem zarówno w sensie gospodarczym, kulturalnym i politycznym jak i transportowym.

Warto zauważyć, że etymologicznie słowo „metropolia” zawiera ideę powiązań zewnętrznych, gdyż pierwotnie, w starożytnej Grecji oznaczało ono miasto macierzyste w stosunku do kolonii. Zatem już wtedy zawierało ideę miasta o powiązaniach – w pewnym sensie – międzynarodowych i o znaczącym wpływie cywilizacyjnym na inne jednostki. Nie tylko dziś, ale także i w przeszłości metropolie były zatem istotne dla rozwoju obszarów znacznie rozleglejszych niż one same.

Tabela 1. Największe miasta świata w roku 430 p.n.e. (według: Chandler, 1987).

L.p.	Nazwa miasta	Kraj	Liczba ludności
1	Babilon	Mezopotamia	250.000
2	Ektebana	Persja	200.000
3	Ateny	Grecja	155.000
4	Stavasti	Indie	150.000
5	Champa	Indie	150.000
6	Loyang	Chiny	145.000
7	Yenhsiatu	Chiny	
8	Rajagriha	Indie	
9	<b>Syrakuzy</b>	Sycylia	<b>125.000</b>
10	<b>Memfis</b>	Egipt	<b>100.000</b>
11	<b>Rzym</b>	Rzym	<b>100.000</b>
12	Soochow	Chiny	100.000
13	Chicheng	Chiny	
14	<b>Kartagina</b>	Afryka Płn.	
15	Persepolis	Persja	
16	Lintzu	Chiny	
17	Changan	Chiny	
18	<b>Korynt</b>	Grecja	<b>70.000</b>
19	Lucheng	Chiny	
20	Suza	Persja	

Zauważmy, że przy tak sformułowanej definicji metropolie nie są wynikiem współczesnych procesów globalizacji. Przeciwnie, znajdujemy je od dawna w historii. Kiedy przyjrzymy się greckiej ekspansji we wschodniej i centralnej części basenu Morza Śródziemnego w VIII-VI wieku p.n.e., to dostrzeżemy niewątpliwe sieci powiązań zewnętrznych zbudowane na dalekosiężnych, międzynarodowych kontaktach handlowych. Miasta greckie odznaczały się niewątpliwymi z pewnością cechami metropolii.

Zależność ta jest jeszcze bardziej ewidentna w przypadku ekspansji fenickiej (jeszcze wcześniejszej niż ludów Indoeuropejskich, ale także wywodzącej się od nomadów), która objęła cały właściwie basen Morza Śródziemnego i zbudowana była w całości na międzynarodowych powiązaniach. Tyr, Sydon, Byblos – to bezdyskusyjne metropolie tego okresu. Warto także zauważyć, że bardzo szybko niektóre miasta założone przez Fenicjan zbudowały sobie metropolitalną pozycję.

Przytoczone tu przykłady dobitnie pokazują, że ani zjawisko globalizacji, ani metropolizacji nie jest nowe i nieznanie wcześniej. Można zatem bez większego błędu stwierdzić, że jedynie zasięg i dynamika globalizacji, wynikająca z dostępności i szybkości środków transportu, jest większa. Procesy globalizacyjne musiały zasadniczo przyspieszyć w związku z bardzo dynamicznym rozwojem środków transportu, jednak widzimy je już bardzo wyraźnie w starożytnej Grecji.

Co ciekawe, kolonie wiąże z metropoliami szczególny impuls cywilizacyjny. Różnego rodzaju „niespokojne duchy” opuszczają ukształtowane i tradycyjne miasta, szukając szczęścia

w koloniach, gdzie zakres wolności intelektualnej i społecznej jest zazwyczaj (przynajmniej na początku ich funkcjonowania) większy niż w metropolii. I często tak się działo w historii, że innowacje o różnym charakterze przybywały do metropolii właśnie z kolonii. Nie jest wykluczone, że w czasach greckich dotyczyło to takich innowacji jak filozofia, matematyka czy demokracja. To samo można powiedzieć o konstytucji, która wiele wieków później zawitała do Europy ze skolonizowanej przez Europejczyków Ameryki.

Nie można odrzucić łatwo twierdzenia, że owa szczególna solidarność i wspólnota kulturowa są charakterystyczne dla Indoeuropejczyków i wciąż jeszcze stanowią ważny element cywilizacyjny. W odniesieniu do miast-kolonii bardzo charakterystyczne jest, że często stają się one większe i bardziej znaczące niż metropolie. To prawda o Kartaginie założonej przez Fenicjan z Tyru, Syrakuzach założonych przez Greków z Koryntu i Nowym Jorku założonym przez Europejczyków z Niderlandów. Dwa wieki po analizowanym poprzednio okresie złotego wieku Aten obraz układu największych miast świata jest nieco inny. Nie jest już tak czytelna dominacja krajów Dalekiego Wschodu, wykształca się natomiast bardzo silna sieć miejska we wschodniej części basenu Morza Śródziemnego – Aleksandria, Seleucja, Antiochia, Jerozolima, Pergamon dołączają do silnych już wcześniej miast – Rzymu, Kartaginy, Syrakuz, Memfis. Niemal połowę z 20 największych miast świata znajdujemy zatem w analizowanym obszarze. I znowu – większość z nich to kolonie.

W całym opisie miasta drugiej fali urbanizacji odwołujemy się głównie do miasta greckiego, chociaż trzeba pamiętać, że model ten z ogromnym sukcesem został zaimplementowany poprzez Rzym w znacznej części Europy. Wiele miast do dzisiaj – od Saragossy po Zadar i Colchester – w swojej strukturze zawiera miasto rzymskie, innymi słowy, miasto z okresu drugiej fali urbanizacji.

Miasto rzymskie właściwie udoskonało tylko wzorzec grecki, nie zmieniając go zasadniczo. Innowacje miały dwojaki charakter. Po pierwsze, dotyczyły zapewnienia kontaktów z szerokimi terytoriami, co przy wielkości Rzymu było dość oczywistym, a jednocześnie raczej wyzywającym zadaniem. Po drugie zaś, odnosiły się do sfery zarządzania i logistyki oraz obsługi w zakresie infrastruktury, co w przypadku Rzymu, który w pewnym momencie osiągnął zapewne jeden milion mieszkańców, nie było wcale łatwe. Zapewnienie kontaktów przejawiało się przede wszystkim w budowie dróg. Rzymianie rozwinęli grecki model, który utrzymywał ekspansję urbanistyczną wzdłuż wybrzeży i skierował ją w głąb kontynentu europejskiego. Doprowadziło to do wytworzenia innej sieci miejskiej i stało się podstawą kształtowania nowego rodzaju osadnictwa w czasach późniejszych. Niewątpliwym osiągnięciem Rzymian jest wytworzenie raczej jednolitej, równomiernej sieci niż rodzaju „kręgosłupa z odrostami” charakterystycznego dla wschodniej części basenu Morza Śródziemnego (np. perska Droga Królewska). Tak ukształtowana sieć wytworzyła bowiem warunki dla rozwoju miast o pewnych wtórnych, wynikających z kształtu tejże sieci, uwarunkowaniach. Nie trzeba dodawać, że drogi koncentrowały innowacyjność i inżynierskie zdolności Rzymian. Oprócz dróg także budowle publiczne stanowiły przedmiot pewnego technicznego zainteresowania Rzymian.

Potęga Rzymu dotyczyła jednak przede wszystkim samego miasta. Analiza wielkości populacji największych miast pod koniec I wieku n.e. pokazuje przede wszystkim nieprawdopodobny jego wzrost. Nie tylko znalazł się on na czele listy rankingowej, ale w stosunku do

poprzednio rozważanego okresu złotego wieku Grecji wzrósł ponad sześciokrotnie. Pokazuje to bardzo dobrze imperialną pozycję miasta i jego światowe wpływy. W okresie, o którym mowa nadal utrzymuje się mocna pozycja wschodniej części rejonu Morza Śródziemnego jako ważnego obszaru urbanizacji. Jednak następne miasto w tej części świata, założona przez Aleksandra Wielkiego Aleksandria, nie sięga nawet 2/3 wielkości Rzymu (tab. 2).

Tabela 2. Największe miasta świata w roku 100 n.e. (według: Chandler, 1987).

L.p.	Nazwa miasta	Kraj	Liczba ludności
1	<b>Rzym</b>	<b>Rzym</b>	<b>650.000</b>
2	Loyang	Chiny	
3	<b>Aleksandria</b>	<b>Rzym</b>	<b>400.000</b>
4	Seleucja	Persja	300.000
5	Changan	Chiny	
6	<b>Efez</b>	<b>Azja Mniejsza</b>	<b>200.000</b>
7	<b>Antiochia</b>	<b>Syria</b>	<b>150.000</b>
8	Kavery	Indie	
9	Anuradhapura	Cejlon	130.000
10	<b>Apamea</b>	<b>Syria</b>	<b>125.000</b>

Analiza demograficzna z 361 roku pokazuje – może lepiej niż jakiegokolwiek inne dane – głęboki kryzys wielkiego imperium. Rzym nie tylko utracił w tym czasie swoją dominującą pozycję na rzecz Konstantynopola, ale widać jego wyraźną depopulację, stracił znaczną część ludności (do około 250 tysięcy mieszkańców). To niewątpliwe oznaki bliskiego upadku. Widać także pewien ogólny kryzys urbanizacyjny, gdyż większość miast nie osiąga wielkości obserwowanej jeszcze dwa wieki wcześniej.

## 11.6. MODEL 3: BEZPIECZEŃSTWO I WZROST

Tak, jak dla początku drugiej fali urbanizacji symboliczna była data upadku Babilonu, tak dla końca tej fali symboliczna jest data upadku Rzymu. 4 września 476 roku wódz Ostrogotów obalił ostatniego cesarza Romulusa Augusta a insygnia władzy odesłał do Konstantynopola. Przyczyny upadku Rzymu zostały bardzo szeroko opisane i nie ma sensu powtarzać ich w tej pracy. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że proces wygasania opisanej drugiej fali urbanizacji trwał jeszcze długo, zwłaszcza że ludy wędrujące na początku średniowiecza przez kontynent nie rozumiały natury miasta, gdyż były to ludy rolnicze. Długie wieki zajmie im proces budowania własnego modelu miasta, który wykorzysta w dogodny dla siebie sposób doświadczenia antyku ale także czerpać będzie z zupełnie innych źródeł: z tradycji *oppidiów* celtyckich i z tradycji miejskiej przyniesionej przez Arabów.

Warto pamiętać, że problemem podstawowym w średniowiecznej Europie wciąż był głód. Zapewnienie fizycznej możliwości przetrwania było naczelnym zadaniem organizujących się społeczności. Miasta służyły wzmocnieniu systemu zapewniającego dystrybucję i wymianę dóbr – stanowiły niezbędne ogniwo feudalnego systemu organizacji i podziału

pracy. W tym sensie terytorialny aspekt miał fundamentalne znaczenie dla rozwoju trzeciej fali urbanizacji.

Gęsty, równomierny układ osiedli z jasną hierarchią miast stał się wiele stuleci później podstawą teorii układu osadnictwa zaprezentowanego przez Christallera (1933). Układ zależności terytorialnej na poziomie regionalnym stał się fundamentem nie tylko układu przestrzennego Europy ale także tożsamości kulturalnej poszczególnych społeczności. W ten sposób, jak się wydaje, układ osadniczy miał dość znaczący wpływ na kształtowanie się świadomości regionalnej i specyfiki kulturowej poszczególnych części Europy.

Miasto średniowieczne integruje dwie przeciwstawne tendencje: lokalności wynikającej z dążenia do zapewnienia bezpieczeństwa oraz globalności (a z pewnością europeizacji) wynikającej z jednolitości religijnej czy szerszej – kulturowej. Innymi słowy, budowanie nowego modelu miasta odzwierciedla funkcję integrującą dla lokalnej społeczności i jednocześnie wszechogarniającą jednolitość kulturową. Ratusz, rynek (czy plac targowy) i katedra reprezentują ten związek. Miasto nie jest miastem-państwem, jednak reprezentuje pewnego rodzaju autonomię polityczną i administracyjną w stosunku do suwerena. Tak, jest oczywiście częścią księstwa czy królestwa, rządzi się jednak pewnymi wewnętrznymi prawami. Ma własną władzę (radę, wójta) i decyduje o sobie samo. Ma prawo sprawować sądy w pewnym zakresie spraw. To już nie tylko wspólnota budowana oddolnie „dla uczynienia życia lepszym” (aby po raz kolejny przywołać Arystotelesa), to już zaawansowana struktura organizacyjna, tworząca własny system praw, przywilejów i obowiązków. Struktura mająca własne źródło dochodów z podatków i dysponująca narzędziami ekonomicznego przymusu. Jednak nie jest to struktura zewnętrzna, obca – jak miało to miejsce w miastach pierwszej fali urbanizacji. To struktura wygenerowana przez sam, komplikujący się organizm miejski. Nie miasto-państwo, ale także nie prowincja dalekiej stolicy. To ważne ogniwo regionalnego układu gospodarczego koncentrujące jego najważniejsze aktywności.

Struktura miasta wyraźnie służy takiemu ogniskowaniu działalności. Odzwierciedla znaczenie handlu i rzemiosła dla funkcjonowania miasta w regionie i w sieci powiązanych i współpracujących miast.

Zauważmy, że w Europie największa miejska eksplozja, w sensie liczby nowo powstałych miast, ma właśnie średniowieczny rodowód. Także w średniowieczu – które zazwyczaj nie kojarzy się z pojęciem metropolitalności we współczesnym rozumieniu – znajdujemy bezdyskusyjne przykłady tego rodzaju miast. Jednakże w początkowej fazie ma ona inny charakter niż metropolizacja grecka czy rzymska, oparte głównie na kolonizacji. Wytwarzają się prawdziwe sieci miast, poprzez współpracujących ze sobą kupców i bankierów. Ustalone na podstawie usług parabankowych międzynarodowe powiązania miast europejskich w późnym średniowieczu pokazują bardzo wyraźnie międzynarodowe koneksje niektórych miast, a wpływy Florencji, Mediolanu czy Lyonu nie budzą żadnych zasadniczych wątpliwości (Spufford, 2002). Firmy przewozowe, pomimo wciąż ogromnych trudności transportowych, były w stanie dostarczyć przesyłkę z Wenecji do Brugii w 7 dni – od drzwi do drzwi (Reader, 2005). Fascynująca historia działalności ekonomicznej jednego tylko kupca Francesco di Marco Datini<sup>165</sup> (Origo, 1957) pokazuje na jednostkowym przykładzie te związki. Przedsiębiorstwo

<sup>165</sup> Francesco di Marco Datini (1335–1410), kupiec włoski urodzony w Prato (przyp. red.).

Francesca z siedzibą główną w Awinionie operowało we Włoszech (Florencja, Prato, Wenecja) na Balearach, w Hiszpanii, północnej Francji, Niderlandach i Anglii. Korespondencja handlowa tego przedsiębiorstwa prowadzona była w pięciu językach, księgowość była zorganizowana w całkowicie nowoczesny sposób pozwalając na prześledzenie losu każdego produktu od jego wytworzenia po ostateczną sprzedaż. Nowoczesność księgowości obejmowała nawet tak zwaną podwójną księgowość mającą na celu powiększanie zysku poprzez omijanie opłat celnych i podatków.

Średniowieczne, dobrze prosperujące miasta zakładały własne organizacje. Najbardziej chyba znaną międzynarodową organizacją skupiającą – jak nazwalibyśmy je dzisiaj – miasta metropolitalne (bo współpracowały na poziomie ponadpaństwowym) była oczywiście Hanza<sup>166</sup>. Dziś zestaw przywilejów oraz ograniczeń dla kupców niezrzeszonych nazwalibyśmy niemal oligarchicznym układem, jednak w warunkach XIV i XV wieku porozumienie polityczno-ekonomiczne miast (bez udziału państw!) przyczyniło się nie tylko do ich rozwoju gospodarczego, ale także do zmiany układów społecznych, generując nową, coraz silniejszą warstwę społeczną – mieszczaństwo. Ten właśnie proces w kategoriach systemowych nazwalibyśmy emergencją.

Nie można także zapominać, że pomimo wciąż jeszcze wielkich ograniczeń w pokonywaniu przestrzeni, miasta Europy bardzo szybko wytworzyły powiązania z odległymi obszarami.

Średniowiecze to okres bardzo intensywnych kontaktów europejskich z miastami północnej Afryki oraz z miastami azjatyckimi. Wymiar globalny metropolitalności był w istocie dosyć intensywny, a po wieku Wielkich Odkryć Geograficznych (XV/XVI wiek) globalizacja poczyniła kolejny krok naprzód, poszerzając pole penetracji. Znany świat poszerzył się o Ameryki i już niewielki krok dzielił od uzyskania możliwości przepływów na poziomie globalnym, tak jak go rozumiemy dzisiaj.

Charakterystyczne jest, że pomiędzy koloniami a metropolią istnieje pewna szczególna więź cywilizacyjna, znacznie silniejsza niż dzieląca je rywalizacja ekonomiczna czy nawet zbrojne konflikty. Dotyczy to zarówno stosunków starożytnej Grecji z obszarem jej wpływów, np. na półwyspie Apenińskim, Hiszpanów w Ameryce Południowej czy Francuzów w Afryce Północnej.

Model miasta, w swoich głównych zrębach zdefiniowany przez średniowiecze, długo jeszcze pozostawał użyteczny; jak się wydaje, aż do czasu, kiedy wzrost ilościowy miast związany z rewolucją przemysłową sprawił, że wzorec ten stał się przestarzały. Dodatkowo, rewolucja transportowa związana z rozwojem kolei, dopełniła dzieła przewartościowania tego modelu. Zmieniło się po prostu zbyt wiele elementów systemu, wytworzyło się zbyt wiele nowych relacji, by model ten w tak dalece zmienionej rzeczywistości mógł nadal efektywnie funkcjonować.

Nie istnieje w odniesieniu do miast, jak się wydaje, model ostateczny, niezmienny, ukształtowany raz na zawsze. Taki model oznaczałaby w istocie upadek miasta. Wraz z rewolucją przemysłową pojawiły się zupełnie nowe czynniki kształtujące miasta – imponujący

---

<sup>166</sup>Hanza, Związek Hanzeatycki, porozumienie miast handlowych Europy Północnej, powstałe w XII wieku i obejmujące kilkadziesiąt miast, w tym kilka miast polskich (m.in. Gdańsk, Kraków, Toruń, Wrocław); ostatni zjazd przedstawicieli Hanzy odbył się w 1669 roku (przyp. red.).

wzrost populacji miast, rozwój transportu, nowe sposoby produkcji. To wszystko potwierdza kształtowanie się nowego modelu miasta. Już sam wzrost ilościowy musiałby spowodować zmianę modelu; w połączeniu z nowymi zjawiskami kulturowymi i ekonomicznymi staje się zupełnie oczywiste, że miasto średniowieczne jako koncept przestrzenny odszedł w przeszłość. Pamiętać należy, że ów nowy model miasta znajduje się *in statu nascendi*. Nie znany jest jego stan finalny. Dlatego często jego ocena odnoszona jest do poprzednich modeli, które są znane w ich formie „kompletnej” i w pewnym sensie doskonałej. Trzeba jednak pamiętać – doskonałej dla innej zupełnie rzeczywistości! Dwieście lat w historii rozwoju miast to okres dość krótki. Zwróćmy uwagę, że ukształtowanie nowego wzorca miasta zajmowało zazwyczaj kilka stuleci. Tym razem też zapewne ludzkość nie jest w stanie wpłynąć na przyspieszenie tego procesu, gdyż jest on po prostu przestrzenną odpowiedzią na kształtowanie się kolejnego wzorca cywilizacyjnego. Nie można też mieć specjalnych złudzeń, że proces ten może być kontrolowany.

Zjawiska przestrzenne i społeczno-gospodarcze, jakie występują we współczesnych miastach nie są nowe, towarzyszą miastom od wielu wieków. Nowa jest jednak dynamika tych zjawisk, które zmieniają bardzo szybko warunki funkcjonowania, kierunki powiązań i gospodarcze otoczenie miast. Zmienia się jednak najbardziej zasadniczy komponent miasta, zmieniają się ludzie i ich aspiracje, wymagania i oczekiwania.

Współczesne miasta nie mogą przypominać tych z przeszłości. Innymi słowy, żyjemy w trwającej od około dwóch wieków kolejnej transformacji całościowej struktury miasta. Być może nie jest jeszcze oczywiste, jaki jest ostateczny model trwającej czwartej fali urbanizacji. Charakterystyczne jest, że obecna transformacja – jak wszystkie poprzednie – dotyka bardzo wielu sfer: od zmian technicznych i gospodarczych, po zmiany społeczne. Być może nie łatwo zdać sobie sprawę z tego, że te ostatnie mogą być najbardziej znaczące. Miasta naszego kręgu cywilizacyjnego zamieszkują najlepiej w historii wyedukowani obywatele, mający świadomość swoich praw i żądający udziału w kształtowaniu przestrzennych ram swojego życia. Taka sytuacja nie miała miejsca wcześniej w historii. Należy zatem rozwój rozumieć nie tylko w sensie ilościowym, ale w sensie jakościowym – poszukiwania najlepszego możliwego modelu odzwierciedlającego system cywilizacyjny, w jakim żyjemy. Łatwo dostrzec tę zależność badając wskaźniki jakości życia. To nie są miary odrębne dla rozmaitych kultur, to miary ogólnoludzkie: bezpieczeństwo, zdrowie, edukacja, dostęp do kultury, rozrywki czy sportu, wreszcie pewność dochodów.

Miasta są zamieszkiwane przez coraz większą liczbę ludzi. Wewnętrzne relacje w mieście i zewnętrzne pomiędzy miastami są znacznie bardziej skomplikowane niż kiedykolwiek. Dodatkowo, oddziaływania o charakterze regionalnym, ze względu na znaczący wzrost mobilności, zmieniły swój charakter sprawiając, że region staje się coraz bardziej wpisany w struktury miejskie.

Czy ten nowy model będzie można określić modelem wzbudzonych synergii? Odpowiedź na to pytanie nie jest na razie znana.

### 11.7. KTO TO ZAPLANOWAŁ?

Najbardziej przejmującym dowodem samoorganizacji są pewne charakterystyki ilościowe. Najprostsza z nich to powszechnie znana i niesłychanie prosta reguła Clarka opisująca gęstość zaludnienia miasta. Pokazuje ona, że największej gęstości można spodziewać się w centrum a coraz mniejszej w kierunku obrzeży. Dla każdego taka reguła wydaje się oczywista, jednak nie da się jej zaplanować, ona występuje jako charakterystyka używania przestrzeni przez ludzi. Warto pamiętać, że żaden plan nie może zmusić ludzi do „przestrzegania” takiej charakterystyki. Może natomiast ją zaburzyć, ograniczając możliwości wykorzystania terenu zgodnego z jakimś ogólnym prawem. Taki opis, znany jako krzywa Newlinga, odzwierciedlający dramatyczny, „nienaturalny” spadek gęstości zaludnienia w centrum, dotyczy miast amerykańskich, szczególnie w latach 60. XX wieku, w którym to czasie doznawały one dramatycznego upadku. Być może ta charakterystyka wskazywałaby na jeden z symptomów choroby.

Najbardziej jednak chyba uderzającą regularnością jest reguła wielkości-kolejności. Koncepcja, że rozkład wielkości miast w zdefiniowanym obszarze – jak region lub kraj – może być dokładnie określony, została sformułowana przez Auerbacha (1913) i rozwinięta potem przez, między innymi, Zipfa (1943). Stąd często określana jest potocznie mianem prawa Zipfa, chociaż nie do końca ma to swoje uzasadnienie. Matematyczna konstrukcja tej reguły jest zadziwiająco prosta. Auerbach widział rozkład wielkości miast po prostu jako rozkład Pareto:

$$y = Ax^{-\alpha}, \quad (1)$$

gdzie:

$x$  oznacza wielkość danego miasta,

$y$  oznacza pozycje miasta odznaczającego się populacją większą niż  $x$ ,

$\alpha$  oznacza wykładnik kontrastu.

Zipf rozwinął tę formułę uzasadniając, że wykładnik kontrastu przyjmuje wartość  $\alpha=1$ .

W ten sposób opis przedstawia się następująco:

$$P_j = \frac{P_1}{j^{-\alpha}}, \quad (2)$$

gdzie:

$P_1$  oznacza liczbę mieszkańców w mieście największym,

$P_j$  oznacza liczbę mieszkańców miasta zajmującego  $j$ -tą pozycję w kolejności według malejącej liczby mieszkańców.

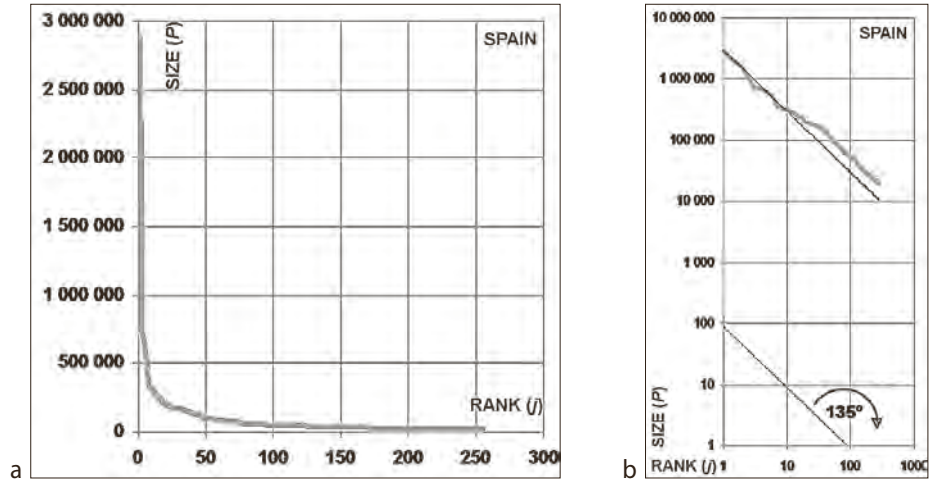
Podwójne zlogarytmowanie pozycji, czyli rang oraz wielkości kolejnych miast skutkuje powstaniem niesłychanie regularnego wykresu (ryc. 57).

Wydawałoby się, że reguła ta to nic nadzwyczajnego, jednak zaczyna budzić wielkie zainteresowanie, kiedy zauważyc, że jest ona:

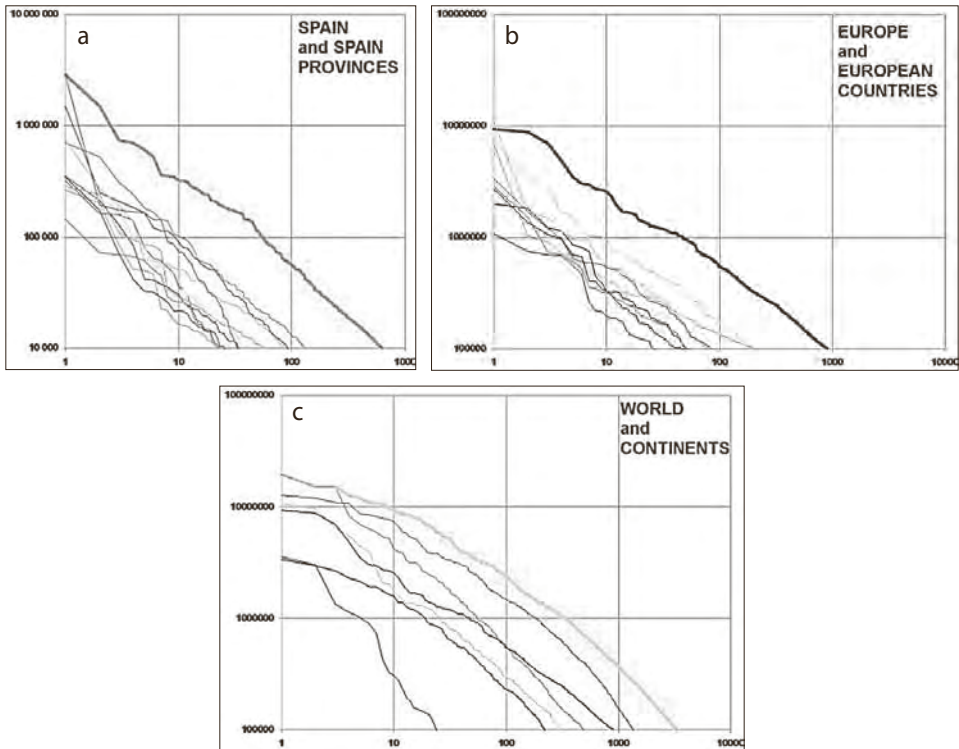
- niezależna od skali systemu osadniczego – przejawia się zarówno na poziomie regionalnym, krajowym, kontynentalnym i światowym (ryc. 58);

- niezależna od czasu (ryc. 59) – pokazuje tę samą regularność dla różnych miast w różnych okresach czasu.

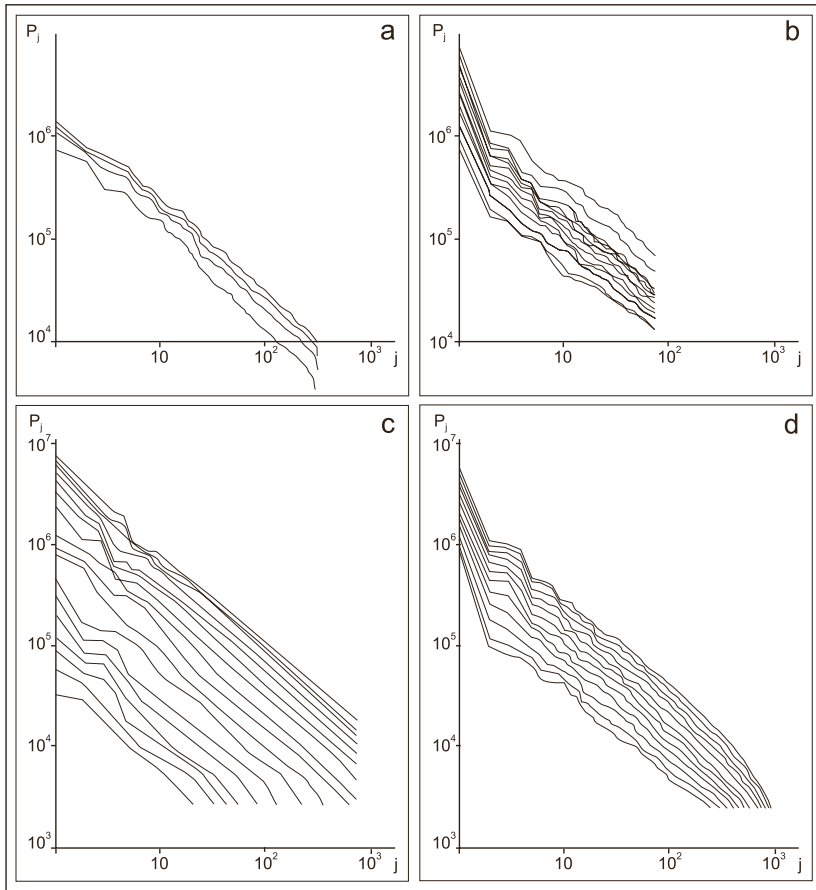




Ryc. 57. Reguła wielkości-kolejności dla miast hiszpańskich (a) przed i (b) po zlogarytmowaniu skali. Kąt 135 stopni uzyskuje się przy wykładniku kontrastu  $\alpha=1$  (Mironowicz, Mlek-Galewska, 2011).



Ryc. 58. Reguła wielkości-kolejności dla (a) Hiszpanii i jej prowincji (1998) oraz (b) Europy (2000) i (c) świata (2000) (Mironowicz, Mlek-Galewska, 2011).



Ryc. 59. Wykresy kolejności-wielkości: (a) dla zbioru miast Polski w latach 1950, 1960, 1970 i 1975 (Zagożdżon 1979); (b) dla zbioru miast Francji w latach 1831–1982 (Guerin–Pace 1990 za: Haag, Max 1995); (c) dla zbioru miast Stanów Zjednoczonych Ameryki w latach 1790–1950 i (d) dla zbioru miast Anglii i Walii w latach 1801–1911 (Robson, 1973; Zipser, Mlek 2005).

Co by oznaczało takie zjawisko? Przecież jest oczywiste, że nikt nie zaplanował takiej regularności. Jest ono przejawem samoorganizacji systemów miejskich. Pozwala także (choć to już zupełnie inna sprawa) – wyodrębnić dwie ważne siły sterujące rozwojem miast:

- koncentracji jako najlepszego możliwego sposobu rozmieszczenia aktywności w danej sieci dostępności oraz
- hierarchii jako wyrazu pewnej predylekcji systemów miejskich do samoorganizacji polegającej w pewnym sensie na zarządzaniu koncentracjami.

Nie trzeba tu wdawać się w dalsze, szczegółowe rozważania tych kwestii, gdyż chodzi jedynie o pokazanie jak dalece systemy miejskie wykazują zdolność do samoorganizacji.

## 11.8. PODSUMOWANIE

Miasto jest bytem skomplikowanym i wydaje się oczywiste, że jako złożony, dynamiczny system otwarty wykazuje ogromne możliwości samoregulacji i samoorganizacji.

Jednakże ludzie od wieków starają się wpłynąć na ten system poprzez planowanie. Nie zawsze ich działania osiągają zamierzony efekt. Wynika to przede wszystkim ze słabego rozumienia systemu miejskiego oraz praw, jakie rządzą jego działaniem. Wynika to także z nieprzewidywalności trendów społecznych, które najsilniej wpływają na miasta i ich strukturę.

Nie oznacza to jednak, że urbaniści są niepotrzebni. Kształtowanie pewnych reguł i pogłębiająca się znajomość funkcjonowania organizmów miejskich z pewnością przyczyniają się do podnoszenia jakości, w tym wypadku jakości życia w miastach. Reguły i ograniczenia, jakie zazwyczaj urbaniści wprowadzają, mają u podstaw zawsze pewnego rodzaju dobro publiczne. Organizacja nie jest tu celem samym w sobie, lecz narzędziem uzyskania pewnych zbiorowych wartości. Urbaniści, na podstawie szerokiej wiedzy, jaką posiadają, są zapewne najbliższymi uzyskania zakładanych rezultatów.

Pewne i bezpieczne poruszanie się w przestrzeni wraz z rozwojem środków transportu wymagało określenia reguł ruchu drogowego. Reguły te są praktykowane, nawet jeżeli oznaczają ograniczenie praw indywidualnych i nawet jeżeli nie zawsze są przestrzegane. Podobnie, do pewnego stopnia, rzecz się ma z miejskimi systemami, których rozwój w imię dobra publicznego urbaniści starają się kontrolować. Nie oznacza to jednak wcale, że wiedzą o nich wszystko i tym bardziej, że wszystko są zdolni w nich przewidzieć.

### Literatura

Arystoteles, 2004, *Polityka*. PWN, Warszawa.

Auerbach F., 1913, *Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration*. Petermann's Geografische Mitteilungen 59, pp. 73–76.

Benevolo L., 1995, *Miasto w dziejach Europy*. Wyd. Krąg & Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa.

Berry, B. J. L., 1967, *Geography of Market Centres and Retail Distribution*. Prentice Hall, Englewood Cliffs.

Bertalanfy, L., 1984, *Ogólna teoria systemów. Podstawy, rozwój, zastosowania*. PWN, Warszawa.

Bryce T., 2002, *Life and Society in the Hittite World*. Oxford University Press, Oxford.

Burdett R., Sudjic, D., (red.), 2007, *The Endless City*. Phaidon.

CATS, 1960, *Chicago Area Transportation Study*. Final Report II.

Chadwick J., 1971, The arrival of the Greeks, linguistic evidence [w:] Crossland R.A., Birchall A., (red.), *Bronza Age Migrations in the Aegean*. Duckworth, London.

Chadwick G.F., 1966, *A System View of Planning*. „Journal of Town Planning Institute”, t. 52, Nr 5

Chandler T., 1987, *Four Thousand Years of Urban Growth*. An Historical Census. St. David's University Press, Lewiston.

Chase-Dunn Ch., Hall, Th.D., 1997, *Rise and Demise: Comparing World-Systems*. Westview Press, Boulder, CO.

Childe G.V., 1950, *The Urban Revolution*. „Town Planning Review”, XXI.

Childe G.V., 1958, *The Dawn of European Civilisation*, New York.

Christaller W., 1933, *Die Zentralen Orte in Suddeutschland*. G. Fisher, Jena.

- Clark C., 1958, *Urban Population Densities*. „Bulletin de Institute Internationale de Statistique „, vol. 36.
- Dembowska Z., 1989, *Planowanie przestrzenne w ujęciu systemowym*. „Biuletyn KPZK PAN”.
- Guerin-Pace F. 1990, *Dynamique lente et dynamique rapide dans le developpement d'un système de ville*. Paper presented at Colloque de l'AIDELF, Rabat.
- Gutkind E.A., 1964, *International History of city Development*. The Free Press of Glencoe & Collier – Macmillan Ltd. London.
- Haag G., Max H., 1995, *Rank–size distribution of settlement systems: A state attractor in urban growth*. „Papers in Regional Science” Vol. 74 No 3.
- Haggett, P., 1966, *Locational Analysis in Human Geography*. St. Martin Press, New York.
- Haggett P., Chorley R.J., 1967, *Models in Geography*. Methuen, London.
- Hägerstrand T., 1952, *The propagation of innovation Waves*. „Lund Studies in Geography” B. t.4.
- Hall E.T., 1976, *Ukryty wymiar*. PIW, Warszawa.
- Jacobs J., 1970, *The Economy of Cities*. Vintage/Ebury.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1972, *Geografia osadnictwa. Zarys problematyki*. PWN, Warszawa.
- Kostof S., 1991, *The City Shaped: The Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames and Hudson.
- Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*. „Studia KPZK PAN” t. XLV, PWN, Warszawa.
- Lang R., 2003, *Edgless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*. Brookings Institution Press.
- Lee C., 1973, *Models in Planning: an Introduction to the Use of Quantitative Models in Planning*. Pergamon Press.
- Le Goff J., 1964, *La Civilisation de l'Occident Medieval*. Flammarion.
- Lynch K., (1960), *The Image of the City*. MIT Press.
- Mironowicz I., 2003, *Symulacje rozmieszczenia przestrzennego wybranej aktywności przy użyciu modeli przesunięć bilansujących. Przykłady zastosowań symulacji we Wrocławiu* [w:] Rogacki, H. (red.), *Problemy interpretacji wyników metod badawczych stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Mironowicz I., 2006, *Czy w Polsce są metropolie? Wybrane czynniki metropolizacji miast polskich* [w:] Ossowicz T., Zipser T. (red.), *Urbanistyka w działaniu*. II Kongres Urbanistyki Polskiej. „Biblioteka Urbanisty” t. 9, Urbanista. Warszawa.
- Mironowicz I., 2009, *Zarządzanie miastem. Zarządzanie zmianami. Zarządzanie wizjami* [w:] E. Cichy-Pazder, T. Markowski (red.), *Nowa urbanistyka – nowa jakość życia*. III Kongres Urbanistyki Polskiej, „Biblioteka Urbanisty” t. 14, Urbanista. Warszawa.
- Mironowicz I., 2011, *Nowe idee w planowaniu. Problemy planistyczne – jesień 2011*. Seminarium szkoleniowe, Wrocław, Oficyna Wydawnicza Zachodniej Okręgowej Izby Urbanistów, s.pp. 25–43.
- Mironowicz I., Martin, D., 2012, *Planning Re-Mixed: Conceptual Framework of New Planning Ideas* [w:] M. Schrenk et al. (red.), *Re-mixing the city : towards sustainability and resilience?* REAL CORP 2012: 17th International Conference on Urban Planning and Regional Development in the Information Society, 14–16 May 2012, Schwechat, Austria : Eigenverlag des Vereins CORP, Schwechat s. 593–604.
- Mironowicz I., Mlek-Galewska M., 2011, *Urban Change Forseen or Imagined?* [w:] Mironowicz I., Ryser J., (red.), *Urban Change*. UN-Habitat Politechnika Wrocławska. Wrocław.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 1997, *Koncepcja teoretyczna analizy kompozycyjnej układów przestrzennych* [w:] Bagiński E. (red.), *Techniki i metody badawcze w planowaniu przestrzennym*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.

- Mironowicz I., Ossowicz T., 1998, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Wybrane podejścia metodyczne [w:] *Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta*. Zeszyt 1(19), Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur polskich metropolii*. „Biuletyn KPZK PAN” vol. 223.
- Mironowicz I., Ryser J. (red.), (2011), *Urban Change. The prospect of Transformation*. AESOP-UN Habitat-Wrocław University of Technology, Wrocław.
- Morril R.L., 1970, *The Spatial Organization of Society*. Duxbury Press, Belmont.
- Newling B.E., 1967, *Urban Population – the Mathematics of Structure and Processes*. Paper at Meeting of A.A.G., St. Louis.
- Mumford L., 1961, *The City in History*. Penguin Books, Harmondsworth – Ringwood – Auckland.
- Origo I., 1957, *The Merchant of Prato: Francesco di Marco Datini*. Jonathan Cape. London.
- Ostrowski W., 1996, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Palomäki M., 1964, *The Functional Centers and Areas in South Bothnia*. „Fennia” nr 88.
- Park R.E., Burgess E.W., McKenzie R.D., (red.), 1925, *The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment*. University of Chicago Press.
- Parkins, H.M., (red.), (1997), *Roman Urbanism. Beyond the Consumer City*. Routledge, London, New York.
- Reader J., 2005, *Cities*. Vintage.
- Renfrew C., 1996, Powstanie cywilizacji [w:] Cotterell A. (red.), *Cywilizacje starożytne. Przewodnik encyklopedyczny*. PRO-media CD, Łódź.
- Renfrew C., 2001, *Archeologia i język. Łamigłówka pochodzenia Indoeuropejczyków*. PWN, Warszawa – Poznań.
- Roberts J. M., 1986, *Pierwsi ludzie, pierwsze cywilizacje*. Wyd. Łódzkie, Łódź.
- Robson B. T., 1973, *Urban Growth, an Approach*. London.
- Schneider M., 1959, *Gravity Models and Trip Distribution Theory*. „Papers and Proceeding of the Regional Science Association” 5, pp. 51–56.
- Sievert T., 2003, *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. Taylor & Francis.
- Sławski J., Zipser T., 1988, *Modele procesów urbanizacji*. „Studia KPZK PAN” t. XCVII, Warszawa.
- Soja E., 2000, Putting Cities First: Remapping the Origins of Urbanism [w:] Bridges, G., Watson, S., (red.), *Companion to the City*. Blackwell. Oxford.
- Spufford P., 2006, *Power and Profit: The Merchant in Medieval Europe*. Thames & Hudson.
- Tołwiński T., 1939, *Urbanistyka*. Wyd. Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1939.
- Zagożdżon A., 1979, *Ośrodki subregionalne i regionalne Polski. Charakterystyka ogólna i niektóre problemy metodologiczne*. „Acta Universitatis Wratislaviensis” no 513. Studia Geograficzne t. XXXIII. Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Zipf G. K., 1941, *National Unity and Disunity*. Bloomington Principia Press, Indiana.
- Zipser T., 1983, *Zasady planowania przestrzennego*. Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Zipser T., Mlek M., 2005, *Modelowe próby interpretacji prawa Zipfa w systemie osadniczym*. „Studia KPZK PAN” vol. CXIV.

## INFORMACJE O AUTORACH

Andreas BILLERT, dr

Europa-Uniwersität Viadrina we Frankfurcie nad Odrą i Collegium Polonicum Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu; ul. Kosciuszki 1, 69-100 Słubice oraz Forum Rewitalizacji, Rynek 8, 20-111 Lublin.

Adam GIL, dr inż. arch.

Politechnika Śląska w Gliwicach, Katedra Teorii, Projektowania i Historii Architektury, ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice.

Sławomir GZELL, prof. dr hab. inż. arch.

Politechnika Warszawska, Wydział Architektury, Katedra Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego, ul. Koszykowa 55, 00-659 Warszawa.

Nina JUZWA, prof. dr hab. inż. arch.

Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Instytut Architektury i Urbanistyki, Al. Politechniki 6, 90-924 Łódź.

Mieczysław KOCHANOWSKI, prof. dr ha. inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk oraz Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie, Wydział Architektury, ul. Wawelska 14, 02-061 Warszawa.

Piotr LORENS, dr hab. inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk.

Justyna MARTYNIUK-PĘCZEK, dr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk.

Izabela MIRONOWICZ, dr inż. arch.

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Planowania Przestrzennego, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław.

Aleksandra SAS-BOJARSKA, dr hab. inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk.

Anna WALEWSKA, mgr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk.

Wawrzyniec ZIPSER, dr inż.

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Zakład Urbanistyki, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław.

# SPIS TREŚCI

Wprowadzenie .....	3
--------------------	---

## **CZĘŚĆ I. KSZTAŁTOWANIE STRUKTURY MIASTA. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE**

1. Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast (Piotr Lorens) .....	6
1.1. Geneza współczesnych przeobrażeń struktury miast .....	6
1.2. Wpływ zjawisk globalizacyjnych .....	7
1.3. Ewolucja miasta północnoamerykańskiego – przeobrażenia modelu miasta kapitalistycznego .....	13
1.4. Ewolucja miasta polskiego – rozwój modelu miasta postsocjalistycznego .....	21
1.5. Rozwój modelu współczesnego miasta doby globalizacji .....	25
2. Rozwój miasta współczesnego na tle procesów uprzemysłowienia (Nina Juzwa, Adam Gil) .....	33
2.1. Wstęp .....	33
2.2. Skutki przestrzenne procesów industrializacji .....	35
2.3. Utopie i idee społeczne końca XIX i początku XX wieku .....	44
2.4. W kierunku nowego paradygmatu .....	50
2.5. Idee i kierunki przemian miast przełomu XX i XXI wieku .....	64
2.6. Podsumowanie .....	70
3. Miasto europejskie i jego droga do miasta postindustrialnego (Andreas Billert) .....	73
3.1. Wprowadzenie .....	73
3.2. Miasto średniowieczne .....	74
3.3. Miasto absolutyzmu oświeconego i reakcji powiedeńskiej .....	75
3.4. Miasto industrialne epoki historyzmu .....	76
3.5. Modernistyczne miasto industrialne XX wieku .....	78
3.6. Kryzys modernistycznego miasta industrialnego i miasto postindustrialne epoki transformacji .....	82
3.7. Reakcje państw unijnych na wyzwania przemian postindustrialnych w miastach europejskich .....	84
3.8. Miasto postindustrialne jako miasto zarządzania transformacją .....	86
3.9. Perspektywa rozwoju miast polskich w epoce „miasta postindustrialnego” .....	89
4. Miasto, jego struktura i kompozycja – definicje, schematy, relacje przestrzenne (Izabela Mironowicz) .....	93
4.1. Uwagi wstępne .....	93
4.2. Miasto: definicje .....	94
4.3. Struktura miasta .....	102
4.4. Podsumowanie .....	112

## **CZĘŚĆ II. EWOLUCJA KONCEPCJI KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY MIASTA**

5. Od garden city do ecocity (Aleksandra Sas-Bojarska, Anna Walewska) .....	118
5.1. Wstęp .....	118
5.2. Miasto-ogród .....	118
5.3. Pomiędzy Howardem a ecocity .....	125
5.4. Problemy współczesnego miasta .....	130
5.5. Próby naprawy miast .....	132
5.6. Ecocity .....	139
5.7. Przykłady wdrażania idei ecocity .....	143

5.8. Podsumowanie .....	149
6. Od ciudad lineal do transport oriented development (Wawrzyniec Zipser ) .....	152
6.1. Wprowadzenie .....	152
6.2. Teorie przełomu XIX i XX wieku .....	153
6.3. XX-wieczne rozwinięcia idei Sorii y Maty .....	157
6.4. Teorie eklektyczne, bliskie strukturze liniowej .....	160
6.5. Teorie urbanistyczne z „podbudową” w modelach empirycznych .....	162
6.6. Utopie futurystyczne .....	165
6.7. Osiowe pasma oddziaływania aglomeracji .....	169
6.8. Podsumowanie .....	172
7. Od City Beautiful Movement do Nowego Urbanizmu (Piotr Lorens, Justyna Martyniuk-Pęczek) .....	176
7.1. Wstęp .....	176
7.2. Upiększanie miasta: City Beautiful Movement .....	177
7.3. Postmodernizm i Nowy Urbanizm .....	182
7.4. Współczesne nawiązania do struktur historycznych – odbudowywane zespoły staromiejskie .....	195
7.5. Podsumowanie .....	201
8. Modele miast. Od koncepcji miast idealnych do równań nieliniowych (Izabela Mironowicz) .....	203
8.1. Co to jest model? .....	203
8.2. Modele miast .....	206
8.3. Metody badania rzeczywistości a modele .....	218
8.4. Podsumowanie .....	220

### **CZĘŚĆ III. KONCEPCJE KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY MIASTA A WSPÓŁCZESNA TEORIA I PRAKTYKA URBANISTYCZNA**

9. Praktyka planistyczna a naukowe metody badania miasta (Sławomir Gzell) .....	224
9.1. Wstęp – przewartościowania w naukowym widzeniu miasta .....	224
9.2. Nurt technologiczny planowania miast – mobilność i funkcjonalizm .....	227
9.3. Nurt terapeutyczny planowania miast – partycypacja społeczna i uroda miast .....	229
9.4. Nurt holistyczny planowania miast – budowa idealnego modelu rozwoju .....	230
9.5. Przesłanki powstawania nurtów planistycznych w XXI wieku .....	233
9.6. Narzędzia budowy nurtów planistycznych w XXI wieku .....	239
9.7. Planowanie miasta a polinauka – definicja i doktryna .....	241
10. Bardzo krótka historia współczesnych doktryn urbanistycznych (Mieczysław Kochanowski) .....	246
11. Między samoorganizacją a planowaniem (Izabela Mironowicz) .....	252
11.1. Anatomia i fizjologia .....	253
11.2. Miasto jako system .....	254
11.3. Historyczne modele miast .....	256
11.4. Model 1. Kontrola i dominacja .....	257
11.5. Model 2. Współpraca i wymiana .....	261
11.6. Model 3. Bezpieczeństwo i wzrost .....	268
11.7. Kto to zaplanował? .....	272
11.8. Podsumowanie .....	275



Publikacja jest kolejną, czwartą już pozycją z serii skryptów pod wspólnym tytułem Miasto • Metropolia • Region realizowaną w ramach projektu „Rozwój Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej poprzez zbudowanie nowej oferty kształcenia w zakresie gospodarki przestrzennej”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Skrypty są przeznaczone dla studentów pierwszego, drugiego i trzeciego stopnia oraz słuchaczy studiów podyplomowych z zakresu gospodarki przestrzennej, architektury i urbanistyki oraz innych kierunków pokrewnych, zainteresowanych szeroko pojmowaną tematyką urbanistyczną. Jednocześnie służyć mogą jako podręczniki dla przedstawicieli środowisk samorządowych, przedsiębiorców, liderów lokalnych społeczności oraz innych osób zajmujących się tą problematyką od strony praktycznej. Kolejne pozycje obejmować będą m.in. opracowania z dziedziny teorii urbanistyki i planowania urbanistycznego.

Tematyka niniejszego tomu – dotycząca zagadnień planowania i realizacji przedsięwzięć urbanistycznych (często nazywanych także projektami wielkoskalarnymi lub też projektami rozwojowymi) obejmuje dwie główne grupy zagadnień. Pierwsza z nich związana jest z kontekstem realizacji przedsięwzięć urbanistycznych, druga zaś – z omówieniem wybranych studiów przypadku. Podsumowaniem pracy jest skrótywy przegląd wybranych realizacji w kontekście historycznym. Obejmuje on prezentację całego szeregu projektów przedsięwzięć, w tym realizowanych zarówno współcześnie jak i w bliższej lub bardziej odległej przeszłości.

Autorzy poszczególnych rozdziałów reprezentują grono wysoko kwalifikowanych specjalistów z dziedziny urbanistyki, w tym prowadzących swą działalność naukową i projektową w krajach Europy Zachodniej – Francji, Niemczech czy Irlandii. Tym samym zainteresowany czytelnik poznać może przedstawiane w publikacji zagadnienia niejako „z pierwszej ręki”, tj. z relacji osób doskonale znających z własnej praktyki omawiane problemy.

## wybrane teorie współczesnej urbanistyki



**KAPITAŁ LUDZKI**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI  
FUNDUSZ SPOŁECZNY

