

JANUSZ A. WŁODARCZYK*

„SERCE” UTRACONE: CZY DO ODZYSKANIA?**"THE HEART" LOST: MAY IT BE REGAINED?****Streszczenie**

W 1950 r. powstało w Polsce nowe socjalistyczne miasto Tychy. Faktycznie miasto było modernistyczne, modelowe w stosunku do idei nowoczesności. Ukończenie realizacji, w przewidywanym kształcie, zbiegło się w czasie z upadkiem socjalizmu w 1989 r. Miasto rozwija się nadal w sposób normalny – jak jego życie. Jak na miasto przystało, tradycyjne czy nowoczesne, zaprojektowano w nim centrum, „serce miasta”. Z rozmaitych przyczyn nie powstało centrum, głównie z powodu permanentnego stanu upadku gospodarki. „Serca” w mieście nadal brakuje. Czy powstanie? Głównym problemem jest brak środków, ale powstaje też pytanie, czy widzi się potrzebę istnienia tradycyjnego środka miasta, czy nie wystarczą lokalne centra plus okoliczne markety i multikina?

Słowa kluczowe: „serce miasta”, centrum, market, multikino

Abstract

Tychy – the new, really modern city, was realised in Poland starting in 1950 in time of the totalitarian state as the *Socialist City*, and finished in the proposed shape about 1989, the time of the fall of the socialist system. Now the city lives in normal way as each normal city. "The heart of the city" in the middle of it was provided according to the idea of the new realisation, similar to other cities. It did not come to existence. The reasons of it were various. Is it still necessary? Does the city need kind of its equivalent? This paper will try to give a kind of an answer.

Keywords: "heart of the city", centre, market, multi-cinema

* Prof. dr hab. inż. arch. Janusz A. Włodarczyk, Katedra Projektowania Architektonicznego, Wydział Architektury, Politechnika Białostocka.

Agora, forum, rynek. Środek miasta, czyli śródmieście, czyli centrum. Pojęcia synonimiczne, choć współcześnie próbujemy, bardziej lub mniej sensownie, rozdzielać je i instrumentalnie stosować w rozmaitych kontekstach, nadając im określone miejsca, np. w naukowym traktowaniu sprawy. Nieważne. Chodzi nam w tym miejscu po prostu o to, co jest w mieście przestrzenią organizującą jego życie – intelektualne i emocjonalne. Z intelektem kojarzy się nam mózg, z emocją – serce. Może więc w przypadku ośrodka panującego nad strukturą i organizacją miejską chodzi nam o mózg, będący tak naprawdę ośrodkiem dyspozycyjnym organizmu ludzkiego, a w konsekwencji paraleli chyba logicznej miejskiego. Ale skoro „serce” traktowane jest tu symbolicznie – emocje często górują u nas nad intelektem, niech tak zostanie: uszanujmy tradycję.

Agora, forum, rynek. Niekiedy jedno nakłada się na drugie, zwłaszcza – rynek – środek miasta średniowiecznego w wersji lokacyjnej ostał się do dziś, by świadczyć, co jest kwintesencją środka miasta, nieustająco przez 700 lat, jak w Krakowie: wbrew logice współczesnego miasta jest nią nadal. Rynek warszawski od dawna jest już tylko turystyczną peryferią.

Rynek. Później już tak dobrze nie bywało. Chaotycznie pęczniejące miasto industrialne korzystało z myślenia antenatów, nie wnosząc nowej myśli, co najwyżej, jak w Warszawie – Marszałkowska i Jerozolimskie – przesuując środek miasta na skrzyżowanie głównych arterii, dość to ułatwione i nieprzekonujące. Podobnie jest w Łodzi, ulica Piotrkowska, linia w miejsce punktu, a jak wiadomo – linia służy przemieszczaniu, a punkt: plac, rynek – zatrzymaniu. *Tertium non datur*, trzecie nie istnieje, co najwyżej formy pośrednie.

I przyszło miasto nowoczesne, a raczej warunki do jego stworzenia. Ale potrzeb stwarzania nowych miast jakoś nie widać, choć modernizm istnieje już od stu lat. Coś niewątpliwie zaistniało, lecz nie na tyle, by uzyskać jakiś model. Nie sposób bowiem za taki uważać Brasillii, spektakularne przedsięwzięcie, raczej o znaczeniu politycznym i symbolicznym, i takich na palcach jednej ręki można by wyliczyć. Nie o to chodzi. Satelickie organizmy miejskie, jak wokół Sztokholmu (zaistniałe w latach 40. i wokół Paryża – w 70.), też tego warunku nie spełniają ze względu na niesamodzielną funkcjonowanie. Może najbliższe ideału miasta modernistycznego w omawianym kontekście są miasta angielskie lat powojennych.

W sposób świadomy, przejrzysty i przekonujący „serce miasta” modernistycznego umiejscowiono w Tychach. Wydaje się być to paradoksem, biorąc pod uwagę, że decyzja o jego powstaniu w 1950 r. i zaraz po tym koncepcja urbanistyczna przypadła na apogeum stalinizmu, czyli systemu totalitarnego, w przełożeniu na język kultury/sztuki, w tym architektury – w czasie zaistnienia socjalistycznego realizmu (socrealizmu). To, że – jak głosiła reżimowa propaganda – miasto nie stało się socjalistyczne, nie bardzo wiadomo było, co ten termin miał w ogóle oznaczać, a stało się wręcz modernistycznym wzorcem, jest już sprawą inną, więc powiedziane to tylko tak, przy okazji. W istocie plan miasta uwzględnił, stosownie do projektu lansowanego przez jego twórcę, profesora Kazimierza Wejcherta, element krystalizujący, w postaci dwóch krzyżujących się osi – średnicowej linii kolejowej i pasa zieleni – w skrzyżowaniu których, w sprzężeniu z ośrodkiem władzy (administracji – ratusz i dom ówczesnej partii politycznej) miało zaistnieć centrum kulturalno-handlowo-usługowe: „serce miasta”. Nie zaistniało. Powstały tylko ratusz (urząd miejski) i dom partii oraz zespół banków; nawet w socjalizmie rządził pieniądź, choć o tym mówić nie wypadało.

„Serce miasta” w rezultacie nie było powstało, kasa państwa *socjalistycznego* coraz to większymi świeciła pustkami, gdzieś od połowy lat 70. coraz częściej słyszało się o oszczędnościach, w wyniku których ledwie starczało środków na budowę mieszkań, centrum musiało poczekać. I czekało. I czeka nadal – z tym że o ile wtedy nie starczało pieniędzy, dziś, w czasach demokracji i wolnego rynku pieniędzy – jeśli chodzi o rolę i znaczenie centrum, i powstaje pytanie: czy chcemy, by miasto miało swe „serce”, jedno jedyne, czy możemy zastąpić je kilkoma pomniejszymi „quasi-sercami”.

W gruncie rzeczy centrum miasta greckiego, rzymskiego, średniowiecznego, renesansowego – było dla pieszych. Kilometr, nieco więcej, 10–20 minut, to odległość dobra dla spaceru, dla celebry, to

nobilitowało. W mieście ery przemysłowej już tak łatwo nie było, miasto puchło, czas dojścia do centrum się wydłużał. W metropoliach, jak Londyn, Paryż, Nowy Jork, korzystanie z centrum przez ludzi z krańców miasta to fanaberia, wyczyn od wielkiego dzwonu. Dziś życie atrakcjami środka miasta wymaga korzystania z auta, nie tylko zresztą ze względu na odległość; nawyk użycia auta powoduje, że jeździmy nim do kiosku po papierosy, mięśnie nóg nam zanikają. Namiastką centrum miasta stają się centra osiedlowe/dzielnicowe – dla pieszych, bądź, częściej, ośrodki handlu – markety, czy ośrodki kultury – multikina – dla zmotoryzowanych. W środku miasta coraz trudniej jest zaparkować samochód, markety i kinowe kompakty dysponują bezkresnymi parkingami: *no problem*. Ale te instytucje to nie tylko pójsie do kina czy zrobienie zakupów, to sposób na życie – to właśnie jest ekwiwalent centrum, to właśnie owa celebra.

Własny samochód – automobil, szczyt naszych pragnień, fetysz, nasze drugie ja kończy – swój żywot, choć nie jesteśmy w stanie sobie tego uprzytomnić. Zwłaszcza w mieście, gdzie z roku na rok, z odpowiednim przyspieszeniem, staje się zawalidrogą, paraliżuje nasze życie, staje się wartością samą w sobie, w powiązaniu z życiem nie jest już wartością do zaakceptowania. Jego skuteczność czy wręcz przyjemność pozostawiają wiele do życzenia. I wreszcie kres jego nadejść musi. W mieście dojazd z miejsca zamieszkania do miejsca pracy autobusem, tramwajem, pociągiem, przy dobrej organizacji, zabrać może niewątpliwie mniej czasu niż automobilem. Także i dojazd poza miastem, w granicach 100 km, przy sprawnej komunikacji kolejowej nie przekroczy z pewnością czasu dojazdu autem. Jest więc to problem nie idei samej, lecz jej realizacji, nie ogółu, lecz szczegółu, rzecz tkwi w organizacji, wymyślać nie ma czego. Jest. Istnieje. To sprawa postawienia problemu na głowie, czy, jak kto chce, zmiany punktu patrzenia na problem.

Może więc w Tychach na realizację „serca miasta” jest już za późno. Albo inaczej: może człowiek wymyśli inny sposób przemieszczania się, redukujący obłądną masę potencjalnych odpadów, a on sam przestanie obłądnie się rozmnażać – wszak tyle się krzyczy o zrównoważonym rozwoju. Może wreszcie przestaniemy bezsensownie powtarzać: „możesz więcej”. Czyż nie bardziej przekonuje maksyma: *less is more?*

Niewiele potrafimy przewidzieć, ale jedno jest pewne: nie ma powrotu do tradycyjnego myślenia miastem, to co nadejdzie, nie będzie już takie, jak dawniej.

Agora, forum, a market-place. The centre of the city. We often use different terms for the middle of the city organism, in consequence it is important to define the space which organises the city life. Intellectual life and emotional life. We associate the intellect with the brain, the heart with emotions. Perhaps the brain ought to be much more logical in this context but the meaning of the heart is symbolic, let us remain the term used in the conference title. To respect the tradition.

Agora, forum, a market-place. In history it was placed one on another, a layer on a layer, particularly the last one, the market-place from the Middle-Ages has been existing in Cracow, for example, for 700 years. Its Warsaw equivalent has been situated far from the present centre of the city since long ago.

A market-place. Later it was never not so good, indeed. Swelling of industrial cities based on the concepts of their ancestors, without new ideas. Often just the crossing of two main streets created the new centre, like Marszałkowska and Jerozolimskie streets in Warsaw or like Piotrkowska street in Łódź: the line instead the point. The square and the street, the point and the line and, *tertium non datur*, eventually intermediate.

Next the modern city came, or – there were conditions to create new cities. But, we can say, there is few needs to build them even modernism lasts just the century. Nevertheless we can notice some examples like Brasilia – the case of the spectacular, political and symbolic investment or Stockholm satellite towns of the 40s to the 70s, and Paris – of the 70s to the 80s, both dependent on the big metropolises. Probably, the closest to the ideal modern cities were British organisms from just after the Second World War.

In a clear, convincing and conscious way the heart of the modern city was situated in Tychy, Poland, 1950. It may be observed as a paradox that it happened in totalitarian, *socialist* state in the times of soc-realism, an eclectic style in character. In fact, the term *socialist* city was the propaganda slogan, the new city was the model of the modern one – but it is a different story. The city logo, the so called limpid factor was the crossing of the two axes: the green axe joining natural green parks with natural water – the big lake in the south and several small ponds in the north – and the axe of the diameter railroad, partly underground, with the city centre above, just "the heart of the city". It was planned consisting of the function of culture, trade and administration buildings, was planned the square with the city hall, the bank and the political party residence, later transformed into music school were realised. These buildings were realised, the main centre – was not.

"The heart of the city" not come into existence in its proposed idea and shape. The state's treasury was empty, much more day by day, from the half of the 70s to the fall of totalitarian state in 1989. It waited. And is still waiting: nearly 20 years in new political and economical system of government. First it was the problem of money, now – also money plus something more: we are not quite sure if we do really do want such a kind of the centre. Do we want to have one, the only true heart in the middle or some small, separate quasi-hearts?

"The heart" of an ancient town – Greek, Roman, mediaeval, Renaissance – was just for pedestrian, and horses. The distance of one kilometre, 10–20 minutes, a distance good for a walk, for celebration. It was not so good already in the industrial city, it grew too quickly, the time to reach the centre on foot became longer and longer. To visit the heart of the city is the great feast for the big majority of people living in Paris, London or New York. There is the temptation of using the car. The habit of using car makes us drive it to get cigarettes, we forget the meaning the word: to walk.

Equivalents of "the heart of the city" are estates' centres (earlier) – for pedestrians, and big markets and multi-cinemas – for drivers (later, now). There is the problem where to park the car in the city centre, big spaces of trade and culture offer big levels where you can leave your car waiting for you, what a comfort! These institutions mean not only to make shopping or to see the picture: they give you style of life.

Its a pity: auto-mobile, object of our desire, our fetish, our best friend, our alter ego – ends. Day by day driving the car in the city and outside it, is not comfortable and gives no pleasure. The good organisation of metro, bus and tramway can give really good compensation for using cars. It is not a new problem, it exists and needs to look at it from a different point of view.

To-day it is, perhaps, too late to build the new centre according to the old idea. Or: perhaps the man will find the another way of moving from one place to another to reduce the horrible mass of potential scraps-heaps and, on the other hand, he will reduce the horrible reproduction of the population. "You can have more!?" It stupid. "Less is more!"

We cannot foresee it, but we can be sure there is no return to the traditional way of thinking about the city. What will come will be quite different from what it was.