Joanna Olenderek*

TEORIA WITRUWIUSZA WE WSPÓŁCZESNYM KONTEKŚCIE LAZUROWEGO WYBRZEŻA NA PRZYKŁADZIE PORT-FRÉJUS

THE THEORY OF VITRUVIUS IN THE MODERN CONTEXT OF THE CÔTE D'AZUR ON THE EXAMPLE OF THE PORT-FRÉJUS

W dniu 12 lipca 2009 roku uroczyście obchodzono dwudziestą rocznicę funkcjonowania nowego Port-Fréjus. Oddanie *pro publico bono* kompleksu, uchodzącego do dziś za najnowocześniejszy i najpiękniejszy na Lazurowym Wybrzeżu, zainaugurowało długo oczekiwany powrót miasta Fréjus do jego portowych, wywodzących się z czasów Witruwiusza, rzymskich korzeni. Czy to, usytuowane między Cannes a Saint-Tropez, współczesne założenie zostało wykreowane w myśl reguł zawartych w *De Architektura?*

Słowa kluczowe: Port-Fréjus, rzymskie korzenie, symbol miejsca, Lazurowe Wybrzeże

On the 12th of July 2009 a celebration of the 20th anniversary of the Port-Fréjus took place. The *pro publico bono* opening complex, which is still regarded as the most modern and finest ever built at the Côte d'Azur, inaugurated the long awaited return of Fréjus to its port town roots of the time of Vitruvius. How many rules of *De Architectura* were used in this modern creation, situated between Cannes and Saint-Tropez?

Keywords: Port-Fréjus, roman roots, the symbol of the place, Côte d'Azur

Frapującym zbiegiem okoliczności, kiedy Witruwiusz przymierzał się do stworzenia dzieła *De Architektura,* którego powstanie datuje się na lata 20–10 r. p.n.e., w starożytnym porcie we Fréjus stacjonowały pokonane statki z floty Marka Antoniusza i Kleopatry, przetransportowane tutaj w 31 r. p.n.e. po bitwie morskiej pod Akcjum przez jego znamienitych protektorów Oktawiana Augusta oraz Marka Agrypę.

W czasach rzymskich Fréjus był znaczącym ośrodkiem położonym na szlaku handlowo-wojskowym – via Aurelia – wiodącym z Rzymu do Arles, a port zwany wówczas Forum Julii jednym z najważniejszych w akwenie Morza Śródziemnego. Miasto, którego centrum usytuowane na skale z piaskowca wznoszącej się nad równiną Argens znajduje się obecnie 1,5 km od linii brzegowej, zostało założone przez Juliusza Cesara ok. 49 r. p.n.e. jako „rzymska baza marynarki"

* Olenderek Joanna, dr hab. inż. arch. prof. nadzw. PŁ, Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Instytut Architektury i Urbanistyki.

BPK BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Port-Fréjus, fot. autorka, Francja 2009
Port-Fréjus, photo. by the author, France 2009

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

i było połączone z otwartym morzem poprzez obmurowany kanał zwany Kanałem Kleopatry. Z okresu rzymskiej świetności ośrodka, która obejmowała również czas panowania Marka Aureliusza zachowało się do dziś sporo zabytkowych pozostałości, takich jak m.in.: fragmenty akweduktu czy fortyfikacji portu w postaci murów obronnych z bramami, ruiny teatru oraz arena ze znacznie przebudowaną obecnie widownią, mniejszą wprawdzie od amfiteatrów w Arles i Nimes, ale mieszczącą niegdyś 10 tysięcy widzów. Zlokalizowana we wschodniej części starego Fréjus przy rue Henri Vandon (dawniej Porte des Gaules) arena służy współcześnie licznym spektaklom widowiskowym (koncerty rockowe, walki byków). Bardziej kameralne imprezy są organizowane w sezonie letnim również w ramach pozostałości rzymskiego teatru usytuowanego w północnym rejonie starego miasta przy rue du Théâtre Romain. Na północny wschód od teatru, przy końcu av. du XV^{eme}-Corpus-d'Armee, zachowało się kilka łuków stanowiących pozostałość 40-kilometrowego akweduktu. Bliżej centrum, u zbiegu bd Aristide-Briand z bd Salvarelli, na skraju dawnego portu, obok budowli wchodzącej niegdyś w skład term rzymskich znajdują się arkady Porte d'Oree. Z kolei Bute St-Antoine, o którego wschodni mur uderzały niegdyś fale morskie stanowił element fortyfikacji portu, a jedna ze znajdujących się obecnie w ruinie wież, pełniła prawdopodobnie funkcję latarni morskiej. Natomiast szlak prowadzący wzdłuż dawnego nabrzeża, wokół południowego muru fortyfikacji wiedzie do 10-metrowej, heksagonalnej, średniowiecznej Lanterne d'Auguste, wzniesionej na fundamentach rzymskiej konstrukcji sygnalizującej miejsce wejścia kanału do starożytnego basenu portowego.

Rozległość obszaru występowania pozostałości po okresie rzymskiej świetności miasta świadczy o wielkości Forum Julii i ówczesnym olbrzymim znaczeniu portu. Liczba stałych mieszkańców Fréjus jest obecnie wciąż mniejsza niż w I w. p.n.e. Historycznie ukształtowane centrum miasta istnieje wprawdzie nadal w granicach miasta rzymskiego, ale szczątki murów obronnych oddzielających niegdyś port od Zatoki Fréjus z biegiem wieków znalazły się w głębi lądu. Było to wynikiem stopniowego zamulania w czasach nowożytnych starożytnego basenu portowego i kanału, który w XVIII w. uległ całkowitemu zapiaszczeniu. Fakt ten spowodował, iż po Rewolucji Francuskiej ranga miasta, w przeszłości ważnego portu śródziemnomorskiego, znacząco osłabła. Dodatkowo w drugiej połowie XX w. obszar Fréjus znalazł się w epicentrum największej cywilnej katastrofy w historii Francji. W grudniu 1959 r. fala powodziowa spływająca doliną rzeki Reyran w wyniku zerwania tamy Malpasset zalała, położone poniżej w odległości 9 km od zapory, miasto. Zginęło wówczas blisko 500 mieszkańców, a znacząca część jego zabudowy uległa zniszczeniu. Miasto częściowo odbudowano, ale sprawa przywrócenia jego „portowej" świetności, przybliżenia do morza i atrakcyjnego połączenia z wodami zatoki pozostawała wciąż otwarta. Aż do końca lat 80. XX w. obszar między Fréjus i morzem wypełniało stosunkowo zaniedbane przedmieście Fréjus-Plage. Nawet wybudowana na początku lat 80. przystań – Port-Fréjus, wzniesiona w ramach części wybrzeża odzyskanej od wojska w wyniku redukcji zbrojeń w Europie, pomimo wyposażania w coraz lepszy sprzęt dla bogatych „wilków morskich" nie była w stanie konkurować z dwoma obleganymi ponad miarę portami istniejącymi w pobliskim Saint-Raphaël. Wówczas to władze regionu podjęły decyzję o budowie nowoczesnego założenia portowo – rekreacyjnego w ramach wykorzystania zaniedbanych terenów powojskowych. Inicjatorem i głównym animatorem działań restrukturyzacyjnych był ówczesny burmistrz Fréjus François Léotard, który urzędował w latach 1977–1997.

W dniu 12 lipca 1989 roku uroczyście oddano do użytku publicznego ten uchodzący do dziś za najnowocześniejszy i najpiękniejszy na Lazurowym

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Wybrzeżu zespół, inaugurując tym samym długo oczekiwany powrót miasta Fréjus do jego portowych, wywodzących się z czasów Witruwiusza, rzymskich korzeni, oczywiście we współczesnym „wakacyjno-jachtowym" wydaniu. Nowy port, podobnie jak port antyczny, wcina się w głąb lądu w kierunku centrum Fréjus poprzez odtworzony Kanał Kleopatry, który być może w przyszłości zostanie przedłużony, by jeszcze mocniej zespolić miasto z morzem. Założony na powierzchni 7,2 ha akwen wodny o głębokości od 2 do 3,5 m, szerokości wejścia od strony zatoki – 65 m z falochronem długości 220 m, może pomieścić wzdłuż nabrzeży i racjonalnie zakomponowanych pomostów 706 łodzi o długości od 5 do 30 m. Wokół akwenu portowego wzniesiono kilkadziesiąt obiektów mieszkalnych z usługami w parterach oraz zapleczem parkingowo-garażowym, dwa hotele, a w centralnym punkcie znakomity architektonicznie gmach kapitanatu portu. Powierzchnia użytkowa 3.000 apartamentów wynosi 33.000 m^2, a lokali publicznych, głównie gastronomiczno-handlowych, – 7000 m^2. Znamiennym jest fakt, że większość mieszkańców tego rekreacyjnego założenia stanowią Włosi, a jeden z basenów portowych jest na stałe okupowany przez wykwintne łodzie pochodzące z Księstwa Monaco, w którym panują potomkowie włoskiego rodu Grimaldich. Być może, poza tradycją miejsca wszechobecną w nazewnictwie portowych placów, ulic, nabrzeży czy obiektów, sprawiła to stylistyka fasad zastosowana przez architektów zainspirowanych duchem starożytnego, rzymskiego detalowania.

W tym roku uroczyście obchodzono dwudziestolecie funkcjonowania, położonego pomiędzy Cannes a Saint-Tropez, „Nowego Port-Fréjus", który stanowi zdaniem autorki światły przykład definiowania przestrzeni architektonicznej w myśl reguł zawartych w traktacie Witruwiusza, znakomicie osadzonych i sprawdzających się we współczesnym kontekście Lazurowego Wybrzeża. Począwszy od ***Utilitas***. – *błędnego rozplanowania przywróconej pro publico bono przestrzeni* poprzez ***Venustas***. – *miły i wykwintny wygląd portowego założenia*, w którego architekturze „nurty figuratywne i abstrakcyjne istnieją obok siebie", po ***Firmitas*** – wynikającą z wrodzonej Francuzom „potrzeby szacunku dla przeszłości" przy jednoczesnej otwartości na stosowanie śmiałych nowoczesnych rozwiązań architektoniczno-technologiczno-konstrukcyjnych. W odniesieniu do wprowadzonych przez Witruwiusza pozostałych kryteriów dotyczących architektury bez wątpienia można stwierdzić iż wykreowane pod koniec XX wieku n.e. założenie „Nowego Port-Fréjus" w pełni odzwierciedla postulowane w *De Architektura*: *ordinatio*, *dispositio*, *eurythmię*, *symetriię decor* i *distributio*. Jego wyważona, wdzięczna w wyrazie, uporządkowana, harmonijna kompozycja jest jednocześnie świadectwem właściwego, na miarę współczesnego kontekstu Lazurowego Wybrzeża, podejścia do ekonomii budowania i kształtowania przestrzeni przyjaznej i potrzebnej. i to zarówno stałym mieszkańcom apartamentowców, wyposażonych w podziemne garaże, tarasy, półprywatne ogrody i baseny, rezydentom hoteli, właścicielom łodzi, jak i turystom czy przypadkowym przechodniom korzystającym z tętniących życiem portowych nabrzeży. Przestrzeni, w której pojęcie piękna ma wielorakie oblicze. Oblicze złożone z „piękna intelektualnego" tj. *decoru* wynikającego z zakomponowania założenia portowego stosownie do reguł programowo-funkcjonalnych, *symetrii* uzyskanej dzięki harmonijnej zgodności między poszczególnymi elementami a całością dzieła oraz „piękna emocjonalnego" odbieranego zmysłami postrzegającymi (wzrok, słuch, powonienie). Czyli po prostu wszechobecnej *eurytmii* kształtowanej i wywoływanej poprzez wdzięczne budowle, wykwintne łodzie, lazurowe niebo, szum zatoki Fréjus i Morza Śródziemnego, portowe dźwięki, sączącą się z kawiarni, winiarni, galerii muzykę, oraz koloryt i zapach prowansalskiego otoczenia.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

BIBLIOGRAFIA

Baillie K., Salmon T., *Francja – część południowa,* Pascal, 1997.
Beraud I., Gebara Ch. et Rivet L., *Fréjus Antique*, Imprimerie nationale, 1998.
Durand C., *Guide sur Port-Fréjus,* Édition Aux Emaux du Soleil, Port-Fréjus, 1998.
Fréjus infos, Journal Municipal, Ville de Fréjus, N 26, 2005.
Léotard L., *Petite mémoire d'un clan*, Albin Michel, 1996.
Tatarkiewicz W., *Dzieje sześciu pojęć,* PWN 1988.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ