

ARCHITEKTURA

CZASOPISMO TECHNICZNE  
TECHNICAL TRANSACTIONS

ARCHITECTURE

WYDAWNICTWO  
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

1-A/2010

ZESZYT 3

ROK 107

ISSUE 3

YEAR 107

SŁAWOMIR GZELL\*

## MIASTOTWÓRCZA ROLA TRANSPORTU W TEORII URBANISTYKI

### CITY-FORMATIVE ROLE OF TRANSPORT IN THE THEORY OF URBANISM

#### Streszczenie

Wyrażona w tytule tomu współzależność: *transport a logika formy urbanistycznej* zachęciła autora artykułu do zarysowania syntezy, której „głównym bohaterem” jest *miasto nowoczesne*. Przeciwstawiona innym formułom doktrynalnym jak np. socrealizm a także współczesnym eksperymentom *Nowej Urbanistyki*, struktura przestrzenna miasta z czasów modernizmu jest nadal wdzięcznym przedmiotem badań nad teoretycznymi podejściami do problemu budowania formy urbanistycznej w kontekście funkcji transportowych. Ośią kompozycyjną tekstu jest pytanie o rolę ulicy w przestrzennej strukturze miasta a zwłaszcza kwestia dualizmu: ulica jako element świadomie komponowanej przestrzeni urbanistycznej i jednocześnie jako czynnik strukturotwórczy zmieniający strukturę miejską odpowiednio do ewolucji i rewolucji w systemach transportowych. Geometria układu ulicznego traktowana jest tutaj jako jedno z głównych kryteriów typologii przestrzennych form miasta. W artykule opisano sześć takich typów („szachownica”, „ogród”, „linia”, „węzeł”, „korytarz”, „sieć”). Przegląd zamykają pytania o szanse skutecznego przeciwdziałania negatywnym skutkom „rozlewania się miast” i wyjścia z pułapki – z „ideowej próżni” – w jakiej znalazła się dzisiejsza urbanistyka.

*Słowa kluczowe: forma urbanistyczna, kompozycja urbanistyczna, miasto modernistyczne, planowanie przestrzenne, Nowa Urbanistyka, geometrie układu sieci ulic*

#### Abstract

Encouraged by the title of this volume: *transport and the logic of urban form*, the author of this paper outlines the synthesis having *The City of Modern Movement* as the main hero. Contrasted with other doctrinal formulations such as “social realism” and contemporary experiments of *New Urbanism*, still *The City of Modern Movement* is suitable a subject for studying theoretical approaches to the problem of principles governing the formation of urban spatial structure in the context of transport functions. Compositional axis of the paper is the question about the role of the street in urban spatial structure and – in particular – the dualism: street as the element of consciously composed urban space versus the structure formation/form generative factor changing the city structure respectively to the evolution and revolution in transport system. The geometry of street pattern is regarded here as the main criterion in the typology of urban form. In the paper six types of form are discussed (chessboard, “garden”, line, knot, corridor, net). The review is concluded by questions about the chances of effective counteraction to negative impact of urban sprawl and how to come out of “ideological vacuum” in which today urbanism is trapped.

*Keywords: urban form, urban composition, modern city, spatial planning, New Urbanism, street patterns*

\* Prof. dr hab. inż. arch. Sławomir Gzell, Zakład Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Warszawska.

## 1. Wstęp

W 1987 roku w Radziejowicach odbyła się konferencja naukowa Sekcji Urbanistyki KAiU PAN, kierowanej przez prof. H. Adamczewską-Wejchert, przy udziale PZiTb i ówczesnego ministerstwa odpowiedzialnego za budownictwo. Pokłosiem konferencji jest książka pt. *Sieć uliczna* (PWN, Warszawa–Łódź 1989), zawierająca 21 referatów, wypowiedzi w dyskusji i wnioski. Te ostatnie warto przytoczyć (w skrócie), aby sprawdzić, co udało się zrobić w ciągu dwudziestu lat. Mówiono m.in. o konieczności zawężenia pasów terenu pod komunikację, bo to co narzuca normatyw, dezintegruje przestrzeń miasta i hamuje zróżnicowanie funkcji ulic, w tym likwiduje je jako przestrzeń publiczną. Podkreślano potrzebę kształtowania systemu transportu środkami ekonomicznymi. Stwierdzano, że przyszła klasyfikacja ulic powinna uwzględniać skalę miasta, jego cechy genetyczne, dobór formy obudowy, konieczność ograniczania hałasu i zanieczyszczeń, koncepcję całości sieci jako kośćca struktury miasta, kształtowania węzłów w relacji nie tylko do funkcji ruchu, ale i funkcji przestrzeni miejskiej, charakter i rolę, jaką ulica odgrywa w mieście. Wydaje się, że wnioski te w dalszym ciągu są aktualne, a dodatkowo przybyły nowe, co wynika ze zmian, jakich doświadcza miasto. Padały również pytania: Czy ulica to tylko element struktury, czy czynnik strukturalizujący i czy ulica w strukturze miasta jest tylko arterią komunikacyjną? Upraszczać te pytania (ale i wyostrować), można pytać: Co czemu ma być podporządkowane: przestrzeń miejska rozwiązaniom komunikacyjnym z ich żądaniami technicznymi czy owe rozwiązania komunikacyjne potrzebom przestrzeni miejskiej? Odpowiedź nie jest prosta, choć z punktu widzenia osób zajmujących się projektowaniem urbanistycznym i kompozycją miejskiej przestrzeni wydaje się oczywista. Warto przypomnieć np. pracę dr. W. Wichra, który udowodnił, że w Krakowie nie może być mowy o nadrzędności techniki ulicznej nad kompozycją przestrzenną<sup>1</sup>. Wcześniej, ale podobnie o swoim projekcie na konkurs na plan Krakowa pisał I. Drexler<sup>2</sup>. Drexler zadbał szczególnie o „urozmaicenie wyglądu miasta”, projektując prospekt, który „kończy się monumentalnymi schodami prowadzącymi do platformy ukoronowanej kolumnadą z białego marmuru... Całość dopełniłby szereg rzeźb zdobiących to dzieło architektoniczne”. Proponuje też, „aby dla urozmaicenia wyglądu ulic (...) wymagano od budujących pewnego odstepowania od linii regulacyjnych i członkowania linii granicznej domów według szczegółowych planów, któreby dla każdej ulicy miał sporządzić urząd budowlany miejski. Także wytrasowanie niektórych ulic w liniach lekko krzywych byłoby pożądane”. Interesujące jest, że dziś i w odniesieniu do dróg zamiejskich skłaniamy się do opinii, że bez komponowania ich otoczenia nie powinno się obejść, a dr U. Forczek-Brataniec w swojej pracy doktorskiej (2004)<sup>3</sup> udowadnia to bezdyskusyjnie, kontynuując pracę wielu innych krakowskich badaczy<sup>4</sup>.

Do pomysłów Drexlera warto wrócić, ale zanim to nastąpi, rozpoczynając na nowo dyskusję na temat miastotwórczej roli transportu, trzeba zrobić następujące zastrzeżenia:

- wystarczy, że zakres czasowy badań obejmie okres do dziś od pojawienia się „miasta nowoczesnego” w połowie XIX w., tzn. miasta, w którym, mimo gorączki urbanizacyjnej, zaczęto dbać jednakowo o jego rozwój techniczny, jak i wygląd,
- wystarczy, że zakres geograficzny obejmie miasta należące do europejskiego kręgu kulturowego, z ograniczeniem do Europy i USA (plus, jeśli trzeba, pojedyncze przykłady z innych obszarów)<sup>5</sup>.

Warto także postawić nowe hipotezy badawcze, z których najważniejsza zawarta jest w pytaniu: Jak to się stało, że całkowicie zarzucono sposób myślenia prezentowany przez Drexlera? Widzimy bowiem, że rozeszła się rola ulicy jako przestrzeni pomagającej dostać się z każdego punktu w mieście do każdego innego (co wiele ulic wypełnia zresztą z trudem) z rolą ulicy jako salonu miasta – potomkowie bohaterów Benjamina i Prousta spacerują dziś najchętniej w centrach handlowych, jeśli w ogóle spacerują. A więc jak, gdzie i kiedy to się stało?

## 2. Szachownica

Początek „miast nowoczesnych” nie zwiastował upadku znaczenia tradycyjnej miejskiej ulicy<sup>6</sup>. Ildefonso Cerdá, autor planu Barcelony, pierwszego „miasta nowoczesnego”, wierzył bowiem, że ulice tworzące miejskie bloki i placyki na skrzyżowaniach ulic to nie tylko elementy struktury miasta, ale po prostu miejsca najważniejsze dla osób mieszkających w najbliższych domach<sup>7</sup>. Zwracał też uwagę, że konieczna jest kategoryzacja ulic: od lokalnych wokół kwadratowych bloków i dzielnicowych wokół grup bloków, po wielkie diagonale, pozwalające osiągnąć szybko ważniejsze punkty w mieście i wydostać się poza nie. Było tak, ponieważ Cerdá uważał, iż „wszystko jest komunikacją”, a urbanizacja jest związana z ewolucją transportu, polegającą na jego technologicznym udoskonalaniu, zapewniającą powstanie „miasta integralnego”. Plan ten, technologiczny i indyferentny w wyrazie, pozostawiał wolną rękę wypełniającym go architektom. Dopasowali się do niego Gaudi, moderniści z CIAM-u, potem twórcy obiektów olimpijskich w 1992 r. (w tym Calatrava, Bofill, Gehry i Isozaki), i autorzy Forum 2004<sup>8</sup>.

Rozwój Barcelony z jej szachownicowym planem na przełomie XIX i XX w. różnił się od tego, co działo się w USA, gdzie takie same plany miały wszystkie znaczące miasta. Różnicą podstawową było to, że w wyniku o wiele szybszego wzrostu miast amerykańskich szachownicowa siatka stała się wygodnym, neutralnym nośnikiem tego, co w mieście się działo. Nie było tam ograniczeń dla miasta powiększanego za pomocą, jak mówiono, dwóch działań arytmetycznych: dzielenia (tereny na działki) i mnożenia (pięter do góry). W takim mieście ginęła forma, a znakiem życia stawał się ruch mas ludzi szukających środków do życia<sup>9</sup>. Właśnie to przemieszczanie się mas ludzi, a także wzrost znaczenia kapitału korporacyjnego i zapowiedzi końca polityki izolacjonizmu spowodowały pojawienie się planowej organizacji miejskiej przestrzeni. Pierwszym jej wyrazem była Wystawa Światowa w 1893 r. w Chicago, gdzie na potrzeby tej *World's Columbian Exposition* wybudowano na scalonych prywatnych gruntach Białe Miasto. Za głównego autora uważa się Daniela H. Burnhama, który później rysował plany Waszyngtonu, Manili i Baguio na Filipinach, San Francisco, i w 1909 r. Chicago z pierwszą chyba na świecie obwodnicą samochodową (nie wspominając o setkach budynków). Działalność jego i innych architektów i planistów amerykańskich tego okresu określa się mianem *The City Beautiful Movement*<sup>10</sup>. Przejawem tej działalności było wzbogacanie istniejących planów szachownicowych o diagonalne ulice tak, że co pewien czas uzyskiwano efekt paryskiego placu Gwiazdy. Budowano klasycyzujące założenia urbanistyczne, z obowiązkowym obiektem krytym kopułą. Nie wychodzono poza „merkantylny klasycyzm”<sup>11</sup> albo „klasycyzm z drugiej ręki”<sup>12</sup>, równocześnie projektując wielkie całości miejskie pod jednym kierownictwem planisty. Podstawą miejskiej kompozycji był układ ulic. Choć na konferencji w 1910 r.

w Londynie koncept projektowania miast opierającego się na tak rozumianym pięknie przegrał z ideą miast ogrodów, to jednak nie była to klęska całkowita, głównie dlatego, że w pewnych środowiskach w Europie myślano podobnie.

Z Wiednia rozchodziły się przecież idee C. Sitte i jego książka podkreślająca rolę kompozycji w planowaniu miast. Wynikało z niej, że owa kompozycja dotyczy głównie placów i ulic<sup>13</sup>. Inni (K. Henrici<sup>14</sup>, O. Wagner<sup>15</sup>) pisali o generowaniu planem założeń urbanistycznych zakomponowanych jako całości – tak samo jak to robili Amerykanie. Z czasem doszło zresztą w tym względzie do planistycznych wynaturzeń, jeśli przypomnimy sobie Rzym Mussoliniego, Moskwę Stalina i Germanię, czyli przebudowany Berlin Hitlera<sup>16</sup>, ale to nie powinno nas zniechęcać do pamiętania o „czynniku kompozycyjnym”, zwłaszcza jeśli aprobujemy Pole Mokotowskie ze Świątynią Opatrzności w Warszawie, a także znacznie wcześniejszą działalność Ch. Wrena w Londynie i G. Haussmanna w Paryżu. W końcu tak samo powstawała konkursowa Canberra W. Griffina w 1912 r. i konkursowy projekt planu Berlina z 1910 r. Mohringa, Eberstadta i Petersena, wzorzec nowoczesności planistycznej początku XX w.<sup>17</sup> Z planów dla miast na ziemiach polskich warto też przypomnieć konkursowy plan Krakowa z 1910 r.<sup>18</sup>, „Szkic wstępny planu regulacyjnego m. st. Warszawy” wykonany pod kierunkiem T. Tołwińskiego w 1916 r., doskonale rozwiązujący, w opinii wielu wybitnych europejskich urbanistów, skomplikowane problemy miasta zgodnie z nowoczesnymi zasadami kształtowania miast<sup>19</sup>, a także późniejsze plany wrocławskie (lata 1921–1925) autorstwa A. Radinga, E. Maya i M. Berga<sup>20</sup> albo też plan Gdyni R. Felińskiego i A. Kuncewicza z 1925 r.<sup>21</sup> Ale też żaden z wymienionych planów nie fetyszyzował wagi ulicy. Na przykład wspomniany plan Warszawy zajmował się dość detalicznym urządzeniem przestrzeni miejskiej, wytyczając nowe ulice i place, nowe osie miejskie. Były to założenia monumentalne, leżące w zasadzie obok wielkich tras komunikacyjnych, co oznacza, że ich przestrzeń nie była podporządkowana technice miejskiej, ale estetyce.

### 3. Ogród

Ebenezer Howard uważał się za higienistę i chciał zbudować zdrowe miasto. W istniejącym dostrzegał wiele plusów, w tym *well-lit streets*, dobrze oświetlone ulice, a więc bezpieczne i godne zachowania<sup>22</sup>. Stąd w Letchworth i Welwyn nie brakuje ulic z domami stojącymi wzdłuż chodników, a lokalizacja budynków publicznych poddana jest zasadom praktykowanym w innych miastach. W środku miasta biegnie wokół parku Kryształowy Pałac, tak dziś modna galeria, kryta ulica<sup>23</sup>.

Idea miasta ogrodu była w pierwszych latach XX w. bardzo popularna na terenie Polski. Wspominane plany Warszawy i Krakowa powstawały pod jej wpływem, ale idea ta nadawała się raczej do realizacji założeń nie tak wielkich.

W 1912 roku T. Tołwiński wygrał konkurs na projekt parcelacji gruntów w podwarszawskich Ząbkach. Przedstawił miasto ogród ze wszystkimi howardowskimi atrybutami. Struktura nowych Ząbek opierała się na istnieniu kilku zespołów, z których każdy był zintegrowany kompozycyjnie wokół osi będącej jego główną ulicą. Na osiach zaprojektowano place, wokół których zgrupowano usługi. Owe place regulowały centralny układ ulic i działek. Inny świetny przykład podwarszawski to choćby Leśna Podkowa A. Jawornickiego z 1927 r., a z najbliższych nam czasów próby budowy osiedli ogrodowych podjęte w jej rejonie przez K. Domaradzkiego i O. Dziekońskiego w latach 80. XX w.

Z pewnością korzenie howardowskie mają rozplanowane w początkach lat 20. XX w. Żoliborz Oficerski i Żoliborz Urzędniczy<sup>24</sup>. Zasadą planu pierwszego z nich było stworzenie zespołu związanych ze sobą niewielkich wewnątrz placowych i ulicznych o rytmie nawiązującym do polskiego klasycyzmu. Konstrukcja przestrzeni Żoliborza Urzędniczego polega na wytyczeniu wielu ulic biegnących prawie równoległe z południa na północ. Dwie z nich (Wieniawskiego i Wyspiańskiego) to osie kompozycyjne wschodniej i zachodniej części kolonii. Oś ulicy Wyspiańskiego łączy dwa place. Jednym jest poszerzenie ulicy na pewnym jej odcinku, drugim – okrągły plac Henkla.

Gdyby jeszcze przypomnieć zielone kolonie na Górnos Śląskiej, Filtrowej, Wawelskiej, Chłopskiego i Żółkiewskiego a także Czerniaków i Sadybę opisywane jako miasta ogrody, to wyraźnie byłoby widać jak mocno ten nurt urbanistyczny jest w Warszawie usadowiony. Teraz pora postawić pytanie: Czy to dobrze? Bo przecież wielu teoretyków uważa, że teoria miasta ogrodu była wroga miastu i doprowadziła do obumarcia najważniejszego elementu miasta, czyli ulicy<sup>25</sup>.

#### 4. Linia

Miasto liniowe, którego autorem był A. Soria y Mata, jest najstarszą z koncepcji nowego osadnictwa, jakie pojawiły się na przełomie XIX i XX w. Soria opisał je w książce *Teoria miast liniowych* (1882) i chciał realizować wokół Madrytu. Ale sprawy nie szły tak dobrze jak sobie wyobrażał i zamiast przewidzianych 50 km powstaje tylko 500 m tej linearnej obwodnicy Madrytu.

Mimo to Soria dowiódł, że miasto niekoniecznie musi rozwijać się koncentrycznie. Istnieją sytuacje, gdy może ciągnąć się jak linia. Takie wąskie miasto, jeśli zabudowie towarzyszy na całej długości dobra masowa komunikacja, osiągnąć może wielką sprawność. Zamiast skomplikowanej, wielokierunkowej struktury, można stworzyć jedną oś rozwoju. Takie miasto obsługiwane będzie tanio, jedną trasą komunikacyjną, a mieszkańcy, dzięki niewielkiej szerokości miasta, wszędzie będą mieli blisko. Zabudowa mieszkalna ma stały kontakt z terenami otwartymi, zielonymi (w tym rolnymi), wśród których mogą trwać inne, koncentrycznie zbudowane miasta i zgrupowania miejsc pracy. Ta argumentacja powtarzana jest przez wszystkich naśladowców Sorii, z modyfikacjami wpływającymi z zamiaru udoskonalenia koncepcji wyjściowej.

Trzeba zauważyć, że koncepcja Sorii należy do tych, które na pierwszym miejscu w planowaniu miasta stawiają racjonalizowanie działań oparte na rozwiązaniach technicznych i przekonaniu o możliwości zdecydowanego wkraczania w kształtowanie tkanki miejskiej. O ile jednak w wypadku pionierskiego projektu Sorii można wiele wybaczyć, o tyle następcy pamiętać powinni o madryckim niepowodzeniu. Ciudad Lineal nie powstawało bowiem w nieokreślonej teoretycznej pustce, ale na obszarach podzielonego dawno świata, gdzie każdy kawałek terenu do kogoś należy. Jest charakterystyczne, że miasto linearne zyskiwało zwolenników tam, gdzie planista nie bardzo musiał liczyć się z prywatną własnością terenów. Tak było w drugiej fazie prac nad teorią miasta liniowego w latach 30. w Europie, zwłaszcza w Związku Radzieckim, poszukującym w latach 1925–1930 sposobów na zwalczenie głodu mieszkaniowego<sup>26</sup>. Niski koszt mieszkań miała zapewnić nowoczesność rozwiązań, rozumiana jako znaczne stechniczowanie wszystkich sfer życia. Chodziło równocześnie o rewolucyjną przebudowę gospodarki (w tym decentralizację

przemysłu), wprowadzenie nowego modelu życia, wyrzeczenie się dziedzictwa historycznego, likwidację przeciwieństw między miastem a wsią, możliwość przemysłowego budowania domów. Najbardziej znaną koncepcję tak pojmowanego miasta przedstawił w 1930 r. N. Milutin w książce *Socgorod. Problemy budownictwa miast socjalistycznych*. Za system osadniczy najlepiej pasujący do wszystkich wymogów uznał miasto liniowe, ale – niestety – teorii tej nie udało się sprawdzić. Niepowodzenie wynikało m.in. z tego, że wraz z mobilizacją społeczeństwa wokół idei „państwa jako zagrożonej twierdzy” odrzucano dość szybko to wszystko, co uznano za obce, co wywoływać mogło dyskusje, w tym odrzucono miasto liniowe na rzecz tendencji ideologiczno-pokazowych zwanych dziś socrealizmem.

Na tle radzieckich projektów miast liniowych warto przyjrzeć się doświadczeniom planistów skupionych wokół CIAM. Do prac najciekawszych należą tu projekty Le Corbusiera oraz Warszawa Funkcjonalna.

Wydaje się, że projekty Le Corbusiera wyniknęły z chęci odnalezienia najlepszych miejsc dla jego wielkich jednostek mieszkalnych. Ani teoretyczny „Plan miasta współczesnego” z 1922 r., ani paryski „Plan Voisin” nie okazały się możliwe do zrealizowania, a Chandigarh pojawić się miał dopiero za dwadzieścia lat. Równocześnie działalność teoretyczna CIAM-u kierowała myśl ku bardziej funkcjonalnym miastom niż te, które Le Corbusier projektował do tej pory. Nadzieje te spełniało miasto liniowe, ale rysowane z rozmachem jako system wielkich pasm transeuropejskich, od początku niosło w sobie element ryzyka nierealizowalności (zob. też plany liniowego Algieru, Sztokholmu itd.).

W tej atmosferze wielkich oczekiwań w 1934 r. pojawia się projekt Warszawy Funkcjonalnej J.O. Chmielewskiego i Sz. Syrkusa<sup>27</sup>. Propozycja ta opierała się na stwierdzeniu istnienia i podkreśleniu pasmowego charakteru osadnictwa w rejonie Warszawy. Tradycyjne linie napięcia komunikacyjnego wschód–zachód przecięte zostały w pobliżu Warszawy liniami rosnącego ruchu Bałtyk–Morze Śródziemne. Przy zbliżeniu się do skali miasta okazało się, że region Warszawy ma wiele właściwości, które umożliwiają przeniesienie myślenia o paśmie w skali krajowej do skali miejscowej.

Autorzy zdawali sobie sprawę z tego, że odbiorcy projektu będą chcieli wytłumaczenia form, w jakich zabudowa pasm będzie wznoszona. Piszą z pewnym zniecierpliwieniem, że „jeżeli czytelnik koniecznie domaga się ilustracji, to niech sobie pas stołeczny wyobrazi jako corbusierowską *ville radieuse* – ostateczny wyraz sfunkcjonalizowania centrum wielkiego miasta. Pas przemysłowy? Może milutinowski *socgorod* – może któreś z nowych miast przemysłowych ZSRR”. Dziś wiemy, że były to propozycje chybione, ale jest to bez znaczenia, bo mówimy jedynie o ilustracji do projektu, którego wartość polegała na czymś zupełnie innym. Oto po raz pierwszy na taką skalę sformułowany został program organizacji przestrzennej „regionu zurbanizowanego”. B. Malisz pisał, że Warszawa Funkcjonalna zawierała podstawowe elementy tego modelu osadnictwa, lansowanego 30 lat później, w którym dekoncentrowano funkcje miejskie na obszar regionu<sup>28</sup>. Równocześnie opierała się na założeniu, że modernizowane szlaki transportu stają się osiami rozwoju społeczno-gospodarczego, w tym uprzemysłowienia i urbanizacji. Faktycznie, gdy czytamy referat P. Halla z konferencji ONZ w Nagoi z 1991 r. pt. *City and Regions in a Global Economy*, słowa Malisza potwierdzają się w całej pełni<sup>29</sup>.

Po II wojnie światowej prace nad teorią miasta liniowego wyglądały nieco inaczej. Mówią o tym polskie przykłady. W 1946 roku Chmielewski przedstawia koncepcję Warszawskiego Zespołu Miejskiego<sup>30</sup>, ale do pracy nad pasmem wraca dopiero 10 lat później, a publikacja na ten temat jest z 1968 r.<sup>31</sup> W tym samym roku pojawiła się „Koncepcja

kształtowania sieci osadniczej w Polsce według zasad koncentracji liniowej” autorstwa M. Budzyńskiego, K. Chwaliboga, J. Górnickiego, J. Janczewskiego, A. Kicińskiego, A. Kowalewskiego i J. Rutkiewicza<sup>32</sup>. Przesłanką tworzenia koncentracji (powiedzmy raczej – przygotowania miejsc życia dla nowych mieszkańców miast) była zapowiedź zmian w zatrudnieniu na wsi i przechodzenia dotychczasowych mieszkańców wsi do innych zatrudnień.

Jako przykład rozwiązania miasta pasmowego w skali lokalnej „Grupa 7” pokazuje Płock z okolicami<sup>33</sup>. Niestety, zagospodarowanie przestrzeni nie zachwyca: widzimy na rysunkach i makietach powielaną do horyzontu amorficzną zabudowę osiedlową w formie nazywanej popularnie blokowiskiem. W tej sytuacji lektura opisów pasma nie przekonuje i lokuje całą propozycję wśród projektów totalnych. Opinia ta ugruntowuje się po analizie innych pojawiających się w owym czasie przykładów pasmowego rozwijania miast, choćby Krakowa<sup>34</sup> i Warszawy (wariant rozwoju WZM Koła Młodej Architektury z lat 60., powtórzony w 1973 r.<sup>35</sup>).

Najbardziej znaną polską propozycją miasta liniowego jest LSC, Linearny System Ciągły O. Hansena<sup>36</sup>. Według autora jest to „propozycja metody kształtowania otoczenia człowieka w oparciu o wzorzec organiczny, o elastyczną odpowiednio proporcjonalną zależność stref obsługujących od obsługiwanych, biegnących obok siebie”. Hansen uważał, że cztery układy osadnicze biegnące w Polsce w kierunku północ-południe to „kanały meliorujące” nadmiary demograficzne.

Opis zalet LSC nie odbiega od argumentów „za” znanych już od czasów Sorii. Nie jest też nowością opinia autora, że: „Tak jak w średniowieczu katedra była elementem dominującym w mieście i pejzażu, tak bezklasowy, egalitarny, bezhierarchiczny charakter formy domu społeczeństwa w LSC ma być dominantą tego układu osadniczego” – wystarczy przeczytać więcej pism cytowanych wyżej zwolenników miasta liniowego z lat 30., aby i tam znaleźć podobnie brzmiące fragmenty, a wszystko to razem potwierdza tezę o sytuowaniu się miasta liniowego wśród teorii demiurgicznych.

Dziś większe szanse mieć mogą te projekty miast liniowych, które rozwój układów osadniczych ujmowały w sposób dynamiczny. Chodzi tu o „miasto-rakietę” N. Ładowskiego, czyli konkursowy projekt rozbudowy Moskwy z 1932 r., oraz „dynapolis” i „dynametropolis” C.A. Doxiadisa z 1964 r. Oba zakładały możliwość rozwoju centrum miasta, a wraz z nim całego miasta, wzdłuż istniejącej lub ustalonej w planie ścieżki rozwojowej, wzdłuż pewnej linii. Szansę dla tych teorii upatruje się w tym, że dzisiejsze osadnictwo nie odrzuca linii jako przestrzennego wyznacznika swego układu.

Według A. Kuklińskiego dominującą rolę w przestrzeni europejskiej pełnią dwie trajektorie (linie) rozwojowe: Dublin–Ateny i Lisbona–Helsinki z kulminacją na linii Paryż–Londyn<sup>37</sup>. Kukliński zakładał, że megametropolia tych dwóch miast w XXI w. rozwinie się w układ Londyn–Paryż–Berlin–Warszawa–Moskwa. Nie oznacza to jednak, że wszystko będzie zmierzać do powstawania ciągu zabudowy na długości setek kilometrów. W ogóle nie będzie żadnych ciągów zabudowy wynikających z powstawania linearnych związków pomiędzy punktami linii. Związki te dzisiaj są bowiem innego rodzaju niż te, które wynikały z istniejących niegdyś potrzeb i możliwości komunikowania się pomiędzy ludźmi i miastami. Konieczność podróżowania zastąpiona została przez możliwość komunikacji elektronicznej. Wiąże się z tym postępująca alokacja miejsc pracy – sprzedawanie przez komputer wytwarzanych w domu produktów pracy nie wymaga codziennego jeżdże-

nia do pracy ani ich transportowania. Nie jest to jeszcze u nas trend dominujący, ale trzeba o nim myśleć.

Trajektorie, o jakich mówimy, zaistnieją w postaci powiązań lotniczych, szybkiej kolei i autostrady, ale pozostawiają do autonomicznego rozwoju obszary, przez które będą przebiegać. Należy się spodziewać, że „nerw komunikacyjny” oddziaływać będzie w kategoriach ekonomicznych, a w przestrzennych tylko w punktach komunikacyjnych węzłów. Stwierdzenie to opiera się na obserwacji, że poziom techniki transportowej w „nerwie komunikacyjnym” będzie taki, iż nie będzie możliwy z nim kontakt na poziomie lokalnym (jak kiedyś z drogą nawet szybkiego ruchu), a więc stracimy zainteresowanie w codziennym jego użytkowaniu.

## 5. Węzeł

Miasto liniowe było tylko jednym z rozwiązań teoretycznych, nad którymi pracowali CIAM-owscy moderniści. Praktyka ich działań dotyczyła setek miast o innej strukturze – o planie *de facto* szachownicowym, ale była to szachownica mająca różnić się diametralnie od układów znanych od wieków. Kampania modernistyczna CIAM miała bowiem doprowadzić, najogólniej mówiąc, do likwidacji ulicy typu XIX-wiecznego.

Karta Ateńska 1933 stawiała przed projektantami miast zadanie uzdrowienia miasta poprzez odseparowanie miejsc pracy od miejsc zamieszkania i wypoczynku. Rolą ulic było powiązanie odmiennych funkcjonalnie obszarów w sprawnie działającą całość. Z form budynków i ich przestrzennej autonomiczności wynikało, że nie muszą wchodzić w związki kompozycyjne z ulicami. Więcej, ulice prowadzone na estakadach (by oszczędzić zieleni) nie muszą zależeć od ukształtowania terenu. Celem ich istnienia miała być sprawność transportowa układu. Udoskonalanie sprawności doprowadziło z czasem do powstania pojęcia węzła komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej, bytu usprawnianego (prawie) bez zwracania uwagi na potrzeby kształtu przestrzeni miejskiej. Z czasem, tak jak to miało miejsce np. w kolejnych generacjach w nowych miastach brytyjskich, poprzez specjalne rozwiązania kubaturowe zaczęto niejako usprawiedliwiać dominację transportu nad transportowanymi. Broniły się, być może, Brasilia i Chandigarh (dzięki budynkom-rzeźbom Oscara Niemayera i Le Corbusiera), ale Pruitt Igoe Towers w St. Louis, nasz Konin i Jastrzębie, Peterlee w GB, QT8 w Mediolanie, Bijlmermeer w Amsterdamie, Hellersdorf w Berlinie czy paryskie *grands ensembles* od razu po wybudowaniu były amorficznymi pustyniami, ze wszystkimi socjalnymi konsekwencjami, jakie z tego wynikają. Pustyniami bezulicznymi. Nic dziwnego. W 1928 roku w artykule *Ulica*, opublikowanym w „L’Intransigeant” Le Corbusier pisał o kończeniu z ciemnymi ulicami na rzecz otwartych przestrzeni w centrum miasta<sup>38</sup>. Te pierwsze są pełne ludzi i budynków o „mentalności balzakowskiej” i nie wyzwalają inicjatyw, do jakich zachęcają otwarte przestrzenie. Tak więc rasowy modernista powinien być raczej zwolennikiem tej gry, jaka zachodzi w przestrzeni pomiędzy pozytywowym miastem i krajobrazem niż negatywowymi wnętrzami a mieszkańcami miasta. Okazało się więc, że to właśnie ulica staje się polem bitwy o inne miasto, niż wyobrażali je sobie moderniści.

Istniały próby pogodzenia stanowisk. Jako przykłady można wymienić pracę konkursową J.M. Chmielewskiego, J. Kazubińskiego i K. Kurasia na centrum gminy Espoo, Finlandia, z 1967 r. (I nagroda) – profetycznie ekologiczną, której autorzy rysowali



ulice miejskie idące po szczytach wzgórz (w opozycji do modnych wówczas wizji metabolistów), albo uliczki osiedlowe Ursynowa „w redakcji” M. Budzyńskiego lub kolejną pracę konkursową (też I nagroda) – A. Gawlikowskiego, S. Gzella i P. Wędrychowicza na projekt dzielnicy Morasko w Poznaniu z 1977 r., której koncepcja polegała na stworzeniu ulicznego kośca dzielnicy, odseparowanego od arterii tranzytowych. I wreszcie, I nagroda w konkursie na dzielnicę Owińska w Poznaniu w 1981 r., gdzie zespół pod kierownictwem J. Buszkiewicza, zamiast dzielnicy czy nowego miasta (co już było nowatorskim pociągnięciem), zaprojektował Federację Małych Miast, w których rynek, plac i ulica były najważniejszymi elementami przestrzeni. Tak kończył się w Polsce modernizm. Ale pomodernistyczne próby przywracania miastom ulic są wcześniejsze i nie zaczęły się ani od wymienionych i innych wydarzeń urbanistycznych, ani w 1961 r. od książki J. Jacobs<sup>39</sup>, ani od matematycznych dowodów L. Martina, obalających błędne założenia Le Corbusiera (*The Grid as Generator*, 1967), ani tym bardziej od emocjonalnego *Delirious New York* R. Koolhassa z 1978 r.

## 6. Korytarz

Dość paradoksalne (z dzisiejszego punktu widzenia) jest to, że odwrót od amorficznego miasta modernistycznego rozpoczął się wraz z pojawieniem się doktryny socrealizmu. Dlatego, jakkolwiek nie były nasz stosunek do niego, to należy przypomnieć ówczesne zasady tworzenia zespołów urbanistycznych.

Otóż malowniczość miast przedsocjalistycznych miała być zastąpiona w nowo powstających dzielnicach i miastach, od razu skończonych, innymi wartościami. W miejsce nawarstwiania się historii miały być budowane skomponowane jako całość jednorodne zespoły urbanistyczne, mające określone granice. Centralnemu założeniu kompozycyjnemu podporządkowywano hierarchicznie mniejsze fragmenty, aż do skali architektonicznej włącznie. Jeśli chodzi o problem ulicy, to skłaniano się do układów korytarzowych. Widziano ją jako jednolity zespół w całości lub na pewnym odcinku. Dało to efekty uzyskiwania wnętrza długich i o zwartej zabudowie, kontrastujących z otwartymi przestrzeniami placów i wnętrza blokowych. Widać tu układy symetryczne, rytmy mocnych i powtarzanych akcentów, zwielokrotnienie elewacji. Układy symetryczne nie opierały się na klasycznej równowadze mas, ale na lustrzanym odbiciu zabudowy, co uznawano za najprostszy sposób uzyskiwania wrażenia monumentalności. Plac i ulica zyskiwały w strukturze miasta miejsce wyjątkowe, a wynikało to z tego, że ich zadaniem nie było łączenie odległych punktów miasta, ale mieszkańców w zbiorowym życiu. Były miejscem marszu ku lepszej przyszłości i z tego powodu można (dziś ironicznie) nazywać je „ulicami jutra”<sup>40</sup>. Ironicznie również dlatego, że w 1992 r. wydawać się nam w Polsce zaczęło, że socrealizm powrócił do polskiej twórczości urbanistycznej. Wiedzieliśmy o toczonej na Zachodzie dyskusjach na temat formalnych podobieństw dzieł postmodernistycznych do socrealistycznych, ale dopiero wyniki konkursu na zabudowę warszawskiego placu Defilad z 1992 r. unaoczyły cały problem. Pałac Kultury i jego otoczenie, oczywisty symbol prawie pięćdziesięcioletniej ułomnej państwowości, w nagrodzonej pracy B. Biełyszewa i A. Skopińskiego nabrały walorów zwornika zaproponowanego przez nich założenia. Ale autorzy pracy uzyskali ten efekt, postępując tylko tak jak kazał kanon postmodernistycznej urbanistyki: a) ograniczyli chaos drobnej tkanki miejskiej, rysując formalny układ porządkujący

przestrzeń za pomocą osi, b) utrzymali miejski blok obrzeżny ze wszystkimi konsekwencjami tej decyzji, c) dostatecznie skomplikowali rzuty budynków, aby można było odczytać prowokacyjny stosunek do modernistycznej przeszłości, d) ulicom i placom nadali znaczenie symboliczne. A że upodobnili (formalnie) swą pracę do budów socrealizmu, to otrzymaliśmy przykład tego, jak entuzjastycznie naiwny hiperurbanizm postmodernity może być bliski hiperurbanizmu dekretowanego z przemyślaną, socjotechniczną manipulacją w wielkiej skali w tle.

Plac Defilad nie został przebudowany w myśl projektu Biełyszewa i Skopińskiego. W ogóle nie został przebudowany i nie zanoszą się na to, że stanie się to prędko – z różnych przyczyn, i nie brak głosów, że to dobrze. Idąc dalej, można stwierdzić, że choć w Warszawie nie zdobyto się w latach 80. i później na oficjalne, czyli zapisane w planie, wcielenie w życie postmodernistycznych idei, to jednak można wskazać porozrzucane po peryferyjnych dzielnicach fragmenty Warszawy niby postmodernistycznej, ze szczególnym wskazaniem na ursynowskie Kabaty, karykaturę miasta i znak braku ogólnomiejskiej polityki gospodarowania terenami. Szkoda, bo – być może – wielka realizacja postmodernistyczna uaktualniłaby urbanistyczne teorie K. Wejcherta, w tym słowa o krystalizacji planu miasta, podkreślającej znaczenie ulicy i placu jako najważniejszych elementów kompozycji urbanistycznej<sup>41</sup>. Szkoda, bo świadczyłoby to o obecności naszej urbanistyki w światowej dyskusji o naturze miasta, o przewagach wynikających z komponowania jego pozytywowej bądź negatywowej tkanki.

## 7. Sieć

W latach 30. XX wieku, równocześnie z pojawieniem się w ZSRR doktryny socrealistycznej, w Stanach Zjednoczonych rozwijała się doktryna miejskiej autostrady, która zmieniła relacje pomiędzy centrum i przedmieściami oraz w zasadniczy sposób wpłynęła na kształt miast<sup>42</sup>. Jednocześnie służyła już rozproszonym miastom, jak i powodowała dalszy ich rozpad. Jej pojawienie się wynikało zarówno z *joys of automobility*, jak i z problemów biorących się z zatłoczenia śródmieść i tego, co określa się do dziś terminem *sprawl*. Obiecywała czyste rozwiązanie technologiczne, jak i wychodziła naprzeciw oczekiwaniom ludzi. Niestety, z czasem skromne propozycje inżynierów municypalnych zaczęły być zamieniane w bardziej „ambitne” plany regionalistów. Towarzyszyło temu porzucenie idei parkwayów i całkowite oderwanie planowania miejskiego od planowania transportu.

Zagęszczenie autostrad powodowało powstawanie ich sieci. Widać to choćby na przykładzie Nowego Jorku, gdzie po epoce koncentracji zabudowy wzdłuż głównych linii transportu (lata 1880–1920) nastąpić miała epoka wyrównania nasycenia takimi liniami na całym obszarze, „aby podtrzymać ogólną aktywność i dobre warunki życia”<sup>43</sup>. Nic więc dziwnego, że Jean Gottmann, badający wschodnie wybrzeże USA, mógł w 1961 r. ogłosić powstanie tam nowego tworu miejskiego, który nazwał megalopolis<sup>44</sup>.

Czytelnik jego książki dowiadywał się, że przestrzeń pomiędzy tradycyjnymi miastami (a dotyczy i dzisiejszej Europy) staje się kluczowym zagadnieniem planowania miejskiego. Drugą wskazówką jest to, że bez względu na to jak dalece rozproszenie się posunęło, ciągle w owej pustej przestrzeni widać wielkie ilości terenów zielonych – w końcu przenosimy się na peryferia w poszukiwaniu zielonego habitatu. Wychodząc z takiego założenia, powie-

dzieć można, że ziemia rolna, której uprawianie wokół miast przestaje mieć uzasadnienie ekonomiczne, stawać się powinna miejskim (gminnym) zasobem wspólnej, zielonej, otwartej przestrzeni. Jest to minimum interwencji publicznej w podnoszenie jakości morfologii miast i tworzenie wysokiej jakości zamieszkiwania w nim, nie mówiąc już o tym, że taki zasób daje możliwość prowadzenia konstruktywnej polityki gospodarowania przestrzenią miasta.

Dziś Amerykanie odnoszą nazwę *sprawl* do powstawania jednorodnych funkcjonalnie, amorficznych zespołów mieszkaniowych (*housing sub-division*) i handlowych (*shopping malls*) czy parków biurowo-technologicznych (*office parks*) o niskiej intensywności zabudowy, podłączonych do kilku dróg wysokiej klasy. Zespoły te nie mają ani wykryzalizowanych miejsc centralnych, ani oczywistych granic. Są zdominowane przez prywatny samochód, ponieważ niska intensywność zabudowy nie skłania do organizacji transportu publicznego. Pieszy nie ma jak się na tych obszarach poruszać, a jego obecność na ulicy (a raczej na drodze) powoduje alarm w służbach strzegących porządku. Sieć uliczna odznacza się brakiem funkcjonalnej hierarchii: lokalne pętle lub sięgacze dochodzą od razu do dróg głównych. Wymienia się m.in. takie powody zaistniałej sytuacji:

- brak planowania regionalnego,
- brak projektowania urbanistycznego w poszczególnych zespołach, w tym kompozycji urbanistycznej ich samych i ich grup, co jest wynikiem pogoni za maksymalizacją zysku rozumianą jako oszczędności na wszystkim, co nie jest nadającą się do sprzedaży działką,
- specjalizacja i standaryzacja budynków, projektów, produktów budowlanych i tzw. produktów bankowych. W tym ujednoczonym świecie, *shopping mall*, ikona rozlewających się przedmieść, gromadząc rozliczne, konkurujące ze sobą sklepy, restauracje, biura itp., staje się najbardziej urozmaiconym elementem „rozlanego” miasta. *Mall* nie zastąpi jednak normalnego świata – stąd wśród mieszkańców takiego miasta powszechne jest poczucie izolacji socjalnej,
- znaczna rola samochodu i autostrady, co jest wynikiem tego, że dostępność samochodu zwiększyła niegdyś mobilność tej grupy ludzi, dla której dziś buduje się peryferyjne miasto – reszta jest już tylko efektem sprzężenia zwrotnego. W rezultacie przeciętny Amerykanin wydaje rocznie na samochód ponad 6 tys. dolarów. Przedmiejska rodzina (aby żyć) ma 2,3 samochodu, odbywa 12 podróży dziennie, przejeżdżając rocznie więcej niż 30 tys. mil. Zużycie energii: stanowiąc 4,7 populacji świata, Amerykanie zużywają 1/3 energii transportowej. O stratach wynikających z zanieczyszczenia powietrza nie warto nawet wspominać<sup>45</sup>.

Amerykańską odpowiedzią na rozpraszanie się miast jest *New Urbanism*. Jego istotą jest odrzucenie chaosu otaczającego nas świata i adaptacja form zaczerpniętych z ruchu miast ogrodów. W rezultacie Nowy Urbanizm tworzy ramy, w jakich rozlewanie miasta może (powinno) zachodzić. Nazwać to można architekturacją problemu, bo wszystko, co w rozlewającym się mieście zachodzi, staje się przedmiotem projektowania urbanistycznego (w takim znaczeniu, jak uczymy tego od pięćdziesięciu lat na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej w ramach przedmiotu Elementy Kompozycji Urbanistycznej, co wskazuje na miejsce *New Urbanism* w historii światowej urbanistyki) lub architektoniczno-urbanistycznego (jak uczą tego od lat nasi koledzy na Wydziale Architektury Politechniki Krakowskiej). Owe ramy w wydaniu amerykańskim odwołują się do historii urbanistyki, i tak powstają w biurze Duany Plater-Zyberk dzieła dla Sacramento w Kalifornii, mające

swój początek w widokach perspektywicznych Helsinek 1917, lub dla Wellington na Florydzie, czerpiące z widoków Tallina 1913. Ale też owe ramy przebudowy miast rozproszonych to zapewnienie krótkich dojazdów pieszych do określonych i zaprojektowanych miejsc centralnych, strukturalizacja obszarów (sąsiedztwo, dzielnica, miasto), plany regionalne wyważające ilości terenów miejskich i wiejskich i ustalające poziom intensywności zabudowy, strategie rozwojowe śródmieść miast istniejących, poszukiwanie alternatywy dla zabudowy jednorodzinnej, komponowanie wnętrza ulicznych i placów. Generalnie, można powiedzieć, że choć w projektach Nowego Urbanizmu widać odszukane doświadczenia Waszyngtonu Ch. l'Enfanta, *City Beautiful Movement* i prac wielkich amerykańskich architektów krajobrazu, a także tendencji postmodernistycznych, to jednak w projektach tych przeważa intelektualny powrót do historycznych wzorów europejskich.

Europa, w której rozpraszanie się miast też ma miejsce od dziesięcioleci, przygotowuje rozmaite strategie, które mają rozpraszaniu się miast zapobiegać lub je cywilizować. Ich wspólną cechą jest m.in. tworzenie lokalnych koncentracji usług i mieszkań jako sposobu rozwoju miejscowości na terenach, które są zajmowane. Wstępnym warunkiem staje się wydzielenie jednorodnych morfologicznie jednostek, o granicach akceptowanych przez zamieszkujące je społeczności, co prowadzi do powstania policentrycznego układu osiedleńczego. Służą temu działania zmierzające do stworzenia systemów komunikacji zbiorowej podtrzymujących istnienie wielu relatywnie niewielkich generatorów ruchu, zwłaszcza wzdłuż linii komunikacyjnych. Bardzo interesująca jest propozycja zawarta w książce przygotowanej przez biuro architektoniczne X. De Geytera *After sprawl. Research for the contemporary city*, NAI Publishers, Rotterdam 2002. Autorzy, L. De Boeck i X. De Geyter, przedstawiają przykłady działań antyrozproszeniowych, zaprojektowanych dla Londynu, holenderskiego Randstadt (Amsterdam, Haga, Rotterdam, Utrecht), flamandzkiego Diamentu (Antwerpia, Bruksela, Gandawa, Leuven), Zagłębia Ruhry z IBA Emscher Park, Szwajcarii i Veneto (Wenecja – Meastre, Padwa, Vicenza, Treviso). Jedno z działań nazywają *przesunięciem (shift)*. Istotą jest wprowadzenie (lub skłonienie do wprowadzenia) nowej sieci dróg, przesuniętych w stosunku do istniejących, tak aby skierować strumienie inwestycyjne na nowe, wybrane obszary, poza wyeksploatowane kierunki samorzutnego rozwoju.

## 8. Przyszłość – planistyczna *science fiction*?

Jakie będą jutrzejsze ulice miast? Temat „ulica jutra” nie oznacza rozważań typu *science fiction*. Można tu cytować H. Wellsa opisującego w 1931 r. świat z roku 1981. Wells odpowiadał, że pytanie o jutro jest równie pasjonujące, co irracjonalne; w końcu stwierdził, że przyszłość nie rysuje się najlepiej. Jeśli bowiem dążenie do ocalenia cywilizacji jest wyścigiem oświaty z katastrofą, to on nie widzi, żeby rozpoczęto jakąś działalność oświatową w tym zakresie. Można jeszcze przypomnieć M. Heideggera, który w odczycie z 1951 r. pt. *Budować, mieszkać, myśleć* odszukał związek pomiędzy nieumiejętnością *budowania* a brakiem szerszego myślenia, starającego się dojść istoty kryzysu sprawiającego, że nie potrafimy *mieszkać*. Był to apel do wszystkich zajmujących się budowaniem miast, aby starali się unikać wąskiego, superprofesjonalnego patrzenia na przedmiot swej pracy.

Trudno jednak odrzucić reguły, którymi rządzymy się w kreowaniu życia miasta i dlatego dla urbanisty jutrem miasta są zapisy planów zagospodarowania przestrzennego oraz strategii i studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania.

Znajomość wielu polskich dokumentów tego typu każe powiedzieć, że prawie w żadnym nie ma opisu przyszłych ulic i placów. Są autostrady, ulice ekspresowe, ruchu przyspieszonego, główne, zbiorcze, ale jest to klasyfikacja związane z ruchem kołowym, który nie jest na pewno esencją życia miejskiego. Mamy ścisłe centrum, centra strefowe, rozmaite strefy i rejony, ale nie widać w nich ulic. Oznacza to, że traktuje się realną, trójwymiarową przestrzeń jako znane już tworzywo, które po prostu wypełni ramy nakreślone przez strukturalny układ owych arterii komunikacyjnych i zawartych pomiędzy nimi obszarów. Tyle tylko, że zapewni to nam jutro, które będzie jedynie lepszym miastem dzisiejszym. Będziemy ciągle, jak jesteśmy, w epoce „miejskiej koncentracji”. Zgodnie z prawem efektu proporcjonalnego koncentracja nie da nic poza ilościowym wzrostem, czyli multiplikacją problemów. Inaczej może być, gdy rutynowa praktyka planistyczna wzbogaci się o działania i zapisy odnoszące się do realnej przestrzeni, a zwłaszcza gdy przestaniemy się bać wspólnego miasta przez władze publiczne, organizacje i mieszkańców. Może wtedy nastać epoka „miejskiej kreacji”. Dzięki temu nie zuniforimizuje się przestrzeń rzeczywista miasta i miernik jej jakości, jakim jest ład przestrzenny oraz zasada *economics of amenity*, wartości rzeczy pięknej. Musimy także pamiętać, że ulicą jutra jest bez wątpienia infostrada, a jutrzejszą agorą jest teleport. Są to inwestycje w miastach konieczne i w wielu istniejące. Ta alokacja miejsc pracy, jaką wymusza elektronizacja jej wykonywania, może przeobrazić ulice przyszłego miasta, ponieważ rzadziej będziemy z nich korzystać. Ale czy przyjdzie moment, w którym w postaci, do jakiej przywykaliśmy przez stulecia, staną się niepotrzebne zupełnie?

Przypomnijmy raz jeszcze, że Warszawa planowana w 1916 r., jej ogrodowo-miejskie dzielnice, powojenna odbudowa, epizod socrealistyczny i amorficzne osiedla budowane z wielkiej płyty miały swą ideologię (doktrynę), wprowadzającą miasta w kolejne „jutro”. Czy powtarzane jak zaklęcie i niepogłębiane pojęcie trwałego rozwoju jest taką ideologią (doktryną) i wystarczy, bo przecież równocześnie podporządkowaliśmy projektowanie architektoniczne i urbanistyczne ekonomicznej doktrynie neoliberalnej? Czy nie potrzebujemy wizji przyszłego miasta, wizji jego obrazu? Wizja nie ma nic wspólnego z nierealnością przedsięwzięć. Margrabia Wielopolski wiedział o tym w 1862 r. i dlatego obliczył, ile wyniosłoby poszerzenie Krakowskiego Przedmieścia („rs 437338 k 40”), na co mu Rada Miejska, również licząc, udowodniła, że nie podoła temu zamiarowi<sup>46</sup>. Howard budował miasta ogrody, zakładając deweloperskie spółki. Komuniści, przygotowując bazę pod swoją utopię, wywłaszczali całe miasta. Patrząc na taką przeszłość, wydaje się, że dziś przebywamy w ideowej próżni, choć – być może – jest to tylko przejściowa, podświadomie podjęta, dekadencja ucieczka od wszystkiego, co wielkie.

#### Przypisy

<sup>1</sup> W. Wicher, *Studia nad typologią ulic jako element analizy urbanistycznej. Wybrane zagadnienia na przykładzie Krakowa*, praca doktorska, maszynopis w Bibliotece WA PK.

<sup>2</sup> I. Drexler, *Konkursowy plan regulacji Wielkiego Krakowa*, Czasopismo Techniczne 4, Lwów 1911.

- <sup>3</sup> U. Forczek-Brataniec, *Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej*, Wydawnictwo Elamed, Katowice 2008.
- <sup>4</sup> Trzeba tu wymienić Zygmunta Nováka, Gerarda Ciołka, Janusza Bogdanowskiego, Marię Łuczyńską-Bruzda, Aleksandra Böhma, Wojciecha Kosińskiego, Annę Mitkowską, Zbigniewa Myczkowskiego, Agatę Zachariasz i in.
- <sup>5</sup> Miasta wcześniejsze i gdzie indziej leżące opisał syntetycznie i bardzo interesująco A. Gawlikowski w książce *Ulica w strukturze miasta*, Wydawnictwo PW, Warszawa 1992.
- <sup>6</sup> K.K. Pawłowski, *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej*, [w:] *Sztuka około 1900*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1969.
- <sup>7</sup> I. Cerdá, *La théorie générale de l'urbanisation*, Editions du Seuil, Paris 1979.
- <sup>8</sup> J. Busquets, *Barcelona. The urban evolution of a compact city*, Harvard University, Graduate School of Design, Nicolodi, Rovereto 2005.
- <sup>9</sup> G. Ciucci, F. Dal Co, M. Manieri-Elia, M. Tafuri, *The American City. From the Civil War to the New Deal*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1983.
- <sup>10</sup> T.S. Hines, *Burnham of Chicago. Architect and Planner*, The University of Chicago Press, Chicago–London 1979; W.H. Wilson, *The City Beautiful Movement*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore–London 1989.
- <sup>11</sup> G. Sigfried, *Przestrzeń, Czas, Architektura. Narodziny nowej tradycji*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1968.
- <sup>12</sup> M. Manieri-Elia, zob. przypis 9.
- <sup>13</sup> G.R. Collins, C. Crasemann-Collins, *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, Rizzoli, Nowy Jork 1986.
- <sup>14</sup> K. Henrici, *Beitrage zur praktischen Asthetik im Stadte-Bau*, D.W. Callwey, Monachium 1891.
- <sup>15</sup> H. Geretsegger, M. Peinter, *Otto Wagner*, Residenzverlag, Salzburg 1964.
- <sup>16</sup> P. Krakowski, *Sztuka Trzeciej Rzeszy*, IRSA Wiedeń, MCK Kraków 1992.
- <sup>17</sup> W. Sonne, *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, Prestel, Munich–Berlin–London–New York 2003.
- <sup>18</sup> J. Purchla, *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1990.
- <sup>19</sup> T. Kotaszewicz, *Koncepcje przestrzenne rozwoju Warszawy w pracach Tadeusza Tołwińskiego 1916–1946*, seria Krajobraz Warszawski, Urząd Gminy Warszawa Centrum, Warszawa 1994.
- <sup>20</sup> W. Kononowicz, *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1990.
- <sup>21</sup> M. Sołtysik, *Gdynia. Miasto dwudziestolecia międzywojennego*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1993.
- <sup>22</sup> H. Ebenezer, *Garden Cities of Tomorrow*, Attic Books, Powys, 1985 (reprint z 1902).
- <sup>23</sup> F.J. Osborne, A. Whittick, *New Towns*, Leonard Hill, London 1977.
- <sup>24</sup> Ł. Heyman, *Nowy Żoliborz*, Studia z Historii Sztuki, t. XXV, PAN, Instytut Sztuki, Ossolineum, Wrocław 1976.
- <sup>25</sup> Zob. polemika na łamach Nowej Res Publici między B. Paczowskim (2/94) a S. Gzellem (4/94 plus nieopublikowany list wysłany do redakcji po replice B. Paczowskiego).
- <sup>26</sup> H. Gurjanowa, *Radzieckie koncepcje nowego osadnictwa z lat 1928–1931*, IPPPP PW, Materiały i Studia, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1967.
- <sup>27</sup> *Źródła do studiów nad rozwojem przestrzennym Warszawy*, IUiPP WA PW, z. 1, Warszawa 1981.
- <sup>28</sup> B. Malisz, *Ekonomika kształtowania miast*, Studia KPZK PAN, t. IV, 1963.
- <sup>29</sup> P. Hall, *Cities and Regions in a Global Economy*, UN Centre for Regional Development, Nagoya 1991.
- <sup>30</sup> A. Kotarbiński, *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, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1979.
- <sup>31</sup> J.O. Chmielewski, *Podstawowe problemy planowania przestrzennego obszarów odnowy i rozwoju sił człowieka*, Problemy Uzdrawiskowe, z. 1 (38), 1968.

- <sup>32</sup> K. Chwalibóg, *Ewolucja struktury zespołów mieszkaniowych*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1976.
- <sup>33</sup> K. Chwalibóg, *Urbanistyczna przyszłość Płocka*, *Architektura* 7–8, 1974.
- <sup>34</sup> W. Seruga, A. Wyżykowski, *Zespół osiedli Ruczaj-Zaborze w Krakowie*, *Architektura* 10, 1976; *Pasmo Wielickie*, *Architektura* 4, 1980, *Krakowski Zespół Miejski*, *Architektura* 6, 1980; K. Seibert, *Plan Wielkiego Krakowa*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1983.
- <sup>35</sup> A. Kowalewski, *Warszawa. Problemy rozwoju*, Książka i Wiedza, Warszawa 1981.
- <sup>36</sup> O. Hansen, *LSC. Linearny System Ciągły*, *Architektura* 4–5, 1970.
- <sup>37</sup> *The Changing Map of Europe. The Trajectory Berlin–Poznań–Warszawa*, red. R. Domański, Oficyna Wydawnicza Rewasz, Warszawa 1999.
- <sup>38</sup> *The Modern City Revisited*, ed. T. Deckker, do.co, mo.mo, Spon Press, London–New York 2000.
- <sup>39</sup> J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities. The Failure of Town Planning*, Random House, 1961.
- <sup>40</sup> W. Baburow i in., *Architekt i urbanista*, *Architektura* 11–12, 1948.
- <sup>41</sup> K. Wejchert, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1974.
- <sup>42</sup> E. Cliff, *Professional Conflict over Urban Form. The Case of Urban Freeways, 1930 to 1970*, [w:] *Planning the Twentieth-Century American City*, ed. M. Corbin Sies, Ch. Silver, The Johns Hopkins University Press, Baltimore–London 1996.
- <sup>43</sup> F. Dal Co, *From Parks to the Region*, [w:] *The American City. From the Civil War to the New Deal*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1983.
- <sup>44</sup> J. Gottmann, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern seaboard of the United States*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London 1961.
- <sup>45</sup> J.A. Dutton, *New American Urbanism*, Milano 2000.
- <sup>46</sup> S. Kieniewicz, *Pomysły urbanistyczne margrabiego Wielopolskiego z 1862 roku*, [w:] *Prace Instytutu Urbanistyki i Architektury*, Państwowe Wydawnictwa Techniczne, Warszawa 1953.