


Andrzej Kadłuczka (andrzej.kadluczka@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0001-7009-5330>

Katarzyna Kołodziejczyk (katarzyna.kolodziejczyk@pk.edu.pl)

 <https://orcid.org/0000-0001-5921-4861>

Klaudia Stala (klaudia.stala@pk.edu.pl)

 <https://orcid.org/0000-0001-7222-8504>

Wydział Architektury, Politechnika Krakowska

Panorama miasta zabytkowego: między nieuniknioną potrzebą rozwoju a imperatywem ochrony dziedzictwa kulturowego

Panorama of the historic city: between the inevitable need for development and the imperative of protecting cultural heritage

Streszczenie

W artykule został omówiony współcześnie występujący na szeroką skalę problem ochrony dziedzictwa kulturowego w świetle dynamicznego rozwoju obszarów zurbanizowanych. Horyzontalna struktura murów obronnych i bram wielowiekowej zabudowy miejskiej jest ważnym źródłem dokumentacji. Wykorzystanie zabytkowych terenów pod wysokie budownictwo, prestiż i wartość renty gruntowej przyczyniają się do powstawania nowych akcentów przestrzennych, które często niszczą lub zniekształcają historyczne panoramy miast.

Słowa kluczowe: panorama historyczna, ochrona dziedzictwa, badania archeologiczne, projekt konserwatorski

Abstract

This article discusses the contemporary large-scale problem of cultural heritage protection in light of the dynamic development of urbanised areas. The horizontal structure of the defensive walls and gates of centuries-old urban development is an important source of documentation. The use of historic areas for high-rise construction and the prestige and value of land rent contribute to the emergence of new spatial accents, which often destroy or distort historical city panoramas.

Keywords: historical panoramic view, heritage protection, archaeological research, conservation project

1. WPROWADZENIE DO ZAGADNIENIA

Panorama miasta historycznego należy do istotnych składników jego wartości historycznych, naukowych i artystycznych¹ przesyłających o zabytkowości danego zespołu urbanistycznego. Często do tych wartości dodajemy całe spektrum przymiotników, które mają charakteryzować cechy specyficzne miasta, odnosząc je do pojęcia *genius loci* (Norberg-Schultz, 1990). Pojęcie to ma w dużej mierze konotacje jego cech niematerialnych lub trudno definiowalnych, oznaczających istnienie *ducha miejsca*, tj. tajemniczej i magicznej siły, będącej źródłem wyjątkowych i niepowtarzalnych właściwości, które wywołują emocje i szczególne uczucie pozafizycznej emanacji miejsca.

Historycy architektury i urbanistyki często przypisują miastom średniowiecznym takie cechy formalne jak malowniczość, spontaniczność, swobodną kompozycję elementów czy wykorzystanie naturalnych walorów lokalizacyjnych, które wymykają się mierzalnym kryteriom wartościującym (Gutowski, 2009), gdyż określić je można, jak uważa Daniel Libeskind, jako zagadnienie nierozwiązywalne, bo: „poszukiwanie *genius loci* to dotykanie absolutu” (Królikowski, 2011: 29).

Niezależnie jednak od owych niematerialnych czynników miasto nie było dziełem czystego przypadku, bo nie tylko lokalizacja była szczególnie przemyślana i ujęta w ramy formalno-prawne, ale było także przedmiotem analizy miejsca i jego walorów ocenianych tak w sensie racjonalnym, jak i nieracjonalnym (Kołodziejczyk, 2020).

Zaskakującym przywołaniem może być dzieło hiszpańskiego franciszkanina Francesca Eiximenisa (1340–1409) *Lo Crestia*, w którym autor jako dobro powszechne definiował przestrzeń miejską i obecność w tej przestrzeni *sacrum* (Hryszko, 2016). Eiximenis odwoływał się do poglądów św. Augustyna, który uważał, że „miasto materialne, dobrze zorganizowane na [tym] świecie jest obrazem i figurą miasta niebiańskiego i przedstawia je nam w obecnym życiu na sposób lustra, ukazującego obraz tego, co się w nim przegląda” (Eximenis, 2005, za: Hryszko, 2016: 41). Jego wizerunek prezentowany właśnie przez panoramę miasta należy od wznoszonych i postrzeganych w tej panoramie jako dominanty znaczących budowli symbolizujących związek człowieka z Bogiem, bo „Boża chwała ma być głównym zamiarem i specjalnym celem wszystkich naszych dzieł” (Eximenis, 2005, za: Hryszko, 2016: 43). Średniowieczni myśliciele uważali, że działania urbanistyczne, aby mogły stać się udanym przedsięwzięciem, winny mieć wyraźne konotacje sakralne i być dedykowane opiece niebiańskiej (Kołodziejczyk, 2020).

Powszechnie widoczna w Europie ciągłość kulturowa i kontynuacja osadnicza są wartością, ale zarazem źródłem problemu anonsowanego w tytule nin. artykułu, polegającego na konflikcie pomiędzy nieuniknioną potrzebą rozwoju miasta historycznego a imperatywem ochrony jego dziedzictwa kulturowego, który to konflikt jest wyraźnie

¹ Ograniczamy się tu do „triady” wartości zapisanej w polskim ustawodawstwie (por. też: Krupa, 2009).

widoczny w aktualnym stanie ich panoram. Rozwój miasta historycznego nie jest kwestionowany przez międzynarodowe środowisko konserwatorskie, ale w jednym z dokumentów, jaki został przyjęty przez XVII Zgromadzenie Generalne Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków i Miejsc Zabytkowych ICOMOS w Paryżu w dniu 28 listopada 2011 roku, w tzw. Dokumencie z La Vallety w sprawie ochrony i zagospodarowania miast historycznych i dzielnic zabytkowych, opracowanym przez Komitet Naukowy Miast Historycznych i Wsi CIVVIH – ICOMOS, w preambule zapisano nową filozofię ochrony miast historycznych, stworzoną na podstawie koncepcji zrównoważonego rozwoju, przy równoczesnym wprowadzeniu nowoczesnych mechanizmów dotyczących zarządzania tym rozwojem i adaptacją dziedzictwa dla potrzeb współczesności: „Ochrona miast historycznych dzielnic zabytkowych i ich otoczenia obejmuje niezbędne zagadnienia dotyczące ochrony, konserwacji, popularyzacji i zarządzania dziedzictwem dla spójnego rozwoju obszarów chronionych oraz ich harmonijnej adaptacji do życia współczesnego” (Dokument z La Vallety, 2011: 3). Dokument ten wprowadził również pojęcie „strefy buforowej” i określił rolę planu zagospodarowania zawierającego „szczegółowe wytyczne dotyczące strategii oraz narzędzi ochrony dziedzictwa kulturowego miasta” z położeniem mocnego akcentu na „potrzeby współczesnego życia” wynikające z dynamicznych zmian, jakim ulegają obszary zurbanizowane: „Miasto historyczne i dzielnice zabytkowe jako żywe organizmy podlegają ciągłym przemianom, które mają wpływ na wszystkie jego elementy, zarówno naturalne, jak i antropogeniczne, materialne, jak i niematerialne. Zmiany w przestrzeni miasta uwzględniające historię jej przekształceń powinny służyć ulepszeniu historycznej struktury miast oraz ich otoczenia” (Dokument z La Vallety, 2011: 4).



Il. 1. Frankfurt nad Menem. Panorama historyczna miasta. Fot. B. i P. Pomykalscy.
Źródło: <http://adventum.com.pl/2020/02/25/frankfurt> (dostęp: 25.10.2022)



Il. 2. Frankfurt nad Menem. Zniszczenia miasta po alianckich nalotach w czasie II wojny światowej. Fot. B. i P. Pomykalscy. Źródło: <http://adventum.com.pl/2020/02/25/frankfurt> (dostęp: 25.10.2022)

Te zasady są rozwinięciem „klasyki” konserwatorskiej, jaką znamy z Karty weneckiej z 1964 roku (Bukowska, Krawczyk, 2015; por. także: *Karta Wenecka*, 1996).

Niestety praktyka odbiega często od idealnych zasad formułowanych przez gremia eksperckie. Jednym z takich przykładów jest wieloetapowa i zmieniająca się w swych założeniach koncepcja rozwoju centrum historycznego miasta we Frankfurcie nad Menem (il. 1–6). Jego najstarsza stratygrafia kulturowa sięga czasów antycznych, a w czasach wczesnośredniowiecznych ujawniła wiele reliktyw i artefaktów należących do wielkiej cesarskiej rezydencji Karola Wielkiego. Stare miasto o unikalnych zabytkach



Il. 3–4. Frankfurt nad Menem. Rekonstrukcja starego miasta. Fot. B. i P. Pomykalscy. Źródło: <http://adventum.com.pl/2020/02/25/frankfurt> (dostęp: 25.10.2022)



Il. 5–6. Frankfurt nad Menem. Współczesna panorama miasta. Fot. B. i P. Pomykalscy.
Źródło: <http://adventum.com.pl/2020/02/25/frankfurt> (dostęp: 25.10.2022)

architektonicznych zostało praktycznie zrównane z ziemią i przez długi okres po zakończeniu II wojny światowej pozostawało w ruinie. Pierwsze rekonstrukcje stworzone na podstawie zachowanych oryginalnych fragmentów szybko ustąpiły nowym, wysokim i komercyjnym budowlom, które zmieniły całkowicie charakter miasta. Mocno kontrowersyjna jest także ostatnia inicjatywa budowy od podstaw nowego starego miasta w miejscu wyburzonego kompleksu ratusza miejskiego z lat 80. ubiegłego stulecia, która została zakończona w 2016 roku.



Il. 7. Mediolan, panorama miasta, na pierwszym planie Torre Velasca. Fot. Uwe Aranas.
Źródło: <https://www.itinari.com/pl/milan-s-skyline-torre-velasca-jkog> (dostęp: 25.10.2022)

Nowe, wysokie akcenty pojawiły się także w panoramie Mediolanu (il. 7–8), zainicjowane jeszcze w latach 50. XX wieku głośną realizacją Studia BBPR – Torre Velasca.

Swoją pouczającą historię ma także debata o panoramie Paryża (il. 9), którą jeszcze w 1889 roku, nie bez sprzeciwu intelektualistów i artystów, przyozdobiła planowana jako czasowa, okazjonalna budowla stalowa konstrukcja – wieża Eiffla, dziś przez wszystkich uważana za zabytek, nieusuwalny z miasta symbol i unikalną dominantę historyczną.

Nie udało się także zachować panoramy Krakowa, miasta wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, którą „ozdobiły” wątpliwej jakości nowe akcenty wysokościowe: najpierw elektrociepłowni w Łęgu (il. 10), budowanej przez 20 ostatnich lat PRL-u, nieco później,



Il. 8. Widok Mediolanu z lotu ptaka. Fot. Milania.

Źródło: <https://mediolan.pl/mediolan-widziany-z-gory> (dostęp: 25.10.2022)



Il. 9. Panorama Paryża z wieżą Eiffla jako dominantą.

Źródło: <https://dziendobry.tvn.pl/podroze/swiat/wieza-eiffla-wysokosc-ciekawostki-informacje-i-zwiedzanie--dzien-dobry-tvn-da490> (dostęp: 25.10.2022)

ale też „dzięki” epoce dynamicznego rozwoju za rządów Edwarda Gierka, nieukończony wieżowiec NOT-u (il. 11), zamieniony ostatecznie w 2018 roku na komercyjny biurowiec.

Najnowszy, toruński przykład dotyczy miejskiej inwestycji na bulwarze Filadelfijskim – w miejscu dawnego hanzeatyckiego portu rzecznego i na tle południowej panoramy Starego Miasta, wpisanego w 1997 roku na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, a wcześniej w 1952 roku wpisanego do rejestru zabytków i w 1994 roku uznanego za pomnik historii. Problem jest tyleż kontrowersyjny, co niejednoznaczny i wykazuje niestety paraliż decyzyjny odpowiedzialnej za ochronę dziedzictwa kulturowego polskiej służby konserwatorskiej.



Il. 10. Panorama Krakowa z elektrownią w tle.

Źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Smog> (dostęp: 25.10.2022)



Il. 11. Panorama Krakowa z nieukończonym wieżowcem NOT-u. Źródło: <https://www.worldatlas.com/articles/5-buildings-that-were-never-finished.html> (dostęp: 25.10.2022)

2. RYS HISTORYCZNY

Toruń posiada bogatą stratyografię archeologiczną narastającą przez wieki i wzbogacającą jego panoramę o nowe monumentalne obiekty i dominanty krajobrazowe. Badania naukowe potwierdzają dwuetapowy rozwój przestrzenny Starego Miasta: „[...] w pierwszym etapie (przed rokiem 1251) miał być zagospodarowany teren między ulicami św. Ducha a Mostową i ograniczony od północy ulicą Szeroką, dopiero w następnym etapie ciągła zabudowa miała objąć już całość terytorium miasta w obrębie późniejszych murów obronnych” (Czaja, Golba, 2019: 16). Dawny układ drożny został zasadniczo zmieniony w wyniku lokacji w 1251 roku i doprowadził do transformacji starego układu osadniczego w Stare Miasto z zachowaniem nieregularnej siatki ulic, a powstałe Nowe Miasto w 1264 roku musiało uwzględnić przestrzenne uwarunkowania i istniejącą już strukturę „Starego Miasta i zamku wraz z przedzamczem oraz założonego nieco wcześniej (w roku 1263) klasztoru dominikanów” (Czaja i Golba, 2019: 16). Istotnym elementem nowego układu, mającym wielkie znaczenie rozwojowe, było Przedmieście Portowe (il. 12), które ulokowano na prawym, południowym brzegu Wisły i które rozwijało się już w XIII wieku i stanowiło początkowo osadę rybacką i flisacką.

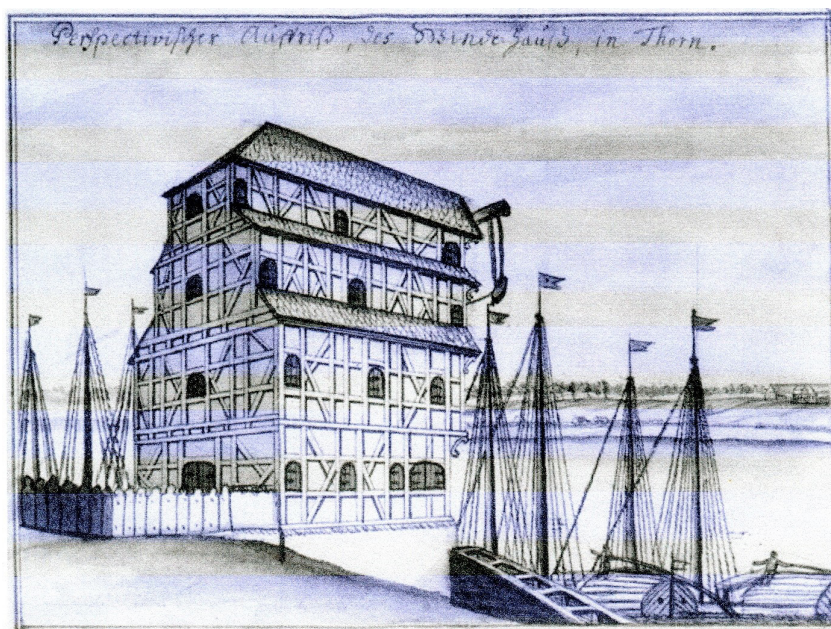
Z jednego z najstarszych dokumentów, jakim jest rejestr czynszowy datowany na lata 1317–1322, wynika, że na terenie nadbrzeża od XIV wieku funkcjonowała karczma, a z protokołów rady miasta z 1345 roku wiadomo o położonej za Bramą Łazienną łaźni, przebudowanej



Il. 12. Widok Torunia. Rys. C. Pietesch (*Alt und Neues Preussen*. Biblioteka Uniwersytecka w Toruniu Pol.7.III.138, Kujawsko-Pomorska Biblioteka Cyfrowa, <http://kpbc.umk.pl/dlibra/docmetadata?id=45366> (dostęp: 25.10.2022)

następnie na farbiarnię (o czym mówi zapis z 1378 roku). Druga z łaźni znajdowała się za Bramą Żeglarską (zapis z 1396 roku), natomiast informacja o wybudowaniu przystani położonej najbliżej cegielni pochodzi z 1402 roku (Superczyński, 2018). Osadnictwo nadbrzeża dzieliło się na 3 części: Zaulek Łaziebny między Bramą Szkolną a Mostową – tam były zlokalizowane łaźnie i domostwa łaźiebników, Piekary – osada piekarzy zlokalizowana przed Bramą Żeglarską, i Małe Rybaki przy Szpitalu św. Ducha, gdzie swoje domostwa mieli rybacy. Przed Bramą Żeglarską były kramy sukiennicze oraz pomieszczenia do wyrobu sukna, a przy Bramie Mostowej od XVI wieku budynek komory do poboru podatków. Na terenie przyklastornym znajdowały się ponadto cegielnie pracujące już od XIV wieku.

Taką strukturę funkcjonalno-przestrzenną Przedmieścia Portowego potwierdza widok Torunia od południa, zamieszczony przez Krzysztofa Hartknocha profesora Uniwersytetu w Królewcu w dziele *Alt und Neues Preussen* wydanym w 1684 roku we Frankfurcie i Lipsku. Ponadto pomiędzy Bramą Żeglarską i Klastorną funkcjonował potężny dźwig portowy – żuraw, którego wizerunek zachował się na rycinie wykonanej przez Jerzego Fryderyka Steinera około 1738–1745 (il. 13). Jak podaje Krzysztof Mikulski – „najważniejszym elementem topografii toruńskiego portu handlowego był żuraw stojący nad samą rzeką, na odcinku między Bramą Żeglarską a Bramą Klastorną” (Superczyński, 2018: 17), a obok zlokalizowano młyny, tartaki, folusze i inne wodne urządzenia, a „wraz z wybudowaniem stałego mostu przez

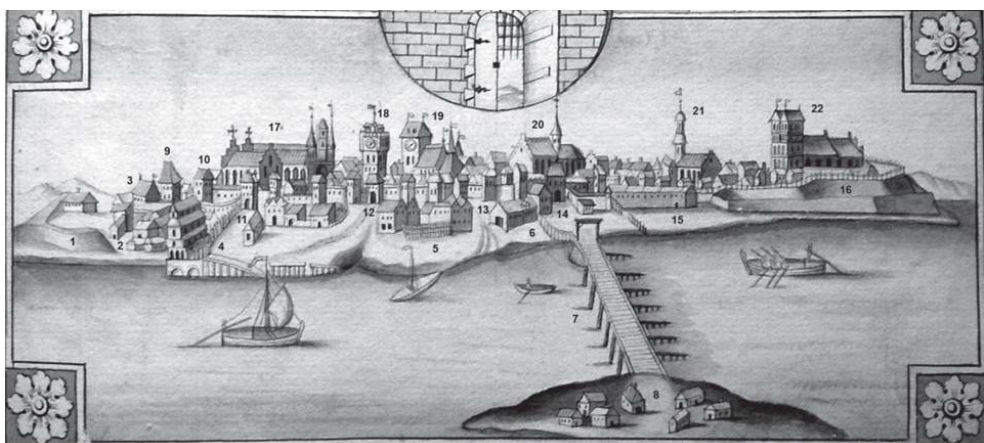


Il. 13. Toruń. Żuraw na nabrzeżu i port nad Wisłą.
Ryc. Jerzy Fryderyk Steiner, ok. 1738–1745 (Biskup, 1997: 118)

Wisłę w jego [żurawia – przyp. aut.] najbliższym sąsiedztwie ulokowano siedzibę poborcy cła mostowego, a nieopodal budynek należący do kamlarii miejskiej” (Superczyński, 2018: 17).

Świadectwem bogatej zabudowy nadbrzeża portowego jest jego widok pochodzący z księgi protokołów toruńskiego bractwa kupieckiego z 1793 roku (il. 14), dotychczas nieznaną, a po raz pierwszy cytowaną w literaturze i przeanalizowaną przez Katarzynę Krupską i Bartłomieja Łyczaka w 2013 roku. Poniżej przytaczamy w całości obszerny, ważny dla analizy rozwoju przestrzennego tej ważnej części południowej panoramy historycznego Torunia, fragment publikacji z dokładnym wyszczególnieniem budynków Przedmieścia Portowego widocznych na wspomnianym obrazie.

Panorama ukazuje Toruń od południa, z przeciwnego brzegu Wisły. Po lewej stronie, poza murami miejskimi ukazano Bastion Panieński należący do systemu fortyfikacji (1) oraz znajdujący się w jego obrębie budynek młyna tartaczego (6). Dalej widoczne są gęsto zabudowane grunty należące do toruńskich benedyktynek (2). Dawniej znajdował się tam klasztor i kościół Ducha Świętego (rozebrany w 1656 r.), od 1753 r. zaś drewniana kaplica (7). Tereny te zasiedlone były ponadto przez uboższych mieszkańców, znajdowały się tam także warsztaty partaczy (8). Powyżej gruntów zakonnych rozpoznaje się gmach staromiejskiego ogrodu mieszczańskiego (3)9. Przestrzeń nadbrzeżną do Bramy Żeglarskiej zajmuje pomost dla statków [...] oraz zabudowania portowe, wśród których dominuje monumentalna bryła żurawia załadowczego (4)10. Na wysokości kościoła Świętych Janów w linii brzegowej widnieją budynki dwóch farbiarni ogrodzone charakterystycznym płótnem widocznym także na rysunku wykonanym przez Georga Friedricha Steinera (5)11. Dalej znajduje się budynek mieszczący komorę celną 12(6) oraz odcinek mostu zwany niemieckim (7). Łączył on miasto z Kępą Bazarową (8), która stanowiła centrum m.in. nielegalnego handlu, rzemiosła pozacechowego i uciech cielesnych. Zabudowania wyspy również zostały zaznaczone przez autora widoku. Mury miejskie przedstawiono w sposób schematyczny. Można jednak rozpoznać poszczególne elementy systemu fortyfikacji. Na odcinku między bramami Staromiejską (nie zaznaczoną na prospekcie) i Ducha Świętego (obecnie zwaną Klasztorną, 11) wyróżniają się zwieńczona charakterystycznym dachem Krzywa Wieża (9) i nieistniejąca dziś baszta Rybacka (10)13. W kolejnym fragmencie obwarowań widoczne



Il. 14. Panorama Torunia. Fragment z księgi protokołów toruńskiego bractwa kupieckiego. Rys. Ernst Friedrich Kussmahly, 1793. Fot. Pracownia fotograficzna APT (APT, Korporacja kupców toruńskich, sygn. 4, za: Krupska, Łyczak, 2013)

są trzy dalsze baszty, z których zachowała się jedynie środkowa, potocznie zwana Gołębnikiem, oraz Brama Żeglarska (12), od której prowadzi droga do nadbrzeżnego pomostu. Następne elementy fortyfikacji tworzą obecnie nieistniejące dwie baszty i Brama Biała (13). Na odcinku umocnień miejskich do Bramy Mostowej (14) znajdują się również dwie baszty, z których przetrwała jedynie wschodnia, zwana „czerwoną wieżą” 14. Na wschód od Bramy Mostowej ukazana została także umiejscowiona przy murach miejskich siedziba odwachu 15. Na wysokości ruin zamku krzyżackiego przedstawiono fragment murów z zaznaczonym przejściem. Jedynym widocznym elementem systemu fortyfikacji Nowego Miasta jest Bastion Kawaler (16) (Krupska, Łyczak, 2013: 101–102).

Tak rozległe Przedmieście Portowe na prawym brzegu Wisły bezpośrednio przylegające do miasta dowodzi, że Toruń był w przeszłości jedynym miastem na ziemiach polskich, które posiadało największy śródlądowy port rzeczny połączony z Bałtykiem (il. 15), który przez stulecia stwarzał nieograniczone możliwości rozwoju poprzez żeglugę wiślaną łączącą miasto z morzem. Dzięki temu mógł Toruń należeć do potężnego związku hanzeatyckiego i prowadzić ożywione i bezpośrednie kontakty gospodarcze z miastami północnej Europy – od Londynu poprzez Flandrię, Skandynawię aż po północne Niemcy. Likwidacja portu przeprowadzona w końcu lat 60. XX wieku była uważana przez niektóre środowiska i media za degradację Torunia, dokonaną świadomie przez władze PRL-u, a dziś w świetle nowego podejścia do ochrony dziedzictwa kulturowego jest niewątpliwie uszczerbkiem zmieniającym tradycyjny wizerunek miasta i jego historyczne wartości. Ta refleksja nie może być nieobecna w poważnej debacie nad nowym zagospodarowaniem bulwaru Filadelfijskiego. Jest oczywiste, że przywrócenie funkcji portu handlowego jest niemożliwe, podobnie jak restytucja nieistniejących dziś budowli, ale rozsądna polityka rewaloryzacji tej newralgicznej dziś dla Torunia przestrzeni publicznej domaga się otwartej, profesjonalnej dyskusji, ale przede wszystkim badań archeologicznych, które niestety nie zostały przeprowadzone, co utrudnia docelowe ukształtowanie obszaru buforowego UNESCO.

Istotną częścią historycznego krajobrazu kulturowego Torunia był potężny most przez Wisłę, która w tym miejscu liczy 600 metrów szerokości. Źródła pisane z 1433 roku (zob. np. Kalinowski, 2013; Jankowski, 1973: 23) potwierdzają istnienie w Toruniu wcześniejszego mostu pontonowego, który był używany przez króla Kazimierza Jagiellończyka. Według badaczy pierwszy stały most drewniany powstał około 1500 roku na mocy przywileju królewskiego wydanego przez króla Jana Olbrachta w 1496 roku. Most ten, liczący blisko 600 metrów długości, należał do największych ówczesnych budowli inżynierskich Europy i zbudowany został przez mistrza Piotra Postilla z Budziszyna. Król Jan Olbracht sfinansował koszty budowy w wysokości 75%, ale zastrzegł sobie $\frac{3}{4}$ dochodów z ceł i opłat przewozowych, oraz wydał zgodę na wyrąb drewna z lasów niezawskich na cele budowlane oraz przewidywane remonty.

Po niecałych trzech latach budowy przed Niedzielą Palmową roku 1500 uroczyście otwarto stały most przez Wisłę, przeznaczony dla ruchu wozów, konnych i pieszych. Most przez północną odnogę rzeki, nazywany Mostem Niemieckim, zlokalizowano w osi obecnej ulicy Mostowej naprzeciw Bramy Mostowej, wchodzącej w obrys miejskich murów obronnych. Położoną między odnogami Wisły wyspę zwaną Kępą Bazarową połączono z polskim brzegiem Wisły drugim mostem stałym, usytuowanym w osi pierwszego, który nazwano Mostem Polskim (Mistewicz, 2010: 424–429).

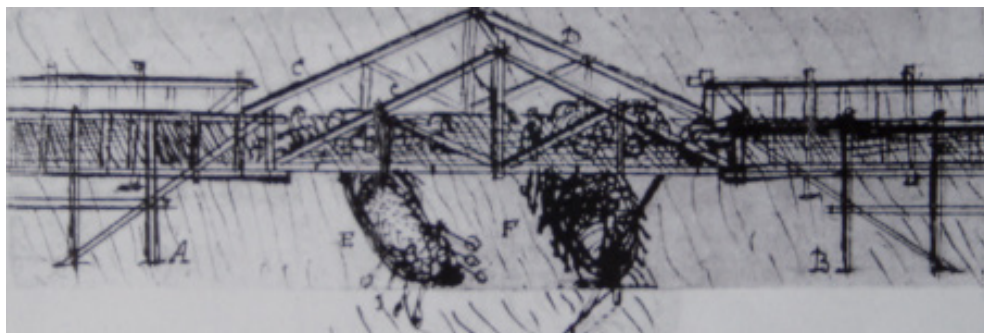


Il. 15. Toruń w latach międzywojennych, port rzeczny, rozładunek.
 Źródło: <https://toruntour.pl/4755/torun-nad-wisla> (dostęp: 26.10.2022)

Konstrukcja mostu była zabezpieczona przez tzw. lodofamacze, które chroniły filary przed naporem kry w czasie roztopów (22 lodofamacze wzdłuż części mostu niemieckiego); ta część była szczególnie skomplikowana nie tylko ze względu na jego długość (szerokość 20 stóp), ale także z uwagi na zastosowanie w jego ciągu przęsła podnoszonego, o konstrukcji wieszarowej, co było przy stanie ówczesnej techniki nie byle jakim osiągnięciem (il. 16).



Il. 16. Panorama Torunia wykonana przez Friedricha Bernharda Wernera około 1750 roku z Wyspą Bazarową. Źródło: <https://torun.wyborcza.pl/torun/> (dostęp: 26.10.2022)



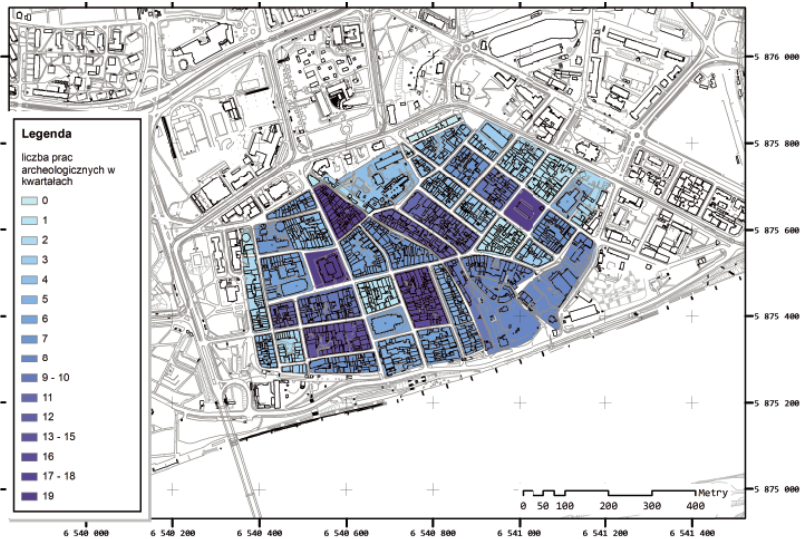
Il. 17. Ruchome przęsło nurtowe w części mostu niemieckiego. Rys. P. Mundy (Mistewicz, 2010: 426)

Most był wielokrotnie naprawiany, a także odbudowywany, co powodowało zwiększanie kosztów eksploatacyjnych, których nie były w stanie pokryć opłaty mostowe. Dotrwał do roku 1872, kiedy po wybudowaniu żelaznego mostu kolejowego został ostatecznie rozebrany (il. 17).

3. BADANIA ARCHEOLOGICZNE

Obraz średniowiecznego Torunia na podstawie źródeł archeologicznych powstał w latach 80. i 90. ubiegłego wieku. Te dwa główne okresy, poprzedzone analizą dostępnych wówczas źródeł archeologicznych, szczegółowo przedstawiła Jadwiga Chudziakowa (1983; 1999). Do poznania historii Torunia przyczyniły się także opracowania Andrzeja Koli dotyczące wybranych terenów miasta, między innymi zamku krzyżackiego (Chudziakowa, Kola, 1974). Z kolei w publikacjach Tomasza Jasińskiego pojawiły się ważne materiały dotyczące osadnictwa średniowiecznego Torunia, przedmieść Torunia i Chełmna oraz początków, rozwoju i lokalizacji miast toruńskich (Jasiński, 1982; 1999a; 1999b). Na szczególną uwagę zasługują również prace Romualdy Uziembło będące szczegółowym rejestrem stanowisk archeologicznych na obszarze Torunia (Uziembło, 2003; 2013) oraz Tomasza Górzyńskiego i Ryszarda Kaźmierczaka (Górzyński, Kaźmierczak, 2015).

Niestety ponad 90% badań archeologicznych przeprowadzonych na terenie Torunia stanowią nadzory nad różnymi inwestycjami komunalnymi (budowa nowych odcinków sieci wodno-kanalizacyjnej, ciepłowniczej, energetycznej i telekomunikacyjnej) i prace związane z ich naprawą oraz inwestycje budowlane mało- i wielkokubaturowe. W zasadzie do dziś nie były prowadzone na tym terenie żadne regularne badania archeologiczne ani nawet nadzory i prace interwencyjne, czy odwierty geologiczne. Na mapce załączonej poniżej (il. 18), wykonanej przez T. Górzyńskiego w 2015 roku, zostało przedstawione zestawienie ilościowe archeologicznych prac badawczych na obszarze Torunia, skąd jasno wynika, że do tego czasu na terenie dawnego portu nie były prowadzone badania terenowe.



Il. 18. Zestawienie ilościowe prac archeologicznych w Toruniu (Górzyński, Kaźmierczak, 2015: 111)

Prace archeologów skupiały się głównie w obszarze Starego Miasta i zamku (Chudziak, Bojarski, 2015). O tym, że mimo oczywistych zniszczeń nawarstwień kulturowych i budowlanych z wcześniejszych epok, które niewątpliwie miały miejsce w latach 70. ubiegłego wieku, w czasach budowy bulwaru Filadelfijskiego, mogą znajdować się tu pozostałości wcześniejszej historycznej zabudowy, świadczą niedawne odkrycia zachowanych średniowiecznych poziomów osadniczych w rejonie Bramy Żeglarskiej. Także przy Bramie Mostowej wystąpiły dobrze zachowane dwa poziomy bruków i nawarstwień późnośredniowiecznych. W obu przypadkach wspomniane pozostałości odsłonięte zostały przez Lidzię Grzeszkiewicz-Kotlewską. Ostatnie doniesienia w prasie o przypadkowym odkryciu XIX-wiecznych relikwów kanału burzowego w okolicach ulicy Łaziennej, do którego doszło podczas realizacji ww. inwestycji, oraz odkrycie w trakcie robót drogowych fragmentu muru gotyckiego w ulicy, w odległości około 20 metrów na zachód od Bramy Żeglarskiej, stanowią kolejny dowód, iż obszar ten bogaty jest w pozostałości nawarstwień osadniczych wraz z relikwami zachowanymi obiektami architektonicznymi. Poruszamy tu kwestię zasadności badań archeologicznych na terenie naruszonym pracami budowlanymi, a więc w obrębie warstw przemieszanych. W sytuacji, w jakiej obecnie znajduje się rejon bulwaru Filadelfijskiego, gdzie badań archeologicznych nie prowadzono, kwestia wcześniejszych inwestycji budowlanych nie powinna mieć znaczenia dla zaleceń konserwatorskich, co do konieczności zlecenia badań wyprzedzających. Nawet w naruszonym terenie badania metodą wykopaliskową są w stanie dostarczyć ważnych informacji, również co do skali zniszczeń, jakie poczyniono w nawarstwieńach osadniczych w II połowie XX wieku przy reorganizacji nadbrzeża, co powinno zostać udokumentowane

w badaniach archeologicznych wyprzedzających każdą inwestycję budowlaną na tym terenie. Zlecenie takich badań pozwoliłoby też na wychwycenie ewentualnych nienaruszonych sekwencji warstw oraz relikwów budynków z epok wcześniejszych. Dlatego ten potencjalnie wyjątkowo bogaty zasób wciąż „ukrytego dziedzictwa kulturowego” powinien być zarządzany zgodnie z przepisami prawa i standardami postępowania w zakresie ochrony dziedzictwa archeologicznego.

4. WNIOSKI KOŃCOWE

Przebudowa i uporządkowanie bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu należą niewątpliwie do niezbędnych inwestycji o charakterze rewitalizacyjnym, będąc zarazem skomplikowanym i trudnym przedsięwzięciem z punktu widzenia architektoniczno-urbanistycznego i konserwatorskiego. W grę wchodzi bowiem ekspozycja unikalnej panoramy miasta, nie tylko w szerokim ujęciu perspektywicznym z południowego brzegu Wisły, ale także z pozycji pieszego z różnych punktów widokowych i poziomów (il. 19, 20). Dlatego mając na względzie rangę tego problemu, Miasto Toruń zdecydowało się sięgnąć po zalecaną formułę konkursu architektoniczno-urbanistycznego, ogłoszonego w końcu 2014 roku, któremu nadano międzynarodowy charakter i dwuetapową procedurę wyłonienia najlepszej pracy. Należy ten model działania



Il. 19. Panorama Torunia od strony Wisły, pocztówka, 1917.

Źródło: https://polska-org.pl/7125436,Torun,Panoramy_Torunia.html?photoOffset=0 (dostęp: 25.10.2022)



Il. 20. Pocztownka z lat 1910–1918 z ujęciami panoramy Starego Miasta w Toruniu.
Źródło: https://polska-org.pl/7125436,Torun,Panoramy_Torunia.html?photoOffset=0 (dostęp: 25.10.2022)

ocenić w pełni pozytywnie, chociaż z drugiej strony konkurs o takiej tematyce i dotyczący miejsca szczególnego wymaga starannego przygotowania, nie tylko pod kątem skompletowania niezbędnych studialnych materiałów wyjściowych, ale także starannych i przemyślanych warunków konserwatorskich. Wymaga także takiego skomponowania zespołu sędziowskiego, aby reprezentowane było nie tylko wiodące w tym przypadku środowisko architektoniczne, ale także specjaliści z zakresu ochrony krajobrazu kulturowego, czy nawet przedstawiciele służb konserwatorskich. Niewystarczające było zrzucenie obowiązku przeprowadzenia w konkursowym trybie wszystkich niezbędnych uzgodnień, w tym najistotniejszych – konserwatorskich – na zwycięski zespół projektowy. Wydaje się, że takiego wszechstronnego przygotowania konkursu zabrakło, podobnie jak środowiskowej debaty i dyskusji uwzględniającej zwłaszcza lokalne środowiska eksperckie i opiniotwórcze. Złożyło się na to zapewne wiele przyczyn natury organizacyjnej: kolizja planowanej inwestycji na bulwarze Filadelfijskim z planowaną w tym rejonie rozbudową i remontem mostu drogowego im. marsz. J. Piłsudskiego, co mogło generować poważne utrudnienia ruchu w rejonie zespołu staromiejskiego; wreszcie epidemia covid-19 oraz generowany przez nią i inne czynniki zewnętrzne kryzys ekonomiczny i zmniejszone wpływy do budżetu miasta.

Na tym etapie można było przyjąć, że nagrodzona i przyjęta do realizacji koncepcja katowickiej pracowni w dyskretny sposób ingeruje w dotychczasowy wygląd bulwaru Filadelfijskiego (il. 21), akcentując mocno horyzontalną, piętrową kompozycję niskiej zieleni uzupełnioną o proste formy architektoniczne na przedłużeniu ulic starówki: schody z tarasowymi

zjazdami dla niepełnosprawnych, platformy widokowe, plac zabaw, siłownię zewnętrzną oraz zamknięte i otwarte pawilony. Tak się jednak nie stało, a pierwotna wizualizacja projektu uległa zmianie podczas jego realizacji w terenie (il. 22).

Dlatego tak istotny wydaje się być etap wstępnego, ale precyzyjnego formułowania założeń, zwłaszcza w odniesieniu do tak wrażliwego miejsca, jakim jest bulwar Filadelfijski w Toruniu.

Pierwsza kluczowa kwestia to pytanie, czy na skarpie wiślanej wzdłuż bulwaru Filadelfijskiego mogłyby stać jakiegokolwiek obiekty kubaturowe? A jeśli tak, to o jakim charakterze, w jakiej skali, a w końcu formie? Pytanie jest zasadne właśnie z konserwatorskiego punktu widzenia, ponieważ obecna panorama Torunia od strony południowej odbiega od postaci historycznej. W obecnym kształcie została uformowana po likwidacji portu rzecznego,



Il. 21. Wizualizacja projektu zagospodarowania bulwaru Filadelfijskiego.

Źródło: <https://www.torun.pl/pl/pomysl-na-torunski-bulwar> (dostęp: 25.10.2022)



Il. 22. Realizacja projektu zagospodarowania bulwaru Filadelfijskiego – widok na pawilony. Realizacja pawilonów według projektu pracowni Riegler Riewe Architekci Sp. z o.o. z Katowic. Fot. A. Kadłuczka

a wcześniej jeszcze zabudowy zlokalizowanej przed średniowiecznymi murami obronnymi, którą znamy z widoków historycznych. W debacie o kierunkach ochrony tej panoramy zasadne jest zatem pytanie: którą wersję panoramy Torunia od południa należałoby uznać za bardziej wartościową? Czy XVIII-wieczną ze stojącymi budynkami, dźwigami portowymi i galarami na tle zwartych ceglanych murów obronnych i z mostem wyprowadzonym z zachowanego do dziś przyczółku przed Bramą Mostową? Czy może widok urządzeń i infrastruktury portu wiślanego, który został zlikwidowany nie bez oporu środowisk naukowych i intelektualnych w czasach gomułkowskich? W rzeczywistości każda poprzednia wersja panoramy byłaby bardziej wartościowa – tak pod względem wartości historycznych i naukowych, jak również stopnia autentyczności. Jednak ta ocena nie oznacza, że należy którąś z tych wersji przywrócić w ramach rewaloryzacji krajobrazu kulturowego. Chodzi tylko o to, aby podstawą profesjonalnej dyskusji były przesłanki naukowe, a nie emocjonalne relacje. Tymczasem panorama ma to do siebie, że jest to szeroki i rozległy zarazem widok krajobrazu, miasta lub okolicy obserwowany ze znacznej odległości, [często] z wyżej położonego w terenie punktu widokowego (Kamińska-Szmaj, Jarosz i in., 2001).

Na załączonych zdjęciach widać panoramy południowe Torunia (il. 23, 24) wykonane z północnego brzegu Wisły z platformy widokowej. Zdjęcia dowodzą, że oba obiekty będące jeszcze w stanie surowym są gołym okiem praktycznie niewidoczne, a zatem nie można tu mówić o jakimkolwiek „zniszczeniu” tej panoramy. Dopiero w teleobiektywie, poprzez znaczne przybliżenie fotografowanego obiektu i powiększenie szczegółów, możemy zidentyfikować oba nowe obiekty. Wyraźnie widać, że poziomy użytkowe ich górnych tarasów widokowych nie przekraczają poziomu, na którym osadzona jest kurtyna murów obronnych, a ich gabaryty są podporządkowane niweletom zielonej skarpy, w którą zostały wbudowane.



Il. 23. Obecna panorama Torunia widok od południa na Stare Miasto. Fot. A. Kadłuczka



Il. 24. Toruń. Widok od południa na bulwar Filadelfijski. Fot. A. Kadłuczka

Szczegółowe rzędne oznaczające relacje wysokościowe w poszczególnych profilach skarpy podano na załączonej tab. 1.

Tabela 1. Szczegółowe rzędne oznaczające relacje wysokościowe w poszczególnych profilach skarpy dot. górnych tarasów widokowych w obecnej panoramie Torunia. Oprac. A. Kadłuczka

	Rzędna poziomu wody rzeki (pomiar wody 10-letniej: 39,76 m n.p.m.)	Rzędna górnego poziomu użytkowego (tarasu widokowego)	Rzędna chodnika południowego bulwaru Filadelfijskiego	Rzędna terenu u podstawy kurtyny muru obronnego
w osi P1	35,50 m n.p.m.	44,05 m n.p.m.	43,55 m n.p.m.	43,30 m n.p.m.
w osi P2	35,50 m n.p.m.	44,05 m n.p.m.	43,59 m n.p.m.	44,36 m n.p.m.
w osi PM	35,50 m n.p.m.	40,45 m n.p.m.	40,30 m n.p.m.	41,40 m n.p.m.

Odrębnym problemem, jakiego możemy doświadczyć, wędrując wzdłuż bulwaru Filadelfijskiego, jest natomiast widok na zabytek – ciąg murów obronnych z bramami i furkami, a w pewnym dystansie również sylweta zabudowań miasta i jego dominant. W tym przypadku należy mówić o percepcji nowej architektury, postrzeganej na tle zabytkowego zespołu; ale tu wkraczamy w sferę odbioru indywidualnego i dotykamy skomplikowanych zagadnień związanych z teorią widzenia i teorią budowy formy architektonicznej. W niniejszym artykule nie zostanie rozwinięty wątek percepcji zabytku na podstawie teorii widzenia. Aby zagłębić się w naukową dyskusję na ten temat, należy zajrzeć do fundamentalnych

dzieł Rudolfa Arnheima (2013), Romana Ingardena (1958), Juliusza Żórawskiego (1961) czy Władysława Strzemińskiego (1958). Trzeba jednak w tym miejscu przytoczyć dwa wiele mówiące cytaty z ww. prac: z dzieła Arnheima, że: „widzenie nie jest mechaniczną rejestracją elementów, lecz chwytaniem i pojmowaniem istotnych cech struktury” (Arnheim, 2013: 16), a przestrzeń może zaistnieć dopiero wtedy, gdy zostanie zasiedlona przez „rzeczy”, i z publikacji Strzemińskiego, że: „przenoszenie doznań wzrokowych od oka do mózgu nie jest pustą kategorią abstrakcyjnej logiki, [...] lecz konkretną czynnością łańcuchów komórek nerwowych, ciągnących się od oka do kory mózgowej – że całość kształt widzianej natury kształtuje się również pod wpływem procesów zachodzących w tych łańcuchach” (Strzemiński, 1958: 157). Dlatego ocena dzieła architektury lub jakiegokolwiek innego materialnego, trójwymiarowego aktu twórczego w przestrzeni nie może pomijać fizjologicznych, psychologicznych i ontologicznych narzędzi badawczych w jego rozpoznaniu, identyfikacji i interpretacji.

Jednak pawilony, choć ich gabaryty w widokach ortogonalnych nie zasłaniają kurtyny murów obronnych, mogłyby być nieco niższe, co można uzyskać bez zagłębiania obiektu (niebezpieczne ze względu na wysokie stany powodziowe) poprzez bardziej finezyjną konstrukcję. Istotnymi czynnikami w percepcji formy są rodzaj użytych materiałów i sposób kształtowania detalu architektonicznego. Należy jeszcze raz podkreślić dużą rozbieżność pomiędzy rozwiązaniem projektowym, konkursowym i ostateczną dokumentacją realizacyjną. Lekkość i transparentność pawilonów przewidziana w koncepcji konkursowej niestety zastąpiona została w dokumentacji realizacyjnej zdecydowanie bardziej masywną formą budynku, z niekorzystną ekspozycją tarasów widokowych, otoczonych metalową prętową balustradą, tworzącą agresywny akcent plastyczny, niekorzystnie odbierany na tle murów obronnych.

Inwestycja pn. „Zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu” została zaplanowana ostatecznie przez Gminę Miasta Toruń ze wsparciem uzyskanym z rządowego **Programu Inwestycji Strategicznych „Polski Ład”** w formie promesy na sfinansowanie 88% kosztów (30 mln z 34 mln zł) projektu pn. „Przebudowa ulic i dróg rowerowych w celu zmniejszenia emisji spalin wokół starówki ujętej na liście UNESCO – zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu”.

Wielkim niedopatrzaniem jest brak wyprzedzających badań archeologicznych na terenie inwestycji, a następnie w trakcie jej realizacji nadzorów archeologicznych. Jest to błąd w sztuce konserwatorskiej, który nie tylko spowodował kolejne zniszczenia nawarstwień i brak odpowiedniej dokumentacji z terenu inwestycji, ale zaprzepaścił także możliwość uwzględnienia odkryć w projekcie architektonicznym, a tym samym nawiązania koncepcją projektową do tradycji miejsca i kontekstu historycznego.

Nie wiadomo, jaka była skala zniszczeń dziedzictwa archeologicznego podczas budowy bulwaru Filadelfijskiego. Nie zmienia to jednak faktu, że teren ten jest obszarem dawnej historycznej zabudowy portu i że nie był nigdy wcześniej badany, dlatego przy każdej inwestycji budowlanej prowadzonej na tym terenie niezbędne są archeologiczne prace wyprzedzające lub przynajmniej – co stanowi konieczne minimum – nadzór archeologiczny.

Obok omówionych wyżej zagadnień związanych z percepcją nowej kreacji architektonicznej w kontekście historycznego krajobrazu kulturowego odrębnym problemem przy tego typu inwestycjach pozostaje stratygrafia archeologiczna terenu. Już wcześniej wykazano, przedpole historycznego Torunia od południa miało charakter pasa nadbrzeżnego wykorzystywanego do celów budowlanych, związanych z co najmniej 700-letnią (znaną) tradycją funkcjonowania w tym miejscu portu rzecznego o rzadko spotykanej skali i znaczeniu. Dlatego każda nowa inwestycja kubaturowa lub liniowa winna być poprzedzona rozpoznaniem archeologicznym. Mówi o tym wyraźnie UOZ w art. 31. 1 a:

Osoba fizyczna lub jednostka organizacyjna, która zamierza realizować: 1) roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru lub objętym ochroną konserwatorską na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub znajdującym się w ewidencji wojewódzkiego konserwatora zabytków albo 2) roboty ziemne lub dokonać zmiany charakteru dotychczasowej działalności na terenie, na którym znajdują się zabytki archeologiczne, co doprowadzić może do przekształcenia lub zniszczenia zabytku archeologicznego – jest obowiązana, z zastrzeżeniem art. 82 a ust. 1, pokryć koszty badań archeologicznych oraz ich dokumentacji, jeżeli przeprowadzenie tych badań jest niezbędne w celu ochrony tych zabytków (Dz.U. 2003 nr 162 poz. 1568).

BIBLIOGRAFIA

- Alt und Neues Preussen*, Biblioteka Uniwersytecka w Toruniu Pol.7.III.138, Kujawsko-Pomorska Biblioteka Cyfrowa. Pobrane z: <http://kpbk.umk.pl/dlibra/docmetadata?id=45366> (dostęp: 25.10.2022)
- Arnheim, R. (2013). *Sztuka i percepcja wzrokowa. Psychologia twórczego oka*. Łódź: Oficyna.
- Biskup, M. (1997). *Toruń i miasta Ziemi Chełmińskiej na rysunkach Jerzego Fryderyka Steinera z pierwszej połowy XVIII wieku (tzw. Album Steinera)*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Bukowska, W., Krawczyk, J. (red). (2015). *Karta Wenecka 1964–2014*. Toruń: Wydział Sztuk Pięknych UMK.
- Chudziak, W., Bojarski, J. (2015). *Chełmno i Toruń. Początki miast na ziemi chełmińskiej. Archaeologia Historica Polona. T. 23* (s. 83–105). Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Chudziakowa, J. (1983). *Toruń najdawniejszy i wczesnośredniowieczny*. W: M. Biskup (red.), *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów* (s. 11–30). Warszawa–Poznań–Toruń: PWN.
- Chudziakowa, J. (1999). *Średniowiecze Toruń (w świetle źródeł archeologicznych)*. W: M. Biskup (red.), *Historia Torunia. T. 1 (do roku 1454)* (s. 58–99). Toruń: Towarzystwo Naukowe w Toruniu i Instytut Historii PAN w Warszawie.
- Chudziakowa, J., Kola, A. (1974). *Źródła archeologiczne z terenu zamku krzyżackiego w Toruniu (Badania 1958–1966 r.)*. *Prace Archeologiczne nr 6*. Warszawa–Poznań: Toruńskie Wydawnictwo Naukowe.

- Czaja, R., Golba, R. (2019). *Historia, rozwój przestrzenny i społeczeństwo miasta Torunia, (Średniowiecze i czasy nowożytne 1231–1793, K. Mikulski)*. W: R. Czaja (red.), *The Historical Atlas of Polish Towns. T. 1: Royal Prussia and Ermland* (s. 15–41). Toruń: Towarzystwo Naukowe Torunia.
- Dokument z La Valletty (2011). Pobrane z: <https://civvih.icomos.org/wp-content/uploads/2022/03/Valletta-Principles-Polish-language.pdf> (dostęp: 31.10.2022).
- Górzyński, T., Kaźmierczak, R. (2015). Stan i perspektywy badań archeologicznych nad socjotopografią Torunia, *Archaeologia Historica Polona*, 23, 107–120.
- Gutowski, B. (2009). Genius loci wobec tożsamości miast współczesnych. W: B. Gutowski (red.), *Fenomen genius loci. Tożsamość miejsca w kontekście historycznym i współczesnym* (s. 35–41). Warszawa: Muzeum Pałac w Wilanowie.
- Hryszko, R. (2016). *Sacrum w późnośredniowiecznej koncepcji miasta idealnego Francesca Eiximenisa*. W: D. Quirini-Popławska, Ł. Burkiewicz (red.), *Sacrum w mieście. T. 1: Średniowiecze i wczesna epoka nowożytna. Wymiar religijny, kulturalny i społeczny* (s. 41–33). Kraków: Wydawnictwo Naukowe Akademii Ignatianum.
- Ingarden, R. (1958). *O dziele architektury*. W: R. Ingarden, *Studia z estetyki. T. 2* (s. 115–160). Warszawa: PWN.
- Jankowski, J. (1973). *Mosty w Polsce i Mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*. Wrocław: Wyd. PAN.
- Jarosz, M. (2001). *Słownik wyrazów obcych*. Wrocław: Wyd. Europa.
- Jasiński, T. (1982). Początki Torunia na tle osadnictwa średniowiecznego. *Zapiski Historyczne*, 46, 5–34.
- Jasiński, T. (1999a). *Przedmieścia średniowiecznego Torunia i Chełmna*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza.
- Jasiński, T. (1999b). *Toruń XIII–XIV wieku – lokalizacja miast toruńskich i początki ich rozwoju (1231–około 1350)*. W: M. Biskup (red.), *Historia Torunia. T. 1: W czasach średniowiecza (do roku 1454)* (s. 100–166). Toruń: Towarzystwo Naukowe w Toruniu i Instytut Historii PAN w Warszawie.
- Kalinowski, K. (2013). *Historia toruńskich mostów, cz. I*. Pobrane z: <https://torun.wyborcza.pl/torun/7,48723,14922563,historia-torunskich-mostow-cz-i-archiwalne-zdjecia.html> (dostęp: 15.11.2022).
- Karta Wenecka. (1996). W: M. Konopka, K. Pawłowski (red.), *Vademecum Konserwatora Zabytków. Międzynarodowe normy ochrony dziedzictwa kultury*. Warszawa: Biuletyn PKN ICOMOS.
- Kołodziejczyk, K. (2020). Rekonstrukcja figury Madonny z Kościoła Zamkowego Najświętszej Maryi Panny. Przyczynek do genezy jej symbolicznej roli w strukturze przestrzennej Malborka. *Wiadomości Konserwatorskie*, 62, 149–157.
- Królikowski, J.T. (2011). Chrześcijańska interpretacja ducha miejsca. Niematerialne wartości krajobrazów kulturowych. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 15, 29–37.

- Krupa, M. (2009). Panoramy miast zabytkowych – ochrona i kształtowanie. *Czasopismo Techniczne*, 3-A(13), 80–96.
- Krupska, K., Łyczak, B. (2013). Nieznana panorama Torunia z 1793 roku i jej autor Ernst Friedrich Kussmahly. *Zapiski Historyczne*, LXXVIII(1), 102–114.
- Mistewicz, M. (2010). Toruńskie mosty przez Wisłę na XVII-wiecznych rycinach. *Drogownictwo*, 12, 424–429.
- Norberg-Schulz, Ch. (1990). Architektura jako obraz świata. *Kultura, twórczość, krytyka*, 2(2), 8–9.
- Strzebiński, W. (1958). *Teoria widzenia*. Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Superczyński, M. (2018). Przedmieście portowe w Toruniu – przyczynek do badań nad ludnością flisaczą i rybacką od XIII do XVIII w. w świetle zachowanych źródeł z Archiwum Państwowego w Toruniu. *Argumenta Historica. Czasopismo Naukowo-Dydaktyczne*, 5, 113–125.
- Ustawę z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003 nr 162 poz. 1568).
- Uziębło, R. (2003). *Rejestr stanowisk archeologicznych i znalezisk z terenu Torunia*. Toruń: Muzeum Okręgowe w Toruniu.
- Uziębło, R. (2013). *Rejestr stanowisk archeologicznych i znalezisk z terenu Torunia, cz. 2 za lata 1999–2011*. Toruń: Muzeum Okręgowe w Toruniu.
- Żórawski, J. (1961). *O budowie formy architektonicznej*. Warszawa: Wyd. Arkady.
- <http://adventum.com.pl/2020/02/25/frankfurt> (dostęp: 25.10.2022).
- <https://www.itinari.com/pl/milan-s-skyline-torre-velasca-jkog> (dostęp: 25.10.2022).
- <https://mediolan.pl/mediolan-widziany-z-gory> (dostęp: 25.10.2022).
- <https://dziendobry.tvn.pl/podroze/swiat/wieza-eiffila-wysokosc-ciekawostki-informacje-i-zwiedzanie--dzien-dobry-tvn-da490> (dostęp: 25.10.2022).
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/Smog> (dostęp: 25.10.2022).
- <https://www.worldatlas.com/articles/5-buildings-that-were-never-finished.html> (dostęp: 25.10.2022).
- <http://kpbk.umk.pl/dlibra/docmetadata?id=45366> (dostęp: 25.10.2022).
- <https://toruntour.pl/4755/torun-nad-wisla> (dostęp: 26.10.2022).
- <https://torun.wyborcza.pl/torun/> (dostęp: 26.10.2022).
- https://polska-org.pl/7125436,Torun,Panoramy_Torunia.html?photoOffset=0 (dostęp: 25.10.2022).
- <https://www.torun.pl/pl/pomysl-na-torunski-bulwar> (dostęp: 25.10.2022).